



A35-WP/352

P/84

12/10/04

35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 15 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлен председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 15 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 15/1 рекомендована для принятия пленарным заседанием.

Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада в качестве полного доклада по пункту 15 повестки дня.

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

15:1 На своих 5-м, 6-м, 7-м, 11-м и 13-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос, касающийся охраны окружающей среды, на основе доклада Совета о ходе работ в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей (WP/56) и двух других докладов Совета: один об использовании рыночных мер ограничения или снижения эмиссии парниковых газов гражданской авиацией (WP/76) и другой, касающийся обновления сводной резолюции об охране окружающей среды, резолюция A33-7 (WP/77). Кроме того, государства и наблюдатели представили для рассмотрения 21 документ: WP 72, 85, 95, 99, 101, 115, 123, 132, 137, 138, 139, 146, 153, 172, 174, 177, 182, 222, 223, 235 и 247.

15:2 Комитет отметил, что Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) Совета и его различные группы экспертов по-прежнему выполняют основной объем работы Организации в области охраны окружающей среды и что в феврале 2004 года САЕР провел свое совещание (САЕР/6). В области шума и эмиссии были достигнуты значительные результаты, подробная информация о которых приведена ниже.

Авиационный шум: основные аспекты

15:3 Совет в своем докладе указал (WP/56), что в мае 2004 года он рассмотрел поправки к тому I *"Авиационный шум"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*, части III Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* и к тому I Приложения 14 *"Аэродромы"*, которые вытекают из рекомендаций совещания САЕР/6. Наиболее существенными элементами этих поправок являются новые положения, касающиеся документов, подтверждающих сертификацию по шуму, положения, касающиеся повторной сертификации, а также ссылки на сбалансированный подход к управлению шумом. Эти и другие поправки к Приложениям, предложенные совещанием САЕР/6, будут рассматриваться Советом на предмет их принятия в свете замечаний от государств и международных организаций. Согласно поручению 33-й сессии Ассамблеи (резолюция A33-7, добавление С) был разработан инструктивный материал ИКАО для оказания государствам помощи в использовании сбалансированного подхода (*Руководство по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*, Doc 9829), и Совет утвердил продолжение совершенствования этого инструктивного материала в рамках деятельности САЕР. Было опубликовано новое издание части 2 *"Использование земельных участков и охрана окружающей среды"* *Руководства по проектированию аэропортов* (Doc 9184) и вскоре планируется выпустить новое издание *Технического руководства ИКАО по окружающей среде, регламентирующего использование методик при сертификации воздушных судов по шуму* (Doc 9501). Что касается эволюции шумовой обстановки, то было отмечено значительное улучшение ситуации с точки зрения снижения численности населения, подверженного воздействию шума, на порядка 30% в краткосрочной перспективе (2006) по сравнению с данными прогноза, представленного на совещании САЕР/5 (январь 2001 года), что обусловлено, главным образом, ускоренным снятием с эксплуатации более старых воздушных судов и снижением прогнозируемых объемов операций тяжелых транспортных реактивных воздушных судов. Кроме того, разрешение в соответствии со статьей 84 спора между Соединенными Штатами Америки и 15 европейскими государствами, которое положительно завершилось 5 декабря 2003 года, укрепило роль ИКАО как форума, обеспечивающего посредничество при разрешении авиационных проблем.

15:4 В документе WP/101 Австралия внесла предложение о том, что инструктивный материал по сбалансированному подходу (Doc 9829) можно улучшить, если включить стратегии,

предусматривающие учет "аспектов человеческого фактора", а также призвала Совет включить в сбалансированный подход в рамках будущей работы САЕР над Дос 9829 методы взаимодействия с населением, что обеспечит актуальность инструктивного материала и учет в нем потребностей государств.

15:5 В документе WP/247 Китай представил информацию о принятых китайским правительством мерах и накопленном опыте в области решения проблемы авиационного шума и предложил рассмотреть возможность объединения касающихся шума аспектов резолюции A33-7 с Приложением 16, с тем чтобы разработать автономное и комплексное Приложение к Конвенции, которое будет служить единообразной правовой основой деятельности Договаривающихся государств. Было также предложено расширить исследования в области регулирования авиационного шума и использовать упреждающий подход к решению проблемы шума в аэропортах, включающий разработку стандартов и рекомендуемой практики.

15:6 В документе WP/172 Индия выразила озабоченность последствиями запретов на полеты в ночное время, введенных в аэропортах в некоторых районах мира, в том числе необходимостью для некоторых аэропортов в других странах обслуживать большой объем международных операций в неудобное время, а также их потенциально неблагоприятным влиянием на доступ к рынку, использование прав на выполнение перевозок и развитие авиaperевозок. Была поставлена под сомнение сохраняющаяся необходимость таких запретов, учитывая достигнутый технологический прогресс в уменьшении шума воздушных судов. Ассамблее было предложено принять решение в отношении запретов на полеты в ночное время, имея в виду снижение остроты указанных проблем.

15:7 В документе WP/153 Международный совет аэропортов (МСА) выразил поддержку ведущей роли ИКАО в области охраны окружающей среды. Была дана положительная оценка инструктивному материалу по сбалансированному подходу и выражено мнение о том, что имеется ряд аспектов, которые требуют дополнительного уточнения в инструктивном материале, с тем чтобы сделать его более полезным для аэропортов документом (больше внимание снижению шума в источнике; реалистичная роль планирования использования земельных участков; уточнение индекса шума и описаний контуров шума; а также большая гибкость методики анализа затрат/выгод). МСА также призвал включить в Приложение 16 более жесткие стандарты авиационного шума в целях снижения шума и содействия расширению пропускной способности аэропортов для обеспечения будущего роста объемов перевозок.

15:8 В документе WP/138 государства – члены ЕКГА привлекли внимание к проблеме шума вокруг аэропортов, расположенных в плотнонаселенных районах, где законные жалобы со стороны населения могут иметь серьезные последствия для авиатранспортной системы, сдерживая развитие некоторых аэропортов и тем самым ограничивая пропускную способность всей системы. Последствия принятого в 2003 году решения Европейского суда по правам человека заключаются в том, что государства, относящиеся к его юрисдикции, юридически обязаны обеспечить и поддерживать справедливый баланс между правами и интересами авиационного сектора и правами и интересами тех, кто подвержен неблагоприятному воздействию шума, обусловленному его деятельностью. Исходя из этого, государства – члены ЕКГА поддержали принятие целей в области охраны окружающей среды, предложенных Советом, приветствовали инструктивный материал по сбалансированному подходу и предложили Совету содействовать расширению его использования. Они также предложили Совету разработать дополнительные меры по снижению авиационного шума в источнике и в свете достигнутого прогресса в ограничении или снижении

количества людей, подверженных воздействию шума в районах аэропортов, рассмотреть целесообразность разработки новых жестких стандартов шума.

15:9 В документе WP/72 ИАТА приветствовала разработанный ИКАО инструктивный материал по сбалансированному подходу. Была подчеркнута важность расширения и согласования методов управления шумом в районах аэропортов и государствам было предложено принять и внедрить этот новый инструктивный материал.

15:10 Завершив рассмотрение этих документов и последовавшее обсуждение проблем авиационного шума в целом, Комитет с удовлетворением отметил значительный прогресс, достигнутый после 33-й сессии Ассамблеи, в частности разработку и опубликование *Руководства по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом* (Дос 9829). Имея в виду, что это Руководство является "живым документом" и что САЕР уже планирует дальнейшую проработку некоторых его аспектов в целях учета потребностей государств, Комитет предложил включить инструктивный материал по методам взаимодействия с населением и рассмотреть другие предложенные вопросы, если позволят ресурсы, а также содействовать расширению использования этого инструктивного материала через проведение семинаров. Комитет призвал государства внедрить сбалансированный подход, используя новое Руководство.

15:11 Комитет также с удовлетворением отметил результаты исследования эволюции авиационного шума и согласился с необходимостью продолжения таких оценок, которые являются полезными для разработки политики в области шума ИКАО и государствами.

15:12 Комитет отметил, что многие из представленных предложений уже предусмотрены в программе работы САЕР, которая недавно была утверждена Советом. Например, что касается более жестких стандартов шума в Приложении 16, то САЕР уже приступил к изучению необходимости более жестких стандартов, исходя из комплексного рассмотрения имеющейся технологии и принципов, содержащихся в его круге полномочий (техническая осуществимость, экономическая обоснованность и польза для окружающей среды, а также потенциальная взаимозависимость мер регулирования шума и регулирования эмиссии двигателей). Кроме того, Комитет рекомендовал имеющим конкретные предложения государствам, которые еще не являются членами САЕР, например Китаю, рассмотреть возможность участия в деятельности САЕР, с тем чтобы их предложения могли быть рассмотрены на экспертном уровне.

15:13 Что касается трудностей, с которыми сталкивается ряд государств в результате введения в других государствах связанных с шумом запретов на выполнение полетов, то был признан деликатный характер этого вопроса. Было отмечено, что инструктивный материал ИКАО предусматривает запреты на выполнение полетов и другие эксплуатационные ограничения в рамках контекста сбалансированного подхода. Комитет пришел к выводу о том, что Совету следует дополнительно изучить данный вопрос, если позволят ресурсы, и, в частности, определить масштабы и рамки данной проблемы.

