

**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)**

**ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ CORSA**

(Представлено Индией)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Индийский авиационный рынок быстро растет, и этот рост в конечном итоге также приведет и к экологическим проблемам, наиболее значимой из которых является увеличение объема эмиссии углерода. В данном документе рассматриваются вопросы, связанные с реализацией глобальной системы рыночных мер "CORSA" ИКАО, разработанной в целях обеспечения углеродно-нейтрального прироста в международной гражданской авиации.

В данном документе содержится информация о различных проблемах, с которыми многие государства будут сталкиваться или могут столкнуться при исполнении требований ИКАО, направленных на беспрепятственную реализацию CORSA.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) согласиться с сокращением объемов эмиссии посредством применения глобальной системы рыночных мер;
- б) просить Совет разработать простые и экономически эффективные критерии отбора единиц эмиссии, которые также будут обладать определенным уровнем гибкости для эксплуатантов самолетов из развивающихся стран;
- в) просить Совет предоставить более ясную информацию о SARPS, касающихся правовых аспектов и правоприменительных мер в рамках CORSA, в целях оказания помощи государствам в обеспечении надлежащей реализации CORSA;
- г) просить Совет обеспечить, чтобы эксплуатанты не были обязаны соблюдать разнообразные наборы требований по уменьшению эмиссии в рамках различных региональных схем и чтобы существовала только одна глобальная система рыночных мер по снижению объемов эмиссии международной авиации, для полноценного достижения желательной цели ИКАО по углеродно-нейтральному приросту.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Никаких дополнительных ресурсов не требуется

<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Том IV Приложения 16 ИКАО <i>Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)</i></li><li>• Резолюция A39-3 Ассамблеи <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)</i></li></ul>
----------------------------	---

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Растущий авиационный рынок вносит существенный вклад в экономическое развитие государства, но неизбежно приводит также к экологическим проблемам, ведущим к глобальному изменению климата. Осознание угрозы изменения климата требует к соответствующего инвестирования в устойчивое развитие при низкой эмиссии углерода в целях смягчения растущей обеспокоенности глобальным изменением климата. Хотя на долю сектора приходится менее 2 % глобальной эмиссии, у него имеются значительные возможности в области контроля своей глобальной эмиссии парниковых газов.

1.2 ИКАО приняла схему CORSIA для достижения своей желательной цели, и это первая секторальная программа компенсации эмиссии углерода, призванная обеспечить углеродно-нейтральный прирост со стороны международной авиации. Авиационная отрасль в целом приветствовала эту инициативу ИКАО, вступившую в силу 1 января 2019 года.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Мониторинг, отчетность и верификация:

2.1.1 В рамках системы CORSIA государство должно отслеживать и поддерживать обширный объем данных о потреблении топлива при выполнении международных полетов. Однако наиболее распространенным недостатком являются отсутствие надлежащего архивирования данных и управления ими, применения процедур контроля качества и использования методик оценки неопределенности, связанной с этими данными. Учитывая проблемы управления большими объемами данных, требования к представлению отчетности в рамках CORSIA должны также обеспечивать достаточную гибкость в отношении реализации CORSIA.

2.1.2 Кроме того, в период с 2021 года до конца 2029 года будет на 100 % применяться секторальный подход, а это означает, что расчет компенсационных обязательств будет основан исключительно на глобальном среднем коэффициенте роста в секторе за данный год. Это будет иметь значительные последствия для эксплуатантов авиакомпаний, на которые приходится небольшая доля роста глобальной эмиссии, в частности для авиакомпаний из развивающихся государств. Следовательно, существует явная необходимость обеспечить стимулы для таких эксплуатантов из развивающихся государств при расчете их компенсационных обязательств.

2.1.3 Сложной задачей является выявление эксплуатантов, которые осуществляют нерегулярные перевозки и отвечают требованиям CORSIA. В таком государстве, как Индия, существует множество эксплуатантов самолетов, выполняющих международные полеты нерегулярно. Ввиду неопределенности, связанной с выполнением ими полетов по международным

маршрутам, пороговое значение может в любой момент быть превышено, что затрудняет процесс отслеживания таких эксплуатантов.

