



A36-WP/355  
P/53  
27/9/07

## **36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**

### **ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

(Представлено председателем Исполнительного комитета)

Прилагаемый доклад по пункту 17 повестки дня утвержден Исполнительным комитетом и представляется для рассмотрения 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 своих 4, 5, 9, 10 и 11-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об охране окружающей среды на основе доклада Совета об осуществляемой Организацией деятельности в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей (WP/34) и двух других докладов Совета, один из которых касается обновления добавлений В–G резолюции А35-5 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды" (WP/35), а второй – политики ИКАО в отношении эмиссии авиационных двигателей и обновления добавлений А, Н и I резолюции А35-5 (WP/39). Кроме того, государствами и наблюдателями были представлены 17 документов. WP 70, 75, 85, 88, 116, 130, 131, 132, 137, 166, 172, 182, 235, 236, 240, 251, 285.

17.2 Комитет отметил, что Комитет Совета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) и его различные группы экспертов по-прежнему выполняют основной объем работы Организации в области охраны окружающей среды и что в феврале 2007 года САЕР провел свое совещание (САЕР/7). В марте Совет рассмотрел и утвердил с замечаниями рекомендации САЕР/7. В приводимых ниже пунктах приводится краткая информация о прогрессе, достигнутом в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. Затем приводится информация, представленная государствами и другими организациями.

**17.3 АВИАЦИОННЫЙ ШУМ**

17.3.1 Совет представил доклад (WP/34) о прогрессе, достигнутом ИКАО с момента проведения 35-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума, включая работы, выполненные Секретариатом и работы, связанные с деятельностью САЕР.

17.3.2 В настоящее время государства рассматривают рекомендации САЕР/7 о поправках к Приложению 16, которые предполагается начать применять в ноябре 2008 года.

17.3.3 По поручению 35-й сессии Ассамблеи был подготовлен материал по "аспектам, касающимся населения", и исследованиям на примере конкретных аэропортов для включения в документ ИКАО "Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом" (Дос 9829). В настоящее время САЕР продолжает работы по проведению анализа вторжения.

17.3.4 На совещании САЕР/7 не вносились предложения об ужесточении действующих Стандартов сертификации по шуму, однако было согласовано предложение о внесении дополнительной технической информации в том I "Авиационный шум" Приложения 16 "Охрана окружающей среды" и в "Техническое руководство по окружающей среде, регламентирующее использование методик при сертификации воздушных судов по шуму" (Дос 9501). САЕР провел исследование, касающееся корреляции уровней шума в районе аэропортов и сертификационных уровней шума, и пришел к выводу о том, что в целом имеет место достаточно высокая степень корреляции и что необходимость в изменении действующей методики сертификации отсутствует.

Было проведено три практикума по сертификации, цель которых заключалась в повышении степени информированности о существующих SARPS, касающихся сертификации, и инструктивном материале.

17.3.5 Разработан инструктивный материал, дающий общее представление об оценке выгод в области шума (и эмиссии), обусловленных внедрением эксплуатационных приемов снижения шума. Этот материал будет опубликован в качестве циркуляра ИКАО.

17.3.6 Вскоре будет опубликовано обновленное издание *"Руководства по проектированию аэропортов, часть 2 "Использование земельных участков и охрана окружающей среды"* (Doc 9184), в котором содержатся рекомендуемые принципы планирования землепользования и практика охраны окружающей среды для применения в аэропортах.

17.3.7 Разработан новый инструктивный материал по рекомендуемым методам расчета контуров шума вокруг аэропортов, призванный заменить циркуляр 205 ИКАО. Этот документ был опубликован в 1988 году и в связи с развитием техники содержащийся в нем материал устарел.

17.3.8 По поручению 35-й сессии Ассамблеи CAEP провел исследование по вопросу запретов на полеты воздушных судов в аэропортах. Это исследование ограничивалось рассмотрением действующих запретов, включая их типы и причины, а также их характер и масштабы в глобальном плане. Работа в этой области продолжается.

17.3.9 35-я сессия Ассамблеи также поручила Совету на регулярной основе проводить оценку текущего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжить разработку инструментария для этой цели. В отношении оценки авиационного шума была определена пересмотренная тенденция в области шума с использованием модели AEDT/MAGENTA. С момента проведения последней Ассамблеи в эту модель были внесены изменения, отражающие самые последние международные стандарты моделирования в области шума. Результаты оценки представлены в добавлении С к документу WP/34. В добавлении D приводится перечень публикаций ИКАО по вопросам окружающей среды.

17.3.10 В документе WP/132 Индия подчеркнула необходимость рассмотрения вопроса о введении в некоторых государствах/аэропортах ограничений на полеты в ночное время. Считается, что практика запрета полетов ночью отрицательно сказывается на концепции свободного потока воздушного движения и создает неудобства для пассажиров. Кроме того, запреты на полеты в некоторых аэропортах в ночное время приводят к перегрузке в другие периоды дня, что отрицательно сказывается на окружающей среде и экономических показателях деятельности авиакомпаний и аэропортов. ИКАО проявила инициативу и рекомендовала использовать самые последние технологические достижения в области конструкции авиационных двигателей и усовершенствованные эксплуатационные процедуры в целях сведения до минимума воздействия авиации на окружающую среду, однако запреты на полеты, вводимые в некоторых государствах/аэропортах, регрессивным образом сказываются на усилиях ИКАО. Увеличение объемов деятельности авиации в глобальном масштабе и ее воздействие на окружающую среду является одной из самых больших проблем, с которыми сталкивается ИКАО. Поэтому было высказано мнение о необходимости рассмотрения вопроса об ограничениях, связанных с введением запретов на полеты в ночное время, в целях снижения их негативных последствий для окружающей среды и экономики авиакомпаний и аэропортов пунктов назначения. Кроме того, отмена ограничений на полеты в ночное время будет содействовать оптимальному использованию

воздушного пространства и инфраструктуры. Индия высказала конкретное предложение о том, что ИКАО следует изучить вопрос о применении сбалансированного подхода в тех случаях, когда вводятся запреты на полеты в ночное время, и провести оценку той степени, в которой сбалансированный подход может содействовать решению этой проблемы. Было также высказано предложение о том, что ИКАО следует провести в одном крупном аэропорту пункте назначения конкретное изучение экологических и экономических последствий введения запрета на полеты в других аэропортах.

17.3.11 В документе WP/251 Нигерия от имени африканских государств внесла предложение о том, что ИКАО следует внимательно рассмотреть вопрос об управлении взаимозависимостью шума и эмиссии. В этой связи было высказано предложение об отмене запретов на полеты ночью в аэропортах, особенно в Европе, поскольку с течением времени уровни авиационного шума значительно уменьшились. Сохранение запретов на полеты ночью приведет к еще большему увеличению количества задержек и перегрузке в этих аэропортах, что повлечет за собой увеличение объема сжигаемого топлива и другие эксплуатационные потери для авиакомпаний, а также увеличение объема эмиссии.

17.3.12 В документе WP/172 Индонезия представила общую информацию относительно своей позиции в области управления окружающей средой, включая шум, а также информацию об осуществляемой деятельности и достижениях в области соблюдения международных требований к безопасности полетов и охране окружающей среды в местных условиях.

