



## АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

### ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ

**(Раздел, касающийся общих положений, шума и местного качества воздуха)**

Прилагаемый материал по пункту 17 повестки дня (Раздел, касающийся общих положений, шума и местного качества воздуха) представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

*Примечание. После изъятия настоящего титульного листа данный документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.*

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**

17.1 На своем 3-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел проблематику охраны окружающей среды на основе представленных Советом докладов о проводимой Организацией технической работе, касающейся авиационного шума и эмиссии двигателей (WP/25 и WP/26), а также вопросов изменения климата (WP 28, 29, 30, 31, 32 и 33). Основываясь на этих докладах о проводимых работах, Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета в отношении обновления резолюции A37-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"* (WP/27) и резолюции A37-19 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* (WP/34). Кроме того, имелось 34 документа, представленных государствами и наблюдателями: WP 68, 70, 83, 106, 108, 131, 163, 164, 165, 166, 176, 183, 222, 234, 240, 250, 258, 268, 270, 271, 272, 275, 279, 288, 289, 297, 305, 317, 318, 327, 328, 346, 348 и 350.

**17.2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ШУМ И МЕСТНОЕ КАЧЕСТВО ВОЗДУХА**

17.2.1 Совет представил доклад (WP/25) о проделанной ИКАО работе после 37-й сессии Ассамблеи, касающейся гражданской авиации и окружающей среды, и главным образом о деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), включая результаты его 9-го совещания (САЕР/9). Доклад также включал информацию о деятельности Секретариата и о сотрудничестве с другими организациями.

17.2.2 В документе WP/25 указывалось, в числе прочего, на достигнутое на совещании САЕР/9 согласие в отношении предлагаемого для включения в том I Приложения 16 нового стандарта авиационного шума, касающегося реактивных и винтовых самолетов, а также предлагаемого стандарта шума для воздушных судов с поворотными винтами. Была также представлена информация о согласованных на совещании САЕР/9 новых целевых показателях снижения шума за счет совершенствования технологии. Применительно к эмиссии авиационных двигателей осуществлялась разработка стандарта эмиссии CO<sub>2</sub>, при этом совещание САЕР/9 утвердило сертификационное требование для этого стандарта. Документ освещал также деятельность САЕР по разработке стандарта в отношении твердых частиц (ТЧ). Были представлены сведения о разработке материала, касающегося усовершенствования эксплуатационных аспектов: согласование совещанием САЕР/9 новых эксплуатационных целевых показателей уменьшения объемов сжигаемого топлива и анализ экологических аспектов применительно к блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Совет одобрил все рекомендации совещания САЕР/9, и с государствами были проведены консультации по предлагаемым поправкам к томам I и II Приложения 16.

17.2.3 Комитет вновь подчеркнул важность технической работы Организации в области гражданской авиации и окружающей среды и поддержал необходимость продолжения эффективной проработки в САЕР и Секретариате ИКАО данных вопросов.

17.2.4 В соответствии с поручением 37-й сессии Ассамблеи Совет представил документ WP/26, содержащий информацию о проведенной САЕР оценке тенденций в области охраны окружающей среды применительно к нынешнему и будущему воздействию авиационного шума и

эмиссии авиационных двигателей. Комитет отметил значительный вклад государств-членов и организаций-наблюдателей в оценку этих экологических тенденций, которые были проанализированы и одобрены САЕР. Комитет также отметил, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи А37-19 Секретариат разрабатывает механизм, который позволит Организации регулярно представлять Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) данные об эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиацией и проводить оценку прогресса в реализации глобальных желательных целей. Повышению эффективности данной деятельности будет способствовать более активное представление государствами-членами в ИКАО данных о потреблении топлива.

