

КОЛЛОКВИУМ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКИМ АСПЕКТАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИИ

(Монреаль, 9 – 11 апреля 2001 года)

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДОКУМЕНТ

РЕЗОЛЮЦИЯ АССАМБЛЕИ А32-8

Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В 1995 году Ассамблея приняла решение свести в одну резолюцию все резолюции Ассамблеи, касающиеся политики и практики ИКАО в области охраны окружающей среды.

В настоящем информационном документе содержится самый последний вариант резолюции А32-8, которая была принята 32-й сессией Ассамблеи в 1998 году.

Вполне вероятно, что в ходе коллоквиума будут делаться ссылки на следующие части этой резолюции:

Добавление D. Возможные эксплуатационные ограничения в отношении дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16.

Добавление F. Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в верхних слоях атмосферы.

Добавление H. Сборы и налоги, связанные с охраной окружающей среды.

Совет, учитывая результаты совещания САЕР/5 и другие события, рассмотрит вопрос о внесении некоторых изменений в резолюцию А32-8, информация о которых будет представлена участникам 33-й сессии Ассамблеи.

A32-8. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики и практики ИКАО в области охраны окружающей среды в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования, доступны для понимания и логически упорядочены, и

принимая во внимание, что в резолюции А31-11 Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды, обновленное по состоянию на день закрытия 32-й сессии Ассамблеи;
2. *предлагает* Совету представлять на каждой очередной сессии для рассмотрения сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды; и
3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А31-11.

ДОБАВЛЕНИЕ А**Общая политика**

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 является "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 комплексных мер, включающих технические усовершенствования, соответствующие эксплуатационные правила, должную организацию воздушного движения, а также путем соответствующего использования механизмов планирования аэропортов и контроля за землепользованием,

принимая во внимание, что другие международные организации начинают участвовать в деятельности, связанной с проведением политики в области окружающей среды, которая оказывает влияние на воздушный транспорт,

принимая во внимание, что, выполняя свою роль, ИКАО стремится достигнуть баланса между выгодами, которые приносит мировому сообществу гражданская авиация, и ущербом, который

причиняется окружающей среде в определенных районах в результате прогрессирующего развития гражданской авиации,

принимая во внимание, что ИКАО предусматривает, в случае необходимости, сотрудничество с другими международными организациями, включая возможное участие в проектах, финансируемых Фондом Организации Объединенных Наций по окружающей среде,

1. *заявляет*, что ИКАО сознает и будет продолжать учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с эксплуатацией воздушных судов, а также свою ответственность и ответственность государств - членов ИКАО за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды;

2. *просит* Совет продолжать участвовать в решении всех авиационных вопросов, связанных с окружающей средой, а также сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах и не передавать эту инициативу другим организациям;

3. *предлагает* государствам продолжать во всех соответствующих случаях активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды;

4. *уполномочивает* Совет, если и когда он сочтет это желательным, вступить в соглашения о сотрудничестве с Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде в целях осуществления проектов в области окружающей среды, финансируемых Фондом Организации Объединенных Наций по окружающей среде; и

5. *настоятельно рекомендует* государствам воздерживаться от односторонних мер, которые нанесут ущерб развитию международной гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание содержащееся в *Руководстве по генеральному планированию аэропортов*, опубликованном ИКАО, указание о том, что при перспективном планировании аэропортов, включая расширение существующих аэропортов, проектировщики должны оценить потенциальное воздействие предлагаемого ими плана на окружающую аэропорт среду,

принимая во внимание, что совместимость аэропортов с окружающей его средой является одним из элементов, который следует учитывать при перспективном планировании систем,

принимая во внимание, что проблема авиационного шума в окрестностях многих аэропортов мира продолжает вызывать озабоченность общественности и требует предпринятия соответствующих действий,

принимая во внимание, что Совет принял том I "Авиационный шум" Приложения 16, который включает стандарты сертификации по шуму для будущих дозвуковых воздушных судов (за исключением СКВП/СВВП), и уведомил Договаривающиеся государства об этом решении,

принимая во внимание, что будущее развитие авиации может усилить и обострить проблему шума, если не будут приняты меры по улучшению ситуации,