17.3.13 В документе WP/116 Международный совет аэропортов (МСА) заявил о том, что с точки зрения аэропортов проблема шума является наиболее серьезной, и в этой связи МСА поддерживает рекомендации, предоставляемые ИКАО в этой области. Было внесено предложение о том, что Стандарты сертификации по шуму следует пересматривать на регулярной основе (например, раз в шесть лет) и что любые новые стандарты по шуму должны предусматривать уменьшение уровня шума во всех трех точках его измерения при сертификации (точка измерения при заходе на посадку, точка измерения при взлете и точка измерения сбоку от ВПП), а также уменьшение совокупного уровня шума.

17.3.14 В ходе обсуждения вопросов, затронутых в этих документах, было отмечено, что, несмотря на достигнутый прогресс, шум по-прежнему остается самым крупным препятствием на пути расширения существующих и строительства новых аэропортов. Значительное уменьшение уровня шума отдельных воздушных судов, достигнутое в прошлом, к сожалению, сводится на нет увеличением объемов воздушного движения, и в этой связи необходимо продолжить усилия по дальнейшему уменьшению шума в источнике. Однако было высказано предупреждение о том, что проблему шума в целом вряд ли можно решить чисто техническими средствами; в этой связи ее следует рассматривать в рамках сбалансированного подхода. Было отмечено значение планирования землепользования. Поскольку САЕР на регулярной основе рассматривает вопрос об ужесточении стандартов по шуму, необходимость в установлении периодичности, с которой это следует делать, отсутствует. Сроки, величина, формат и основания для ужесточения стандартов по шуму должны по-прежнему базироваться на надежной технической оценке экспертов САЕР, как это было в прошлом.

17.3.15 Определенную поддержку нашли мнения, высказанные в отношении запретов на полеты, однако при этом было отмечено, что дополнительное изучение этого вопроса, включая исследования на конкретном примере, уже предусмотрено программой работы САЕР.

Большинство выступавших отметили, что в настоящее время этот вопрос уже рассматривается в рамках сбалансированного подхода к управлению шумом и что реализацию такого подхода следует продолжить.

17.3.16 Резолюцией A35-5 Ассамблеи предусматривается представление Советом на каждой сессии Ассамблеи сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. В документе A36-WP/35 Совет представил проект текста обновленных добавлений В–G резолюции A35-5, в которых отражены события, происшедшие после 35-й сессии Ассамблеи, и, в частности, результаты 7-го совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР/7). Было отмечено, что изменения были внесены лишь в добавления В и С. Кроме того, Секретариат отметил наличие редакционной ошибки в добавлении С, которая будет исправлена. Было также отмечено, что остальные добавления (А, Н и I) этой резолюции Ассамблеи будут рассмотрены в рамках документа A36-WP/39.

17.3.17 Комитет без дополнительных замечаний принял предложенные добавления В–G *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*.

## 17.4 АВИАЦИОННАЯ ЭМИССИЯ

### 17.4.1 Общие положения

17.4.1.1 Совет представил доклад (WP/34) о прогрессе, достигнутом ИКАО после 35-й сессии Ассамблеи в рамках рассмотрения технических и эксплуатационных аспектов эмиссии двигателей, включая информацию о деятельности Секретариата и САЕР, а также об основных разработках в сотрудничестве с другими органами ООН.

17.4.1.2 Продолжалось взаимодействие с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) в целях более полного осознания экологического воздействия авиации и изучения вариантов политики, направленных на ограничение или уменьшение объема эмиссии. В основном такое сотрудничество осуществлялось с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК). Было отмечено, что с момента проведения последней сессии Ассамблеи вступил в силу Киотский протокол. По просьбе РКИК ООН, высказанной в мае 2005 года, ИКАО представила доклад Вспомогательному органу для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА) РКИК ООН о результатах сравнения данных об объеме авиационной эмиссии и потреблении топлива. С тех пор в рамках процесса РКИК ООН при рассмотрении методических вопросов, связанных с авиационной эмиссией, какого-либо дополнительного прогресса не достигнуто, однако совместный диалог между ИКАО и РКИК ООН продолжается. Большая часть совместной деятельности с МГЭИК связана с подготовкой этим органом его четвертого оценочного доклада (AR4) и Руководящих принципов национальных инвентаризаций парниковых газов (2006). ИКАО обратилась с просьбой о включении в AR4 обновленных основных выводов специального доклада 1999 года, в частности выводов, касающихся основных областей неопределенности (т. е. влияние инверсионных следов и аэрозолей на перистые облака). В документе WP/34 содержится краткое изложение выводов четвертого оценочного доклада (AR4).

17.4.1.3 Участники совещания САЕР/7 не сделали каких-либо рекомендаций относительно ужесточения стандартов на эмиссию двигателей, содержащихся в томе II ""Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16. Однако в настоящее время проводятся работы по определению возможности уменьшения предельных значений на выбросы NO<sub>x</sub> в будущем. Новым элементом стало определение среднесрочных (2016) и долгосрочных (2026) целей в отношении пределов на выбросы NO<sub>x</sub>, призванных оказать помощь САЕР в его будущей деятельности. Был продемонстрирован прогресс в области уменьшения объема эмиссии на протяжении последних четырех десятилетий. САЕР также подготовил инструктивный материал по качеству воздуха в аэропортах и деятельность в этой области продолжается.

17.4.1.4 В отношении эксплуатационных мер САЕР подготовил информацию об экологических выгодах, обуславливаемых внедрением новых систем CNS/ATM; однако в целях совершенствования этой деятельности в настоящее время разрабатываются более совершенные модели. САЕР приступил к проведению исследований, касающихся экологических выгод, обеспечиваемых использованием заходов на посадку с постоянным снижением (CDA); несмотря на необходимость выполнения дополнительного объема работ в этой области вполне очевидно, что использование CDA позволяет получить существенные выгоды. Деятельность в области использования CDA и других эксплуатационных мер, которые могут обеспечить получение существенных экологических выгод, продолжается в тесном сотрудничестве с Секретариатом, САЕР и другими подразделениями Организации.

17.4.1.5 Важным элементом деятельности САЕР является использование моделей для прогнозирования влияния технических и эксплуатационных усовершенствований на снижение объема эмиссии (а также уровня шума). САЕР выполнил значительный объем работ по оценке предоставленных ему государствами моделей и исходных тенденций в области локальной и глобальной эмиссии. Результаты этой оценки были представлены Комитету.

17.4.1.6 Участников заседания проинформировали о том, что в мае 2007 года ИКАО организовала проведение Коллоквиума по авиационной эмиссии, который обеспечил соответствующий форум для обсуждения проблемы авиационной эмиссии. Он позволил получить подробную исходную информацию об эмиссии для оказания настоящей сессии Ассамблеи помощи в принятии решения. В ходе сессии Организация также опубликовала первое издание доклада ИКАО по окружающей среде. Этот новый документ будет представлять собой периодический отчет о ходе проводимых работ и служить официальным справочным документом по авиации и окружающей среде.

17.4.1.7 Комитет принял к сведению информацию о результатах, достигнутых САЕР, и замечания государств. Было выражено удовлетворение результатами проделанной работы, которые подтверждаются большим объемом опубликованных материалов, основанных на результатах деятельности САЕР.

