



A37-WP/361  
P/35  
4/10/10

## АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

### ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ

(Представлен председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 17 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом. Резолюция 17/1 рекомендуется для принятия пленарным заседанием.

*Примечание. После изъятия данного титульного листа настоящий документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада.*

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**

17.1 На своем 3-м, 4-м и ..... заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о достигнутом прогрессе в технической работе Организации по авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей (WP/21 и WP/26) и по вопросам, связанным с изменением климата (WP/22, WP/23 и исправление № 1, WP/25 и WP/27). На основе этих докладов о достигнутом прогрессе Исполнительный комитет рассмотрел предложение Совета относительно обновления добавлений А–Н резолюции А36-22 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"* (WP/24 и исправление № 1), а также предложение Генерального секретаря, которое заменяет добавления I–L резолюции А36-22 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Изменение климата"* (WP/262). Кроме того, государствами и наблюдателями были представлены еще 20 документов: WP/108, 109, 117, 174, 181, 185, 186, 187 (Revision No. 1), 188, 216, 217, 240, 241, 251, 270, 271 (Revision No. 1), 272, 275, 304 и 316.

**17.2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И МЕСТНОЕ КАЧЕСТВО ВОЗДУХА**

17.2.1 Совет представил доклад (WP/21) о прогрессе, достигнутом ИКАО после 36-й сессии Ассамблеи по вопросам, касающимся гражданской авиации и окружающей среды, включая деятельность Секретариата и Комитета Совета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР).

17.2.2 Комитет принял к сведению, что САЕР и его различные группы экспертов продолжают заниматься большинством технических аспектов работы Организации в области окружающей среды и что САЕР провел совещание в феврале 2010 года (САЕР/8). В марте Совет рассмотрел и утвердил с замечаниями рекомендации САЕР/8.

17.2.3 Был достигнут значительный прогресс в части новых Стандартов в области окружающей среды для сертификации воздушных судов. На САЕР/8 было достигнуто согласие относительно введения запрета на производство двигателей, а также относительно сертификационных Стандартов, касающихся окислов азота (NO<sub>x</sub>). Новые Стандарты на NO<sub>x</sub> на 15 % жестче Стандартов 2004 года (САЕР/6). От государств получены официальные замечания по этим и другим техническим поправкам к Приложению 16. После рассмотрения этих замечаний Советом принятие новых SARPS ожидается к ноябрю 2011 года.

17.2.4 В соответствии с рекомендацией Совещания высокого уровня ИКАО по международной авиации и изменению климата, касающейся разработки глобального стандарта на CO<sub>2</sub> для новых типов воздушных судов, САЕР проводит технический анализ, с тем чтобы рекомендовать в 2013 году Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> воздушных судов. САЕР также работает над разработкой Стандартов в отношении эмиссии нелетучих микрочастиц и проводит оценку нескольких сценариев ужесточения требований в отношении шума.

17.2.5 С учетом потенциальной возможности значительного уменьшения объемов эмиссии, влияющей как на местное качество воздуха, так и на глобальное изменение климата, за счет эксплуатационных инициатив САЕР достиг значительного прогресса в обновлении

информации, содержащейся с циркуляре ИКАО 303 *"Эксплуатационные меры уменьшения потребления топлива и сокращения эмиссии"*, в части принимаемых эксплуатационных мер. Ожидается, что оставшийся объем работы будет завершен к 2013 году.

17.2.6 В отношении установления среднесрочных (10 лет) и долгосрочных (20 лет) технологических целей с привлечением независимых экспертов САЕР/8 приняло цели снижения уровня шума, а также рассмотрело достигнутый отраслью прогресс в части достижения установленных в 2007 году целей по уменьшению NO<sub>x</sub>. Осуществляется деятельность по определению целей по эксплуатационным технологиям и технологиям сокращения объемов потребления топлива. Также достигнут прогресс в других видах деятельности, например завершение пяти исследований рыночных мер. Также по-прежнему поддерживались связи с другими органами ООН и организациями, устанавливающими стандарты, такими как SAE International. В мае 2010 года был проведен Коллоквиум по окружающей среде, посвященный авиации и изменению климата, и в 2010 году был опубликован доклад по вопросам экологии.