принимая во внимание, что влияние эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, хотя и не вполне понятно почему, является причиной озабоченности,

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

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

принимая во внимание резолюцию А32-14 (добавление Q), в которой обращается внимание изготовителей и эксплуатантов воздушных судов на необходимость проектирования воздушных судов будущего поколения с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются реактивные воздушные суда,

1. *предлагает* Совету с помощью и при сотрудничестве других органов Организации и других международных организаций энергично продолжать работу, связанную с разработкой Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала относительно воздействия авиации на окружающую среду;

2. *предлагает* Совету 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;

3. *призывает* Договаривающиеся государства из регионов мира, которые в настоящее время не представлены или недопредставлены в САЕР, принять участие в работе Комитета; и

4. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам принимать, по возможности, положения ИКАО, разработанные согласно пункту 1 настоящего добавления.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Национальная политика и программы мероприятий по снижению остроты проблем авиационного шума

Ассамблея,

принимая во внимание, что острота проблемы авиационного шума в определенных районах, включая многие международные аэропорты с большой интенсивностью воздушного движения, явилась

причиной принятия таких мер, как введение ограничения полетов в районе аэродромов, и вызвала сильное противодействие расширению существующих и строительству новых аэропортов,

принимая во внимание, что разработка национальной политики и программ мероприятий по уменьшению авиационного шума в международной гражданской авиации может привести к значительным различиям в планах,

принимая во внимание, что ИКАО взяла на себя полную ответственность за проведение курса, направленного на обеспечение максимальной совместимости между безопасным, эффективным с экономической точки зрения и упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством окружающей среды, и что она активно проводит в жизнь всеобъемлющую программу мероприятий по уменьшению авиационного шума в его источнике, обеспечению правильного планирования землепользования и разработке эффективной стратегии уменьшения шума в районе аэропорта, и

принимая во внимание четвертый пункт постановляющей части резолюции A27-11 о возможном ослаблении ограничений на полеты воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 Приложения 16,

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

2. *просит* государства постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам работать в тесном сотрудничестве с целью обеспечения максимального согласования программ, планов и политики; и

4. *порукает* Совету продолжать уделять неослабное внимание решению этой весьма сложной проблемы.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Возможные эксплуатационные ограничения в отношении дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16

Ассамблея,

принимая во внимание, что стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в главе 2 и главе 3 тома I Приложения 16,

принимая во внимание, что экологические проблемы, вызываемые авиационным шумом, по-прежнему существуют в окрестностях многих международных аэропортов,

принимая во внимание, что в связи с этим некоторые государства рассматривают возможность ограничения полетов воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16,

признавая, что стандарты по шуму Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов,

признавая, что введение ограничений на эксплуатацию существующих воздушных судов приведет к увеличению расходов авиакомпаний и создаст серьезные экономические трудности, особенно для тех авиакомпаний, которые не располагают финансовыми ресурсами для переоснащения своих парков воздушных судов, и

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 каких-либо новых ограничений на эксплуатацию воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена таких воздушных судов в существующих парках необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению парков воздушных судов их эксплуатантов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;
- c) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения ограничений лишь в отношении тех аэропортов и взлетно-посадочных полос, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и в отношении лишь таких периодов времени, когда шум создает наибольшие неудобства; и
- 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 ввести ограничения на полеты 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 семи лет;
- b) не начинали упомянутого выше периода поэтапного введения любых ограничений до 1 апреля 1995 года;
- c) не ограничивали до окончания периода поэтапного введения полеты любых воздушных судов ранее чем через 25 лет после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам;

- d) не ограничивали до окончания периода поэтапного введения полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями с высокой степенью двухконтурности;
- e) применяли любые ограничения с соблюдением принципа недискриминации, заложенного в статье 15 Чикагской конвенции, предоставляя иностранным эксплуатантам режим, по крайней мере, не менее благоприятный, чем установленный для их собственных эксплуатантов в тех же аэропортах; и
- f) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

3. *настоятельно призывает* государства продолжить практику двустороннего, регионального и меж-регионального сотрудничества в целях:

- a) ослабления воздействия шума в прилегающих к аэропортам жилых районах, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов; и
- 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 поэтапного введения ограничений, при условии наличия доказательства размещения заказа на закупку или заключения контракта на аренду воздушного судна для замены, отвечающего требованиям главы 3, и принятия первой даты поставки этого воздушного судна;

