



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ – 41-Я СЕССИЯ**

**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата**

**УСПЕШНОЕ УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ НУЖДАЕТСЯ  
В СПРАВЕДЛИВОМ ПЕРЕХОДЕ К БЕЗУГЛЕРОДНОМУ БУДУЩЕМУ**

(Представлено Международной федерацией транспортников (МФТ))

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Этот рабочий документ показывает, что эффективный и успешный процесс зеленого транзита глобальной авиации должен обеспечить справедливый переход. Декарбонизация авиационной отрасли должна быть обеспечена социально ответственным путем, учитывающим интересы регионов и трудящихся. Ключевым моментом для обеспечения справедливого перехода является качественный социальный диалог между сильными социальными партнерами. Социальные партнеры и соответствующие ведомства должны выработать секторальные планы действий с привлечением гражданского общества. Важное значение для того, чтобы переход был жизнеспособным и социально приемлемым, должны стать права на информацию и консультации, ожидание изменений и соответствующее планирование с участием социальных партнеров и властей на национальном уровне.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) укрепить усилия по долгосрочному устойчивому развитию и декарбонизации глобальной авиационной отрасли, сделав "справедливый переход", "справедливую трансформацию" и "социальную устойчивость" их составными частями;
- б) рассмотреть возможность создания комитетов справедливого перехода, объединяющих все заинтересованные стороны в гражданской авиации на национальном уровне;
- с) предложить ИКАО изучить роль и деятельность недавно начавшей работу Целевой группы по справедливому переходу в морской отрасли с целью создания подобного органа для глобальной авиационной отрасли.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ относится к стратегической цели "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А40-18, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата</i> Международная организация труда (МОТ), <i>Руководство по справедливому переходу к экологически устойчивой экономике и обществу для всех</i> Тулузская декларация о будущем устойчивом развитии и декарбонизации авиации (Тулузская декларация) Парижское соглашение, РКИК ООН Венская конвенция о праве международных договоров

<sup>1</sup> Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МФТ.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Устойчивое развитие является чрезвычайно важной концепцией в двадцать первом веке, а также главной заботой тех, кто принимает решения в области развития транспортной инфраструктуры. Поэтому не удивительно, что устойчивое развитие является одним из общих исходных положений для взаимодействия между всеми заинтересованными сторонами в глобальной авиационной отрасли.

1.2 На протяжении нескольких последних десятилетий имел место ряд различных инициатив на национальном, региональном и глобальном уровнях, направленных на достижение устойчивого развития авиационной отрасли.

1.3 Эти усилия включают в себя много национальных инициатив для уменьшения углеродосодержащих выбросов при внутренних и международных полетах. Например, на региональном уровне, система ЕС по торговле квотами на выбросы (ETS) затрагивает полеты внутри ЕС, в то время как схема ИКАО по компенсации и сокращению выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) затрагивает международные воздушные перевозки.

1.4 Авиационная отрасль также принимает меры по декарбонизации, в частности через отраслевые ассоциации, включая Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА) и Международный совет аэропортов (АСИ). Более того, Оперативная группа по воздушному транспорту (АТАГ) была создана экспертами авиационной отрасли для совместной работы над вопросами устойчивого развития отрасли в 1990 году.

1.5 Некоторые другие основные международные события также способствовали увеличению роли устойчивого развития. Парижское соглашение по изменению климата, принятое Рамочной конвенцией ООН по изменению климата, поддерживает идею трансформации мобильности мира в предстоящие десятилетия. Парижское соглашение создало условия для развития транспортной отрасли дорожной карты в направлении углеродной нейтральности.

1.6 Недавно, 4 февраля 2022 года, во время саммита ЕС по авиации под французским президентством Совета ЕС, была принята Тулузская декларация о будущем устойчивом развитии и декарбонизации авиации.<sup>2</sup>

1.7 Европейская комиссия, 27 государств – членов ЕС, и 11 других государств – членов Европейской конференции по гражданской авиации (Албания, Грузия, Исландия, Молдавия, Монако, Северная Македония, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Швейцария и Великобритания) подтвердили свою поддержку цели достижения углеродной нейтральности в авиационной отрасли к 2050 году.

