



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

**Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения**

**Пункт 21 повестки дня. Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения**

**Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения**

#### СТАНДАРТЫ И ПОЛИТИКА ИКАО, КАСАЮЩИЕСЯ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА))

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

ИКАО играет лидирующую роль в борьбе с негативным влиянием авиации на окружающую среду. Ее политика и стандарты обеспечивают согласованный подход к решению проблем, связанных с негативным влиянием авиации на окружающую среду, и гарантируют высокую степень однородности в нормах регулирования, стандартах и процедурах, которые необходимы для безопасного, упорядоченного и эффективного функционирования современной авиатранспортной системы. Данный рабочий документ подчеркивает важность работы ИКАО по защите окружающей среды и отмечает некоторую озабоченность ИАТА относительно внедрения определенной политики ИКАО, касающейся охраны окружающей среды.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- а) признать важность политики ИКАО, касающейся охраны окружающей среды;
- б) настоятельно призвать государства обеспечить ее внедрение на национальном уровне, в частности в сферах регулирования уровня шума воздушных судов и установления экологических сборов.

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели:</i>    | Данный рабочий документ связан со стратегической целью Е "Охрана окружающей среды" |
| <i>Финансовые последствия:</i> | Дополнительных ресурсов не требуется.  |
| <i>Справочный материал:</i>    |  |

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

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИКАО играет лидирующую роль в борьбе с негативным влиянием авиации на окружающую среду. Ее политика и стандарты обеспечивают согласованный подход к решению проблем, связанных с негативным влиянием авиации на окружающую среду, и гарантируют высокую степень однородности в нормах регулирования, стандартах и процедурах, которые необходимы для безопасного, упорядоченного и эффективного функционирования современной авиатранспортной системы.

1.2 К сожалению, опыт последнего времени показал, что внедрение политики ИКАО, касающейся охраны окружающей среды на национальном и местном уровнях является далеко не достаточным и имеет негативное влияние на авиакомпании, их клиентов, торговлю и местную экономику.

## 2. СТАНДАРТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ЭМИССИИ CO<sub>2</sub> И ВЫБРОСОВ НЕЛЕТУЧИХ ТВЕРДЫХ ЧАСТИЦ

2.1 Стандарты ИКАО в отношении охраны окружающей среды являются важным средством совершенствования технологий защиты и создания предсказуемых норм регулирования для авиакомпаний. Таким образом, ИАТА горячо приветствует принятие со стороны САЕР рекомендаций в отношении первого стандарта для сертификации авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> и первого стандарта по выбросу нелетучих твердых частиц для двигателей воздушных судов.

2.2 Однако ИАТА также хотела бы подчеркнуть, что, как ранее было признано Ассамблеей и САЕР, стандарты ИКАО, касающиеся охраны окружающей среды, не предполагается вводить или использовать в качестве основы для ограничений деятельности или установления налогов, вместо этого они были приняты только для задач сертификации. Таким образом, мы решительно поддерживаем рекомендацию САЕР государствам воздержаться от введения каких-либо ограничений деятельности или установления налогов на выбросы на основе стандарта для эмиссии CO<sub>2</sub>.

## 3. СБАЛАНСИРОВАННЫЙ ПОДХОД ИКАО К УПРАВЛЕНИЮ УРОВНЕМ ШУМА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

3.1 Хотя снижение уровня шума в его источнике является ключом к решению проблем с уровнем шума, ИАТА признает, что в определенных аэропортах могут потребоваться дополнительные меры. В таких случаях ИАТА придает особое значение тому, чтобы государства и руководящие органы местных аэропортов в своих действиях руководствовались сбалансированным подходом к регулированию уровня шума воздушных судов, который был единодушно одобрен Ассамблеей ИКАО в 2001 году и с тех пор повторно подтверждается на каждой Ассамблее ИКАО. Сбалансированный подход обеспечивает прозрачный процесс управления выявленными проблемами шума в каждом аэропорту и основан на принципе разработки решений с учетом особых характеристик конкретного аэропорта.

3.2 Несмотря на единодушную поддержку сбалансированного подхода к регулированию уровня шума воздушных судов со стороны ИКАО, его внедрение, к сожалению, проходит неоднородно во всех государствах – членах ИКАО, и некоторые меры, касающиеся уровня шума, принимаются без предварительного анализа различных доступных мер и без обеспечения прозрачности процесса.

3.3 Таким образом, ИАТА убеждена, что важно, чтобы Ассамблея напомнила государствам о необходимости применять сбалансированный подход к регулированию уровня шума и предпринимать соответствующие меры для обеспечения его внедрения региональными и местными полномочными органами. ИАТА также придерживается точки зрения о том, что Совет ИКАО должен сыграть важную роль в поддержке использования сбалансированного подхода к управлению уровнем шума воздушных судов, например, путем проведения рабочих встреч и других целевых коммуникаций.