## 17.4.2 Рыночные меры

17.4.2.1 В документе WP/39 Совет представил информацию о деятельности в части, касающейся политики ИКАО в отношении эмиссии авиационных двигателей, включая применение рыночных мер и других мер политического характера, направленных на ограничение или уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду на глобальном уровне (изменение климата) и локальном уровне (местное качество воздуха). В

документе содержится информация о том, что предпринимаемые действия по решению проблемы эмиссии осуществляются в рамках трех подходов, а именно. технология и стандарты, эксплуатационные меры и рыночные меры. В отношении последних мер деятельность ИКАО с момента последней Ассамблеи в основном осуществлялась в рамках САЕР и охватывала добровольные меры, сборы, связанные с эмиссией, и торговлю квотами на эмиссию.

17.4.2.2 ИКАО осуществила сбор и распространение информации об опыте использования различных добровольных мер. Организация также приняла политику и опубликовала инструктивный материал по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха. Основное внимание в рамках деятельности по рассмотрению рыночных мер, направленных на уменьшение объема эмиссии в глобальном масштабе, уделялось торговле квотами на эмиссию, поскольку в этой области, как предполагается, можно достичь значительного прогресса. В этой связи был разработан инструктивный материал по интеграции международной авиации в системы торговли квотами на эмиссию государств. В своем докладе Совет отметил, что этот инструктивный материал был принят на временной основе (проект инструктивного материала), поскольку мнения государств по вопросу внедрения такой системы без взаимного согласия соответствующих государств расходятся. Этот вопрос необходимо рассмотреть на уровне Ассамблеи.

17.4.2.3 В документе также содержится информация о других имевших место или текущих событиях, таких как программа компенсации выбросов углерода, использование которой все чаще и чаще предлагается пассажирам, применение предусмотренного Киотским протоколом механизма чистого развития (МЧР), что позволяет использовать такой механизм в рамках реализации связанных с авиацией проектов в развивающихся странах, или инициатива Организации Объединенных Наций в области изменения климата, в реализации которой было предложено принять участие ИКАО.

17.4.2.4 В документе также содержится информация о тех направлениях, в которых необходимо продолжить работу, с тем чтобы обеспечить достижение прогресса в области авиационной эмиссии.

17.4.2.5 Наконец, для рассмотрения Ассамблеей были предложены три реструктурированные добавления к сводному заявлению о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по вопросам, рассмотренным выше (добавления А, Н и I). В добавлении А рассматриваются общие аспекты, а структура добавлений Н и I изменена таким образом, чтобы в их рамках рассмотреть, соответственно вопрос о воздействии авиации на местное качество воздуха и воздействии авиации на глобальный климат. Несмотря на то, что Организация приложила большие усилия по согласованию мнений, касающихся таких конкретных аспектов резолюции, как географические масштабы применения систем торговли квотами на эмиссию или определение возможных целевых показателей эмиссионных характеристик авиации, эти вопросы остались нерешенными. В пересмотренном тексте резолюции они указаны в скобках, и Ассамблее необходимо решить эти вопросы.

17.4.2.6 В документе WP/182 изложена позиция Австралии относительно необходимости разработки ИКАО стратегической концепции управления эмиссией парниковых газов, образуемых в результате деятельности авиации. В нем Ассамблее предлагается принять решение об ускорении разработки стратегической концепции управления авиационной эмиссией, в рамках которой в качестве первоочередной задачи следует определить практические меры эксплуатационного и

технического характера. Ассамблее следует поощрять разработку сбалансированного подхода к решению проблемы авиационной эмиссии, стимулирующего принятие других дополнительных мер, таких как использование систем добровольного сокращения и открытых систем торговли квотами на эмиссию. Кроме того, Ассамблее следует принять решение о поддержке принципов многостороннего сотрудничества в деле поощрения использования систем торговли квотами на эмиссию применительно к международной авиации, реализуемых на основе взаимной договоренности между заинтересованными сторонами.

17.4.2.7 По мнению Чили, изложенному в документе WP/285, вопрос о торговле квотами на эмиссию должен рассматриваться в контексте международного права, при этом важно принять подходы, одобренные на других многосторонних форумах, на которых рассматривались экологические проблемы, такие как основанные на принципе общей, но дифференцированной ответственности и особом отношении к наиболее уязвимым странам. Это означает, что государства с разным уровнем экономического развития должны брать на себя обязательства иного рода и что вклад более уязвимых государств в принятие мер сокращения эмиссии должен быть разным. Кроме того, важно учитывать географическую изоляцию таких стран, как Чили, для которых воздушный транспорт имеет жизненно важное значение для экономического развития и международных связей. Применение европейской системы может обусловить значительное повышение авиационных эксплуатационных расходов и тем самым нанести ущерб экономическому развитию Чили. Чили призывает поддержать работу САЕР и деятельность ИКАО в области торговли квотами на эмиссию.

17.4.2.8 Китай в документе WP/235 отметил, что по мере увеличения объема воздушных перевозок в глобальном масштабе проблема авиационной эмиссии и ее воздействия на изменение климата вызывает все большую обеспокоенность у международного сообщества. Технология, производство полетов и совершенствование инфраструктуры являются теми областями, которым партнеры по отрасли уделяют особое внимание при решении проблемы авиационной эмиссии, хотя в будущем реализация рыночных и государственных экономических мер в этой области станет еще большей проблемой. Вопрос о принятии экономических мер для решения проблемы авиационной эмиссии должен обсуждаться государствами в рамках ИКАО. ИКАО следует возглавить деятельность по изучению и оценке этих экономических мер и решению проблемы авиационной эмиссии на основе принципа "общей, но дифференцированной ответственности" и принципов консенсуса, активного участия и широкого сотрудничества. Ей следует противодействовать принятию каких-либо односторонних мер и недифференцированных принудительных мер по сокращению эмиссии и использованию недифференцированных глобальных систем торговли квотами на эмиссию и настоятельно рекомендовать как можно скорее распространить механизм чистого развития (МЧР) на гражданскую авиацию.

17.4.2.9 Египет, как развивающаяся страна, в документе WP/88 изложил свою точку зрения о последствиях для развивающихся стран одностороннего применения государством или группой государств системы торговли квотами на эмиссию. В документе, в частности, рекомендуется, чтобы отдельные государства или группы государств не принимали каких-либо односторонних решений, касающихся торговли квотами на авиационную эмиссию, и чтобы первоочередное внимание уделялось сбалансированному подходу к сокращению эмиссии, аналогичному тому, который используется в отношении авиационного шума, учитывая при этом интересы развивающихся и развитых стран.

17.4.2.10 Индия в документе WP/137 уточнила ряд последних инициатив по экономии топлива и усилению охраны окружающей среды.

17.4.2.11 Индонезия в документе WP/172 представила общую информацию о своей позиции по экологическому управлению, включая эмиссию, а также об усилиях и успехах в реализации международных требований по безопасности полетов и охране окружающей среды в местных условиях.