15:14 В заключение Комитет выразил свою поддержку работе, которую проводит в настоящее время САЕР в области шума, и вкладу авиационного сообщества в деятельность САЕР, а также рекомендовал Совету:

- а) определить приоритетность задач в программе работы САЕР, касающихся авиационного шума, и необходимые ресурсы для их решения, включая

предложения в отношении дополнительной работы по дальнейшему совершенствованию инструктивного материала по сбалансированному подходу и изучения проблем, связанных с шумом запретов на полеты в ночное время;

- b) призвать государства предусмотреть необходимые меры и ресурсы для обеспечения выполнения в полном объеме программы работы САЕР в области авиационного шума.

15:15 Комитет также рассмотрел проблему авиационного шума в связи с обновлением резолюции А33-7 (см. пп. 15:55–15:57 ниже).

Эмиссия авиационных двигателей: основные аспекты

15:16 Совет представил доклад (WP/56) о результатах своей деятельности в области эмиссии авиационных двигателей, включая информацию о технических и эксплуатационных мерах уменьшения эмиссии и сотрудничестве с другими органами ООН в этой области. Совещание САЕР/6 подготовило для рассмотрения Советом предложение о включении в том II "*Эмиссия авиационных двигателей*" Приложения 16 более жестких стандартов на выбросы окиси азота (NO_x). Новый стандарт на NO_x, который предусматривает снижение на 12% существующих допустимых уровней эмиссии, был единогласно принят совещанием САЕР/6 в качестве элемента двухэтапного подхода, который включает рассмотрение более жестких стандартов на эмиссию авиационных двигателей, в частности NO_x, на основе анализа технологий и с учетом принципов САЕР, касающихся технической осуществимости, экономической целесообразности, экологических выгод и взаимозависимости, имея в виду завершить этот процесс и рассмотреть результаты в 2010 году. Комитет САЕР продолжал деятельность по оценке имеющейся научной информации о влиянии эмиссии авиационных двигателей в глобальном плане и на уровне земли, а также технологий снижения эмиссии. Продолжалась деятельность по определению средне- и долгосрочных целей в области уменьшения объема авиационной эмиссии и оценке необходимости дальнейшей разработки методов для определения взаимозависимости между эмиссией и шумом. Опубликован инструктивный материал по эксплуатационным мерам (*Эксплуатационные возможности сведения к минимуму потребления топлива и снижения эмиссии*, циркуляр 303), который дает возможность аэропортам, авиакомпаниям и другим заинтересованным сторонам, успешно снизившим эмиссию, делиться с другими своими методами работы; кроме того для широкого ознакомления с этой практикой в соответствии с резолюцией Ассамблеи (резолюция А33-7, добавление Н) было проведено два практикума. Для оценки экологических выгод, обеспечиваемых системами CNS/ATM, необходимо продолжить разработку моделей. В настоящее время Комитет САЕР проводит анализ этих моделей, и в этой связи будет обновлена содержащаяся в *Глобальном авиационном плане применительно к системам CNS/ATM* (Дос 9750) информация экологического характера.

15:17 В докладе Совета также обращается внимание на то, что расширяющееся участие органов ООН в деятельности САЕР и возрастающее сотрудничество по линии Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) подчеркивают лидирующую роль и обязанности ИКАО в области охраны окружающей среды от воздействия авиации. В систему РКИК ООН представляются регулярные доклады о проводимой в ИКАО работе по ограничению и снижению выбросов авиацией парниковых газов. По просьбе действующего в рамках РКИК ООН Вспомогательного органа для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА) ИКАО участвует в разработке мер, нацеленных на улучшение

качества данных об авиационной эмиссии, представляемых сторонами РКИК ООН, и методологии, на которой основано представление таких данных. В этой связи ИКАО провела совместно с секретариатом РКИК ООН два совещания экспертов в области данных и моделирования эмиссии и в настоящее время изучает модели авиационной эмиссии, которые могли бы использоваться для оказания помощи ВОКНТА.

15:18 В документе WP/99 Австралия представила информацию о проводимых научных исследованиях в целях изучения потенциальных возможностей повышения эффективности организации воздушного движения (ОрВД), что в конечном итоге приведет к экономии топлива и уменьшению объема эмиссии. На данный момент результаты соответствуют ранее сделанным Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в ее *Специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера"* (1999) оценкам о возможности снижения объема эмиссии двуокиси углерода на 6-16%. Ассамблее было предложено настоятельно призвать другие государства внедрять эксплуатационные меры, аналогичные изложенным в новом инструктивном материале ИКАО (циркуляр 303) в целях уменьшения потребления топлива и, как следствие этого, объема эмиссии двуокиси углерода и других видов газообразной эмиссии.

15:19 Государства – члены ЕКГА в документе, разработанном и согласованном с ЕВРОКОНТРОЛем (WP/146), представили информацию, свидетельствующую о том, что ОрВД может внести существенный вклад в улучшение охраны окружающей среды без нанесения ущерба безопасности полетов. Эти меры включают введение сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) в 41 государстве (ЕКГА плюс соответствующая переходная зона), в результате чего потребление топлива и уровень эмиссии в верхнем воздушном пространстве снизились на величину до 5%, и разрабатываемые в настоящее время общеевропейские экологические меры. Государства – члены ЕКГА призвали Ассамблею рекомендовать соответствующим органам ИКАО рассмотреть в рамках своей деятельности вопрос о вкладе ОрВД и рекомендовать государствам включить в свои программы внедрения RVSM в качестве составной части проведение анализа воздействия авиации на окружающую среду.

15:20 Сославшись на вышеупомянутый доклад МГЭИК, ИАТА (WP/174) подчеркнула экологические выгоды, обеспечиваемые планированием ОрВД. Была высказана просьба о том, чтобы ИКАО с помощью САЕР и групп регионального планирования и государств (через их поставщиков ОВД) провела оценку экологических последствий конкретных планов реализации и приняла на себя необходимые обязательства по учету экологических выгод, обеспечиваемых внедрением CNS/ATM.

15:21 В документе WP/235 Исламская Республика Иран предложила разработать инструктивный материал для оказания помощи государствам в проектировании и изготовлении авиационных двигателей с целью ограничения авиационного шума и экологического воздействия эмиссии двигателей. В документе также предлагается изучить новые типы авиационного топлива, с меньшим содержанием загрязняющих веществ.

15:22 В документе WP/123 Российская Федерация высказала мнение об отсутствии надежных данных, свидетельствующих о влиянии парниковых газов на глобальный климат. Была подчеркнута необходимость использования научно обоснованного подхода к введению мер по ограничению и уменьшению эмиссии авиационных двигателей, а ИКАО рекомендовано в своей будущей деятельности уделять особое внимание уменьшению эмиссии NO_x, представляющей

реальную угрозу для окружающей среды и здоровья людей, и провести сравнительный анализ воздействия эмиссии NO_x и CO_2 на окружающую среду.

15:23 В документе WP/222 Тунис представил позицию государств – членов АРКГА в отношении рекомендации совещания САЕР/6, касающейся новых более жестких стандартов на эмиссию NO_x , которые начнут применяться с 2008 года. Они призвали Ассамблею отразить в обновленной сводной резолюции, что эти стандарты являются стандартами на производство и что они не будут использоваться для введения эксплуатационных ограничений или сборов в будущем в отношении существующих авиационных двигателей.

15:24 В документе WP/153 МСА подчеркнул, что эмиссия, аналогично шуму, все больше становится фактором, ограничивающим расширение пропускной способности аэропортов и возможности по обеспечению увеличения объемов перевозок в будущем. С экологической точки зрения для аэропортов все большее значение приобретает местное качество воздуха. Некоторые рыночные меры, такие как обмен квотами на эмиссию, являются одним из решений этой проблемы, однако, по мнению МСА, уменьшение объема эмиссии в источнике по-прежнему является единственным долгосрочным эффективным решением. По мнению МСА рекомендация САЕР/6 об уменьшении на 12% предусмотренных Приложением 16 допустимых пределов на эмиссию NO_x является недостаточной и предложил Ассамблее поддержать предложение о существенном ужесточении стандартов Приложения 16 на эмиссию в будущем раньше, чем запланированный 2010 год. МСА также обратил внимание на проблему "опасных загрязнителей атмосферы", которые образуются в результате полетов воздушных судов, и настоятельно рекомендовал ИКАО принять на себя ведущую роль в деле подготовки надежной информации по данному вопросу.

