



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)

СООБРАЖЕНИЯ В СВЯЗИ С АНАЛИЗОМ CORSA В 2022 ГОДУ

(Представлено Чехией от имени Европейского союза¹ и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации², а также ЕВРОКОНТРОЛем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Ход внедрения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) на сегодняшний день демонстрирует общую приверженность делу выполнения соглашения Ассамблеи 2016 года о стабилизации нетто-эмиссии международной авиации начиная с 2020 года. В ходе нынешнего анализа CORSA следует в частности рассмотреть усовершенствования, которые поддержали бы достижение цели Парижского соглашения в рамках Рамочной конвенции ООН по изменению климата (РКИК ООН). При периодическом проведении анализа системы необходимо делать более амбициозными ее экологические цели. Обеспечивая поэтапную реализацию CORSA, следует установить ее базовый уровень после 2023 года таким образом, чтобы для эмиссии начиная с 2024 года возникли компенсационные обязательства. Этого можно достичь с помощью базового уровня, обеспечивающего тот же уровень амбициозности, что и первоначально согласованный для этапов начиная с 2024 года. Системе CORSA необходимо предоставить возможность показать, что она работает как планировалось, прежде чем рассматривать какие-либо основополагающие изменения во время последующих процедур анализа.

Действия: Ассамблее предлагается одобрить действия, перечисленные ниже (а также содержащиеся в п. б):

- а) принять к сведению, что все элементы внедрения CORSA приняты и введены в действие;
- б) рассмотреть вопрос об усовершенствованиях системы, если они ведут к повышению ее эффективности в следующем цикле (2024–2026 гг.), что дополнительно поддержало бы выполнение Парижского соглашения в рамках РКИК ООН, особенно достижение его температурных целей. Сроки обязательного этапа или иные основополагающие принципы CORSA можно отложить до последующих процедур анализа;

¹ 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

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория, Швейцария

	<p>с) подтвердить базовый уровень начиная с 2024 года, обеспечивающий тот же уровень амбициозности CORSIA, что и первоначально утвержденный в резолюции А40-19 Ассамблеи и в Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS), связанных с CORSIA;</p> <p>д) поручить Совету принять необходимые меры для недопущения двойного учета сокращения эмиссии в CORSIA и определяемых на национальном уровне вкладов в рамках Парижского соглашения.</p>
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью " <i>Охрана окружающей среды</i> "
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2023–2025 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	<i>Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция)</i> <i>Приложение 16 "Охрана окружающей среды"</i> <i>Резолюция А40-19 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Связанные с CORSIA SARPS и все элементы внедрения приняты. Это свидетельствует об общей приверженности делу реализации соглашения Ассамблеи ИКАО 2016 г. о стабилизации нетто-эмиссии международной авиации начиная с 2020 года (CNG2020). Это критически важный первый шаг, сделанный авиацией к достижению целей Парижского соглашения в рамках РКИК ООН, в частности предусматривающих ограничение глобального повышения температуры уровнем значительно ниже 2 °С, при этом усилия сконцентрированы на ограничении этого повышения уровнем в 1,5 °С.

1.2 Как и многие государства во всем мире, государства – члены Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) демонстрируют приверженность целям этой системы и делу надежной и юридически обязывающей ее реализации в своих юрисдикциях. Все 44 государства – члена ЕКГА выразили желание с самого начала участвовать в реализации добровольного экспериментального этапа CORSIA, начинающегося в 2021 г., и в полной мере при взаимной поддержке участвуют в реализации CORSIA. Их приверженность целям CORSIA была вновь подтверждена на 40-й сессии Ассамблеи в 2019 году, а также последующим представлением отчетов об эмиссии.

1.3 Государства, представляющие данный документ, поддерживают реализацию CORSIA, предусматривающую надежные правила и систему управления, подкрепленную самым широким участием. Принятие всеми государствами и эксплуатантами обязательств по эффективной реализации CORSIA и достижению цели CNG2020 крайне важно. Высокий уровень участия имеет решающее значение для обеспечения положительного воздействия на климат, и мы призываем государства как можно скорее стать добровольными участниками схемы.

