

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40АЯ СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

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

**МНЕНИЕ ИАТА О CORSA MRV И ЕДИНИЦАХ ЭМИССИИ**

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

ИАТА признает высокий уровень работы, проделанной Советом при содействии CAEP после 39-й Ассамблеи ИКАО. Мы считаем принципиально важным, что SARPS по MRV были приняты в качестве нового тома IV Приложения 16 к Чикагской конвенции. Это обеспечит необходимый уровень единообразия в нормативных актах, который требуется нашей отрасли и который признается как статьей 37 Чикагской конвенции, так и резолюцией A39-22 Ассамблеи ИКАО. Крайне важно, чтобы все государства – члены ИКАО соблюдали во всех отношениях Приложение 16, том IV, и чтобы их собственное внутреннее законодательство было полностью приведено в соответствие с SARPS. ИАТА также высоко оценивает важную работу, проделанную Советом в отношении критериев единиц эмиссии в соответствии с параграфом 20 резолюции A39-3 Ассамблеи ИКАО. Мы уверены, что критерии единиц эмиссии обеспечивают надежную основу для оценки компенсационных программ и типов проектов и что их применение обеспечит надлежащий баланс между обеспечением того, чтобы приемлемые единицы эмиссии повлекли подлинное сокращение эмиссии и доступ к рынкам.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- подтвердить важность минимизации рыночных искажений в связи с CORSA;
- призвать государства-члены принять необходимые меры для соблюдения и применения CORSA в соответствии с томом IV Приложения 16;
- обратить внимание на мнение ИАТА о том, что поддержание широкого доступа эксплуатантов воздушных судов к углеродному рынку имеет важное значение, как и обеспечение экологической целостности приемлемых единиц эмиссии;
- принять к сведению мнение ИАТА о том, что крайне важно, чтобы Совет ИКАО принял решение о приемлемых единицах эмиссии в рамках CORSA не позднее 2020 года.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Дос 10075, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года)

<sup>1</sup> Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.  
19-2115

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИАТА рассматривает CORSIA как важнейший элемент стратегии отрасли по смягчению ее воздействия на изменение климата.

1.2 ИАТА признает высокий уровень работы, проделанной Советом при содействии САЕР после 39-й Ассамблеи ИКАО. Мы понимаем, что процесс формирования глобального комплекса требует некоторых разумных компромиссов для достижения сбалансированного подхода. Поэтому мы полностью поддерживаем предлагаемый том IV Приложения 16, и предлагаемые элементы реализации.

1.3 Мы считаем принципиально важным, что SARPS по MRV были приняты в качестве нового тома IV Приложения 16 к Чикагской конвенции. Это обеспечит необходимый уровень единообразия в нормативных актах, который необходим нашей отрасли и который признается как статьей 37 Чикагской конвенции, так и резолюцией A39-22 Ассамблеи ИКАО.

## 2. МОНИТОРИНГ, ОТЧЕТНОСТЬ И ВЕРИФИКАЦИЯ ЭМИССИИ

2.1 В параграфе 20 резолюции A39-3 Ассамблеи ИКАО государства – члены ИКАО просили все государства-члены разработать в соответствии с SARPS по MRV необходимые механизмы для внедрения системы MRV с 1 января 2019 года.

2.2 Единообразие в реализации CORSIA является ключевым не только для предотвращения рыночных искажений, но и для сохранения экологической целостности CORSIA. Поскольку любое государство может стремиться применять требования, отличные от требований, установленных SARPS, мы считаем, что это может нарушить аккуратную структуру тома IV Приложения 16 и создать негативный прецедент, направленный против целостности схемы.

2.3 Отрасль обеспокоена тем, что установление различий с требованиями MRV приведет к искажениям на рынке и позволит некоторым эксплуатантам воспользоваться более мягкими требованиями, чем их конкуренты, подконтрольные другим государствам – членам ИКАО. Это особенно верно в отношении различий, которые затрагивают основополагающие элементы мониторинга топлива, такие как факторы эмиссии, методологии мониторинга топлива или сфера охвата отчетности.

2.4 Таким образом ИАТА предлагает Ассамблее подтвердить важность минимизации рыночных искажений в связи с CORSIA и решительно поддерживает формулировку параграфа 19 Приложения к A40-WP/059, который призывает государства-участников принять необходимые меры для соблюдения и применения CORSIA в соответствии со сроками, установленными в томе IV Приложения 16.