15:25 В документе WP/137 государства – члены ЕКГА обратили внимание на возможность серьезных отрицательных последствий для авиационного сектора в мировом масштабе, если эффективно не будет рассмотрена необходимость обеспечения высоких стандартов качества воздуха в аэропортах и их окрестностях, отметив при этом, что руководящие принципы Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в отношении качества воздуха четко определяют неблагоприятное воздействие этих загрязнителей на здоровье людей. Признавая прогресс, достигнутый ИКАО в области стандартов на эмиссию и эксплуатационных мер, они высказали мнение о необходимости принятия новых мер для того, чтобы решить эту проблему и избежать усиления оппозиции в отношении роста объемов перевозок. Они рекомендовали Ассамблее отразить в ее резолюции по охране окружающей среды предложение о необходимости предпринятия новых действий по защите качества воздуха в связи с усилением влияния эмиссии авиационных двигателей на концентрацию двуокиси азота и озона и одобрить предложение САЕР в отношении нового стандарта на эмиссию NO_x . Они также призвали Ассамблею поручить Совету обеспечить пересмотр стандарта на NO_x до 2010 года; обеспечить завершение к 2007 году работ, связанных с расширением существующей методики сертификации по эмиссии NO_x с целью охвата всех этапов полета с учетом летно-технических характеристик всего воздушного судна, и изучить соответствующие характерные особенности твердых частиц, выбрасываемых авиационными двигателями, как это предложено САЕР, в целях оценки эффективности действующего стандарта ИКАО на эмиссию дыма с учетом последних рекомендаций ВОЗ.

15:26 В документе WP/139 государства – члены ЕКГА обратили внимание на возрастающую обеспокоенность относительно влияния авиации на изменение климата и необходимость ограничения или уменьшения глобального экологического воздействия эмиссии

двигателей. Они обратились с просьбой к Совету продолжить оказание поддержки деятельности, направленной на дальнейшее совершенствование существующей технологии и эксплуатационных процедур, и, если возможно, определить новую технологию и эксплуатационные процедуры, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии и будут содействовать устойчивому развитию авиации.

15:27 В документе WP/85 ИАТА высказала мнение о том, что авиатранспортная отрасль полностью посвящает себя продолжению текущей работы по ограничению или уменьшению эмиссии парниковых газов при том условии, что эти усилия должны быть непременно обусловлены исключительной необходимостью устойчивого глобального общества обеспечивать защиту способности воздушного транспорта развиваться и таким образом удовлетворять спрос в целях снижения расходов и сведения к минимуму нарушения условий свободной конкуренции. Выражая поддержку руководящей роли ИКАО в деле рассмотрения проблемы изменения климата, ИАТА настоятельно рекомендовала ИКАО продолжить разработку глобальной политики в области изменения климата с учетом конкретных потребностей авиации, чтобы сохранять возможность использования наиболее гибких и экономически эффективных решений и добиваться того, чтобы ИКАО решительно защищала интересы авиации и представляла информацию о достижениях авиации в ходе обсуждения в рамках Организации Объединенных Наций вопросов, касающихся изменения климата, и других глобальных вопросов, которые могут затрагивать интересы авиации. ИАТА призвала ИКАО оказывать поддержку дальнейшему развитию авиации как критическому элементу устойчивого глобального общества и призвала государства стимулировать или совершенствовать инфраструктуру, в частности, путем реализации приемлемых решений в рамках концепции CNS/ATM. ИАТА также внесла ряд конкретных предложений, касающихся проекта сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды.

15:28 В дополнение к упомянутым выше документам секретариат РКИК ООН сделал на заседании заявление, в котором он обратил внимание на события, которые имели место в последние несколько дней и которые повысили вероятность вступления в силу Киотского протокола в ближайшем будущем. В п. 2 статьи 2 Киотского протокола предусматривается, что стороны включенные в Приложение 1 к РКИК ООН, ограничивают или уменьшают эмиссию авиацией парниковых газов, взаимодействия с ИКАО. Он дал высокую оценку деятельности ИКАО в области эмиссии, обусловленной международной авиацией, отметив, что авиация является значительным источником эмиссии. Представляется важным основывать политику и практику регулирования авиационной эмиссии на добротной фактической базе. В этой связи РКИК ООН и ИКАО сотрудничают по методологическим аспектам, касающимся кадастров парниковых газов, и ВОКНТА, действующий в рамках Конвенции, предложил ИКАО изучить возможности улучшения анализа и качества представления и сравнения данных. ИКАО регулярно предоставляла ВОКНТА обновленную информацию о своей деятельности и на совещании ВОКНТА/20 в июне организовала параллельный брифинг об авиационной эмиссии, где ИКАО представила информацию о предварительных результатах сравнения авиационных данных по кадастрам РКИК ООН и характеристикам, полученным с помощью трех моделей, используемых САЕР. Он также отметил, что подготовленные ИКАО материалы используются в деятельности МГКИ по пересмотру инструктивного материала, касающегося кадастров эмиссии. Все эти результаты свидетельствуют о конструктивном вкладе ИКАО в совершенствование кадастров эмиссии парниковых газов, обусловленной авиацией.

15:29 В ходе последующих дискуссий Комитет подчеркнул важность ведущей роли ИКАО в решении связанных с эмиссией вопросов и приветствовал прекрасное сотрудничество между ИКАО и органами ООН, в частности РКИК ООН. В этой связи было отмечено важным не только представлять информацию о деятельности ИКАО в области охраны окружающей среды, но также не упустить из виду роль авиации в глобальном, экономическом и социальном развитии.

15:30 Комитет признал, что, как и в случае с шумом, объемы обусловленной авиацией эмиссии понизились в последнее время, однако имеет место усиливающаяся обеспокоенность эмиссией авиационных двигателей на местном и глобальном уровнях. Он приветствовал деятельность САЕР в области эмиссии и результаты совещания САЕР/6, в частности рекомендацию, касающуюся нового стандарта NO_x . Как и в случае шума, было отмечено, что многие поднятые в ходе дискуссий вопросы уже учтены в новой программе работы САЕР.

15:31 Касаясь научных аспектов определения вклада авиации в изменение климата, Комитет отметил, что в *Специальном докладе по авиации и глобальной атмосфере (1999)* МГКИ было признано, что, в то время как влияние одних видов авиационной эмиссии является достаточно понятным, влияние других видов эмиссии пока неизвестно, и был определен ряд ключевых вопросов, неясных с научной точки зрения (см. резолюцию Ассамблеи А33-7, добавление Н). Комитет отметил, что САЕР занимается рассмотрением новых научных результатов после опубликования доклада МГКИ, используя свою целевую группу по оценке результатов исследований, и подчеркнул важность обеспечения надежной научной основы деятельности ИКАО и государств в данной области.

15:32 В отношении эксплуатационных приемов ограничения или снижения эмиссии Комитет с удовлетворением отметил разработку инструктивного материала, содержащегося в циркуляре "*Эксплуатационные возможности сведения к минимуму потребления топлива и уменьшения эмиссии*" (циркуляр 303), и приветствовал расширение применения этого материала, используя семинары. Комитет признал, что ОрВД играет значительную роль в уменьшении воздействия воздушного транспорта на окружающую среду, и призвал государства, которые еще этого не сделали, изучить предоставляемые ОрВД возможности снижения потребления топлива и следовательно эмиссии. Комитет также призвал ИКАО, используя САЕР во взаимодействии с другими соответствующими органами, например группами регионального планирования и осуществления проектов (PIRG), разработать соответствующие инструменты оценки снижения эмиссии в результате внедрения процедур ОрВД. Государствам и международным организациям было рекомендовано предоставить экспертов в области ОрВД в целях содействия САЕР в данной деятельности.

15:33 В заключение Комитет выразил свою поддержку работе, проводимой в настоящее время САЕР в области эмиссии, и рекомендовал Совету:

- a) определить приоритетность задач в программе работы САЕР, касающихся авиационной эмиссии, и обеспечить необходимые ресурсы для их решения;
- b) призвать государства предусмотреть необходимые меры и ресурсы для обеспечения выполнения в полном объеме программы работы САЕР в области эмиссии авиационных двигателей;

- с) продолжить тесное сотрудничество с другими органами ООН, занимающимися эмиссией, в частности РКИК ООН и МГКИ, и обеспечить представление информации по их запросам.

15:34 Комитет также рассмотрел проблему эмиссию авиационных двигателей в связи с обновлением резолюции А33-7 (см. пп. 15:55 – 15:57 ниже).

Эмиссия авиационных двигателей: рыночные меры

15:35 В документе WP/76 Совет представил доклад о проведенной работе в соответствии с поручениями Ассамблеи "продолжить разработку рекомендаций для государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата", и "оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей" (резолюция Ассамблеи А33-7, добавление I).

15:36 Проведенная работа касалась добровольных мер (в соответствии с которыми отрасль и правительства согласовывают целевой показатель и/или комплекс мер по ограничению или уменьшению эмиссии), обмена квотами на эмиссию (системы, в рамках которой будут определяться пределы общего объема эмиссии, а квоты в виде лицензий на соответствующие выбросы могут покупаться и продаваться для достижения целевых показателей снижения эмиссии) и связанных с эмиссией пошлин. Хотя эмиссия авиационных двигателей оказывает потенциальное воздействие как на местном, так и глобальном уровнях, основное влияние уделяется глобальному воздействию. Было предусмотрено, что рыночные меры будут касаться главным образом на эмиссии CO₂, оставляя открытой возможность последующего распространения результатов этой работы на обусловленную авиацией эмиссию других парниковых газов.

15:37 В отношении добровольных мер был разработан и утвержден Советом образец соглашения – меморандум о взаимопонимании, который государства и другие заинтересованные стороны могут использовать вместе соответствующим инструктивным материалом по добровольным мерам ограничения или снижения эмиссии CO₂. В рамках своей будущей работы САЕР будет следить за внедрением таких мер.

