



A42-WP/649
EX/285
26/9/25

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ

Прилагаемый материал по пункту 17 повестки дня представляется для
рассмотрения Исполнительным комитетом.

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

17.1 На своем пятом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об охране окружающей среды на основе подготовленных Советом докладов о ходе внедрения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A41-22 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. CORSIA" (WP/28). Кроме того, государствами и наблюдателями было представлено 12 рабочих документов: WP/103, 112 Revision No. 1, 114, 122, 219, 249, 263, 294, 295, 322, 382 Revision No. 1 и 576.

17.2 В документе WP/28 Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО после 41-й сессии Ассамблеи в отношении CORSIA, включая обновленную информацию о связанных с CORSIA Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) и о других соответствующих элементах внедрения и о поддержке внедрения, оказываемой в рамках программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA", а также о периодическом обзоре CORSIA 2025 года, отметив, что внедрение CORSIA идет согласно графику и продолжается в соответствии с планом, намеченным при ее утверждении в 2016 году. Кроме того, в свете событий, произошедших со времени проведения последней Ассамблеи, Совет предложил внести изменения в резолюцию A41-22.

17.3 В документе WP/112 Revision No. 1 Китай представил свою позицию по мерам уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации и свои взгляды на важность подхода, основанного на рыночных мерах (PM), для достижения декарбонизации в международной авиации, в частности CORSIA. В документе предлагается пересмотреть скорректированные базовые показатели CORSIA, которые были приняты на 41-й сессии Ассамблеи, в рамках последующих периодических оценок, включающих, помимо описания эмиссии международной авиации и спроса и предложения на компенсацию, методологию с системой показателей для оценки на базе руководящих принципов разработки и реализации PM.

17.4 В документе WP/263 Индия представила свои взгляды о CORSIA, в частности относительно необходимости разработки дополнительных процедурных руководящих указаний для государств о том, как учитывать сложные организационные изменения у эксплуатантов воздушных судов, такие как слияния, выделения, разделения и поглощения, в контексте соблюдения требований CORSIA. В документе предлагается предусмотреть механизмы гарантий для таких сценариев, чтобы обеспечить прозрачность и последовательность при представлении отчетности об эмиссии и выполнении обязательств по компенсации по CORSIA, а также чтобы укрепить потенциал и обмен передовым опытом по отчетности об эмиссии в рамках этой системы.

17.5 В документе WP/294 Пакистан представил свои взгляды о CORSIA, в частности о применении пересмотренных базовых уровней и их потенциальных экономических последствиях для развивающихся государств. В связи с этим в документе отмечается, что требования CORSIA по компенсационным обязательствам влекут за собой дополнительные расходы для эксплуатантов, особенно в связи с закупкой отвечающего требованиям CORSIA топлива (CEF) и отвечающих критериям CORSIA единиц эмиссии (CEEU). В документе предлагается пересмотреть соответствие CEF критериям CORSIA посредством расширения перечня допустимого сырья и расширить список CEEU, включив в него компенсации, созданные в рамках механизма, предусмотренного статьей 6.4.

17.6 В документе WP/219 Катар признал важность CORSIA как краеугольного камня глобальной климатической политики для международной авиации, в частности роль CEF и CEEU и важность их эффективного внедрения. В документе было также обращено особое внимание на критическую роль государств – членов ИКАО в поддержке внедрения CORSIA и был предложен ряд мер по обеспечению большей доступности CEF и CEEU, а именно обеспечение выдачи письменных разрешений на CEEU, а также предотвращение двойного учета и двойной компенсации между CORSIA и другими системами.

17.7 В документе WP/103 Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) заявили о своей поддержке дальнейшего внедрения CORSIA, о значимости центрального реестра CORSIA (CCR) для представления предусмотренных системой данных, а также упомянули о некоторых проблемах, связанных с управлением объемом данных об эмиссии CO₂, особенно для государств с несколькими эксплуатантами. В документе содержится предложение о разработке ОАЭ цифровой платформы, которая позволяет агрегировать и представлять национальные данные об эмиссии, а также предложение об оказании поддержки государствам, заинтересованным во внедрении аналогичных платформ.

