



A40-WP/575
EX/246
30/9/19

АССАМБЛЕЯ — 40-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 (CORSA)

17.1 На своем 5-м и 6-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в области Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) (рабочие документы WP/56 и WP/59) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции А39-3 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)*" (WP/59). Кроме того, государства и наблюдатели представили 25 рабочих документов: 79 Revision No. 1, 102, 139, 159, 177, 193, 227, 228 Revision No.1, 229, 265, 266, 267, 289, 290, 291, 306, 338, 339, 407, 409, 411, 472, 482, 527 Revision No.1 и 529 Revision No. 1.

17.2 В документе WP/56 Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО после 39-й сессии Ассамблеи в решении вопросов, связанных с CORSA. Во исполнение просьбы Ассамблеи Совет принял в июне 2018 г. Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) для CORSA в виде первого издания тома IV "*Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)*" Приложения 16 "*Охрана окружающей среды*", которое применяется с 1 января 2019 года. Совет сообщил также о публикации первого издания тома IV *Технического руководства по окружающей среде* (Doc 9501) в августе 2018 г. В отношении элементов внедрения CORSA в документе содержится информация о прогрессе, достигнутом в части инструмента оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT), видов топлива, отвечающего условиям CORSA, единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSA, и центрального реестра CORSA (CCR), а также о последующих действиях.

17.3 Касательно информационно-разъяснительной деятельности ИКАО и деятельности по наращиванию потенциала в документе WP/56 также сообщается о проведении ИКАО в трехлетний период региональных семинаров и практикумов, призванных помочь государствам в наращивании потенциала в сфере разработки их систем мониторинга, отчетности и верификации (MRV). В документе также отмечается деятельность в рамках программы АСТ-CORSA (помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSA), в частности по созданию "товарищеских партнерств" с участием 15 государств-доноров и 98 государств-получателей. Среди прочих направлений работы, отмеченных в документе, сообщается об учебном курсе ИКАО по верификации в области CORSA, который предусматривает обучение представителей потенциальных органов по верификации методам проверки отчетов об эмиссии CO₂.

17.4 В документе WP/56 содержится также общая информация об обсуждении Советом и его решении по вопросу п. 18 постановляющей части пересмотренной резолюции А39-3 Ассамблеи на основе формулировок, используемых в пп. 7, 8 и 9 преамбулы, и представленного в добавлении к документу WP/59 (см. ниже).

17.5 В документе WP/59 Совет представил предложение о пересмотре резолюции А39-3 в свете событий после 39-й сессии Ассамблеи, связанных с CORSA и указанных в документе WP/56.

17.6 В документе WP/79 Revision No.1 Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) подвела итог результатам анализа, касавшегося

важности как можно более широкого участия государств в системе CORSIA с самого начала ее применения.

17.7 В документе WP/102 Финляндия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) выразила активную поддержку корзины мер ИКАО, включая CORSIA, и признала уже достигнутый прогресс. Все государства – члены ЕКГА выразили желание на добровольной основе участвовать в системе, начиная с экспериментального этапа, и в полной мере заняты в реализации CORSIA и поддерживают ее. Она также заявила о крайней важности эффективной реализации CORSIA всеми государствами и регионами и их участия в CORSIA, начиная с экспериментального этапа.

17.8 В документе WP/177 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени своих 54 государств-членов заявила о том, что государствам необходимо на добровольной основе присоединиться к CORSIA начиная с экспериментального этапа, с тем чтобы получить опыт, связанный с проблемами и выгодами внедрения, и подготовиться к обязательным этапам. В документе также отмечается, что необходимо развивать программы по наращиванию потенциала на основе успешного опыта проекта ИКАО-ЕС по оказанию помощи, а также обеспечивать дальнейшее содействие государствам в получении доступа к финансовым ресурсам, техническим экспертным знаниям и передаче технологий посредством эффективного сотрудничества и партнерства.