15:38 В отношении обмена квотами на эмиссию в 2001 году Ассамблея одобрила разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации и поручила Совету в приоритетном порядке разработать инструктивный материал. При изучении ряда различных вариантов обмена квотами на эмиссию САЕР использовал помощь соответствующих консультантов, и в свете результатов их работы совещание САЕР/6 рекомендовало, а Совет затем утвердил два подхода, на которых следует сосредоточить последующую работу. В соответствии с одним подходом ИКАО будет поддерживать разработку добровольной системы обмена квотами на эмиссию, которую могут предложить заинтересованные авиакомпания, аэропорты, государства и международные организации; согласно другому подходу, ИКАО будет, при необходимости, обеспечивать для использования государствами инструктивный материал в отношении включения эмиссии, обусловленной международной авиацией, в используемые государствами системы обмена квотами на эмиссию согласно процессу РКИК ООН.

15:39 В отношении связанных с эмиссией сборов в 2001 году Ассамблея признала сохраняющуюся актуальность политики, разработанной Советом в 1996 году (письмо государствам AN 1/17.9-97/62 от 11 июня 1997 года), один из ключевых аспектов которой заключается в том, что любые такие пошлины должны представлять собой сборы, а не налоги. В соответствии с поручением Ассамблеи САЕР попытался разработать дополнительный инструктивный материал для решения проблемы, которая может возникнуть, если некоторые государства будут вводить сборы за эмиссию CO₂, однако не смог достичь согласованного решения из-за ряда несложных вопросов, включая аспекты экономической эффективности и различные правовые и методические вопросы, а также аспекты введения (перечислен более подробно в документе WP/76). Совет признал, что решение этих вопросов будет, по-видимому, трудной задачей, а также отметил, что САЕР определил некоторые возможные новые подходы, хотя эти идеи пока недостаточно обоснованы и потребуют дополнительной проработки. Требуется дополнительные исследования нерешенных проблем, и их точный характер будет определен после Ассамблеи. С учетом этих обстоятельств Совет предлагает Ассамблее пересмотренный вариант добавления I *"Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей"* к резолюции Ассамблеи A33-7, в котором государствам будет предложено воздерживаться от введения таких сборов. Однако группа европейских государств, выражая мнение меньшинства, настаивала на сохранении спектра действий согласно текущей политике ИКАО.

15:40 В документе WP/123 Российская Федерация подчеркнула необходимость научно обоснованного подхода к введению рыночных мер. Такие меры должны быть дополнительно изучены до их введения, и тем временем следует избегать односторонних действий.

15:41 В документе WP/177 Канада, Мексика и Соединенные Штаты Америки предложили Ассамблее не поддерживать введение в данный момент сборов за CO₂, поскольку инструктивный материал ИКАО является недостаточным и не показана экономическая эффективность данного подхода. Эти государства считали, что необходимо провести дополнительные исследования с целью решения остающихся правовых, методических и экономических вопросов, касающихся сборов за CO₂. Они поддержали продолжение разработки инструктивного материала, касающегося добровольных мер и открытого обмена квотами на эмиссию с целью снижения воздействия авиации на изменение климата. Наконец, они предложили государствам, которые желают использовать сборы за CO₂, заключать на добровольной основе соглашения с придерживающимися того же подхода государствами на двусторонней основе.

15:42 В документе WP/115 члены АРКГА отметили, что в контексте РКИК ООН и Киотского протокола развивающиеся страны освобождены от обязательств снижать или ограничивать эмиссию парниковых газов. В этой связи рыночные меры, предусматриваемые ИКАО, не должны вводиться в отношении развивающихся стран, поскольку это будет дополнительно усугублять их экономическую ситуацию.

15:43 В документе WP/132 государства – члены Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), ссылаясь на результаты деятельности САЕР, отметили отсутствие консенсуса в рамках ИКАО по вопросу использования механизма инструктивного материала по применению сборов, связанных с эмиссией. Они обратили внимание на необходимость защиты экономических интересов развивающихся государств и обеспечение соответствия предпринимаемых действий их обязательствам в рамках процесса РКИК ООН.

15:44 В документе WP/ 153 МСА выразил свою поддержку дальнейшей деятельности ИКАО в области рыночных мер, включая обмен квотами на эмиссию, сборы за эмиссию (за исключением таких пошлин, как налоги) и добровольные соглашения, отметив, что эти меры должны обеспечивать поддающиеся измерению и согласованные целевые показатели, касающиеся абсолютного снижения эмиссии.

15:45 В документе WP/139 государства – члены ЕКГА подчеркнули свои обязательства в рамках РКИК ООН и Киотского протокола. Они призвали ИКАО поощрять политику, направленную на оказание Договаривающимся государствам-сторонам РКИКАООН помощи в принятии предупредительных мер, направленных предотвращение изменения климата, и повторили европейское возражение любому запрету сборов, связанных с эмиссией парниковых газов. В связанном с этим вопросом документе (WP/223 и Corr. № 1) государства – члены ЕКГА предложили ряд поправок к проекту добавления I, представленному Советом.

15:46 В документе WP/85 ИАТА призвала государства воздержаться от любых местных, национальных или региональных мер, например налогов или сборов, которые могут осложнить применение эксплуатационных и добровольных мер. В документе WP/95 ИАТА выразила поддержку предложенным Советом изменениям добавления I к резолюции A33-7 и подчеркнула необходимость учета интересов пользователей воздушного пространства при проведении дальнейшего изучения связанных с эмиссией сборов.

15:47 В документе WP/182 государства – члены ЛАКГА выразили свою оппозицию любым видам сборов за эмиссию, которые могут вводиться в отношении развивающихся стран, будь-то на внутреннем, региональном или глобальном уровнях.

15:48 Комитет отметил, что дискуссии по вопросу использования рыночных мер проходили в духе консенсуса в том, что касается общих целей, к реализации которых стремятся государства и которые касаются необходимости решения проблемы воздействия авиации на изменение климата, и признал лидирующую роль, которую ИКАО должна играть в этом отношении. Однако существуют различные мнения, как это показано ниже в отношении подходов и методов, которые должны использоваться для достижения этих целей. Имеется также общее согласие в отношении того, что проблема эмиссии авиационных двигателей должна решаться комплексным образом, используя совместно технические, эксплуатационные и экономические меры, и что необходимо учитывать компромиссные решения в отношении снижения шума и эмиссии и CO₂, и NO_x.

15:49 Комитет приветствовал достигнутый после 33-й сессии Ассамблеи прогресс в области добровольных мер и обмена квотами на эмиссию. Он также принял к сведению тот факт, что некоторые добровольные меры в настоящее время внедряются или будут внедряться в ближайшем будущем. В отношении будущей разработки системы открытого обмена квотами на эмиссию международной гражданской авиации Комитет одобрил планы Совета проведения дополнительных исследований и разработки соответствующего инструктивного материала на основе двух принятых подходов.

15:50 Переходя к более трудному вопросу о связанных с эмиссией сборах, Комитет принял к сведению проведенную после 33-й сессии Ассамблеи работу и различные мнения по данному вопросу. Большинство государств поддержало измененный проект добавления I к резолюции Ассамблеи A33-7, представленный Советом. По их мнению, применение сборов не

будет представлять собой экономически наиболее эффективный подход (соответствующий п. 3 статьи 3 РКИК ООН) и остаются фундаментальные вопросы, касающиеся научной основы таких сборов и их правомерности, если они будут применяться на глобальном уровне. В свете всех сохраняющихся нерешенных проблем, упомянутых в докладе Совета, представляется очевидной необходимость дальнейших исследований с возможным участием в некоторых из них Юридического комитета ИКАО. Эти государства считали, что никакие меры не должны вводиться на односторонней основе и что решения должны осуществляться на многостороннем уровне. Наконец, они подчеркнули необходимость уделять основное внимание техническим и эксплуатационным мерам, нежели рыночным мерам. Учитывая их экономические трудности, развивающиеся страны серьезно обеспокоены тем, что эти меры могут, вероятно, применяться в отношении таких стран, хотя они не имеют обязательств в рамках существующих международных инструментов, касающихся изменения климата; в этой связи они выразили резкое возражение использованию связанных с эмиссией пошлин и просили предусмотреть их освобождение от них.

15:51 Комитет также имел в виду, что проблема распределения обусловленной международной авиацией эмиссии парниковых газов по национальным кадастрам парниковых газов пока не решена в рамках процесса РКИК ООН. Поскольку распределение может осуществляться различными способами, для государств может оказаться преждевременным вводить любые сборы за CO₂, которые могут оказаться несовместимыми с их правовыми обязательствами в рамках процесса РКИК ООН.

