



АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 18 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлен председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 18 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 18/1 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

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

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

18.1 На своих третьем, четвертом и пятнадцатом 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) (рабочий документ WP/370) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A40-19 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. CORSA"* (WP/371). Кроме того, государства и наблюдатели представили 16 рабочих документов: WP/169, 174, 181, 211, 427, 432, 433, 437, 465, 468, 469, 485, 487, 495 Revision No. 1, 568 и 581.

18.2 Председатель предоставил слово представителю ИАТА, который проинформировал Комитет об отзыве документа WP/467, выразив при этом поддержку со стороны организации процессу внедрения CORSA. Рабочий документ был отозван в духе обеспечения сплоченного согласия в рамках ИКАО с тем, что CORSA является единственной экономической мерой решения проблемы углеродного следа от гражданской авиации.

18.3 В документе WP/370 Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО после 40-й сессии Ассамблеи в решении вопросов, относящихся к CORSA, включая обновленную информацию о связанных с CORSA 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 CORSA"* (ACT-CORSA), а также о периодическом обзоре CORSA в 2022 году.

18.4 В документе WP/371 Совет представил предложение о пересмотре резолюции A40-19 с учетом изменений, происшедших после предыдущей сессии Ассамблеи, в том числе рекомендаций, вытекающих из периодического обзора CORSA в 2022 году и подготовленных при техническом содействии Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), в том числе изменений базовых показателей CORSA и использования коэффициентов секторального и индивидуального роста для расчета компенсационных обязательств эксплуатантов воздушных судов в рамках CORSA.

18.5 В документе WP/468 Китай объяснил свое предложение о внедрении CORSA при помощи национальных планов и разработке методик проведения периодического обзора CORSA. В документе выражено мнение, что во избежание каких-либо рыночных искажений, вызванных CORSA, и в целях повышения эффективности внедрения CORSA следует создать рамки разработки национальных планов внедрения CORSA, чтобы каждое государство могло определять свои собственные правила и рамки внедрения, которые будут подлежать техническому рассмотрению ИКАО. В отношении периодического обзора CORSA в документе предлагается учредить рабочую группу по обзору CORSA, которая предложит систему показателей для оценки, основанной на руководящих принципах разработки и реализации РМ (приложение к A40-18).

18.6 В документе WP/469 Китай подробно представил свои позиции и рекомендации относительно целей и мер по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации. В отношении CORSA в документе выражено мнение, что текущие программы и стандарты внедрения CORSA, основанные на цели ИКАО обеспечить нулевой прирост углерода с 2020 года, не соответствуют международным законам и основным принципам глобального управления климатом и что без выполнения развитыми странами в рамках ИКАО своих международных обязательств по Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН), развивающиеся страны будут лишены справедливых возможностей для развития.

18.7 В документе WP/487 Доминиканская Республика рассказала о достигнутом прогрессе в области изменения климата и своих инициативах по соблюдению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО для CORSIA. В документе выражена поддержка продолжению работы по наращиванию в государствах потенциала, связанного с разработкой проектов в области охраны окружающей среды, соответствующих критериям для единиц эмиссии CORSIA. В документе также предлагается поощрять конкретные шаги по обеспечению доступа к финансированию и передаче технологий для развивающихся государств, главным образом, для проектов в рамках CORSIA.

18.8 В документе WP/433 Индия объяснила свои взгляды на периодический обзор CORSIA и подробно представила те элементы, которые Совет может принять во внимание в будущих обзорах CORSIA. В частности, в документе предлагается усовершенствовать обзоры CORSIA, используя руководящие принципы разработки и внедрения РМ, представленные в добавлении к резолюции Ассамблеи А40-18. В документе также Совету представлены другие рекомендации, в том числе по рассмотрению негативного воздействия таких факторов, как пандемия COVID-19, на рост сектора международной гражданской авиации на основе оценки базового, секторального и индивидуального роста, а также рекомендовало предусмотреть защитные механизмы при разработке и оценке системы CORSIA.

18.9 В документе WP/568 Новая Зеландия подчеркнула, что амбициозность CORSIA должна быть сохранена или усилена, а базовый уровень должен обеспечивать осуществление компенсации в ближайшие годы. Государство выразило мнение, что CORSIA может играть определенную роль в деле достижения LTAG.