#### **4. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО УРОВНЮ ШУМА**

4.1 ИАТА озабочена увеличением количества эксплуатационных ограничений в аэропортах по всему миру, в частности, во многих аэропортах до сих пор недостаточно используется возможность снижать уровень шума за счет лучшего планирования землепользования и управления.

4.2 Ограничения по эксплуатации в ночное время имеют негативные последствия для авиакомпаний и их клиентов, так как они ограничивают возможности по оптимальному планированию регулярных рейсов и упрощению вариантов стыковок для путешественников. Такие ограничения также обостряют существующие ограничения по вместимости и в результате могут привести к дополнительной излишней загруженности, особенно в вечерние часы и рано утром.

4.3 Ограничения по эксплуатации определенных типов воздушных судов также негативно влияет на авиакомпании, ограничивая их возможности использовать наиболее подходящий тип воздушного судна для обслуживания пассажиров в конкретном аэропорте. В результате эксплуатационные ограничения могут привести к неоптимальному использованию вместимости аэропорта и увеличению эксплуатационных расходов.

4.4 В тех случаях, когда ограничения по эксплуатации нацелены на отстранение от полетов или постепенный вывод из обращения определенного типа воздушного судна, сертифицированного в соответствии со стандартами ИКАО, это подрывает роль международных стандартов в обеспечении высокой степени однородности и стабильности норм регулирования. Учитывая международную природу воздушного транспорта и долгий срок службы воздушных судов, авиакомпании должны иметь уверенность в том, что воздушные суда, сертифицированные в соответствии с применяемыми стандартами, могут эксплуатироваться повсеместно в течение всего их срока службы.

4.5 Таким образом, ИАТА выступает категорически против любых мер, которые приведут к выводу из обращения воздушных судов, которые соответствуют стандартам сертификации по уровню шума, содержащимся в главе 3 тома I Приложения 16, и поддерживает просьбу, обращенную к государствам не разрешать введение каких-либо ограничений по эксплуатации, направленных на отстранение от полетов воздушных судов, которые соответствуют либо на основании первоначальной сертификации, либо на основании повторной сертификации, стандартам по уровню шума, содержащимся в главах 4 и 14 тома I, Приложения 16.

## 5. СБОРЫ, СВЯЗАННЫЕ С ОХРАНОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

5.1 В последние годы национальные правительства и местные полномочные органы стали все больше использовать воздушный транспорт в качестве источника дохода, указывая в качестве оправдания проблемы экологического характера. Слишком часто такие сборы вводятся в форме налогов, а поступления от них не используются для снижения негативного влияния авиации на окружающую среду или, в лучшем случае, используются в минимальном размере.

5.2 ИАТА озабочена распространением таких налогов, так как они дополнительно увеличивают административное и финансовое бремя для авиакомпаний, не решая экономичным образом проблемы негативного влияния авиации на окружающую среду. В частности, эффективность сборов, как средства поощрения введения в эксплуатацию более экологичных и тихих воздушных судов, не является показательной, так как выбор воздушных судов определяется, в первую очередь, потребностями рынка, нормальным процессом обновления флота и такими характеристиками, как вместимость и топливная экономичность.

5.3 В реальности, основной эффект от введения таких налогов заключается в увеличении общих затрат воздушного транспорта и падении его популярности. По мере снижения объемов авиаперевозок уменьшаются возможности, которые предоставляет воздушный транспорт, что вызывает нестабильность работы цепочки поставок на воздушном транспорте и работы других отраслей, зависящих от авиации, особенно туризма.

5.4 Поэтому ИАТА подчеркивает важность применения существующей политики ИКАО в отношении экологических сборов и убеждена, что какие-либо экологические сборы должны вводиться скорее в форме сборов, чем в форме налогов, и что собранные в результате средства должны направляться, в первую очередь, на уменьшение негативного влияния авиации на окружающую среду.

5.5 ИАТА также обращает особое внимание на то, что государства должны учитывать руководящие указания, разработанные ИКАО для государств – членов ИКАО, в отношении сборов<sup>2</sup>, находящихся в разработке и внедрения сборов, связанных с охраной окружающей среды.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

6.1 ИАТА придерживается точки зрения о том, что проблема негативного влияния авиации на окружающую среду должна решаться с помощью согласованных и гармонизированных стандартов и правил. Работа ИКАО по охране окружающей среды внесла большой вклад в решение этой проблемы, но внедрение некоторых элементов политики ИКАО должно быть закреплено на национальном уровне, чтобы обеспечить устойчивое развитие воздушного транспорта в безопасной и упорядоченной манере.

6.2 Таким образом, ИАТА предлагает Ассамблее:

- a) признать важность политики ИКАО, касающейся охраны окружающей среды;
- b) настоятельно призвать государства обеспечить ее внедрение на национальном уровне, в частности применять сбалансированный подход к управлению уровнем шума воздушных судов и политику ИКАО в отношении экологических сборов.

— КОНЕЦ —

---

<sup>2</sup> Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, Doc 9082.