15:52 Другое мнение, которое было поддержано государствами – членами ЕКГА и одним другим государством, подчеркивало необходимость гибкого подхода. Считалось необходимым оставить открытыми все варианты рыночных мер, поскольку один из выбранных вариантов, например обмен квотами на эмиссию может оказаться сам по себе недостаточным для окончательного решения проблемы. Они считали, что исключение возможности введения сборов будет шагом назад для ИКАО и что это может подорвать авторитет ИКАО в области эмиссии. Они считали, что научная неопределенность не должна использоваться в качестве предлога уклонения от действий, ссылаясь при этом на принцип предосторожности, рекомендованный в Декларации Рио (1992) и РКИК ООН (п. 3 статьи 3) и принцип "загрязнитель платит". Они также подчеркнули необходимость для тех государств, которые приняли на себя обязательства в рамках процесса РКИК ООН и, более конкретно, в рамках Киотского протокола, который, как ожидается, в ближайшее время вступит в силу, предпринимать действия, которые совместимы с этим процессом, учитывая при этом проблемы развивающихся государств, в контексте общих, но различающихся обязательств. Наконец, они пояснили, что проблему связанную с эмиссией сборов не следует запутывать; имеется два вида связанных с эмиссией сборов. Один вид касается местного качества воздуха и уже введен в нескольких европейских государствах. Другой вид сборов является глобальным по своему характеру и касается парниковых газов; хотя в Европе проводятся исследования в данной области, на данном этапе отсутствуют планы их введения в ближайшее время.

15:53 Комитет признал, что государства несут соответствующие обязательства в рамках РКИК ООН и что на ИКАО возлагаются особые обязательства в рамках данного процесса, в частности сегодня, когда, как представляется, Киотский протокол вероятно вступит в силу. Было согласовано, что будущая работа в области связанных с эмиссией CO₂ сборов должна касаться и предусматривать решение нерешенных проблем, которые были определены в докладе Совета и в ходе работы Комитета, и было принято к сведению, что Совет будет учитывать при проведении

таких исследований результаты рассмотрения данного вопроса Ассамблеей. Выраженные мнения помогут Совету в его будущей работе.

15:54 Рассматривая добавление I проекта резолюции Ассамблеи, представленного советом, Ассамблея обсудила различные предложения о поправках. После обширных переговоров, в частности о пошлинах, связанных с эмиссией, было достигнуто соглашение. Исследования о сборах за эмиссию парниковых газов будут продолжены. В течение ближайших трех лет такие сборы не будут вводиться в международном масштабе, однако государствам будет предоставлена определенная возможность для введения их при определенных обстоятельствах, описываемых в пересмотренном тексте, данный вопрос будет вновь рассматриваться и обсуждаться на следующей очередной сессии Ассамблеи. Были включены также некоторые конкретные положения, касающиеся сборов за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха. Пересмотренный текст добавления I включен в пересмотренный текст нового проекта резолюции, заменяющей резолюцию A33-7 Ассамблеи (см. пп. 15:55 – 15:57 ниже).

Сводная резолюция

15:55 На 33-й сессии Ассамблеи была принята резолюция A33-7 *"Сводное заявление о постоянной политике и практики ИКАО в области охраны окружающей среды"*. Согласно п. 2 резолюции Совет представил в документе WP/77 новое сводное заявление, основанное на резолюции A33-7, в которое внесены изменения, учитывающие события, происшедшие после 33-й сессии. Внесены следующие существенные изменения:

- a) включены новые задачи ИКАО в области охраны окружающей среды (добавление A);
- b) авиационный шум: изменения отражают новый инструктивный материал по "сбалансированному подходу" к управлению шумом (добавление C) и по планированию и организации землепользования (добавление F);
- c) эмиссия авиационных двигателей: изменения отражают новый инструктивный материал по эксплуатационным мерам, направленным на ограничение или сокращение экологических последствий выбросов (добавление H), и проведенные дополнительные исследования по рыночным мерам (добавление I).

15:56 Рассматривая представленный Советом проект, Комитет учел также проходившие ранее дискуссии по добавлению I, касающемуся мер рыночного характера; необходимость включения выводов, сделанных Комитетом ранее; и некоторые конкретные предложения относительно внесения изменений в предложенный Советом проект, внесенные государствами – членами ЕКГА (WP/223 и испр. № 1).

15:57 Комитет представил для принятия пленарным заседанием резолюцию 15/1, включающую добавления A–I и заменяющую резолюцию A33-7.

РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ И РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**Резолюция 15/1****Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды**

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции A33-7 Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что резолюция A33-7 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость включения новых задач ИКАО в области охраны окружающей среды (добавление А);

учитывая необходимость отразить новый инструктивный материал ИКАО, касающийся авиационного шума, прежде всего по "сбалансированному подходу" к управлению шумом (добавление С), а также планированию и организации землепользования (добавление F) и учесть другие события в этой области, происшедшие после 33-й сессии Ассамблеи,

учитывая также необходимость отразить события, происшедшие после 33-й сессии Ассамблеи в области эмиссии авиационных двигателей, в том числе новый инструктивный материал ИКАО по эксплуатационным мерам и дополнительные исследования по рыночным мерам ограничения или сокращения выбросов парниковых газов авиацией (добавления H и I),

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды, обновленное по состоянию на день закрытия 35-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

Добавление В. Разработка стандартов, рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды.

Добавление С. Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом.

Добавление D. Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16.

- Добавление Е. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом.
- Добавление F. Планирование и организация землепользования.
- Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда. Проблема звукового удара.
- Добавление H. Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в атмосфере.
- Добавление I. Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей;
2. *предлагает* Совету представлять на каждой очередной сессии для рассмотрения сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;
3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-7.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общие положения

Ассамблея,

принимая во внимание, что преамбула Конвенции о международной гражданской авиации гласит, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", а статья 44 этой Конвенции гласит, что целью и задачей Организации являются "разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения комплексных мер, включающих технические усовершенствования, соответствующие эксплуатационные правила, должную организацию воздушного движения, а также путем соответствующего использования механизмов планирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

принимая во внимание, что другие международные организации начинают участвовать в деятельности, связанной с проведением политики в области окружающей среды, которая оказывает влияние на воздушный транспорт,

принимая во внимание, что, выполняя свою роль, ИКАО стремится достигнуть баланса между выгодами, которые приносит мировому сообществу гражданская авиация, и ущербом, который причиняется окружающей среде в определенных районах в результате прогрессирующего развития гражданской авиации,

принимая во внимание, что надежная информация об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики в ИКАО и ее Договаривающихся государствах,

принимая во внимание, что ИКАО предусматривает, в случае необходимости, сотрудничество с другими международными организациями, включая возможное участие в проектах, финансируемых Фондом Организации Объединенных Наций по окружающей среде,

1. *заявляет*, что ИКАО сознает и будет продолжать учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также свою ответственность и ответственность ее Договаривающихся государств за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО будет стремиться к тому, чтобы:

- a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;
- b) ограничить или сократить влияние эмиссии авиационных двигателей на местное качество воздуха;
- c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;

2. *подчеркивает* важность принятия ИКАО ведущей роли в решении всех вопросов гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах и не передавать эту инициативу другим организациям;

3. *просит* Совет регулярно оценивать нынешнее и будущее воздействие авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжать разработку необходимого для этого инструментария;

4. *просит* Совет распространять информацию о нынешнем и будущем воздействии авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, а также о политике и инструктивном материале ИКАО в области охраны окружающей среды надлежащим образом, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов;

5. *предлагает* государствам продолжать во всех соответствующих случаях активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды;

6. *предлагает* государствам и международным организациям предоставлять необходимую научную информацию, позволяющую ИКАО обосновывать свою деятельность в этой области;

7. *призывает* Совет, если и когда он сочтет это желательным, вступать в соглашения о сотрудничестве с Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде в целях

осуществления проектов в области окружающей среды, финансируемых Фондом Организации Объединенных Наций по окружающей среде;

8. *настоятельно рекомендует* государствам воздерживаться от принятия односторонних мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание, что проблема авиационного шума в окрестностях многих аэропортов мира, которая по-прежнему вызывает озабоченность общественности и ограничивает развитие инфраструктуры аэропортов, требует предпринятия соответствующих действий,

принимая во внимание, что Совет принял том I "Авиационный шум" Приложения 16, который включает стандарты сертификации по шуму дозвуковых воздушных судов (за исключением СКВП/СВВП), и уведомил Договаривающиеся государства об этом решении,

принимая во внимание, что сборы, связанные с шумом, применяются в некоторых аэропортах и что инструктивный материал по политике ИКАО в данном вопросе давно существует (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082),

принимая во внимание, что эмиссия авиационных двигателей оказывает воздействие на окружающую среду на местном и глобальном уровнях, которое при неполном понимании его механизма, вызывает озабоченность,

принимая во внимание, что Совет принял том II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16, который включает стандарты сертификации по эмиссии двигателей новых воздушных судов, и уведомил государства об этом решении,

принимая во внимание, что после недавнего уменьшения объемов перевозок и сокращения количества рейсов, приведших к снятию на какое-то время остроты экологической обеспокоенности, ожидается возврат авиации к традиционным темпам роста в 2005 году и последующие годы,

принимая во внимание, что будущее развитие авиации может усилить и обострить проблему шума и эмиссии авиационных двигателей, если не будут приняты меры по улучшению ситуации,

принимая во внимание, что Совет учредил Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в целях оказания содействия при будущей разработке Стандартов,

Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала по авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей,

принимая во внимание резолюцию A33-14¹ (добавление Q), в которой обращается внимание изготовителей и эксплуатантов воздушных судов на необходимость проектирования воздушных судов будущего поколения с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются реактивные воздушные суда,

1. *приветствует* принятие Советом в июне 2001 года нового более жесткого стандарта по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16 и недавнее предложение относительно новых более жестких стандартов по эмиссии окислов азота, вводимых с 1 января 2008 года;

2. *просит* Совет при содействии и сотрудничестве других органов Организации и других международных организаций энергично продолжать работу, связанную с разработкой Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

3. *просит* Совет обеспечить гарантии в том, чтобы его Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в оперативном порядке продолжил работу по осуществлению программы в области шума и эмиссии, с тем чтобы как можно раньше выработать соответствующие решения и чтобы для этого были выделены необходимые ресурсы;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства из регионов мира, которые в настоящее время недопредставлены в САЕР, принять участие в работе Комитета;

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно п. 2 настоящего добавления.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом

Ассамблея,

принимая во внимание, что цель ИКАО заключается в содействии достижению максимально возможной степени согласованности в сфере гражданской авиации, включая правила, касающиеся охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что несогласованная разработка национальных и региональных принципов и программ снижения авиационного шума может препятствовать выполнению роли гражданской авиации в экономическом развитии,

¹ Ссылку нужно будет уточнить с учетом действий Ассамблеи по резолюции A33-14.