17.9 В документе WP/229 Сингапур, Австралия, Индонезия, Канада, Науру, Новая Зеландия, Палау, Самоа, Соединенные Штаты Америки, Тринидад и Тобаго, Фиджи и Япония подчеркнули, что успешная реализация CORSIA требует добровольного участия значительной и достаточно крупной группы государств и что тесные партнерские отношения между ИКАО, государствами и отраслью по вопросу внедрения системы MRV в рамках CORSIA демонстрируют заинтересованный и единый фронт авиационного сообщества, образованный для обеспечения последовательного подхода к внедрению CORSIA. В документе также содержатся предложения по дальнейшему улучшению ситуации, в числе которых активизация наращивания потенциала посредством программы АСТ-CORSIA; доступ к аккредитованным органам верификации за счет улучшения подготовки персонала; и своевременные инструктивные указания по отвечающим критериям CORSIA единицам эмиссии и отвечающим условиям CORSIA видам топлива.

17.10 В документе WP/289 Бразилия и Гватемала при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) подчеркнули важность внедрения системы MRV CORSIA и заявили о том, что поддерживают программу АСТ-CORSIA и ее продолжение. В документе также подчеркивается важность периодического анализа CORSIA, запланированного на 2022 г., и содержится предложение о проведении CAEP исследований, необходимых для осуществления этого анализа.

17.11 В документе WP/306 Китай и Российская Федерация изложили свою точку зрения о том, что в ходе деятельности по оказанию содействия внедрению CORSIA ИКАО не уделила внимание сбалансированному учету обеспокоенности и позиций, высказанных различными сторонами. В документе утверждается, что страны, особенно развивающиеся страны, смогут в большей степени доверять предпринимаемым ИКАО усилиям в области с международной авиации и изменения климата и проявлять больше желания участвовать в международном сотрудничестве в рамках внедрения CORSIA лишь на основе обеспечения процессуального права при принятии

решений и учета принципов моральной справедливости при разработке элементов этого механизма. В документе также предлагается просить Совет предпринимать периодический анализ CORSIA на основе руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции A39-2.

17.12 В документе WP/411 Гватемала при поддержке государств – членов ЛАКГА подчеркнула настоятельную необходимость регулирования внедрения механизма MRV CORSIA, при этом ряд латиноамериканских государств издали соответствующие правила, в то время как другие государства работают над этим на основе утвержденного тома IV Приложения 16. В нем также обращается внимание на важность программы АСТ-CORSIA ИКАО и на преимущества межгосударственного сотрудничества, например в рамках "товарищеских партнерств" CORSIA.

17.13 В документе WP/228 Revision No. 1 Индия сообщила о различных проблемах, с которыми сталкиваются государства, особенно развивающиеся государства, при выполнении требований CORSIA. В частности, в нем подчеркивается необходимость применения справедливого и равноправного критерия базового года и предлагается альтернативный вариант этого критерия. В документе обращается внимание на потенциальные последствия применения 100-процентного секторального подхода для тех эксплуатантов, на которых приходится небольшая доля роста глобальной эмиссии. Кроме того, в документе выражается мнение о том, что ограничения относительно вида или винтажа отвечающих критериям единиц эмиссии может повлечь за собой снижение их доступности и увеличение расходов, связанных с выполнением требований CORSIA. В документе также отмечаются отсутствие инструктивных указаний по вопросам правоприменения при реализации соответствующих SARPS и необходимость обеспечить соответствие требований правилам, разработанным в рамках РКИК ООН.

17.14 В документе WP/227 Канада заявила о важности наращивания потенциала и подготовки персонала и подтвердила, что продолжает поддерживать программу АСТ-CORSIA ИКАО. Она обратила внимание на то, что создание требуемой инфраструктуры и разработка процедур для аккредитации органов верификации занимает определенное время. В документе выражается мнение о том, что периодический анализ CORSIA поможет обеспечить постоянную актуальность и совершенствование системы с течением времени, а также подчеркивается важность наличия утвержденных программ и в потенциале – типов проектов, подтвержденных заблаговременно до начала действия компенсационных обязательств с 2021 г.

17.15 В документе WP/265 Гайана представила информацию о своей деятельности в области охраны окружающей среды и подчеркнула свое обязательство участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе. Кроме того, в документе выражается полная поддержка Гайаной деятельности ИКАО, связанной с "товарищескими партнерствами" в рамках АСТ-CORSIA.

