

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

CORSA: НЕОБХОДИМАЯ БУДУЩАЯ РАБОТА

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

39-я сессия Ассамблеи ИКАО утвердила Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA), применив, тем самым, в мировом масштабе первую рыночную меру для одной отрасли. Бразилия поддерживает международные координированные меры, которые способствуют сокращению эмиссии парниковых газов и устойчивому развитию международной гражданской авиации, и полностью привержена делу внедрения CORSA.

Бразилия определила два аспекта, которые требуют особого внимания со стороны Совета для обеспечения успешного внедрения указанной системы. Первым является критерий расчетов базового уровня новых участников. Определение базового уровня новых участников – это вопрос, который не решен техническими органами ИКАО и который будет иметь практические последствия, когда будет применяться индивидуальный подход. Все эксплуатанты самолетов, которые начинают выполнять международные полеты после 2019 года, не будут иметь базового уровня 2019–2020 гг. и поэтому они не смогут рассчитать индивидуальный рост объема своей эмиссии. Второй аспект – это решение Совета по отвечающим критериям единицам и признание особых условий, связанных с механизмами Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). Бразилия глубоко убеждена в том, что механизм чистого развития (МЧР) Киотского протокола и механизм, учрежденный в п. 4 статьи 6 Парижского соглашения, имеют ключевое значение для успешного внедрения CORSA, поскольку они представляют единицы в требуемом масштабе и в то же время обеспечивают экологическую целостность.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) признать, что ИКАО следует принять решение о критериях определения базового уровня новых участников, принимая во внимание последствия отсутствия обоснованного критерия, когда будет применяться индивидуальный подход;
- b) просить Совет дать рекомендации относительно определения базового уровня новых участников, что предотвратит антиконкурентную практику;
- c) приветствовать создание постоянного Технического консультативного органа (ТАВ) и просить Совет в возможно кратчайшие сроки рассмотреть его рекомендации, признавая при этом особые условия механизмов РКИК ООН.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью Е "Охрана окружающей среды"
----------------------------	--

<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none">• Резолюция А39-3 Ассамблеи ИКАО

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 39-я сессия Ассамблеи ИКАО утвердила Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA), применив, тем самым, первую рыночную меру во всемирном масштабе для одной отрасли. CORSA, как временная и дополнительная мера, является важным достижением и вновь подтверждает международную приверженность делу устойчивого развития гражданской авиации.

1.2 Совет на своей 214-й сессии утвердил Международные стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), касающиеся CORSA (том IV Приложения 16). SARPS и элементы внедрения входят в состав пакета CORSA, который является набором правил, рекомендаций, инструктивных указаний и инструментов, необходимых для надлежащего функционирования CORSA.

1.3 CORSA уже введена в действие и государствам следует принимать необходимые меры по реализации системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) эмиссии согласно утвержденным SARPS. Бразилия понимает, что MRV является основой CORSA, поскольку наличие качественных данных об эмиссии будет иметь решающее значение для обеспечения экологической целостности системы. В этом контексте важно признать и высоко оценить работу, проведенную Секретариатом ИКАО в координации с государствами-членами, направленную на содействие подготовке персонала и проведению практикумов в рамках программы "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSA" (ACT-CORSA).

1.4 Признавая прогресс, достигнутый в области разработки главных элементов внедрения CORSA, Бразилия подчеркивает, что определённые важные вопросы все еще обсуждаются, и предлагает Ассамблее их рассмотреть и дать соответствующие указания Совету.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Бразилия полностью привержена делу внедрения CORSA. Правительство включило главы 1 и 2 из тома IV Приложения 16 во внутреннюю нормативную систему, создав основу для процессов MRV эмиссии. В настоящее время рассматривается вопрос о включении в национальную нормативно-правовую систему глав 3 и 4, поскольку они требуют дополнительной координации между различными правительственными органами.

2.2 В сфере процесса внедрения CORSA Бразилия определила два аспекта, которые требуют специального и срочного внимания Совета.

