



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Для принятия представлено предложение о внесении изменений в резолюцию A41-20 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха"*, которая была изменена в свете событий, произошедших после 41-й сессии Ассамблеи в области гражданской авиации и окружающей среды, включая тенденции в отношении авиационного шума и эмиссии, разработку Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивные материалы, а также соответствующие события в других органах Организации Объединенных Наций и международных организациях.

После принятия Ассамблеей пересмотренная резолюция A41-20 Ассамблеи, а также пересмотренная резолюция A41-21 Ассамблеи и пересмотренная резолюция A41-22 Ассамблеи заменят резолюции A41-20, A41-21 и A41-22 и будут представлять собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) отметить существенный прогресс, достигнутый Организацией после 41-й сессии Ассамблеи в решении проблем, связанных с воздействием шума, качеством местного воздуха и глобальной эмиссией, влияющей на климат;

б) рассмотреть и принять пересмотренную резолюцию Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха"*, представленную в добавлении С к настоящему документу.

Стратегические цели	Этот рабочий документ относится к стратегической цели <i>"Экологически устойчивая авиация"</i>
Финансовые последствия	Мероприятия, о которых говорится в прилагаемом рабочем документе Ассамблеи, будут осуществляться в зависимости от наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2026–2028 гг., и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.
Справочный материал	Документ 10184 <i>"Действующие резолюции Ассамблеи"</i> (по состоянию на 7 октября 2022 года)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В целях сведения к минимуму неблагоприятного воздействия международной гражданской авиации на окружающую среду Организация разрабатывает политику, подготавливает и обновляет Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в отношении авиационного шума и эмиссии и проводит информационно-разъяснительную деятельность. Эти мероприятия проводятся при технической поддержке Комитета Совета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

1.2 В этой связи 13-е совещание CAEP (CAEP/13), состоявшееся в феврале 2025 года, согласовало ряд рекомендаций в результате своей технической и аналитической работы, проделанной в ходе последнего трехгодичного периода, включая комплексные стандарты для параллельного ужесточения требований в отношении шума и эмиссии CO₂. Комплексный анализ параллельного ужесточения требований, проведенный CAEP, включал оценку вариантов ужесточения требований в отношении шума и эмиссии CO₂ с точки зрения их технической осуществимости, экологических выгод, экономической целесообразности и взаимозависимостей. Совет приветствовал рекомендации CAEP/13.

2. ПОДГОТОВЛЕННЫЕ ИКАО ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

2.1 В соответствии с просьбой, высказанной на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО, CAEP/13 подготовил обновленные глобальные тенденции в области окружающей среды в отношении авиационного шума, парниковых газов (GHG) и качества местного воздуха (LAQ), и рекомендовал, чтобы обновленные глобальные тенденции в области окружающей среды, а также другие доклады об оценках, подготовленные CAEP ИКАО, такие как Доклад об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной авиации по сокращению эмиссии CO₂ (LTAG) 2022 года, послужили основой для обсуждения вопросов окружающей среды на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО. Обновленные тенденции в области окружающей среды подробно описаны в добавлении А.

3. АВИАЦИОННЫЙ ШУМ

3.1 Совещание CAEP/13 согласилось рекомендовать поправки к тому I *"Авиационный шум"* Приложения 16 и тому I *"Методики сертификации воздушных судов по шуму Технического руководства по окружающей среде"* (ETM) (Дос 9501) для рассмотрения Советом, включая новую главу 15 о Стандарте на шум при посадке и взлете (LTO), применимом к типам сверхзвуковых самолетов (дата начала применения – 1 января 2029 года) и новые определения сверхзвуковых самолетов.

3.2 В результате проведения комплексного анализа двойного ужесточения требований по шуму и эмиссии CO₂ совещание CAEP/13 также согласилось рекомендовать новую главу 16 о более строгом Стандарте на шум при LTO для новых дозвуковых типов самолетов (дата начала применения – 1 января 2029 года). Также были внесены обновления в документ ИКАО *"Рекомендуемый метод расчета контуров шума вокруг аэропортов"* (Дос 9911).

3.3 В рамках будущей программы работы (2025–2028 гг.) CAEP продолжит свою работу по разработке Стандарта на сертификацию по шуму на маршруте для сверхзвуковых самолетов и Стандарта на сертификацию по эмиссии при LTO для двигателей сверхзвуковых самолетов.

4. ЭМИССИЯ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ, ВЛИЯЮЩАЯ НА МЕСТНОЕ КАЧЕСТВО ВОЗДУХА

4.1 Совещание САЕР/13 согласилось рекомендовать поправки к тому II *"Эмиссия авиационных двигателей"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"* и тому II *"Методики сертификации авиационных двигателей по эмиссии"* ЕТМ (Дос 9501) для рассмотрения Советом, включая предварительное определение цикла LTO и предельные нормативные значения при LTO для сверхзвуковых двигателей, новые требования к отчетности по сертификационной точке для нЛТЧ (нелетучие твердые частицы), обновления для обеспечения соответствия существующей аэрокосмической рекомендуемой практике и улучшения формулировок относительно критериев изменений, не влияющих на эмиссию, и применимости.

4.2 Были также внесены изменения в документ ИКАО *"Руководство по качеству воздуха в аэропортах"* (Дос 9889), включая новую методику оценки летучих твердых частиц на основании параметров, инструктивный материал по воздействию SAF, расширенный пример расчетов и дополнительный инструктивный материал по интерполяции.

5. ЭМИССИЯ CO₂ САМОЛЕТОВ

5.1 В результате проведения комплексного анализа двойного ужесточения требований по шуму и эмиссии CO₂ совещание САЕР/13 согласилось рекомендовать поправки к тому III *"Эмиссия CO₂ самолетов"* Приложения 16 и тому III *"Методики сертификации самолетов по эмиссии CO₂"* ЕТМ (Дос 9501) для рассмотрения Советом, включая более строгие Стандарты на эмиссию CO₂ для новых типов дозвуковых самолетов (дата начала применения – 31 декабря 2031 года) и для типов дозвуковых самолетов, находящихся в производстве (дата начала применения – 1 января 2035 года). Также были рекомендованы поправки для улучшения процедур определения удельной дальности полета (SAR) и отчетности.

6. ИНСТРУКТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ДЛЯ АЭРОПОРТОВ И ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПОЛЕТОВ

6.1 В течение последнего трехлетнего периода САЕР разработал различные инструктивные материалы по охране окружающей среды для аэропортов и при производстве полетов для поддержки государств-членов и заинтересованных сторон в авиации. Эти усилия были сосредоточены на решении ключевых и возникающих проблем, таких как борьба с шумом, сокращение эмиссии благодаря улучшению методов эксплуатации, адаптация к изменению климата и новые публикации в серии *"Комплект материалов для создания экологичных аэропортов"*. Подробная информация представлена в добавлении В.

7. СОТРУДНИЧЕСТВО С ДРУГИМИ ОРГАНАМИ ООН

7.1 ИКАО активно взаимодействовала и сотрудничала с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) в течение последнего трехгодичного периода, признавая важность использования коллективных усилий для эффективного продвижения действий, связанных с окружающей средой, и содействия достижению Целей устойчивого развития (ЦУР) ООН.

Сотрудничество ИКАО с упором на изменение климата также освещается в документе A42-WP/26.

Десятилетие устойчивого развития ООН

7.2 Генеральная Ассамблея ООН приняла [в декабре 2023 года резолюцию](#), которая включала решение провозгласить с 1 января 2026 года первое в истории ООН Десятилетие, посвященное устойчивому транспорту. В этой связи 26 ноября 2025 года в Штаб-квартире ООН планируется провести [Всемирный день устойчивого транспорта](#), чтобы приступить к осуществлению плана Десятилетия, определить ключевые инициативы и мобилизовать дальнейшие действия всех заинтересованных сторон. ИКАО по-прежнему готова активно содействовать этому процессу, предоставляя информацию с учетом позиции международного авиационного сектора. Это поможет повысить осведомленность об усилиях сектора по продвижению ЦУР и мобилизовать инновационные решения, ресурсы и партнерские отношения.

Загрязнение пластиком

7.3 Тема Всемирного дня охраны окружающей среды 2025 года "Прекратим загрязнение пластмассами" позволяет сделать упор на укрепление глобальной приверженности этому неотложному делу и на активизацию коллективных действий ради устойчивого будущего. В 2022 году Ассамблея ООН по окружающей среде (ЮНЕА-5.2) приняла резолюцию, призывающую Программу ООН по окружающей среде (ЮНЕП) учредить Межправительственный комитет по ведению переговоров (МКП) для подготовки международного юридически обязательного документа по проблеме загрязнения пластиком. Процесс МКП продолжается в 2025 году для содействия обсуждению окончательного соглашения в преддверии седьмой сессии ЮНЕА, которая состоится в декабре 2025 года в Найроби, Кения. ИКАО внимательно следит за развитием событий, связанных с загрязнением пластиком, и готова оказать свою поддержку при условии наличия ресурсов. С этой целью ИКАО рассмотрела вопрос о пластике на [Семинаре ИКАО по экологически чистым аэропортам](#) в апреле 2024 года, подчеркнув роль авиационной отрасли в глобальных усилиях по борьбе с загрязнением пластиком. Кроме того, САЕР также разработал инструктивный материал по этому вопросу в виде [Инструментария для экологически чистых аэропортов по одноразовым пластмассовым изделиям](#).

Биоразнообразие

7.4 15-я Конференция Сторон Конвенции о биологическом разнообразии (COP15) проходила 7–19 декабря 2022 года в Монреале, Канада. ИКАО участвовала в COP15 и поделилась достижениями 41-й сессии Ассамблеи ИКАО, состоявшейся в 2022 году, а также информацией об актуальной работе ИКАО (например, критерии устойчивости и единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, а также устойчивая эксплуатация аэропортов), которая поддерживала усилия по сохранению биоразнообразия. ИКАО продолжает следить за развитием событий, связанных с биоразнообразием, с целью выявления и развития возможных областей сотрудничества.

8. ПОПРАВКИ К СУЩЕСТВУЮЩЕМУ СВОДНОМУ ЗАЯВЛЕНИЮ

8.1 В добавлении С к настоящему рабочему документу представлены изменения к резолюции A41-21 Ассамблеи ИКАО и добавлениям к ней. Предлагаемые изменения к добавлениям А–Н вытекают главным образом из работы, проводимой ИКАО в сотрудничестве с

другими организациями, а также из результатов деятельности САЕР. В добавлении С к настоящему рабочему документу предлагаются следующие изменения:

- Вводная часть: незначительные редакционные изменения;
- Добавление А: вставки, сделанные относительно: использования прогнозов ИКАО в отношении экологических тенденций, а также других докладов ИКАО об оценках, таких как Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной авиации по сокращению эмиссии CO₂ (LTAG) 2022 года, для поддержки принятия решений; превращения Коалиции ИКАО по устойчивой авиации в программу ИКАО АСТ-LTAG; и вклада ИКАО в достижение Целей устойчивого развития ООН (ЦУР), связанных с загрязнением пластиком и утратой биоразнообразия;
- Добавление В: изменения, внесенные для отражения уже принятых SARPS по эмиссии и последних рекомендаций САЕР по новым SARPS по шуму и эмиссии CO₂;
- Добавление С: без изменений;
- Добавление D: без изменений;
- Добавление E: без изменений;
- Добавление F: без изменений;
- Добавление G: включены ссылки на рекомендации САЕР по новым SARPS по шуму при LTO для сверхзвуковых самолетов;
- Добавление H: без изменений.

— — — — —

APPENDIX A

ICAO GLOBAL ENVIRONMENTAL TRENDS – PRESENT AND FUTURE AIRCRAFT NOISE AND EMISSIONS

1. TRENDS IN EMISSIONS THAT AFFECT THE GLOBAL CLIMATE

1.1 The greenhouse gas (GHG) trends assessment includes full-flight fuel consumption, CO₂, NO_x and non-volatile particulate matter (nvPM) results for international operations out to 2070. As shown in Figure 1, for 2050 and for Fuel Scenario 3, aircraft technology accounts for a reduction of 81 Mt and operations accounts for an additional 34 Mt for a total reduction of 115 Mt, as compared with Fuel Scenario 1. For 2070 Fuel Scenario 3 aircraft technology accounts for a reduction of 220 Mt and operations accounts for an additional 85 Mt for a total reduction of 305 Mt as compared with Fuel Scenario 1. For Fuel Scenario 3 (lower bound) aircraft technology accounts for a reduction of 271 Mt and operations accounts for an additional 85 Mt for a total reduction of 356 Mt as compared with Fuel Scenario 1. Overall, Fuel Scenario 3 results in 27% and 46% reduction in fuelburn as compared with Fuel Scenario 1 in 2050 and 2070, respectively. Considering Fuel Scenario 3 (lower bound), an average fuel efficiency of 1.5% would be observed by 2050, increasing to about 1.6% by 2070. This would represent lower improvements compared to the ICAO 2% fuel efficiency aspirational goal for international aviation.

