



A40-WP/627
P/54
4/10/19

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 17 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 17/1 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

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

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

17.1 На своем 5-м, 6-м, 11-м, 12-м и 13-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в области Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) (рабочие документы WP/56 и WP/59) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции А39-3 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)*" (WP/59). Кроме того, государства и наблюдатели представили 25 рабочих документов: 79 Revision No. 1, 102, 139, 159, 177, 193, 227, 228 Revision No.1, 229, 265, 266, 267, 289, 290, 291, 306, 338, 339, 407, 409, 411, 472, 482, 527 Revision No.1 и 529 Revision No. 1.

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

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

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

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

17.6 В документе WP/79 Revision No.1 государства – члены Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) подвели итог результатам

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

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

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

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

17.10 В документе WP/289 Бразилия и Гватемала при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) подчеркнули важность всех элементов корзины мер для обеспечения устойчивого развития гражданской авиации. Была также подчеркнута актуальность соответствующего внедрения системы MRV CORSIA и выражена поддержка программе АСТ-CORSIA и ее продолжению. В документе также подчеркивается важность периодического анализа CORSIA, запланированного на 2022 г., и содержится предложение о проведении CAEP исследований, необходимых для осуществления этого анализа.

17.11 В документе WP/306 Китай и Российская Федерация изложили свою точку зрения о том, что в ходе деятельности по оказанию содействия внедрению CORSIA ИКАО не уделила внимание сбалансированному учету обеспокоенности и позиций, высказанных различными сторонами. В документе утверждается, что страны, особенно развивающиеся страны, смогут в большей степени доверять предпринимаемым ИКАО усилиям в области с международной авиации

и изменения климата и проявлять больше желания участвовать в международном сотрудничестве в рамках внедрения CORSIA лишь на основе обеспечения процессуального права при принятии решений и учета принципов моральной справедливости при разработке элементов этого механизма. В документе также предлагается предоставить государствам возможность внедрять CORSIA на основе определенного на национальном уровне подхода, дополняемого механизмом проведения международного диалога и консультаций между Советом ИКАО и соответствующим(ими) государством (государствами), и просить Совет проводить периодический анализ CORSIA на основе руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции A39-2.

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

17.13 В документе WP/228 Revision No. 1 Индия предложила принять в качестве основы CORSIA "инициируемый государствами – членами" принцип установления объема авиационной эмиссии, возложить ответственность за сокращение эмиссии на государства – члены, а не на эксплуатантов. В частности, в нем подчеркивается необходимость применения справедливого и равноправного критерия базового года и предлагается альтернативный вариант этого критерия. В документе обращается внимание на потенциальные последствия применения 100-процентного секторального подхода для тех эксплуатантов, на которых приходится небольшая доля роста глобальной эмиссии. Кроме того, в документе выражается мнение о том, что ограничения относительно вида или винтажа отвечающих критериям единиц эмиссии может повлечь за собой снижение их доступности и увеличение расходов, связанных с выполнением требований CORSIA. В документе также отмечаются отсутствие инструктивных указаний по вопросам правоприменения при реализации соответствующих SARPS и необходимость обеспечить соответствие требований правилам, разработанным в рамках РКИК ООН.

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

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

17.16 В документе WP/266 Кения сообщила о своем вкладе в работу, связанную с CORSIA, включая свое участие в проекте по ограниченному внедрению CORSIA, который проводился для тестирования положений SARPS в отношении MRV CORSIA, добровольное решение участвовать

в CORSIA начиная с экспериментального этапа, усилия по реализации SARPS и поддержку программы АСТ-CORSIA ИКАО в качестве государства-донора.

17.17 В документе WP/267 Мексика высоко оценила существенный прогресс, достигнутый в деле своевременной реализации CORSIA, включая программу АСТ-CORSIA ИКАО и межгосударственные "товарищеские партнерства" в рамках CORSIA, подчеркнув важнейшее значение координированного подхода под руководством ИКАО в деле содействия глобальному сотрудничеству для оказания помощи и наращивания потенциала в целях внедрения CORSIA.