## 3. ЕДИНИЦЫ ЭМИССИИ

3.1 ИАТА также решительно поддерживает важную работу, проделанную Советом в отношении критериев единиц эмиссии в соответствии с параграфом 20 резолюции A39-3 Ассамблеи ИКАО.

3.2 Мы уверены, что критерии единиц эмиссии обеспечивают надежную основу для оценки компенсационных программ и типов проектов и что их применение обеспечит

надлежащий баланс между обеспечением того, чтобы приемлемые единицы эмиссии повлекли подлинное сокращение эмиссии и доступ к рынкам.

3.3 В соответствии с параграфом 20 резолюции A39-3 Ассамблеи ИКАО принципиально важно, что Совет остается единственным органом, который решает, какие единицы эмиссии могут использоваться для CORSIA, и что эксплуатанты самолетов могут использовать любые единицы эмиссии, утвержденные Советом. Очень важно обеспечить, чтобы все эксплуатанты самолетов могли использовать одни и те же единицы эмиссии для соблюдения CORSIA и, таким образом, создавать равные условия. Если бы эксплуатантам было разрешено использовать различные единицы для соблюдения требований в зависимости от того, какому органу они подчиняются, это неизбежно привело бы к значительным искажениям на рынке. Такая ситуация могла бы возникнуть, если бы государство – член ИКАО разрешило единицы, которые не являются приемлемыми единицами эмиссии CORSIA, а также если бы государство наложило ограничения на использование определенных приемлемых единиц эмиссии CORSIA.

3.4 Важно также обеспечить, чтобы критерии и их применение по-прежнему обуславливались целями обеспечения экологической целостности единиц выбросов. Любые другие критерии, разработанные для ограничения количества единиц, имеющихся в распоряжении эксплуатантов воздушных судов, противоречили бы резолюциям A39-2 и A39-3 Ассамблеи, в которых предусматривается, что рыночные меры должны быть эффективными с точки зрения затрат и не должны налагать неадекватного экономического бремени на международную авиацию.

3.5 ИАТА также поддерживает подход, рекомендованный для устранения риска двойного учета, а именно то, что риск двойного учета рассматривается на том уровне, на котором он будет иметь место. Любое потенциальное двойное использование эксплуатантом воздушного судна должно быть рассмотрено посредством проверки отчета о погашении единиц эмиссии, в то время как другие случаи двойного учета рассматриваются посредством критерия единиц эмиссии, требующего, чтобы программы имели меры, чтобы избежать двойного учета. Хотя это выходит за рамки компетенции ИКАО, мы хотели бы подчеркнуть тот факт, что ИАТА считает крайне важным, чтобы вопрос о двойном истребовании – когда страна, принимающая программы единиц эмиссии, принимает сокращения, связанные с единицами, используемыми для CORSIA, в счет своих собственных обязательств по смягчению последствий – решался энергичным и эффективным образом в контексте Рамочной Конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата. Строгие правила двойного истребования позволяют эксплуатантам самолетов быть уверенными в том, что используемая ими единица эмиссии не будет востребована другой стороной и что их экологическая целостность сохранится.

3.6 Для обеспечения достаточного объема приемлемых единиц эмиссии крайне важно, чтобы эксплуатанты самолетов имели доступ к широкому спектру единиц из существующих компенсационных программ и проектов, которые отвечают критериям приемлемости ИКАО. Не менее важно, чтобы углеродные рынки были проинформированы о критериях приемлемости ИКАО в течение достаточного времени для адаптации их поведения на рынке с учетом критериев приемлемости, когда это необходимо. Сроки разработки новых проектов и выпуска единиц эмиссии с момента первоначального инвестирования и развертывания проекта до сертификации являются значительными. Кроме того, для финансирования и разработки новых проектов или для продолжения поддержания существующих проектов, их разработчики должны иметь уверенность в критериях приемлемости и четкие гарантии того, что спрос будет существовать. Поэтому отрасль приветствует усилия Совета по введению в действие технического консультативного органа и подчеркивает, что решение о приемлемых единицах эмиссии должно быть принято не позднее 2020 года.