17.8 В документе WP/295 Арабская организация гражданской авиации (АКАО) от имени 21 арабского государства¹ представила мнения своих членов о текущем и будущем внедрении CORSIA, подтвердив роль CORSIA как единственного глобального РМ для решения проблемы эмиссии CO₂ международной авиации. В документе выражается обеспокоенность в связи с наличием других региональных или односторонних РМ, а также предложений по введению налогов на авиационный сектор для использования в качестве источника климатического финансирования, что повлияет на эффективное внедрение CORSIA. В документе также подробно говорится об активной вовлеченности государств – членов АКАО, участвующих в CORSIA, о роли программы ИКАО АСТ-CORSIA и о необходимости скоординированного подхода к обеспечению предложения CEEU, включая выдачу письменных разрешений.

17.9 В документе WP/122 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств² заявила о поддержке ее членами продолжающегося и активного внедрения CORSIA в качестве единственного глобального РМ для международной авиации. В документе представлен прогресс в реализации CORSIA государствами – членами АКГА, при этом особое внимание обращено на неуклонный рост числа государств Африки, добровольно принявших участие в экспериментальном и первом этапе внедрения CORSIA. В документе также подробно рассматриваются потенциальные проблемы, которые могут возникнуть в связи с наличием других региональных РМ и налогами/сборами, создающими дополнительные обязательства в области мониторинга, отчетности и верификации (MRV) или другие дублирующие требования, что также может привести к недобросовестной конкуренции между эксплуатантами воздушных судов из развивающихся стран. В документе выражена поддержка деятельности в рамках программы

¹ Алжир, Бахрейн, Джибути, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Коморские Острова, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Сомали, Судан и Тунис.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южно-Африканская Республика и Южный Судан.

ИКАО АСТ-CORSIA и подчеркнута необходимость постоянной поддержки в наращивании потенциала африканских государств.

17.10 В документе WP/249 Гана, Доминиканская Республика, Канада, Кения, Республика Корея, Коста-Рика, Папуа – Новая Гвинея, Руанда, Экваториальная Гвинея, Япония, Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) и ее государства-члены³, Европейский союз (ЕС) и его государства-члены⁴ в соавторстве с Мексикой представили мнения членов Международной коалиции по преодолению воздействия авиации на климат (IACAC), включая их приверженность CORSIA как единственного глобального РМ для международной авиации. В документе признается значительный прогресс во внедрении CORSIA, достигнутый со времени проведения 41-й сессии Ассамблеи, и содержится призыв ко всем государствам – членам ИКАО как можно скорее присоединиться к этой системе. В документе также подчеркивается необходимость эффективного сотрудничества между соответствующими национальными ведомствами для своевременной выдачи подтверждений принимающей страны по CEEU.

17.11 В документе WP/382 Revision No. 1 Группа действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ) при поддержке Международного совета аэропортов (МСА), Международного совета деловой авиации (IBAC) и Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) подтвердила, что отрасль воздушного транспорта поддерживает CORSIA как единственный глобальный РМ, применяемый к эмиссии CO₂ международной авиации, и выразила мнение, что следует избегать налогов и сборов. В документе признается значительный вклад программы ИКАО АСТ-CORSIA в оказание поддержки государствам в реализации CORSIA.

17.12 В документе WP/322 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) при поддержке Доминиканской Республики, Малайзии и Сингапура признала CORSIA важнейшим элементом корзины мер по борьбе с эмиссией CO₂ в результате деятельности международной авиации и подчеркнула важность закрепления за CORSIA статуса единственного РМ для сектора международной авиации во избежание появления любых односторонних или региональных РМ, которые могут создать дублирование регулятивных обязательств, а также налогов и сборов, что может создать дополнительную административную и финансовую нагрузку на эксплуатантов воздушных судов. В документе содержится призыв к большему числу государств принять участие в CORSIA, чтобы расширить охват этой системой эмиссии CO₂ от международной авиации и продолжить ее успешное внедрение. В документе подчеркивается также необходимость выдачи принимающими странами письменных разрешений для увеличения объемов предложения CEEU, с тем чтобы эксплуатанты воздушных судов могли экономически эффективно выполнять свои требования по компенсации в соответствии с CORSIA.

³ Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция и Эстония.

⁴ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

17.13 Комитет принял к сведению информационный документ WP/114 Кубы о поддержке CORSIA и продолжении программы ИКАО ACT-CORSIA и информационный документ WP/576 Малайзии об эффективном внедрении CORSIA и декарбонизации авиации.

17.14 Комитет признал значительный прогресс, достигнутый в том числе благодаря активному внедрению CORSIA и ее требований в отношении мониторинга, отчетности и верификации (MRV) эмиссии CO₂ государствами и эксплуатантами самолетов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой, касающимися внедрения CORSIA и содержащимися в томе IV Приложения 16 к *Конвенции о международной гражданской авиации*, и одобрил своевременную разработку и обновление Советом элементов внедрения CORSIA, включая топливо, отвечающее условиям CORSIA, единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, и Центральный реестр CORSIA. Комитет также дал высокую оценку продолжающемуся успеху программы ИКАО ACT-CORSIA, осуществляемой при участии и содействии государств-членов, и просил государства продолжать участвовать в этой программе и оказывать ей поддержку.

17.15 Комитет принял к сведению просьбу одного из государств разработать дополнительные процедурные инструктивные указания для государств в отношении действий в случае сложных организационных изменений в деятельности эксплуатантов самолетов, таких как слияния, выделения, разукрупнения и поглощения, в контексте соблюдения требований CORSIA. Комитет также принял к сведению уточнение о том, что Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) Совета ИКАО разработал первоначальные инструктивные указания по вопросам, связанным с распределением базового уровня CORSIA и расчетом компенсационных обязательств в случаях слияний и поглощений эксплуатантов воздушных судов. Комитет поддержал предложенный дальнейший курс действий САЕР, предусматривающий надлежащее рассмотрение дополнительных возможных сценариев в целях разработки дополнительных инструктивных указаний по этому вопросу для включения в будущие издания тома IV *Технического руководства по охране окружающей среды* (Дос 9501).

17.16 Комитет принял к сведению работу, проделанную одним из государств по разработке цифровой платформы для агрегирования и представления данных об эмиссии CO₂ для передачи в Центральный реестр CORSIA (CCR), и высоко оценил предложение указанного государства оказать поддержку при внедрении аналогичных платформ в других государствах. Комитет поддержал предложенные будущие действия указанного государства по совместной работе с Секретариатом ИКАО в целях изучения возможности сотрудничества в этом вопросе, в том числе в рамках программы ИКАО ACT-CORSIA.

17.17 В отношении периодического обзора CORSIA за 2025 год было пояснено, что Совет провел обзор при техническом содействии САЕР, опираясь на процесс, использованный при первом обзоре CORSIA в 2022 году, и уделив особое внимание предложению, спросу и цене на топливо, отвечающее условиям CORSIA, и единицам эмиссии, отвечающим критериям CORSIA. Было также уточнено, что результаты периодического обзора CORSIA за 2025 год показывают, что сметные расходы на внедрение CORSIA находятся в пределах диапазона, указанного в предыдущих анализах САЕР, включая анализ, рассмотренный в ходе обсуждения CORSIA на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2016 году. Особое внимание было уделено согласованию подхода в рамках CORSIA для обеспечения качества топлива, отвечающего условиям CORSIA, и единиц, отвечающих критериям CORSIA, с помощью критериев устойчивости CORSIA и критериев приемлемости единиц эмиссии CORSIA, соответственно, как указано в томе IV Приложения 16. В этой связи Комитет поручил Совету при техническом содействии САЕР продолжать регулярно проводить оценку и мониторинг

предложения, спроса и цены на топливо, отвечающего условиям CORSIA, и единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, обеспечивая при этом их устойчивость и качество.