принимая во внимание, что острота проблемы авиационного шума во многих аэропортах явилась причиной принятия мер, ограничивающих полеты воздушных судов, и вызвала сильное противодействие расширению существующих или строительству новых аэропортов,

принимая во внимание, что ИКАО взяла на себя полную ответственность за проведение курса, направленного на обеспечение максимальной совместимости между безопасным, экономически эффективным и упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством окружающей среды, и что она активно развивает концепцию "сбалансированного подхода" в целях снижения авиационного шума и разрабатывает рекомендации ИКАО о возможных формах использования такого подхода государствами,

принимая во внимание, что предложенный ИКАО сбалансированный подход к управлению шумом состоит в определении проблемы шума в аэропорту и последующем анализе различных имеющихся мер снижения шума, предусматривающих использование четырех основных элементов, каковыми являются снижение шума в источнике, планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения, с целью решения проблемы шума наиболее эффективным с точки зрения затрат способом,

принимая во внимание, что оценка текущего и будущего воздействия авиационного шума является важным средством разработки политики ИКАО и ее Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что вопросы внедрения и принятия решений относительно использования элементов сбалансированного подхода входят в компетенцию Договаривающихся государств, ответственность за разработку соответствующих вариантов решения проблем шума в своих аэропортах в конечном итоге несут отдельные государства при надлежащем учете правил и политики ИКАО,

принимая во внимание, что согласно поручению Ассамблеи 2001 года разработаны инструктивные указания ИКАО для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода (*Инструктивные указания по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*, Дос 9829),

признавая, что проблемы шума должны решаться с учетом конкретных характеристик рассматриваемого аэропорта, что требует применения индивидуального подхода к каждому аэропорту, и что при наличии в аэропортах аналогичных проблем шума могут использоваться аналогичные решения,

признавая, что меры снижения шума могут вызвать значительные расходы у эксплуатантов и прочих заинтересованных сторон, в особенности из развивающихся стран,

признавая, что государства имеют соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику, которые могут влиять на осуществление ими "сбалансированного подхода" ИКАО,

признавая, что в ряде государств используется более широкая стратегия управления шумом,

считая, что улучшение шумовой среды, достигнутое во многих аэропортах за счет замены воздушных судов, отвечающих требованиям главы 2 (воздушные суда, соответствующие стандартам сертификации по шуму, предусмотренным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышающие уровни шума, предусмотренные в главе 3 тома I Приложения 16), менее шумными воздушными судами, должно сохраняться с учетом устойчивого увеличения объема авиационной деятельности в будущем и не должно сводиться на нет в результате несовместимого расширения городского строительства вокруг аэропортов,

1. *призывает* все Договаривающиеся государства ИКАО и международные организации признать ведущую роль ИКАО в решении проблем авиационного шума;

2. *настоятельно рекомендует* государствам:

- a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;
- b) ввести транспарентный процесс или следить за обеспечением его при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:
 - 1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;
 - 2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом,
 - 3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;

3. *призывает* государства:

- a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств;
- b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;
- c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов;

- d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления Е к настоящей резолюции;
4. *просит* государства:
- a) работать в тесном сотрудничестве с целью обеспечения как можно большего согласования программ, планов и политики;
- b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
- c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;
5. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;
6. *просит* Совет:
- a) постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума;
- b) обеспечивать, чтобы инструктивный материал в документе Doc 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;
- c) пропагандировать использование сбалансированного подхода, например, путем организации практикумов.
7. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку ИКАО в работе над этим инструктивным материалом.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16

Ассамблея,

принимая во внимание, что стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

принимая во внимание, что для цели настоящего добавления постепенное снятие с эксплуатации определяется как прекращение международных полетов воздушными судами какой-либо шумовой категории во всех аэропортах одного или нескольких государств,

принимая во внимание, что согласно выводу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации общее постепенное снятие с эксплуатации "воздушных судов главы 3" всеми странами, которые ввели практику постепенного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2", с экономической точки зрения не оправдано,

принимая во внимание, что некоторые государства ввели практику или приступили к практике постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, или рассматривают вопрос о введении таких ограничений,

признавая, что стандарты по шуму Приложения 16 не предназначены для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов,

признавая, что введение ограничений на эксплуатацию существующих воздушных судов может увеличить расходы авиакомпаний и создать серьезные экономические трудности, особенно для тех эксплуатантов воздушных судов, которые могут не располагать финансовыми ресурсами для переоснащения своих парков воздушных судов, таких, как эксплуатанты из развивающихся государств,

учитывая, что решение связанных с авиационным шумом проблем должно основываться на взаимном признании трудностей, с которыми сталкиваются государства, и сбалансированном учете их различных интересов,

1. *настоятельно рекомендует* государствам не вводить практику постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрагтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;
- c) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;

- d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

2. *настоятельно рекомендует*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в п. 1 постановляющей части соображения, примут решение о постепенном снятии с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых соответствуют нормативам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума главы 3 тома I Приложения 16:

- a) формулировали любые ограничения таким образом, чтобы отвечающие требованиям главы 2 воздушные суда отдельного эксплуатанта, выполняющие в настоящее время полеты на территорию этих государств, могли сниматься с эксплуатации на таких линиях постепенно в течение по крайней мере семи лет;
- b) не ограничивали до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов ранее чем через 25 лет после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам;
- c) не ограничивали до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности большей, чем 2 : 1;
- d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

3. *настоятельно призывает* государства продолжить практику двустороннего, регионального и межрегионального сотрудничества в целях:

- a) ослабления воздействия шума в прилегающих к аэропортам жилых районах, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов;
- b) учета проблем эксплуатантов из развивающихся стран в отношении "воздушных судов главы 2", включенных в настоящее время в их регистр, в тех случаях, когда их невозможно заменить до окончания периода постепенного снятия с эксплуатации при условии наличия доказательства размещения заказа на закупку или заключения контракта на аренду воздушного судна для замены отвечающего требованиям главы 3 воздушного судна и принятия первой даты его поставки;

4. *настоятельно рекомендует* государствам не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие стандартам по шуму глав 3 или 4 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

5. *настоятельно рекомендует* государствам не вводить каких либо ограничений на эксплуатацию воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, кроме как в рамках

разработанного ИКАО сбалансированного подхода к управлению шумом и в соответствии с положениями добавлений С и Е к настоящей резолюции;

6. *настоятельно рекомендует* государствам оказывать содействие эксплуатантам в их усилиях по ускорению модернизации парков воздушных судов и тем самым устранять препятствия и обеспечивать всем государствам доступ к аренде или закупке воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, включая, при необходимости, предоставление многосторонней технической помощи.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

Ассамблея,

принимая во внимание, что стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

принимая во внимание, что для целей настоящего добавления эксплуатационное ограничение определяется как любое действие, связанное с шумом, которое ограничивает или сокращает доступ воздушного судна в какой либо аэропорт,

принимая во внимание, что в добавлении С к настоящей резолюции содержится призыв к государствам применять сбалансированный подход к управлению шумом при решении проблем шума в своих международных аэропортах,

принимая во внимание, что возможности дальнейшего ограничения шума в источнике лимитированы, поскольку в настоящее время на воздушных судах постепенно реализуются прошлые технические наработки в области уменьшения шума, а каких-либо существенных прорывов в области технологии в обозримом будущем не предвидится,

принимая во внимание, что во многих аэропортах уже используются планирование и организация землепользования и эксплуатационные приемы снижения шума и задействованы другие меры снятия остроты проблемы шума, хотя в некоторых случаях расширение городского строительства вокруг аэропортов продолжается,

принимая во внимание, что снятие с эксплуатации воздушных судов, которые отвечают стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума, установленные в главе 3 тома I Приложения 16 (как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции), уже завершено в ряде государств и что, учитывая постоянное увеличение объема авиационной деятельности, без принятия дальнейших мер количество людей, подвергаемых воздействию авиационного шума в ряде аэропортов этих государств, по всей вероятности, увеличится,

принимая во внимание, что региональные различия настолько существенны, что шум, создаваемый воздушными судами, по-видимому, будет являться проблемой в течение ближайших