17.2.7 Комитету было предложено поддержать продолжение работы САЕР и Секретариата ИКАО по вопросам, касающимся гражданской авиации и окружающей среды, и принять во внимание содержащуюся в документе WP/21 информацию в качестве справочного материала для обновления резолюции A36-22 Ассамблеи.

17.2.8 36-я сессия Ассамблеи также попросила Совет проводить регулярную оценку существующего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжать разработку инструментария для этой цели. САЕР утвердил инструментарий, позволяющий рассматривать взаимозависимость между авиационным шумом, эмиссией, влияющей на местное качество воздуха (МКВ), и эмиссией, влияющей на глобальный климат. Этот инструментарий использовался для оценки сценариев в каждой из указанных областей относительно базового 2006 года и будущих годов: 2016, 2026, 2036, как указано в документе WP/26. В анализе потребления топлива в течение всего полета также учитывался 2050 год. Эти оценки проводились на основе неограниченного прогноза и не учитывали последствия использования альтернативных видов авиационного топлива.

17.2.9 В абсолютном выражении общая глобальная численность населения, подвергающаяся воздействию авиационного шума, общий глобальный объем эмиссии авиационных двигателей, влияющий на МКВ, и общий глобальный объем эмиссии авиационных двигателей, влияющий на глобальный климат, предположительно будут расти. Однако согласно прогнозам и из расчета на каждый рейс авиационный шум и эмиссионный след будут расти медленнее, чем спрос на авиаперевозки; эффективность, предположительно, будет улучшаться в течение всего рассматриваемого периода.

17.2.10 Комитету было предложено принять содержащиеся в документе глобальные экологические тенденции в качестве основы для принятия решения в области окружающей среды во время данной сессии Ассамблеи; попросить Совет продолжить работу в этой области при поддержке государств и обеспечить представление на следующей сессии Ассамблеи уточненной оценки глобальных экологических тенденций; и принять во внимание информацию, содержащуюся в настоящем документе, с целью обновления резолюции A36-22 Ассамблеи.

17.2.11 Резолюция A36-22 Ассамблеи попросила Совет представлять на каждую сессию Ассамблеи сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей

среды. В документе WP/24 и исправлении № 1 Совет представил проект текста добавлений А–Н резолюции А36-22, обновленных в свете событий, происшедших после 36-й сессии Ассамблеи, в частности событий, связанных с деятельностью САЕР/8. Было принято к сведению, что изменения были внесены только в добавления А, В, С, F и Н. Было также принято к сведению, что информация о прогрессе, достигнутом Организацией в области международной авиации и изменения климата, а также соответствующая фактическая информация для обновления добавлений I–L резолюции, представлена в документе WP/25.

17.2.12 В документе WP/270 Индия рассмотрела вопрос запретов на полеты в ночное время в некоторых частях земного шара и их воздействие на производство полетов в других частях мира. В нем изложено потенциальное экономическое и экологическое воздействие запретов на полеты в ночное время на авиакомпании, населенные пункты вокруг аэропортов и на общество в целом. Совету было предложено еще раз рассмотреть данный вопрос с использованием более комплексного подхода.

17.2.13 В документе WP/108, представленном Бельгией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Евроконтролем, было признано важное значение авиации для экономического развития и в то же время отмечалось наличие экологических проблем, создаваемых развитием авиации. Европа полностью поддерживает усилия ИКАО, направленные на решение проблем воздействия авиации на окружающую среду с учетом взаимозависимостей, и поддерживает сбалансированный подход ИКАО к управлению шумом. Европа готова предпринять конструктивный подход и сотрудничать со всеми заинтересованными сторонами в вопросе охраны окружающей среды.

