



A40-WP/573
EX/244
30/9/19

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 15 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал по пункту 15 повестки дня представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

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

15.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел тему охраны окружающей среды на основе подготовленных Советом докладов о ходе выполнения Организацией мероприятий, касающихся общих вопросов, авиационного шума и качества местного воздуха (WP/54 и WP/57). Исходя из указанных докладов о ходе работы, Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A39-1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (WP/57). Кроме этого, государства и наблюдатели представили 15 документов: WPs 81, 103, 104, 140, 175, 225, 226, 260, 261, 354, 372, 374, 409, 412 и 474.

15.2 По поручению 39-й сессии Ассамблеи Совет представил документ WP/54, в котором содержится информация о последней, обновленной согласно определенным ИКАО глобальным тенденциям, оценке нынешнего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. В период с 2015 по 2045 годы ожидается, что, несмотря на прогнозируемое увеличение в 3,3 раза объема международных воздушных перевозок, потребление топлива за тот же период возрастет только в 2,2–3,1 раза. В ряде прошедших оценку сценариев отмечается, что к 2025 году до 2,6 % предлагаемого расходуемого топлива может потенциально приходиться на долю устойчиво производимого авиационного топлива и что к 2050 году физически станет возможным удовлетворить на 100 % спрос на топливо для международной реактивной авиации за счет устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), что будет представлять собой сокращение эмиссии примерно на 63 %. Однако такой уровень производства топлива может быть достигнут только за счет сверхкрупных капиталовложений в инфраструктуру производства SAF и при наличии реальной политической основы. Тенденции в области авиационного шума и эмиссии, влияющие на качество местного воздуха, показывают, что воздействие авиации на окружающую среду, как ожидается, в будущем продолжит увеличиваться, но меньшими по сравнению с ростом объема перевозок темпами. Начиная примерно с 2030 года воздействие авиационного шума, вероятно, не будет расти в соответствии с ростом объема воздушных перевозок. Потребуется ряд решительных мер со стороны государств-членов для реализации такого сценария в области авиационного шума.

15.3 Комитет признал, что важно иметь единую надежную информационную основу для обоснованного обсуждения и принятия решений. Комитет рекомендовал одобрить экологические тенденции в качестве основы для принятия решений по экологическим проблемам и представить на следующей Ассамблее обновленную информацию по этому вопросу. Два государства предложили повысить прозрачность в отношении технической работы, лежащей в основе разработки глобальных экологических тенденций ИКАО.

15.4 Совет представил доклад (WP/57) о результатах работы ИКАО после 39-й сессии Ассамблеи по вопросам, касающимся гражданской авиации и окружающей среды. В документе шла речь о новом Стандарте на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) для авиационных двигателей, содержащемся в томе II *"Эмиссия авиационных двигателей"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*, и содержалась информация о результатах комплексного обзора технологий воздушных судов и двигателей, проведенного независимыми экспертами, а также о последних результатах работы ИКАО в области авиационного шума. Говоря об эксплуатационных усовершенствованиях, в документе освещались работа, касающаяся

сборника электронных документов "Комплект материалов для создания экологичных аэропортов"; анализ результатов снижения расхода топлива и эмиссии CO₂ за счет внедрения к 2025 году модулей блока 0 и блока 1 блочной модернизации авиационной системы (ASBU); и аспекты участия общественности в процессе внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN). Также была представлена информация о сотрудничестве ИКАО с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН), Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), Группой по рациональному природопользованию (ГРП) и инициативой "Устойчивая мобильность для всех" (SUM4ALL) ООН.

15.5 Комитет признал значительный прогресс, достигнутый ИКАО в течение этого трехлетнего периода в решении проблемы воздействия шума и эмиссии. Он также признал важность того, чтобы ИКАО внимательно следила за инновационными технологиями в области охраны окружающей среды и другими видами деятельности, которые могут оказывать воздействие на окружающую среду, включая новые источники энергии для авиации, оценку их воздействие на шум и эмиссию, а также поддержку и разработку соответствующих экологических Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS) и инструктивных материалов, когда это необходимо. По предложению одного из государств Комитет согласился внести редакционную поправку в текст резолюции А39-1 Ассамблеи, с тем чтобы отразить название документа ИКАО Doc 10127, которое гласит: *"Independent Expert Integrated Technology Goals Assessment and Review for Engines and Aircraft"*.