двух десятилетий, и что в этой связи некоторые государства рассматривают возможность введения эксплуатационных ограничений в отношении некоторых воздушных судов, отвечающих стандартам сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16,

принимая во внимание, что введение эксплуатационных ограничений в отношении "воздушных судов главы 3" в некоторых аэропортах следует осуществлять на основе сбалансированного подхода и соответствующих рекомендаций ИКАО (Doc 9829) с учетом конкретных потребностей соответствующего аэропорта,

принимая во внимание, что эти ограничения могут оказать существенное экономическое влияние на инвестиции в самолетные парки эксплуатантов воздушных судов из других государств, помимо тех, в которых такие ограничения вводятся,

признавая, что эти ограничения выходят за рамки политики, изложенной в добавлении D к настоящей резолюции, и не согласуются с другими соответствующими руководящими принципами, разработанными ИКАО,

признавая, что ИКАО не возлагает на государства обязанность вводить эксплуатационные ограничения в отношении "воздушных судов главы 3",

признавая, что Стандарты Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов и, в частности, что новый Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, базируется на понимании того, что он предназначен только для целей сертификации,

признавая, в частности, что государства имеют юридические обязательства, законы, действующие договоренности и установленную политику, которые могут определять решение проблем шума в их аэропортах и влиять на выполнение положений настоящего добавления,

1. *настоятельно призывает* государства по возможности обеспечивать, чтобы любые эксплуатационные ограничения принимались только в случае подтверждения целесообразности таких действий по результатам предварительно проведенной оценки предполагаемых выгод и возможных негативных последствий;

2. *настоятельно призывает* государства не вводить каких-либо эксплуатационных ограничений в любом аэропорту в отношении воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 тома I Приложения 16 до:

- a) завершения постепенного снятия с эксплуатации в конкретном аэропорту воздушных судов, уровни шума которых превышают пределы, определенные главой 3 тома I Приложения 16;
- b) полной оценки возможных мер решения проблемы шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом, изложенным в добавлении C;

3. *настоятельно призывает* государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 2 постановляющей части соображения, разрешат ввести ограничения в каком-либо

аэропорту на полеты воздушных судов, соответствие стандартам главы 3 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации:

- a) основывать введение таких ограничений на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;
- b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;
- c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;
- d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);
- e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран во избежание наложения необоснованного бремени на таких эксплуатантов, предоставляя освобождения;
- f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;
- g) предоставлять эксплуатантам приемлемый период заблаговременного уведомления;
- h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;
- i) информировать ИКАО и другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

4. далее *настоятельно призывает* государства не разрешать вводить какие либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствие стандартам по шуму главы 4 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Планирование и организация землепользования

Ассамблея,

принимая во внимание, что планирование и организация землепользования являются одним из четырех основных элементов сбалансированного подхода к управлению шумом,

принимая во внимание, что количество людей, подвергающихся воздействию авиационного шума, зависит от того, каким образом осуществляются планирование и организация землепользования вокруг аэропорта, и в частности от масштабов регулирования жилищного строительства и другой чувствительной к воздействию шума деятельности,

принимая во внимание, что объем деятельности в большинстве аэропортов может увеличиться и что имеется опасность ограничения такого роста в будущем вследствие ненадлежащего землепользования вблизи аэропортов,

принимая во внимание, что постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, которые отвечают стандартам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16, позволило обеспечить во многих аэропортах уменьшение размера контуров шума, охватывающих районы, в которых люди подвержены воздействию неприемлемых уровней шума, а также снизить общее количество людей, подвергающихся воздействию шума,

учитывая важность максимально возможного закрепления этих положительных результатов в интересах местного населения,

принимая во внимание, что также ожидается, что новый стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширит возможности эксплуатантов по замене шумных воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

признавая, что организация землепользования включает в себя деятельность по планированию, которая может входить главным образом в компетенцию местных полномочных органов, но тем не менее сказывается на пропускной способности аэропортов, что, в свою очередь, затрагивает интересы гражданской авиации,

принимая во внимание, что инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по снятию остроты проблемы шума включен в часть 2 (*Использование земельных участков и контроль над окружающей средой*) Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184), которое недавно было обновлено,

1. *настоятельно призывает* государства, которые ввели практику постепенного прекращения полетов "воздушных судов главы 2" в своих аэропортах, как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции, сохраняя в максимально возможной степени выгоды для местного населения, избегать по возможности ненадлежащего землепользования или строительства в районах, где достигнуто снижение уровней шума;

2. *настоятельно призывает* государства обеспечивать, чтобы потенциальное снижение уровней шума, достигаемое за счет введения в эксплуатацию менее шумных воздушных судов, в частности соответствующих новому стандарту главы 4, также не сводилось на нет в результате ненадлежащего землепользования или строительства, которого можно было избежать;

3. *настоятельно призывает* государства не допускать обострения проблем авиационного шума там, где это еще возможно, путем принятия превентивных мер в целях:

- a) размещения новых аэропортов в соответствующих местах на удалении от районов, чувствительных к шуму;
 - b) принятия соответствующих мер для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
 - c) определения зон вокруг аэропортов, связанных с различными уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и критериев надлежащего использования таких земельных участков с учетом рекомендаций ИКАО;
 - d) введения законодательства, подготовки рекомендаций или определения других приемлемых средств обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
 - e) обеспечения предоставления населению вокруг аэропортов ориентированной на читателя информации, касающейся производства полетов воздушных судов и их экологических последствий;
4. *порукает Совету:*
- a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Дос 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
 - b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

принимая во внимание, что после введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов для выполнения коммерческих перевозок были предприняты действия, чтобы не создавалось неприемлемых для населения ситуаций из-за звукового удара, таких, как помехи сну из-за звукового удара и вредные последствия для лиц и собственности на суше и в море, вызываемые усилением звукового удара,

принимая во внимание, что государства, являющиеся изготовителями таких сверхзвуковых самолетов, так же как и другие государства, продолжают проводить исследования физических, физиологических и социологических последствий звукового удара,

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы для населения звуковым ударом не создавалось неприемлемой ситуации в связи с коммерческой эксплуатацией сверхзвуковых воздушных судов;
2. *порукает* Совету пересмотреть, опираясь на уже имеющуюся информацию и используя соответствующие механизмы, Приложения и другие относящиеся к этому документы для обеспечения того, чтобы они соответствующим образом учитывали проблемы, которые могут возникнуть для общественности в результате полетов сверхзвуковых самолетов, и, в частности, применительно к звуковому удару, предпринять действия для достижения международного соглашения об измерении звукового удара, количественном и качественном определении выражения "неприемлемые ситуации для населения" и установлении соответствующих пределов;
3. *предлагает* государствам, являющимся изготовителями сверхзвуковых самолетов, представить ИКАО в соответствующее время предложения о том, как можно выполнить любые технические требования, определенные ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в атмосфере

Ассамблея,

принимая во внимание растущую озабоченность в связи с проблемами окружающей среды в атмосфере, такими, как глобальное потепление климата и разрушение озонового слоя,

принимая во внимание, что в плане действий "Повестка дня на XXI век", принятом Конференцией Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию 1992 года, содержится призыв к правительствам решать эти проблемы в сотрудничестве с соответствующими органами Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание результаты наиболее всеобъемлющей на данный момент оценки вклада авиации в эти проблемы, содержащейся в специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", который был подготовлен по просьбе ИКАО Международной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, и опубликован в 1999 году и в котором, в частности, говорится о том, что:

- воздушные суда выбрасывают газы и частицы, которые изменяют концентрацию атмосферных парниковых газов, инициируют образование конденсационных следов и могут способствовать развитию перистой облачности, что в целом оказывает влияние на изменение климата;
- согласно оценкам на долю воздушных судов приходится около 3,5% общего радиационного воздействия (мера изменения климата) в результате всех видов антропогенной деятельности и, по прогнозам, эта процентная доля, которая не учитывает возможных последствий изменений в перистых облаках, будет возрастать;

- хотя совершенствование технологии изготовления воздушных судов и двигателей и повышение эффективности системы воздушного движения принесут экологические выгоды, они не могут полностью компенсировать влияние увеличения объемов эмиссии в результате предполагаемого роста авиации,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК признается тот факт, что последствия одних видов авиационной эмиссии хорошо изучены, однако последствия других видов эмиссии изучены недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которые ограничивают возможность прогнозирования воздействия авиации на климат и озон,

принимая во внимание, что за время, прошедшее после публикации специального доклада МГЭИК проделана дополнительная работа по некоторым обозначенным в докладе аспектам научной неопределенности, таким как влияние инверсионных следов и аэрозолей на перистые облака и последствия для климата, вызываемые окислами углерода и метана,

принимая во внимание, что ИКАО обратилась к МГЭИК с просьбой о том, чтобы при подготовке своего 4-го оценочного доклада, планируемого к выпуску в 2007 году, она включила в него обновленные данные по основным выводам специального доклада,

принимая во внимание, что конечная цель Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) заключается в том, чтобы добиться стабилизации концентраций парниковых газов в атмосфере на таком уровне, который не допускал бы опасного антропогенного воздействия на климатическую систему,

принимая во внимание, что Вспомогательный орган для консультирования по научным и техническим аспектам РКИК ООН обратился в ИКАО за содействием по методологическим вопросам, связанным со сбором и сообщением данных о выбросах парниковых газов на национальном уровне,

