



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40АЯ СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация.

СТАНДАРТЫ И ПОЛИТИКА ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) считает, что глобальные стандарты и политика обеспечивают согласованное и имеющее высокую степень единообразия решение проблемы воздействия авиации на окружающую среду. ИАТА подчеркивает необходимость того, чтобы ИКАО продолжала обеспечивать целостность и независимость технических процессов и критериев, которые могут служить контекстом для политических решений ИКАО, и предлагает Ассамблее вновь заявить о своей поддержке сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом. ИАТА выражает озабоченность по поводу распространения экологических налогов, которые не позволяют эффективно решать проблему воздействия авиации на окружающую среду.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) Подтвердить, что стандарты ИКАО в области экологической сертификации были разработаны в целях сертификации, а не предназначены служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;
- b) Обратить внимание на мнение ИАТА о том, что любые решения о сертификационных показателях для сверхзвуковых воздушных судов должны основываться на данных и анализе, чтобы обеспечить их соответствие кругу полномочий САЕР;
- c) Вновь заявить о своей поддержке сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом и настоятельно призвать государства принять его при решении проблем шума в своих аэропортах.
- d) Подтвердить ранее согласованные принципы постепенного снятия с эксплуатации дозвуковых реактивных самолетов, уровень шума которых превышает требования, указанные в томе I Приложения 16, и введения местных эксплуатационных ограничений, связанных с шумом;
- e) Обратить внимание на поддержку со стороны ИАТА политики ИКАО, которая признает, что экологические сборы должны применяться только в аэропортах, испытывающих определенную проблему шума или КМВ, и что, если они будут введены, они должны быть в форме сбора, а не налога, и что собранные средства должны применяться, в первую очередь, для смягчения воздействия авиации на окружающую среду.

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены ИАТА.
19-2141

<i>Стратегические цели:</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия:</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал:</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИКАО играет ведущую роль в решении проблемы воздействия авиации на окружающую среду. Глобальные стандарты и политика обеспечивают согласованное решение проблемы воздействия авиации на окружающую среду и гарантируют высокую степень единообразия в правилах, стандартах и процедурах. Это имеет основополагающее значение для обеспечения безопасного, упорядоченного и эффективного функционирования современной авиатранспортной системы в интересах всех заинтересованных сторон, включая пассажиров и грузоотправителей.

1.2 Экологические стандарты ИКАО являются важным средством обеспечения технологических усовершенствований и создания предсказуемости регулирования для авиакомпаний и других эксплуатантов воздушных судов, что, в свою очередь, приносит пользу людям и предприятиям, пользующимся их услугами. Поэтому ИАТА решительно приветствует принятие рекомендаций САЕР в отношении стандартов на массовую и численную концентрацию нелетучих твердых частиц для авиационных двигателей

1.3 Как было признано Ассамблеей и САЕР, стандарты ИКАО в области экологической сертификации были разработаны в целях сертификации, а не предназначены служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов. Поэтому ИАТА поддерживает формулировку, предложенную в пункте 7 добавления В к проекту рабочего документа Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха" (A40-WP/054).

2. НОВЫЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ СВЕРХЗВУКОВЫЕ, ТЕХНОЛОГИИ

2.1 Дальнейший прогресс в смягчении воздействия авиации на окружающую среду остается для ИАТА главным приоритетом. Мы ожидаем, что новые технологии, включая сверхзвуковые самолеты, не будут ставить под угрозу этот прогресс. ИАТА также поддерживает принцип о том, что звуковой удар при движении самолетов не должен создавать неприемлемую ситуацию для общественности. Вместе с тем, признавая, что в конечном итоге приемлемым может быть политическое решение, ИАТА настоятельно призывает ИКАО продолжать обеспечивать целостность и независимость технических процессов и критериев, на основе которых Советом и Ассамблеей ИКАО принимаются политические решения.

2.2 ИАТА считает важным сохранить целостность существующего процесса установления стандартов, технический характер САЕР и круг полномочий САЕР, которые используются для разработки и вынесения рекомендаций в отношении экологических стандартов. Любые решения о сертификационных показателях для сверхзвуковых воздушных судов должны основываться на данных и анализе, чтобы обеспечить их соответствие кругу полномочий САЕР.

2.3 Попытки привнести такие понятия, как общественная приемлемость или раздражение, которые, хотя и важны, являются весьма субъективными и подвержены влиянию местных факторов, в круг полномочий САЕР или в рекомендации САЕР по сертификационным требованиям, поставят под угрозу его техническую роль и объективные основы для рекомендаций по сертификационным стандартам, замедляя и подрывая процесс установления стандартов. Соответственно, ИАТА поддерживает давний подход ИКАО к разделению технических и политических оценок.

3. ПОЛИТИКА ИКАО В ОБЛАСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ШУМА И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

3.1 ИАТА предлагает Ассамблее вновь заявить о своей поддержке сбалансированного подхода ИКАО к управлению шумом и настоятельно призвать государства придерживаться его при оценке и решении проблем шума в своих аэропортах, как это предлагается в добавлении С к проекту рабочего документа Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (A40-WP/054).