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

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

17.20 В документе WP/529 Revision No. 1 Российская Федерация представила результаты анализа негативных экологических и экономических последствий внедрения CORSIA, в частности для развивающихся стран и стран с переходной (формирующейся) рыночной экономикой, которые ставят под сомнение целесообразность продолжения внедрения CORSIA. Кроме того, в альтернативном проекте резолюции Ассамблеи, включенном в документ WP/529, Российская Федерация вносит предложение о том, что Совету ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке глобальной системы экономического стимулирования в виде "Механизма чистого развития для международной гражданской авиации" (МЧР). Кроме того, Российская Федерация предложила Ассамблее рассмотреть в качестве обоснованной альтернативы внедрению CORSIA вопрос о возможности инициирования создания под эгидой ООН мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями, что может в полной мере соответствовать целям устойчивого развития Организации Объединенных Наций и внести реальный вклад в сокращение глобальной эмиссии CO₂.

17.21 В документе WP/193 Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА) и Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), координируемые Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ), выразили решительную поддержку CORSIA. В документе также отмечается, что реализация CORSIA позволяет избежать необходимости применения дублирующих мер при формировании цен на выбросы углерода в отношении международной авиационной эмиссии на региональном, национальном или субнациональном уровнях, и подчеркивается тот факт, что CORSIA была

принята с широким признанием того, что она должна быть единственной рыночной мерой, применяемой к международным рейсам, исходя из того, что эмиссия не должна учитываться более одного раза. Кроме того, в документе говорится о существующих опасениях, что реализация и эффективность CORSIA могут быть подорваны политикой отдельных государств и групп государств, применяющих инструмент углеродного ценообразования или налога, заложенного в стоимость билета, или рассматривающих их применение для решения проблемы эмиссии международной авиации в дополнение к CORSIA.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17.34 Комитет отметил успешно осуществленную ИКАО разработку связанных с CORSIA Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов, а также прогресс, достигнутый в разработке различных элементов внедрения CORSIA. Комитет также признал, что хотя внедрение CORSIA идет полным ходом, существует необходимость в дальнейшей разработке и обновлении связанных с CORSIA SARPS, инструктивных материалов и оставшихся элементов внедрения CORSIA, таких как отвечающие условиям CORSIA виды топлива и отвечающие критериям CORSIA единицы эмиссии.

17.35 Комитет принял к сведению мнения и позиции некоторых государств, которые выразили серьезную озабоченность и возражали против удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне, что и базовый уровень для CORSIA.

17.36 Касательно вопроса об отвечающих критериям CORSIA единицах эмиссии Комитет принял к сведению позиции и точки зрения, представленные некоторыми государствами в отношении необходимости принятия Советом своевременного решения и признания особых условий, связанных с механизмами РКИК ООН, гибкости и широкого доступа эксплуатантов к отвечающим критериям единицам эмиссии при обеспечении экологической целостности CORSIA. В этой связи Комитет напомнил о документе WP/56, в котором сообщается о проводимой в настоящее время Техническим консультативным органом (ТАВ) работе по оценке программ единиц эмиссии относительно утвержденных критериев, и что представление его первых рекомендаций на рассмотрение Советом ожидается в марте 2020 г. Комитет также принял к сведению мнения и позиции, выраженные некоторыми другими государствами, согласно которым именно государства, а не Совет ИКАО, должны принимать решение о соответствии критериям единиц эмиссии и устойчиво производимых видов авиационного топлива для использования в рамках CORSIA.

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

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

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

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

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

17.42 По вопросу о периодическом анализе CORSIA Комитет принял к сведению позиции государств, в том числе возможные подходы и варианты анализа, результаты рассмотрения вопроса о переходе от CORSIA к использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива, а также мнение о том, что такой анализ должен проводиться на основе руководящих принципов, изложенных в приложении к резолюции А39-2. В этой связи Комитет подчеркнул, что в пп. 9 g) и 18 резолюции А39-3 Ассамблеи содержатся четкие инструкции и поручение Совету проводить периодический анализ CORSIA каждые три года начиная с 2022 г., а также предусмотрена подготовка рекомендаций для их рассмотрения Ассамблеей. Он также отметил, что САЕР уже включил задачу разработать методики и процедуры для периодического анализа CORSIA в свою программу работы на следующий трехлетний период, утвержденную Советом.