17.2.5 В абсолютном выражении общая глобальная численность населения, подвергающегося воздействию авиационного шума, общая глобальная авиационная эмиссия, влияющая на местное качество воздуха, и общая глобальная авиационная эмиссия, влияющая на глобальный климат, предположительно будут расти на протяжении принятого при анализе периода, однако более медленными темпами, чем спрос на авиаперевозки. Топливная эффективность предположительно будет повышаться до 2050 года, однако для обеспечения намеченного повышения топливной эффективности на 2 % ежегодно потребуются принятие других мер в дополнение к тем, которые рассматривались при проведении анализа. Аналогичным образом, если учитывать только технологические и эксплуатационные усовершенствования, то для достижения нулевого прироста углерода относительно 2020 года потребуются принять дополнительные меры. Хотя устойчиво производимые альтернативные виды топлива могут в значительной мере способствовать уменьшению эмиссии, имеющихся данных недостаточно для надежного прогнозирования наличия таких видов топлива или генерации эмиссии CO<sub>2</sub>.

17.2.6 Комитет рекомендовал использовать представленные в документе WP/26 глобальные тенденции в качестве основы при принятии решений по вопросам экологии в ходе нынешней сессии Ассамблеи и предложил Совету при поддержке государств продолжать данные работы, с тем чтобы представить на следующей сессии Ассамблеи обновленную оценку глобальных тенденций в области окружающей среды.

17.2.7 Комитет признал важность наличия прочной основы для анализа прошлых и будущих экологических тенденций. Он рекомендовал Ассамблее призвать государства представлять данные о потреблении топлива, необходимые ИКАО для выполнения поручения Ассамблеи Совету обеспечить представление данных об авиационной эмиссии, а также рассмотреть представленную в этом документе информацию на предмет ее включения в поправки к резолюциям Ассамблеи А37-18 и А37-19.

17.2.8 В документе WP/27 Совет представил предложение об изменении резолюции Ассамблеи А37-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"* в свете достигнутого прогресса после 37-й сессии Ассамблеи.

17.2.9 В документе WP/106 Соединенные Штаты Америки отметили прогресс в снижении авиационного шума и авиационной эмиссии, которая влияет на местное качество воздуха, за счет проведения соответствующей политики, использования стандартов и инструктивных материалов, включая согласованный на совещании САЕР/9 новый стандарт шума для тома I Приложения 16 и рекомендацию совещания САЕР/9, призывающую государства не вводить эксплуатационные ограничения в отношении воздушных судов, которые отвечают требованиям главы 4 тома I

Приложения 16 и/или соответствуют новому стандарту по шуму после его принятия Советом. Документ также предлагает Ассамблее подтвердить свою приверженность сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом, признавая при этом, что эксплуатационные ограничения не должны применяться в качестве первоочередной меры, но только после рассмотрения каждого из других элементов. Соединенные Штаты Америки также поддержали продолжение разработки стандарта сертификации применительно к нелетучим твердым частицам.

17.2.10 В документе WP/70 Литва от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) приветствовала достигнутый на совещании САЕР/9 прогресс, включая согласование нового стандарта шума для тома I Приложения 16 и дальнейшую разработку стандарта, касающегося нелетучих твердых частиц (nvPM). Документ также призывает изготовителей авиационных двигателей активнее участвовать в работах, касающихся исследования выборок и измерения nvPM.

17.2.11 В документе WP/297 Международная коалиция за экологически безопасную авиацию (ИКСА) отметила, что стандарт эмиссии CO<sub>2</sub> будет неотъемлемым элементом корзины мер ИКАО и что если этот стандарт не окажет положительного влияния, то это должно компенсироваться другими мерами. Документ предлагает Ассамблее подтвердить, что стандарт эмиссии CO<sub>2</sub> является важным элементом корзины мер, и поручить Совету принять меры к тому, чтобы САЕР рассматривал работу по принятию стандарта, обеспечивающего постепенное уменьшение эмиссии, как приоритетную задачу.

17.2.12 Комитет приветствовал результаты работы совещания САЕР/9, включая согласование нового стандарта шума для тома I Приложения 16, и поддержал продолжение разработки стандарта для нелетучих твердых частиц и стандарта эмиссии CO<sub>2</sub>.

