



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)

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О РЕАЛИЗАЦИИ CORSA ПОСРЕДСТВОМ ВКЛАДОВ, ОПРЕДЕЛЯЕМЫХ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ, И РАЗРАБОТКА МЕТОДИК ПЕРИОДИЧЕСКОГО ОБЗОРА CORSA

(Представлено Китаем)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В 2016 году на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО было принято решение о создании Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA). Действующие программы и стандарты реализации CORSA не строго придерживаются руководящих принципов разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации, которые перечислены в добавлении к резолюциям Ассамблеи по изменению климата, налагая на развивающиеся страны непропорциональные и несправедливые обязательства по сокращению выбросов, серьезно нарушая принцип общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) и приводя к дискриминационным рыночным искажениям и невыгодному положению развивающихся стран в процессе развития международной авиации. Китай и другие страны испытывают серьезную озабоченность по поводу несправедливости действующих программ и стандартов реализации CORSA. Кроме того, в интересах содействия более широкой и более справедливой реализации CORSA Китай предлагает основу для разработки национальных планов по реализации CORSA (NDPIC) и методик проведения периодического обзора CORSA.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) просить страны разработать последовательные NDPIC в соответствии с п. 2 настоящего документа и призвать их представить в ИКАО свой первый NDPIC к концу 2026 года;
- b) поручить Совету при поддержке и участии государств-членов изучить и сформулировать соответствующие системы и руководящие принципы для проведения технического обзора в соответствии с п. 2.3.2 настоящего документа;
- c) поручить Совету разработать и создать систему для проведения периодического обзора CORSA в соответствии с пунктом 3 настоящего документа.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью *Охрана окружающей среды*

¹ Тексты на английском и китайском языках предоставлены Китаем.

<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, упомянутые в данном рабочем документе Ассамблеи, будут осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2023–2025 годы и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее Парижское соглашение Резолюции Ассамблеи А40-18 и А40-19 Приложение 16 <i>Охрана окружающей среды</i> , том IV С-WP/15326

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Резолюции Ассамблеи ИКАО признают, что деятельность международной авиации в отношении изменения климата должна соблюдать принципы справедливости, CBDR и соответствующих возможностей, закрепленных в РКИК ООН и ее Парижском соглашении.

1.2 Парижское соглашение признает национально определяемые вклады в качестве подхода к решению проблемы глобального изменения климата.

1.3 С 2013 года в резолюциях Ассамблеи по вопросам международной авиации и изменения климата перечислялись руководящие принципы разработки и внедрения РМ для международной авиации, которым должны соблюдаться при разработке, реализации и периодическом обзоре CORSIA.

1.4 С 2010 года в резолюциях Ассамблеи по вопросам международной авиации и изменения климата признается, что углеродно-нейтральная цель 2020 года не должна возлагать никаких конкретных обязательств на отдельные государства и должна учитывать: особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности, развивающихся стран; зрелость авиационных рынков; устойчивый рост международной авиационной отрасли; и то, что эмиссия может увеличиваться в связи с ожидаемым ростом международных авиаперевозок до тех пор, пока не будут разработаны и внедрены низкоуглеродные технологии и виды топлива, а также другие меры по смягчению последствий. Однако, игнорируя вышеупомянутые предварительные условия достижения углеродно-нейтральной цели, действующие программы и стандарты реализации CORSIA в значительной степени возлагают обязательства по достижению этой цели на отдельные государства.

1.5 Согласно исследованиям Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), текущая структура механизма CORSIA приведет к повышенной ответственности за компенсацию среди эксплуатантов самолетов, имеющих более высокие темпы роста, что приведет к серьезным рыночным искажениям, поставив развивающиеся страны в невыгодное положение.

1.6 Пандемия COVID-19 оказала значительное негативное воздействие на мировую авиационную отрасль, особенно в развивающихся странах, которые более уязвимы и в большей степени нуждаются в финансовых ресурсах, передаче технологий и наращивании потенциала. Для продвижения вперед деятельности международной авиации в сфере изменения климата развитые страны должны выполнить свои обязательства по исторически накопленной эмиссии, взяв на себя ведущую роль в более значительном сокращении эмиссии международной авиации, чем развивающиеся страны, предоставить новые, дополнительные и адекватные финансовые ресурсы и

оказывать содействие развивающимся странам посредством передачи технологий и наращивания потенциала.

2. ПРОЕКТЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ ПО РЕАЛИЗАЦИИ CORSIA (NDPIC)

2.1 Из содержания рабочего документа C-WP/15326 можно сделать вывод, что после 2020 года темпы роста и постепенного увеличения эмиссии международной авиации в развивающихся странах будут выше, чем в развитых странах, и согласно существующих программ и стандартов реализации CORSIA, компенсационные обязательства и затраты на каждую тонну эмиссии углерода международной авиации будут значительно выше в развивающихся странах, чем в развитых, чьи темпы роста обычно намного ниже. В результате возникнут серьезные рыночные искажения, которые поставят развивающиеся страны в невыгодное положение (см. более подробную информацию в добавлении А).

2.2 Для того чтобы избежать рыночных искажений, вызванных внедрением CORSIA, и повысить эффективность реализации CORSIA с учетом интересов всех сторон, в настоящем документе предлагаются рамки разработки национальных планов внедрения CORSIA (NDPIC) (см. более подробную информацию в добавлении В).

2.3 Ниже приводятся основные элементы структуры и реализации программы NDPIC:

2.3.1 Все страны по своему усмотрению разрабатывают, представляют Совету ИКАО и обновляют NDPIC, которые содержат:

2.3.1.1 Базовый уровень компенсации. Каждая страна самостоятельно определяет свой базовый уровень компенсации эмиссии международной авиации в соответствии со своими национальными условиями, этапами экономического развития и возможностями преодоления последствий.

2.3.1.2 Стандарты MRV. Каждая страна самостоятельно определяет свои правила или стандарты MRV согласно соответствующих требований и руководящих принципов, сформулированных ИКАО.

2.3.1.3 Отвечающие критериям единицы эмиссии. Каждая страна самостоятельно определяет свои аккредитованные программы по отвечающим критериям единицам эмиссии или по квотам на эмиссию с учетом соответствующих требований и руководящих принципов, сформулированных ИКАО. Странам рекомендуется отдавать предпочтение использованию отвечающих критериям единиц эмиссии, утвержденных Советом ИКАО при поддержке ТАВ.

2.3.1.4 Устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF). Каждая страна самостоятельно определяет свои аккредитованные виды SAF и низкоуглеродного авиационного топлива с учетом соответствующих требований и руководящих принципов, сформулированных ИКАО.

2.3.1.5 Поддержка, необходимая для реализации CORSIA. Развивающимся странам предлагается предоставить перечень вариантов финансовой поддержки, передачи технологий и помощи в наращивании потенциала, необходимых для более эффективной разработки и реализации их NDPIC.

3.3.2 Технический обзор ИКАО. Уважая национальный суверенитет, Совет ИКАО проводит технический диалог и консультации по NDPIC государств как посредник, предлагающий неинтрузивный и некарательный подход, и выдвигающий на рассмотрение государств осуществимые предложения по совершенствованию.

3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ МЕТОДИК ПРОВЕДЕНИЯ ПЕРИОДИЧЕСКОГО ОБЗОРА CORSIA

3.1 В целях повышения эффективности реализации CORSIA Ассамблея ИКАО постановила, что каждые три года Совет будет проводить периодический обзор CORSIA. Поскольку CORSIA является рыночным механизмом сокращения эмиссии международной авиации, созданным ИКАО, процедуры и методы ее периодического обзора должны соответствовать руководящим принципам разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации, которые приводятся в добавлении к резолюции Ассамблеи о международной авиации и изменении климата.

3.2 Ассамблея ИКАО поручает Совету проводить периодические обзоры CORSIA при технической поддержке CAEP. В своем стремлении оказать содействие соответствующей работе Совета Китай выдвигает следующие предложения по разработке методик проведения периодического обзора CORSIA:

3.2.1 Следует учредить при Совете рабочую группу по обзору CORSIA, в которой будет обеспечено справедливое и сбалансированное представительство. В то же время ИКАО следует предоставить достаточную финансовую поддержку членам группы из развивающихся стран, особенно наименее развитых, для участия в соответствующей работе (в основном для покрытия расходов на поездки, размещение и прочее);

3.2.2 Рабочая группа по обзору CORSIA должна предложить систему показателей (как количественных, так и качественных) для оценки, основанной на руководящих принципах разработки и реализации PM для международной авиации, указанных в резолюции Ассамблеи, на основе консенсуса и представить ее на рассмотрение 42-й сессии Ассамблеи ИКАО;

3.2.3 Ассамблее ИКАО следует поощрять активное представление странами своих NDPIC и информации об эффективности и последствиях внедрения CORSIA, которая должна стать важной основой для обзора CORSIA;

3.2.4 Доклад об обзоре CORSIA следует представлять на рассмотрение Ассамблеи ИКАО. После утверждения Ассамблеей он станет важной основой для совершенствования, приостановления или прекращения реализации CORSIA государствами-членами.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) просить страны разработать последовательные NDPIC в соответствии с п. 2 настоящего документа и призвать их представить в ИКАО свой первый NDPIC к концу 2026 года;

- b) поручить Совету при поддержке и участии государств-членов изучить и сформулировать соответствующие системы и руководящие принципы для проведения технического обзора в соответствии с п. 2.3.2 настоящего документа;
- c) поручить Совету разработать и создать систему для проведения периодического обзора CORSIA в соответствии с пунктом 3 настоящего документа.

