



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения**

**ПОЗИЦИЯ ОТРАСЛИ В ОТНОШЕНИИ ДОБРОВОЛЬНОГО УЧАСТИЯ В CORSIA**

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Тогда как авиационная отрасль признает результаты обсуждений, следствием которых стало предложение применять схему CORSIA на добровольной основе в рамках пилотной фазы и первого этапа внедрения, данный рабочий документ подчеркивает важность обеспечения гарантий того, что это не приведет к дополнительной деформации рынка, но сохранит глобальный и исключительный характер схемы. В рамках рабочего документа также обсуждается потребность в регуляторной предсказуемости и стабильности, и особо подчеркивается роль наращивания потенциала для упрощения условий участия в CORSIA.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- поддержать государства в их намерении добровольно присоединиться к CORSIA с начала работы схемы;
- призвать государства как можно скорее подтвердить свое добровольное участие в CORSIA;
- обратиться к Совету с просьбой форсировать работу по MRV, EUC и реестрам.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	

<sup>1</sup> Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Авиационная отрасль признает итоги политических обсуждений, следствием которых стало предложение применять CORSIA на добровольной основе в рамках пилотной фазы и первого этапа внедрения. Однако мы уверены в том, что важно поддерживать высокий уровень охвата для укрепления эффективности схемы в сфере охраны окружающей среды и гарантировать, что добровольный характер CORSIA не подорвет ключевые принципы, изложенные в п. 2.3 рабочего документа WP/155. В частности, мы хотели бы подчеркнуть, что по своим масштабам схема должна носить глобальный характер, и что нужно минимизировать деформацию рынка, избегая неоднородности в регулирующих нормах.

## 2. ДОБРОВОЛЬНОЕ УЧАСТИЕ

2.1 С нашей точки зрения, добровольное участие в рамках пилотной фазы и первого этапа внедрения CORSIA может быть совместимым с принципами, которые должны лежать в основе разработки глобальных рыночных мер для авиации. Однако, важно, чтобы на начальном этапе к схеме добровольно присоединилось достаточное количество государств, чтобы обеспечить максимально высокий уровень охвата и применение условий равного подхода на маршрутах.

2.2 Высокий уровень охвата не только повысит эффективность схемы в сфере охраны окружающей среды, но и снизит риск деформации рынка за счет создания единых условий в рамках CORSIA.

2.3 В дополнение к потенциальной деформации рынка существенные пробелы в географии CORSIA могут повысить риск того, что некоторые лица, ответственные за разработку политики, будут стремиться применять дополнительные или альтернативные меры в отношении выбросов международной авиации. Как подчеркивается в п. 2.4 рабочего документа WP/155, важно, чтобы CORSIA была единым рыночным механизмом, направленным на решение проблемы негативного влияния международной авиации на изменение климата.

2.4 Для отрасли регуляторная стабильность и предсказуемость также являются решающими. Добровольный характер участия в рамках пилотной фазы и первого этапа внедрения, а для некоторых государств и второго этапа, создает существенный уровень неуверенности и дополнительные сложности для эксплуатантов воздушных судов. Своевременная информация о маршрутах должна быть включена на разных этапах внедрения; также очень важна ясность выбора того, как рассчитывать выбросы CO<sub>2</sub>, подлежащие компенсации<sup>2</sup>, чтобы позволить эксплуатантам воздушных судов предвидеть требования по компенсации и интегрировать их в свое бизнес планирование. Кроме того, необходимо определить, требуется ли использовать стандартные или упрощенные требования мониторинга для определенных маршрутов. В некоторых случаях стандартные требования в отношении отчетов по расходу топлива могут вызвать необходимость введения новых процедур, а предварительное уведомление снизит риск возникновения пробелов при сборе данных.

2.5 Мы также убеждены, что добровольное участие обеспечит дополнительные преимущества для государств, участвующих в CORSIA. За счет увеличения охвата ожидается, что добровольное участие будет стимулировать инвестирование в развивающихся странах. Действительно, спрос на компенсации за выбросы углерода возрастет, и ожидается, что

---

<sup>2</sup> Как изложено в пп. 9(e)(i)(a) и (b) добавления В документа A39-WP/52.

подавляющее большинство компенсаций за выбросы углерода будет генерировано проектами, размещенными в развивающихся странах. Участие в рамках пилотной фазы и первого этапа внедрения также позволит эксплуатантам воздушных судов в государствах, добровольно вступивших в программу, получить опыт работы с CORSIA и на рынке углерода при минимальных расходах на внедрение схемы. Это станет преимуществом на втором этапе внедрения схемы.

### **3. МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА УПРОЩЕНИЕ УЧАСТИЯ В CORSIA**

3.1 Отрасль признает, что этапы CORSIA, предполагающие добровольное участие, позволяют государствам принять на себя обязательства по внедрению схемы, только если они полностью подготовлены к этому.

3.2 Кроме того, сказанное подчеркивает роль и преимущества наращивания потенциала в период с настоящего момента и до запуска CORSIA. В то время как ИКАО изначально играет лидирующую роль в наращивании потенциала, отрасль с целью упрощения участия в программе также принимает на себя обязательства по повышению компетентности эксплуатантов воздушных судов и регулирующих органов путем распространения своего опыта в области мониторинга, отчетности и верификации выбросов, а также в области продажи квот на выбросы углерода и компенсаций. Некоторые эксплуатанты воздушных судов более десяти лет осуществляют компенсации выбросов на добровольной основе, а многие эксплуатанты уже внедрили передовые системы мониторинга топлива для отслеживания своего уровня потребления топлива и передачи данных государствам или общественности.

3.3 Чтобы упростить добровольное участие в CORSIA, мы призываем ИКАО форсировать работу по мониторингу, отчетности и верификации использования топлива и выбросов, а также по определению критериев единиц выбросов и реестрам так, чтобы SARPS и инструктивный материал были готовы не позднее конца 2017 года. Нас волнует то, что дальнейшая задержка может поставить под угрозу своевременное внедрение CORSIA.

### **4. ВЫВОДЫ**

4.1 В свете вышесказанного, отрасль решительно приветствует принятые некоторыми государствами обязательства по присоединению к схеме в рамках пилотной фазы и первого этапа внедрения, а также по принятию на себя лидирующей роли, которая дает возможность отрасли устойчиво расти и поддерживать мировую экономику. Мы поощряем желание других государств последовать их примеру и как можно скорее подтвердить свое намерение участвовать в CORSIA на добровольной основе.

4.2 Мы также призываем государства, которые решат присоединиться к CORSIA на добровольной основе или могут пересмотреть в будущем свое добровольное участие, сообщить о своем решении как можно скорее для определения уровня достигнутой глобальной вовлеченности, а также для упрощения административных вопросов при внедрении схемы.

4.3 В случае если государства принимают на себя обязательства участвовать в CORSIA на добровольной основе, мы убеждены, что их участие должно быть гарантировано как минимум в течение трехлетнего цикла, и настоятельно призываем к такому добровольному участию на всех возможных этапах.

4.4 Отрасль убеждена в том, что CORSIA является необходимым и наиболее экономичным дополнением к технологическому, эксплуатационному и инфраструктурному элементам пакета мер и поможет ИКАО и государствам в наращивании потенциала и поддержке внедрения ГРМ.

— КОНЕЦ —