17.4.2.12 Ряд государств<sup>1</sup> совместно представили документ WP/166, в котором они отметили, что для эффективного ответа на экологический вызов, связанный с ростом объемов авиационной деятельности, необходимо, чтобы ИКАО продолжала играть ведущую роль в определении хорошо структурированного, долгосрочного и приемлемого в глобальном масштабе похода к обеспечению развития авиации с одновременным управлением связанных с этим экологическими последствиями. Такой подход должен способствовать принятию экономически эффективных решений, основанных на международном консенсусе и предназначенных для реализации Договаривающимися государствами в целях достижения целей ИКАО в области охраны окружающей среды. ИКАО следует одобрить инструктивный материал по торговле квотами на эмиссию в поддержку принципа взаимной договоренности и настоятельно рекомендовать государствам воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов. ИКАО следует также признать необходимым учитывать последствия принятия мер охраны окружающей среды для экономического положения развивающихся государств в полном соответствии с согласованными принципами, изложенными в действующих положениях международного авиационного права.

17.4.2.13 Нигерия в документе WP/251 изложила точки зрения африканских государств<sup>2</sup>. Она отметила, что Европейский союз (ЕС) недавно принял решение включить авиацию в систему торговли квотами на эмиссию (ETS). Это решение распространяется не только на перевозчиков самого ЕС, но также на всех перевозчиков, выполняющих полеты в аэропорты ЕС. По мнению многих государств, не входящих в ЕС, это решение представляет собой одностороннее навязывание мер, в связи с чем его следует пересмотреть. Она считает, что исследования проблемы шума и эмиссии в Африке не проводились и что такие исследования необходимы. Эти исследования должны включать рассмотрение последствий принятого ИКАО инструктивного материала по торговле квотами на эмиссию для африканских авиакомпаний. Африканские государства считают, что поскольку Киотским протоколом не установлены целевые показатели эмиссии для развивающихся стран, включение авиакомпаний развивающихся стран в систему торговли квотами на эмиссию Европейского союза можно расценивать как установление таких целевых показателей с "черного хода". ИКАО и Договаривающимся государствам следует соблюдать принцип общих, но дифференцированных ответственностей и возможностей. Акцент

<sup>1</sup> Аргентина, Бразилия, Канада, Колумбия, Мексика, Объединенные Арабские Эмираты, Пакистан, Панама, Сент-Люсия, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Эквадор и Япония.

<sup>2</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Мавритания, Маврикий, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сенегал, Сейшельские Острова, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия и Южная Африка.

должен быть сделан на тех мерах, которые позволят сократить эмиссию без последствий для развития воздушного транспорта. Африканские государства поддерживают деятельность ИКАО в технической области.

17.4.2.14 В документе WP/70 Португалия от имени государств – членов Европейского союза и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛЯ подчеркнула важность рассмотрения глобальных и местных экологических последствий посредством применения всеобъемлющего подхода, который будет включать технические стандарты, научно-технические разработки, модернизацию организации воздушного движения и рыночные меры. Однако одних мер технического характера будет недостаточно, и поэтому необходимо переориентироваться на рыночные меры. В документе разъясняется позиция Европы в отношении сборов за эмиссию и торговли квотами на эмиссию, в частности, в отношении принципа недискриминации. Кроме того, было указано, что европейский проект позволяет учесть возможную обеспокоенность развивающихся стран, включая принцип общих, но дифференцированных ответственностей и возможностей. Кроме того, было подчеркнуто, что этот проект не затронет или затронет незначительно большинство авиакомпаний стран третьего мира, поскольку основное бремя ляжет на европейские авиакомпании.

17.4.2.15 В документе WP/240 Бахрейн и Египет от имени Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) предложили Ассамблее созвать под эгидой ИКАО международную конференцию для изучения мер снижения негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду. Было также предложено призвать государства-члены воздерживаться от введения налогов на авиационное топливо, а также призвать государства-члены, которые ввели налоги, пересмотреть свой подход, с тем чтобы уменьшить расходы авиакомпаний. Кроме того, ИКАО настоятельно рекомендуется предпринять срочные действия по разработке четких и конкретных принципов и рекомендаций, касающихся системы торговли квотами на эмиссию, с тем чтобы не препятствовать развитию воздушного транспорта или ограничивать участие авиакомпаний развивающихся стран в деятельности авиатранспортной отрасли.

17.4.2.16 АРКГА в документе WP/236 отметила, что арабские государства совместно с международным сообществом усиленно работают в области охраны окружающей среды от воздействия гражданской авиации с целью добиться, чтобы окружающая среда не загрязнялась. Эти государства также соблюдают международные конвенции и соглашения в этой области. Этим документом арабские государства предлагают международному сообществу в лице ИКАО уважать эти соглашения и применять соответствующие стандарты, уделяя достаточно времени и используя имеющиеся возможности для проведения дополнительных исследований. Они также призывают государства-изготовители повышать характеристики двигателей во избежание увеличения затрат и создавать экологически чистый воздушный транспорт, который бы отвечал техническим требованиям, разработанным САЕР и ИКАО.

17.4.2.17 Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) в документе WP/130 представила свою позицию в отношении системы торговли квотами на эмиссию. Особое внимание уделено географическим рамкам и возможности того, что государства или группы государств в одностороннем порядке будут налагать обязательства на авиакомпании стран третьего мира, включая те, которые не учитываются в Приложении В к Киотскому протоколу, что имеет место в рамках проекта торговли квотами на эмиссию, рассматриваемого Европейским союзом (ЕС). ЛАКГА считает, что государства – члены ЕС игнорируют принцип общей, но

дифференцированной ответственности, зафиксированный в многосторонних документах по изменению климата, к которым они также присоединились.

17.4.2.18 ЛАКГА в документе WP/131 также отметила ответственность государств за ослабление негативных последствий воздействия гражданской авиации на окружающую среду, а также проблему финансирования соответствующих мер в контексте расширения деятельности в этой области. Государства – члены ЛАКГА признают, что ИКАО добилась значительного прогресса в ограничении или сокращении эмиссии, создаваемой международной авиацией. Они также считают, что необходимо и возможно добиться дополнительного прогресса за счет принятия надлежащих комплексных мер. Эти меры должны включать распространение и своевременный доступ к технологическим разработкам в сфере товаров и услуг применительно к гражданской авиации; использование более подходящих эксплуатационных процедур, надлежащей организации воздушного движения и управления им, а также использование механизмов планирования аэропортов; планирование и управление землепользованием и принятие рыночных мер контроля или сокращения эмиссии. Все эти меры должны быть интегрированы в конкретный инструктивный материал ИКАО и стать частью приемлемого глобального плана, который будет включать торговлю квотами на эмиссию по взаимной договоренности. Считается важным применять принцип общей, но дифференцированной ответственности, который заложен в Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций по изменению климата и Киотском протоколе.

17.4.2.19 ВТО ООН в документе WP/75 пояснила, что она в рамках туризма изыскивает пути адаптации к изменению климата и ослабления последствий эмиссии с одновременным усилением вклада этого сектора в социально-экономическое развитие в целом и действия, предпринимаемые системой Организации Объединенных Наций, в частности. В этой связи ключевым элементом является расширение координации инициатив авиационных и туристских полномочных органов в консультации с частным сектором, предусматривающих рыночные меры ослабления изменения климата.

