

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО  
В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ,  
АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА**

(Представлено Советом ИКАО)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В резолюции A37-18 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха" Совету ИКАО предлагается постоянно пересматривать это заявление и, по мере необходимости, информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений. Соответственно, настоящая резолюция была пересмотрена с учетом событий, происшедших после 37-й сессии Ассамблеи. Пересмотр положений в основном обусловлен результатами деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), включая его девятое совещание (САЕР/9).

Предложение, касающееся пересмотра резолюции A37-19, представлено в отдельном рабочем документе (A38-WP/34, *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*).

**Действия:** Ассамблее предлагается рассмотреть и принять представленную в добавлении пересмотренную резолюцию Ассамблеи, содержащую Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, указанные в прилагаемом проекте рабочего документа Ассамблеи, будут осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2014–2016 гг. и/или за счет привлечения внебюджетных средств
<i>Справочный материал</i>	A38-WP/25, <i>События в области гражданской авиации и охраны окружающей среды</i> A38-WP/26, <i>Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии</i> Doc 9958, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 8 октября 2010 года)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На своей 37-й сессии Ассамблея ИКАО приняла резолюцию A37-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"*. В соответствии с пунктом 2 постановляющей части резолюции Совет представляет Ассамблее на рассмотрение пересмотренное сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха.

## 2. ПОПРАВКИ К ДЕЙСТВУЮЩЕМУ СВОДНОМУ ЗАЯВЛЕНИЮ

2.1 Резолюция A37-18 Ассамблеи состоит из восьми добавлений (добавления А–Н), которые представляют собой сводное заявление, содержащее общие положения и положения, касающиеся авиационного шума и качества местного воздуха. В добавлении к настоящему рабочему документу содержится пересмотренный вариант резолюции A37-18 Ассамблеи и добавлений к ней, в котором учтены события, происшедшие после 37-й сессии; сводная информация об этих событиях приводится в отдельных рабочих документах Ассамблеи (A38-WP/25, *События в области гражданской авиации и окружающей среды* и A38-WP/26, *Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии*).

2.2 Предлагаемый пересмотр положений добавлений А–Н в основном обусловлен результатами деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), включая его девятое совещание (САЕР/9), а также результатами работ, выполненных Секретариатом в сотрудничестве с другими организациями.

2.3 В добавлении к настоящему рабочему документу содержатся предложения относительно внесения следующих изменений:

- вводная часть: незначительные уточнения;
- добавление А: редакционные изменения;
- добавление В: изменения, призванные отразить: прогресс в области разработки стандарта на CO<sub>2</sub> и стандарта на твердые частицы; договоренность САЕР относительно новых стандартов по шуму; обновление технологических и эксплуатационных целей;
- добавление С: редакционные изменения;
- добавление D: без изменений;
- добавление E: изменения, отражающие решение о том, что Стандарт главы 4 по шуму (и более жесткие в будущем требования) не должен (не должны) использоваться для введения эксплуатационных ограничений;
- добавление F: обновление положений части 2 "Использование земельных участков и охрана окружающей среды" Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184) в целях учета воздействия эмиссии;
- добавление G: без изменений;

- добавление Н: обновление положений, отражающее продолжение работ в области стандарта на твердые частицы.

### 3. **ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЕЙСТВИЙ**

3.1 Некоторые предлагаемые поправки к резолюции А37-18 Ассамблеи будут связаны с выполнением САЕР и Секретариатом новых работ. Предполагается, что ресурсы на выполнение работ Секретариатом будут предусмотрены в проекте бюджета Регулярной программы на 2014–2016 гг. Однако на данный момент трудно определить степень участия Секретариата в выполнении новых задач, и в этой связи могут потребоваться внебюджетные средства.

-----



## ДОБАВЛЕНИЕ

### ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ 38-Й СЕССИЕЙ АССАМБЛЕИ

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

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что в резолюции A37-18~~A36-22~~ Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

*принимая во внимание*, что резолюция A37-18~~A36-22~~ состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

*учитывая* необходимость отразить события, происшедшие после 37~~36~~-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

*учитывая* необходимость определить конкретную политику ИКАО по решению проблемы воздействия авиации на глобальный климат (резолюция A38-xx~~A37-19~~ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"), отражающую возрастающую обеспокоенность относительно авиации и изменения климата и являющуюся составной частью политики и практики ИКАО в области охраны окружающей среды,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией A38-xx~~A37-19~~ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 38~~37~~-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

Добавление В. Разработка сСтандартов, рРекомендуемой практики и яПравил и (или) инструктивного материала относительно качества окружающей среды.