17.2.14 В отношении документа WP/270 Секретариат проинформировал совещание о том, что в результате аналогичной дискуссии во время 36-й сессии Ассамблеи ИКАО САЕР было поручено провести исследование, касающееся запретов на полеты в ночное время, акцентируя внимание на связанные с окружающей средой технические вопросы. САЕР завершил это исследование в феврале 2010 года, и выводы исследования были представлены и утверждены Советом ИКАО в апреле 2010 года. В исследовании делается вывод о том, что, хотя европейские запреты на полеты могут явиться дополнительным фактором увеличения числа полетов воздушных судов в ночное время в некоторых аэропортах, в которых проводилось исследование, тем не менее, возможно, существует ряд других, влияющих на такое положение факторов, таких как временные зоны, экономика авиакомпаний и потребности пассажиров. Совещание САЕР/8 согласилось с тем, что технические вопросы были полностью решены. Любая просьба продолжить эту работу в САЕР повлечет за собой необходимость в отвлечении ресурсов от работы над первоочередными задачами, такими как разработка новых Стандартов, включая Стандарты на эмиссию CO<sub>2</sub> воздушных судов.

17.2.15 Несколько государств выразили поддержку предложению Индии в отношении дальнейших исследований, касающихся запретов на полеты из-за воздействия шума. Одно государство отметило, что, когда запреты на полеты были впервые введены, в эксплуатации находились такие воздушные суда, как DC-8 и B707. С тех пор воздушные суда стали намного менее шумными, и необходимость в запретах на полеты следует пересмотреть. Продолжающиеся запреты на полеты из-за воздействия шума в некоторых частях мира отрицательно влияют на развивающиеся страны в Латинской Америке и Африке. Была также упомянута связь данного вопроса с выделением слотов в аэропортах, в которых вводятся запреты на полеты, когда

недоиспользуется большой процент пропускной способности из-за неспособности аэропортов функционировать в ночное время. Это также приводит к перегруженности движения в дневные часы.

17.2.16       Позиция некоторых других государств сводилась к тому, что дальнейшая работа по запретам на полеты является неоправданной в свете исследования, проведенного САЕР. Была упомянута ситуация в некоторых весьма крупных аэропортах, в которых взлет или посадка может происходить каждые 30 с. Такая интенсивность движения, хотя и способствует глобальным воздушным перевозкам и имеет критическое значение для глобальной экономики, поднимает вопросы качества жизни для населенных пунктов вокруг аэропортов. В силу этой причины крайне важно применить подход, который балансирует экономические выгоды и выгоды развития с воздействием на окружающую среду. Любые такие вопросы должны решаться путем соглашений между государствами, если вообще это необходимо.

17.2.17       Наблюдатель, который принимал активное участие в работе САЕР по запретам на полеты из-за воздействия шума, проинформировал совещание о том, что в исследованиях САЕР изучались только вопросы, связанные с окружающей средой, и не рассматривались экономические и политические проблемы. Как было упомянуто ранее, было установлено, что причина ночных полетов в аэропортах, в которых проводилось исследование, заключалась не только в введенных в аэропортах назначения запретов на полеты из-за воздействия шума. Наоборот, такие причины включали экономику эксплуатантов, временные зоны, удобства пассажиров и другие факторы. Также было установлено, что масштаб этой проблемы в большой степени зависит от пар городов.

17.2.18       Председатель принял к сведению консенсус совещания относительно передачи этого вопроса на рассмотрение Совету ИКАО. Индия, будучи инициатором данного предложения, отметив ограниченные ресурсы, упомянутые Секретариатом, предложила выделить необходимые ресурсы для дальнейших исследований, касающихся запретов на полеты.

17.2.19       Одно государство-член отметило потенциально негативное воздействие односторонних мер на развивающиеся страны. В прошлом, из-за ограничений по шуму в отношении более старых типов воздушных судов, развивающиеся страны несли убытки в финансовом плане из-за неспособности их эксплуатантов заменить свои парки воздушных судов. Поскольку воздушные суда более старых типов более не могут эксплуатироваться в регионах, в которых введены ограничения, развивающиеся страны несут расходы из-за сокращения объема перевозок. Роль ИКАО заключается в содействии сотрудничеству между государствами и необходимости учитывать интересы всех государств. В соответствии со статьей 24 *Конвенции о международной гражданской авиации* в отношении развивающихся стран не должны предприниматься односторонние действия и налагаться сборы или налоги, в особенности относящиеся к эмиссии.

17.2.20       Комиссия приняла к сведению достижения САЕР и замечания государств и наблюдателей.

