

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

- Пункт 20 повестки дня.** Охрана окружающей среды. Авиационный шум  
**Пункт 21 повестки дня.** Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха

**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 А38-17 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного 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 38-й сессии Ассамблеи. Пересмотр положений в основном обусловлен результатами деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), включая его десятое совещание (САЕР/10, 1-12 февраля 2016 года).

Предложение, касающееся пересмотра резолюции А38-18, представлено в отдельных рабочих документах (А39-WP/49, *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата* и А39-WP/52, *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)*).

**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 Е <i>"Охрана окружающей среды"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, указанные в прилагаемом проекте рабочего документа Ассамблеи, будут осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет привлечения внебюджетных средств
<i>Справочный материал</i>	А39-WP/51, <i>Гражданская авиация и окружающая среда</i> А39-WP/55, <i>Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и авиационной эмиссии</i> Дос 10022, <i>Действующие резолюции Ассамблеи</i> (по состоянию на 4 октября 2013 года)

## 1. ПОПРАВКИ К СУЩЕСТВУЮЩЕМУ СВОДНОМУ ЗАЯВЛЕНИЮ

1.1 В добавлении к настоящему рабочему документу представлены поправки к резолюции A38-17 Ассамблеи ИКАО и ее добавлениям. Предлагаемые изменения к добавлениям А–Н в основном обусловлены результатами работы, проведенной Секретариатом ИКАО в сотрудничестве с другими организациями, а также итогами деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР).

1.2 В добавлении к настоящему рабочему документу предлагаются следующие изменения:

- Вводная часть: незначительные уточнения и подтверждение существенного прогресса в деле разработки SARPS по охране окружающей среды;
  - Добавление А: включена ссылка на демонтаж и утилизацию воздушных судов, возобновляемые и устойчивые источники энергии как средство уменьшения вредного воздействия гражданской авиации на окружающую среду; делается ссылка на цели ООН в области устойчивого развития (ЦУР);
  - Добавление В: изменения, отражающие рекомендацию САЕР относительно сертификационного Стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> самолетов и Стандарт для авиационных двигателей на нелетучие твердые частицы (нЛТЧ);
  - Добавление С: изменения, отражающие проведенный САЕР анализ тенденций в области авиационного шума;
  - Добавление D: без изменений;
  - Добавление Е: изменения, отражают тот факт, что, наряду с главой 4 тома I Приложения 16, Стандарт по шуму главы 14 (и будущее ужесточение требований) не следует использовать для эксплуатационных ограничений;
  - Добавление F: новые ссылки, касающиеся главы 14 тома I Приложения 16; ссылки на обновление Руководства по проектированию аэропортов (Doc 9184); ссылки на новый Циркуляр ИКАО по участию населения в деятельности по охране окружающей среды от воздействия авиации;
  - Добавление G: признание выполняемой работы над новым Стандартом, касающимся шума сверхзвуковых воздушных судов;
  - Добавление H: без изменений.
-

## ДОБАВЛЕНИЕ

### **Резолюция A38-1739-xx. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в резолюции A37-18A38-17 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 A37-18A38-17 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

*учитывая* необходимость отразить события, происшедшие после 3738-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

~~*учитывая необходимость определить конкретную политику ИКАО в отношении решения проблемы воздействия авиации на глобальный климат (резолюция A38-18 "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 A38-18A39-XY "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и A39-XZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 3839-й сессии Ассамблеи:

- Добавление А. Общие положения.
- Добавление В. Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и (или) инструктивного материала, касающихся качества окружающей среды.
- Добавление С. Политика и программы, 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 качество местного воздуха;

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция вместе с резолюцией ~~A38-18~~A39-XY "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и A39-ZZ "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)" заменяют ~~заменяет~~ резолюции ~~A37-18~~A38-17 и ~~A37-19~~A38-18.

## 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, утилизацию воздушных судов, использование чистых, возобновляемых и устойчивых источников энергии, 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,

*признавая*, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 10 из 17 целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР),

*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,

*признавая*, что в деле уменьшения воздействия авиации на окружающую среду достигнут значительный прогресс, а производимые сегодня воздушные суда являются на 80 % более топливо-эффективными и на 75 % менее шумными по сравнению с воздушными судами 1960-х годов,

*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 имеет важное значение для достижения прогресса в области осознания последствий воздействия авиации на окружающую среду и для 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 как для качества местного воздуха, так и глобального климата,