15.6 В документе WP/57 Совет также представил предложение о пересмотре резолюции А39-1 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха"* в свете событий, имевших место после 39-й сессии Ассамблеи. Предложения о пересмотре, представленные ниже в п. 15.26, в основном вызваны результатами деятельности Секретариата и Комитета САЕР.

15.7 В документе WP/103, представленном Швейцарией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), признавая значение технологических инноваций, полагала важным обеспечить, чтобы разработка гражданских сверхзвуковых самолетов не подрывала значительные усилия, которые предпринимались на протяжении многих лет с целью уменьшить воздействие авиации на окружающую среду, и не оказывало неблагоприятного или непропорционального воздействия на безопасность полетов, пропускную способность и эксплуатацию. В документе предлагалось проанализировать Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО, с тем чтобы обеспечить в них учет проблем и последствий, которые могут возникать в связи с введением в эксплуатацию новых сверхзвуковых самолетов, и рассмотреть, где целесообразно, соответствующие действия по их урегулированию. В документе также предлагалось обеспечить, чтобы в результате эксплуатации сверхзвуковых гражданских самолетов как на сверхзвуковой, так и на дозвуковой скорости не создавалось неприемлемых для населения ситуаций.

15.8 В документе WP/104, представленном Польшей от имени Европейского союза и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА подчеркнула, что усовершенствования в области экологической эффективности авиации имеют решающее значение для достижения экологических целей ИКАО в отношении шума и качества воздуха, и,

следовательно, для управления воздействием на окружающую среду вокруг аэропортов. В документе подчеркивалось, что сбалансированный подход ИКАО к управлению авиационным шумом необходимо реализовывать надлежащим образом, а каждый из четырех его основных элементов должен сохраняться в актуальном состоянии, с тем чтобы обеспечить его функционирование в качестве части общего подхода. В этой связи в документе предлагалось дальнейшее обновление добавления Е "Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом" резолюции А39-1 на основе главы 4 тома I "Авиационный шум" Приложения 16 "Охрана окружающей среды". Кроме того, в документе рекомендовалось разработать комплексный подход к управлению качеством воздуха вокруг аэропортов. Поддерживая новый Стандарт на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц, позволяющий усилить контроль эмиссии в источнике, документ также подчеркивает важность внедрения систем рационального природопользования в аэропортах, чтобы обеспечивать процессы, необходимые для решения проблем, связанных с качеством воздуха.

15.9 В документе WP/226 Австралия и Новая Зеландия признали объем работы, проводимый ИКАО в отношении дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), особенно в области обеспечения безопасности полетов, аэронавигации и авиационной безопасности. В документе выражалась обеспокоенность воздействием ДПАС на местное население, особенно в местах плотной застройки и жилых районах. В этой связи в документе содержался призыв к государствам обмениваться опытом в решении вопросов авиационного шума, связанного с полетами ДПАС.

15.10 В документе WP/412 Коста-Рика и государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) изложили результаты работы латиноамериканских стран в соответствии с Приложением 16 и резолюцией А39-1 в области охраны окружающей среды в части, касающейся шума и качества местного воздуха. В документе сообщалось о том, что государства – члены ЛАКГА активно продвигают инициативы в области улучшения экологических показателей посредством действий по снижению авиационного шума и повышению качества местного воздуха, снижению эмиссии парниковых газов и, в частности, планированию аэропортовых объектов, что привело к разработке аэронавигационных правил и проведению масштабных мероприятий, принесших положительные результаты.

15.11 В документе WP/140 Катар предложил учредить региональные группы планирования и осуществления проектов по охране окружающей среды от воздействия авиации (AEPPIRG), которые создадут платформу для регионального сотрудничества в деле решения текущих и будущих задач в области охраны окружающей среды от воздействия авиации. В документе отмечается, что это обеспечит последовательную разработку и реализацию программ по охране окружающей среды от воздействия авиации, а также наличие соответствующей международной и региональной документации, согласованной в рамках региональной деятельности в соответствии с SARPS ИКАО.