4. *настоятельно рекомендует* государствам в случае введения любых новых стандартов сертификации по шуму, которые окажутся более жесткими в сравнении с требованиями главы 3 тома I Приложения 16, не вводить какие-либо ограничения на эксплуатацию отвечающих требованиям главы 3 воздушных судов;

5. *настоятельно рекомендует* Совету поощрять, а государствам разрабатывать комплексный подход к проблеме авиационного шума, предусматривающий, в частности, надлежащее планирование использования земельных участков в районе международных аэропортов в целях сведения к минимуму возможности использования земельных участков для любой жилищной застройки, промышленного строительства или в других целях без учета потенциального неблагоприятного воздействия авиационного шума; и

6. *настоятельно рекомендует* далее 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, основанные на характеристиках авиационного шума и эмиссии двигателей

Ассамблея,

принимая во внимание, что Стандарты сертификации по шуму и эмиссии двигателей для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томах I и II Приложения 16,

принимая во внимание, что эти Стандарты не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов,

принимая во внимание, что разрабатываются и вводятся местные эксплуатационные ограничения, основанные на характеристиках шума или эмиссии,

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

настоятельно призывает государства в рамках своих правовых возможностей обеспечить, чтобы любые местные эксплуатационные ограничения, основанные на характеристиках авиационного шума или эмиссии двигателей, принимались только в случае подтверждения целесообразности таких действий по результатам предварительно проведенной оценки всех возможных негативных последствий.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в верхних слоях атмосферы

Ассамблея,

принимая во внимание растущую озабоченность в связи с проблемами окружающей среды в верхних слоях атмосферы, такими, как глобальное потепление климата и разрушение озонового слоя,

принимая во внимание, что в плане действий "Повестка дня на XXI век", принятом Конференцией Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию 1992 года, содержится призыв к правительствам решать эти проблемы в сотрудничестве с соответствующими органами Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание тот факт, что степень влияния гражданской авиации на обострение этих проблем по-прежнему выясняется и что определение политики должно проводиться на основе возможно более полной и точной информации,

принимая во внимание, что в связи с комплексным и глобальным характером этих проблем, затрагивающих многие области науки, ИКАО необходимо сотрудничать с другими международными организациями в определении влияния гражданской авиации на обострение этих проблем,

принимая во внимание, что ИКАО признается в качестве основной международной организации, отвечающей за предоставление информации о деятельности гражданской авиации в мировом масштабе и выработку основных направлений политики в отношении возможных средств сведения к минимуму любых нежелательных последствий деятельности международной гражданской авиации для окружающей среды, и

принимая во внимание, что в Киотском протоколе, принятом в декабре 1997 года на Конференции участников Рамочной конвенции ООН об изменении климата, содержится обращение к развитым странам о том, чтобы они, действуя через ИКАО, стремились к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образующихся в результате сгорания "авиационного бункерного топлива", и

принимая во внимание, что в добавлении А к настоящей резолюции содержится просьба к Совету сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех вопросах авиации, связанных с окружающей человека средой, и не передавать эту инициативу другим организациям,

1. *предлагает* Совету тесно сотрудничать с другими организациями, занимающимися выявлением проблем окружающей среды в верхних слоях атмосферы;

2. *приветствует* решение, принятое по просьбе ИКАО Межправительственной группой по климатическим изменениям, о подготовке специального доклада "Авиация и земная атмосфера" в сотрудничестве с созданной в рамках Монреальского протокола группой по научной оценке и при участии ИКАО;

3. *предлагает* Совету тесно сотрудничать с другими организациями, участвующими в определении политики в этой области, и в частности с Конференцией участников Рамочной конвенции ООН об изменении климата;

4. *предлагает* Совету поручить своему Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) изучить варианты политики по ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образующихся в результате эмиссии в гражданской авиации, учитывая при этом выводы, сделанные в специальном докладе IPCC, а также требования Киотского протокола, и представить доклад по этому вопросу на следующей очередной сессии Ассамблеи; и

5. *просит* Договаривающиеся государства и международные организации постоянно информировать ИКАО о развитии событий в данной области.