17.4.2.20 Международный совет аэропортов (МСА) в документе WP/116 отметил, что аэропорты считают местное качество воздуха важной проблемой, поскольку оно может влиять, например, на процесс утверждения расширения инфраструктуры. Поэтому он поддерживает инструктивный материал, разработанный ИКАО в этой связи. Кроме того, МСА призывает регулярно пересматривать жесткость стандартов на эмиссию  $\text{NO}_x$ . МСА также считает, что проблемы изменения климата должны рассматриваться на глобальном уровне под руководством ИКАО, хотя региональные решения могут поддерживаться в качестве промежуточной меры до принятия глобального решения. С этой целью она призывает ИКАО разработать "дорожную карту" с долгосрочной стратегией для решения проблемы авиационной эмиссии, которая способствует изменению климата. МСА надеется, что ИКАО сохранит свою ведущую роль в предпринятии глобальных действий.

17.4.2.21 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) в документе WP/85, признавая прошлые достижения авиатранспортной отрасли, отметила, что объем выбросов углерода, связанных с деятельностью авиации, продолжает увеличиваться. В документе разъясняется, что концепция ИАТА заключается в том, чтобы направлять авиацию на поэтапный путь достижения нулевого прироста объема выбросов углерода и полного исключения его выбросов в будущем. Для достижения этих целей необходимо в срочном порядке рассмотреть вопрос о принятии ряда политических мер в областях технологий, эксплуатации воздушных судов,

инфраструктуры и экономических мер, основанных на принципе, предусматривающем охват авиакомпаний различных государств только по взаимной договоренности. Следует изучить экономические и инвестиционные инициативы, направленные на реализацию новых технологических программ. Дополнительно могут использоваться компенсационные программы для привлечения клиентов авиакомпаний к реализации инициатив, связанных с изменением климата. Следует вновь подтвердить ведущую роль ИКАО и предпринять все необходимые меры для содействия и ускорения дальнейшего прогресса в этих областях.

17.4.2.22 Учитывая расхождения во мнениях, заседание отметило, что для выработки наилучшего направления дальнейших действий председателю Исполнительного комитета будет оказывать содействие неофициальная группа.

17.4.2.23 В дополнение к рабочим документам, представленным либо индивидуально, либо коллективно, ряд государств, включая Алжир, Аргентину, Бразилию, Индию, Китай, Нигерию, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Францию, и Комиссию Европейского союза, сделали заявления, изложив свою позицию относительно путей ограничения или сокращения эмиссии авиационных двигателей.

17.4.2.24 По общему мнению, рыночные меры следует рассматривать не изолированно, а как один из трех подлежащих применению возможных подходов (технологии и стандарты, эксплуатационные меры и рыночные меры). Однако мнения разошлись в определении относительной важности каждой из этих мер. Большинство государств придерживались мнения, что обсуждения должны быть сосредоточены на достижении консенсуса относительно наилучшего способа решения проблемы сокращения эмиссии.

17.4.2.25 Ряд государств придерживались мнения, что в действующих международных документах по изменению климата от развивающихся стран не требуется добиваться количественных целевых показателей сокращения эмиссии и поэтому их не следует включать в систему торговли квотами на эмиссию, применяемую без исключения ко всем авиакомпаниям. В этом случае следует обратить особое внимание на последствия для развивающихся стран, прежде чем принимать какие-либо меры, которые могут на них отразиться, не следует вводить односторонние меры и следует надлежащим образом учесть принцип общих, но дифференцированных ответственностей и возможностей, который заложен в документе РКИК ООН. Кроме того, никакие меры по сокращению эмиссии не должны препятствовать развитию авиации, особенно в странах, где этот сектор вносит огромный вклад в общее экономическое развитие.

17.4.2.26 Большинство государств вновь подтвердили свое возражение против применения системы торговли квотами на эмиссию без взаимного согласия соответствующих государств.

17.4.2.27 Достигнут общий консенсус и выражена поддержка мнению о том, что изменение климата является глобальной проблемой и что она требует глобального решения; поэтому ИКАО должна играть ведущую роль. Проблема заключается не в том, что следует сделать, а в том, как это сделать. Было предложено создать международную целевую группу для изучения этого вопроса.

17.4.2.28 Одно из государств высказало мнение, что внимание следует обратить на конкретные программы, которые уже способствовали сокращению эмиссии. На данный момент

торговля квотами на эмиссию не имеет смысла для всех государств. Например, в его стране увеличение цены на авиабилеты вынудит пассажиров пользоваться автомобилями, что приведет к увеличению объема эмиссии ПГ. По мнению этого государства, всеобъемлющий подход, основанный на технологических усовершенствованиях и реформе организации воздушного движения, способствующей сокращению перегруженности и объема эмиссии, является единственным путем прогресса в контексте многосторонних отношений. Это государство также четко заявило о том, что оно поддерживает концепцию торговли квотами на эмиссию, однако единственным приемлемым способом ее реализации применительно к авиакомпаниям другого государства является взаимное согласие.

17.4.2.29 Другие государства отметили, что следует определить долгосрочные цели в отношении других видов эмиссии. По их мнению, система торговли квотами на эмиссию является высокоэффективным механизмом сокращения эмиссии с наименьшими затратами соответствующего сектора. Такая система, внедренная на недискриминационной основе, позволяет добиться экологических целей и предлагает авиации благоприятную возможность устойчивого развития. Эти же государства считают, что экологические сборы также являются действенной рыночной мерой и что мораторий, с которым они согласились в 2004 году, по всей видимости, завершит свое действие в 2007 году на данной Ассамблее. Договаривающиеся государства имеют право принимать меры, которые они считают необходимыми для выполнения своих международных обязательств по борьбе с изменением климата.

17.4.2.30 Как отмечалось в п. 17.4.2.22 выше, председатель Исполнительного комитета создал рабочую группу с соответствующим географическим представительством (включая Австралию, Аргентину, Бразилию, Индию, Канаду, Китай, Нигерию, Португалию, Российскую Федерацию, Саудовскую Аравию, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Южную Африку и Японию) для пересмотра добавлений, касающихся политики ИКАО в области эмиссии (добавления А, Н и I) Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды, представленных в документе A36-WP/39.

17.4.2.31 На 11-м заседании Исполнительного комитета председатель Комитета заявил о том, что этой группе удалось сгладить большую часть разногласий. Поэтому Комитету был представлен пересмотренный текст сводной резолюции, в которой содержатся четыре новых добавления I, J, K и L, подготовленных в результате разделения прежнего объемного добавления I документа A36-WP/39.

17.4.2.32 В этой связи в предлагаемую сводную резолюцию включены перечисленные ниже добавления:

Добавление А. Общие положения (как первоначально было представлено в документе A36-WP/39).

Добавления В – G (уже приняты, как отмечалось в п. 17.3.17 выше).

Добавление Н. Влияние авиации на местное качество воздуха (как было представлено в документе A36-WP/39).

Добавление I. Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата.

Добавление J. Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями.

Добавление K. Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы.

Добавление L. Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию.

17.4.2.33 Комитет конкретно рассмотрел те добавления, которые ранее не были согласованы.

17.4.2.34 Добавление А было принято с незначительными редакционными изменениями и дополнительной формулировкой в п. 7 постановляющей части ("и призывает Договаривающиеся государства поддерживать деятельность, не предусмотренную бюджетом, посредством добровольных взносов в разумном объеме").