17.16 В документе WP/266 Кения сообщила о своем вкладе в работу, связанную с CORSIA, включая свое участие в проекте по ограниченному внедрению CORSIA, который проводился для тестирования положений SARPS в отношении MRV CORSIA, добровольное решение участвовать в CORSIA начиная с экспериментального этапа, усилия по реализации SARPS и поддержку программы АСТ-CORSIA ИКАО в качестве государства-донора.

17.17 В документе WP/267 Мексика высоко оценила существенный прогресс, достигнутый в деле своевременной реализации CORSIA, включая программу АСТ-CORSIA ИКАО и межгосударственные "товарищеские партнерства" в рамках CORSIA, подчеркнув важнейшее

значение координированного подхода под руководством ИКАО в деле содействия глобальному сотрудничеству для оказания помощи и наращивания потенциала в целях внедрения CORSIA.

17.18 В документе WP/290 Бразилия подчеркнула необходимость разработки критерия расчета базового уровня новых участников и в принятии Советом решения по отвечающим критериям единицам и признании особых условий, связанных с механизмами РКИК ООН. По мнению Бразилии, механизм МЧР и механизм, который будет создан в соответствии с п. 4 статьи 6 Парижского соглашения, имеют ключевое значение для успешного внедрения CORSIA, поскольку они представляют единицы в требуемом масштабе и в то же время обеспечивают экологическую целостность.

17.19 В документе WP/291 Бразилия подчеркнула свою обеспокоенность относительно средств достижения долгосрочных целей ИКАО в области климата, которые потребуют увеличения доли устойчиво производимых видов авиационного топлива, обеспечив плавный и предсказуемый выход из CORSIA к 2035 г. С учетом этой обеспокоенности Бразилия предлагает Совету провести соответствующее исследование и выработать предложения по порядку плавного перехода от использования CORSIA к использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива.

17.20 В документе WP/529 Revision No. 1 Российская Федерация представила общий анализ негативных последствий, связанных с внедрением CORSIA, и предлагает альтернативный подход к решению экологических вызовов на основе так называемого "Механизма чистого развития (МЧР) для международной гражданской авиации" как основы для внедрения глобальных рыночных мер и создания международных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями.

17.21 В документе WP/193 Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА) и Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), координируемые Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ), выразили решительную поддержку CORSIA. В документе также отмечается, что реализация CORSIA позволяет избежать необходимости применения дублирующих мер при формировании цен на выбросы углерода в отношении международной авиационной эмиссии на региональном, национальном или субнациональном уровнях, и подчеркивается тот факт, что CORSIA была принята с широким признанием того, что она должна быть единственной рыночной мерой, применяемой к международным рейсам, исходя из того, что эмиссия не должна учитываться более одного раза. Кроме того, в документе говорится о существующих опасениях, что реализация и эффективность CORSIA могут быть подорваны политикой отдельных государств и групп государств, применяющих инструмент углеродного ценообразования или налога, заложенного в стоимость билета, или рассматривающих их применение для решения проблемы эмиссии международной авиации в дополнение к CORSIA.

17.22 В документе WP/139 ИАТА подчеркивает, что крайне важно, чтобы все государства – члены ИКАО соблюдали во всех отношениях положения тома IV Приложения 16 и чтобы их собственное внутреннее законодательство было полностью приведено в соответствие с SARPS по CORSIA. ИАТА также выражает поддержку работе, проделанной Советом в отношении критериев единиц эмиссии CORSIA.

17.23 Комитет принял к сведению десять рабочих документов, представленных для информации. На заседаниях их не представляли, но их краткое содержание приводится ниже.

17.24 В документе WP/159 Арабская организация гражданской авиации (АРОГА) сообщает о своей поддержке реализации CORSIA и выражает свое мнение о том, что CORSIA является единственным глобальным стандартом для расчета эмиссии CO₂ от международных полетов, отмечая, что "смесь" регулятивных мер вызвала бы увеличение административной нагрузки для соответствующих полномочных органов и эксплуатантов воздушных судов.

17.25 В документе WP/472 Австралия и Новая Зеландия совместно с Фиджи, Индонезией и Самоа сообщают о своей деятельности в целях коллективного содействия тихоокеанским государствам в рамках "товарищеских партнерств" CORSIA.