1.2 As shown in Figure 2 for international aviation, for the year 2050, with the replacement with sustainable aviation fuels (SAF), lower carbon aviation fuels (LCAF) and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ emissions in addition to the reduction from technology and operations improvements. In 2070, with the replacement with SAF, LCAF and other aviation cleaner energies, there is a 53% reduction in residual CO₂ in addition to the reduction from technology and operations improvements. Fuels based on biomass, solid/liquid wastes, and gaseous wastes are considered as SAF, while for the latter the carbon source in the fuel feedstock comes from waste CO/CO₂.

1.3 In the case of NO_x scenarios, NO_x Scenario 3 (advanced technology with medium operational improvements) has the maximum reduction when compared to NO_x Scenario 1 (Technology freeze with fleet renewal and no additional operational improvements). In the case of nvPM scenarios, nvPM Scenario 3 (advanced technology with medium operational improvements) has the maximum reduction when compared to nvPM Scenario 1 (Technology freeze with fleet renewal and no additional operational improvements).

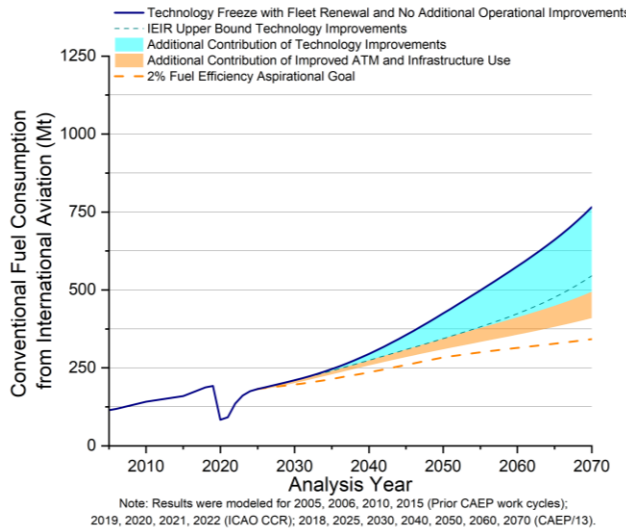


Figure 1. Conventional Fuel Consumption from International Aviation from 2005 to 2070.

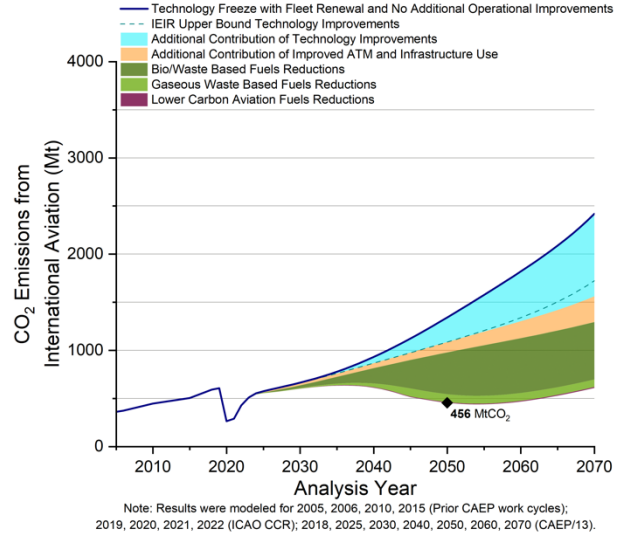


Figure 2. Combustion CO₂ Emissions from International Aviation, 2005 to 2070, Including Life Cycle Emissions Reductions from SAF, LCAF and other aviation cleaner energies.

1.4 Figure 3 below shows the full flight NO_x trend for international aviation. With technology and operational improvements (NO_x Scenario 3), for the year 2050 there is a combined reduction of 2.2 Mt for international aviation. This amounts to a 27% reduction in NO_x relative to NO_x Scenario 1. For the year 2070 there is a combined reduction of 4.6 Mt for international aviation. This amounts to a 31% reduction in NO_x relative to NO_x Scenario 1.

1.5 Figure 4 below shows the full flight nvPM trend for international aviation. With technology and operational improvements (nvPM Scenario 3), for the year 2050 there is a combined reduction of 6.1 kt for international aviation. This amounts to a 43% reduction in nvPM from nvPM Scenario 1. For the year 2070 there is a combined reduction of 11.8 kt for international aviation. This amounts to a 48% reduction in nvPM from nvPM Scenario 1.

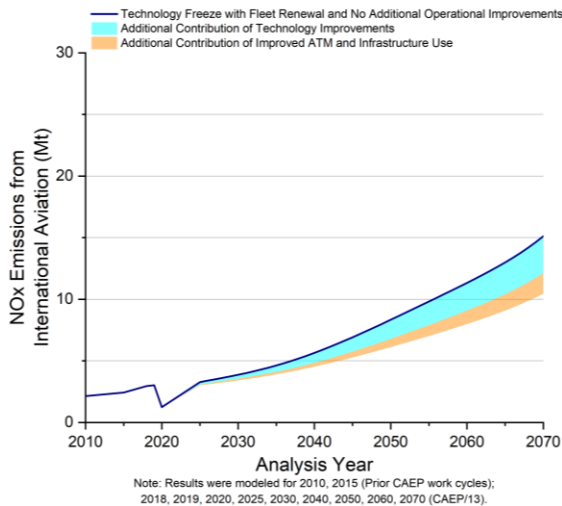


Figure 3. Full Flight NO_x Emissions from International Aviation, 2010 to 2070.