APPENDIX A

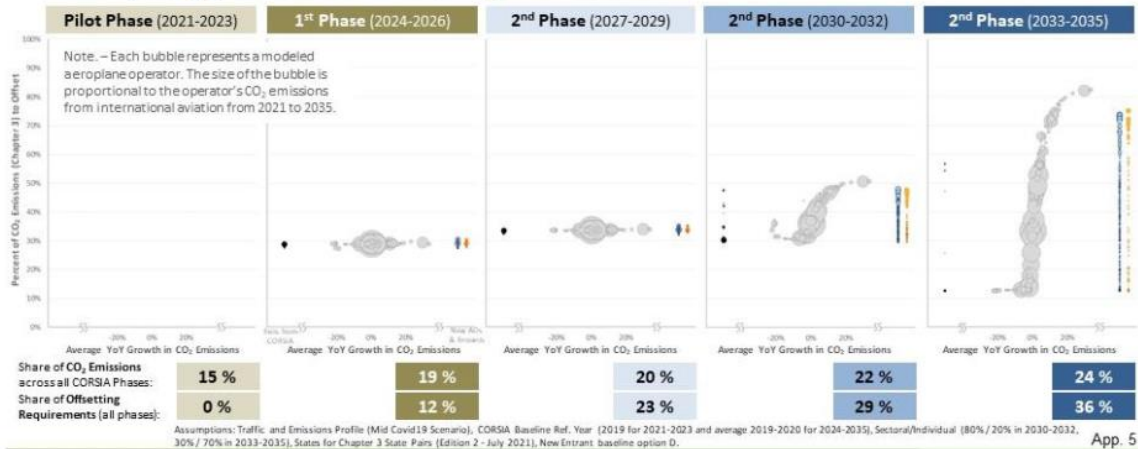
C-WP/15326
Appendix C

C-26



Assessment of CORSIA's impact on Aeroplane Operators
(cont.)

- Offsetting requirements (and differences across operators) evolve over time and are driven by (1) phased implementation of CORSIA (i.e., States' participation), (2) Sector Growth Factor (e.g., CORSIA baseline) and (3) transition to individual approach from 2030.



App 5

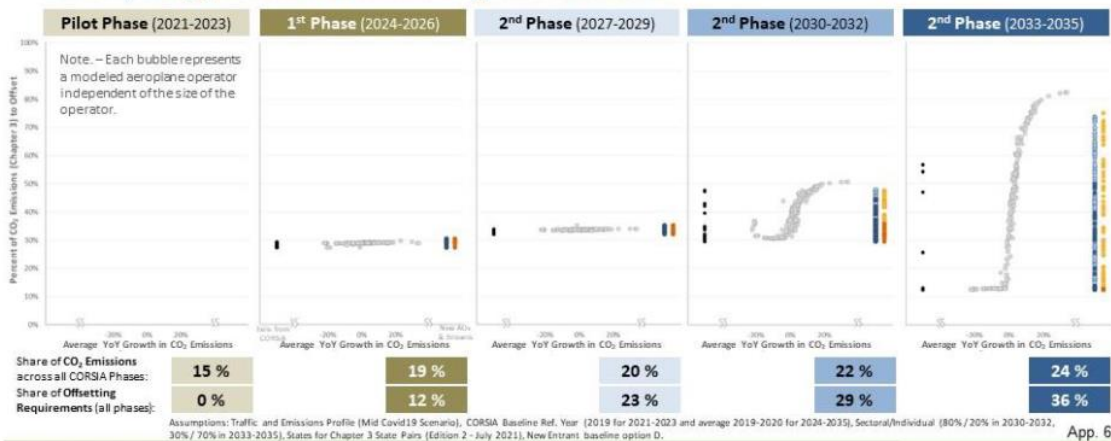
C-27

C-WP/15326
Appendix C



Assessment of CORSIA's impact on Aeroplane Operators
(cont.)

- Offsetting requirements (and differences across operators) evolve over time and are driven by (1) phased implementation of CORSIA (i.e., States' participation), (2) Sector Growth Factor (e.g., CORSIA baseline) and (3) transition to individual approach from 2030.



App 6

APPENDIX B

Framework of nationally determined plans to implement the CORSIA (NDPIC)