1.8 Около 150 компаний и ключевых заинтересованных сторон, в том числе Европейский профсоюз IndustryAll и Европейское отделение МФТ, Европейская федерация транспортников (ЕФТ), также поддержали это обязательство. Декларация приглашает другие страны и международные организации присоединиться к декларации, участвовать в создании секторальных дорожных карт и сотрудничать в создании устойчивой и безуглеродной внутренней гражданской авиации.

---

<sup>2</sup> Тулузская декларация о будущем устойчивом развитии и декарбонизации авиации, принятая на саммите ЕС по авиации: [EN/FR](#)

## 2. СОЦИАЛЬНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ

2.1 Одним из достоинств Тулузской декларации, которая в беспрецедентном масштабе объединила общественность и частных заинтересованных лиц, является то, что она утверждает глобальную перспективу. Это соответствует заявлениям в мировой прессе, в которых утверждается, что устойчивое развитие базируется на трех опорных точках: окружающая среда, экономика и общество. Каждое из этих измерений объединено с двумя другими.

2.2 Состояние переплетения подразумевает, что устойчивое развитие может быть достигнуто только тогда, когда развитие каждой опорной точки происходит комплексно в соответствии с другими.

2.3 Например, статья восемь Декларации подчеркивает "важность содействия также социальной устойчивости воздушных перевозок и в то же время рассмотрения их с точки зрения устойчивости окружающей среды и экономической устойчивости авиационных перевозок".

2.4 Одновременно с тем, что подчеркнуто выше, подписанты заявляют следующее:

"А. Стремление обеспечить устойчивость окружающей среды, социальную и экономическую устойчивость, включая взаимосвязанность в Европе и во всем мире.

(...)

Д. Подтверждение социального измерения перехода к устойчивому развитию авиации и важности содействия социальной устойчивости и справедливому переходу<sup>3</sup>, в том числе путем осуществления адекватного социального диалога, проводимого на всех этапах, а также переподготовки и повышения квалификации работников."

## 3. ПРАВОВАЯ ОСНОВА

3.1 Основные положения справедливого перехода уже хорошо укоренились в международном законе о правах человека.

3.2 Справедливый переход однозначно отражен в преамбуле констатирующей части вышеупомянутого Парижского соглашения. Однако, как говорится в Венской конвенции о праве международных договоров, преамбула является составной частью текста договора и исключительно важна для его интерпретации, так как она кратко выражает контекст, а также цель и смысл договора.

3.3 В то время, как преамбула договора не может создать право сама по себе, соответствие изложения для интерпретации Парижского соглашения является незыблемым. Государства, осуществляющие ратификацию, должны соблюдать условия своих обязательств в отношении прав человека при осуществлении своих обязательств по смягчению климатической ситуации в соответствии с Соглашением.

3.4 Содержание концепции справедливого перехода было выработано конституентами МОТ в 2015 году, которые единодушно приняли *Руководство по справедливому переходу к экологически устойчивой экономике и обществам для всех*. В Руководстве указаны главные области политики в отношении устойчивости окружающей среды, экономической и социальной устойчивости,

---

<sup>3</sup> Об основных положениях "справедливого перехода" можно узнать на веб-сайте МОТ: [https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs/WCMS\\_824102/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/topics/green-jobs/WCMS_824102/lang--en/index.htm)

включающие в себя макроэкономическую политику, основные права трудящихся, гигиену труда и безопасность на производстве, социальную защиту и другие области. Там, где это уместно, право на справедливый переход должно содержать обязательства государства, в том числе обеспечение необходимыми ресурсами, для того, чтобы эти области политики затрагивались комплексно.

3.5 В октябре 2021 года на 48-й сессии Совета по правам человека была принята резолюция о признании и применении права человека на чистую, безопасную, здоровую и устойчивую окружающую среду. Для своей реализации, право на справедливый переход должно быть частью согласованной задачи, как необходимая гарантия для трудящихся и сообществ.