1.4 Отвечающие критериям CORSIA единицы эмиссии и механизм устойчивости для SAF являются важнейшим фактором обеспечения эффективности CORSIA и доверия к ней. С той же целью CORSIA будет учитывать события, происходящие в рамках РКИК ООН и Парижского

соглашения, включая достигнутую на COP26 договоренность о рамках обеспечения повышенной прозрачности для предотвращения двойного учета сокращения эмиссии.

1.5 Ассамблее следует поручить Совету принять необходимые меры для недопущения³ двойного учета сокращения эмиссии – в соответствии с рамками для обеспечения повышенной прозрачности и положениями статьи 6 согласованных на COP26 Правил реализации Парижского соглашения, – связанного с определяемыми на национальном уровне вкладами в рамках Парижского соглашения, деятельностью по предотвращению изменения климата, лежащей в основе всех отвечающих критериям CORSIA единиц эмиссии, либо сокращением эмиссии, достигнутым в результате использования топлива, отвечающего условиям CORSIA.

1.6 40-я сессия Ассамблеи ИКАО настоятельно призвала все государства добровольно участвовать в CORSIA на ее экспериментальном и первом этапах. По состоянию на июль 2022 года 115 государств сообщили о своем решении добровольно участвовать в системе начиная с 1 января 2023 года. Тот факт, что информация о более чем 97 % от общего объема эмиссии CO₂ международной гражданской авиации за 2019 и 2020 год была представлена в центральный реестр CORSIA, свидетельствует о решимости государств и эксплуатантов самолетов обеспечить успешную реализацию CORSIA.

2. ПЕРИОДИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ CORSIA

2.1 В резолюции по CORSIA (A40-19, п. 9 g)) говорится, что "начиная с 2022 года Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA, в том числе ее влияние 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 Ассамблее относительно таких коррективов для принятия решения". Далее в резолюции указано, что должен включать этот анализ (A40-19, п. 17). В частности, в ней говорится об "усовершенствованиях в поддержку целей РКИК ООН и Парижского соглашения".

2.2 В Шестом оценочном докладе Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) отмечено, что "отраслевые соглашения (по авиации и судоходству) сильно отстают от того, что было бы необходимо для достижения температурной цели Парижского соглашения"⁴. Поэтому существует необходимость в повышении амбициозности экологических целей системы в ходе периодического проведения анализа CORSIA.

2.3 Авторы настоящего документа приветствуют представление CAEP информации для очередного анализа CORSIA в 2022 году, а именно: дальнейшей оценки воздействия пандемии COVID-19 на CORSIA и ее базовый уровень; оценки стоимости реализации CORSIA для государств и эксплуатантов самолетов; анализа воздействия на различные категории эксплуатантов. Авторы настоящего документа принимают к сведению обеспокоенность некоторых государств в связи с фактором роста отдельного эксплуатанта воздушных судов, используемым для определения компенсационных обязательств отдельного эксплуатанта после 2030 года.

2.4 Учитывая, что перед тем как рассматривать вопрос о введении каких-либо основополагающих изменений, системе CORSIA необходимо предоставить возможность показать,

³ Посредством заявления государства регистрации о соответствующих поправках в учете, относящемся к определяемому на национальном уровне вкладу в рамках Парижского соглашения

⁴ https://report.ipcc.ch/ar6wg3/pdf/IPCC_AR6_WGIII_FinalDraft_Chapter14.pdf глава 14, стр. 4

что она работает как планировалось, в этот первый периодический анализ следует включить действующие элементы CORSIA, по которым государства уже получили практический опыт: отнесение авиакомпаний к государствам, соображения касательно области охвата, а также мониторинг, отчетность и верификация (MRV). Они внедрены государствами, и авторы считают, что этот первый анализ CORSIA должен быть посвящен вопросу о том, как эти аспекты могут быть при необходимости усовершенствованы.

2.5 При первом анализе необходимо сделать акцент на то, что положение о периодическом анализе представляет собой также способ обеспечить постоянное соответствие CORSIA ее цели на всем протяжении функционирования и климатической политике во всем мире, включая передовые исследования в области климата. Кроме того, оно также представляет собой механизм, с помощью которого можно своевременно изменять амбициозность целей CORSIA в соответствии с событиями, связанными с мировой климатической политикой.