17.26 В документе WP/338 Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS) представила сводную информацию о внедрении CORSIA в своих государствах-членах.

17.27 В документе WP/339 CASSOS отмечает, что программа АСТ-CORSIA ИКАО была встречена с одобрением, при этом представители четырех государств CASSOS прошли подготовку на местах.

17.28 В документе WP/407 ИАТА сообщила о системе FRED+ ИАТА, призванной упростить обмен данными об эмиссии между авиакомпаниями и государствами, а также государствами и органами по верификации.

17.29 В документе WP/409 Южная Африка представила информацию о своей деятельности в поддержку внедрения CORSIA, включая вклад в осуществление программы "товарищеских партнерств" CORSIA.

17.30 В документе WP/482 Япония сообщила о том, каким образом она внедрила механизм MRV в рамках CORSIA в соответствии с графиком, рекомендуемым в томе IV Технического руководства по окружающей среде.

17.31 В документе WP/527 Revision No.1 Аргентина сообщила о принятых мерах по внедрению механизма MRV в рамках CORSIA и проводимом в правительстве обсуждении возможности присоединения к CORSIA на добровольной основе.

17.32 В документе WP/547 Саудовская Аравия представила свою позицию относительно потенциального вклада низкоуглеродных видов авиационного топлива (LCAF) в сокращение эмиссии ПГ в рамках CORSIA.

17.33 В документе WP/548 Индонезия выразила просьбу об обмене знаниями и опытом в области внедрения различных мер по снижению объемов эмиссии международной авиации, таких как CORSIA.

17.34 Комитет отметил успешно осуществленную ИКАО разработку связанных с CORSIA Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов, а также прогресс, достигнутый в разработке различных элементов внедрения CORSIA. Комитет также

признал, что хотя внедрение CORSIA идет полным ходом, существует необходимость в дальнейшей разработке и обновлении связанных с CORSIA SARPS, инструктивных материалов и оставшихся элементов внедрения CORSIA, таких как отвечающие условиям CORSIA виды топлива и отвечающие критериям CORSIA единицы эмиссии.

17.35 Касательно вопроса об отвечающих критериям CORSIA единицах эмиссии Комитет принял к сведению позиции и точки зрения, представленные государствами в отношении необходимости принятия Советом своевременного решения и признания особых условий, связанных с механизмами РККК ООН, гибкости и широкого доступа эксплуатантов к отвечающим критериям единицам эмиссии при обеспечении экологической целостности CORSIA. В этой связи Комитет напомнил о документе WP/56, в котором сообщается о проводимой в настоящее время Техническим консультативным органом (ТАВ) работе по оценке программ единиц эмиссии относительно утвержденных критериев, и что представление его первых рекомендаций на рассмотрение Советом ожидается в марте 2020 г.

17.36 По вопросу о верификации в рамках CORSIA Комитет принял к сведению позиции государств и признал важность совместной работы ИКАО, государств-членов и их национальных органов по аккредитации в целях повышения доступности аккредитованных органов по верификации для эксплуатантов самолетов. В этой связи Комитет отметил, что Секретариат ИКАО обеспечил проведение курсов подготовки персонала по верификации в рамках CORSIA, с тем чтобы способствовать аккредитации органов по верификации, а также ведет работу с Международным форумом по аккредитации (IAF), способствующую аккредитационной деятельности национальных органов по аккредитации.

17.37 Комитет принял к сведению позиции государств в отношении участия в работе САЕР большего числа государств на основе географической сбалансированности. В этой связи Комитет напомнил о том, что в 2018 г. Совет проанализировал и пересмотрел директивы САЕР, включая устранение ограничения максимального количества членов или наблюдателей САЕР, выдвигаемых в качестве экспертов от государств.

17.38 Комитет отметил, что в отношении особой просьбы определить критерии для базового объема эмиссии новых участников в рамках CORSIA Совет уже поручал САЕР включить эту особую область работы в свою программу работы на следующий трехлетний период.

