



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)

МНЕНИЯ СТРАН – ЧЛЕНОВ АКГА ПО ПОВОДУ ВНЕДРЕНИЯ CORSA

(Представлено 54² государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе описывается внедрение Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) африканскими государствами-членами. В нем также освещаются некоторые проблемы, возникшие из-за беспрецедентных последствий пандемии COVID-19 для отрасли в Африке, и выражается мнение африканских государств по поводу периодического обзора CORSA и базового уровня CORSA. В документе также подчеркивается необходимость постоянной поддержки процесса наращивания потенциала государств, особенно африканских.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) рекомендовать государствам-членам поддерживать и продолжать сотрудничество с ИКАО в рамках программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для CORSA (ACT-CORSA) для выполнения требований тома IV, *Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)* Приложения 16, "Охрана окружающей среды";
- б) исключить индивидуальный коэффициент роста из числа структурных элементов CORSA на основании периодического обзора CORSA Советом;
- в) поручить Совету ИКАО четко определить сферу охвата и методику проведению периодического обзора CORSA, начиная с 42-й сессии Ассамблеи ИКАО (А-42) более прозрачным образом, чтобы стимулировать все государства-члены деятельно участвовать в процессе обзора;
- д) сохранить в силе решение Совета ИКАО об использовании эмиссии за 2019 год для расчета базового уровня в рамках CORSA вместо среднего значения за 2019 и 2020 годы после пилотного этапа;

¹ Текст документа на французском языке представлен АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

<p>e) просить ИКАО и ее партнеров продолжать оказывать помощь развивающимся странам с приобретением и внедрением надежной системы мониторинга, представления отчетности и верификации (MRV) данных в соответствии с томом IV Приложения 16;</p> <p>f) просить ИКАО продолжать оказывать поддержку африканским государствам с наращиванием потенциала, в том числе для более широкого использования имеющегося в свободном доступе инструментария и обмена передовым опытом в рамках региона;</p> <p>g) признать и подтвердить, что CORSIA остается единственной глобальной системой рыночных мер измерения эмиссии от международной авиации, в противовес региональным и национальным рыночным системам, что позволит избежать дублирования при учете эмиссии CO₂ от международной авиации;</p> <p>h) просить Совет ИКАО сохранить исключение из требования о компенсации для наименее развитых стран (НРС), развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и малых островных развивающихся государств (МОРАГ).</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	<p>Резолюция Ассамблеи А38-18 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"</p> <p>Резолюция Ассамблеи А39-3 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)"</p> <p>Резолюция Ассамблеи А40-17 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"</p> <p>Резолюция Ассамблеи А40-18 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"</p> <p>Резолюция Ассамблеи А40-19 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"</p> <p>Решение Совета ИКАО: C-DEC 220/13</p> <p>Документ Дос 10140, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 4 октября 2019 года)</p>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На своей 39-й сессии Ассамблея ИКАО приняла Резолюцию А39-3, "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)".

1.2 Африканские государства признают, что Международная организация гражданской авиации (ИКАО) является подходящим форумом для решения проблемы эмиссии международной авиации посредством принятия мер для достижения любых краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей, и вновь подтверждают, что следует избегать любых односторонних или региональных действий, которые могут поставить под угрозу многосторонние усилия в рамках

ИКАО; и вновь заявляет, что CORSIA должна быть единственной применимой системой для компенсации международной эмиссии гражданской авиации.

1.3 Вопрос охраны окружающей среды создает множество проблем и возможностей для государств – членов ИКАО. В настоящее время существует несколько успешных примеров в области технологий, устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), эксплуатационных усовершенствований ОрВД, Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), помощи и наращивания потенциала. Вопросы оказания помощи, наращивания потенциала, финансирования и передачи технологий приобретают большое значение для того, чтобы ни одна страна, особенно развивающаяся, не осталась забыта.

1.4 С момента принятия тома IV Приложения 16 ИКАО развивает инициативу АСТ-CORSIA по наращиванию потенциала и оказанию помощи государствам в реализации данной глобальной системы. ИКАО также организует практикумы по CORSIA во всех регионах и сотрудничает с государствами-членами в рамках инициативы по наращиванию потенциала АСТ-CORSIA, благодаря чему ряд государств взял на себя добровольное обязательство присоединиться к CORSIA на пилотном этапе.

2. ХОД ОБСУЖДЕНИЯ

2.1 Данные по состоянию на июнь 2022 года показывают, что в настоящее время в CORSIA участвуют в общей сложности 112 государств, из которых двадцать (20) африканских государств вызвались участвовать в системе CORSIA в соответствии с п. 9 с) резолюции Ассамблеи А40-19.

Последствия COVID-19 для международной авиации

2.2 Авиационная отрасль во всем мире в значительной степени пострадала от последствий пандемии COVID-19, в результате которой ухудшилось качество работы авиационного сектора, закрывались аэропорты, и приостанавливались полеты из-за закрытия различных границ и введения ограничений. Это привело к увеличению задолженности авиакомпаний, аэропортов и огромному количеству негативных последствий для отрасли. Это подчеркивает важность реструктуризации отрасли для скорейшего восстановления после пандемии.