17.2.21       Комитет выразил удовлетворение работой САЕР, поддержал ее дальнейшее проведение и принял предложенные добавления А–Н *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды "Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"*.

**Резолюция 17/1: Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в резолюции А36-22 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 А36-22 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

*учитывая* необходимость отразить события, происшедшие после 36-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

*учитывая* необходимость определить конкретную политику ИКАО по решению проблемы воздействия авиации на глобальный климат (резолюция 17/ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"), отражающую возрастающую обеспокоенность относительно авиации и изменения климата и являющуюся составной частью политики и практики ИКАО в области охраны окружающей среды,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией 17/ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 37-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

Добавление В. Разработка стандартов, рекомендуемой практики и правил и (или) инструктивного материала относительно качества окружающей среды.

Добавление С. Политика и программы мероприятий, 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 местное качество воздуха.

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция вместе с резолюцией 17/ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяет резолюцию А36-22.

## 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, а также путем соответствующего использования механизмов проектирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

*принимая во внимание*, что все Договаривающиеся государства ИКАО согласились продолжить рассмотрение всех авиационных вопросов, связанных с окружающей средой, и по-прежнему сохранять за собой инициативу в деле определения основных направлений политики по этим вопросам и не передавать эту инициативу другим организациям,

*принимая во внимание*, что другие международные организации подчеркивают важность политики в области окружающей среды, затрагивающей воздушный транспорт,

*принимая во внимание*, что устойчивое развитие авиации является важным элементом будущего экономического роста и развития, торговли и коммерции, культурного обмена и взаимопонимания между народами и нациями, что обуславливает необходимость оперативного принятия мер по обеспечению совместимости ее деятельности с качеством окружающей среды и развития по направлениям, позволяющим смягчить любые неблагоприятные последствия,

*принимая во внимание*, что наличие надежной и наиболее достоверной информации об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики ИКАО и ее Договаривающихся государств,

*принимая во внимание* наличие подтвержденной взаимозависимости авиационного шума и эмиссии двигателей в части, касающейся их влияния на окружающую среду, и необходимость ее учета при определении мер по контролю в источнике и основных эксплуатационных 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 является важным элементом достижения прогресса в области осознания воздействия авиации на окружающую среду, а также необходимость выработки соответствующей политики, направленной на устранение этих последствий,

*признавая* важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и альтернативных видов топлива для авиации, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями,

1. *заявляет*, что ИКАО, являясь ведущим специализированным учреждением Организации Объединенных Наций (ООН) в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, сознает и будет по-прежнему учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также признает свою ответственность и ответственность ее Договаривающихся государств за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО будет стремиться к тому, чтобы:

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

2. *подчеркивает* важность постоянной демонстрации ИКАО своей ведущей роли в решении всех вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах, которые отражают серьезность стоящих перед отраслью проблем;

3. *просит* Совет регулярно оценивать нынешнее и будущее воздействие авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжать разработку необходимого для этого инструментария;

4. *просит* Совет накапливать и обновлять информацию о взаимозависимостях и увязке мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду с целью оптимизации принятия решений;



5. *просит* Совет определить ряд авиационных экологических показателей, которые государства могли бы использовать для оценки деятельности авиации и эффективности стандартов, политики и мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду;

6. *просит* Совет надлежащим образом распространять информацию о нынешнем и будущем воздействии авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и тенденциях в этой области, а также о политике и инструктивном материале ИКАО в области охраны окружающей среды, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов;

7. *предлагает* государствам продолжать активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды и призывает Договаривающиеся государства поддерживать деятельность, не предусмотренную бюджетом, посредством добровольных взносов в разумном объеме;

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

9. *настоятельно рекомендует* Совету по-прежнему осуществлять тесное сотрудничество с международными организациями и другими органами ООН в деле осознания последствий воздействия авиации на окружающую среду и выработки политики, направленной на устранение этих последствий;

10. *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 относительно качества окружающей среды**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что проблема авиационного шума в окрестностях многих аэропортов мира, которая по-прежнему вызывает озабоченность общественности и ограничивает развитие инфраструктуры аэропортов, требует предпринятия соответствующих действий,