5.12 В документе WP/261 Соединенные Штаты Америки выразили свою приверженность идеям продолжения разработки сверхзвуковых воздушных судов как составной части более широких усилий по поддержке инноваций в области транспорта. В документе также признается работа Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) по выработке сертификационных стандартов по авиационному шуму при взлете и посадке для сверхзвуковых воздушных судов и подчеркивается важность дальнейшего прогресса в этой области. Политика и правила, касающиеся авиационного шума и эмиссии двигателей сверхзвуковых воздушных судов,

пересматриваются, и в документе предлагается продолжить техническое обсуждение в рамках САЕР в целях выработки SARPS, касающихся авиационного шума при взлете и посадке, для того чтобы дать возможность промышленности приступить к разработке сверхзвукового воздушного судна. Подчеркивается важность реализации процесса, основанного на данных, для выработки SARPS по шуму для сверхзвуковых воздушных судов.

15.13 В документе WP/374 Российская Федерация принимает к сведению работу ИКАО по своевременной разработке международных стандартов для всех типов воздушных судов гражданской авиации, в частности для сверхзвукового воздушного транспорта (SST), и заявляет о том, что несколько компаний уже значительно продвинулись в разработке сверхзвуковых самолетов. В документе подчеркивается, что Российская Федерация активно участвует в комплексных исследованиях перспективных SST и силовых установок, и предоставит ресурсы, если это необходимо, для поддержки деятельности ИКАО.

15.14 В документе WP/260 Международный совет аэропортов (МСА) и Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) представили свои мнения относительно управления шумом в аэропортах, в том числе соображения об актуальности рассмотрения неакустических факторов для определения стратегии управления шумом и разработки соответствующих положений политики, касающихся уровней шума и раздражающего воздействия авиационного шума. В документе также предлагается включить возможность привлечения населения к участию в качестве сквозного элемента сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом.

15.15 В документе WP/175 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) высказывает свое мнение о необходимости согласованного и единообразного подхода к выработке глобальных стандартов и политики с тем, чтобы обеспечить решение проблемы воздействия авиации на окружающую среду. В документе подчеркивается необходимость для ИКАО продолжать обеспечивать целостность и независимость технических процессов и критериев, которые могут служить контекстом для политических решений ИКАО, и предлагается Ассамблее вновь заявить о своей поддержке сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом. В документе ИАТА выражает озабоченность по поводу распространения экологических налогов, которые не позволяют эффективно решать проблему воздействия авиации на окружающую среду.

15.16 В документе WP/225 МСА признает прогресс, достигнутый ИКАО, и приветствует проведение Комитетом САЕР предварительного исследования по сверхзвуковым воздушным судам в целях информирования о потенциальном воздействии шума и эмиссии. В документе МСА также высказывает свое мнение относительно характеристик по шуму новых гражданских сверхзвуковых воздушных судов, выходящих на рынок, и соответствия их действующим и будущим SARPS по шуму и эмиссии, эквивалентным дозвуковым. Кроме того, в документе рассматриваются вопросы звукового удара и воздействие полетов сверхзвуковых воздушных судов на население и их интеграцию в воздушное движение.

15.17 Комитет признал наличие пяти рабочих документов, представленных в информационных целях. Они не были представлены заседанию, но вкратце изложены ниже:

15.18 В документе WP/81 Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) представила результаты своей работы по улучшению ситуации в

области охраны окружающей среды в виде установления руководящих принципов под названием "Экологический документ". Рамки этого документа определены Целями устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций, в особенности принципами управления природоохранной деятельностью, энергетики, водопользования, комплексной утилизации отходов и управления материальными ресурсами.