18.10 В документе WP/169 Российская Федерация, представляя свои взгляды относительно долгосрочной желательной цели для международной авиации (LTAG, пункт 17 повестки дня), также рассмотрела потенциальную связь LTAG с CORSIA. В этом контексте в документе заявлено, что реализация CORSIA несовместима с будущей реализацией LTAG, прежде всего потому, что CORSIA полагается на единицы эмиссии, которые образуются за пределами авиационного сектора, что приводит к оттоку капитала из отрасли и тем самым препятствует модернизации и достижению LTAG. В документе также выражено мнение о необходимости эволюционного перехода от CORSIA к осуществлению деятельности в рамках LTAG и высказано предложение призвать государства-члены отказаться от использования региональных рыночных мер, основанных на торговле квотами на эмиссию CO₂, для международной гражданской авиации.

18.11 В документе WP/432 Соединенные Штаты Америки выразили свою поддержку продолжению внедрения CORSIA в качестве критически важного элемента "корзины мер" ИКАО, нацеленных на уменьшение влияния международной авиации на изменение климата. В документе выражено мнение, что ИКАО следует подтвердить амбициозность, решимость и авторитет CORSIA в вопросах климата на фоне восстановления отрасли после пандемии COVID-19. В этом контексте в документе подчеркнуто, что ИКАО следует установить четкий и конкретный базовый показатель для всех оставшихся этапов CORSIA, который не будет отклоняться от цели ИКАО по углеродно-нейтральному росту, начиная с 2020 года. В документе также изложены взгляды относительно потенциальной связи между системой мониторинга, отчетности и верификации CORSIA и необходимостью отслеживания/мониторинга использования устойчиво производимого вида авиационного топлива (SAF) по мере глобального распространения такого вида топлива.

18.12 В документе WP/465 54 государства – члена¹ Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) подчеркнули важность внедрения CORSIA африканскими государствами-членами. В документе выражено мнение, что CORSIA остается единственной глобальной рыночной мерой для эмиссии международной авиации. В документе также подробно сообщается о проблемах, с которыми столкнулась отрасль в Африке в результате пандемии COVID-19, и выражены мнения о возможных изменениях в структурных элементах CORSIA. В частности, там предложено исключить коэффициент индивидуального роста, использовать эмиссию за 2019 год для расчета базового уровня в рамках CORSIA вместо среднего значения за 2019 и 2020 годы после экспериментального этапа и сохранить освобождение от компенсационных обязательств для наименее развитых стран (НРС), развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ) и малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ). В отношении периодического обзора CORSIA в документе Совету предлагается четко определить его сферу охвата и методику проведения. В документе выражена поддержка деятельности в рамках АСТ-CORSIA и подчеркнута необходимость постоянной поддержки в наращивании потенциала африканских государств.

18.13 В документе WP/485 Аргентина при поддержке трех государств-членов ЛАКГА (Доминиканской Республики, Коста-Рики и Эквадора) изложила действия, предпринятые для внедрения CORSIA. В документе подчеркнуты проблемы, связанные с нехваткой аккредитованных органов по верификации в регионе, и дополнительные проблемы, вызванные отменой визитов для верификации на местах из-за ограничений на поездки в результате пандемии COVID-19. Государства предложили ИКАО поощрять аккредитацию большего числа органов по верификации для обеспечения своевременного выполнения государствами и эксплуатантами требований MRV, относящихся к CORSIA. В документе также выражена поддержка деятельности в рамках АСТ-CORSIA и подчеркнута важность продолжения деятельности по наращиванию потенциала, особенно в развивающихся государствах.

18.14 В документе WP/495 Revision No. 1 Канада, Кения, Мексика, Норвегия, Республика Корея, Руанда, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Турция, Швейцария и Япония, а также Европейский Союз и его государства-члены при поддержке Азербайджана, Албании, Армении, Боснии и Герцеговины, Грузии, Исландии, Монако, Республики Молдова, Сан-Марино, Северной Македонии, Сербии, Украины и Черногории призвали Ассамблею стремиться к установлению максимально высокой экологической цели CORSIA для обеспечения постоянного доверия к CORSIA, положительной репутации ИКАО и ее основной системы по предотвращению воздействия на климат в глобальном масштабе, при этом тщательно соблюдая баланс между масштабностью цели и ее практической осуществимостью, с тем чтобы не допустить чрезмерной нагрузки на авиационную отрасль, которая еще восстанавливается после пандемии COVID-19, и не вносить существенных изменений в ее структуру. Они также призвали государства, еще не присоединившиеся к CORSIA, добровольно присоединяться к ней.