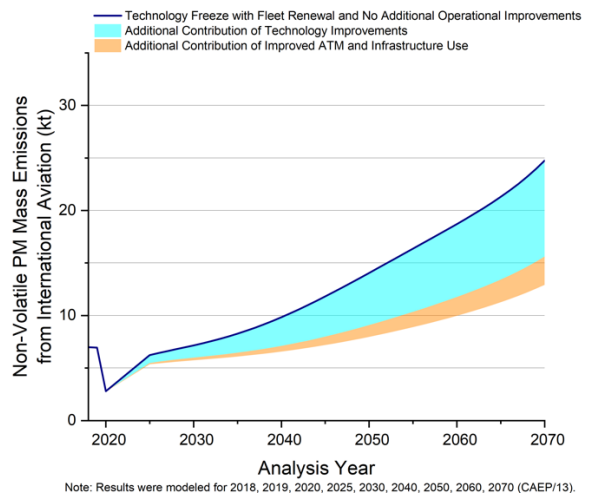


Figure 4. Full Flight nvPM Emissions from International Aviation, 2018 to 2070.

2. AIRCRAFT NOISE TRENDS

2.1 The noise trends assessment is based on the ICAO CAEP 2018-2070 traffic and fleet forecast and covered 320 global airports, and with an estimated 80% of the global population exposure to aircraft noise. Figure 5 provides results for the total global 55 DNL¹ contour area (i.e., for 320 airports) for 2018 (base year), 2019, 2020, 2025 (scenario 1 only) and 2030, 2040, 2050, 2060 and 2070 for the four modelling scenarios. Historical data modelled in the CAEP/11 work cycle is also shown for 2015. The 2018 technology freeze value is 16 657 square km. This value decreases to 10 306 square km in 2020 due to COVID-19 pandemic and increases to 14 164 square km by 2025. In 2070 the technology freeze (scenario 1) total global contour area is 32 887 square km and decreases to 22 240 square km with low technology improvements (scenario 2), to 15 723 square km with moderate technology improvements (scenario 3), and to 11 363 square km with the advanced technology improvements (scenario 4). Figure 6 shows the global contour area for noise above 55 DNL normalized to the 2018 area.

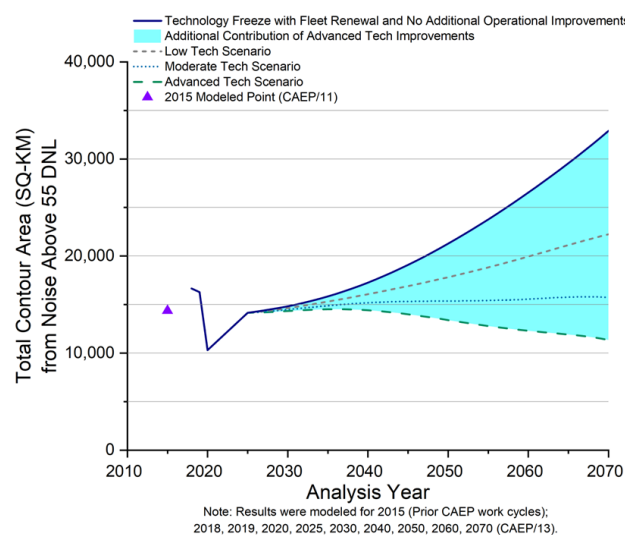


Figure 5. Global Contour Area from Noise above 55 DNL, 2015-2070.

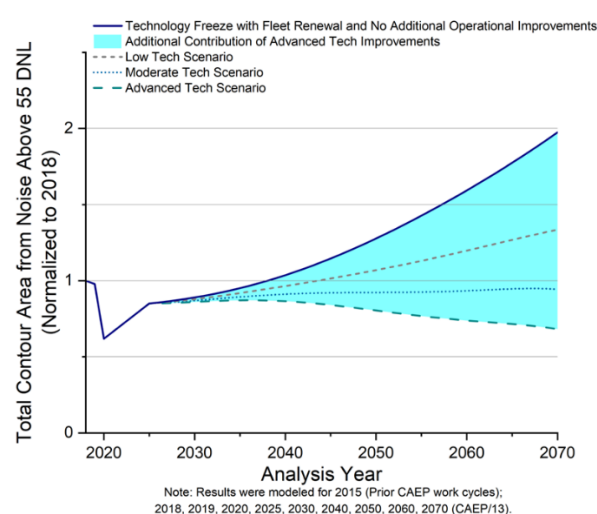


Figure 6. Global Contour Area from Noise above 55 DNL (Normalized to 2018), 2018-2070.

2.2 Figure 7 provides results for the total global (i.e., for 320 airports) population exposed to aircraft noise above 55 DNL for 2018 (base year), 2019, 2020, 2025 (scenario 1 only) and 2030, 2040, 2050, 2060 and 2070 for the four scenarios. Historical data modelled in the CAEP/11 work cycle is also shown for 2015. The 2018 baseline value is 35.97 million people. In 2020, the population decreases to 20.5 million due to the COVID-19 pandemic and increases to 29.9 million by 2025. In 2070, the technology freeze (scenario 1) total population exposed is 78.29 million and decreases to 54.54 million people with low technology and operational improvement scenario (scenario 2), to 38.6 million with moderate technology and operational improvement scenario (scenario 3), and to 27.25 million people with the

¹ DNL 55 covers all the noise above 55 dB including 60 dB and 65 dB and DNL 60 covers all the noise above 60 dB including 65 dB.

advanced technology and operational improvement scenario (scenario 4). Figure 8 shows the global population exposed to noise above 55 DNL normalized to the 2018 population.

2.3 There are three years in common when comparing CAEP/12 and CAEP/13 noise trends: 2018, 2020 and 2050; and 2018 was the base year and computed noise results are almost identical. The small observed differences are due to the included airports being slightly different, as well as CAEP/13 using updated census data for the US and Europe.

2.4 2020 was the most affected COVID-19 year. Compared to CAEP/12, CAEP/13 noise results are around 9% higher in contour area and around 11% higher in the population exposed for DNL 55 dB. These increases are mainly from the European region, and due to updated 2020 traffic demand data.