## 2.2 Критерии единиц эмиссии (EUC):

2.2.1 Система компенсации выбросов углерода CORSIA ИКАО ограничивает эмиссию международной авиации уровнем 2020 года, и от эксплуатантов самолетов требуется компенсировать ту эмиссию, которую им не удастся сократить путем применения технических и эксплуатационных мер. А именно, авиакомпании будут использовать CORSIA для компенсации эмиссии, превышающей установленный базовый уровень средней эмиссии за 2019 и 2020 годы. Компенсация заключается в плате за сокращение эмиссии где-либо еще в мире, что является привлекательным вариантом, т. к. позволяет сокращать эмиссию за меньшую цену.

2.2.2 В рамках CORSIA эксплуатанты самолетов должны компенсировать увеличение своей эмиссии посредством покупки и погашения единиц эмиссии углерода. Однако ИКАО еще предстоит окончательно доработать компенсационные единицы эмиссии углерода, которые будут отвечать критериям этой схемы. Тем не менее предполагается, что любое ограничение относительно вида или лет исполнения отвечающих критериям единиц эмиссии может повлечь за собой снижение их доступности и увеличение стоимости таких единиц на рынке. Это в конечном итоге приведет к повышению стоимости выполнения требований CORSIA.

2.2.3 В настоящее время в обороте находится порядка двух миллиардов единиц эмиссии, созданных в рамках механизма чистого развития (МЧР) Организации Объединенных Наций. Если разрешить использование этих проектов МЧР для компенсации в рамках данной системы, их объем намного превысит спрос на единицы эмиссии со стороны эксплуатантов самолетов. С другой стороны, ограничение количества соответствующих критериям CORSIA единиц МЧР только единицами с высокой степенью экологической целостности вызвало бы существенное ограничение предложения единиц эмиссии.

## 2.3 Проблемы коммерческого, правового и нормативного характера:

2.3.1 Недостаток инструктивных указаний по вопросам правоприменения при реализации SARPS по CORSIA включает в себе риск для тех регламентирующих органов, которые могут привлечь владельца воздушного судна к ответственности за несоблюдение положений CORSIA. При этом до сих пор неясно, какие меры будет принимать Договаривающееся государство против эксплуатанта самолетов нарушителя в том случае, если он не погасит соответствующие единицы эмиссии в рамках компенсационных обязательств. Кроме того, правовые и финансовые последствия могут возникнуть также в том случае, если эксплуатант не погасит достаточное количество отвечающих критериям единиц эмиссии для исполнения имеющихся у него компенсационных обязательств после объявления о банкротстве.

2.3.2 Одной из трудных задач, связанных с обеспечением исполнения требований CORSIA, является определение ответственного за соблюдение требований системы в том случае, если не установлено, к какому эксплуатанту относится полет. Если нельзя оперативно установить, кто является обладателем условного обозначения ИКАО и сертификата эксплуатанта воздушного судна (СЭ), то обязанность исполнения требований CORSIA будет возложена на владельца воздушного судна, указанного в регистрационных документах воздушного судна. Если эксплуатант не представляет план мониторинга эмиссии и годовой отчет об эмиссии, то участвующее в CORSIA Договаривающееся государство может быть не в состоянии установить эксплуатанта воздушного судна, выполняющего международные полеты и, следовательно,

сторону, несущую ответственность за эмиссию от этих полетов. Таким образом, при этих обстоятельствах обязательства по исполнению требований CORSIA будут автоматически возлагаться на владельца воздушного судна. Любой подобный фактор риска может увеличить риск для арендодателей воздушных судов и инвесторов при осуществлении операций с финансовыми портфелями, обеспеченными активами.

2.3.3 Поскольку CORSIA еще находится на своем начальном этапе, многие элементы этой системы находятся в процессе рассмотрения ИКАО, включая самые важные, такие как критерии единиц эмиссии и критерии устойчивости для устойчиво производимых видов авиационного топлива. Однако пока правила учета еще не разработаны участниками РКИК ООН, ИКАО необходимо обеспечить согласованность требований ИКАО с правилами РКИК ООН. Различия между странами, особенно развивающимися, с точки зрения внутренней политики, наращивания потенциала и структуры природоохранной деятельности свидетельствуют о том, что только открытая для всех и справедливая политика в области РМ для международной авиации может стимулировать глобальные усилия и способствовать расширению круга участников.

— КОНЕЦ —