

**35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

**ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА
ПО
ПУНКТУ 15 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Прилагаемый материал завершает проект доклада по пункту 15 повестки дня. Он представляется для рассмотрения Исполнительным комитетом.

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

Эмиссия авиационных двигателей: меры рыночного характера (продолж.)

15:54 Рассматривая добавление I проекта резолюции Ассамблеи, представленного советом, Ассамблея обсудила различные предложения о поправках. После обширных переговоров, в частности о пошлинах, связанных с эмиссией, было достигнуто соглашение. [Исследования о сборах за эмиссию парниковых газов будут продолжены. В течение ближайших трех лет такие сборы не будут вводиться в международном масштабе, однако государствам будет предоставлена определенная возможность для введения их при определенных обстоятельствах, описываемых в пересмотренном тексте. Были включены также некоторые конкретные положения, касающиеся сборов за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха.] Пересмотренный текст добавления I включен в пересмотренный текст нового проекта резолюции, заменяющей резолюцию А33-7 Ассамблеи.

Сводная резолюция

15:55 На 33-й сессии Ассамблеи была принята резолюция А33-7 *"Сводное заявление о постоянной политике и практики ИКАО в области охраны окружающей среды"*. Согласно п. 2 резолюции Совет представил в документе WP/77 новое сводное заявление, основанное на резолюции А33-7, в которое внесены изменения, учитывающие события, происшедшие после 33-й сессии. Внесены следующие существенные изменения:

- a) включены новые задачи ИКАО в области охраны окружающей среды (добавление А);
- b) авиационный шум: изменения отражают новый инструктивный материал по "сбалансированному подходу" к управлению шумом (добавление С) и по планированию и организации землепользования (добавление F);
- c) эмиссия авиационных двигателей: изменения отражают новый инструктивный материал по эксплуатационным мерам, направленным на ограничение или сокращение экологических последствий выбросов (добавление H), и проведенные дополнительные исследования по рыночным мерам (добавление I).

15:56 Рассматривая представленный Советом проект, Комитет учел также проходившие ранее дискуссии по добавлению I, касающемуся мер рыночного характера; необходимость включения выводов, сделанных Комитетом ранее; и некоторые конкретные предложения относительно внесения изменений в предложенный Советом проект, внесенные государствами – членами ЕКГА (WP/223 и испр. № 1).

15:57 Комитет представил для принятия пленарным заседанием резолюцию 15/1, включающую добавления А–I и заменяющую резолюцию А33-7.

**РЕЗОЛЮЦИЯ, РАЗРАБОТАННАЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ И
РЕКОМЕНДОВАННАЯ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ АССАМБЛЕЕЙ**

Резолюция 15/1

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

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А33-7 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 А33-7 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость включения новых задач ИКАО в области охраны окружающей среды (добавление А);

учитывая необходимость отразить новый инструктивный материал ИКАО, касающийся авиационного шума, прежде всего по "сбалансированному подходу" к управлению шумом (добавление С), а также планированию и организации землепользования (добавление F) и учесть другие события в этой области, происшедшие после 33-й сессии Ассамблеи,

учитывая также необходимость отразить события, происшедшие после 33-й сессии Ассамблеи в области эмиссии авиационных двигателей, в том числе новый инструктивный материал ИКАО по эксплуатационным мерам и дополнительные исследования по рыночным мерам ограничения или сокращения выбросов парниковых газов авиацией (добавления H и I),

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды, обновленное по состоянию на день закрытия 35-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

Добавление В. Разработка стандартов, рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды.

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

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

Добавление 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 гражданской авиации на экологическую обстановку в атмосфере.

Добавление I. Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей;

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A33-7.