17.4.2.35 Добавление Н утверждено с изъятием четвертого пункта констатирующей части. Добавление I утверждено как таковое.

17.4.2.36 Добавление J утверждено с приведением текста второго пункта констатирующей части в соответствии с аналогичным текстом добавления L (третий пункт констатирующей части) и с изъятием квадратных скобок и слов "четкие цели" в шестом пункте констатирующей части.

17.4.2.37 Добавление K утверждено с внесением следующих изменений:

- a) текст третьего пункта констатирующей части приведен в соответствие с аналогичным текстом в добавлении L (третий пункт констатирующей части);
- b) формулировка пункта b) второго пункта постановляющей части изменена следующим образом: "провести в подходящие сроки совещание высокого уровня по рассмотрению программы действий, рекомендованной этой группой, учитывая при этом тот факт, что в декабре 2009 года будет проведено 15-е совещание Конференции сторон (COP/15) РКИК ООН;
- c) в пп. 6 и 9 постановляющей части внесены редакционные изменения, нацеливающие резолюцию на государства, а не непосредственно на "отрасль" или "эксплуатантов аэропортов";
- d) в п. 9 постановляющей части исключены слова "и ежегодно представлять в ИКАО отчеты".

17.4.2.38 Добавление L принято Комитетом с изъятием квадратных скобок и текста во втором пункте п. 1. b) 1), а также изъятием квадратных скобок во всех других частях добавления. Делегация, представляющая Европейский союз и другие государства – члены Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), общее количество которых составляет 42 государства, выразили оговорку относительно текста, содержащегося в добавлении L (полный текст этого заявления будет отражен в протоколе Исполнительного комитета). По их мнению, пункты постановляющей части добавления L не подкрепляются юридической основой Чикагской конвенции и они не могут быть использованы для ущемления их прав; соответственно, они оставляют за собой право применять рыночные меры, предусмотренные добавлением L, на недискриминационной основе ко всем эксплуатантам всех государств, выполняющих полеты на их территории, с их территорий и в пределах их территорий.

17.4.2.39 Председатель Комитета принял к сведению эту позицию и поблагодарил европейскую делегацию за постановку перед Организацией задачи по рассмотрению важной проблемы изменения климата. В результате этого подготовлена приводимая в добавлении K новая резолюция, что, по его мнению, является наиболее важным результатом.

17.4.2.40 Комитет также принял к сведению заявления и замечания, сделанные в ходе обсуждения различных добавлений, такие как о ведущей роли ИКАО в рассмотрении проблемы эмиссии авиационных двигателей, важности реализации в рамках этой деятельности мер технического и эксплуатационного характера без понижения уровня безопасности полетов, тщательном учете влияния этих мер на экономику государств, особенно развивающихся государств, и необходимости совместного решения стоящей глобальной проблемы на основе принципа общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей.

17.4.2.41 Большинство государств вновь подтвердили свое мнение о том, что ИКАО следует внедрять торговлю квотами на эмиссию применительно к международной авиации лишь на основе взаимного согласия.

17.4.2.42 Комитет представил для принятия пленарному заседанию резолюцию 17/1, включая добавления А – L, которая заменяет резолюцию А35-5.

### **Резолюция 17/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в резолюции А35-5 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 А35-5 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

*учитывая* необходимость отразить события, происшедшие после 35-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, в том числе новый инструктивный материал ИКАО по рыночным мерам ограничения или сокращения эмиссии, образуемой в результате деятельности авиации,

*учитывая* необходимость определить конкретные добавления, отражающие политику ИКАО по решению проблемы воздействия авиации на местное качество воздуха (добавление Н) и глобальный климат (добавления I, J, K и L),

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 36-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 E. 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.
- Добавление I. Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы.
- Добавление J. Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями.
- Добавление K. Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата.
- Добавление L. Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию;

2. *предлагает* Совету 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 заменяет резолюцию A35-5.

## 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 приемах 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 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 эмиссии авиационных двигателей 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, 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, позволяющую 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 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,

*признавая,* что сборы, связанные с шумом и местным качеством воздуха, применяются в некоторых аэропортах и что существует инструктивный материал по политике ИКАО в данном вопросе (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082),

*принимая во внимание,* что эмиссия авиационных двигателей оказывает воздействие на окружающую среду на местном и глобальном уровнях, которое при неполном понимании его механизма, вызывает озабоченность,

*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 государства об этом решении,

*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* резолюцию A35-14 (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. *приветствует* принятие Советом в июне 2001 года нового более жесткого стандарта по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16 и предложение относительно новых более жестких стандартов по эмиссии окислов азота, вводимых с 1 января 2008 года;

2. *просит* Совет при содействии и сотрудничестве других органов Организации и других международных организаций энергично продолжать работу, связанную с разработкой стандартов, рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

3. *приветствует* принятие Советом в марте 2007 года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии, касающихся окислов азота (NO<sub>x</sub>);

4. *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 шума и сжигания топлива в дополнение к недавно определенным целям в области NO<sub>x</sub>;

5. *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;

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

7. *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;

8. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно п. 2 настоящего добавления; и

9. *просит* Совет продолжить деятельность по разработке и использованию сценариев оценки экологического воздействия авиационной эмиссии в будущем и сотрудничать с МГЭИК 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 (*Инструктивные указания 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;
- 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;

- 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 бóльшего 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 Doc 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/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 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 п. 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;

б. *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, соответствие 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,

*принимая во внимание*, что также ожидается, что новый Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширит 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* (Дос 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, 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,

*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 создавалась неприемлемой ситуации в связи с коммерческой эксплуатацией сверхзвуковых воздушных судов;

2. *порушает* 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 Н

### 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 на протяжении последних нескольких десятилетий количество многих выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих веществ, оказывающих влияние на местное и региональное качество воздуха, значительно уменьшилось,

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

*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 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 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 (Дос 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 согласился с целесообразностью подготовки доклада, касающегося применения всех мер в отношении эмиссии, связанной с местным качеством воздуха, используя для этого технические, эксплуатационные и рыночные подходы, и что в настоящее время ИКАО прорабатывает этот вопрос,*

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, подготовить данные о влиянии авиационной эмиссии микрочастиц, окислов азота 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 продолжить его деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая окислы азота, выбрасываемые воздушными судами;

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

5. *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;

6. *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 2010 году;

7. *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;

8. *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;

9. *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.

## ДОБАВЛЕНИЕ I

### **Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в опубликованном в 1999 году специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

*принимая во внимание,* что в специальном докладе МГЭИК отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо осознано, в то время как влияние других осознано недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон,

*принимая во внимание,* что ИКАО обратилась с просьбой к МГЭИК включить обновленные основные выводы специального доклада в свой 4-й оценочный доклад, опубликованный в 2007 году,

1. *просит* Совет:

- a) по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном осознании воздействия авиации и предпринимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссий относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;

- b) продолжить тесное сотрудничество с МГЭИК и другими организациями, занимающимися оценкой экологического воздействия авиации на атмосферу;
2. *призывает* государства:
- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в недавно опубликованном 4-м оценочном докладе;
- b) обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;
3. *настоятельно рекомендует* Совету содействовать повышению степени осознания потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива и их соответствующего эмиссионного воздействия;
4. *настоятельно рекомендует* Совету и государствам постоянно обновлять прогнозные аналитические модели оценки воздействия авиации и сотрудничать в деле их разработки.