принимая во внимание, что в Киотском протоколе, принятом в декабре 1997 года на Конференции сторон РКИК ООН и пока не вступившем в силу, содержится обращение к развитым странам о том, чтобы они, действуя через ИКАО, стремились к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образующихся в результате сгорания "авиационного бункерного топлива" (статья 2.2),

принимая во внимание, что Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмиссии авиационного сектора по-разному, в том плане, что развитые страны должны стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образуемых в результате деятельности международной авиации, действуя через ИКАО (статья 2.2 Протокола), в то время как эмиссия внутренней авиации включена в национальные показатели для развитых стран, которые в целом предусматривают сокращение общего объема выбросов из всех источников на 5,2% в течение периода 2008–2012 гг. (по сравнению с уровнем 1990 года и применительно к объему выбросов шести конкретных видов парниковых газов), и что отмечены потенциальные преимущества согласованного подхода к решению проблем внутренней и международной эмиссии,

принимая во внимание, что Совет ИКАО изучает варианты политики по ограничению или уменьшению экологических последствий эмиссии двигателей воздушных судов гражданской авиации, в частности в соответствии с положениями добавлений Н и I резолюции А33-7 Ассамблеи, и в настоящее время осуществляется деятельность в области технологии и стандартов, эксплуатационных приемов уменьшения потребления топлива и соответственно эмиссии и в области мер, связанных с рынком (см. добавление I), и что Конференции сторон РКИК ООН регулярно представляются доклады,

признавая возможность существенной экономии топлива и значительного сокращения эмиссии за счет совершенствования организации воздушного движения (ОрВД),

приветствуя предпринятые ИКАО шаги по пропаганде использования эксплуатационных мер, включая публикацию циркуляра "Эксплуатационные возможности снижения до минимума потребления топлива и уменьшения эмиссии" (Cirс 303), и проведение двух практикумов по данному вопросу,

1. *настоятельно призывает* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, направленных на изучение областей неопределенности, указанных в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера";
- b) обеспечивать, чтобы будущие международные оценки изменений климата, осуществляемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, включали обновленную информацию о влиянии воздушных судов на атмосферу;

2. *просит* Совет:

- a) продолжать тесное сотрудничество с МГЭИК и другими организациями, занимающимися определением вклада авиации в экологические проблемы, связанные с атмосферой, и с другими организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН);
- b) продолжать изучение вариантов политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН, уделяя при этом особое внимание использованию технических решений при одновременном продолжении рассмотрения мер, связанных с рынком, и учете потенциальных последствий как для развивающихся, так и для развитых стран;
- c) продолжать оказывать Вспомогательному органу для консультирования по научным и техническим аспектам РКИК ООН содействие по методологическим вопросам;

- d) продолжать разрабатывать необходимые средства оценки выгод, связанных с совершенствованием ОрВД, и поощрять использование эксплуатационных мер, указанных в инструктивном материале ИКАО (Circ 303), в качестве средства ограничения или уменьшения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам и международным организациям постоянно информировать ИКАО о развитии событий в данной области.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей

Ассамблея,

принимая во внимание, что добавление Н к настоящей резолюции определяет общий контекст, в рамках которого варианты политики, включая рыночные меры, рассматриваются в качестве средства ограничения или уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что меры, связанные с рынком, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективным, чем традиционные нормативные меры, образом,

принимая во внимание, что в последние годы у правительств растет понимание необходимости добиваться, чтобы каждый сектор экономики в полной мере брал на себя расходы, связанные с наносимым им ущербом окружающей среде, и что вопрос применения рыночных мер для защиты окружающей среды, включая взимание сборов или налогов с воздушного транспорта, систему обмена квотами на эмиссию или добровольные меры, поднимается, например, в контексте контроля эмиссии газов, вызывающих парниковый эффект,

принимая во внимание, что принцип 16 принятой в Рио-де-Жанейро Декларации по вопросам окружающей среды и развития (1992) гласит о том, что "национальные власти должны стремиться содействовать интернационализации экологических издержек и использованию экономических средств, принимая во внимание подход, согласно которому загрязнитель должен, в принципе, покрывать издержки, связанные с загрязнением, должным образом учитывая общественные интересы и не нарушая международную торговлю и инвестирование",

принимая во внимание, что, поскольку Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмиссии авиационного сектора по-разному, отмечаются потенциальные преимущества согласованного подхода к этим двум категориям эмиссии и признается тот факт, что некоторые Договаривающиеся государства или группы государств уже занимаются разработкой мер по сокращению выбросов во внутренних секторах экономики, включая авиационную эмиссию при внутренних перевозках,

принимая во внимание, что ИКАО в своей политике проводит концептуальное различие между сбором и налогом в том плане, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или не определяются на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что ИКАО разработала руководство для Договаривающихся государств о политике в области налогообложения (*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*, Дос 8632), в котором, в частности, рекомендуется освобождать на взаимной основе воздушных эксплуатантов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь благодаря двусторонним соглашениям о воздушном сообщении, а также то, что Договаривающимся государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или устранять налоги, связанные с продажей услуг или использованием международного воздушного транспорта,

отмечая, что политика ИКАО в отношении освобождения авиационного топлива от налогообложения поставлено под сомнение в некоторых Договаривающихся государствах, которые облагают налогами другие виды транспорта и другие источники парниковых газов;

принимая во внимание, что в статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для Договаривающихся государств директивные указания в области взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом,

принимая во внимание, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

отмечая, что Совет получил доклады Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), в котором содержится информация о возможных вариантах использования рыночных мер для ограничения или уменьшения объема эмиссии авиационных двигателей, которые на начальном этапе в основном предполагается применять к двуокиси углерода, и что деятельность в этой области планируется продолжить,

отмечая, что для гражданской авиации требуются дополнительные исследования и рекомендации по использованию системы обмена квотами на эмиссию,

отмечая, что в рамках САЕР подготовлены типовое соглашение и соответствующие рекомендации по исследованию Договаривающимися государствами и заинтересованными сторонами добровольных мер в краткосрочной перспективе,

признавая, что в ходе многочисленных исследований, предпринятых с целью подготовки дополнительных рекомендаций Договаривающимся государствам по вопросам, связанным с пошлинами на эмиссию, выявлено большое количество остающихся нерешенными вопросов, мнения по которым расходятся,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства имеют юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику,

1. *просит* Совет продолжить разработку рекомендаций для Договаривающихся государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран, оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей и принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами, а Договаривающимся государствам стремиться последовательным образом предпринимать действия в отношении авиационной эмиссии, образуемой в результате выполнения внутренних и международных полетов:

a) Добровольные меры

- 1) *поощряет* предпринятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, в частности через посредство добровольных мер и информирование об этом ИКАО;
- 2) *порукает* Генеральному секретарю способствовать таким действиям путем предоставления разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение, и проводить работу по обеспечению того, что те, кто предпринимает своевременные меры, получают выгоды от таких действий и впоследствии не пострадают от них.

b) Пошлины, связанные с эмиссией

- 1) *признает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;

-
- 2) *настоятельно призывает* государства следовать изложенным в ней основным принципам;
 - 3) *признает*, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время является недостаточным для введения в международном масштабе сборов за эмиссию парниковых газов, хотя введение таких сборов по взаимному соглашению государств – членов региональной организации экономической интеграции по отношению к эксплуатантам этих государств не исключается, и *просит* Совет:
 - a) провести дополнительные исследования и разработать дополнительный инструктивный материал по данному вопросу;
 - b) уделить особое внимание нерешенным вопросам, определенным в предыдущих исследованиях и Ассамблеях;
 - c) поставить целью завершить работу к следующей регулярной сессии Ассамблеи в 2007 году;
 - 4) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов до следующей очередной сессии Ассамблеи в 2007 году, на которой данный вопрос будет вновь рассмотрен и обсужден;
 - 5) *просит* Совет изучить эффективность и осуществить разработку дополнительного инструктивного материала о сборах за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха, к следующей очередной сессии Ассамблеи в 2007 году и *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства активно участвовать и делиться информацией в этой работе;
 - 6) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечить наивысший уровень практического соблюдения политики и инструктивного материала ИКАО в отношении сборов за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха;
- c) Обмен квотами на эмиссию
- 1) *одобряет* дальнейшую разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации;
 - 2) *просит* Совет сосредоточить внимание в ходе своей дальнейшей работы по данному вопросу на двух подходах. В рамках одного подхода ИКАО будет поддерживать разработку системы добровольного обмена квотами, которую могут предложить заинтересованные Договаривающиеся государства и международные организации. В рамках другого подхода ИКАО будет предоставлять Договаривающимся государствам в соответствующих случаях рекомендации по включению эмиссии воздушных судов международной авиации в системы Договаривающихся государств по обмену квотами на

эмиссии в рамках процесса РКИК ООН. В рамках обоих подходов Совету следует обеспечить, чтобы рекомендации в отношении открытой системы обмена квотами на эмиссию рассматривали структурную и правовую основы для участия авиации в открытой системе обмена квотами на эмиссию, включая такие ключевые элементы, как отчетность, контроль и обеспечение соблюдения.

– КОНЕЦ –