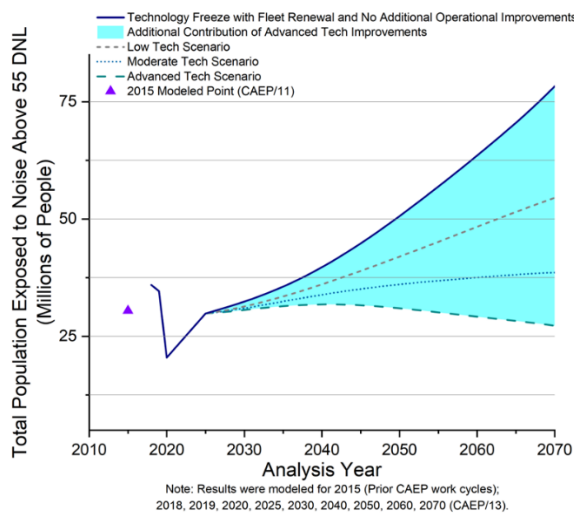


Figure 7. Global Population Exposed to Noise above 55 DNL, 2015-2070

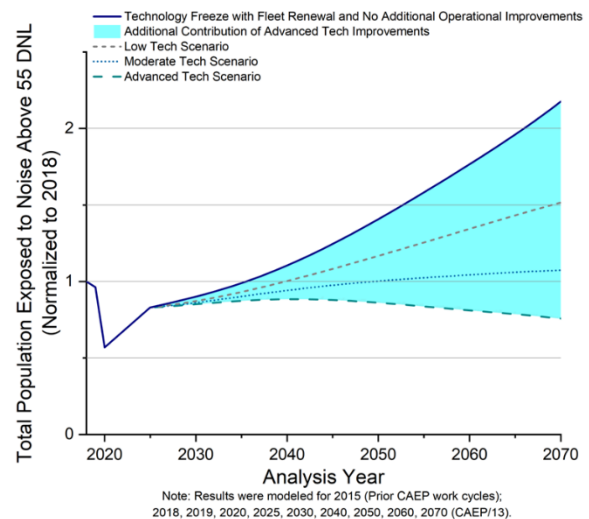


Figure 8. Global Population Exposed to Noise above 55 DNL (Normalized to 2018), 2018-2070

2.5 2050 is the outermost forecast year that is common between the two cycles. Compared with CAEP/12, CAEP/13 has around a 33% reduction in both the contour area and population exposed at 55 DNL.

2.6 The reduction in 2050 is primarily due to differences in the composition of the Growth and Replacement database (GRdb) used, and how this translates to future fleet mix. For example, the CAEP/12 GRdb included the legacy 737 New Generation (NG) aircraft along with the 737 MAX aircraft in the single aisle category, while the CAEP/13 GRdb only has the 737 MAX aircraft. In addition, the CAEP/13 GRdb does not include the A330 legacy (only has the A330 NEO), or the four engine A380-8 and B747-8 (which were in the CAEP/12 GRdb). The subsequent differences in the future fleet mix result in a step change in the noise reduction, especially in the outer years. A 5% decrease in the CAEP/13 traffic demand forecast also contributes to the reduction in noise exposure.

3. TRENDS IN AIRCRAFT ENGINE EMISSIONS THAT AFFECT LOCAL AIR QUALITY

3.1 The environmental landing and take-off emissions (LTO) trends assessment includes NO_x, non-volatile Particulate Matter (nvPM) and total PM (volatile and non-volatile) emissions estimated below 3 000 feet for international operations out to 2070.

3.2 NO_x emissions below 3 000 feet from international aviation are shown in Figure 9. The ratio of global to international NO_x emissions below 3 000 feet ranges from about 2.0 to 2.2, depending upon year, and this ratio is consistent across models, as well as consistent with legacy trends assessments.

3.3 In 2050, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.14 Mt (36%) in NO_x emissions for international aviation. In 2070, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.30 Mt (45%) in NO_x emissions for international aviation.

3.4 nvPM emissions below 3 000 feet from international aviation are shown in Figure 10. The ratio of global to international nvPM emissions below 3 000 feet ranges from about 2.1 to 2.6, depending upon year, and this ratio is consistent across models, as well as consistent with legacy trends assessments. For nvPM, we see a large drop from the base year 2018 going into 2019. This is due to a few high nvPM producing engines in the 2018 baseline, and them dropping out of the fleet in 2019 due to retirement and being replaced by engines having relatively lower nvPM.

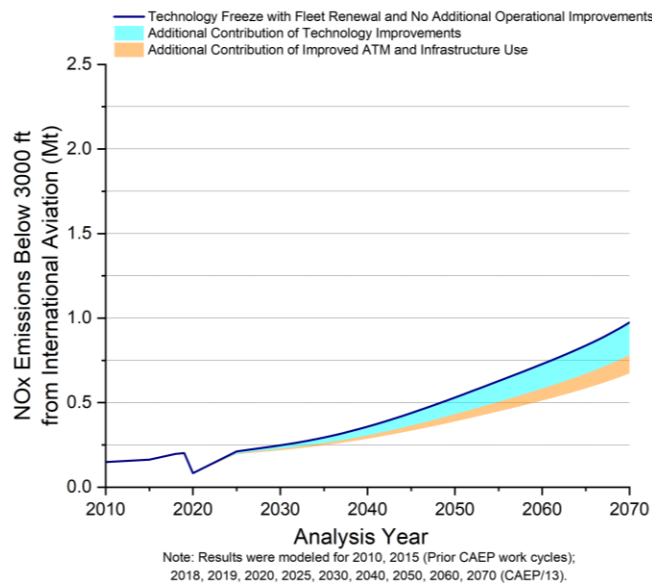


Figure 9. NO_x Emissions below 3 000 ft from International Aviation, 2010 to 2070.

3.5 In 2050, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.26 kt (72%) nvPM emissions for international aviation. In 2070, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.5 kt (92%) nvPM emissions for international aviation.

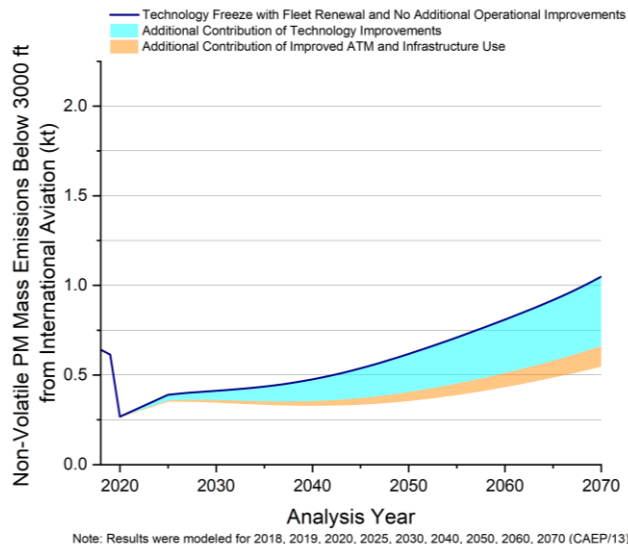


Figure 10. nvPM Emissions below 3 000 ft from International Aviation, 2018 to 2070.