17.43 При рассмотрении пересмотренной резолюции А39-3 Ассамблеи по CORSIA явное большинство государств выразило свою поддержку проекту текста резолюции, представленного в добавлении к документу WP/59, без каких-либо дальнейших изменений, в то же время другие государства настаивали на том, что проект резолюции следует пересмотреть, и представили свои конкретные предложения относительно поправок. Вслед за устными заявлениями, сделанными несколькими государствами-членами, три государства-члена представили письменные материалы к заседанию, которые были размещены на веб-сайте ИКАО. (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf).

17.44 Три государства высказали свое мнение о том, что CORSIA должна осуществляться в соответствии с принципами Парижского соглашения на основе определенного на национальном уровне подхода, основанного на вкладе государств-членов, а не на компенсационных обязательствах эксплуатантов воздушных судов, и что каждому государству должно быть разрешено принимать свои собственные исходные условия и стандарты для сертификации единиц эмиссии и SAF. Эти три государства предложили Совету ИКАО разработать механизм международного диалога и консультаций с заинтересованными государствами в целях повышения согласованности национальных планов государств по внедрению CORSIA. Эти три государства в принципе не согласны с проектом резолюции, представленным Советом в документе WP/59, поскольку предложенные ими изменения к этой резолюции (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf) не были включены, т. к. явное большинство государств высказались за то, чтобы не изменять текст резолюции, предложенный в добавлении к документу WP/59.

17.45 Несмотря на возражения, высказанные несколькими государствами, большинство членов Комитета согласилось рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 17/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (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), 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 первого издания тома IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям CORSA" Технического руководства по окружающей среде (ETM) (Doc 9501),

приветствуя прогресс, достигнутый в разработке 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,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

приветствуя сотрудничество между РКИК ООН и ИКАО в области разработки 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,

- постановляет*, что настоящая резолюция, а также резолюция A40-X "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция A40-Y "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции A39-1, A39-2 и A39-3 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;
- 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;
- 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;
- подчеркивает* роль CORSIA, дополняющей более широкий пакет мер для достижения глобальной желательной цели, не налагая при этом необоснованного экономического бремени на международную авиацию;
- 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;
- просит* Совет продолжать следить за тем, чтобы все государства-члены прилагали максимальные усилия для достижения дальнейшего прогресса в области авиационных технологий,

эксплуатационных усовершенствований и внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива, и отражали эти усилия в планах действий государств по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, а также отслеживать и представлять отчеты о ходе работы по осуществлению планов действий и разработать методику, позволяющую в рамках данной системы сократить компенсационные обязательства эксплуатанта самолетов в данном году за счет использования топлива, отвечающего условиям CORSIA (т. е. устойчиво производимого авиационного топлива и низкоуглеродного авиационного топлива, которые отвечают условиям CORSIA), с тем чтобы отразить все элементы корзины мер;

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

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

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

- a) экспериментальный этап распространяется с 2021 по 2023 год на государства, которые согласились на добровольной основе участвовать в системе. Участвующие в этом этапе государства могут определять базовый уровень компенсационных обязательств своих эксплуатантов самолетов на основании п. 11 e) i) ниже;
- b) первый этап распространяется с 2024 по 2026 год на государства, которые участвуют на добровольной основе в экспериментальном этапе, а также на любые другие государства, которые добровольно участвуют в этом этапе, при расчете компенсационных обязательств согласно п. 11 a) ниже;
- c) всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах, с учетом того что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, будут играть ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;
- d) Секретариат опубликует на веб-сайте ИКАО обновленную информацию о государствах, которые согласились участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах;
- e) второй этап распространяется с 2027 по 2035 год на все государства, индивидуальная доля которых в деятельности международной авиации в КТК за 2018 год превышает 0,5 % от общего показателя КТК или государства, суммарная доля которых в перечне государств от высшего до низшего показателя КТК достигает 90 % от общего показателя КТК,