17.2.13 В документе WP/327 Международная федерация работников транспорта (МФТ) обратила внимание на потенциальные проблемы для здоровья, связанные с воздействием на служащих аэропортов очень мелких частиц, выбрасываемых авиационными двигателями и дизельными двигателями, и предложила Ассамблее призвать ИКАО распространить свою политику и практику, касающуюся окружающей среды, на охрану здоровья и обеспечение безопасности служащих аэропортов. МФТ подчеркнула, что сформирована Рабочая группа, включающая руководителей аэропорта Копенгагена, представителей компаний, работающих в этом аэропорту, и профсоюзов служащих аэропорта, и что данная Группа могла бы выступить в качестве начального форума для проведения соответствующих дискуссий.

17.2.14 Председатель указал, что ИКАО продолжает взаимодействовать с рядом международных организаций, включая Всемирную организацию здравоохранения, в части проведения оценки влияния авиации на экологию в окрестностях аэропортов. Было подчеркнуто, что САЕР в настоящее время осуществляет соответствующую программу работ, предусматривающую разработку стандарта сертификации нелетучих ТЧ (nvPM) применительно к авиационным двигателям, и проводятся исследования с целью более углубленного понимания формирования летучих твердых частиц.

17.2.15 В документе WP/222 Индия представила информацию о своих инициативах в области управления авиационным шумом и предложила проведение исследований шума и использование систем контроля шума в крупных аэропортах, а также составление планов действий

по ограничению шума в крупных аэропортах и конкретным планов землепользования в таких аэропортах в соответствии с разработанным ИКАО *Инструктивным материалом по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*.

17.2.16 В документе WP/240 Южная Африка представила информацию о том, каким образом запреты на полеты в ночное время в различных частях мира влияют на авиационную отрасль в целом, и предложила Ассамблее принять соответствующие меры к тому, чтобы ИКАО продолжала играть лидирующую роль в разработке политических рекомендаций, касающихся запретов на полеты в ночное время. Документ рекомендовал ИКАО продолжать отслеживать практику государств, касающуюся запретов на полеты в ночное время, и оценивать влияние таких запретов на авиационные перевозки.

17.2.17 В документе WP/163 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) поддержала рекомендацию совещания САЕР/9 о том, чтобы государства воздерживались от введения эксплуатационных ограничений в отношении воздушных судов, которые отвечают требованиям главы 4 тома I Приложения 16 и/или новому стандарту шума. ИАТА также резко возражала против любой меры, которая будет приводить к снятию с эксплуатации воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 тома I Приложения 16. Документ предлагает Ассамблее рассмотреть предложенные поправки к резолюции Ассамблеи А37-18, добавления D и E.

17.2.18 В отношении запретов на полеты в ночное время Комитет отметил, что данный вопрос рассматривался на последней Ассамблее, когда была принята к сведению проведенная САЕР оценка таких запретов и Индия предложила провести дополнительное изучение данного вопроса. Последняя Ассамблея согласилась передать этот вопрос на рассмотрение Советом, и Индия предложила предоставить необходимые ресурсы для дальнейших исследований, учитывая ограниченные возможности Секретариата. После последней Ассамблеи, в зависимости от предоставления Индией средств, Секретариат занимался данной работой при поддержке консультантов, и была определена сфера соответствующих задач, однако на сегодняшний день никакие средства не были предоставлены. В этой связи было сделано пояснение, что Индия войдет в контакт с Секретариатом в соответствующие сроки относительно предоставления необходимых ресурсов для проведения дальнейшего изучения запретов на полеты в ночное время.

17.2.19 Комитет рекомендовал Ассамблее подтвердить свою приверженность сбалансированному подходу, признавая при этом, что эксплуатационные ограничения не должны использоваться в качестве первоочередной меры, но только после рассмотрения каждого из других элементов. Комитет поддержал рекомендацию САЕР от воздействия авиации, призывающую государства не вводить эксплуатационные ограничения в отношении воздушных судов, которые отвечают Стандарту сертификации шума в главе 4 тома I Приложения 16 и/или новому стандарту шума после его принятия Советом.