18.15 В документе WP/181 государства, входящие в состав Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА²), выразили свою поддержку продолжающемуся внедрению CORSIA, отметив добровольное присоединение к ней новых государств, несмотря на их незначительный вклад в глобальную эмиссию и негативные последствия пандемии COVID-19. В документе подчеркивается необходимость предоставления

¹ 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, Южная Африка и Южный Судан.

² Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

постоянной технической поддержки и дальнейших указаний для содействия внедрению CORSIA.

18.16 В документе WP/437 Чехия от имени Европейского союза и его государств-членов³, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)⁴, а также ЕВРОКОНТРОЛЯ выразила свою поддержку текущему внедрению CORSIA, подчеркнув добровольное участие всех 44 государств ЕКГА, начиная с экспериментального этапа, которое свидетельствует об их приверженности успешному внедрению CORSIA, а также отметила важность продолжения реализации программы АСТ-CORSIA. Государства изложили свои взгляды по поводу периодического обзора CORSIA, подчеркнув, что такой обзор представляет собой метод обеспечения постоянного соответствия CORSIA ее цели на всем протяжении функционирования и климатической политике во всем мире, включая уровень амбициозности CORSIA, в то время как более фундаментальные соображения могут быть рассмотрены в рамках более поздних обзоров. Государства также выразили мнение, что Ассамблее следует подтвердить базовый уровень с 2024 года, обеспечивающий тот же уровень амбициозности CORSIA, что и первоначально утвержденный в резолюции A40-19 Ассамблеи. Государства также предложили поручить Совету принять необходимые меры для недопущения двойного учета сокращения эмиссии как в CORSIA, так и в определяемых на национальном уровне вкладах в рамках Парижского соглашения.

18.17 В документе WP/427 Египет, Йемен, Катар, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Судан и Тунис при поддержке Арабской организации гражданской авиации (АрКГА) выразили свою поддержку текущему внедрению CORSIA, отметив важность продолжения реализации программы АСТ-CORSIA, и пояснили свою точку зрения относительно изменений некоторых структурных элементов CORSIA. В частности, документ поддерживает принятие уровня эмиссии 2019 года в качестве базового показателя для всех этапов CORSIA (с 2021 по 2035 год), подчеркнув необходимость избежания любого финансового бремени для государств и эксплуатантов воздушных судов. Государства также предложили отменить коэффициент индивидуального роста эксплуатантов воздушного судна, сохранив только коэффициент секторального роста на весь период действия CORSIA. Государства подтвердили свое мнение о том, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, обеспечивающей однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации. Эти государства также подчеркнули необходимость создания методики/механизма проведения систематического периодического обзора CORSIA. Что касается уровня амбициозности, цель CORSIA не связана с каким-либо конкретным объемом компенсационных обязательств, а направлена на достижение цели углеродно-нейтрального роста за счет поддержания чистой эмиссии на базовом уровне (каким бы он ни был). Поэтому компенсационные обязательства, которые будут ниже тех, которые ожидалось на момент принятия CORSIA, не должны рассматриваться как снижение амбициозности системы.

18.18 В документе WP/174 Гайана при поддержке Аргентины, Гватемалы, Доминиканской Республики, Коста-Рики, Панамы, Сальвадора и Уругвая подчеркнула прогресс Гайаны в содействии внедрению CORSIA посредством разработки национальной правовой базы и добровольного участия в CORSIA. В документе также подчеркнута уязвимость малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) к последствиям изменения климата и важность продолжения мероприятий по подготовке специалистов в рамках программы АСТ-CORSIA.

³ 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, Эстония

⁴ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория, Швейцария

18.19 Комитет принял к сведению информационные документы, представленные Оманом (WP/211) о его опыте внедрения CORSIA и документ Сейшельских Островов (WP/581) о подходе этого государства к сокращению авиационной эмиссии CO₂.