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 комплексных мер, включающих технические усовершенствования, соответствующие эксплуатационные правила, должную организацию воздушного движения, а также путем соответствующего использования механизмов планирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

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

принимая во внимание, что, выполняя свою роль, ИКАО стремится достигнуть баланса между выгодами, которые приносит мировому сообществу гражданская авиация, и ущербом, который причиняется окружающей среде в определенных районах в результате прогрессирующего развития гражданской авиации,

принимая во внимание, что надежная информация об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики в ИКАО и ее Договаривающихся государствах,

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

1. *заявляет*, что ИКАО сознает и будет продолжать учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также свою ответственность и ответственность ее Договаривающихся государств за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО будет стремиться к тому, чтобы:

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

2. *подчеркивает* важность принятия ИКАО ведущей роли в решении всех вопросов гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет ~~продолжать участвовать в решении всех вопросов гражданской авиации, связанных с окружающей средой, а также~~ сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах и не передавать эту инициативу другим организациям;

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

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

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

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

~~6.7.~~ *призывает* Совет, если и когда он сочтет это желательным, вступать в соглашения о сотрудничестве с Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде в целях осуществления проектов в области окружающей среды, финансируемых Фондом Организации Объединенных Наций по окружающей среде;

~~7.8.~~ *настоятельно рекомендует* государствам воздерживаться от принятия односторонних мер в области окружающей среды, которые ~~нанесут ущерб развитию~~ негативно скажутся на упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ В

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

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что сборы, связанные с шумом, применяются в некоторых аэропортах и что инструктивный материал по политике ИКАО в данном вопросе давно существует (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082),

принимая во внимание, что ~~воздействие эмиссии~~ эмиссия авиационных двигателей оказывает воздействие на окружающую среду, что ~~механизм которого полностью не изучен,~~ при неполном понимании его механизма, вызывает озабоченность,

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

принимая во внимание, что после недавнего уменьшения объемов перевозок и сокращения количества рейсов, приведших к снятию на какое-то время остроты экологической обеспокоенности, ожидается возврат авиации к традиционным темпам роста в 2005 году и последующие годы,

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

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

принимая во внимание резолюцию A33-14¹ (добавление Q), в которой обращается внимание изготовителей и эксплуатантов воздушных судов на необходимость проектирования воздушных судов будущего поколения с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются реактивные воздушные суда,

1. *приветствует* принятие Советом в июне 2001 года нового более жесткого стандарта по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16 и недавнее предложение относительно новых более жестких стандартов по эмиссии окислов азота, вводимых с ~~31 декабря~~ **1 января** 2008 года;

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

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

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

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

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,

¹ Ссылку нужно будет уточнить с учетом действий Ассамблеи по резолюции A33-14.

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что согласно поручению Ассамблеи 2001 года разработаны инструктивные указания ИКАО для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода (*Инструктивные указания по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*, Дос 9829),

признавая, что проблемы шума должны решаться с учетом конкретных характеристик рассматриваемого аэропорта, что требует применения индивидуального подхода к каждому аэропорту, и что при наличии в аэропортах аналогичных проблем шума могут использоваться аналогичные решения,

признавая, что меры снижения шума могут вызвать значительные расходы у эксплуатантов и прочих заинтересованных сторон, в особенности из развивающихся стран,

признавая, что государства имеют соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику, которые могут влиять на осуществление ими "сбалансированного подхода" ИКАО,

признавая, что в ряде государств используется более широкая стратегия управления шумом,

считая, что улучшение шумовой среды, достигнутое во многих аэропортах за счет замены воздушных судов, отвечающих требованиям главы 2 (воздушные суда, соответствующие стандартам сертификации по шуму, предусмотренным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышающие уровни шума, предусмотренные в главе 3 тома I Приложения 16), менее шумными воздушными судами, должно сохраняться с учетом устойчивого увеличения объема авиационной деятельности в будущем и не должно сводиться на нет в результате несовместимого расширения городского строительства вокруг аэропортов,

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

2. *настоятельно рекомендует* государствам:

- a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;
- b) ввести транспарентный процесс или следить за обеспечением его при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:
 - 1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;
 - 2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом,
 - 3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;

3. *призывает* государства:

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

-
- c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов;
 - d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления Е к настоящей резолюции;
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.

