



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

ПОДДЕРЖКА ПОЛИТИКИ И ПРАКТИКИ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ CAAF/3 ИКАО И ВНЕДРЕНИЯ CORSIA

(Представлено Государством Катар)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Настоящий рабочий документ отражает позицию Государства Катар в поддержку успешного внедрения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) и реализации дорожной карты третьей Конференции Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/3). В нем подчеркивается важность внедрения видов топлива, отвечающих условиям CORSIA (CEF), включая устойчиво производимые виды авиационного топлива (SAF) и низкоуглеродные виды авиационного топлива (LCAF), при одновременном устранении барьеров и недопущении наложения неоправданного финансового бремени на авиакомпании из-за несогласованных и фрагментированных нормативных ландшафтов, в которых различающиеся национальные или региональные правила могут привести к сложностям соблюдения требований и дублированию усилий.

Действия: Ассамблее предлагается принять к сведению настоящий рабочий документ и, по возможности, рассмотреть следующие пункты в рамках резолюции ИКАО *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*:

- a) поручить Совету ИКАО оказать содействие государствам-членам в разработке инструктивного материала по выдаче разрешительных писем (LOA) для единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (CEEU);
- b) поручить Совету ИКАО в сотрудничестве с государствами-членами в рамках Программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала (АСТ) увеличить количество утвержденных в рамках CORSIA систем сертификации устойчивости (SCS) для SAF/LCAF;
- c) настоятельно призвать Совет ИКАО разработать руководящие принципы и ускорить процессы утверждения стандартов для сертификации CEF, представляемых SCS, особенно для LCAF;
- d) рекомендовать Совету ИКАО и государствам-членам изучить механизмы глобального взаимопризнания сертификатов SAF/LCAF вместо пестроты несогласованных нормативных рамок.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация является экологически устойчивой"
<i>Финансовые последствия</i>	Ресурсы в бюджете Регулярной программы ИКАО на 2026–2028 гг. и/или внебюджетные взносы
<i>Справочный материал</i>	• Дос 10201, Доклад третьей Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (СААФ/3) • Резолюция Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Государство Катар приветствует ведущую роль Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и авиационного сектора и их приверженность продолжению совместной работы по решению проблемы эмиссии CO₂ международной авиации и внесению вклада в борьбу с изменением климата с помощью эффективной корзины мер, включая более экологически чистые виды топлива и Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).

1.2 С момента заключения исторического соглашения ИКАО о глобальных рыночных мерах (MBM) в 2016 году CORSIA стала краеугольным камнем глобальной климатической политики в области международной авиации при участии 129 государств-членов по состоянию на 2025 год. Роль ИКАО была ключевой в разработке критических элементов, необходимых для успешного внедрения CORSIA, и в сотрудничестве с государствами-членами по созданию механизма обеспечения экологической целостности. Однако долгосрочный успех CORSIA в значительной степени зависит от двух основополагающих элементов: единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA (CEEU), и видов топлива, отвечающих условиям CORSIA (CEF).

2. Единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA (CEEU)

2.1 CEEU представляют собой сертифицированные углеродные квоты, соответствующие надежным критериям устойчивости ИКАО, которые должны быть официально санкционированы странами-источниками посредством соответствующих корректировок.

2.2 Будучи членом Совета ИКАО и Технического консультативного органа (ТАВ), Государство Катар признает значительный прогресс, достигнутый в расширении доступности отвечающих критериям единиц эмиссии и повышении доверия к надежности Системы и ее интеграции в международные углеродные рынки. Тем не менее важно подчеркнуть ключевую роль государств – членов ИКАО в поддержке внедрения CORSIA, которая включает:

- снижение барьеров и изучение механизма гармонизации углеродного рынка (например, Системы торговли квотами на эмиссию (ETS) и CORSIA) для предотвращения двойного учета и/или двойной компенсации, которые могут привести к коммерческому ущербу, искажению рынка или несправедливости на отдельных маршрутах;
- стимулирование разработки проектов, отвечающих строгим критериям приемлемости ИКАО, для генерации единиц, отвечающих критериям CORSIA;

- установление процедур для ускорения выдачи разрешительных писем (LOA) и включения механизма(ов) соответствующих корректировок (CA).

3. **Виды топлива, отвечающие условиям CORSIA (CEF): низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) и устойчиво производимое авиационное топливо (SAF)**

3.1 SAF и LCAF, известные как виды топлива, отвечающие условиям CORSIA, являются одним из пяти элементов внедрения, описанных в томе IV *"Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"* Приложения 16 ИКАО, и важной частью корзины мер ИКАО по сокращению авиационной эмиссии.

3.2 Глобальная рамочная программа ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации направлена на сокращение эмиссии CO₂ международной авиации на 5 % к 2030 году за счет использования этих более чистых видов топлива. Для достижения этой цели процесс сертификации играет ключевую роль в обеспечении соответствия SAF/LCAF критериям устойчивости, включая снижение эмиссии парниковых газов в течение жизненного цикла. Однако ключевой проблемой остается ограниченное количество утвержденных в рамках CORSIA систем сертификации устойчивости (SCS) для SAF и LCAF, а также то, что стандарты SCS для LCAF еще не утверждены, что препятствует более широкому внедрению.

3.3 LCAF определено в томе IV Приложения 16 как "авиационное топливо, полученное из горючих ископаемых и отвечающее критериям устойчивости CORSIA", с эмиссией в течение жизненного цикла как минимум на 10 % ниже базового уровня (т. е. 89 г CO₂-экв/МДж). Технологии, поддерживающие производство LCAF, четко определены, например электроэнергия с низкой углеродоемкостью, улавливание и секвестрация углерода (CCS), а также возобновляемый и низкоуглеродный водород. Многие технологии полностью доступны и могут быть немедленно внедрены, включая передовые методы сокращения выброса в атмосферу и факельного сжигания топлива и управления неорганизованной эмиссией, особенно метана (известного своей способностью удерживать тепло в атмосфере, в 25 раз превышающей соответствующую способность диоксида углерода). Исходя из этого, LCAF станут коммерчески доступными с резким ростом производства задолго до 2030 года, что не только обеспечит краткосрочный путь к сокращению эмиссии парниковых газов (ПГ) от авиационного топлива, но и будет предшествовать выходу на рынок увеличивающихся объемов SAF, которые необходимо смешивать с обычным реактивным топливом.

3.4 ИКАО и государствам-членам принадлежит ключевая роль в гармонизации нормативных рамок для поддержки и упрощения процессов, необходимых авиаперевозчикам для заявления об экологических преимуществах/характеристиках, а также в создании глобальной кооперативной структуры для:

- взаимного признания сертификатов SAF/LCAF между CORSIA и региональными/национальными системами сертификации для снижения барьеров и ускорения внедрения и использования CEF в коммерческих масштабах;
- принятия/разработки надежного и гармонизированного реестра SAF для упрощения механизма отчетности по заявлениям об экологических характеристиках CEF;
- недопущения фрагментированного набора мандатов на использование SAF, которые могли бы возложить неоправданное финансовое бремя на авиационную отрасль, подрывая инвестиции в ускорение производства SAF и LCAF.

3.5 Государство Катар подтверждает свою твердую приверженность дальнейшему сотрудничеству в области SAF/LCAF и признает значительный объем работы и усилий по поддержке использования SAF/LCAF в коммерческих масштабах, предпринятых ИКАО, государствами-членами и различными группами экспертов, в частности Рабочей группой 5 (RG5) CAEP и Группой по оценке систем сертификации устойчивости (SCSEG).

— КОНЕЦ —