*принимая во внимание,* что, хотя научное сообщество все глубже понимает суть неопределенностей, связанных с воздействием авиационной эмиссии на окружающую среду как на местном, так и на глобальном уровнях, это воздействие по-прежнему вызывает озабоченность и требует принятия соответствующих мер,

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

*принимая во внимание*, что Совет учредил Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в целях оказания содействия при будущей разработке Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала по авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей,

*принимая во внимание*, что Совет принял том I "Авиационный шум" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации по шуму дозвуковых воздушных судов (за исключением самолетов короткого взлета и посадки/вертикального взлета и посадки (СКВП/СВВП)), и уведомил Договаривающиеся государства об этом решении,

*принимая во внимание*, что Совет принял том II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации по эмиссии новых авиационных двигателей, и уведомил Договаривающиеся государства об этом решении,

*принимая во внимание*, что Совет инициировал деятельность по разработке и принятию Стандарта на авиационную эмиссию CO<sub>2</sub> и уведомил Договаривающиеся государства об этом решении,

*принимая во внимание*, что ИКАО опубликовала инструктивный материал по политике, призванной устранить озабоченность, обусловленную воздействием авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

*принимая во внимание*, что Совет принял среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии, касающиеся уменьшения шума и выбросов окислов азота (NO<sub>x</sub>), при одновременном достижении значительного прогресса в уменьшении сжигания топлива воздушными судами за счет реализации мер технического и эксплуатационного характера,

1. *с удовлетворением отмечая* постоянные выгоды, обеспечиваемые новым более жестким Стандартом по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16, вступившим в силу 1 января 2006 года, и начатую в 2010 году деятельность по оценке сценариев введения более жестких Стандартов по шуму;

2. *приветствует* рассмотрение Советом в мае 2010 года новых более жестких стандартов на эмиссию NO<sub>x</sub>, предлагаемых для введения с 31 декабря 2013 года, а также требования о прекращении производства авиационных двигателей, не отвечающих действующим Стандартам на эмиссию NO<sub>x</sub>, предлагаемого для введения с 31 декабря 2012 года;

3. *приветствует* утвержденный Советом в мае 2010 года план разработки Стандарта на авиационную эмиссию CO<sub>2</sub>;

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

5. *приветствует* принятие Советом в мае 2010 года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии, касающихся уменьшения авиационного шума и эмиссии NO<sub>x</sub> авиационных двигателей;

6. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями определить среднесрочные и долгосрочные технологические и эксплуатационные цели в области сжигания топлива воздушными судами в дополнение к недавно определенным целям в области уменьшения выбросов NO<sub>x</sub> и шума;

7. *просит* Совет обеспечить гарантии в том, 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;

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

9. *просит* Совет предоставить государствам и международным организациям имеющуюся информацию относительно мер по уменьшению воздействия авиации на окружающую среду, с тем чтобы обеспечить возможность предпринятия действий на основе реализации соответствующих мер;

10. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 4 настоящего добавления;

11. *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 мероприятий, 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, с целью 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 Договаривающихся государств,

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

*принимая во внимание*, что в инструктивные указания ИКАО, разработанные для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода (*Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*, Дос 9829), впоследствии были внесены изменения,

*признавая*, что проблемы шума должны решаться с учетом конкретных характеристик рассматриваемого аэропорта, что требует применения индивидуального подхода к каждому аэропорту, и что при наличии в аэропортах аналогичных проблем шума могут использоваться аналогичные решения,

*признавая*, что меры снижения шума могут вызвать значительные расходы у эксплуатантов и прочих заинтересованных сторон, в особенности из развивающихся стран,

*признавая*, что государства имеют соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику, которые могут влиять на осуществление ими "сбалансированного подхода" ИКАО,

*признавая*, что в ряде государств используется более широкая стратегия управления шумом,

*считая*, что улучшение шумовой среды, достигнутое во многих аэропортах за счет замены воздушных судов, отвечающих требованиям главы 2 (воздушные суда, соответствующие Стандартам сертификации по шуму, предусмотренным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышающие уровни шума, предусмотренные в главе 3 тома I Приложения 16), менее шумными воздушными судами, должно сохраняться с учетом устойчивого увеличения объема авиационной деятельности в будущем и не должно сводиться на нет в результате несовместимого расширения городского строительства вокруг аэропортов,

