



A39-WP/460  
EX/177  
29/9/16

**АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ**  
**ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА**  
**ПО**  
**ПУНКТАМ 20 И 21 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пунктам 20 и 21 повестки дня (раздел "Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха") представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.



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

20.1 На своем 2-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос, посвященный охране окружающей среды, на основе подготовленных Советом докладов о ходе выполнения технической программы Организации в области авиационного шума, эмиссии авиационных двигателей и изменения климата (WP/28, 51 и 55 и исправление № 1). Исходя из указанных докладов о ходе работы, Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A38-17 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (WP/48 и исправление № 1). Кроме того, имелось 11 документов, представленных государствами и наблюдателями: WP/91, 152, 156, 170, 210 (пересмотренный вариант № 1), 223, 225, 250 (пересмотренный вариант № 1), 429, 430 и 447.

**20.2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА**

20.2.1 Совет представил доклад (WP/51) о прогрессе, достигнутом ИКАО после 38-й сессии Ассамблеи по вопросам, связанным с деятельностью гражданской авиации и окружающей средой, включая осуществленные Секретариатом мероприятия, деятельность САЕР и сотрудничество с другими организациями. В этом документе содержалась информация о согласовании на совещании САЕР/10 предлагаемого для тома III Приложения 16 нового сертификационного стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов и предлагаемого для тома II Приложения 16 стандарта на нелетучие твердые частицы (нЛТЧ) для авиационных двигателей. В документе WP/51 также содержится информация относительно обновления части 2 "Землепользование и охрана окружающей среды" документа Дос 9184 "Руководство по проектированию аэропортов", нового циркуляра по вовлечению населения в реализацию практики экологического менеджмента в авиации и обзора результатов анализа экологических выгод, обеспечиваемых реализацией блока 0 блочной модернизации авиационной системы (ASBU). В документе говорится о последних результатах проводимой в ИКАО работы в области авиационного шума, в том числе о разработке нового стандарта на шум для будущих сверхзвуковых воздушных судов. Была представлена информация об активном сотрудничестве с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), Международной морской организацией (ИМО), Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и об участии в процессе разработки целей устойчивого развития (ЦУР). Было подчеркнуто, что Совет согласился со всеми рекомендациями совещания САЕР/10 и что с государствами проводятся консультации относительно предлагаемых изменений к томам I и II Приложения 16 и нового первого издания тома III.

20.2.2 Комитет отметил значительный прогресс, достигнутый ИКАО в решении вопросов, связанных с воздействием авиационного шума и глобальной эмиссии, а также качеством местного воздуха, и подчеркнул большое значение технической работы в этой области.

20.2.3 Согласно поручению 38-й сессии Ассамблеи Совет представил документ WP/55 и исправление № 1, в котором говорится о результатах выполненной САЕР оценки экологических тенденций в отношении нынешнего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. К 2040 году, несмотря на ожидаемое увеличение в 4,2 раза объема международных воздушных перевозок, потребление топлива за тот же период возрастет только в

2,8–3,9 раза. Прогнозирование на долгую перспективу вклада устойчиво производимых альтернативных видов топлива характеризуется серьезной неопределенностью, однако согласно проделанной САЕР оценке сценариев вполне возможно, что к 2050 году до 100 % спроса международной авиации на реактивное топливо сможет быть удовлетворено за счет такого топлива. Будущие разработки в области альтернативных видов топлива будут во многом зависеть от действующей политики и стимулов в отношении таких видов топлива, а также от экологической и экономической эффективности их использования. САЕР также обновил тенденции в области эмиссии, влияющей на качество местного воздуха, и в области авиационного шума. Во всех случаях согласно тенденциям ожидается, что эмиссия авиационных двигателей и авиационный шум будут в будущем увеличиваться, но более медленными темпами, чем рост объемов перевозок. Согласно оптимистичному сценарию технических и эксплуатационных усовершенствований уровень шума может более не увеличиваться с ростом объема перевозок после 2030 года.

20.2.4 Комитет признал, что для предметного обсуждения и принятия решений важно иметь единую надежную информационную базу. Комитет рекомендовал, чтобы в качестве основы для принятия решений по экологическим вопросам были одобрены экологические тенденции и чтобы следующей сессии Ассамблеи была представлена обновленная информация по ним. Комитет также настоятельно призвал государства представлять данные в соответствии с просьбой Ассамблеи относительно информирования об авиационной комиссии.

