



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. РОЛЬ ИКАО В ГАРМОНИЗАЦИИ CORSIA ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе подчеркивается наличие нормативной неопределенности в рамках Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в контексте организационных преобразований эксплуатантов воздушных судов, таких как слияния и поглощения.

В частности, отсутствует ясность в отношении базовых уровней эмиссии для слияний, включающих действующих и новых участников, а также для разъединений или корпоративных разделений в контексте авиакомпаний, ранее действовавших в рамках единой корпоративной структуры. Эта неопределенность создает риск непоследовательного применения обязательств по компенсации выбросов между государствами, начиная с 2033 года. В связи с этим Индия предлагает ряд рекомендаций для повышения прозрачности и нормативной определенности.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) дать указание Совету подготовить детальные руководящие указания, охватывающие учет эмиссии в сценариях, связанных со слияниями, разъединениями или разделениями и поглощениями, как предложено в разделе 4 настоящего документа;
- b) поручить ИКАО организовать специализированные учебные занятия и практикумы, посвященные учету эмиссии в ходе слияний, разъединений или разделений. Эти программы должны быть доступны для всех государств и иметь дополнительные механизмы поддержки для развивающихся стран;
- c) поручить ИКАО обновить комплекты средств для внедрения и инструктивные документы в целях обеспечения национальных полномочных органов и эксплуатантов согласованными поэтапными процедурами;
- d) рекомендовать государствам-членам делиться анонимизированными примерами из практики и решениями проблем внедрения, связанных с корпоративными преобразованиями в рамках CORSIA.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация является экологически устойчивой"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 16 "Охрана окружающей среды" A41-22 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2016 году Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО) приняла Резолюцию A39-3, в которой было постановлено внедрить глобальную систему рыночных мер (РМ), направленную на решение проблемы выбросов углерода международной авиацией. Эта рамочная основа включает Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в качестве одного из основных инструментов наряду с другими мерами, такими как совершенствование авиационных технологий, оптимизация эксплуатационной эффективности и внедрение устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF). Вместе эти инициативы способствуют достижению глобальных желательных целей ИКАО в области охраны окружающей среды.

1.2 Пункт 17 резолюции A41-22 Ассамблеи ИКАО подтверждает приверженность Организации повышению эффективности CORSIA. В нем подчеркивается необходимость рассмотрения вопросов совершенствования системы в соответствии с целями Парижского соглашения, особенно его долгосрочными целями по декарбонизации. Кроме того, в нем предлагается проводить периодическое обновление структуры системы для содействия более эффективному внедрению, уменьшению нарушений рыночного равновесия и отражению развивающейся передовой практики, особенно в отношении требований к мониторингу, отчетности и верификации (MRV).

1.3 ИКАО продолжает поощрять улучшения в структурных элементах CORSIA для обеспечения единообразия, прозрачности и адаптируемости среди участвующих государств. Эти улучшения имеют решающее значение для гармонизации внедрения в глобальном масштабе и для обеспечения того, чтобы система оставалась чувствительной к возникающим рискам и инновационным мерам уменьшения эмиссии. Последовательные нормативные рамки укрепляют способность международного сообщества коллективно реагировать на экологические проблемы.

1.4 Посредством резолюции A41-22 ИКАО также настоятельно призывает государства-члены придерживаться принципов, способствующих равноправному участию в CORSIA. Это предполагает включение гарантийных мер, позволяющих всем государствам осуществлять устойчивое участие, с особым акцентом на учет интересов и потенциала развивающихся стран, тем самым обеспечивая более инклюзивный и сбалансированный глобальный подход.

1.5 Рабочая группа 4 (WG4) Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) играет ключевую техническую роль в поддержке CORSIA, поддерживая и обновляя ее стандарты, инструменты и процедуры. Однако объем и приоритеты работы WG4 определяются CAEP, который получает стратегические указания и политические ориентиры от Совета ИКАО. Это гарантирует, что любые новые задачи, возложенные на WG4, соответствуют

более широким экологическим целям ИКАО и обязательствам международной авиации по декарбонизации.

1.6 В настоящем документе определяется насущная потребность в дополнительных руководящих указаниях процедурного характера в рамках CORSIA, особенно в отношении обращения со сложными организационными изменениями, такими как слияния, разъединения, разделения и поглощения. Усиление гарантийных мер для таких сценариев необходимо для поддержания прозрачности и последовательности в учете эмиссии и обязательствах по компенсации.

2. ВНЕДРЕНИЕ CORSIA В ОТНОШЕНИИ "ЭЙР ИНДИЯ " ПОСЛЕ СЛИЯНИЯ С "ВИСТАРА"

2.1 Авиакомпания "Эйр Индия" подпадает под требования по соблюдению CORSIA с 2019 года. В отличие от нее авиакомпания "Вистара" получила статус "нового участника" в рамках CORSIA после превышения порогового значения в 10 000 тонн международной эмиссии CO₂ в том же году.