## ДОБАВЛЕНИЕ J

### **Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что конечной целью Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) является стабилизация концентрации парниковых газов в атмосфере на уровне, предотвращающем опасное антропогенное вмешательство в климатическую систему;

*признавая* принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом,

*принимая во внимание,* что Киотский протокол, принятый Конференцией Сторон – участников РКИК ООН в декабре 1997 года и вступивший в силу 16 февраля 2005 года, призывает развитые государства (стороны, включенные в Приложение I) стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов в результате использования "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2),

*принимая во внимание*, что Киотским протоколом предусматриваются различные гибкие механизмы (такие как механизм чистого развития – МЧР), которые будут способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств,

*принимая во внимание*, что первый период обязательств по Киотскому протоколу истекает в 2012 году и что в настоящее время обсуждается вопрос о последующих действиях в связи с этим документом, а также то, что ИКАО потребуется продолжить рассмотрение вопроса о ее ответственности за ограничение или уменьшение эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности международной гражданской авиации, и продемонстрировать свою ведущую роль в этой области,

*принимая во внимание*, что все заинтересованные стороны ожидают, что ИКАО будет демонстрировать ведущую роль в смягчении негативных последствий воздействия авиационной эмиссии ПГ и определит концепцию для ее тесной увязки с экологическими задачами в рамках бизнес-плана ИКАО и других программ ИКАО;

*признавая* тесную взаимосвязь изменения климата и экономического развития в контексте Целей развития на тысячелетие (ЦРТ) ООН и роль авиации в содействии достижению этих целей,

*отмечая* важность учета эмиссии воздушных судов в контексте оценки общего объема эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности авиации, транспортной отрасли и общей экономической деятельности,

*отмечая*, что в различных регионах мира абсолютные уровни эмиссии международной и внутренней авиации и темпы ее увеличения существенно отличаются,

1. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных предложений, и, как можно скорее, дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры и учитывающие потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;
- c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее Вспомогательным органом для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА).

## ДОБАВЛЕНИЕ К

### Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что ИКАО и ее Договаривающиеся государства признают исключительную важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей влияние на глобальное изменение климата,

*принимая во внимание,* что быстрые темпы роста гражданской авиации в целом привели к увеличению доли авиационной отрасли в общем объеме эмиссии парниковых газов,

*признавая* принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом,

*принимая во внимание,* что Совет ИКАО разработал варианты политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, образуемой в результате деятельности гражданской авиации, и что в настоящее время осуществляется деятельность по разработке технологий и стандартов, определению эксплуатационных и рыночных мер, направленных на уменьшение объема эмиссии,

*отмечая,* что для оказания содействия устойчивому развитию авиации необходим комплексный подход, охватывающий деятельность в области технологий и стандартов, а также эксплуатационные и рыночные меры по уменьшению объема эмиссии,

*отмечая* необходимость уделения особого внимания тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках,

*признавая,* что в авиационном секторе достигнут значительный прогресс и что с точки зрения расхода топлива на пассажиро-километр эффективность выпускаемых в настоящее время воздушных судов примерно на 70 % превышает эффективность воздушных судов, эксплуатировавшихся 40 лет назад, и что авиакомпании некоторых Договаривающихся государств в течение последних нескольких лет добились чистого уменьшения объемов эмиссии, несмотря на одновременное увеличение объемов перевозок, и что международные авиакомпании взяли на себя обязательство в период с 2005 по 2020 гг. дополнительно повысить топливную эффективность на 25 %,

*отмечая,* что воздушные суда, в которых реализованы технологии следующего поколения, и модернизация систем воздушного движения, как ожидается, позволят дополнительно повысить эффективность полетов и топливную эффективность, что ИКАО может стимулировать эту деятельность в рамках Глобального аэронавигационного плана,

*признавая*, что Стандарты и цели ИКАО в отношении NO<sub>x</sub> направлены на решение проблемы местного качества воздуха, однако они будут также содействовать уменьшению воздействия авиации на климат,

1. *просит* Совет содействовать принятию государствами действий, активно разрабатывая варианты политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разрабатывая конкретные предложения и в оперативном порядке предоставляя консультации Конференции сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры, учитывая при этом потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

2. *просит* Совет:

- a) создать новую группу по международной авиации и изменению климата из числа высокопоставленных правительственных должностных лиц, представляющих все регионы ИКАО, в деятельности которой в равной степени будут участвовать развивающиеся и развитые страны, а Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации будет оказывать ей техническую поддержку с целью разработки и представления Совету активной программы действий в области международной авиации и изменения климата, основанной на консенсусе и отражающей совместное видение и решительную волю всех Договаривающихся государств, включая:
  - 1) рамки реализации, охватывающие экономически эффективные и технически реальные стратегии и меры, которые Договаривающиеся государства могут использовать для уменьшения объема эмиссии, в том числе:
    - добровольные меры (например, компенсации);
    - эффективное распространение информации о технических достижениях в области воздушных судов и наземного оборудования;
    - более эффективные эксплуатационные меры;
    - совершенствование организации воздушного движения;
    - позитивные экономические стимулы;
    - рыночные меры;
  - 2) определение средств, позволяющих определить степень достигнутого прогресса;
  - 3) определение возможных глобальных амбициозных целей в части, касающейся топливной эффективности для международной авиации и возможных вариантов их реализации;

4) представление информации о прогрессе, достигнутом в результате реализованных Договаривающимися государствами и заинтересованными сторонами мер;

b) провести в подходящие сроки совещание высокого уровня по рассмотрению программы действий, рекомендованной этой группой, учитывая при этом тот факт, что в декабре 2009 года будет проведено 15-е совещание Конференции сторон (COP15) РКИК ООН;

3. *просит* Совет, осуществляя деятельность через посредство Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации, продолжить разработку и обновление инструктивного материала для Договаривающихся государств по применению мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии воздушных судов, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия авиации и изменения климата;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран, оценить или продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей;

5. *просит* Совет дать необходимые указания и инструкции региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи Договаривающимся государствам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе, и осуществлять совместную деятельность по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией их различных программ;

6. *просит* государства поощрять отрасль, ставить перед собой амбициозные цели по постоянному улучшению показателей ее деятельности в области уменьшения объема авиационной эмиссии;

7. *просит* Договаривающиеся государства увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;

8. *просит* государства определить и представить информацию о комплексе мер и планах по уменьшению к 2020 году перегрузки воздушного пространства, в результате которой происходят задержки и необоснованное сжигание топлива;

9. *просит* государства поощрять эксплуатантов аэропортов повышать эффективность операций в контролируемых зонах и внедрять меры по повышению эффективности наземных операций в целях уменьшения интенсивности выбросов углерода;

10. *просит* Совет, действуя через посредство Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации:

- a) на ежегодной основе представлять доклады о достигнутом прогрессе в области топливной эффективности с указанием средних показателей по эксплуатируемому парку и совокупного годового объема потребленного топлива международной гражданской авиацией, тесно сотрудничая при этом с отраслью;
- b) составить прогноз общего потенциального уменьшения объема авиационной эмиссии эксплуатируемого парка;
- c) оценить и количественно выразить возможности дополнительного снижения для рассмотрения на предстоящей сессии Ассамблеи;

