



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ**

**ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 43 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией**

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ВНЕСЕНИИ В КОНВЕНЦИЮ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПОПРАВКИ, КАСАЮЩЕЙСЯ СВЯЗАННЫХ С АВИАЦИЕЙ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ**

(Представлено Аргентиной при поддержке 15 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА): Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) одобрить поправку к *Конвенции о международной гражданской авиации*, предусматривающую внесение в Конвенцию новой статьи "14 bis", в которой государствам – членам ИКАО будет настоятельно рекомендовано оптимизировать усилия по смягчению экологических последствий деятельности авиации;
- b) продемонстрировать международному сообществу твердую приверженность ИКАО решению экологических проблем и борьбе с изменением климата;
- c) утвердить основные правовые рамки формулирования и разработки различных SARPS Организации по данному вопросу.

<i>Стратегические цели</i>	Укрепление стратегической политики ИКАО в области международного сотрудничества в вопросах уменьшения воздействия перевозок на окружающую среду
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	<i>Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA), подпункт j) статьи 49 Конвенции о международной гражданской авиации</i>

<sup>1</sup>Текст на испанском языке представлен Аргентиной.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Важными элементами правовой основы для настоящего рабочего документа являются Венская конвенция об охране озонового слоя (1985 год) и Монреальский протокол к ней (1987 год), Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (1992 год), Киотский протокол (1997 год) и Парижское соглашение (2016 год).

1.2 В Венской конвенции об охране озонового слоя (1985 год) было отмечено потенциально пагубное воздействие изменения состояния озонового слоя на здоровье человека и окружающую среду, и в этой связи государства-участники, в частности, обязались принять надлежащие законодательные или административные меры и сотрудничать в согласовании соответствующих программных мероприятий для контролирования, ограничения, сокращения или предотвращения деятельности человека, подпадающей под их юрисдикцию или контроль, если будет обнаружено, что эта деятельность оказывает или может оказать неблагоприятное влияние, изменяя или создавая возможность изменения состояния озонового слоя (статья 2 Конвенции).

1.3 В соответствии с Монреальским протоколом (1987 год) к Венской конвенции об охране озонового слоя (1985 год) государства-участники согласились принять эффективные меры по ограничению сбыта и использования веществ, которые могут оказывать негативное воздействие на состояние озонового слоя, включая хлорфторуглероды (ХФУ), галоны и другие галогеноуглероды (более подробная информация приводится в приложении А к Протоколу).

1.4 В соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (1992 год) подписавшие ее государства обязались, в частности, оказывать содействие и сотрудничать в разработке, применении и распространении, включая передачу технологий, методов и процессов, приводящих к ограничению, снижению или прекращению антропогенных выбросов парниковых газов, не регулируемых Монреальским протоколом, во всех соответствующих секторах, включая энергетику, транспорт, промышленность, сельское хозяйство и лесное хозяйство (статья 4 Конвенции).

1.5 Кроме того, в соответствии с Киотским протоколом (1997 год) подписавшие его государства обязались, в частности, постепенно сокращать использование создающих парниковый эффект веществ, указанных в приложении А к Протоколу, особенно углекислого газа, поскольку он сильно загрязняет окружающую среду (статья 3 Протокола и приложение В к нему), а также расширить использование новых и возобновляемых источников энергии.

1.6 Впоследствии, в 2016 году, было подписано Парижское соглашение, предусматривающее в качестве своих целей значительное сокращение эмиссии парниковых газов и ограничение таким образом повышения глобальной температуры в этом столетии до 2 °С при одновременном поиске путей для еще большего снижения этого предельного уровня до 1,5 °С, проведение раз в пять лет пересмотра обязательств по эмиссии парниковых газов и предоставление финансирования развивающимся странам для смягчения последствий изменения климата, повышения устойчивости ко внешнему воздействию и повышения их способности адаптироваться к последствиям изменения климата.

1.7 Резюмируя вышеизложенное, можно сделать вывод о том, что различные глобальные усилия привели к заключению вышеупомянутых конвенций и соглашений, призванных замедлить темпы изменения климата и ограничить постепенное повышение температуры во всем мире, которое в настоящее время разрушает экосистемы и вызывает неприемлемый уровень загрязнения, что обуславливает крайнюю необходимость принятия мер по компенсации вредного

воздействия этого явления на окружающую среду, а также принятия политики ИКАО в поддержку подписанных конвенций и соглашений по экологическим вопросам.

## 2. ПРОГРАММЫ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

2.1 Что касается экологических вопросов, то следует отметить усилия ИКАО, которые официально начались с принятия Приложения 16 к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год), за которым последовало утверждение Советом стандартов и рекомендуемой практики по авиационному шуму 2 апреля 1971 года в соответствии со статьей 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год).

2.2 В томе I Приложения 16 к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год) рассматривается вопрос авиационного шума, а в томе II Приложения, утвержденном в 1981 году, речь идет об эмиссии авиационных двигателей.