15.19 В документе WP/372 Индия изложила свои обязательства по всеобъемлющему и устойчивому развитию авиационного сектора Индии, цели и мероприятия по выработке национальной политики в области экологической авиации, видение, задачи, стратегические цели и основные элементы политики. В документе подчеркивается, что цель политики заключается в минимизации последствий развития авиации на окружающую среду и обеспечении устойчивого развития авиационного сектора Индии в рамках комплексного подхода к решению текущих и вероятных будущих вопросов охраны окружающей среды.

15.20 В документе WP/409 Южная Африка представила доклад о своей деятельности в области охраны окружающей среды в поддержку работы ИКАО, такой как свой вклад в работу САЕР и проведение в декабре 2019 года в Южной Африке совещания Руководящей группы САЕР, а также вклад в деятельность ИКАО по наращиванию потенциала в целях реализации системы компенсации сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) (см. пункт 17 повестки дня).

15.21 В документе WP/474 Чили признала важность применения чистых, возобновляемых и устойчивых источников энергии в инфраструктуре аэропортов для соответствия углеродно-нейтральным стандартам. Чили призывает другие государства разрабатывать и внедрять существующие технологии по устойчивому преобразованию инфраструктуры аэропортов в целях уменьшения уровня загрязнения местной окружающей среды.

15.22 В документе WP/354 МСА представила исходную информацию о аэропортах и мнение МСА по вопросам охраны окружающей среды, включая качество местного воздуха, шум и устойчивость, а также подчеркнул поддержку со стороны МСА деятельности ИКАО в области охраны окружающей среды в рамках САЕР и других мероприятий.

15.23 Что касается работы ИКАО по разработке стандартов на сверхзвуковые воздушные суда, то Комитет рекомендовал Ассамблее предложить Совету поручить САЕР продолжить его текущую работу по сверхзвуковым самолетам, уделив первоочередное внимание подготовке исследования по этому вопросу. Одно государство сделало предложение о том, чтобы в рамках исследования САЕР рассмотрел вопрос о сверхзвуковых полетах в густонаселенных районах. Комитет также отметил расхождения во мнениях относительно подхода к установлению стандартов и связи между существующими дозвуковыми стандартами и основой для разработки новых сверхзвуковых стандартов, а также вопрос о приемлемости для общественности и необходимости учета аспектов безопасности полетов, аэронавигации и других аспектов.

15.24 Что касается "сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом", то Комитет отметил расхождения во мнениях относительно необходимости возможного обновления "местных эксплуатационных ограничений, связанных с шумом", определенных в добавлении E к резолюции A39-1, в свете цели Стандартов по шуму, содержащихся в томе I Приложения 16. Комитет отметил, что изучение неакустических факторов уже включено в программу работы САЕР на следующий трехлетний период, которая уже утверждена Советом.

Было также отмечено, что предложения, касающиеся привлечения населения, должным образом рассматриваются в документе WP/57 в рамках предложенного Советом обновленного варианта добавления С к резолюции А39-1.

15.25 Что касается вопросов шума, связанных с эксплуатацией ДПАС, то Комитет рекомендовал Ассамблее просить Совет поручить САЕР проработать эти вопросы, предложив государствам поделиться своим опытом решения проблем авиационного шума, связанных с полетами ДПАС, и обобщить этот опыт в качестве потенциального инструктивного материала по передовой практике для государств.

15.26 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 15/1. 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 А39-1 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 А39-1 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость отразить события, происшедшие после 39-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией А40-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией А40-хх "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 40-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

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

Добавление С. Политика и программы, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом.

Добавление D. Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16.

- Добавление Е. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом.
- Добавление Ф. Планирование и организация землепользования.
- Добавление Г. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.
- Добавление Н. Влияние авиации на качество местного воздуха;

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция вместе с резолюцией А40-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией А40-хх "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 А39-1, А39-2 и А39-3.