Положение о периодическом обзоре CORSIA в резолюции Ассамблеи

2.3 Согласно п. 9 g) резолюции Ассамблеи А40-19, "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 Ассамблей". Согласно этому положению в CORSIA уже предусмотрены параметры для корректировки CORSIA как в случае непредвиденных обстоятельств, влияющих на устойчивость всей системы, или непропорционального экономического бремени, например, вызванного COVID-19, так и для пересмотра необходимости корректировки структурных элементов системы посредством проведения периодических обзоров каждые три года.

2.4 Последствия пандемии COVID-19 и неравномерные темпы восстановления государств после нее требуют пересмотра CORSIA. В 2016 году, когда CORSIA была принята Ассамблей, структурные элементы строились на прогнозах. На точность некоторых из этих

прогнозов повлияла пандемия COVID-19, а некоторые из них не отражают должным образом текущую ситуацию, в то время как анализ тенденций и прогнозы необходимо пересмотреть.

2.5 Пересмотр структурных элементов CORSIA поможет избежать нарушения рыночного равновесия или несправедливо тяжелого бремени для развивающихся государств и эксплуатантов воздушных судов, начиная с 2030 года. Таким образом, существует необходимость в пересмотре или исключении индивидуального коэффициента роста.

2.6 Это соответствует резолюции Ассамблеи А40-19, в которой содержится определение CORSIA и которой предусмотрены условия для корректировки CORSIA как в случае непредвиденных обстоятельств, влияющих на устойчивость всей системы, или непропорционального экономического бремени, например, вызванного COVID-19, так и для пересмотра необходимости корректировки структурных элементов системы посредством проведения периодических обзоров каждые три года.

Пересмотр базового уровня CORSIA

2.7 В связи с последствиями пандемии COVID-19 для отрасли воздушного транспорта 30 июня 2020 года Совет принял решение о создании защитных механизмов на время пилотного этапа CORSIA в 2021–2023 годах, согласно которым для расчета базового уровня CORSIA будет использоваться значение эмиссии за 2019 год, а не среднее значение 2019 и 2020 годов.

2.8 В 2020 году Совет ИКАО согласился с тем, что в соответствии с решением Совета ИКАО: С-DEC 220/13, значения уровней эмиссии CO₂ за 2020 год не должны использоваться для трех структурных элементов CORSIA (базовый уровень CORSIA, базисный год для расчета требований по компенсации на экспериментальном этапе и пороговая величина для новых участников).

2.9 Это соответствует параметрам, приведенным в п. 9 g) Резолюции Ассамблеи А40-19, которым предусмотрены положения о коррективах в случае непредвиденных обстоятельств, влияющих на устойчивость всей системы, или непропорциональной экономической нагрузки на международную авиационную отрасль.

2.10 54 государства – члена АКГА приветствуют и поддерживают решение Совета ИКАО и вновь заявляют о своей решительной поддержке дальнейшего использования уровня эмиссии за 2019 год для определения базового уровня CORSIA после завершения пилотного этапа.

Исключения и нарушение рыночного равновесия

2.11 Наименее развитые страны, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и малые островные развивающиеся государства (МОРПАГ) освобождаются от участия в CORSIA. В связи с этим следует сохранить постоянный характер освобождения этих стран от требований CORSIA о компенсации. Кроме того, исключительный характер CORSIA как глобальной рыночной меры для международной авиации необходимо сохранить, с тем чтобы избежать нарушения рыночного равновесия и дополнительного административного бремени для государств и эксплуатантов воздушных судов.

3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблее предлагается:

- a) рекомендовать государствам-членам поддерживать и продолжать сотрудничество с ИКАО в рамках программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для CORSIA (ACT-CORSIA) для выполнения требований тома IV *"Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* Приложения 16, *"Охрана окружающей среды"*;
- b) исключить индивидуальный коэффициент роста из числа структурных элементов CORSIA на основании периодического обзора CORSIA Советом;
- c) поручить Совету ИКАО четко определить сферу охвата и методику проведения периодического обзора CORSIA, начиная с 42-й сессии Ассамблеи ИКАО (A-42) более прозрачным образом, чтобы стимулировать все государства-члены деятельно участвовать в процессе обзора;
- d) сохранить в силе решение Совета ИКАО об использовании эмиссии за 2019 год для расчета базового уровня в рамках CORSIA вместо среднего значения за 2019 и 2020 годы после пилотного этапа;
- e) просить ИКАО и ее партнеров продолжать оказывать помощь развивающимся странам с приобретением и внедрением надежной системы мониторинга, представления отчетности и верификации (MRV) данных в соответствии с томом IV Приложения 16;
- f) просить ИКАО продолжать оказывать поддержку африканским государствам с наращиванием потенциала, в том числе для более широкого использования имеющегося в свободном доступе инструментария и обмена передовым опытом в рамках региона;
- g) признать и подтвердить, что CORSIA остается единственной глобальной системой рыночных мер измерения эмиссии от международной авиации, в противовес региональным и национальным рыночным системам, что позволит избежать дублирования при учете эмиссии CO₂ от международной авиации;
- h) просить Совет ИКАО сохранить исключение из требования о компенсации для наименее развитых стран (НРС), развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и малых островных развивающихся государств (МОРАГ).