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

2. *настоятельно рекомендует* государствам:

- 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 обеспечением его 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;

3. *призывает* государства:

- a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств, учитывая при этом взаимозависимости с другими экологическими проблемами;
- b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;
- c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов, учитывая при этом взаимозависимости с другими экологическими проблемами;
- d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;

4. *просит* государства:

- a) работать в тесном сотрудничестве с целью обеспечения как можно большего согласования программ, планов и политики;

- b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
  - c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;
5. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;
6. *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) пропагандировать использование сбалансированного подхода, например, путем организации практикумов;
7. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку ИКАО в работе над этим инструктивным материалом и любой дополнительной работе над методиками, а также, при необходимости, в оценке влияния или эффективности мер, предусмотренных сбалансированным подходом.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### **Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

*принимая во внимание,* что для цели настоящего добавления постепенное снятие с эксплуатации определяется как прекращение международных полетов воздушными судами какой-либо шумовой категории во всех аэропортах одного или нескольких государств,

*принимая во внимание,* что согласно выводу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации 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,

*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 таких ограничений,

*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 рекомендует* государствам не вводить практику постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрагтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;
- c) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;
- d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

2. *настоятельно рекомендует*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 1 постановляющей части соображения, примут решение о постепенном снятии с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых соответствуют нормативам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума главы 3 тома I Приложения 16:

- a) формулировали любые ограничения таким образом, чтобы отвечающие требованиям главы 2 воздушные суда отдельного эксплуатанта, выполняющие в настоящее время полеты на территорию этих государств, могли сниматься с эксплуатации на таких линиях постепенно в течение по крайней мере 7 лет;
- b) не ограничивали до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов ранее чем через 25 лет после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам;

- c) не ограничивали до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности большей, чем 2 : 1;
  - d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;
3. *настоятельно призывает* государства продолжить практику двустороннего, регионального и межрегионального сотрудничества в целях:
- a) ослабления воздействия шума в прилегающих к аэропортам жилых районах, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов;
  - b) учета проблем эксплуатантов из развивающихся стран в отношении "воздушных судов главы 2", включенных в настоящее время в их регистр, в тех случаях, когда их невозможно заменить до окончания периода постепенного снятия с эксплуатации при условии наличия доказательства размещения заказа на закупку или заключения контракта на аренду воздушного судна для замены отвечающего требованиям главы 3 воздушного судна и принятия первой даты его поставки;
4. *настоятельно рекомендует* государствам не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие Стандартам по шуму глав 3 или 4 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;
5. *настоятельно рекомендует* государствам 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 рекомендует* государствам 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 возможности дальнейшего ограничения шума в источнике лимитированы, поскольку в настоящее время на воздушных судах постепенно реализуются прошлые технические наработки в области уменьшения шума, а каких-либо существенных прорывов в области технологии в обозримом будущем не предвидится,

*принимая во внимание*, что во многих аэропортах уже используются планирование и организация землепользования и эксплуатационные приемы снижения шума и задействованы другие меры снятия остроты проблемы шума, хотя в некоторых случаях расширение городского строительства вокруг аэропортов продолжается,

*принимая во внимание*, что снятие с эксплуатации воздушных судов, которые отвечают Стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума, установленные в главе 3 тома I Приложения 16 (как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции), уже завершено в ряде государств и что, учитывая постоянное увеличение объема авиационной деятельности, без принятия дальнейших мер количество людей, подвергаемых воздействию авиационного шума в ряде аэропортов этих государств, по всей вероятности, увеличится,

*принимая во внимание*, что региональные различия настолько существенны, что шум, создаваемый воздушными судами, по-видимому, будет являться проблемой в течение ближайших двух десятилетий, и что в этой связи некоторые государства рассматривают возможность введения эксплуатационных ограничений в отношении некоторых воздушных судов, отвечающих Стандартам сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16,

