



A39-WP/488
P/28
30/9/16

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТАМ 20 И 21 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлен председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пунктам 20 и 21 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 20/1 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

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

**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 CO₂ 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 эмиссии.

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 CO₂ самолетов и массовую концентрацию нлТЧ авиационных двигателей, а также дальнейшей разработке стандартов на массовую и численную концентрацию нлТЧ.

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 обмениваться 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 продолжить определение уровня жесткости 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 CO₂ 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 CO₂. 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 CO₂ 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. Ряд государств подтвердили, что они планируют продолжить оказание поддержки деятельности CAEP и рекомендовали другим поступить аналогичным образом.

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 CAEP для рассмотрения в консультации с Группой экспертов по экономике аэропортов (AEP) и Группой экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP).

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 с учетом конкретных местных условий и высказали мнение о том, что предлагаемый текст резолюции не препятствует введению государствами эксплуатационных ограничений, основанных на сертификации воздушных судов по шуму. Было также отмечено, что в рамках оценок ограничений по шуму следует выяснить, могут ли некоторые эксплуатационные ограничения 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 Ф. Планирование и организация землепользования.
- Добавление Г. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.
- Добавление Н. 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 А39-ХУ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией А39-ZZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" заменяют резолюции А38-17 и А38-18.

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_x) 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 CO₂ для самолетов, который после его принятия станет томом III Приложения 16 "Эмиссия CO₂ самолетов",

признавая, что сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ представляет собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначен для использования в процессах сертификации по эмиссии CO₂, 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_x), 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ не предназначен служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;

7. *приветствует* разработку нового стандарта на эмиссию нЛТЧ 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* (Doc 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:

- a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;
- b) ввести транспарентный процесс или следить за 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, 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 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 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_x 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_x 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_x , ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

принимая во внимание необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO_x , 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 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_x 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_x, 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 —