за исключением наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), если только они добровольно не участвуют в данном этапе;

- f) государствам, которые освобождены или еще не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участниками системы на добровольной основе, в особенности государствам, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января любого рассматриваемого года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года;
- g) начиная с 2022 года Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA, в том числе ее влияния на рост международной авиации, что служит важной основой для рассмотрения Советом необходимости внесения коррективов в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций по таким коррективам для принятия решения Ассамблеей;

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

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

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

- a) компенсационное обязательство эксплуатанта самолетов = [% секторальных показателей × (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста в секторе за рассматриваемый год)] + [% индивидуальных показателей × (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую

распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, \times коэффициент роста этого эксплуатанта самолетов в рассматриваемом году)];

- b) где коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- c) где фактор роста эксплуатанта самолетов = (суммарная эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей);
- e) где % секторальных показателей и % индивидуальных показателей будет применяться следующим образом:
 - i) с 2021 по 2023 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей, хотя каждое государство-участник может в течение этого экспериментального этапа 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 2020 году;
 - ii) с 2024 по 2026 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
 - iii) с 2027 по 2029 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
 - iv) с 2030 по 2032 год по меньшей мере 20 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;
 - v) с 2033 по 2035 год по меньшей мере 70 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;
- f) эмиссия эксплуатанта самолетов и суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, не включает эмиссию, исключенную из системы в этом году;
- g) объемы эмиссии в пп. 11 b) и 11 c) выше будут рассчитываться заново в начале каждого года, с тем чтобы учесть маршруты во все государства и из всех государств, которые будут

дополнительно включены ввиду их участия на добровольной основе или начала нового этапа или цикла обеспечения соблюдения условий;

12. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что новый участник¹ освобождается от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем его эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2020 год, в зависимости от того, что наступит ранее. Со следующего за этим года новый участник включается в систему, и к нему применяется такой же подход, как к другим эксплуатантам самолетов;

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

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

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 САЕР проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблей в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем, чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы. 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

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

международную авиацию, а также оценку функционирования структурных элементов системы;

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

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

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

- a) Совету при технической поддержке со стороны CAEP обновлять по необходимости том IV Приложения 16 и том IV Технического руководства по окружающей среде;
- b) Совету при технической поддержке со стороны 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 создать к началу 2020 года Центральный реестр CORSIA под эгидой ИКАО и поддерживать его деятельность, обеспечивая государства-члены возможностью представления в ИКАО соответствующей информации;
- e) Совету продолжать осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны AGC и 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 ГАВ и САЕР, включая решения об избежании двойного учета и о винтаже, отвечающем критериям, и временных рамках;
21. *постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены должны предпринимать все необходимые меры по наращиванию потенциала и оказанию помощи, а также по установлению партнерских отношений в целях внедрения CORSIA в соответствии со сроками, изложенными в томе IV Приложения 16, в том числе посредством программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнерских отношений между государствами в рамках CORSIA, подчеркивая при этом важность скоординированного подхода под эгидой ИКАО к осуществлению деятельности по наращиванию потенциала и оказанию помощи;
22. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые соответствуют критериям приемлемости единиц эмиссии (EUC) в п. 19 выше;
23. *просит* Совет содействовать использованию сформированных единиц эмиссии, помогающих развивающимся государствам, и *рекомендует* государствам разработать местные проекты в области авиации;
24. *просит* Совет изучить вопрос о дальнейшей разработке методик, связанных с авиацией, для их применения в программах компенсации, включая механизмы или другие программы в рамках РКИК ООН, и *рекомендует* государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению авиационной эмиссии CO₂, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета при сокращении эмиссии.