2.6 Периодический анализ CORSIA проводится Советом каждые три года при технической поддержке со стороны САЕР. В будущем необходимо регулярно проводить системные оценки CORSIA, например обновление информации о вкладе компенсации в системе CORSIA в достижение температурных целей Парижского соглашения в рамках РКИК ООН. Вопросы более основополагающего характера могут быть включены в последующие процедуры анализа.

3. ПРИМЕНЕНИЕ ГАРАНТИЙ В РАМКАХ CORSIA ПРИ РЕАГИРОВАНИИ НА ПАНДЕМИЮ COVID-19

3.1 В резолюции по CORSIA (A40-19, п. 16) напоминает о решении Ассамблеи, 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 для международной авиации.

3.2 Пандемия COVID-19 и связанные с ней ограничения на поездки вызвали неожиданное снижение эмиссии CO₂ сектора. Это снижение в совокупности с решением 220-й сессии Совета ИКАО применить гарантии CORSIA и скорректировать базовый уровень CORSIA, приравняв его к объему эмиссии только за 2019 год в ходе экспериментального этапа (2021–2023 гг.), скорее всего приведет к нулевой компенсации на экспериментальном этапе.

4. БАЗОВЫЙ УРОВЕНЬ CORSIA НАЧИНАЯ С 2024 ГОДА

4.1 В ходе проведения периодического анализа CORSIA следует в максимальной возможной степени повышать амбициозность экологических целей этой системы. Это будет соответствовать имеющим юридическую силу обязательствам, которые взяли на себя Договаривающиеся государства ИКАО в рамках Парижского соглашения.

4.2 Авторы документа хотят напомнить о решении 39-й сессии Ассамблеи осуществлять поэтапное внедрение CORSIA с целью учета особых условий государств, в частности развивающихся стран.

4.3 Хотя остается неопределенность в отношении скорости полного восстановления международной авиации до тех объемов перевозок и эмиссии, которые имели место до пандемии, необходимо установить базовый уровень CORSIA после 2023 года таким образом, чтобы для

эмиссии в 2024 году возникли компенсационные обязательства. Поэтому 41-й сессии Ассамблеи следует подтвердить базовый уровень начиная с 2024 года при том же уровне амбициозности CORSIA, что и первоначально утвержденный в резолюции A40-19 Ассамблеи и в SARPS, связанных с CORSIA.

5. АКТ-CORSIA

5.1 Государства – члены ЕКГА принимали участие в программе "товарищеского партнерства" ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для CORSIA (АКТ-CORSIA), а проекты, финансируемые Европейским союзом (ЕС), обеспечили оказание помощи в форме подготовки экспертов и предоставление необходимой последующей поддержки странам-получателям, в том числе в Африке, Латинской Америке и Карибском бассейне и Южной Азии, а также государствам – членам Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Эта программа касается способности реализовывать CORSIA и содействия осуществлению остальной корзины мер, включая подготовку или обновление планов действий государств.

5.2 Авторы настоящего документа высоко оценивают работу Секретариата, обеспечившего успех и эффективность программы АКТ-CORSIA, и рекомендуют продолжать ее с упором на сокращение объемов эмиссии CO₂ (например, за счет использования SAF) и ее компенсации. Существует также потребность в продолжении поддержки инициативы АКТ-CORSIA со стороны государств.

6. ДЕЙСТВИЯ

6.1 Ассамблее ИКАО предлагается:

- a) принять к сведению, что все элементы внедрения CORSIA приняты и введены в действие;
- b) рассмотреть вопрос об усовершенствованиях системы, если они ведут к повышению ее эффективности в следующем цикле (2024–2026 гг.), что дополнительно поддержало бы выполнение Парижского соглашения в рамках РКИК ООН, особенно достижение его температурных целей. Сроки обязательного этапа или иные основополагающие принципы CORSIA можно отложить до последующих процедур анализа;
- c) подтвердить базовый уровень начиная с 2024 года, обеспечивающий тот же уровень амбициозности CORSIA, что и первоначально утвержденный в резолюции A40-19 Ассамблеи и в SARPS, связанных с CORSIA;
- d) поручить Совету принять необходимые меры для недопущения двойного учета сокращения эмиссии в CORSIA и определяемых на национальном уровне вкладов в рамках Парижского соглашения.