20.2.5 Комитет также рассмотрел документ WP/28, в котором содержится доклад о деятельности в рамках Программы технической помощи ИКАО с охватом всех стратегических целей ИКАО, включая охрану окружающей среды. В этом документе содержится информация о помощи в области охраны окружающей среды и об инициативах по наращиванию потенциала, таких как партнерство ИКАО с Европейским союзом, а также с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Глобальным экологическим фондом (ГЭФ).

20.2.6 В документе WP/48 и исправлении №1 Совет представил предложение относительно пересмотра резолюции A38-17 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* с учетом работы, проделанной после 38-й сессии Ассамблеи. Изменения связаны в основном с результатами работы, проделанной Секретариатом и САЕР.

20.2.7 В документе WP/91, представленном Швейцарией, Словакия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств – членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) отметила, что Европа приняла комплексный подход к смягчению последствий воздействия международной авиации на окружающую среду и в рамках этого подхода решительно поддерживает усилия, предпринимаемые ИКАО. В документе признается и поддерживается важная работа, выполняемая САЕР, и необходимость того, чтобы САЕР в своей работе в максимально возможной степени использовал независимый, комплексный и транспарентный подход. В документе подчеркивается важность уделения приоритетного внимания внедрению согласованных и рекомендованных на САЕР/10 стандартов на эмиссию CO<sub>2</sub> самолетов и массовую концентрацию нлГЧ авиационных двигателей, а также дальнейшей разработке стандартов на массовую и численную концентрацию нлГЧ.

20.2.8 В документе WP/225 Гватемала от имени государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представила информацию о предпринятых в регионе Латинской Америки действиях, касающихся окружающей среды и гражданской авиации. В этом документе сообщалось о сведении воедино подготовленных различными организациями гражданской авиации концепций и инструктивных указаний, касающихся охраны окружающей среды и гражданской авиации в Латинской Америке. В этом документе предлагается, чтобы Ассамблея включила экологические стратегии и концепции региона Латинской Америки в документы ИКАО, подготавливаемые по данной тематике, и выдвинула требование о более высоком уровне представленности государств – членов ЛАКГА в САЕР.

20.2.9 В документе WP/170 Канада отмечает улучшение заданных технических характеристик и функциональных возможностей навигационных систем, что позволило повысить эффективность операций воздушных судов и обеспечило возможность уменьшения эмиссии парниковых газов (ПГ) и снижения уровня авиационного шума. Однако в окрестностях аэродромов эти усовершенствования, как правило, приводят к увеличению уровня воспринимаемого шума, поскольку по одному и тому же эффективному профилю заход на посадку выполняет большее количество воздушных судов. В документе рекомендуется, чтобы государства представляли данные о воздействии шума в окрестностях аэродромов, и предлагается, чтобы Ассамблея поручила Совету разработать прагматичный подход к сбалансированному учету воздействия ПГ и шума в окрестностях аэродромов при внедрении схем PBN.

20.2.10 В документе WP/250 (пересмотренный вариант № 1) Республика Корея представила опыт применения в своих аэропортах связанных с шумом сборов и подчеркнула отсутствие стандартизации в данном вопросе в государствах – членах ИКАО. По мнению Республики Корея, нынешний инструктивный материал ИКАО по связанным с шумом сборам является недостаточным, и она предлагает обмениваться на веб-платформе ИКАО передовой практикой государств, с тем чтобы разработать более подробный инструктивный материал в будущем. В документе ИКАО предлагается проанализировать свою рекомендуемую практику по связанным с шумом сборам и предоставить государствам – членам ИКАО "доску объявлений" на официальной веб-платформе ИКАО, где государства-члены смогут обменяться мнениями и подходами в целях совершенствования инструктивного материала ИКАО.

20.2.11 В документе WP/210 (пересмотренный вариант № 1) Соединенные Штаты Америки признали достигнутый прогресс в деле снижения шума и уменьшения последствий для качества местного воздуха посредством разработки политики и стандартов и рекомендуют государствам воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений, основанных на сертификационных стандартах ИКАО, касающихся воздействия эмиссии на окружающую среду; государствам – членам ИКАО рекомендуется использовать сбалансированный подход к управлению авиационным шумом. В документе приветствуется рекомендация САЕР о замене предельных значений стандарта сертификации по числу дымности стандартом на эмиссию нЛТЧ, признавая, что это является следующим шагом на пути сокращения авиационной эмиссии в источнике. Соединенные Штаты Америки рекомендуют государствам-членам продолжать разработку более жесткого стандарта на эмиссию нЛТЧ двигателей к совещанию САЕР/11 в феврале 2019 года и поддерживают включение эмиссии нЛТЧ авиационных двигателей в технический анализ САЕР и процесс определения целей.