17.2.20 В отношении поправок к резолюции Ассамблеи А37-18, Комитет одобрил все поправки, предложенные Секретариатом в добавлении к документу WP/27. Кроме того, в отношении поправок, предложенных ИАТА в документе WP/163, Комитет согласился рекомендовать, чтобы предложенные поправки к добавлению D и четвертому пункту преамбулы добавления E были отражены в проекте текста резолюции, приведенном в добавлении к документу WP/27.

17.2.21 В документе WP/318 Аргентина отметила необходимость содействия обмену информацией и мнениями среди государств региона, которые не участвуют непосредственно в деятельности САЕР, и рекомендовала Совету предложить региональным бюро развивать различного рода инициативы (такие как семинары, практикумы и прочие подобные мероприятия), с тем чтобы государства, которые не являются членами или наблюдателями в САЕР, могли в более полной мере использовать результаты работы САЕР. Комитет приветствовал данное предложение и указал на необходимость участия в деятельности САЕР государств, которые в настоящее время в нем не представлены.

17.2.22 В документе WP/348 Вьетнам представил информацию о своих инициативах, направленных на снижение уровней шума и эмиссии, связанных с осуществлением внутренних и международных воздушных перевозок.

17.2.23 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

**Резолюция 17/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в резолюции А37-18 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 А37-18 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

*учитывая* необходимость отразить события, происшедшие после 37-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

*учитывая* необходимость определить конкретную политику ИКАО по решению проблемы воздействия авиации на глобальный климат (резолюция А38-хх "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*"), отражающую возрастающую обеспокоенность относительно авиации и изменения климата и являющуюся составной частью политики и практики ИКАО в области охраны окружающей среды,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией А38-хх "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*" представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 38-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 E. 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 авиации на качество местного воздуха;

2. *просит* Совет представлять на каждой очередной сессии Ассамблеи для рассмотрения сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция вместе с резолюцией А38-хх "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*" заменяет резолюции А37-18 и А37-19.

## **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 всеобъемлющих мер, включающих технические усовершенствования, более эффективную организацию воздушного движения и эксплуатационные процедуры, а также путем соответствующего использования механизмов проектирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

*принимая во внимание*, что все государства – члены ИКАО согласились продолжить рассмотрение всех авиационных вопросов, связанных с окружающей средой, и по-прежнему сохранять за собой инициативу в деле определения основных направлений политики по этим вопросам и не передавать эту инициативу другим организациям,

*принимая во внимание*, что другие международные организации подчеркивают важность политики в области окружающей среды, затрагивающей воздушный транспорт,

*принимая во внимание*, что устойчивое развитие авиации является важным элементом будущего экономического роста и развития, торговли и коммерции, культурного обмена и взаимопонимания между народами и нациями, что обуславливает необходимость оперативного принятия мер по обеспечению совместимости ее деятельности с качеством окружающей среды и развития по направлениям, позволяющим смягчить любые неблагоприятные последствия,

*принимая во внимание*, что наличие надежной и наиболее достоверной информации об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики ИКАО и ее государств-членов,

*принимая во внимание* наличие подтвержденной взаимозависимости авиационного шума и эмиссии двигателей в части, касающейся их влияния на окружающую среду, и необходимость ее учета при определении мер по контролю в источнике и основных эксплуатационных приемов смягчения последствий этого воздействия,

*принимая во внимание*, что организация и планирование воздушного пространства могут играть роль в решении проблемы воздействия авиационной эмиссии парниковых газов на глобальный климат и что государствам индивидуально или совместно на региональной основе необходимо рассматривать соответствующие экономические и организационные аспекты,

*принимая во внимание*, что сотрудничество с другими международными организациями является важным элементом достижения прогресса в области осознания воздействия авиации на окружающую среду, а также необходимость выработки соответствующей политики, направленной на устранение этих последствий,

