



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

**ВКЛАД ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ ВО ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSA)**

(Представлено государствами, составляющими Центральноамериканскую корпорацию по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)<sup>2</sup>)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В данном документе представлена информация о вкладе, который вносит регион Центральной Америки во внедрение системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA). Хотя объемы перевозок в результате кризиса в области здравоохранения, связанного с пандемией COVID-19, сократились, это не привело к снижению уровня участия; напротив, еще два центральноамериканских государства присоединились к упомянутому экологическому механизму на добровольном этапе. Таким образом, развивающиеся государства Белиз, Гватемала, Сальвадор, Гондурас и Коста Рика вносят вклад в реализацию стратегических целей ИКАО. Хотя это небольшие страны, которые не генерируют существенных объемов эмиссии, этот вклад ведет к охвату большего количества маршрутов, что повышает универсальность и надежность упомянутого механизма.

**Действия:** Ассамблее с почтением предлагается:

а) просить Совет ИКАО продолжать поощрять представление ее соответствующими органами технических предложений, касающихся определения показателей эмиссии углерода авиационного сектора, для вынесения их на утверждение предстоящей 41-й сессией, что обеспечит государства-члены инструктивным материалом для установления своих собственных правил;

б) просить Управление технического сотрудничества (ТСВ) ИКАО выполнить соответствующие процедуры в различных глобальных фондах, связанных с вопросами охраны окружающей среды и изменения климата, в целях получения финансирования технической помощи для *разработки центральноамериканской стратегии устойчивого развития воздушного транспорта в регионе при низких уровнях эмиссии*. Это соответствует стратегическим целям ИКАО, целям Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР) и стратегическому плану КОСЕСНА.

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

<sup>1</sup> Текст документа на испанском языке представлен КОСЕСНА.

<sup>2</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

<i>Финансовые последствия</i>	Требуются дополнительные ресурсы на покрытие расходов, связанных с реализацией рекомендуемых методов и практики в вопросах CORSIA
<i>Справочный материал</i>	A40-19 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На 40-й сессии Ассамблеи ИКАО государства – члены ИКАО приняли резолюцию A40-19 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)".

1.2 В п. 5 этой резолюции они напоминают 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 борьбы с любым годовым приростом объемов совокупной эмиссии CO<sub>2</sub> международной гражданской авиации (т. е. рейсов гражданской авиации, вылетающих из одной страны и прибывающих в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей.

1.3 Кроме того, в п. 8 этой резолюции они признают 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 нарушений рыночного равновесия.

1.4 Согласно докладу, опубликованному Национальным советом ректоров университетов Коста-Рики в рамках программы анализа положения дел в государстве (2011 года), изменение климата приводит к противоречивой ситуации для Центральной Америки, поскольку в этом регионе генерируется менее 0,5 % объема эмиссии парниковых газов (ПГ), но в то же время он считается самой заметной "горячей точкой" в тропиках; т. е. это будет район мира, потенциально самый уязвимый для последствий, связанных с эмиссией. Это показывает серьезность климатического кризиса и уязвимость Центральноамериканского региона ввиду его географического положения, к которому необходимо добавить экономические, социальные и экологические проблемы.

1.5 Исходя из сказанного выше и сознавая необходимость объединения и активизации усилий по охране окружающей среды в секторе международной авиации в борьбе с изменением климата, центральноамериканские государства Гватемала, Белиз, Сальвадор, Гондурас, Никарагуа и Коста-Рика как члены Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА) разработали центральноамериканский план действий по сокращению эмиссии международной гражданской авиации (СААЕР), использующий, помимо прочего, установленные ИКАО меры по совершенствованию организации воздушного движения.

1.6 Кроме того, в своей решимости поддерживать любые усилия, направленные на уменьшение и/или устранение последствий воздействия на окружающую среду, связанных с глобальным потеплением, пять государств региона Центральной Америки – Белиз, Гватемала, Сальвадор, Гондурас и Коста-Рика – проявили инициативу, присоединившись к системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) начиная с ее добровольного этапа.

## 2. АНАЛИЗ

2.1 На экспериментальном (2021–2023 гг.) и первом (2024–2026 гг.) этапах государства принимают участие в системе на добровольной основе; однако на втором этапе, который начнется в 2027 году, в систему будут включены все государства, чья индивидуальная доля в деятельности международной авиации за 2018 год превышала 0,5 % от общего объема деятельности или чья совокупная доля участия достигает 90 % от общего объема.

2.2 Развивающиеся страны, малые островные развивающиеся государства и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, являются исключением, если не предложат свое участие добровольно, как поступили упомянутые выше центральноамериканские страны.

2.3 Пандемия COVID-19 привела к **существенному сокращению деятельности международной авиации, объемов перевозок и эмиссии CO<sub>2</sub> в 2020 году**, из-за чего был понижен показатель базового объема эмиссии в рамках CORSIA, рассчитанный с использованием среднего объема эмиссии за 2019 и 2020 годы. В результате **ИКАО заключила, что только средние показатели за 2019 год** будут использованы для реализации экспериментального этапа с 2021 по 2023 год.

2.4 Учитывая особенности данного механизма, чем больше государств присоединятся к CORSIA и чем скорее они это сделают, тем больший объем эмиссии будет охвачен, что повысит экологическую целостность этого плана. Чем больше объем охваченной эмиссии, тем больше потребуются единиц эмиссии, что откроет больше возможностей для инвестирования в проекты сокращения эмиссии, особенно в развивающихся странах. Здесь следует отметить, что по состоянию на сентябрь 107 государств проявили интерес к участию в CORSIA начиная с экспериментального этапа.