2.3 Первый – это определение критерия расчета базового уровня новых участников. После 39-й сессии Ассамблеи Бразилия постоянно заявляла о своей обеспокоенности в связи с тем, что индивидуальный подход может вызвать нарушение рыночного равновесия, поскольку он отдает предпочтение развитым и установившимся рынкам и налагает более тяжелое бремя на развивающиеся и неустановившиеся рынки, что противоречит принципу общей, но дифференцированной ответственности РКИК ООН. Кроме того, при обсуждении в нескольких

правительственных органах Бразилии вопроса о внедрении положений главы 3, эксперты установили, что индивидуальный подход, который определяет компенсационные обязательства на основе роста деятельности эксплуатанта самолетов, будет совершенно очевидно благоприятствовать эксплуатантам самолетов, которые уже установились на рынке, налагая в то же время более тяжелое бремя на новых участников и эксплуатантов, находящихся на стадии развития. Это не только нарушает принцип недискриминации Чикагской конвенции, но также может быть несовместимо с национальным законодательством и правилами конкуренции.

2.4 Определение базового уровня новых участников на период, когда будет действовать индивидуальный подход, является вопросом, который техническими органами ИКАО не решен. Даже несмотря на то, что практические последствия отсутствия определения критериев установления базового уровня для новых участников проявятся только тогда, когда будет применяться индивидуальный подход, отсутствие этого критерия затрагивает каждого эксплуатанта самолетов, который начал свою деятельность с 2019 года и каждого другого эксплуатанта, которому еще предстоит начать свою деятельность. У этих эксплуатантов самолетов не будет базового уровня 2019–2020 гг. и поэтому они не смогут рассчитать индивидуальный рост объема своей эмиссии. Если применяется только секторальный подход, расчет выполнить просто, поскольку одинаковое процентное отношение применяется ко всем эксплуатантам (коэффициент роста в секторе рассчитывается ИКАО). Вопрос базового уровня новых участников в рамках индивидуального подхода в резолюции А39-3 не отражен. Признавая, что это представляет собой технический аспект, которым должен заниматься Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), Бразилия, тем не менее, подчеркивает, что Ассамблее необходимо просить Совет дать директивные инструктивные указания по данному вопросу. В зависимости от установленного критерия возлагаемое на новых участников бремя может быть пропорционально намного более значительным по сравнению с давно присутствующими на рынке эксплуатантами самолетов, что характеризует антиконкурентную практику.

2.5 Вторым аспектом, который Бразилия хотела бы подчеркнуть, является определение отвечающих критериям единиц. Приобретение отвечающих критериям единиц эмиссии имеет важнейшее значение для обеспечения экологической целостности CORSIA. Бразилия глубоко убеждена, что механизм чистого развития (МЧР) Киотского протокола и механизм, учрежденный в п. 4 статьи 6 Парижского соглашения, являются ключевыми элементами для успешного внедрения CORSIA. В силу этой причины государства – члены ИКАО постановили, что они на предпочтительной основе отвечают критериям в рамках указанной системы согласно п. 21 резолюции А39-3. Эксплуатантам самолетов понадобится осуществить значительное сертифицированное сокращение эмиссии для выполнения своих компенсационных обязательств начиная с 2021 года, и это в требуемом масштабе могут обеспечить только механизмы РКИК ООН, гарантируя в то же время экологическую целостность. Бразилия также подчеркивает, что согласно п. 24 резолюции А39-3 государства-члены попросили Совет содействовать использованию единиц эмиссии, помогающих развивающимся государствам.

2.6 Бразилия приветствует создание Технического консультативного органа (ТАВ) в 2018 году и ожидает от него рекомендаций Совету относительно отвечающих критериям единиц эмиссии. Скорейшее решение Совета при соблюдении в то же время согласованных процедур и с учетом всех критериев единиц эмиссии сбалансированным образом, обеспечит такое положение, при котором эксплуатанты самолетов будут включать приобретение отвечающих критериям единиц в свои бизнес-стратегии. Такое решение также послужит четким сигналом углеродному рынку и повысит осведомленность о CORSIA и ее правилах в рамках других программ. Это решение должно также заново подтвердить и признать особые условия механизмов РКИК ООН, поскольку многосторонние механизмы имеют ключевое значение для успешного выполнения компенсационных обязательств в рамках CORSIA.