ДОБАВЛЕНИЕ D

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

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что для цели настоящего добавления постепенное снятие с эксплуатации определяется как прекращение международных полетов воздушными судами какой-либо шумовой категории во всех аэропортах одного или нескольких государств,

принимая во внимание, что согласно выводу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации общее постепенное снятие с эксплуатации "воздушных судов главы 3" всеми странами, которые ввели практику постепенного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2", с экономической точки зрения не оправдано,

принимая во внимание, что некоторые государства ввели практику или приступили к практике постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, или рассматривают вопрос о введении таких ограничений,

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

признавая, что введение ограничений на эксплуатацию существующих воздушных судов может увеличить расходы авиакомпаний и создать серьезные экономические трудности, особенно для тех эксплуатантов воздушных судов, которые могут не располагать финансовыми ресурсами для переоснащения своих парков воздушных судов, таких, как эксплуатанты из развивающихся государств,

учитывая, что решение связанных с авиационным шумом проблем должно основываться на взаимном признании трудностей, с которыми сталкиваются государства, и сбалансированном учете их различных интересов,

1. *настоятельно рекомендует* государствам не вводить практику постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;

- b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;
- c) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;
- d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

2. *настоятельно рекомендует*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в п. 1 постановляющей части соображения, примут решение о постепенном снятии с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых соответствуют нормативам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума главы 3 тома I Приложения 16:

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

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

- a) ослабления воздействия шума в прилегающих к аэропортам жилых районах, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов;
- b) учета проблем эксплуатантов из развивающихся стран в отношении "воздушных судов главы 2", включенных в настоящее время в их регистр, в тех

случаях, когда их невозможно заменить до окончания периода постепенного снятия с эксплуатации при условии наличия доказательства размещения заказа на закупку или заключения контракта на аренду воздушного судна для замены отвечающего требованиям главы 3 воздушного судна и принятия первой даты его поставки;

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что возможности дальнейшего ограничения шума в источнике лимитированы, поскольку в настоящее время на воздушных судах постепенно реализуются прошлые технические наработки в области уменьшения шума, а каких-либо существенных прорывов в области технологии в обозримом будущем не предвидится,

принимая во внимание, что во многих аэропортах уже используются планирование и организация землепользования и эксплуатационные приемы снижения шума и задействованы другие меры снятия остроты проблемы шума, хотя в некоторых случаях расширение городского строительства вокруг аэропортов продолжается,

принимая во внимание, что снятие с эксплуатации воздушных судов, которые отвечают стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума, установленные в главе 3 тома I Приложения 16 (как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции), уже завершено в ряде государств и что, учитывая постоянное увеличение объема авиационной деятельности, без принятия дальнейших мер количество людей, подвергаемых воздействию авиационного шума в ряде аэропортов этих государств, по всей вероятности, увеличится,

принимая во внимание, что региональные различия настолько существенны, что шум, создаваемый воздушными судами, по-видимому, будет являться проблемой в течение ближайших двух десятилетий, и что в этой связи некоторые государства рассматривают возможность введения эксплуатационных ограничений в отношении некоторых воздушных судов, отвечающих стандартам сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16,

принимая во внимание, что введение эксплуатационных ограничений в отношении "воздушных судов главы 3" в некоторых аэропортах следует осуществлять на основе сбалансированного подхода и соответствующих рекомендаций ИКАО (Doc 9829) с учетом конкретных потребностей соответствующего аэропорта,

принимая во внимание, что эти ограничения могут оказать существенное экономическое влияние на инвестиции в самолетные парки эксплуатантов воздушных судов из других государств, помимо тех, в которых такие ограничения вводятся,

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

признавая, что ИКАО не возлагает на государства обязанность вводить эксплуатационные ограничения в отношении "воздушных судов главы 3",