11. *просит* Совет предпринять необходимые действия по поддержке инициативы ИКАО в области эмиссии, включая реализацию целей ИКАО, предусматривающих ограничение или уменьшение воздействия авиационной эмиссии, содействовать сотрудничеству между Договаривающимися государствами, осуществлять мониторинг и представлять доклады о прогрессе, достигнутом в этой области. В частности, Совету следует:

- a) изучить соответствующие параметры и разработать среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии в отношении сжигания авиационного топлива и представить доклад следующей сессии Ассамблеи;
- b) продолжить разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и содействовать использованию эксплуатационных мер, изложенных в инструктивном материале ИКАО (Cir 303), в качестве средства ограничения или уменьшения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;
- c) в Глобальном аэронавигационном плане ИКАО уделить особое внимание всем аспектам повышения топливной эффективности;
- d) содействовать, при необходимости, реализации региональных, межрегиональных и глобальных инициатив совместно с Договаривающимися государствами, направленных на повышение эффективности воздушных перевозок и уменьшение потребления топлива;
- e) настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам повышать эффективность воздушных перевозок с целью уменьшения объема эмиссии и представлять доклады о достигнутом прогрессе в этой области;
- f) просить Договаривающиеся государства представить перечень предпринимаемых ими мер по сокращению авиационной эмиссии в своих соответствующих государствах;
- g) содействовать использованию новых процедур и технологий, позволяющих получить экологические выгоды при эксплуатации воздушных судов;

12. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам содействовать распространению и совместному использованию наилучшей практики,

применяемой в аэропортах, с целью уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности гражданской авиации;

13. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам разрабатывать модели управления потоками и организации воздушного движения, направленные на оптимизацию экологических выгод;

14. *просит* государства:

- a) поощрять проведение необходимых научных исследований и разработок, предусматривающих создание более эффективных с экологической точки зрения конструкций двигателей и воздушных судов;
- b) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;
- c) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения спутниковых технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах;
- d) содействовать эффективной координации деятельности своих авиационных полномочных органов, занимающихся разработкой более благоприятных с экологической точки зрения воздушных трасс и усовершенствованных эксплуатационных процедур для международной гражданской авиации;
- e) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного пространства;
- f) сотрудничать в деле создания региональных возможностей по осуществлению замеров и контроля в целях проведения оценки экологических выгод, полученных в результате реализации вышеупомянутых мер;

15. *поощряет* принятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению и уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации посредством реализации добровольных мер и информирование об этом ИКАО, и *просит* Совет поручить Генеральному секретарю поддерживать актуальность разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение, и предоставлять всем заинтересованным сторонам информацию о таком опыте.

## ДОБАВЛЕНИЕ L

### Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что рыночные меры, включая использование торговли квотами на эмиссию, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективно, чем традиционные нормативные меры, образом,

*признавая,* что Договаривающиеся государства несут ответственность за принятие решений, касающихся целей и наиболее приемлемых мер по решению проблемы эмиссии парниковых газов с учетом рекомендаций ИКАО,

*признавая* принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом,

*признавая,* что большинство Договаривающихся государств одобряют применение торговли квотами на эмиссию к международной авиации лишь на основе взаимной договоренности между государствами и что другие Договаривающиеся государства считают, что открытая система торговли квотами на эмиссию должна вводиться в соответствии с принципом недискриминации,

*признавая* необходимость принятия конструктивных действий по обеспечению большей степени согласованности предпринимаемых и предполагаемых мер по соответствующему реагированию на проблемы авиации и изменения климата с учетом вышеизложенных принципов,

*отмечая,* что ИКАО в своей политике проводит концептуальное различие между сбором и налогом в том плане, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или не определяются на основе конкретных расходов",

*принимая во внимание,* что ИКАО разработала руководство для Договаривающихся государств о политике в области налогообложения ("*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*", Дос 8632), в котором, в частности, рекомендуется освобождать на взаимной основе эксплуатантов воздушных судов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь посредством двусторонних соглашений о воздушном сообщении, а также то, что Договаривающимся государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или отменять налоги, связанные с продажей услуг или использованием международного воздушного транспорта,

*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 котором расходы можно правильно определить и отнести на счет воздушного транспорта,

*отмечая*, что по-прежнему остается ряд нерешенных вопросов юридического и политического характера, касающихся введения сборов за ПГ и что вопрос об интеграции авиации в существующие системы торговли квотами на эмиссию пока не решен,

*отмечая*, что ИКАО опубликовала "*Проект инструктивного материала по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации*" (Дос 9885),

*принимая во внимание*, что Договаривающиеся государства имеют юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную практику,

*принимая во внимание*, что создание систем компенсации выбросов углерода помогает повысить степень осознания общественностью проблемы изменения климата и в краткосрочной перспективе может содействовать уменьшению объема эмиссии,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами:

а) сборы и пошлины, связанные с эмиссией:

- 1) подтверждает, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;
- 2) *признает*, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время является недостаточным для введения сборов за эмиссию парниковых газов в международном масштабе, хотя введение таких сборов по взаимному согласию государств – членов региональных организаций экономической интеграции по отношению к эксплуатантам этих государств не исключается;
- 3) [*настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов];

б) торговля квотами на эмиссию:

- 1) *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам применять систему торговли квотами на эмиссию в отношении эксплуатантов воздушных судов других Договаривающихся государств лишь на основе взаимной договоренности между этими государствами;

- 2) *просит* государства представлять информацию о новых разработках, результатах и опыте в этой области;
- 3) *просит* Совет:
  - a) завершить и поддерживать актуальность разработанных ИКАО для использования Договаривающимися государствами, при необходимости и в соответствии с настоящей и последующими резолюциями, рекомендаций по включению эмиссии международной авиации в систему торговли квотами на эмиссию Договаривающихся государств в рамках процесса РКИК ООН;
  - b) провести, при необходимости, дополнительное изучение различных аспектов внедрения систем торговли квотами на эмиссию и оценить экономическую эффективность любой внедренной системы, учитывая при этом последствия для деятельности авиации и ее развития в развивающихся странах в соответствии с принципами, изложенными выше;
  - c) провести экономический анализ финансовых последствий включения международной авиации в существующие системы торговли квотами на эмиссию и обзор литературы, посвященной анализу затрат/выгод в рамках существующих систем торговли, уделяя при этом особое внимание порядку их применения к другим отраслям, с целью извлечения приемлемых для авиационного сектора уроков;
- c) компенсация выбросов углерода:
  - 1) *просит* Совет изучить потенциальную возможность использования механизмов компенсации выбросов углерода в качестве дополнительного средства смягчения последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха и изменение климата;
  - 2) *просит* Совет собирать и распространять информацию о результатах реализуемых государствами и другими организациями программ компенсации выбросов углерода в части, касающейся авиационной эмиссии;
- d) механизм чистого развития (МЧР):
  - 1) *предлагает* Договаривающимся государствам изучить вопрос об использовании механизма чистого развития (МЧР) в рамках международной авиации.