



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)

МНЕНИЯ АВТОРОВ ОТНОСИТЕЛЬНО ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ И В БУДУЩЕМ

(Представлено Арабской организацией гражданской авиации от имени
21 арабского государства¹)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлены мнения государств – членов Арабской организации гражданской авиации (АКАО) относительно внедрения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в настоящее время и в будущем, подтверждающие ее значимость в качестве единственной глобальной рыночной меры (РМ), направленной на сокращение эмиссии CO₂ международной авиации. В нем отмечается активное участие региона в экспериментальном и первом этапах внедрения CORSIA, его вклад в работу органов по охране окружающей среды Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также усилия по созданию национальной нормативной базы и технического потенциала.

В рабочем документе выражается обеспокоенность в связи с появлением односторонних или региональных РМ и предложений по налогообложению международной авиации вне рамок ИКАО, что сопряжено с фрагментацией регулирования, двойным учетом отвечающих критериям единиц эмиссии и увеличением нагрузки на авиаперевозчиков. В нем подчеркивается необходимость обеспечения стабильного предложения высококачественных единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, и содержится призыв к ускоренной выдаче разрешительных писем и внесению соответствующих корректировок.

Кроме того, авторы данного рабочего документа выражают большую обеспокоенность по поводу любых обязательств, выходящих за рамки установленной сферы применимости CORSIA, в частности предложений по введению налогов на авиационный сектор для финансирования проектов по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним в рамках РКИК ООН. Они также выражают обеспокоенность в связи с участвовавшими призывами к введению глобального авиационного углеродного сбора или схемы налогообложения в пользу финансовых инициатив и механизмов финансирования для борьбы с изменением климата и формирующимися в этой связи коалициями. Такие меры выходят за согласованные ИКАО рамки и сферу охвата ее конвенции, сопряжены с риском фрагментации нормативной базы, увеличивают экономическое

¹ Алжир, Бахрейн, Джибути, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Коморские Острова, Кувейт, Ливан, Ливия, Мавритания, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сирийская Арабская Республика, Сомали, Судан, Тунис.

бремя для отрасли, особенно на этом критическом этапе внедрения CORSIA, и подрывают глобальный консенсус, необходимый для эффективного сокращения авиационной эмиссии.

Чтобы обеспечить эффективное внедрение, авторы документа выступают за активизацию наращивания потенциала, проведение регулярных обзоров CORSIA и укрепление международного сотрудничества. В нем предлагаются действия, направленные на подтверждение центральной роли CORSIA и решение проблем, связанных с предложением, а также поощряется увязка с целями ИКАО. Рекомендуются новый курс действий по мониторингу меняющейся нормативной базы и активному привлечению государств к поддержке гармонизированного внедрения в рамках ИКАО, что позволит CORSIA оставаться единым и эффективным механизмом сокращения эмиссии международной авиации.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание настоящего рабочего документа;
- b) подтвердить, что CORSIA является и будет впредь оставаться единственной глобальной рыночной мерой, созданной для сокращения эмиссии CO₂ международной авиации, – не только посредством предоставления единого механизма компенсации, но и путем обеспечения глобальной стандартизированной системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV). Такой единый подход крайне важен для того, чтобы предотвратить появление односторонних или региональных РМ и гарантировать, чтобы эмиссия международной авиации измерялась и учитывалась только один раз;
- c) признать серьезную обеспокоенность в связи с любыми обязательствами, выходящими за сферу применимости CORSIA, особенно теми, которые связаны с предложением о введении налогов на международный авиационный сектор для финансирования проектов по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним в рамках РКИК ООН, а также с призывами к введению глобального авиационного углеродного сбора или схемы налогообложения в пользу финансовых инициатив и/или механизмов финансирования для борьбы с изменением климата;
- d) настоятельно призвать государства-члены ускорить выдачу соответствующими национальными органами разрешительных писем (LoA), а также ввод в действие соответствующих корректировок утвержденных единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, для обеспечения надлежащего предложения эмиссионных кредитов;
- e) настоятельно призвать ИКАО продолжать оказывать содействие в наращивании потенциала и предоставлять техническую помощь с учетом потребностей различных регионов и государств – членов ИКАО, а также требований к готовности, с тем чтобы обеспечить эффективное внедрение и избежать чрезмерного регулирования; при этом следует расширить масштабы программы наращивания потенциала, особенно для развивающихся государств. Это может включать техническую помощь в области мониторинга, отчетности и верификации (MRV), учета эмиссии и разработки нормативных актов, предоставляемую по линии программы по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для CORSIA (ACT-CORSIA).