*принимая во внимание*, что введение эксплуатационных ограничений в отношении "воздушных судов главы 3" в некоторых аэропортах следует осуществлять на основе сбалансированного подхода и соответствующих рекомендаций ИКАО (Doc 9829) с учетом конкретных потребностей соответствующего аэропорта,

*принимая во внимание*, что эти ограничения могут оказать существенное экономическое влияние на инвестиции в самолетные парки эксплуатантов воздушных судов из других государств, помимо тех, в которых такие ограничения вводятся,

*признавая*, что эти ограничения выходят за рамки политики, изложенной в добавлении D к настоящей резолюции, и не согласуются с другими соответствующими руководящими принципами, разработанными ИКАО,

*признавая*, что ИКАО не возлагает на государства обязанность вводить эксплуатационные ограничения в отношении "воздушных судов главы 3",

*признавая*, что Стандарты Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов и, в частности, что новый Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, базируется на понимании того, что он предназначен только для целей сертификации,

*признавая*, в частности, что государства имеют юридические обязательства, законы, действующие договоренности и установленную политику, которые могут определять решение проблем шума в их аэропортах и влиять на выполнение положений настоящего добавления,

1. *настоятельно призывает* государства по возможности обеспечивать, чтобы любые эксплуатационные ограничения принимались только в случае подтверждения целесообразности таких действий по результатам предварительно проведенной оценки предполагаемых выгод и возможных негативных последствий;

2. *настоятельно призывает* государства не вводить каких-либо эксплуатационных ограничений в любом аэропорту в отношении воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 тома I Приложения 16 до:

- a) завершения постепенного снятия с эксплуатации в конкретном аэропорту воздушных судов, уровни шума которых превышают пределы, определенные главой 3 тома I Приложения 16;
- b) полной оценки возможных мер решения проблемы шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом, изложенным в добавлении C;

3. *настоятельно призывает* государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 2 постановляющей части соображения, разрешат ввести ограничения в каком-либо аэропорту на полеты воздушных судов, соответствующие Стандартам главы 3 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации:

- a) основывать введение таких ограничений на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;
- b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;
- c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;
- d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);
- e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран во избежание наложения необоснованного бремени на таких эксплуатантов, предоставляя освобождения;
- f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;
- g) предоставлять эксплуатантам приемлемый период заблаговременного уведомления;
- h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;

- i) информировать ИКАО и другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

4. *вновь настоятельно призывает* государства не разрешать вводить какие-либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствие Стандартам по шуму главы 4 тома I Приложения 16 которых 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 новый 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 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,

*принимая во внимание,* что инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по снятию остроты проблемы шума включен в часть 2 (*Использование земельных участков и охрана окружающей среды*) *Руководства по проектированию аэропортов* (Doc 9184), которое недавно было обновлено,

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

2. *настоятельно призывает* государства обеспечивать, чтобы потенциальное снижение уровней шума, достигаемое за счет введения в эксплуатацию менее шумных воздушных судов, в частности соответствующих новому Стандарту главы 4, также не сводилось на нет в результате ненадлежащего землепользования или строительства, которого можно было избежать;

3. *настоятельно призывает* государства не допускать обострения проблем авиационного шума там, где это еще возможно, путем принятия превентивных мер в целях:

- a) размещения новых аэропортов в соответствующих местах на удалении от районов, чувствительных к шуму;
  - b) принятия соответствующих мер для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
  - c) определения зон вокруг аэропортов, связанных с различными уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и критериев надлежащего использования таких земельных участков с учетом рекомендаций ИКАО;
  - d) введения законодательства, подготовки рекомендаций или определения других приемлемых средств обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
  - e) обеспечения предоставления населению вокруг аэропортов ориентированной на читателя информации, касающейся производства полетов воздушных судов и их экологических последствий;
4. *порукает* Совету:
- a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Дос 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
  - b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем.