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, чтобы не создавалось неприемлемых для населения ситуаций из-за звукового удара, таких, как помехи сну из-за звукового удара и вредные последствия для лиц и собственности на суше и в море, вызываемые усилением звукового удара, и

принимая во внимание, что государства, занятые изготовлением 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 в свете уже имеющейся информации и используя соответствующий механизм, рассмотреть Приложения и другие относящиеся к этому документы с тем, чтобы они соответствующим образом учитывали проблемы, которые могут возникнуть для общественности в результате полетов сверхзвуковых самолетов, и в частности что касается звукового удара, предпринять действия для достижения международного соглашения об измерении звукового удара, количественном и качественном определении выражения "неприемлемые ситуации для населения" и установления соответствующих пределов; и

3. *предлагает* государствам, занятым изготовлением сверхзвуковых самолетов, представить ИКАО в соответствующее время предложения о том, как можно выполнить любые технические требования, определенные ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Сборы и налоги, связанные с охраной окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание, что в последние годы у правительств растет понимание необходимости добиваться, чтобы каждый сектор экономики в полной мере брал на себя расходы, связанные с наносимым им ущербом окружающей среде, и то, что вопрос о взимании сборов или налогов с воздушного транспорта в целях охраны окружающей среды поднимался, к примеру, в связи с необходимостью контролировать эмиссию газов, вызывающих парниковый эффект,

принимая во внимание, что ИКАО в своей политике проводит различие между сбором и налогом и считает, что если сборы взимаются в целях оплаты расходов, связанных с предоставлением средств и услуг для гражданской авиации, то налоги являются пошлинами, которые взимаются в целях увеличения общих доходов национальных и местных правительств, которые используются для неавиационных целей,

принимая во внимание, что в статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* содержатся положения, касающиеся аэропортовых сборов и других аналогичных сборов, и предусматривается применение принципа недискриминационного отношения, и то, что ИКАО разработала для государств руководство о политике в области взимания сборов (*Заявления Совета Договаривающимся государствам относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082), включая конкретные руководящие принципы взимания сборов, связанных с шумом,

принимая во внимание, что ИКАО разработала отдельное руководство для государств о политике в области налогообложения (*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*, Дос 8632), в котором, кроме всего прочего, рекомендуется освобождать на взаимной основе воздушных эксплуатантов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту

воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь благодаря двусторонним соглашениям о воздушном сообщении, а также то, что государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или устранять налоги, связанные с продажей и использованием международного воздушного транспорта,

приветствуя принятие Советом 9 декабря 1996 года заявления о политике временного характера в форме резолюции, что сделано в целях более четкого определения позиции ИКАО в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы подобные пошлины взимались в форме сборов, а не налогов, и

отмечая, что Совет получил первоначальный доклад Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) о возможных вариантах взимания пошлин, связанных с эмиссией (в форме сборов или налогов), и предложил САЕР в будущей работе в этой области уделить внимание изучению вопроса о взимании пошлины за пролет по маршруту или пошлины на топливо в целях решения вопроса о снижении эмиссии в глобальном масштабе, учитывая политику ИКАО относительно взаимного освобождения от налога на топливо, об аэропортовой пошлине в целях решения проблемы эмиссии в локальном масштабе, а также о других связанных с рынком вариантах, таких, как обмен квотами на эмиссию,

1. *предлагает* Совету:

- a) обеспечивать актуальность и соответствие требованиям государств основных принципов взимания сборов, связанных с шумом, которые содержатся в документе Дос 9082; и
- b) продолжать работу по решению вопроса о взимании пошлин, связанных с эмиссией, с той целью, чтобы до следующей очередной сессии Ассамблеи сформулировать вывод о том, какие основные принципы должны быть предоставлены государствам для руководства; и

2. *настойчиво предлагает* государствам:

- a) следовать последним рекомендациям Совета в отношении взимания как сборов, связанных с шумом, так и пошлин, связанных с эмиссией;
- b) воздерживаться от односторонних действий по введению связанных с эмиссией пошлин, несовместимых с действующими в настоящее время принципами, до завершения работы, упомянутой выше в пункте 1b); и
- c) постоянно информировать Совет о всех существенных изменениях в этой области.