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 уменьшить влияние авиационной эмиссии на 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 **продолжать** 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, потреблении топлива воздушными судами, топливной эффективности авиационной системы и эмиссии твердых частиц (ТЧ) и окислов азота (NO<sub>x</sub>) авиационных двигателей и тенденциях в этой области, ~~е работе САЕР~~ отражающую работу Организации, представленные государствами планы действий, Глобальный аэронавигационный план ИКАО, Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, а также ~~е~~ политику и инструктивный материал ИКАО в области охраны окружающей среды, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов, в том числе посредством координации с региональными бюро ИКАО;

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, касающихся 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 предприятия 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, 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~~ *приветствуя* рекомендацию САЕР относительно нового стандарта по эмиссии нелетучих твердых частиц (нЛТЧ),

~~*приветствуя достигнутую рекомендацию САЕР договоренность* относительно требований к сертификации воздушных судов на соответствие нового глобального сертификационного Стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов, который после его принятия станет томом III Приложения 16 "Эмиссия CO<sub>2</sub> самолетов",~~

*признавая*, что сертификационный Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> представляет собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначен для использования в процессах сертификации по эмиссии CO<sub>2</sub>, а не предназначен служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов,

*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 технологий, касающиеся уменьшения шума и выбросов окислов азота (NO<sub>x</sub>), 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;

2. *приветствует* рассмотрение ~~принятие~~ Советом в ~~июне 2013~~ марте 2014 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 с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 55 т;

3. ~~приветствует рассмотрение~~~~принятие~~ Советом в ~~июне 2013~~марте 2014 года нового стандарта по шуму для воздушных судов с поворотными винтами, подлежащего введению 1 января 2018 года или позже;

4. ~~приветствует утвержденный Советом в июне 2013 года план дальнейшей разработки и завершения подготовки стандарта на авиационную эмиссию CO<sub>2</sub> к 2016 году~~ разработку нового Стандарта на CO<sub>2</sub> для самолетов, подлежащий введению 1 января 2020 года или позже для новых типов самолетов, за исключением новых типов самолетов с МТОМ менее или равной 60 т и с максимальной пассажироместимостью 19 человек или менее, в отношении которых датой начала применения будет 1 января 2023 года или более поздняя дата;

5. ~~приветствует~~~~просит~~ разработку нового стандарта на CO<sub>2</sub> для самолетов, подлежащий введению 1 января 2023 года или позже для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года~~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;~~

6. ~~настоятельно призывает~~ государства признать, что сертификационный Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> не предназначен служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;

7. ~~приветствует~~ разработку нового стандарта на эмиссию нЛТЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, конкретный экземпляр которых изготовлен 1 января 2020 года или позже;

58. ~~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;

6. ~~приветствует~~ принятие Советом в июне 2013 года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологий, касающихся уменьшения авиационного шума, и целей технического и эксплуатационного характера, предусматривающих уменьшение сжигания топлива воздушными судами;

79. ~~просит~~ Совет обеспечить, 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;

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

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

1012. ~~настоятельно призывает~~ государства-члены по возможности следовать положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 58 постановляющей части настоящего добавления;

413. 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, 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, в целях 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* (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,

*принимая к сведению*, что проведенные САЕР анализы тенденций в области авиационного шума свидетельствуют о том, что, согласно сценарию реализации технических усовершенствований, увеличение числа полетов воздушных судов может более не приводить к увеличению площади контуров шума после 2030 года,

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

2. *приветствует* достигнутый к настоящему времени прогресс в решении проблемы авиационного шума и рекомендует государствам, изготовителям и эксплуатантам и впредь участвовать в работе ИКАО по решению проблемы авиационного шума и продолжать разрабатывать технологии и политику, которые уменьшают воздействие авиационного шума в прилегающих к аэропортам жилых районах;

23. *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;

34. *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;

45. *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;

56. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;

67. *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;

78. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку в этой работе ИКАО над 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 Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации пришел к выводу, что 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, и проделал работу, в результате которой была выработана рекомендация относительно нового стандарта сертификации по шуму в томе I Приложения 16 с учетом того, что новые действия по постепенному снятию воздушных судов с эксплуатации рассматривать не следует,

*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 такой практики,

*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 сообщения, 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 заменяющего воздушного судна, отвечающего требованиям главы 3, 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 глав 3, 4 или любой новой главы 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 в результате принятия нового стандарта сертификации по шуму в томе I Приложения 16 и реализации на воздушных судах технических наработок в области уменьшения шума ожидается дальнейшее снижение шума в источнике,