2.2 12 ноября 2024 года Группа "Эйр Индия" завершила операционную и юридическую интеграцию авиакомпаний "Эйр Индия" и "Вистара", создав тем самым единого перевозчика с полным циклом обслуживания. Эта веха представляет собой ключевой момент в процессе организационной трансформации "Эйр Индия" после приватизации. Примечательно, что эта консолидация произошла вскоре после слияния двух дочерних бюджетных перевозчиков Группы – "Эйр Индия Экспресс" и "Эй-Ай-Экс Коннект" (ранее известного как "Эйр Эйжа Индия"), – которое было завершено 1 октября 2024 года.

2.3 В переходный период "Вистара" самостоятельно отчитывалась о своей международной эмиссии CO₂ в рамках CORSIA до ноября 2024 года. После слияния "Эйр Индия" взяла на себя ответственность за отчетность по совокупной эмиссии за последние два месяца года в рамках единой эксплуатационной структуры. Данный сценарий подчеркивает операционные сложности отслеживания эмиссии в периоды структурных преобразований.

3. НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ В РАСЧЕТЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО КОМПЕНСАЦИИ ВЫБРОСОВ ПОСЛЕ СЛИЯНИЯ, РАЗЪЕДИНЕНИЯ ИЛИ РАЗДЕЛЕНИЯ

3.1 Руководство, касающееся расчета обязательств по компенсации выбросов в контексте организационной реструктуризации, такой как слияния, разъединения, поглощения или разделения, кратко изложено в п. 2.2.2.9 тома IV Приложения 16 ИКАО и более подробно раскрыто в п. 4.3.2 Технического руководства ИКАО по окружающей среде (ETM) (Дос 9501).

3.2 ЕТМ ИКАО (Дос 9501) гласит, что "когда имеет место полная смена владельца эксплуатанта самолетов или полное слияние двух или нескольких эксплуатантов самолетов, исходный уровень эмиссии CO₂ в период 2019–2020 гг. для такого нового эксплуатанта самолетов должен составлять сумму исходных уровней эмиссии CO₂ в период 2019–2020 гг., которые были отнесены к сменившим владельца или объединившимся предприятиям".

3.3 Пробелы в случае смешанных участников, разъединений или корпоративных разделений. Несмотря на предоставленные руководящие указания по полным слияниям или поглощениям, существует очевидный недостаток ясности в отношении:

- установления базовых уровней эмиссии для ситуаций, связанных со слиянием существующего участника CORSIA и нового участника;

- порядка обращения с эксплуатантами воздушных судов, которые ранее функционировали в рамках структуры "материнская компания – дочерняя компания", но впоследствии подверглись разъединению или корпоративному разделению.

3.4 Отсутствие всеобъемлющих инструкций для решения таких сложных ситуаций может привести к несогласованности и неопределенности среди государств в отношении расчета обязательств по компенсации выбросов, особенно в связи с тем, что на них влияют индивидуальные коэффициенты роста, начиная с 2033 года. Без четко определенных правил различные толкования могут подорвать единообразное применение системы.

4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ИНДИИ

4.1 Разработка всеобъемлющих руководящих указаний для государств в отношении организационной реструктуризации эксплуатантов воздушных судов в контексте соблюдения требований CORSIA

4.1.1 ИКАО следует уделить приоритетное внимание разработке детальных руководящих указаний, касающихся расчета обязательств по компенсации выбросов в контексте организационной реструктуризации. Конкретные положения должны охватывать:

- слияния с участием как действующих, так и новых эксплуатантов – участников CORSIA;
- разъединения или корпоративные разделения, в результате которых операционная деятельность, ранее отражавшаяся в рамках единой корпоративной структуры, делится между двумя или более субъектами;
- разъяснения относительно пересчета базовых уровней эмиссии для слившихся или реструктуризированных эксплуатантов с учетом их индивидуальных траекторий роста эмиссии.

4.1.2 Такие руководящие указания повысят прозрачность, сократят расхождения во внедрении между государствами и помогут сохранить экологическую целостность системы.

4.2 Включение механизмов гарантий

4.2.1 Рекомендуется, чтобы ИКАО рассмотрела возможность интеграции гибких механизмов гарантий в структуру CORSIA для учета непредвиденных операционных переходных процессов, таких как слияния, разъединения, поглощения, реструктуризация, разделения или прекращение операционной деятельности. Эти механизмы должны:

- обеспечивать непрерывное соблюдение требований посредством переходных процедур учета;
- предотвращать непреднамеренное штрафование или дублирование обязательств эксплуатантов, подвергающихся структурным изменениям;
- гарантировать постоянное вовлечение и равноправное участие эксплуатантов, особенно из развивающихся стран.

4.3 Усиление наращивания потенциала и обмена передовой практикой

4.3.1 ИКАО следует содействовать проведению практикумов по наращиванию потенциала и техническому обмену между государствами-членами и эксплуатантами для обмена передовой практикой управления отчетностью по эмиссии в условиях слияний, разъединений, поглощений и

разделений. Более активный обмен знаниями может упростить соблюдение требований и обеспечить единообразное толкование и применение положений CORSIA в глобальном масштабе.

— КОНЕЦ —