18.20 Китай устно представил некоторые поправки к проекту резолюции, попросив также приложить их к докладу. Эти поправки, которые не были поддержаны большинством государств, содержатся в дополнении к настоящему докладу.

18.21 По просьбе председателя Секретариат принял к сведению, что предложение Совета направлено на сохранение необходимого и хрупкого баланса между структурными элементами CORSIA с точки зрения последствий для эксплуатантов в странах с растущей экономикой, обеспечивая при этом общий уровень амбициозности и значимости CORSIA в будущем как единственной системы для международной авиации. Секретариат представил следующие разъяснения:

- a) в отношении базового уровня CORSIA, использование процентной доли эмиссии CO₂ 2019 года повлияет на уровень амбициозности в плане общего объема компенсационных обязательств в рамках CORSIA до 2035 года, и на начальный год компенсации в зависимости от восстановления после COVID и сценариев будущего роста. Предложение Совета о 85-й доли эмиссии 2019 года в качестве базового уровня, начиная с 2024 года, было сделано в свете ожидаемого начала компенсационного процесса на первом этапе CORSIA;
- b) в отношении секторальных и индивидуальных коэффициентов роста было разъяснено, что их использование определяет порядок распределения общего объема компенсационных требований в рамках CORSIA по каждому эксплуатанту самолетов. Предложение Совета об использовании 100-процентного секторального показателя в период 2021–2032 годов, и 85-процентного секторального показателя и 15-процентного индивидуального показателя в период 2033–2035 годов обеспечивает сбалансированную компенсацию за увеличение компенсационных обязательств в связи с предлагаемым новым базовым уровнем CORSIA.

18.22 Комитет отметил, что в ряде рабочих документов говорилось об усилиях ИКАО и ее государств-членов и отрасли по активному внедрению CORSIA и расширению добровольного участия государств в системе CORSIA. В этой связи Комитет признал существенный прогресс, достигнутый Организацией после последней Ассамблеи в активном внедрении CORSIA. Комитет приветствовал рост количества государств, добровольно участвующих в CORSIA, включая последние заявления о добровольном участии Сьерра-Леоне и Сейшельских Островов, вместе с которыми общее количество участвующих государств достигло 117, и призвал другие государства сделать это как можно скорее.

18.23 Комитет приветствовал продолжающийся прогресс в реализации программы ИКАО АСТ-CORSIA, вклад и участие государств-членов и просил государства продолжать участвовать в программе и поддерживать ее.

18.24 В отношении роли CORSIA как единственной глобальной системы Комитет отметил пункт 18 текста проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемого к документу WP/371, в котором четко 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"*.

18.25 В отношении базовых показателей CORSIA после экспериментального этапа (с 2024 по 2035 год) Комитет принял к сведению различия во мнениях. Одни государства предпочитали сохранить уровень эмиссии 2019 года после экспериментального этапа до 2035 года, в то время как другие поддерживали предложение Совета использовать 85 % от эмиссии 2019 года. Говоря об использовании секторальных и индивидуальных коэффициентов роста, начиная с 2030 года, некоторые государства поддерживали предложение Совета, а другие просили полностью исключить индивидуальный коэффициент роста из CORSIA.

18.26 Комитет обсудил пересмотренную резолюцию A40-19 Ассамблеи, прилагаемую к документу WP/371, в которой содержится предложение Совета ИКАО о базовом уровне CORSIA после экспериментального этапа (т. е. 85 % от эмиссии 2019 года) с 2024 по 2035 год, и поправки, относящиеся к использованию коэффициента индивидуального роста с 2030 года, признавая, что это предложение является компромиссом, достигнутым Советом в интересах сохранения необходимого, но хрупкого баланса между структурными элементами CORSIA, при сохранении ее целостности и уровня амбициозности. Комитет отметил, что предложение Совета представляет компромиссное решение, в рамках которого делается попытка учесть сбалансированным образом различия в позициях государств.

18.27 Говоря о будущих периодических обзорах CORSIA, несколько государств поддержали предложение одного государства обновить текст пункта 17 проекта резолюции Ассамблеи и просить Совет разработать методику и установить сроки проведения обзоров. Другие государства высказали мнение о том, что хотя предложение представляется интересным, они предпочитали бы сохранить текст резолюции Ассамблеи без изменений.