#### **4. ПЕРВАЯ И ВДОХНОВЛЯЮЩАЯ ИНИЦИАТИВА МОРСКОЙ ОТРАСЛИ**

4.1 МФТ считает, что глобальная авиационная отрасль может последовать первым инициативным шагам, предпринятым морской отраслью.

4.2 На заседании КС26 была создана Целевая группа по справедливому переходу в морской отрасли. Целевая группа объединяет Международную палату судоходства (ICS), МФТ, Глобальный договор ООН, МОТ и Международную морскую организацию (ИМО).

4.3 Все эти организации, образующие Целевую группу, согласились, что создание справедливого перехода должно лежать в основе их работы. Работа целевой группы основана на принципе, согласно которому справедливым считается переход, обеспечивающий безопасность и здоровье морской рабочей силы, и защиту ее средств к существованию.

#### **5. ВЫВОД**

5.1 МФТ, ГФП IndustryALL<sup>4</sup> и Европейский профсоюз IndustryAll считают, что эффективный и успешный процесс зеленого перехода должны обеспечить справедливый переход. Другими словами, декарбонизация авиационной отрасли должна быть обеспечена социально ответственным путем, не оставляющим в стороне интересы ни одного региона или трудящихся.

5.2 Ключевым моментом для обеспечения успешного перехода является качественный социальный диалог между сильными социальными партнерами. Социальные партнеры и соответствующие ведомства должны выработать секторальные планы действий с привлечением гражданского общества, где это необходимо. Жизненно важное значение для того, чтобы переход был жизнеспособным и социально приемлемым, должны стать права на информацию и консультации, ожидание изменений и соответствующее планирование с участием социальных партнеров и соответствующих ведомств.

5.3 Переход глобальной авиационной отрасли к нейтральности должен быть достигнут справедливым образом, путем обеспечения осмысленного и всеохватывающего социального диалога на всех этапах и уровнях между всеми вовлеченными группами, включая работников авиационной и аэрокосмической отраслей<sup>5</sup>. Это также требует проведения фланкирующих политик,

---

<sup>4</sup> [IndustryALL Global Union](https://www.industryall.org/) представляет 50 миллионов трудящихся в 140 странах в области горнодобывающей, энергетической и обрабатывающей промышленности, включая авиакосмическую отрасль.

<sup>5</sup> Решающее значение для обеспечения ориентированного на действие и эффективного решения будет иметь использование ресурсов и экспертных оценок МОТ: <https://www.ilo.org/ifpdial/areas-of-work/social-dialogue/lang-en/index.htm>%20%20a

включающих повышение квалификации, переподготовку и новые меры по выработке зеленых навыков, и выделение адекватных ресурсов для поддержки зеленого перехода социально ответственным способом.

5.4 Такой подход также обеспечит, что зеленый переход не нанесет ущерба или будет противоречить Повестке для Программы устойчивого развития, принятой ООН в 2015 году<sup>6</sup>.

## 6. ДЕЙСТВИЕ

6.1 Этот рабочий документ предлагает Ассамблее:

- a) укрепить усилия по долгосрочному устойчивому развитию и декарбонизации глобальной авиационной отрасли, сделав "справедливый переход", "справедливую трансформацию" и "социальную устойчивость" их составными частями;
- b) рассмотреть возможность создания комитетов справедливого перехода, объединяющих все заинтересованные стороны в гражданской авиации на национальном уровне;
- c) предложить ИКАО изучить роль и деятельность недавно начавшей работу Целевой группы по справедливому переходу в морской отрасли с целью создания подобного органа для глобальной авиационной отрасли.

— КОНЕЦ —

---

<sup>6</sup> Устойчивое развитие авиации косвенно отражено в Целях устойчивого развития (ЦУР): ЦУР1, ЦУР2, ЦУР3, ЦУР4, ЦУР9, ЦУР10 и ЦУР13.