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 топливо-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 в установленном порядке,

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 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 существующем и будущем влиянии авиационного шума и авиационной эмиссии, как это предусмотрено в подготовленных ИКАО глобальных тенденциях в области окружающей среды, 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:

- a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;
- b) ограничить или уменьшить влияние авиационной эмиссии на качество местного воздуха;
- c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;

2. *подчеркивает* важность 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 внимательно следить за инновационными технологиями и новыми источниками энергии для авиации, чтобы готовиться к своевременной экологической сертификации таких технологий в установленном порядке;

5. *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;

6. *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;

7. *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;

8. *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;

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

10. *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;

11. *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 (САЕР) в целях оказания содействия при будущей разработке Стандартов, Рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала по авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей,

принимая во внимание, что Совет принял том I "Авиационный шум" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации по шуму дозвуковых воздушных судов (за исключением самолетов короткого взлета и посадки/вертикального взлета и посадки), 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 рекомендацию САЕР относительно нового Стандарта на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ), который после его принятия войдет в том II Приложения 16,

признавая, что сертификационный Стандарт на эмиссию 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,

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

признавая быстрое развитие новых инновационных технологий и источников энергии для авиации, в том числе гибридные и электрические воздушные суда,

1. *с удовлетворением отмечает* постоянные выгоды, обеспечиваемые более жестким стандартом по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16, вступившим в силу 1 января 2006 года;

2. *приветствует* принятие Советом в марте 2014 года нового более жесткого стандарта по шуму, начавшего применяться 31 декабря 2017 года или позже и подлежащего применению начиная с 31 декабря 2020 года или позже для воздушных судов с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 55 т;

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

4. *приветствует* принятие Советом в марте 2017 года нового Стандарта на CO₂ для самолетов, подлежащего применению начиная с 1 января 2020 года или позже для новых типов самолетов, за исключением новых типов самолетов с МТОМ менее или равной 60 т и с максимальной пассажироместимостью 19 человек или менее, в отношении которых датой начала применения будет 1 января 2023 года или более поздняя дата;

5. *приветствует* принятие Советом в марте 2017 года нового Стандарта на CO₂ для самолетов, подлежащего применению начиная с 1 января 2023 года или позже для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года;

6. *приветствует* принятие Советом в марте 2017 года первоначального Стандарта на массовую эмиссию нЛГЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, первый серийный образец которых изготовлен 1 января 2020 года или позже, и дальнейшую разработку САЕР нового Стандарта на массовую и численную эмиссию нЛГЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, в отношении которых датой начала применения будет 1 января 2023 года;

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

8. *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;

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

10. *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;

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

12. *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;

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

14. *просит* Совет продолжить деятельность по разработке и использованию сценариев оценки экологического воздействия авиационной эмиссии в будущем и сотрудничать с другими международными организациями в этой области.

ДОБАВЛЕНИЕ С**Политика и программы, основанные на "сбалансированном подходе"
к управлению авиационным шумом**

Ассамблея,

принимая во внимание, что цель ИКАО заключается в содействии достижению максимально возможной степени согласованности в сфере гражданской авиации, включая правила, касающиеся охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что несогласованная разработка национальных и региональных принципов и программ снижения авиационного шума может препятствовать выполнению роли гражданской авиации в экономическом развитии,

принимая во внимание, что острота проблемы авиационного шума во многих аэропортах явилась причиной принятия мер, ограничивающих полеты воздушных судов, и вызвала сильное противодействие расширению существующих или строительству новых аэропортов,

принимая во внимание, что ИКАО взяла на себя полную ответственность за проведение курса, направленного на обеспечение максимальной совместимости между безопасным, экономически эффективным и упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством окружающей среды, и что она активно развивает концепцию "сбалансированного подхода" в целях снижения авиационного шума и разрабатывает рекомендации ИКАО о возможных формах использования такого подхода государствами,

принимая во внимание, что предложенный ИКАО сбалансированный подход к управлению шумом состоит в определении проблемы шума в аэропорту и последующем анализе различных имеющихся мер снижения шума, предусматривающих использование четырех основных элементов, каковыми являются снижение шума в источнике, планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения, в целях решения проблемы шума наиболее эффективным с точки зрения затрат способом,

принимая во внимание, что оценка текущего и будущего воздействия авиационного шума является важным средством разработки политики ИКАО и ее государств-членов,