3.6 Total (volatile and non-volatile) PM emissions below 3 000 feet from international aviation are shown in Figure 11. The ratio of global to international Total PM emissions below 3 000 feet ranges from about 2.1 to 2.6, depending upon year, and this ratio is consistent across models, as well as consistent with legacy trends assessments.

3.7 In 2050, technology and operational improvements could provide reductions of up to 0.92 kt (75%) in total PM emissions for international aviation. In 2070, technology and operational improvements could provide reductions of up to 1.83 kt (92%) in total PM emissions for international aviation.

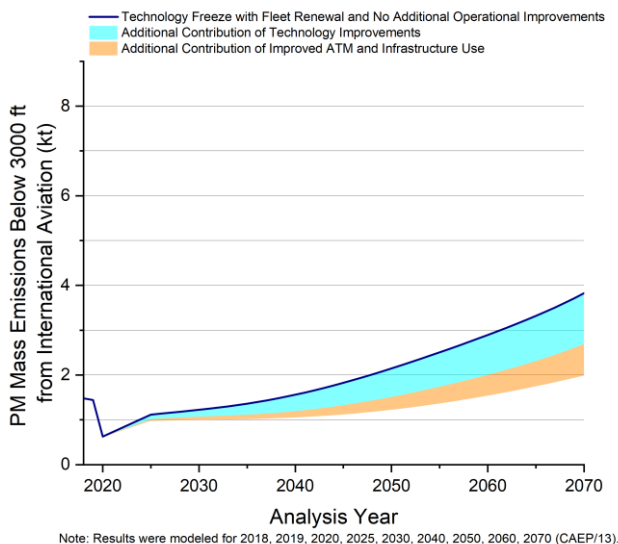


Figure 11. Total PM Emissions below 3 000 ft from International Aviation, 2018 to 2070.

3.8 There are six years in common when comparing CAEP/12 and CAEP/13 LTO Trends: 2018, 2019, 2020, 2030, 2040 and 2050; and 2018 was the base year and computed LTO results were essentially identical.

3.9 2020 was the most affected COVID-19 year. Compared to CAEP/12, CAEP/13 LTO results are around 2% higher for NO_x, 13% higher for nvPM and 17% higher for Total PM. These increases are mainly from the European region, and due to updated 2020 traffic demand data. 2050 is the outermost forecast year that is common between the two cycles. Compared with CAEP/12, CAEP/13 has around a 26% reduction in NO_x, 44% reduction in nvPM and 33% reduction in Total PM.

3.10 Similarly to the noise trends assessment, the reduction in the outer years is primarily due to differences in the composition of the GRdb used, and how this translates to future fleet mix. A 5% decrease in the CAEP/13 traffic demand forecast also contributes to the reduction in LTO emissions.

— — — — —

APPENDIX B

ICAO ENVIRONMENTAL GUIDANCE ON AIRPORTS AND OPERATIONS

Over the last triennium, CAEP has developed and contributed to a variety of environment-related guidance materials related to airports and operations to support Member States and aviation stakeholders, as follows:

1. **Report on Good Practices of Noise Monitoring Systems (NMS)**, which outlines how NMS can be used efficiently and effectively in conjunction with the ICAO Balanced Approach to support the management of noise impacts at airports;
2. **Environment Key Performance Area (KPA) Update in ICAO Global Air Navigation Plan (GANP)** regarding the reduction of emissions through improved operational practices. In line with Assembly Resolutions A41-6 and A41-21, it focused on operational improvements within the ICAO basket of measures, aiming to support States and aviation stakeholders to evaluate the performance of aviation operations and the effectiveness of standards, policies and measures to mitigate aviation's impacts on the environment;
3. **Report on Environmental Interdependencies in Various Operating Scenarios**, which helps aviation stakeholders understand trade-offs between noise, fuel burn and CO₂ emissions, and provides air traffic controllers with insights for informed decision-making. The report may be integrated into air traffic controller training programmes;
4. **Report on Emerging Trends in Aviation: Community Engagement Practices and Considerations**, which addresses emerging trends in aviation and their relevance to community engagement practices in the context of noise versus emissions, emerging technology aircraft, and post-pandemic dynamics, outlining the risks and opportunities for the aviation industry; and
5. **[Eco-Airport Toolkit E-Collection Series](#)**, which continue to provide practical and ready-to-use information, and respond to emerging topics with the release of new e-publications, including Greenhouse Gas Management and Mitigation for Airports, Environmental Impact of Unmanned Aircraft Operations at and around Airports, Innovation and Technology in Airport Sustainability, Single Use Plastics and Cleaner Energy at Airports.



[Addressing Single-Use Plastics:
an Overview for Aviation](#)

[Unmanned Aircraft
Operations](#)

[Innovation and Technology in
Airport Sustainability-2023](#)

[GHG Management and
Mitigation at Airports](#)

ДОБАВЛЕНИЕ С

**Резолюция
A42-xxA41-20:**

Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции ~~A41-20A40-17~~ 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 ~~A41-20A40-17~~ состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость отразить события, происшедшие после 4140-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

1. *постановляет, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией ~~A42-xxA41-21~~"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией ~~A42-xxA41-22~~"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 41-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 документы о политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;*

3. *заявляет, что настоящая резолюция вместе с резолюцией ~~A42-xxA41-21~~ Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата и резолюцией и ~~A42-xxA41-22~~ Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) заменяют резолюции ~~A41-20, A41-21 и A41-22~~ ~~A40-17, A40-18 и A40-19.~~*

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общие положения

Ассамблея,

принимая во внимание, что преамбула Конвенции о международной гражданской авиации гласит, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", а статья 44 этой Конвенции гласит, что целью и задачей Организации являются "разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения всеобъемлющих мер, включающих технические усовершенствования, более эффективную организацию воздушного движения и эксплуатационные процедуры, утилизацию воздушных судов, использование чистых, возобновляемых и устойчивых источников энергии, а также путем соответствующего использования механизмов проектирования аэропортов, планирования и организации землепользования, участия населения 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 смягчать неблагоприятные последствия,

признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 14 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 топливно-эффективными и на 75 % менее шумными по сравнению с воздушными судами 1960-х годов,

признавая, что новые инновационные технологии и источники энергии для авиации развиваются быстрыми темпами и что потребуются значительные усилия со стороны ИКАО, чтобы обеспечивать своевременную экологическую сертификацию таких новых технологий,

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 эксплуатационных приемов смягчения последствий этого воздействия,

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

принимая во внимание, что сотрудничество с другими международными организациями имеет важное значение для лучшего понимания последствий воздействия авиации на окружающую среду и для выработки соответствующей политики, направленной на устранение этих последствий,

признавая важность устойчивой системы воздушного транспорта, способной адаптировать свою инфраструктуру и полеты к меняющемуся климату,

признавая важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и видов авиационного топлива, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями как для качества местного воздуха, так и глобального климата,

признавая важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и видов авиационного топлива, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями как для качества местного воздуха, так и глобального климата,

отмечая важность обновления информации о влиянии авиационного шума и авиационной эмиссии в настоящем и будущем, как это предусмотрено в подготовленных ИКАО глобальных тенденциях в области окружающей среды, а также в других докладах ИКАО по оценке, таких как *Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной авиации по сокращению эмиссии CO₂*, для поддержки принятия решений по вопросам окружающей среды,

1. *заявляет*, что ИКАО как ведущему специализированному учреждению Организации Объединенных Наций (ООН) в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, известно о проблеме неблагоприятного воздействия на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, и она будет продолжать искать решение проблемы, при этом она признает свою ответственность и ответственность ее государств-членов за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО и ее государства-члены будут стремиться к тому, чтобы:

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

- b) ограничить или уменьшить влияние авиационной эмиссии на качество местного воздуха;
- c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;
- d) обеспечить будущую устойчивость воздушного транспорта путем адаптации его инфраструктуры и полетов к последствиям изменения климата.

2. *подчеркивает* важность для ИКАО постоянно доказывать делом свою ведущую роль в решении всех вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики в 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 продолжать внимательно следить за инновационными технологиями и новыми источниками энергии для авиации, чтобы готовиться к своевременной экологической сертификации таких технологий, когда это уместно, в том числе в рамках процесса подведения итогов, проводимого ИКАО;

5. *приветствует* разработку и обновление ~~внедрение~~ ИКАО инструментов отслеживания инноваций, которые могут привести к сокращению эмиссии CO₂ в секторе, и *просит* Совет надлежащим образом отслеживать и обновлять эти инструменты;

6. *просит* Совет накапливать и обновлять информацию о взаимозависимости и увязке мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду в целях оптимизации процесса принятия решений;

7. *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;

8. *просит* Совет надлежащим образом распространять информацию о существующем и будущем воздействии авиационного шума и тенденциях в этой области, потреблении топлива воздушными судами, топливной эффективности авиационной системы и эмиссии твердых частиц (ТЧ) и окислов азота (NO_x) авиационных двигателей, 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;

9. *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;

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

11. приветствует ~~создание~~ превращение *Глобальной коалиции ИКАО по устойчивой авиации* в качестве форума *ACT-LTAG ИКАО*, которая является программой для заинтересованных сторон для содействия разработке новых идей и ускорения реализации инновационных решений в области охраны окружающей среды и просит Совет призвать все большее число заинтересованных сторон присоединиться к *программе ACT-LTAG ИКАО* после ее создания *Коалиции*;

12. *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, а также для содействия достижению Целей устойчивого развития ООН (ЦУР), включая цели, связанные с загрязнением пластиком и утратой биоразнообразия;

13. *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, по-прежнему вызывающая озабоченность общественности и ограничивающая развитие инфраструктуры аэропортов, требует принятия соответствующих мер,

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 (CAEP) 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 и/или вертикального взлета и посадки), 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 авиационных двигателей, и уведомил государства-члены об этом решении,

принимая во внимание, что Совет принял том III "Эмиссия CO₂ самолетов" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации на эмиссию CO₂ самолетов, и уведомил государства-члены об этом решении,

признавая, что сертификационный Стандарт на эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) и сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ представляют собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначены для использования в процессах сертификации по эмиссии нЛТЧ и сертификации по эмиссии CO₂ соответственно, а не предназначены 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,

отмечая рекомендацию САЕР о новых более строгих стандартах на эмиссию CO₂ для самолетов,

отмечая рекомендацию САЕР по новому более строгому стандарту на сертификацию по шуму при посадке и взлете (LTO) для дозвуковых воздушных судов,

признавая работу САЕР по подготовке первого независимого экспертного комплексного обзора авиационных и двигателестроительных технологий и разработке среднесрочных (2027 г.) и долгосрочных (2037 г.) технических целей в отношении шума, потребления топлива и эмиссии,

признавая необходимость своевременного обновления и разработки соответствующих экологических Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а также инструктивных материалов ИКАО для новых передовых авиационных технологий, в зависимости от обстоятельств,

признавая быстро развивающиеся новые инновационные технологии и источники энергии для авиации, в том числе гибридные, электрические и водородные воздушные суда,

1. *с удовлетворением отмечает* постоянные выгоды, обеспечиваемые более жестким стандартом по авиационному шуму в главе 14 тома I Приложения 16, который стал применяться 31 декабря 2017 года и 31 декабря 2020 года в отношении воздушных судов с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 55 т;

2. *приветствует* принятие Советом в марте 2014 года нового стандарта по шуму для воздушных судов с поворотными винтами, который стал применяться 1 января 2018 года или после этой даты;

3. *приветствует* преимущества Стандарта на ИКАО на CO₂ для самолетов, который стал применяться с 1 января 2020 года 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 Стандарт ~~начнет~~ стал применяться с 1 января 2023 года;

4. *приветствует* преимущества Стандарта ИКАО на CO₂, который ~~будет~~ стал применяться с 1 января 2023 года для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года;

5. *приветствует* разработку САЕР нового, более строгого Стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов, который после принятия будет включен в том III Приложения 16;

6. *приветствует* разработку САЕР нового, более строгого Стандарта по шуму для новых типов дозвуковых самолетов, который после принятия будет включен в том I Приложения 16;

5. ~~*приветствует*~~ преимущества первоначального Стандарта ИКАО на массовую эмиссию нЛТЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных авиационных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, для которых датой изготовления первого серийного образца является 1 января 2020 года или более поздняя дата;