17.18 Комитет призвал государства и другие заинтересованные стороны оперативно наращивать производство и сертификацию топлива, отвечающего условиям CORSIA, и настоятельно призвал Совет при техническом содействии CAEP ускорить процесс сертификации и утверждения устойчивости сырья и технологических процессов, с тем чтобы максимально повысить масштабируемость и возможности для государств во всех регионах в области инклюзивной декарбонизации международного авиационного сектора. Он признал критическую важность разрешительных писем для облегчения доступа и обеспечения наличия единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, для эксплуатантов самолетов, и призвал правительства, принимающие мероприятия, которые генерируют единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, ускорить выдачу таких писем.

17.19 Комитет призвал больше государств добровольно участвовать в CORSIA, чтобы повысить ее экологическую целостность как единственной глобальной системы для международной авиации, подчеркнув пункт 18 проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемого к WP/28, в котором говорится, что "CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации". В этой связи Комитет выразил серьезную озабоченность в связи с растущим числом инициатив по взиманию налогов с международной авиации для мобилизации доходов на борьбу с изменением климата и другие цели, как того требует пункт 16 резолюции A41-21 Ассамблеи об изменении климата, отметив, что аналогичные опасения были высказаны в некоторых документах по пунктам 16 и 26 повестки дня. Комитет признал, что такие инициативы будут представлять собой дублирующие рыночные меры, что приведет к двойному взиманию платы за эмиссию CO₂ авиации и негативно повлияет на внедрение CORSIA и, в конечном итоге, на LTAG.

17.20 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 17/1: Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

Ассамблея,

принимая во внимание, что резолюция A38-18 Ассамблеи постановила разработать глобальную систему рыночных мер (РМ) для международной авиации и представить ее 39-й сессии Ассамблеи для принятия решения,

напоминая, что резолюция A38-18 Ассамблеи поручила Совету определить при поддержке государств-членов основные вопросы и проблемы, в том числе стоящие перед государствами-членами, и подготовить рекомендацию о создании глобальной системы РМ, которая бы решала их надлежащим образом, а также главных структурных элементов системы, включая средство учета особых условий и соответствующих возможностей и механизмы внедрения этой системы

с 2020 года в качестве составного элемента корзины мер, в число которых также входят технологии, эксплуатационные улучшения и внедрение устойчиво производимых видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО,

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

признавая, что ИКАО является надлежащим форумом для решения проблемы эмиссии международной авиации, а также значительный объем работы, проделанной Советом, его Комитетом по климату и окружающей среде (CEC), его Техническим консультативным органом (ТАВ) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в поддержку внедрения CORSIA,

приветствуя принятие ~~второго~~^{первого} издания тома IV "Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Приложения 16 "Охрана окружающей среды", положения которого включают процедуры мониторинга, отчетности и верификации (MRV) для CORSIA,

приветствуя также публикацию ~~третьего~~^{второго} издания тома IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" Технического руководства по окружающей среде (ETM) (Дос 9501),

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

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

признавая важность скоординированного подхода ИКАО и ее государств-членов к деятельности по наращиванию потенциала в сотрудничестве с авиационной отраслью в поддержку внедрения CORSIA, в частности в рамках программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнерских отношений между государствами в рамках CORSIA, что способствовало успешному выполнению требований MRV государствами и предоставлению отчетности в центральный реестр CORSIA данных о годовой эмиссии CO₂,

приветствуя растущее количество заявлений государств-членов об их намерении добровольно участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе с 2021 года, при этом ~~такое добровольное участие приняли~~ 88 государств ~~добровольно принимают участие~~ в 2021 году,

107 государств в 2022 году, 115 государств в 2023 году, 126 государств в 2024 году, 129 государств в 2025 году и 130 государств в 2026 году,

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

~~напоминая о решении Совета (июнь 2020 года) об использовании показателей эмиссии за 2019 год вместо показателей эмиссии за 2020 год в целях внедрения соответствующих структурных элементов CORSIA (т. е., базовый уровень эмиссии, базисный год для расчета компенсационных обязательств эксплуатанта самолетов и пороговая величина для новых участников) в ходе экспериментального этапа в свете пандемии COVID-19 и обеспечивая защиту от необоснованного экономического бремени для эксплуатантов самолетов,~~