17.39 Комитет принял к сведению, что многие государства приветствуют успешную реализацию программы АСТ-CORSIA ИКАО. Он также выразил признательность государствам-членам за вклад в создание "товарищеских партнерств" в рамках CORSIA в целях оказания помощи в деле внедрения CORSIA государствами. Комитет также подчеркнул важность скоординированного подхода к проводимой ИКАО подготовке и выразил свою поддержку продолжению этой программы в будущем.

17.40 Комитет принял к сведению, что 81 государство заявило о своем добровольном участии в CORSIA с самого начала ее применения. За время, прошедшее после согласования CORSIA на последней сессии Ассамблеи в октябре 2016 г., это число увеличилось с 65 государств, участвовавших тогда в программе. Комитет согласился с тем, что этот рост числа государств представляет собой весьма позитивный знак, и признал важность и выгоды мероприятий по наращиванию потенциала и оказанию помощи, позволяющих присоединиться большему числу

государств. Государствам-членам, готовым заявить о своем добровольном участии в CORSIA, рекомендуется это сделать как можно скорее.

17.41 По вопросу о периодическом анализе CORSIA Комитет принял к сведению позиции государств, в том числе возможные подходы и варианты анализа, а также рассмотрение о переходе от CORSIA к использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива. В этой связи Комитет подчеркнул, что в пп. 9 g) и 18 резолюции A39-3 Ассамблеи содержатся четкие инструкции и поручение Совету проводить периодический анализ CORSIA каждые три года начиная с 2022 г., а также предусмотрена подготовка рекомендаций для их рассмотрения Ассамблеей. Он также отметил, что САЕР уже включил задачу разработать методики и процедуры для периодического анализа CORSIA в свою программу работы на следующий трехлетний период, утвержденную Советом.

17.42 При рассмотрении пересмотренной резолюции A39-3 Ассамблеи по CORSIA явное большинство государств выразило свою поддержку проекта текста резолюции, представленного в добавлении к документу WP/59, без каких-либо дальнейших изменений, в то же время Комитет принял к сведению обеспокоенность, выраженную несколькими государствами, в том числе отраженную в рабочих документах WP/306, WP/228 Revision No. 1 и WP/529 Revision No. 1. Вслед за устными заявлениями, сделанными несколькими государствами-членами, три государства-члена представили письменные материалы к заседанию, которые были размещены на веб-сайте ИКАО.

17.43 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 Консультативной группой по CORSIA (AGC), его Техническим консультативным органом (ТАВ) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в поддержку внедрения CORSIA,

приветствуя принятие первого издания тома IV "CORSIA" Приложения 16 "Охрана окружающей среды", положения которого включают процедуры мониторинга, отчетности и верификации (MRV) для CORSIA,

приветствуя также публикацию первого издания тома IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям CORSIA" Технического руководства по окружающей среде (ETM) (Doc 9501),

приветствуя прогресс, достигнутый в разработке 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,

приветствуя растущее количество заявлений государств-членов об их намерении добровольно участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе с 2021 года,

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

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 и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как Механизм чистого развития (МЧР) и новый рыночный механизм 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 методике 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, а также резолюция А40-Х "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция А40-У "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции А39-1, А39-2 и А39-3 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 методiku, 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 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, о том, 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 коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- c) где фактор роста эксплуатанта самолетов = (суммарная эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей);
- 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 2020 году;
- ii) с 2024 по 2026 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
- iii) с 2027 по 2029 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
- iv) с 2030 по 2032 год по меньшей мере 20 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;
- v) с 2033 по 2035 год по меньшей мере 70 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;
- f) эмиссия эксплуатанта 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, о том, 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 2020 год, в зависимости от того, что наступит ранее. Со следующего за этим года новый участник включается в систему, и к нему применяется такой же подход, как к другим эксплуатантам 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 освобождений;

¹ Новым 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.

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. 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 системы;
- b) рассмотрение вопросов совершенствования системы в поддержку целей Парижского соглашения, в частности его долгосрочных температурных целей, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение, повысить эффективность и свести к минимуму 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 ТАВ;
 - d) Совету создать к началу 2020 года 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 AGC 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 и 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 о винтаже, отвечающем критериям, и временных рамках;
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 РКИК ООН, 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 —