3.2 ИАТА хотела бы подчеркнуть важность планирования землепользования как элемента сбалансированного подхода ИКАО. Поскольку планирование землепользования непосредственно влияет на число людей, на которых воздействует авиационный шум, надлежащая политика планирования землепользования имеет решающее значение для обеспечения снижения уровня шума, достигнутого за счет внедрения более тихих воздушных судов. Поэтому мы предлагаем Ассамблее вновь подтвердить, что государствам рекомендуется применять политику ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, как это предлагается в добавлении F к проекту рабочего документа Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (A40-WP/054).

3.3 Мы также предлагаем Ассамблее подтвердить ранее согласованные принципы постепенного снятия с эксплуатации дозвуковых воздушных судов, уровни шума которых превышают требования, установленные в томе I Приложения 16, и введения местных эксплуатационных ограничений, связанных с шумом, как это предлагается в добавлениях D и E к проекту рабочего документа Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (A40-WP/054).

3.4 Введение ограничений на эксплуатацию отдельных воздушных судов может оказать значительное влияние на авиакомпании, поскольку это может помешать им выполнять рейсы в аэропорты, используя наиболее подходящие воздушные суда для данного конкретного рынка и, таким образом, удовлетворяя потребности людей и предприятий, которые полагаются на их услуги. В результате эксплуатационное ограничение может привести к неоптимальному использованию пропускной способности аэропорта, более высоким эксплуатационным расходам и потенциально к дополнительной эмиссии, если заменяющее воздушное судно является менее экономичным по расходу топлива, чем воздушное судно, более подходящее для рынка и соответствующей дальности полета. В тех случаях, когда эксплуатационные ограничения направлены на вывод из эксплуатации или постепенный отказ от воздушных судов, сертифицированных в соответствии со стандартами ИКАО в области шума, они подрывают роль международных стандартов в обеспечении высокой степени единообразия и стабильности регулирования. Учитывая международный характер воздушного транспорта и длительный срок

службы воздушных судов, авиакомпании должны быть уверены в том, что воздушные суда, сертифицированные в соответствии со всеми применимыми стандартами, могут эксплуатироваться во всем мире в течение всего срока их службы и без неоправданных ограничений, которые мешают международному воздушному транспорту.

3.5 Ночные комендантские часы ограничивают возможности авиакомпаний по составлению оптимального расписания рейсов и оптимизации стыковок для путешественников. Они усугубляют существующие проблемы пропускной способности и могут привести к дополнительной перегруженности, особенно вечером и рано утром. Кроме того, в тех случаях, когда ночной комендантский час не обеспечивает достаточной гибкости для работы в случае задержек рейсов, авиакомпаниям, возможно, придется перенаправлять рейсы в другие аэропорты или задержать их до следующего дня. Это причинит серьезные неудобства пассажирам как перенаправленных или задержанных рейсов, так и пассажирам других рейсов, которые впоследствии будут затронуты сбоями в работе авиакомпаний.

3.6 Кроме того, недавний опыт показал, что несоблюдение политики ИКАО в отношении местных эксплуатационных ограничений, связанных с шумом, может привести к санкциям в отношении эксплуатантов, использующих самолеты последнего поколения, и, следовательно, подорвать усилия по улучшению ситуации с шумом в аэропорту. В частности, это может иметь место в том случае, если эксплуатационное ограничение основано не на шумовых характеристиках воздушного судна, как это определено процедурой сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16, а на недоказанных предположениях о его шумовых характеристиках.

4. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ СБОРЫ

4.1 В последние годы национальные правительства и местные органы власти все чаще рассматривают воздушный транспорт в качестве источника доходов, обосновывая это экологическими соображениями. Слишком часто эти сборы вводятся в виде налогов, а доходы не применяются для смягчения воздействия авиации на окружающую среду или, в лучшем случае, применяются, но это дает только незначительный эффект.

4.2 ИАТА обеспокоена распространением таких налогов, поскольку они еще больше увеличивают административную и финансовую нагрузку на авиатранспортную систему, не принося эффективного с точки зрения затрат решения проблемы воздействия авиации на окружающую среду. В частности, эффективность сборов в качестве стимула для внедрения более чистых и тихих воздушных судов не была продемонстрирована, поскольку выбор парка воздушных судов, в первую очередь, обуславливается потребностями рынка, обычным процессом обновления парка и такими соображениями, как вместимость и топливная эффективность.

4.3 В действительности, основной эффект от налогов заключается в увеличении общей стоимости авиаперевозок для пассажиров и грузоотправителей, которые полагаются на воздушный транспорт, что препятствует его использованию. Если объем перевозок сокращается, экономические возможности, предоставляемые воздушным транспортом, ограничиваются, что сказывается на цепочке поставок и на отраслях, которые особенно зависят от авиации, в частности на туризме.

4.4 Поэтому ИАТА подчеркивает важность применения Политики ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание (Doc 9082) и подчеркивает, что экологические сборы должны применяться только в аэропортах, испытывающих

определенную проблему шума или КМВ, и что, если они будут введены, они должны быть в форме сбора, а не налога, и что собранные средства должны применяться, в первую очередь, для смягчения воздействия авиации на окружающую среду.

— КОНЕЦ —