~~напоминая признавая проведение~~ о периодическом обзоре CORSIA, проведенном Советом в 2022 году ~~периодического обзора CORSIA за 2022 год~~ при техническом участии CAEP, включая анализ воздействия пандемии COVID-19 и ~~ее~~ соответствующих сценариев восстановления эмиссии CO₂ на выполнение принятых в рамках CORSIA компенсационных обязательств с точки зрения спроса, предложения и затрат и принятие в этой связи резолюции A41-22 Ассамблеи с уточнением соответствующих структурных элементов CORSIA, таких как базовые уровни эмиссии в рамках CORSIA, а также расчет компенсационных обязательств эксплуатантов самолетов на экспериментальном этапе и после его завершения ~~после окончания экспериментального этапа,~~

принимая во внимание, что авиационная отрасль поддерживает CORSIA как единую глобальную систему компенсации выбросов углерода в противовес несогласованным государственным и региональным РМ, рассматривая это в качестве экономически эффективной меры, которая дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры,

признавая, что РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO₂ международной авиации должна учитываться только однократно,

подчеркивая, что решение 39-й сессии Ассамблеи о внедрении CORSIA свидетельствует о решительной поддержке государствами-членами глобального решения для международной авиационной отрасли в противовес несогласованным государственным и региональным РМ,

вновь подтверждая обеспокоенность в связи с использованием международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов, и что РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам,

ссылаясь на Рамочную конвенцию ООН об изменении климата (РКИК ООН) и Парижское соглашение и признавая их принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий,

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

признавая, что работа, касающаяся CORSIA и ее внедрения, будет способствовать достижению целей, поставленных в Парижском соглашении, принятом в рамках РКИК ООН,

принимая во внимание, что РКИК ООН, Киотским протоколом к ней и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР) в рамках Киотского протокола и ~~новый рыночный механизм~~ механизм кредитования в рамках Парижского соглашения (РАСМ), ~~в рамках Парижского соглашения~~ для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам,

~~приветствуя сотрудничество между РКИК ООН и ИКАО в области разработки методики МЧР для авиации,~~

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

1. *постановляет*, что настоящая резолюция совместно с резолюцией A42-xxA41-20 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией A42-xxA41-21 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции A41-20, A41-21 и A41-22A40-17, A40-18 и A40-19 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *признает* прогресс, достигнутый в разработке всех элементов корзины мер для решения проблемы эмиссии CO₂ международной авиации, включая авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования, устойчиво производимые виды авиационного топлива и CORSIA, и *подтверждает* предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов авиационного топлива, обеспечивающих экологические выгоды для авиационного сектора;

3. *также признает*, что несмотря на этот прогресс, экологические выгоды, достигаемые за счет авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов авиационного топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии CO₂ в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;

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

5. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, внедрить глобальную систему РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях решения проблемы любого годового прироста объемов совокупной эмиссии CO₂ 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;

6. *просит* Совет продолжать следить за тем, чтобы все государства-члены прилагали максимальные усилия для достижения дальнейшего прогресса в области авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива, и отражали эти усилия в планах действий государств по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, а также отслеживать и представлять отчеты о ходе работы по осуществлению планов действий и разработать методику, позволяющую в рамках данной системы сократить компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов в данном году за счет использования топлива, отвечающего условиям CORSIA (т. е. устойчиво производимого авиационного топлива и низкоуглеродного авиационного топлива, которые отвечают условиям CORSIA), с тем чтобы отразить все элементы корзины мер;

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

8. *признает* особые условия и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, с точки зрения уязвимости к воздействию изменения климата, уровней экономического развития и доли в объеме эмиссии международной авиации, помимо прочего, при одновременном сведении к минимуму нарушения рыночного равновесия;

9. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, осуществлять поэтапное внедрение CORSIA с целью учета особых условий и соответствующих возможностей государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму нарушения рыночного равновесия, следующим образом:

- a) экспериментальный этап распространяется с 2021 по 2023 год на государства, которые согласились на добровольной основе участвовать в системе. Участвующие в этом этапе государства могут определять базовый уровень компенсационных обязательств своих эксплуатантов самолетов на основании п. 11 e) i) ниже;
- b) первый этап распространяется с 2024 по 2026 год на государства, которые участвуют на добровольной основе в экспериментальном этапе, а также на любые другие государства, которые добровольно участвуют в этом этапе, при расчете компенсационных обязательств согласно п. 11 a) ниже;
- c) всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах с учетом того, что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, будут играть ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;
- d) Секретариат опубликует на веб-сайте ИКАО обновленную информацию о государствах, которые согласились участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах;

- e) второй этап распространяется с 2027 по 2035 год на все государства, индивидуальная доля которых в деятельности международной авиации в КТК за 2018 год превышает 0,5 % от общего показателя КТК или государства, суммарная доля которых в перечне государств от высшего до низшего показателя КТК достигает 90 % от общего показателя КТК, за исключением наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), если только они добровольно не участвуют в данном этапе;
- f) государствам, которые освобождены или еще не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участниками системы на добровольной основе, в особенности государствам, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января любого рассматриваемого года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года;
- g) начиная с 2022 года Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA, в том числе ее влияния на рост международной авиации, что служит важной основой для рассмотрения Советом необходимости внесения коррективов в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций по таким коррективам для принятия решения Ассамблеей;

10. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что с целью свести к минимуму нарушение рыночного равновесия CORSIA будет распространяться на всех эксплуатантов самолетов, 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. 9 выше, распространяются компенсационные обязательства в рамках CORSIA;
- b) все международные полеты по маршрутам между государством, участвующим в CORSIA, и другим государством, не включенным в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;
- c) все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, не включенными в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;

11. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, а также о последующем решении, принятом на 41-й сессии, о том ~~и далее устанавливает~~, что ежегодный объем эмиссии CO₂, подлежащий компенсации эксплуатантом самолетов в рассматриваемом году после 2021 года, рассчитывается каждый год следующим образом:

- a) компенсационное обязательство эксплуатанта самолетов = [% секторальных показателей × (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста в секторе за рассматриваемый год)] + [% индивидуальных показателей × (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста этого эксплуатанта самолетов в рассматриваемом году)];
- b) где с 2021 по 2023 год коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, и с 2024 по 2035 год коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – 85 % значения суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- c) где с 2033 по 2035 год фактор роста эксплуатанта самолетов = (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – 85 % значения эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей) и
- e) где % секторальных показателей и % индивидуальных показателей будет применяться следующим образом:
- i) с 2021 по 2023 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей, хотя каждое государство-участник может в течение этого экспериментального этапа, выбирать, применять это:
 - a) к эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, как указано выше, или
 - b) к эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 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 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
 - v) с 2033 по 2035 год 85 % секторальных и 15 % индивидуальных показателей;
- f) эмиссия эксплуатанта самолетов 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. 11 b) и 11 c) выше будут рассчитываться заново в начале каждого года, с тем чтобы учесть маршруты во все государства и из всех государств, которые будут дополнительно включены ввиду их участия на добровольной основе или начала нового этапа или цикла обеспечения соблюдения условий;

12. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, а также о последующем решении, принятом на 41-й сессии, о том ~~и далее постановляет~~, что новый участник¹ освобождается от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем его эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2019 год, в зависимости от того, что наступит ранее. Со следующего за этим года новый участник включается в систему, и к нему применяется такой же подход, как к другим эксплуатантам самолетов;

13. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что, несмотря на вышеизложенные положения, во избежание административной нагрузки действие CORSIA не распространяется на участников с незначительными масштабами международной авиационной деятельности: эксплуатантов самолетов, на долю которых приходится менее 10 000 метрических тонн эмиссии CO₂ международной авиации в год; самолеты с максимальной взлетной массой (MTOM) менее 5700 кг; или самолеты, выполняющие полеты в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях;

14. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что ни одному из эксплуатантов самолетов, включенных в систему, не будет вменено обязательство по компенсации эмиссии, на которую действие системы не распространяется в силу поэтапного внедрения и освобождений;

