



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 18 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)**

**СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО  
В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. СИСТЕМА  
КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА  
ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSA)**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Для принятия представлено предложение о внесении изменений в резолюцию A40-19 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)", которая была пересмотрена с учетом изменений, происшедших в отношении CORSA после 40-й сессии Ассамблеи.

После принятия Ассамблеей пересмотренная резолюция A40-19 вместе с пересмотренной резолюцией A40-17 и пересмотренной резолюцией A40-18 Ассамблеи заменят собой резолюции A40-17, A40-18 и A40-19 и составят сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды.

**Действия:** Ассамблее предлагается принять пересмотренную резолюцию Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)", представленную в добавлении.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в настоящем документе Ассамблеи деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2023–2025 гг. и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2023–2025 гг.
<i>Справочный материал</i>	Дос 10140, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года) A41-WP/370, Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)

## 1. ПОПРАВКИ К СУЩЕСТВУЮЩЕМУ СВОДНОМУ ЗАЯВЛЕНИЮ

1.1 В добавлении к настоящему рабочему документу представлены предлагаемые изменения к резолюции А40-19 Ассамблеи по Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), которые отражают события, происшедшие после 40-й сессии Ассамблеи, в том числе:

- a) пункты преамбулы обновлены, чтобы отразить ход осуществления CORSIA, то есть выполнение требований системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) в отношении CO<sub>2</sub>, и программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), а также дополнительные пункты преамбулы, чтобы обратить внимание на решение Совета от июня 2020 года по изменению базовых показателей CORSIA для экспериментального этапа, и завершение периодического обзора CORSIA за 2022 год;
- b) пункт 11 постановляющей части, касающийся расчета компенсационных обязательств, обновлен для подтверждения решения Совета от июня 2020 года, включая использование показателя эмиссии 2019 года в качестве базового уровня CORSIA для экспериментального этапа и предложение использовать показатель в 85 % от уровня эмиссии 2019 года в качестве базового уровня CORSIA после экспериментального этапа, а также предложение изменить используемые процентные доли секторального и индивидуального роста эксплуатантов самолетов на 100 % и 0 % соответственно (для периода 2030–2032 гг.) и 85 % и 15 % соответственно (для периода 2033–2035 гг.);
- c) пункт 12 постановляющей части, касающийся порога для новых участников, обновлен для подтверждения решения Совета от июня 2020 года об использовании показателя эмиссии 2019 года в качестве порога для новых участников на экспериментальном этапе и предложения об использовании того же порога для новых участников после экспериментального этапа;
- d) пункт 19 постановляющей части обновлен, чтобы отразить ход осуществления CORSIA.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

**Резолюция А40-19** **Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области**  
**А41-хх.** **охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения**  
**выбросов углерода для международной авиации (CORSA)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что резолюция А38-18 Ассамблеи постановила разработать глобальную систему рыночных мер (PM) для международной авиации и представить ее 39-й сессии Ассамблеи для принятия решения,

*напоминая,* что резолюция А38-18 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 А39-3 Ассамблеи, в которой Ассамблея постановила внедрить глобальные рыночные меры в виде Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) 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 CORSA (AGC), Комитетом по климату и окружающей среде (CEC), его Техническим консультативным органом (TAB) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в поддержку внедрения CORSA;

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

*приветствуя* также публикацию ~~первого~~ **второго** издания тома IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям CORSA" Технического руководства по окружающей среде (ETM) (Doc 9501);

*приветствуя* прогресс, достигнутый в разработке **и обновлении** элементов внедрения CORSA 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 CORSA;

*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 CO<sub>2</sub>;

*приветствуя* растущее количество заявлений государств-членов об их намерении добровольно участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе с 2021 года при этом 88 государств добровольно принимают участие в 2021 году, 107 государств в 2022 году и 115 государств в 2023 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 (то есть, 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;

*признавая* проведение Советом периодического обзора CORSIA за 2020 год при техническом участии САЕР, включая анализ воздействия пандемии COVID-19 и его сценариев восстановления эмиссии CO<sub>2</sub> на базовые уровни эмиссии в рамках CORSIA 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 CO<sub>2</sub> 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 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 превосходит 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 A40-17/A41-xx "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция ~~A40-18~~ A41-xx "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции ~~A39-1, A39-2 и A39-3~~ A40-17, 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;

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 CO<sub>2</sub> международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей;

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 CO<sub>2</sub> 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 Ассамблей;

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;

- с) 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, и *далее постановляет*, ~~о том,~~ что ежегодный объем эмиссии CO<sub>2</sub>, 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, – ~~среднее~~ значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году ~~период 2019–2020 гг.~~)/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;
- с) где с 2033 по 2035 год фактор роста эксплуатанта самолетов = (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – ~~среднее~~ 85 % значения суммарной эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году ~~период 2019–2020 гг.~~)/ 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~~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 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей ~~не 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 85 % секторальных и 15 % индивидуальных показателей ~~не 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, ~~и далее постановляет, о том,~~ что новый участник<sup>1</sup> 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~~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 CO<sub>2</sub> 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;

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;

---

<sup>1</sup> 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.

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 г) 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;
- 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 CO<sub>2</sub> международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>*", "*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 ~~воздать к началу 2020 года~~ 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 AGC CEC 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 и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при технической поддержке со стороны TAB и CAEP, 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 Парижского соглашения, и *рекомендует* государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета при сокращении эмиссии.