18.28 Рассмотрев пересмотренную резолюцию A40-19 по CORSIA, предложенную в добавлении к документу WP/371, и принимая во внимание мнение некоторых государств сохранить текст проект резолюции Ассамблеи без каких-либо изменений, Комитет согласился в качестве компромиссного решения изменить проект резолюции Ассамблеи в пункте 17 постановляющей части и просить Совет определить методику и сроки проведения будущих периодических обзоров CORSIA при условии, что это будет единственное изменение, внесенное в текст. Такое изменение позволит Совету подготовить необходимую методику и установить сроки проведения им будущих обзоров CORSIA. Решение было единодушно одобрено участниками заседания.

18.29 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 18/1. 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 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 Комитетом по климату и окружающей среде (СЕС), его Техническим консультативным органом (ТАВ) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) 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 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 CORSA,

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

приветствуя растущее количество заявлений государств-членов об их намерении добровольно участвовать в CORSA 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 CORSA,

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,

признавая проведение Советом периодического обзора CORSIA за 2022 год при техническом участии CAEP, включая анализ воздействия пандемии COVID-19 и его сценариев восстановления эмиссии CO₂ 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 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 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, а также резолюция А41-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция А41-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции А40-17, А40-18 и А40-19 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 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 e) i) ниже;
- b) первый этап распространяется с 2024 по 2026 год на государства, которые участвуют на добровольной основе в экспериментальном этапе, а также на любые другие государства, которые добровольно участвуют в этом этапе, при расчете компенсационных обязательств согласно п. 11 a) ниже;
- c) всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах, с учетом того что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, будут играть ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;
- d) Секретариат опубликует на веб-сайте ИКАО обновленную информацию о государствах, которые согласились участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах;
- e) второй этап распространяется с 2027 по 2035 год на все государства, индивидуальная доля которых в деятельности международной авиации в КТК за 2018 год превышает 0,5 % от общего показателя КТК или государства, суммарная доля которых в перечне государств от высшего до низшего показателя КТК достигает 90 % от общего показателя КТК, за исключением наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), если только они добровольно не участвуют в данном этапе;
- f) государствам, которые освобождены или еще не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участниками системы на добровольной основе, в особенности государствам, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января любого рассматриваемого года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года;
- g) начиная с 2022 года Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA, в том числе ее влияния на рост международной авиации, что служит важной основой для рассмотрения Советом необходимости внесения коррективов в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций по таким коррективам для принятия решения Ассамблеей;

10. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что с целью свести к минимуму нарушение рыночного равновесия CORSIA будет распространяться на всех эксплуатантов самолетов, выполняющих полеты по одним и тем же маршрутам между государствами, следующим образом:

- a) на все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, участвующими в CORSIA на основании п. 9 выше, распространяются компенсационные обязательства в рамках CORSIA;
- b) все международные полеты по маршрутам между государством, участвующим в CORSIA, и другим государством, не включенным в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;
- c) все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, не включенными в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;

11. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, 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, и *далее постановляет*, что новый участник⁵ 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 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

⁵ 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.

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 CAEP продолжать обновление по необходимости документов ИКАО по CORSIA, упоминаемых в томе IV Приложения 16 и относящихся к: "CORSIA. Инструмент ИКАО для оценки и представления отчетности в отношении CO₂", "CORSIA. Виды авиационного топлива, отвечающего условиям CORSIA", "CORSIA. Отвечающие критериям единицы эмиссии (EUC)" и "CORSIA. Центральный реестр";
- c) Совету разрабатывать и обновлять документ ИКАО по CORSIA, упоминаемый в томе IV Приложения 16 и относящийся к единицам эмиссии, которые отвечают критериям CORSIA, с учетом рекомендаций TAB;
- d) Совету обновлять Центральный реестр CORSIA под эгидой ИКАО и поддерживать его деятельность, обеспечивая государства-члены возможностью представления в ИКАО соответствующей информации;

- e) Совету продолжать осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны СЕС и 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 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.