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация экологически устойчива"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, упомянутые в настоящем документе, будут осуществляться за счет бюджета Регулярной программы ИКАО на 2026–2028 гг. и/или внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Дос 10184 "Действующие резолюции Ассамблеи" (по состоянию на 7 октября 2022 года) Резолюция A41-22 Ассамблеи ИКАО

1. ВВЕДЕНИЕ: ВКЛАД ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ АКАО В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

1.1 Авторы настоящего рабочего документа приветствуют ведущую роль и приверженность, продемонстрированные авиационным сектором в сокращении эмиссии CO₂ и борьбе с изменением климата. С момента принятия на 39-й Ассамблее в 2016 году исторического соглашения о первой в своем роде глобальной рыночной мере участие государств – членов Международной организации гражданской авиации, международных авиаперевозчиков и соответствующих заинтересованных сторон было чрезвычайно активным.

1.2 В соответствии с обязательством государств – членов ИКАО государства – члены Арабской организации гражданской авиации (АКАО) наметили траекторию эффективного сотрудничества в целях решения проблемы воздействия международной авиации на окружающую среду. Государства – члены АКАО играли активную роль в международном сотрудничестве в целях достижения консенсуса относительно того, что Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) является единственной глобальной рыночной мерой.

1.3 Регион АКАО продемонстрировал эффективное участие в работе комитетов по охране окружающей среды ИКАО, в том числе на руководящих позициях; пять государств – членов АКАО (Египет, Катар, Объединенные Арабские Эмираты, Оман и Саудовская Аравия) также вносят вклад в работу Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в качестве членов, а Египет и Объединенные Арабские Эмираты выполняли функции заместителя председателя САЕР в двух циклах подряд — предыдущем и текущем, наряду с АКАО в качестве наблюдателя САЕР, с тем чтобы провести анализ в поддержку процессов выработки рекомендаций САЕР. Кроме того, Катар, Объединенные Арабские Эмираты и Саудовская Аравия также вносят свой вклад в достижение целей ИКАО в рамках технического консультативного органа ИКАО (ТАВ), в котором Катар в текущем цикле выполняет функции заместителя председателя, а Саудовская Аравия являлась сопредседателем целевой группы САЕР по долгосрочной желательной цели (LTAG-TG). Катар также является государством-донором в рамках программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для CORSIA (АСТ-CORSIA), а представитель Объединенных Арабских Эмиратов в Совете был избран заместителем председателя Комитета по климату и окружающей среде (СЕС) Совета ИКАО.

1.4 Семь государств – членов АКАО (Ирак, Катар, Коморские Острова, Мавритания, Объединенные Арабские Эмираты, Оман и Саудовская Аравия) добровольно приняли участие в экспериментальном этапе (2021–2023) и/или первом этапе (2024–2026) внедрения CORSIA.

1.5 Согласно документу ИКАО "CORSIA. Отнесение эксплуатанта самолетов к государству" шестнадцать государств – членов АКАО представили свой список эксплуатантов самолетов, относящихся к их соответствующим государствам, для осуществления CORSIA в 2025 году. Более того, основные эксплуатанты самолетов успешно выполнили требования в отношении мониторинга, отчетности и верификации (MRV).

1.6 Большинство государств – членов АКАО приняли значительные меры по поддержке эффективного внедрения CORSIA, включая разработку национальной нормативной базы, проведение мероприятий в рамках MRV и организацию технических семинаров. Кроме того, АКАО продолжает содействовать гармонизированному региональному внедрению и обмену знаниями в соответствии с инструктивным материалом ИКАО.

2. ЕДИНСТВЕННАЯ ГЛОБАЛЬНАЯ РЫНОЧНАЯ МЕРА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ

2.1 Важно подчеркнуть, что CORSIA является единственной согласованной на глобальном уровне рыночной мерой, специально разработанной для сокращения эмиссии CO₂ международной гражданской авиации.