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

*Ассамблея,*

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

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

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы для населения звуковым ударом не создавалось неприемлемой ситуации в связи с коммерческой эксплуатацией сверхзвуковых воздушных судов;

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 общественности 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 самолетов, представить ИКАО в соответствующее время предложения о том, как можно выполнить любые технические требования, определенные ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ H

### Влияние авиации на местное качество воздуха

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* возрастающую обеспокоенность относительно влияния авиации на атмосферу в части, касающейся местного качества воздуха и соответствующих последствий для здоровья и благосостояния людей,

*принимая во внимание,* что фактические данные о таком влиянии эмиссии NO<sub>x</sub> и микрочастиц (МЧ) авиационных двигателей на местное качество воздуха в нижних слоях атмосферы и региональное качество воздуха сейчас являются все более убедительными,

*признавая,* что научное сообщество все глубже понимает суть неопределенностей, связанных с влиянием эмиссии NO<sub>x</sub> и МЧ авиационных двигателей на глобальный климат,

*признавая* наличие взаимозависимости между конструкцией и эксплуатацией воздушных судов в части, касающейся решения проблем шума, местного качества 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 местное качество воздуха,

*принимая во внимание*, что на протяжении последних нескольких десятилетий количество многих выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих веществ, таких как сажа и несгоревшие углеводороды, оказывающих влияние на местное и региональное качество воздуха, значительно уменьшилось,

*принимая во внимание*, что в результате достигнутого в последнее время прогресса в области эксплуатационных процедур, таких как производство полетов в режиме непрерывного снижения, произошло дальнейшее уменьшение объема авиационной эмиссии,

*принимая во внимание*, что оценка тенденций в области авиационной эмиссии NO<sub>x</sub>, МЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

*принимая во внимание* необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO<sub>x</sub>, МЧ и других видов газообразной эмиссии,

*признавая*, что в осознании влияния нелетучей составляющей эмиссии МЧ достигнут значительный прогресс и что по-прежнему ведутся научные и технические работы по лучшей оценке летучей составляющей эмиссии МЧ,

*принимая во внимание*, что влияние авиационной эмиссии на местное и региональное качество воздуха является составной частью общего воздействия эмиссии в конкретном районе и что его следует рассматривать в более широком контексте всех источников, влияющих на местное качество воздуха,

*принимая во внимание*, что фактическое местное качество 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 Договаривающихся государств директивные указания в области взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Doc 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом, и сборам за эмиссию, связанным с местным качеством 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 настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

*принимая во внимание*, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

*принимая во внимание*, что Совет ИКАО утвердил политику и инструктивный материал, касающиеся использования сборов, связанных с эмиссией, для решения проблемы воздействия эмиссии авиационных двигателей в аэропортах или в районе аэропортов,

*отмечая*, что Совет ИКАО опубликовал информацию о системах рационального природоиспользования (СРП), которые используются авиационными заинтересованными сторонами,

*отмечая*, что Совет ИКАО разработал инструктивное руководство по качеству воздуха в аэропортах, которое впоследствии было обновлено,

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, подготовить данные о влиянии авиационной эмиссии МЧ, NO<sub>x</sub> и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;

2. *просит* Совет продолжить его деятельность по разработке технически осуществимых, экологически благоприятных и экономически обоснованных стандартов, направленных на дальнейшее уменьшение последствий локального загрязнения воздуха воздушными судами;

3. *просит* Совет разработать сертификационные требования к эмиссии нелетучих МЧ и по-прежнему отслеживать прогресс в области научного и технического понимания воздействия летучих и нелетучих составляющих эмиссии МЧ;

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

5. *просит* Совет продолжить его деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая NO<sub>x</sub>, выбрасываемые воздушными судами;

6. *просит* Совет постоянно оказывать содействие совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, что позволяет уменьшить последствия местного загрязнения воздуха воздушными судами;

7. *поощряет* предприятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на местное качество воздуха, в частности, через посредство добровольных мер, и информирование об этом ИКАО;

8. *приветствует* разработку и пропаганду инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах, и просит Совет активно осуществлять эту деятельность с целью завершения подготовки инструктивного материала по качеству воздуха в аэропортах в 2011 году;

---

9. *просит* Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле пропаганды и обмена информацией о наилучшей практике, применяемой в аэропортах, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха;

10. *приветствует* разработку инструктивного материала по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха, и *просит* Совет постоянно обновлять этот инструктивный материал, а также *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обмениваться информацией о введении таких сборов;

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

-----