

## КОЛЛОКВИУМ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКИМ АСПЕКТАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИИ

(Монреаль, 9–11 апреля 2001 года)

### ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДОКУМЕНТ

#### ЭМИССИЯ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ: НЫНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА ИКАО

(Представлено Секретариатом)

##### АННОТАЦИЯ

В последние годы сфера разрабатываемой ИКАО политики в области воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду распространилась на глобальное влияние эмиссии. В настоящем информационном документе рассматривается эта расширенная сфера, кратко описывается политика ИКАО в области стандартов сертификации двигателей, использование практики эксплуатации и применение рыночных механизмов, а также указываются источники более подробной информации.

#### 1. РАСШИРЕННАЯ СФЕРА РАЗРАБАТЫВАЕМОЙ ПОЛИТИКИ

1.1 В прошлом ИКАО концентрировала свое внимание главным образом на влиянии эмиссии вблизи земли. В последние годы ИКАО признала необходимость заниматься также глобальными последствиями воздействия эмиссии авиационных двигателей.

1.2 В этом отношении особо важное значение имеет Киотский протокол (1997) к Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). Протокол, который пока не вступил в силу, обязывает страны, перечисленные в приложении I к Конвенции (промышленно развитые страны), сократить свои общие выбросы шести парниковых газов, из которых наиболее прямое отношение к авиации имеет двуокись углерода. Эмиссия при выполнении международных авиационных перевозок в настоящее время исключена из целевых показателей. Вместо этого, в п. 2 статьи 2 Киотского протокола указывается, что ответственность за ограничение или сокращение выбросов парниковых газов в результате использования бункерного топлива при авиационных перевозках возлагается на включенные в приложение I стороны, **которые действуют через посредство ИКАО.**

1.3 В 1998 году Ассамблея ИКАО пересмотрела свою политику в области глобального влияния эмиссии<sup>1</sup>. В частности, она поручила Совету ИКАО через посредство САЕР изучить варианты политики по ограничению или сокращению выбросов гражданской авиацией парниковых газов, учитывая при этом *Специальный доклад "Авиация и глобальная атмосфера"* IPCC, а также требования Киотского протокола, и представить доклад сессии Ассамблеи в этом году. Она также поручила Совету тесно сотрудничать с другими организациями, участвующими в определении экологических проблем в верхних слоях атмосферы и разрабатывающими политику в данной области, в частности с Конференцией сторон РКИК ООН.

## 2. СТАНДАРТЫ СЕРТИФИКАЦИИ ДВИГАТЕЛЕЙ

2.1 Воздушные суда должны отвечать стандартам сертификации двигателей, принятым Советом ИКАО. Эти стандарты содержатся в томе II *"Эмиссия авиационных двигателей"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"* к Конвенции о международной гражданской авиации. Данные стандарты были первоначально рассчитаны на решение проблем, связанных с качеством воздуха в окрестностях аэропортов. Как следствие этого, стандарты устанавливают ограничения эмиссии окислов азота (NO<sub>x</sub>), окиси углерода, несгоревших углеводородов применительно к расчетному взлетно-посадочному циклу (ЛТО) ниже высоты 915 м (3000 фут)<sup>2</sup>.

2.2 Хотя эти стандарты основаны на цикле ЛТО воздушных судов, они также содействуют ограничению эмиссии на высоте. Это, в частности, касается стандартов в отношении выбросов NO<sub>x</sub>, способствующих образованию озона, который на высоте является парниковым газом. Стандарт в отношении NO<sub>x</sub> был впервые принят в 1981 году и затем ужесточен в 1993 году, когда ИКАО сократила на 20% разрешаемые уровни для вновь сертифицируемых двигателей с прекращением производства не отвечающих требованиям двигателей с 31 декабря 1999 года. В 1999 году Совет дополнительно ужесточил данный стандарт в среднем на порядка 16% в отношении двигателей, которые вновь сертифицируются с 31 декабря 2003 года.

2.3 Выпущенный ИКАО в 1995 году документ *"Банк данных ИКАО по эмиссии выхлопных газов двигателей"* (Doc 9646) содержит обширную базу сертификационных данных об эмиссии авиационных реактивных двигателей. Обновленную впоследствии информацию для этой базы данных можно найти в web-сайте ИКАО<sup>3</sup>.

## 3. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ПРАКТИКИ

3.1 Вскоре ИКАО опубликует в виде циркуляра ИКАО инструктивный материал, касающийся эксплуатационных возможностей сведения к минимуму расхода топлива и сокращения эмиссии. Этот циркуляр будет включать информацию об операциях воздушных судов на земле и в воздухе, а также об используемом на земле оборудовании и вспомогательных силовых установках.