2.3 Следует отметить, что в 1983 году ИКАО делегировала задачу по изучению связанных с аэронавигацией экологических проблем Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), который представляет собой отдельный комитет, созданный путем объединения учрежденного в 1969 году Комитета по авиационному шуму (CAN) и учрежденного в 1977 году Комитета по эмиссии авиационных двигателей (САЕЕ) в целях централизации деятельности, связанной с изучением экологических проблем в авиации.

2.4 Кроме того, в 2010 году на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО были поставлены две основные задачи в области изменения климата и авиации:

- a) повышать эффективность использования углерода на 2 % в год до 2050 года, что в совокупности составит в среднем 80 % за весь период 2010–2050 годов;
- b) обеспечить углеродно-нейтральный прирост с 2020 года. На той сессии государствам-членам было предложено представить свои планы действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в авиации (APER). В этой связи Ассамблея также согласилась внедрить глобальную систему рыночных мер (PM).

2.5 Впоследствии на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2013 году была подтверждена приверженность государств-членов работе по сокращению эмиссии углерода и было предложено обновлять APER каждые три года.

2.6 На 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, состоявшейся в 2016 году, между государствами-членами было достигнуто историческое соглашение об утверждении новой Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) и тома III Приложения 16 к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год), касающегося эмиссии CO<sub>2</sub>.

2.7 Кроме того, 27 июня 2018 года Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) была утверждена в качестве тома IV Приложения 16 к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год).

2.8 Разработка этих SARPS вселяет надежду на урегулировании климатического кризиса, однако ИКАО необходимо продемонстрировать международному сообществу твердую

приверженность решению экологических проблем и борьбе с изменением климата путем внесения в *Конвенцию о международной гражданской авиации* поправки, однозначно подтверждающей намерение государств-участников прилагать все возможные усилия для решения экологических проблем и внедрения SARPS ИКАО по экологическим вопросам.

### **3. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, КАСАЮЩАЯСЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ**

3.1 С учетом вышеизложенного и необходимости проявления Организацией твердой приверженности охране окружающей среды в соответствии с Парижским соглашением (2016 год) эта позиция должна быть закреплена в специальной статье *Конвенции о международной гражданской авиации* с отметкой *bis* по примеру внесенных в эту Конвенцию статей 3 *bis* и 83 *bis*.

3.2 Соответственно, предлагается внести в Конвенцию "статью 14 *bis*" следующего содержания: "*Охрана окружающей среды. Договаривающиеся государства обязуются прилагать все возможные усилия для принятия мер по уменьшению воздействия авиации на окружающую среду, включая, в частности: деятельность по сокращению эмиссии парниковых газов, создаваемой воздушными судами, объектами, расположенными в пределах аэропортовой инфраструктуры, а также наземными транспортными средствами, используемыми в аэропортах; содействие внедрению новых видов топлива и/или альтернативных источников энергии; поощрение мероприятий, призванных снизить уровень загрязнения окружающей среды на аэродромах и в прилегающих районах и не допустить неоправданного воздействия на экосистемы в сфере влияния аэродромов*".

3.3 Эта имеющая широкий охват статья содержит пять важных элементов экологических обязательств государств-участников по Конвенции: 1) в ней четко сформулировано обязательство государств принимать предусмотренные в Конвенции экологические меры в качестве юридического обязательства, которое будет служить правовой основой для различных SARPS Организации; 2) она устанавливает обязательство по использованию средств ("всех возможных усилий") при принятии мер по смягчению негативных последствий авиационной деятельности для окружающей среды на основе закрепленного в международном праве принципа добросовестности; 3) в ней предусмотрено общее обязательство государств-участников по смягчению последствий авиационной деятельности для окружающей среды и приводятся конкретные положения по сокращению эмиссии парниковых газов, которая не ограничивается только углеродом; 4) в ней предусмотрен ряд возможных экологических обязательств (используется выражение "включая, в частности"), с тем чтобы будущие SARPS могли развиваться в нескольких направлениях; 5) она призвана содействовать использованию новых видов топлива, а также альтернативных "источников энергии" с использованием будущих технологий, которые сделают авиацию менее зависимой от ископаемого топлива или даже биотоплива и более открытой для использования, помимо прочих достижений, экологически чистого водорода и электрических двигателей.

3.4 Наконец, данное предложение является одной из множества возможных форм выражения обязательств государств-участников по принятию этих мер по смягчению воздействия авиации на окружающую среду, что обеспечивает возможность его дальнейшего совершенствования, однако стремление Организации внести в свой основной директивный документ (Конвенцию) четкие положения, призванные продемонстрировать ее политическую и правовую

приверженность решению различных экологических проблем, связанных с авиацией и имеющих непосредственное отношение к изменению климата, должно быть неизменным.

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 С учетом вышеизложенного Ассамблее настоятельно рекомендуется в рамках возложенных на нее в соответствии со статьей 49 j) Конвенции полномочий принять решение о необходимых мерах по изменению Конвенцию путем включения новой статьи "14 bis" на основе предыдущего опыта принятия статей 3 bis и 83 bis Конвенции, с тем чтобы отразить в ее тексте приверженность государств-участников принятию мер, направленных на смягчение воздействия авиации на окружающую среду, а также различные обязательства по таким вопросам, как содействие использованию соответствующих видов топлива и источников энергии.

— КОНЕЦ —