*признавая* важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и альтернативных видов топлива для авиации, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями,

1. *заявляет*, что ИКАО, являясь ведущим специализированным учреждением Организации Объединенных Наций (ООН) в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, сознает и будет по-прежнему учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также признает свою ответственность и ответственность ее государств-членов за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО и ее государства-члены будут стремиться к тому, чтобы:

а) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;



b) ограничить или сократить влияние авиационной эмиссии на качество местного воздуха;

c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;

2. *подчеркивает* важность постоянной демонстрации ИКАО своей ведущей роли в решении всех вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах, которые отражают серьезность стоящих перед отраслью проблем;

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 накапливать и обновлять информацию о взаимозависимостях и увязке мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду с целью оптимизации принятия решений;

5. *просит* Совет определить ряд авиационных экологических показателей, которые государства могли бы использовать для оценки деятельности авиации и эффективности стандартов, политики и мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду;

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

7. *предлагает* государствам продолжать активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды и призывает государства-члены поддерживать деятельность, не предусмотренную бюджетом, посредством добровольных взносов в разумном объеме;

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

9. *рекомендует* Совету по-прежнему осуществлять тесное сотрудничество с международными организациями и другими органами ООН в деле осознания последствий воздействия авиации на окружающую среду и выработки политики, направленной на устранение этих последствий;

10. *настоятельно призывает* государства воздерживаться от принятия мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном и устойчивом 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 предприятия соответствующих действий,

*принимая во внимание,* что, хотя научное сообщество все глубже понимает суть неопределенностей, связанных с воздействием авиационной эмиссии на окружающую среду как на местном, так и на глобальном уровнях, это воздействие по-прежнему вызывает озабоченность и требует принятия соответствующих мер,

*признавая* наличие взаимозависимости между технологией, конструкцией и эксплуатацией воздушных судов в части, касающейся решения проблем шума, местного качества местного воздуха и изменения климата,

*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,* что Совет принял том I "Авиационный шум" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации по шуму дозвуковых воздушных судов (за исключением самолетов короткого взлета и посадки/вертикального взлета и посадки (СКВП/СВВП)), и уведомил государства-члены об этом решении,

*принимая во внимание,* что Совет принял том II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации по эмиссии новых авиационных двигателей, и уведомил государства-члены об этом решении,

*принимая во внимание,* что Совет инициировал деятельность по разработке сертификационных требований к эмиссии нелетучих твердых частиц (ТЧ),

*приветствуя* достигнутую САЕР договоренность относительно требований к сертификации воздушных судов на соответствие глобальному Стандарту на CO<sub>2</sub>,

*принимая во внимание,* что ИКАО разработала, усовершенствовала и опубликовала инструктивный материал по политике, призванной устранить озабоченность, обусловленную воздействием авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

*принимая во внимание,* что Совет принял среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии, касающиеся уменьшения шума и выбросов окислов азота (NO<sub>x</sub>), и цели технического и эксплуатационного характера, предусматривающие уменьшение сжигания топлива воздушными судами,

1. *с удовлетворением отмечает* постоянные выгоды, обеспечиваемые новым более жестким стандартом по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16, вступившим в силу 1 января 2006 года;
2. *приветствует* рассмотрение Советом в июне 2013 года нового более жесткого стандарта по шуму, подлежащего введению 31 декабря 2017 года или позже и 31 декабря 2020 года или позже, для воздушных судов массой менее 55 т;
3. *приветствует* рассмотрение Советом в июне 2013 года нового стандарта по шуму для воздушных судов с поворотными винтами, подлежащего введению 1 января 2018 года или позже;
4. *приветствует* утвержденный Советом в июне 2013 года план дальнейшей разработки и завершения подготовки стандарта на авиационную эмиссию CO<sub>2</sub> к 2016 году;
5. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями энергично продолжать работу, связанную с разработкой Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;
6. *приветствует* принятие Советом в июне 2013 года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии, касающихся уменьшения авиационного шума, и целей технического и эксплуатационного характера, предусматривающих уменьшение сжигания топлива воздушными судами;
7. *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;
8. *настоятельно призывает* государства-члены из регионов мира, которые в настоящее время недопредставлены в САЕР, принять участие в работе Комитета;
9. *просит* Совет предоставить государствам и международным организациям имеющуюся информацию относительно мер по уменьшению воздействия авиации на окружающую среду, с тем чтобы обеспечить возможность предприятия действий на основе реализации соответствующих мер;
10. *настоятельно призывает* государства-члены следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 5 настоящего добавления;
11. *просит* Совет продолжить деятельность по разработке и использованию сценариев оценки экологического воздействия авиационной эмиссии в будущем и сотрудничать с другими международными организациями в этой области.