---

<sup>1</sup> Резолюция A32-8 Ассамблеи, добавление F (приведена в документе BIP/2).

<sup>2</sup> Отсутствуют положения, касающиеся дыма и выбросов топлива из дренажной системы.

<sup>3</sup> Обновлением этого банка данных и размещением его в сети Интернет занимается DERA (Соединенное Королевство). Доступ к данным обеспечивается через web-сайт ИКАО ([www.icao.int](http://www.icao.int)), щелкнув на "Environment" и затем на "Publications".

3.2 ИКАО обратила внимание государств на то, что скорейшее внедрение новых систем связи, навигации и наблюдения и организации воздушного движения (CNS/ATM) станет эффективным способом снижения сжигания топлива и исключения ненужных выбросов. Предполагается, что результаты предварительного исследования экологических преимуществ, связанных с системами CNS/ATM, и методология их оценки будут включены в следующее пересмотренное издание Глобального аэронавигационного плана применительно к системам CNS/ATM (Doc 9750).

#### 4. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЫНОЧНЫХ МЕХАНИЗМОВ

4.1 Рыночные механизмы ограничения или сокращения эмиссии включают экологические пошлины (сборы или налоги), торговлю квотами на эмиссию и добровольные меры. Политика использования таких возможностей в настоящее время разрабатывается. Приведенная ниже информация касается только нынешней политики Совета или Ассамблеи в области сборов и налогов (информация о результатах совещания CAEP/5, касающаяся всех рыночных механизмов, будет представлена на 8-м заседании).

4.2 Хотя ИКАО располагает долгосрочной политикой, касающейся сборов в целом (*Политика ИКАО в области аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Doc 9082/6), эта политика не касается конкретно сборов за эмиссию. ИКАО также разработала отдельный инструктивный материал для государств о политике в области налогообложения (*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*, Doc 8632), который рекомендует взаимное освобождение от всех налогов на покупаемое топливо для выполнения международных полетов, что практически отражено в значительном большинстве двусторонних соглашений о воздушных перевозках, и который также призывает государства снизить или исключить налоги, касающиеся продажи услуг или использования воздушного транспорта.

4.3 В декабре 1996 года Совет ИКАО принял в виде резолюции заявление о политике использования связанных с эмиссией пошлин<sup>4</sup>. Хотя Совет считал, что установление международно согласованного экологического сбора или налога, который бы вводился всеми государствами, представляется нереальным в данный момент, учитывая различные мнения государств и значительные организационные и практические проблемы, которые наверняка возникнут при его введении, Совет настоятельно рекомендовал, чтобы возможные экологические пошлины вводились государствами в виде сборов, а не налогов.

4.4 Этот инструктивный материал Совета, который носит временный характер до проведения дополнительной работы в рамках CAEP, предусматривает, что собранные средства должны использоваться, в первую очередь, для снижения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду. Это можно обеспечить путем, например, компенсации конкретного ущерба, причиненного эмиссией, если его можно установить; путем финансирования научных исследований влияния эмиссии на окружающую среду; или путем финансирования исследований, нацеленных на снижение воздействия эмиссии на окружающую среду за счет использования технологических разработок и новых подходов к производству полетов воздушных судов.

4.5 Этот временный инструктивный материал также призывает государства, которые собираются вводить связанные с эмиссией сборы, учитывать принцип исключения дискриминации, отраженный в статье 15 Чикагской конвенции. Кроме того, такие сборы следует увязывать с расходами, и они не должны носить дискриминационный характер по отношению к воздушному транспорту в

---

<sup>4</sup> Приложено к письму государствам AN 1/17.9-97/62 от 11 июня 1997 года.

сравнении с другими видами транспорта. Более того, такие сборы не должны преследовать фискальные цели.

4.6 В 1998 году Ассамблея поручила ИКАО продолжить работу по решению вопроса о взимании пошлин, связанных с эмиссией, с той целью, чтобы до проведения в этом году сессии Ассамблеи сформулировать вывод о том, какие основные принципы должны быть предоставлены государствам для руководства<sup>5</sup>. Она также настоятельно рекомендовала государствам воздерживаться от односторонних действий по введению связанных с эмиссией пошлин, не совместимых с действующими временными принципами.

– КОНЕЦ –

---

<sup>5</sup> Резолюция A32-8 Ассамблеи, добавление Н (приведена в документе BIP/2).