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

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

Добавление Е. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом.

Добавление F. Планирование и организация землепользования.

Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.

Добавление H. Влияние авиации на местное качество местного воздуха.

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

3. заявляет, что настоящая резолюция вместе с резолюцией ~~A38-xx~~A37-19 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяет резолюции ~~A37-18 и A37-19~~A36-22.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Общие положения

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что преамбула Конвенции о международной гражданской авиации гласит, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", а статья 44 этой Конвенции гласит, что целью и задачей Организации являются "разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

*принимая во внимание,* что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения всеобъемлющих мер, включающих технические усовершенствования, более эффективную организацию воздушного движения и эксплуатационные процедуры, а также путем соответствующего использования механизмов проектирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

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

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

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

*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 (ООН) в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, сознает и будет по-прежнему учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также признает свою ответственность и ответственность ее государств-членов за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО и ее государства-члены будут стремиться к тому, чтобы:

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

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

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

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

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

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

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

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

9. *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. *настоятельно призывает* государства воздерживаться от принятия мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном и устойчивом развитии международной гражданской авиации.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

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

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что Совет инициировал деятельность по разработке сертификационных требований к эмиссии нелетучих твердых частиц (ТЧ),

приветствуя достигнутую САЕР договоренность относительно требований к сертификации воздушных судов на соответствие глобальному Стандарту на CO<sub>2</sub> ~~принимая во внимание,~~ что Совет инициировал деятельность по разработке и принятию Стандарта на авиационную эмиссию CO<sub>2</sub> и уведомил Договаривающиеся государства об этом решении,

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



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

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

2. *приветствует* рассмотрение Советом в июне 2013 года нового более жесткого Стандарта по шуму, подлежащего введению 31 декабря 2017 года или позже и 31 декабря 2020 года или позже, для воздушных судов массой менее 55 тонн ~~приветствует~~ рассмотрение Советом в мае 2010 года новых более жестких стандартов на эмиссию NO<sub>x</sub>, предлагаемых для введения с 31 декабря 2013 года, а также требования о прекращении производства авиационных двигателей, не отвечающих действующим Стандартам на эмиссию NO<sub>x</sub>, предлагаемого для введения с 31 декабря 2012 года;

3. *приветствует* рассмотрение Советом в июне 2013 года нового Стандарта по шуму для воздушных судов с поворотными винтами, подлежащего введению 1 января 2018 года или позже;

43. *приветствует* утвержденный Советом в мае 2010 ~~июне 2013~~ года план *дальнейшей* разработки и завершения подготовки Стандарта на авиационную эмиссию CO<sub>2</sub> к 2016 году;

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

65. *приветствует* принятие Советом в мае 2010 ~~июне 2013~~ года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии, касающихся уменьшения авиационного шума, и целей технического и эксплуатационного характера, предусматривающих уменьшение сжигания топлива воздушными судами ~~и эмиссии NO<sub>x</sub> авиационных двигателей;~~

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

7. *просит* Совет обеспечить гарантии в том, чтобы его Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в оперативном порядке продолжил работу по осуществлению программы в области шума и эмиссии, с тем чтобы как можно раньше выработать соответствующие решения и чтобы для этого были выделены необходимые ресурсы;

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

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

10. *настоятельно призывает* государства-члены следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 54 настоящего добавления;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

## A-7

*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 государства – члены ИКАО и международные организации признать ведущую роль ИКАО в решении проблем авиационного шума;

2. *настоятельно призывает* государства:

- a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;
- b) ввести транспарентный процесс или следить за 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. *рекомендует* государствам:

- a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств, учитывая при этом взаимозависимости с другими экологическими проблемами;
- b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;

- c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов, учитывая при этом взаимозависимости с другими экологическими проблемами;
  - d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;
4. *просит* государства:
- a) работать в тесном сотрудничестве с целью обеспечения как можно большего согласования программ, планов и политики;
  - b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
  - c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;
5. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;
6. *просит* Совет:
- a) постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума;
  - b) обеспечивать, чтобы инструктивный материал в документе 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 призывает* государства не вводить практику постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли 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 призывает*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 1 постановляющей части соображения, примут решение о постепенном снятии с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых соответствуют нормативам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума главы 3 тома I Приложения 16:

- a) формулировали любые ограничения таким образом, чтобы отвечающие требованиям главы 2 воздушные суда отдельного эксплуатанта, выполняющие в настоящее время полеты на территорию этих государств, могли сниматься с эксплуатации на таких линиях постепенно в течение по крайней мере 7 лет;
- b) не ограничивали до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов ранее чем через 25 лет после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам;
- c) не ограничивали до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности большей, чем 2 : 1;
- d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

3. *настоятельно рекомендует* государствам 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 призывает* государства не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие которых Стандартам по шуму главы 3 или 4 тома I Приложения 16 подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

5. *настоятельно призывает* государства не вводить каких либо ограничений на эксплуатацию воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, кроме как в рамках разработанного ИКАО сбалансированного подхода к управлению шумом и в соответствии с положениями добавлений С и Е к настоящей резолюции;

6. *настоятельно призывает* государства оказывать содействие эксплуатантам в их усилиях по ускорению модернизации парков воздушных судов и тем самым устранять препятствия и обеспечивать всем государствам доступ к аренде или закупке воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, включая, при необходимости, предоставление многосторонней технической помощи.

## ДОБАВЛЕНИЕ Е

### Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что для целей настоящего добавления эксплуатационное ограничение определяется как любое действие, связанное с шумом, которое ограничивает или сокращает доступ воздушного судна в какой-либо аэропорт,

*принимая во внимание,* что в добавлении С к настоящей резолюции содержится призыв к государствам применять сбалансированный подход к управлению шумом при решении проблем шума в своих международных аэропортах,

*принимая во внимание,* что 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 и любые более жесткие требования, принятые Советом, базируются на понимании того, что они предназначены только для целей сертификации,

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

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

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

- a) завершения 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. *далее 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 и любым более жестким уровням, принятым Советом, которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации.

## ДОБАВЛЕНИЕ F

### Планирование и организация землепользования

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что планирование и организация землепользования являются одним из четырех основных элементов сбалансированного подхода к управлению шумом,

*принимая во внимание*, что количество людей, подвергающихся воздействию авиационного шума, зависит от того, каким образом осуществляются планирование и организация землепользования вокруг аэропорта, и в частности от масштабов регулирования жилищного строительства и другой чувствительной к воздействию шума деятельности,

*принимая во внимание*, что объем деятельности в большинстве аэропортов может увеличиться и что имеется опасность ограничения такого роста в будущем вследствие ненадлежащего землепользования вблизи аэропортов,

*принимая во внимание*, что постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, которые отвечают Стандартам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16, позволило обеспечить во многих аэропортах уменьшение размера контуров шума, охватывающих районы, в которых люди подвержены воздействию неприемлемых уровней шума, а также снизить общее количество людей, подвергающихся воздействию шума,

*учитывая* важность максимально возможного закрепления этих положительных результатов в интересах местного населения,

*признавая*, что новый Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширил возможности эксплуатантов по замене шумных воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

*признавая*, что организация землепользования включает в себя деятельность по планированию, которая может входить главным образом в компетенцию местных полномочных органов, но тем не менее сказывается на пропускной способности аэропортов, что, в свою очередь, затрагивает интересы гражданской авиации,

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

недавно было обновлено необходимо пересмотреть с целью включения соответствующих положений, учитывающих воздействие эмиссии,

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. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Doc 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
- b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем.

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

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

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

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ H

### Влияние авиации на местное качество местного воздуха

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*принимая во внимание*, что фактическое ~~местное~~ качество местного воздуха и влияние авиационной эмиссии на здоровье зависят от ряда факторов, в числе которых рассматриваются ее доля в общей концентрации и численность населения, подвергаемого воздействию в конкретном регионе,

*принимая во внимание*, что в статье 15 Конвенции о международной гражданской авиации содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для государств-членов директивные указания в области взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Doc 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом, и сборам за эмиссию, связанным с ~~местным~~ качеством местного воздуха,

*принимая во внимание*, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

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

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

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

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

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

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

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

4. поощряет действия государств-членов по оказанию помощи в разработке сертификационных требований к эмиссии нелетучих ТЧ;

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

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

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

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

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

109. *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 местного воздуха;

1140. *приветствует* разработку инструктивного материала по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством местного воздуха, и *просит* Совет постоянно обновлять этот инструктивный материал, а также *настоятельно призывает* государства-члены обмениваться информацией о введении таких сборов;

1244. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить максимально возможный с практической точки зрения уровень соответствия и надлежащим образом учитывать политику и рекомендации ИКАО по сборам за эмиссию, связанным с местным качеством местного воздуха.