## 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,

*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 государств-членов,

*принимая во внимание,* что вопросы внедрения и принятие решений относительно использования элементов сбалансированного подхода входят в компетенцию государств-членов, 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 в инструктивные указания ИКАО, разработанные для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода (*Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*, Дос 9829), впоследствии были внесены изменения,

*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 государства – члены ИКАО и международные организации признать ведущую роль ИКАО в решении проблем авиационного шума;

2. *настоятельно призывает* государства:

а) 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;

б) 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. *рекомендует* государствам:
  - a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств, учитывая при этом взаимозависимости с другими экологическими проблемами;
  - 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, учитывая при этом взаимозависимости с другими экологическими проблемами;
  - 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 E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;
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 Дос 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 и любой дополнительной работе над методиками, а также,

при необходимости, в оценке влияния или эффективности мер, предусмотренных сбалансированным подходом.

## 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 Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации пришел к выводу, что 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, и проделал работу, в результате которой была выработана рекомендация относительно нового стандарта сертификации по шуму в томе I Приложения 16 с учетом того, что новые действия по постепенному снятию воздушных судов с эксплуатации рассматривать не следует,

*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 призывает* государства 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/фрахтования/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 призывает*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 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 7 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 рекомендует* государствам 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 призывает* государства не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие которых Стандартам по шуму главы 3, 4 или любой новой главы тома I Приложения 16 подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

5. *настоятельно призывает* государства 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 призывает* государства 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 в результате принятия нового стандарта сертификации по шуму в томе I Приложения 16 и реализации на воздушных судах технических наработок в области уменьшения шума ожидается дальнейшее снижение шума в источнике,

*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 Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16 и любые более жесткие требования, принятые Советом, базируются на понимании того, что они предназначены 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 которых Стандартам по шуму главы 4 тома I Приложения 16 и любым более жестким уровням, принятым Советом, 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,

*признавая,* что новый Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширил 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 охрана окружающей среды*" Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184), которое необходимо пересмотреть с целью включения соответствующих положений, учитывающих воздействие эмиссии,

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. *просит* Совет:

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 с целью избежать создания неприемлемых для населения ситуаций вследствие звукового удара, таких как вызываемые усилением звукового удара помехи сну и вредные последствия для лиц и собственности на суше и на море,

*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 авиации на качество местного воздуха

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* возрастающую обеспокоенность относительно влияния авиации на атмосферу в части, касающейся качества местного воздуха и соответствующих последствий для здоровья и благосостояния людей,

*принимая во внимание*, что фактические данные о таком влиянии эмиссии NO<sub>x</sub> и твердых частиц (ТЧ) авиационных двигателей на качество местного воздуха в нижних слоях атмосферы и региональное качество воздуха сейчас являются все более убедительными,

*признавая*, что научное сообщество все глубже понимает суть неопределенностей, связанных с влиянием эмиссии NO<sub>x</sub> и ТЧ авиационных двигателей на глобальный климат,

*признавая* наличие взаимозависимости между конструкцией и эксплуатацией воздушных судов в части, касающейся решения проблем шума, качества местного воздуха и изменения климата,