принимая во внимание, что вопросы внедрения и принятие решений относительно использования элементов сбалансированного подхода входят в компетенцию государств-членов, ответственность за разработку соответствующих вариантов решения проблем шума в своих аэропортах в конечном итоге несут отдельные государства при надлежащем учете правил и политики ИКАО,

принимая во внимание, что в циркуляре 351 ИКАО "Привлечение населения к организации охраны 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,

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 (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;
- b) ввести транспарентный процесс или следить за его обеспечением при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:
 - 1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;

-
- 2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом;
 - 3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;
4. *рекомендует* государствам:
- a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств, учитывая при этом 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 Doc 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 7 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, соответствующие 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, соответствующие 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 (Doc 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 сборник электронных документов "Комплект материалов для создания экологических аэропортов" полезным ресурсом для экологически обоснованной политики управления в аэропортах и их окрестностях,

1. *настоятельно призывает* государства, которые постепенно прекратили полеты "воздушных судов главы 2" в своих аэропортах, как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции, сохраняя в максимально возможной степени выгоды для местного населения, избегать по возможности ненадлежащего землепользования или строительства в районах, где достигнуто снижение уровней шума;

2. *настоятельно призывает* государства обеспечивать, чтобы потенциальное снижение уровней шума, достигаемое за счет введения в эксплуатацию менее шумных воздушных судов, в частности, соответствующих 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 сборника электронных документов "Комплект материалов для создания экологических аэропортов".

ДОБАВЛЕНИЕ G

Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

принимая во внимание, что после введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов для выполнения коммерческих перевозок были предприняты действия с целью избежать создания неприемлемых для населения ситуаций вследствие звукового удара, таких как вызываемые усилением звукового удара помехи сну и вредные последствия для лиц и собственности на суше и на море,

принимая во внимание, что государства, являющиеся изготовителями таких сверхзвуковых самолетов, так же как и другие государства, продолжают проводить исследования физических, физиологических и социологических последствий звукового удара,

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

признавая, что сертификация сверхзвуковых самолетов по летной годности может иметь место в период 2020–2025 гг., а также признавая необходимость проведения исследования для лучшего понимания воздействия шума в аэропортах, обусловленного введением в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов,

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

2. *порукает* Совету пересмотреть, опираясь на уже имеющуюся информацию и используя соответствующие механизмы, Приложения и другие относящиеся к этому документы для обеспечения того, чтобы они соответствующим образом учитывали проблемы, которые могут возникнуть для населения в результате полетов сверхзвуковых самолетов, и, в частности, применительно к звуковому удару, предпринять действия для достижения международного соглашения об измерении звукового удара, количественном и качественном определении выражения "неприемлемые ситуации для населения" и установлении соответствующих пределов;

3. *предлагает* государствам, являющимся изготовителями сверхзвуковых воздушных судов, представить ИКАО в 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 NO_x и твердых частиц (ТЧ) авиационных двигателей на качество местного воздуха в нижних слоях атмосферы и региональное качество воздуха сейчас являются все более убедительными,

признавая, что научное сообщество все лучше понимает суть неопределенностей, связанных с влиянием эмиссии NO_x и ТЧ авиационных двигателей на глобальный климат,

признавая наличие взаимозависимости между конструкцией и эксплуатацией воздушных судов в части, касающейся решения проблем шума, качества местного воздуха и изменения климата,

признавая, что ИКАО определила технические Стандарты и ускорила разработку эксплуатационных процедур, что позволило существенно уменьшить степень вредного воздействия воздушных судов на качество местного воздуха,

признавая работу САЕР по подготовке первого независимого экспертного комплексного обзора авиационных технологий и технологий авиационных двигателей 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 NO_x, ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

принимая во внимание необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO_x, ТЧ и других видов газообразной эмиссии,

признавая, что в осознании влияния нелетучей составляющей эмиссии ТЧ достигнут значительный прогресс и что по-прежнему ведутся научные и технические работы по 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 уровня потребления топлива, шума и эмиссии NO_x и нЛГЧ авиационных двигателей, а также эксплуатационных целей по снижению уровня 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.