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

16. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что существует потребность в предоставлении гарантий в рамках CORSIA для обеспечения устойчивого развития международного авиационного сектора и во избежание необоснованного экономического бремени на международную авиацию, и *просит* Совет определить основания и критерии для введения таких действий и выявить возможные способы решения таких проблем;

17. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что начиная с 2022 года Совет каждые три года при технической поддержке со стороны CAEP проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблей в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем, чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы и *просит* Совет подготовить методику и установить сроки проведения таких обзоров. Помимо прочего, это будет включать:

¹Новым участником является любой эксплуатант самолетов, начавший осуществлять авиационную деятельность, на которую распространяются положения тома IV Приложения 16 во время их вступления в силу или позднее, и чья деятельность не является полностью или частично продолжением авиационной деятельности, ранее осуществлявшейся другим эксплуатантом самолетов.

- a) оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей ИКАО, рыночного и стоимостного воздействия системы на государства и эксплуатантов самолетов и на международную авиацию, а также оценку функционирования структурных элементов;
- b) рассмотрение вопросов совершенствования системы в поддержку целей Парижского соглашения, в частности его долгосрочных температурных целей, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение, повысить эффективность и свести к минимуму нарушение рыночного равновесия, принимая во внимание связанные с этим последствия изменения структурных элементов системы, например, для требований к MRV;
- c) проведение специального анализа в конце 2032 года относительно прекращения действия системы, продления ее действия или других усовершенствований системы после 2035 года, включая рассмотрение вклада авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов авиационного топлива в достижение экологических целей ИКАО;

18. *определяет*, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации;

19. *просит* осуществить следующие действия в целях внедрения CORSIA:

- a) Совету при технической поддержке со стороны CAEP обновлять по необходимости том IV Приложения 16 и том IV Технического руководства по окружающей среде;
- b) Совету при технической поддержке со стороны CAEP продолжать обновление по необходимости документов ИКАО по CORSIA, упоминаемых в томе IV Приложения 16 и относящихся к: "CORSIA. Инструмент ИКАО для оценки и представления отчетности в отношении CO₂", "CORSIA. Виды авиационного топлива, отвечающего условиям CORSIA", "CORSIA. Отвечающие критериям единицы эмиссии (EUC)" и "CORSIA. Центральный реестр";
- c) Совету разрабатывать и обновлять документ ИКАО по CORSIA, упоминаемый в томе IV Приложения 16 и относящийся к единицам эмиссии, которые отвечают критериям CORSIA, с учетом рекомендаций TAB;
- d) Совету обновлять Центральный реестр CORSIA под эгидой ИКАО и поддерживать его деятельность, обеспечивая государства-члены возможностью представления в ИКАО соответствующей информации;
- e) Совету продолжать осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны СЕС и CAEP;
- f) государствам-членам принять необходимые меры для создания национальной политики и нормативной базы для обеспечения соблюдения требований и ввода в действие системы CORSIA в соответствии со сроками, изложенными в томе IV Приложения 16;

20. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН, Киотского протокола к ней и механизма кредитования в рамках Парижского соглашения (РАСМ) Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при технической поддержке со стороны ТАВ и САЕР, включая решения об избежании двойного учета и ~~е об отвечающем критериям винтаже, отвечающем критериям, и временных рамках и установленных сроках;~~

21. *постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены должны предпринимать все необходимые меры по наращиванию потенциала и оказанию помощи, а также по установлению партнерских отношений в целях внедрения CORSIA в соответствии со сроками, изложенными в томе IV Приложения 16, в том числе посредством программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнерских отношений между государствами в рамках CORSIA, подчеркивая при этом важность скоординированного подхода под эгидой ИКАО к осуществлению деятельности по наращиванию потенциала и оказанию помощи;

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

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

24. *просит* Совет изучить вопрос о дальнейшей разработке методик, связанных с авиацией, для их применения в программах компенсации, включая механизмы или другие программы в рамках Парижского соглашения, и *рекомендует* государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению авиационной эмиссии CO₂, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета при сокращении эмиссии.