*признавая*, что ИКАО определила технические Стандарты и ускорила разработку эксплуатационных процедур, что позволило существенно уменьшить степень вредного воздействия воздушных судов на качество местного воздуха,

*принимая во внимание*, что на протяжении последних нескольких десятилетий количество многих выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих веществ, таких как сажа и несгоревшие углеводороды, оказывающих влияние на качество воздуха на местном и региональном уровнях, значительно уменьшилось,

*принимая во внимание*, что в результате достигнутого в последнее время прогресса в области эксплуатационных процедур, таких как производство полетов в режиме непрерывного снижения, произошло дальнейшее уменьшение объема авиационной эмиссии,

*принимая во внимание*, что оценка тенденций в области авиационной эмиссии NO<sub>x</sub>, ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

*принимая во внимание* необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO<sub>x</sub>, ТЧ и других видов газообразной эмиссии,

*признавая*, что в осознании влияния нелетучей составляющей эмиссии ТЧ достигнут значительный прогресс и что по-прежнему ведутся научные и технические работы по лучшей оценке летучей составляющей эмиссии ТЧ,

*принимая во внимание*, что влияние авиационной эмиссии на качество воздуха на местном и региональном уровнях является составной частью общего воздействия эмиссии в конкретном районе и что его следует рассматривать в более широком контексте всех источников, влияющих на качество местного воздуха,

*принимая во внимание*, что фактическое качество местного воздуха и влияние авиационной эмиссии на здоровье зависят от ряда факторов, в числе которых рассматриваются ее доля в общей концентрации и численность населения, подвергаемого воздействию в конкретном регионе,

*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 государств-членов 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, и сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха,

*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,

*принимая во внимание*, что Совет ИКАО утвердил политику и инструктивный материал, касающиеся использования сборов, связанных с эмиссией, для решения проблемы воздействия эмиссии авиационных двигателей в аэропортах или в районе аэропортов,

*отмечая*, что Совет ИКАО опубликовал информацию о системах рационального природоиспользования (СРП), которые используются авиационными заинтересованными сторонами,

*отмечая*, что Совет ИКАО разработал инструктивное Руководство по качеству воздуха в аэропортах, которое впоследствии было обновлено,

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, подготовить данные о влиянии авиационной эмиссии ТЧ, NO<sub>x</sub> и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;

2. *просит* Совет продолжить его деятельность по разработке технически осуществимых, экологически благоприятных и экономически обоснованных стандартов, направленных на дальнейшее уменьшение последствий локального загрязнения воздуха воздушными судами;

3. *просит* Совет продолжить разработку сертификационных требований к эмиссии нелетучих ТЧ и по-прежнему отслеживать прогресс в области научного и технического понимания воздействия летучих и нелетучих составляющих эмиссии ТЧ;

4. *поощряет* действия государств-членов по оказанию помощи в разработке сертификационных требований к эмиссии нелетучих ТЧ;

5. *просит* Совет обеспечить надлежащий учет взаимозависимости мер по уменьшению авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, оказывающих влияние на качество местного воздуха и глобальный климат;

6. *просит* Совет продолжить его деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая NO<sub>x</sub>, выбрасываемые воздушными судами;

7. *просит* Совет постоянно оказывать содействие совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, что позволяет уменьшить последствия местного загрязнения воздуха воздушными судами;

8. *поощряет* предпринятие государствами-членами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на качество местного воздуха, в частности, через посредство добровольных мер, и информирование об этом ИКАО;

9. *приветствует* разработку и пропаганду инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах;



10. *просит* Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле пропаганды и обмена информацией о наилучшей практике, применяемой в аэропортах, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на качество местного воздуха;

11. *приветствует* разработку инструктивного материала по сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха, и *просит* Совет постоянно обновлять этот инструктивный материал, а также *настоятельно призывает* государства-члены обмениваться информацией о введении таких сборов;

12. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить максимально возможный с практической точки зрения уровень соответствия и надлежащим образом учитывать политику и рекомендации ИКАО по сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха.

— КОНЕЦ —