20.2.12 В документе WP/152 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) поддержала принятие САЕР рекомендаций относительно первого сертификационного Стандарта

на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов и первого Стандарта на нЛТЧ авиационных двигателей. ИАТА подчеркивает, что цель Стандартов ИКАО должна оставаться неизменной, а также настоятельно призывает государства воздерживаться от введения любых эксплуатационных ограничений или сборов за эмиссию, основанных на Стандарте на эмиссию CO<sub>2</sub>. Относительно авиационного шума ИАТА подчеркивает важность сбалансированного подхода к управлению авиационным шумом и решительно выступает против снятия с эксплуатации воздушных судов, которые соответствуют главе 3 тома I Приложения 16, а также поддерживает просьбу к государствам не разрешать введения эксплуатационных ограничений, направленных на снятие с эксплуатации воздушных судов, которые соответствуют главам 4 и 14 Приложения 16.

20.2.13 Комитет принял к сведению пять рабочих документов (WP/156, 223, 429, 430, 447), представленных для информации. Они официально не представлялись на заседании, но ниже приводится их краткое содержание.

20.2.14 В документе WP/156 Аргентина представила информацию о своем предложении подготовить для программы TRANAIR-PLUS курс, посвященный эксплуатационным приемам снижения шума для вертолетов. В основу этого курса будет положен накопленный аргентинской армией опыт производства полетов в Антарктике, являющейся защищенной в экологическом отношении зоной, и связанные с эксплуатационными приемами снижения шума преимущества для производства полетов в густонаселенных городских районах. Цель курса будет заключаться в достижении максимально возможного использования эксплуатационных приемов снижения шума экипажами вертолетов путем активного применения таких приемов и в разъяснении теоретических аспектов, связанных с шумом вертолетов.

20.2.15 В документе WP/223 Индонезия представила подробную информацию о внедрении сертификационных стандартов тома I Приложения 16 в рамках своей национальной регулятивной системы посредством соответствующего распоряжения на уровне министерства. Она также представила информацию о реализуемой инициативе по выдаче сертификатов по шуму для национального парка воздушных судов Индонезии. На данный момент генеральный директорат гражданской авиации Индонезии выдал 1119 сертификатов по шуму.

20.2.16 В документе WP/429 Международный совет аэропортов (МСА) представил информацию о своем активном сотрудничестве с другими организациями авиационной отрасли и с ИКАО в области охраны окружающей среды, как это отражено в резолюциях, согласованных на Всемирной Генеральной Ассамблее МСА (WAGA), состоявшейся в сентябре 2016 года. Кроме того, в документе представлены проекты МСА, направленные на оказание помощи аэропортам – членам Совета в деле эффективного решения проблемы воздействия различной деятельности на окружающую среду, включая углеродную аккредитацию аэропортов, средство для представления отчетности об аэропортовой эмиссии углерода и других видов эмиссии (ACERT), а также использование устойчивых возобновляемых видов энергии в аэропортах.

20.2.17 В документе WP/430 Республика Корея на основе инструктивного материала в документе ИКАО Doc 9829 *"Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом"* представила информацию о том, что она в настоящее время реализует политику относительно снижения шума в источнике, о планировании и организации землепользования, эксплуатационных приемах снижения шума и эксплуатационных ограничениях, касающихся воздушных судов. Республика Корея определила шесть региональных аэропортов, в которых необходимо снижать шум в источнике и осуществлять государственный

контроль, и в трех из этих аэропортов применяются эксплуатационные приемы снижения шума. Правительство оказывает помощь населенным пунктам, подверженным воздействию авиационного шума, и создало механизм для проведения консультаций с заинтересованными сторонами. Республика Корея хотела бы выслушать мнение государств – членов ИКАО или получить от них консультации по вопросу управления шумом.

20.2.18 В документе WP/447 Международная федерация транспортников (МФТ) представила подробную информацию о новом исследовании в области загрязнения воздуха в аэропортах, источниках загрязнения, воздействии на персонал ультрамелких частиц и о действиях для ограничения такого загрязнения. В документе предлагается включить вопрос загрязнения воздуха от дизельных двигателей в *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*. МФТ также предлагает выделить своих экспертов и поделиться опытом и знаниями для выполнения работы ИКАО.

