



A42-WP/689
P/52
1/10/25

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ
ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА
ПО
ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 17 повестки дня был утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 17/1 рекомендуется к принятию пленарным заседанием.

Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

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 ACT-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 ACT-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.

17.13 Комитет принял к сведению представленный Российской Федерацией документ WP/451, в котором содержались предложения, касающиеся внедрения CORSIA, включая принятие

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.

сертификации производителей LCAF национальными органами сертификации, а также обновление тома IV Приложения 16 и соответствующих документов ИКАО не чаще одного раза в три года, при этом отмечалась сложность соблюдения критериев приемлемости единиц эмиссии CORSIA для программ единиц эмиссии, особенности и параметры которых определяют национальные законодательства.

17.14 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.

17.15 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.

17.16 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).

17.17 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.

17.18 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 том 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.

17.19 Комитет призвал государства и другие заинтересованные стороны оперативно наращивать производство и сертификацию топлива, отвечающего условиям CORSIA, и настоятельно призвал Совет при техническом содействии САЕР 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.

17.20 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.

17.21 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 (PM) 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 PM, 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 A39-3 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, и 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 ~~его~~ 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-xx~~A41-20 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией ~~A42-xx~~A41-21 "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:

а) экспериментальный этап распространяется с 2021 по 2023 год на государства, которые

согласились на добровольной основе участвовать в системе. Участвующие в этом этапе государства могут определять базовый уровень компенсационных обязательств своих эксплуатантов самолетов на основании п. 11 е) 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 а) 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 постановляет~~, 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 (МТОМ) 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

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.

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 Ассамблеей 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:

- 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 САЕР 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 САЕР;
- 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 TAB 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.

— КОНЕЦ —