67. *приветствует* принятие Советом в марте 2020 года преимущества нового Стандарта на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ), который стал применяться к новым и находящимся в производстве конструкциям двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН с 1 января 2023 года;

78. *настоятельно призывает* государства признать, что сертификационные Стандарты на эмиссию нЛТЧ и CO₂ не предназначены служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;

89. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями активно продолжать работу, связанную с разработкой Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

10. *призывает* Совет внимательно следить за технологическими усовершенствованиями, снижающими уровень авиационного шума и эмиссии, и соответственно регулярно обновлять соответствующие Стандарты;

911. *просит* Совет внимательно отслеживать инновационные технологии и новые источники энергии для авиации, чтобы обеспечивать своевременную экологическую сертификацию таких технологий;

4012. *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;

4413. *настоятельно призывает* государства-члены из регионов мира, которые в настоящее время недопредставлены в САЕР, принять участие в работе Комитета;

4214. *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;

4315. *настоятельно призывает* государства-члены по возможности следовать положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 89 постановляющей части настоящего добавления;

1416. 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 принятия 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 циркуляре 351 ИКАО "Участие населения в деятельности по охране окружающей среды от воздействия авиации" подчеркивается роль участия населения как важного компонента всеобъемлющей политики в сфере управления шумом,

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 ряд государств также может применять более широкую стратегию управления шумом,

учитывая утверждение нового Руководства по эксплуатационным возможностям снижения авиационного шума (Дос 10177),

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 современных технических усовершенствований, увеличение числа полетов воздушных судов может более не приводить к увеличению площади контуров шума после 2030 года, если государства – члены ИКАО проведут масштабную работу для реализации этого сценария,

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 (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 взаимозависимость 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 взаимозависимость 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 в целях обеспечения как можно большей согласованности программ, планов и политики;
 - b) своевременно и последовательно взаимодействовать с населением в соответствии с принципами, определенными в циркуляре 351 ИКАО;
 - c) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
 - d) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;

6. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мер 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 Дос 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;
- c) обеспечивать, чтобы соответствующий инструктивный материал в отношении участия населения был доступен государствам и обновлялся;
- d) 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 воздушных судов 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 необходимая защита обеспечиваться путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, в качестве альтернативы, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;
- c) вопроса о том, может ли необходимая защита обеспечиваться 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* 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) формулировать 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 семь лет;
- b) не ограничивать до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов, у которых после даты выдачи первого индивидуального сертификата летной годности прошло менее 25 лет;
- c) не ограничивать до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности более 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 на прилегающие к аэропортам жилые районы, 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 согласия с первой датой 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 новых стандартов 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 по снижению 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, может увеличиться,

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 соответствующем инструктивном материале 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 по шуму 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, основаны 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 процесса снятия с эксплуатации в конкретном аэропорту воздушных судов, уровни шума которых превышают пределы, определенные главой 3 тома I Приложения 16;
- b) полной оценки имеющихся 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 такие ограничения 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, предоставляя освобождения во избежание создания необоснованного бремени для таких эксплуатантов;
- f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;
- g) предоставлять эксплуатантам заблаговременное уведомление в разумные сроки;
- h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;
- i) информировать ИКАО, а также 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 требованиям, 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 уменьшению остроты проблемы шума включен в часть 2 "Использование земельных участков и рациональное природопользование" Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184),

признавая, что циркуляр 351 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,

признавая электронный комплект документации по вопросам экологичного аэропорта справочным ресурсом для экологически обоснованной политики управления в аэропортах и их окрестностях,

признавая, что воздушные суда с новыми техническими характеристиками, такие как дроны и дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС), могут оказывать шумовое воздействие в районах за пределами территории, окружающей аэропорт,

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 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, например 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 инструктивного материала ИКАО;
- d) вводить законодательство, разрабатывать рекомендации или определять другие приемлемые средства обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
- e) обеспечивать предоставление местному населению, проживающему вблизи аэропортов, понятной 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, в том числе путем выпуска специального издания электронного комплекта документации по вопросам экологичного аэропорта.

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,

отмечая рекомендацию САЕР по новому Стандарту по сертификации шума при посадке и взлете (LTO) для сверхзвуковых самолетов,

признавая проводимую работу по разработке нового стандарта по шуму для будущих сверхзвуковых воздушных судов ~~на маршруте~~ 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~~ ~~2025-2030~~ гг., а также признавая необходимость дальнейших исследований и работы по подготовке к своевременной экологической сертификации таких самолетов,

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

2. *приветствует* разработку САЕР нового Стандарта по сертификации по шуму для сверхзвуковых самолетов при LTO, который после принятия будет включен в том I Приложения 16;

23. *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;

34. *предлагает* государствам, являющимся изготовителями сверхзвуковых воздушных судов, представить ИКАО в установленном порядке 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 влиянием 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 NOx 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 лучше понимает суть неопределенностей, связанных с влиянием эмиссии NOx 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 загрязнение местного воздуха воздушными судами,

признавая работу САЕР по подготовке первого независимого экспертного комплексного обзора авиационных и двигателестроительных технологий и разработке среднесрочных (2027 г.) и долгосрочных (2037 г.) технических целей в отношении шума, потребления топлива и эмиссии,

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

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 NOx, ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

признавая, что в осознании влияния нелетучей составляющей эмиссии ТЧ достигнут значительный прогресс и что по-прежнему ведутся научные и технические работы по более точной 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 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 экологических последствий эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком такие 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 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, повысить свой уровень знаний о влиянии авиационной эмиссии ТЧ, NOx 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 отслеживать прогресс в области научного и технического понимания воздействия летучих и нелетучих составляющих эмиссии ТЧ;

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

5. *просит* Совет продолжить свою деятельность по определению комплексных средне- и долгосрочных технических целей по снижению потребления топлива, шума и эмиссии NOx и нлТЧ авиационных двигателей, а также эксплуатационных целей по снижению потребления топлива;

6. *просит* Совет постоянно содействовать совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, позволяющих уменьшить воздействие загрязнения местного воздуха воздушными судами;

7. *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, в рамках добровольных мер, и информировать об этом ИКАО;

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

9. просит Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле распространения информации о применяемой в аэропортах передовой практике, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на качество местного воздуха и обмена ею;

10. *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;

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

— КОНЕЦ —