20.2.19 Комитет приветствовал прогресс, достигнутый на совещании CAEP/10, включая согласование для включения в том III Приложения 16 нового сертификационного стандарта на CO<sub>2</sub> для самолетов и предлагаемого для включения в том II Приложения 16 стандарта на нелетучие твердые частицы (нЛТЧ). Комитет рекомендовал уделить приоритетное внимание внедрению этих стандартов, а также дальнейшей разработке стандартов на массовую и численную концентрацию нЛТЧ.

20.2.20 Комитет принял к сведению поднятые вопросы членского состава CAEP, связанные с увеличением представленности государств – членов ЛАКГА, и отметил, что это относится к административным вопросам CAEP, которые должны решаться Советом.

20.2.21 Относительно обеспечения оптимального соотношения воздействия эмиссии ПГ и авиационного шума при внедрении схем PBN Комитет отметил, что взаимозависимость между различными формами экологического воздействия является одним из основных принципиальных вопросов, рассматриваемых CAEP, и что CAEP следует рекомендовать продолжать эту работу, опираясь на большой объем данных, представляемых государствами.

20.2.22 Комитет отметил, что информация о связанных с шумом сборах отражена в разных документах ИКАО (например, в документах Дос 7100 "Политика ИКАО в области сборов и налогообложения", Дос 9082 "Политика в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание", Дос 9184 "Руководство по проектированию аэропортов") и что база данных по связанным с шумом сборам также доступна на экологическом сайте ИКАО. Комитет рекомендовал, чтобы предложение о пересмотре Рекомендуемой практики ИКАО по связанным с шумом сборам было передано на рассмотрение в CAEP.

20.2.23 Комитет рекомендовал, чтобы Ассамблея подтвердила свою приверженность сбалансированному подходу, отметив, что эксплуатационные ограничения не следует использовать в качестве основного средства, а следует вводить только после учета всех других элементов. Согласившись с этим, некоторые государства отметили пользу от введения определенных эксплуатационных ограничений в конкретных местных обстоятельствах. Было также отмечено, что некоторые эксплуатационные ограничения могут перекладывать проблемы шума на плечи других государств.

20.2.24 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

**Резолюция 20/1. 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 А38-17 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 А38-17 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

*учитывая* необходимость отразить события, происшедшие после 38-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией А39-ХУ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией А39-ХZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 39-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

Добавление В. Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и (или) инструктивного материала, касающихся качества окружающей среды.

Добавление С. Политика и программы, 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 авиации на качество местного воздуха;

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

3. заявляет, что настоящая резолюция вместе с резолюцией A39-XY "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией A39-ZZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" заменяют резолюции A38-17 и A38-18.

## 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, утилизацию воздушных судов, использование чистых, возобновляемых и устойчивых источников энергии, 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,

*признавая,* что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 10 из 17 целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР),

*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,

*признавая*, что в деле уменьшения воздействия авиации на окружающую среду достигнут значительный прогресс, а производимые сегодня воздушные суда являются на 80 % более топливо-эффективными и на 75 % менее шумными по сравнению с воздушными судами 1960-х годов,

*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 приемах 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 имеет важное значение для достижения прогресса в области осознания последствий воздействия авиации на окружающую среду и для 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 как для качества местного воздуха, так и глобального климата,

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:

- a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;
- b) ограничить или уменьшить 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 продолжать 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, потреблении топлива воздушными судами, топливной эффективности авиационной системы и эмиссии твердых частиц (ТЧ) и окислов азота (NO<sub>x</sub>) авиационных двигателей и тенденциях в этой области, отражающую работу Организации, представленные государствами планы действий, Глобальный аэронавигационный план ИКАО, Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, а также политику и инструктивный материал ИКАО в области охраны окружающей среды, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов, в том числе посредством координации с региональными бюро ИКАО;

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, касающихся 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, 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,

*приветствуя* рекомендацию САЕР относительно нового стандарта по эмиссии нелетучих твердых частиц (нЛТЧ),

*приветствуя* рекомендацию САЕР относительно нового глобального сертификационного Стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов, который после его принятия станет томом III Приложения 16 "Эмиссия CO<sub>2</sub> самолетов",

*признавая,* что сертификационный Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> представляет собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначен для использования в процессах сертификации по эмиссии CO<sub>2</sub>, а не предназначен служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов,

*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 технологий, 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* принятие Советом в марте 2014 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 с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 55 т;

3. *приветствует* принятие Советом в марте 2014 года нового стандарта по шуму для воздушных судов с поворотными винтами, подлежащего введению 1 января 2018 года или позже;