*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 ~~Стандарт, содержащийся~~ Стандарты, содержащиеся в главе 4 и главе 14 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 в каком-либо аэропорту ограничения 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 которых Стандартам по шуму главы 4 и главы 14 тома I Приложения 16 и любым более жестким уровням, принятым Советом, 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 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 Стандарт, содержащийся в главе 14 тома I Приложения 16, после его внедрения расширит возможности эксплуатантов по замене 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*~~*признавая*, что обновленный 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 необходимо пересмотреть с целью включения соответствующих положений, учитывающих воздействие эмиссии,~~

*признавая*, что Циркуляр ИКАО "Участие населения в деятельности по охране окружающей среды от воздействия авиации" дополняет нынешнюю политику в области управления авиационным шумом в аэропортах и их окрестностях,

1. *настоятельно призывает* государства, которые постепенно прекратили полеты "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, в которых все еще существует возможность свести к минимуму проблему авиационного шума путем принятия превентивных мер:

- a) размещать новые аэропорты в соответствующих местах на удалении от районов, чувствительных к шуму;

- b) принимать соответствующие меры для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
  - c) определять зоны вокруг аэропортов с различающимися уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и устанавливать критерии надлежащего использования таких земельных участков с учетом рекомендаций ИКАО;
  - d) вводить законодательство, разрабатывать рекомендации или определять другие приемлемые средства обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
  - e) обеспечивать предоставление населению вокруг аэропортов в удобной форме информации, касающейся полетов воздушных судов и их воздействия на окружающую среду;
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,

*признавая* проводимую работу по разработке нового стандарта по шуму для будущих сверхзвуковых воздушных судов и работу, направленную на понимание нынешнего уровня научных знаний в области звукового удара, состояния исследований и проектов по сверхзвуковым самолетам,

*признавая,* что сертификация сверхзвуковых самолетов может иметь место в период 2020-2025 гг.,

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы звуковой удар при коммерческой эксплуатации сверхзвуковых воздушных судов не создавал неприемлемой ситуации для населения;

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 населения 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 воздушных судов, представить ИКАО в соответствующее время предложения о том, как можно выполнить любые технические требования, определенные ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ Н

### Влияние авиации на качество местного воздуха

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что фактические данные о таком влиянии эмиссии  $\text{NO}_x$  и твердых частиц (ТЧ) авиационных двигателей на 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  $\text{NO}_x$  и ТЧ авиационных двигателей на глобальный климат,

*признавая* наличие взаимозависимости между конструкцией и эксплуатацией воздушных судов в части, касающейся решения проблем шума, 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 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 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 авиационной эмиссии,

*принимая во внимание,* что оценка тенденций в области авиационной эмиссии  $\text{NO}_x$ , ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

*принимая во внимание* необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии  $\text{NO}_x$ , ТЧ и других видов газообразной эмиссии,

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

*принимая во внимание*, что влияние авиационной эмиссии на 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 качество местного воздуха,

*принимая во внимание*, что фактическое 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 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 настоятельно 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 природопользования (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 ТЧ, NO<sub>x</sub> и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;

2. *просит* Совет продолжить свою 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 разработку сертификационных требований к эмиссии нелетучих ТЧ и по-прежнему отслеживать прогресс в области научного и технического понимания воздействия летучих и нелетучих составляющих эмиссии ТЧ;
4. *рекомендует* государствам-членам предпринимать действия по оказанию помощи в разработке сертификационных требований к эмиссии ~~нелетучих~~ ~~нл~~ТЧ;
5. *просит* Совет обеспечить надлежащий учет взаимозависимости мер по уменьшению авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, оказывающих влияние на качество местного воздуха и глобальный климат;
6. *просит* Совет продолжить свою деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая NO<sub>x</sub>, выбрасываемые воздушными судами;
7. *просит* Совет постоянно содействовать совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, позволяющих уменьшить воздействие загрязнения местного воздуха воздушными судами;
8. *рекомендует* государствам-членам и другим заинтересованным сторонам предпринимать действия по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на качество местного воздуха, в частности, через посредство добровольных мер, и информирование об этом ИКАО;
9. *приветствует* разработку и пропаганду инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах;
10. *просит* Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле пропаганды и обмена информацией о применяемой в аэропортах передовой практике, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на качество местного воздуха;
11. *приветствует* разработку инструктивного материала по сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха, и *просит* Совет постоянно обновлять этот инструктивный материал, а также *настоятельно призывает* государства-члены обмениваться информацией о введении таких сборов;
12. *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 качеством местного воздуха.