2.5 Сообразно духу сотрудничества между государствами – членами КОЕСЧА и их приверженности делу решения вопросов охраны окружающей среды к региональному бюро НАСС обращается почтительная просьба поддержать усилия по обеспечению технической помощи в *разработке центральноамериканской стратегии устойчивого развития воздушного транспорта в регионе при низких уровнях эмиссии.*

## 3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 CORSIA – это глобальная система рыночных мер, разработанная для компенсации эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации в целях стабилизации уровней CO<sub>2</sub> начиная с 2020 года (CNG2020). Компенсация эмиссии CO<sub>2</sub> будет достигаться посредством покупки и погашения единиц глобального рынка эмиссии углерода эксплуатантами воздушных судов.

3.2 Следует отметить неоценимую поддержку, предоставленную государствам Центральной Америки, являющимся членами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСЧА), в деле надлежащего внедрения механизма CORSIA в рамках "товарищеских партнерств" CORSIA, особенно техническую поддержку, предоставленную Испанией. Стоит сказать также о важности соглашения КОЕСЧА/ACSA-SENASA-EASA в рамках сотрудничества между Европейским Союзом и Латинской Америкой по вопросам гражданской авиации (EU-LAC-APP) в части, относящейся к проблемам экологии и соответствующей цели обеспечения углеродно нейтрального роста.

3.3 Согласно ИКАО, государства, добровольно присоединяющиеся к CORSIA на экспериментальном этапе, будут иметь приоритет в отношении наращивания потенциала и оказании помощи, и мы надеемся, что наши государства станут частью специальных программ оказания помощи, реализуемых в сфере технического сотрудничества через ТСВ/ИКАО.

3.4

Ассамблее ИКАО предлагается:

- a) просить Совет ИКАО продолжать поощрять представление ее соответствующими органами технических предложений, касающихся определения показателей эмиссии углерода авиационного сектора, для вынесения их на утверждение предстоящей 41-й сессией, что обеспечит государства-члены инструктивным материалом для установления своих собственных правил;
- b) просить Управление технического сотрудничества (ТСВ) ИКАО выполнить соответствующие процедуры в различных глобальных фондах, связанных с вопросами охраны окружающей среды и изменения климата, в целях получения финансирования технической помощи для *разработки центральноамериканской стратегии устойчивого развития воздушного транспорта в регионе при низких уровнях эмиссии*. Это соответствует стратегическим целям ИКАО, целям Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР) и стратегическому плану КОСЕСНА.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ КРАТКАЯ СПРАВКА. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### *"Техническая помощь в целях разработки региональной стратегии развития устойчивого воздушного транспорта в Центральной Америке"*

#### I. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Воздушный транспорт считается фактором первостепенной важности в обеспечении развития государств посредством экономического роста, обеспечения занятости населения, торговли и мобильности, поскольку играет основополагающую роль в экономике различных регионов по всему миру.

Поэтому у многих регионов заключены соглашения или разработаны стратегии, политика или планы развития при низком уровне эмиссии воздушного транспорта посредством совместной и скоординированной деятельности с общей концепцией будущего развития. Примером служит стратегический план обеспечения устойчивости воздушного транспорта в Южноамериканском регионе, который разрабатывался под руководством Южноамериканского регионального бюро (SAM) Международной организации гражданской авиации (2017 год).

#### II. ОБОСНОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

По результатам исследований, проведенных компанией "Оксфорд экономикс" в партнерстве с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), воздушный транспорт включает в себе широкий набор преимуществ для центральноамериканских стран: Белиза, Гватемалы, Гондураса, Коста-Рики, Никарагуа и Сальвадора. Согласно этим исследованиям, международная гражданская авиация создает рабочие места, связанные с ней непосредственно и косвенно, а также вносит значительный вклад в валовой внутренний продукт (ВВП) государств Центральной Америки. По имеющимся оценкам, вклад воздушного транспорта в ВВП этого региона превышает 26 млрд долларов валовой стоимости.

Однако различные препятствия помешали региону получить все преимущества воздушных сообщений, поэтому ИАТА рекомендовала следующее:

- Создать систему регулирования в соответствии с глобальной передовой практикой.
- Обеспечить конкурентоспособные цены и эффективное руководство аэропортами за счет открытого обмена информацией с отраслью.
- Обеспечить прозрачное руководство проектами планирования и развития инфраструктуры во всем регионе и участие в них отрасли.

В этой связи необходимо создать стратегию содействия развитию при низком уровне эмиссии воздушного транспорта, с тем чтобы повысить конкурентоспособность сектора гражданской авиации Центральной Америки экономически и экологически устойчивым способом.

#### III. ЦЕЛИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

##### **Общие:**

Построение стратегии и механизма реализации посредством консенсуса и с валидацией странами-участницами в целях содействия развитию при низком уровне эмиссии воздушного транспорта в регионе Центральной Америки.

**Частные:**

- Разработка оценки, учитывающей международное окружение и нынешнее положение дел в воздушном транспорте в Центральной Америке.
- Разработка региональной карты учреждений, организаций и заинтересованных сторон, связанных с воздушным транспортом в Центральной Америке.
- Построение стратегии развития воздушного транспорта при низком уровне эмиссии в странах – членах КОСЕСНА.
- Предложение дорожной карты с проектами, сроками и сметами расходов на реализацию предлагаемой стратегии.

— КОНЕЦ —