4. *приветствует* разработку нового Стандарта на CO<sub>2</sub> для самолетов, подлежащий введению 1 января 2020 года или позже для новых типов самолетов, за исключением новых типов самолетов с МТОМ менее или равной 60 т и с максимальной пассажироместимостью 19 человек или менее, в отношении которых датой начала применения будет 1 января 2023 года или более поздняя дата;

5. *приветствует* разработку нового стандарта на CO<sub>2</sub> для самолетов, подлежащий введению 1 января 2023 года или позже для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года;

6. *настоятельно призывает* государства признать, что сертификационный Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> не предназначен служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;

7. *приветствует* разработку нового стандарта на эмиссию нЛГЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, конкретный экземпляр которых изготовлен 1 января 2020 года или позже;

8. *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;

9. *просит* Совет обеспечить, 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;

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

11. *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;

12. *настоятельно призывает* государства-члены по возможности следовать положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 8 постановляющей части настоящего добавления;

13. *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, 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, в целях 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,

*принимая к сведению*, что проведенные САЕР анализы тенденций в области авиационного шума свидетельствуют о том, что, согласно сценарию реализации технических усовершенствований, увеличение числа полетов воздушных судов может более не приводить к увеличению площади контуров шума после 2030 года,

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

2. *приветствует* достигнутый к настоящему времени прогресс в решении проблемы авиационного шума и рекомендует государствам, изготовителям и эксплуатантам и впредь участвовать в работе ИКАО по решению проблемы авиационного шума и продолжать разрабатывать технологии и политику, которые уменьшают воздействие авиационного шума в прилегающих к аэропортам жилых районах;

3. *настоятельно призывает* государства:

а) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Дос 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 его обеспечением 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;
4. *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;
5. *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;

6. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;

7. *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;

8. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку в этой работе ИКАО над 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 такой практики,

*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 заменяющего воздушного судна, отвечающего требованиям главы 3, 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 глав 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 Стандарты, содержащиеся в главе 4 и главе 14 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 в каком-либо аэропорту ограничения на полеты воздушных судов, соответствующие 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 и главы 14 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 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 Стандарт, содержащийся в главе 14 тома I Приложения 16, после его внедрения расширит возможности эксплуатантов по замене 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,

*признавая, что обновленный 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),*

*признавая, что Циркуляр ИКАО "Участие населения в деятельности по охране окружающей среды от воздействия авиации" дополняет нынешнюю политику в области управления авиационным шумом в аэропортах и их окрестностях,*

1. *настоятельно призывает* государства, которые постепенно прекратили полеты "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, в которых все еще существует возможность свести к минимуму проблему авиационного шума путем принятия превентивных мер:

- a) размещать новые аэропорты в соответствующих местах на удалении от районов, чувствительных к шуму;
- b) принимать соответствующие меры для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
- c) определять зоны вокруг аэропортов с различающимися уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и устанавливать критерии надлежащего использования таких земельных участков с учетом рекомендаций ИКАО;
- d) вводить законодательство, разрабатывать рекомендации или определять другие приемлемые средства обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
- e) обеспечивать предоставление населению вокруг аэропортов в удобной форме информации, касающейся полетов воздушных судов и их воздействия на окружающую среду;

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,

*признавая* проводимую работу по разработке нового стандарта по шуму для будущих сверхзвуковых воздушных судов и работу, направленную на понимание нынешнего уровня научных знаний в области звукового удара, состояния исследований и проектов по сверхзвуковым самолетам,

*признавая,* что сертификация сверхзвуковых самолетов по летной годности может иметь место в период 2020–2025 гг.,

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы звуковой удар при коммерческой эксплуатации сверхзвуковых воздушных судов не создавал неприемлемой ситуации для населения;

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 населения 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 воздушных судов, представить ИКАО в соответствующее время предложения о том, как можно выполнить любые технические требования, определенные ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ H

### 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 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 авиационное 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 настоятельно 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 природопользования (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 свою 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. *рекомендует* государствам-членам предпринимать действия по оказанию помощи в разработке сертификационных требований к эмиссии нЛТЧ;

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 свою 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 содействовать совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, позволяющих уменьшить воздействие загрязнения местного воздуха воздушными судами;

8. *рекомендует* государствам-членам и другим заинтересованным сторонам предпринимать действия по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на качество местного воздуха, в частности, через посредство добровольных мер, и информировать 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 применяемой в аэропортах передовой практике, 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.

-----

---

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

21.1 Отдельно по пункту 21 повестки дня рабочих документов представлено не было. Таким образом, проект текста доклада по пункту 21 повестки дня включен в доклад по пункту 20 повестки дня.

— КОНЕЦ —