ДОПОЛНЕНИЕ

Поправки к "СВОДНОМУ ЗАЯВЛЕНИЮ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSA)", представленному Советом ИКАО

(Представлено Китаем)

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 (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 Комитетом по климату и окружающей среде (СЕС), его Техническим консультативным органом (ТАВ) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в поддержку внедрения CORSA,

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

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

приветствуя отмечая 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 CO₂,

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 справедливый и беспристрастный подход к внедрению и 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,

признавая также напоминая проведение Советом периодического обзора CORSIA за 2022 год при техническом участии CAEP, включая анализ воздействия пандемии COVID-19 и его сценариев восстановления эмиссии CO₂ 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~~ ~~односторонним~~ государственным и региональным РМ в отношении эксплуатантов воздушных судов третьих сторон, 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 ~~возможным~~ ~~несогласованным~~ ~~односторонним~~ государственным и региональным РМ в отношении эксплуатантов воздушных судов третьих сторон,

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 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 A41-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция A41-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции 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 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 обеспечения устойчивого развития авиации ~~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 обеспечения устойчивого развития авиации ~~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, *просит* государства составить национальные планы внедрения глобальной системы РМ как системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в качестве их вклада в достижение согласованных глобальных желательных целей ИКАО с учетом их общей, но дифференцированной ответственности и 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, признавая, что развитым странам следует поставить себе более амбициозные цели по абсолютному сокращению эмиссии своей авиации для компенсации увеличения объема эмиссии в связи с ростом объемов воздушного транспорта в развивающихся странах с тем, чтобы свести 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 соответствии с руководящими принципами структуризации, осуществления и анализа рыночных мер (РМ) для международной авиации, 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, и *далее постановляет*, что ежегодный объем эмиссии CO₂, подлежащий компенсации эксплуатантом самолетов в рассматриваемом году после 2021 года, *настоятельно рекомендуется рассчитывать* ~~рассчитывается~~ каждый год следующим образом, хотя каждое участвующее государство может принять и опубликовать методики расчета в своих национальных планах по внедрению CORSIA:

- 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, выбрать, 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 2032⁵ 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, и *далее постановляет*, что новый участник⁶ 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 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 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 все государства, особенно на развивающиеся страны и их 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,

⁶ 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.

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~~ односторонних государственных или региональных РМ в отношении эксплуатантов самолетов третьих сторон, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации;

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

- a) Совету при технической поддержке со стороны CAEP обновлять по необходимости том IV Приложения 16 и том IV Технического руководства по окружающей среде;
- b) Совету при технической поддержке со стороны CAEP продолжать обновление по необходимости документов ИКАО по CORSIA, упоминаемых в томе IV Приложения 16 и относящихся к: "CORSIA. Инструмент ИКАО для оценки и представления отчетности в отношении CO₂", "CORSIA. Виды авиационного топлива, отвечающего условиям CORSIA", "CORSIA. Отвечающие критериям единицы эмиссии (EUC)" и "CORSIA. Центральный реестр";
- c) Совету разрабатывать и обновлять документ ИКАО по CORSIA, упоминаемый в томе IV Приложения 16 и относящийся к единицам эмиссии, которые отвечают критериям CORSIA, с учетом рекомендаций TAB;
- d) Совету обновлять Центральный реестр CORSIA под эгидой ИКАО и поддерживать его деятельность, обеспечивая государства-члены возможностью представления в ИКАО соответствующей информации;
- e) Совету продолжать осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны AGC CEC и CAEP;
- f) Совету ввести программу или механизм технического обзора национальных планов государств по внедрению CORSIA путем создания консультативного органа экспертов, выдвинутых государствами, и вносить предложения по совершенствованию для рассмотрения государствами. Если государство не может выполнить эти предложения, оно не является нарушителем такой резолюции;
- g) государствам-членам продолжать совершенствовать свои национальные планы по внедрению CORSIA, в том числе предпринимая необходимые действия по выработке национальной политики и нормативной базы с учетом национальных особенностей и соответствующих возможностей в свете требований тома IV Приложения 16, при этом признавая необходимость поддерживать развивающиеся страны в целях эффективного внедрения ими системы CORSIA; 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 теме IV Приложения 16;~~

20. ~~напоминает о своем решении, принятом на 39-й сессии, принимает решение о том, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения и/или аккредитованных государствами, 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, принимает решение о том, 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 теме 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~~ ~~принимает решение о том, что в CORSIA будут в приоритетном порядке~~ ~~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 ее 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.