2.2 Любые региональные или односторонние рыночные меры (PM) могут подрывать глобальные усилия, приведя к фрагментации, риску двойного учета отвечающих критериям единиц эмиссии и ослаблению последовательного и эффективного внедрения стандартизированного механизма мониторинга, отчетности и верификации (MRV) и компенсации CORSIA.

2.3 Со времени проведения 39-й Ассамблеи во внедрении CORSIA, включая принятие SARPS, процессы MRV и компенсации, отчетность об эмиссии и техническую помощь, был достигнут значительный прогресс. Однако целостности CORSIA угрожают разрозненные рыночные меры, которые увеличивают финансовую, административную и операционную нагрузку на эксплуатантов, ставя под угрозу согласованные глобальные рамки и препятствуя прогрессу в достижении долгосрочной желательной цели, которая заключается в нулевом уровне авиационной эмиссии.

2.4 Кроме того, авторы выражают большую обеспокоенность по поводу любых обязательств, выходящих за рамки установленной сферы применимости CORSIA, в частности предложений по введению налогов на авиационный сектор для финансирования проектов по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним в контексте Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). Они также выражают обеспокоенность в связи с участвовавшими призывами к введению глобального авиационного углеродного сбора или схемы налогообложения в пользу финансовых инициатив и механизмов финансирования для борьбы с изменением климата и формирующимися в этой связи коалициями. Такие меры выходят за согласованные ИКАО рамки и сферу охвата ее конвенции, сопряжены с риском фрагментации нормативной базы, увеличивают экономическое бремя для отрасли, особенно на этом критическом этапе внедрения CORSIA, и подрывают глобальный консенсус, необходимый для эффективного сокращения авиационной эмиссии.

3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОТВЕЧАЮЩИХ КРИТЕРИЯМ CORSIA ЕДИНИЦ ЭМИССИИ ДЛЯ СОБЛЮДЕНИЯ УСЛОВИЙ CORSIA

3.1 Высококачественные и поддающиеся проверке единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, играют важнейшую роль в достижении целей CORSIA по сокращению выбросов CO₂, предоставляя авиакомпаниям надежные средства компенсации, которые обеспечивают реальные и измеримые экологические преимущества.

3.2 В настоящее время на рынке наблюдается значительный дефицит единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, что создает разрыв между спросом и предложением, в результате чего под угрозу ставится способность эксплуатантов выполнять обязательства по компенсации и возникает риск волатильности цен и роста финансового бремени. Для решения данной проблемы необходимо ускорить выдачу и утверждение разрешительных писем (LoA) и применение соответствующих корректировок, а также учесть эти трудности в предстоящем периодическом обзоре CORSIA. Для стабилизации рынка, управления волатильностью цен, сохранения гибкости закупок для авиаперевозчиков и поддержки эффективного и устойчивого внедрения CORSIA крайне необходим скоординированный подход.

4. ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ CORSIA

4.1 Для обеспечения успешного внедрения CORSIA и достижения других климатических целей важнейшую роль играет наращивание потенциала, особенно развивающихся государств, посредством специальной подготовки в области MRV, отслеживания эмиссии и разработки нормативной базы в рамках программы ACT-CORSIA.

4.2 В соответствии с резолюцией A41-22 Ассамблеи, чтобы CORSIA могла адаптироваться к меняющимся обстоятельствам, повышать эффективность внедрения и сохранять свою актуальность, она должна подлежать регулярным, прозрачным и всесторонним обзорам. В этих обзорах следует учитывать последствия внешних изменений в нормативной базе и предлагать корректировки для обеспечения целостности системы.

4.3 Для достижения консенсуса в отношении будущего направления политики по борьбе с воздействием авиации на климат необходимо содействовать укреплению глобального диалога и сотрудничества между государствами, заинтересованными сторонами из отрасли и международными организациями с помощью таких платформ, как ACT-CORSIA, и других площадок. В частности, необходимо созывать экспертные группы, семинары и форумы для обмена передовым опытом и согласования усилий.

— КОНЕЦ —