признавая, что Стандарты Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов и, в частности, что новый Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, базируется на понимании того, что он предназначен только для целей сертификации,

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

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

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

- a) завершения постепенного снятия с эксплуатации в конкретном аэропорту воздушных судов, уровни шума которых превышают пределы, определенные главой 3 тома I Приложения 16;
- b) полной оценки возможных мер решения проблемы шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом, изложенным в добавлении C;

3. *настоятельно призывает* государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 2 постановляющей части соображения, разрешат ввести ограничения в каком-либо аэропорту на полеты воздушных судов, соответствие стандартам главы 3 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации:

- a) основывать введение таких ограничений на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;
- b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;
- c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;
- d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);
- e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран во избежание наложения необоснованного экономического 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 ~~недавних событий~~ на гражданскую авиацию ~~в ближайшем будущем~~;
- 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 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Планирование и организация землепользования

Ассамблея,

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что также ожидается, что новый стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширит возможности эксплуатантов по замене шумных воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

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

принимая во внимание, что инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по снятию остроты проблемы шума включен в часть 2 (*Использование земельных участков и контроль над окружающей средой*) Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184), которое недавно было обновлено,

1. *настоятельно призывает* государства, которые ввели практику постепенного прекращения полетов "воздушных судов главы 2" в своих аэропортах, как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции, сохраняя в максимально возможной степени выгоды для местного населения, избегать по возможности ненадлежащего землепользования или строительства в районах, где достигнуто снижение уровней шума;

2. *настоятельно призывает* государства обеспечивать, чтобы потенциальное снижение уровней шума, достигаемое за счет введения в эксплуатацию менее шумных воздушных судов, в частности соответствующих новому стандарту главы 4, также не сводилось на нет в результате ненадлежащего землепользования или строительства, которого можно было избежать;

3. *настоятельно призывает* государства не допускать обострения проблем авиационного шума там, где это еще возможно, путем принятия превентивных мер в целях:

- a) размещения новых аэропортов в соответствующих местах на удалении от районов, чувствительных к шуму;
- b) принятия соответствующих мер для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
- c) определения зон вокруг аэропортов, связанных с различными уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и критериев надлежащего использования таких земельных участков с учетом рекомендаций ИКАО;
- d) введения законодательства, подготовки рекомендаций или определения других приемлемых средств обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
- e) обеспечения предоставления населению вокруг аэропортов ориентированной на читателя информации, касающейся производства полетов воздушных судов и их экологических последствий;

4. *порукает Совету:*

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

ДОБАВЛЕНИЕ G

Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

принимая во внимание, что после введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов для выполнения коммерческих перевозок были предприняты действия, чтобы не создавалось неприемлемых для населения ситуаций из-за звукового удара, таких, как помехи сну из-за звукового удара и вредные последствия для лиц и собственности на суше и в море, вызываемые усилением звукового удара,

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

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы для населения звуковым ударом не создавалось 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 гражданской авиации на экологическую обстановку в атмосфере

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что в плане действий "Повестка дня на XXI век", принятом Конференцией Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию 1992 года,

содержится призыв к правительствам решать эти проблемы в сотрудничестве с соответствующими органами Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание результаты наиболее всеобъемлющей на данный момент оценки вклада авиации в эти проблемы, содержащейся в специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", который был подготовлен по просьбе ИКАО Международной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, и опубликован в 1999 году и в котором, в частности, говорится о том, что:

- воздушные суда выбрасывают газы и частицы, которые изменяют концентрацию атмосферных парниковых газов, инициируют образование конденсационных следов и могут способствовать развитию перистой облачности, что в целом оказывает влияние на изменение климата;
- согласно оценкам на долю воздушных судов приходится около 3,5% общего радиационного воздействия (мера изменения климата) в результате всех видов антропогенной деятельности и, по прогнозам, эта процентная доля, которая не учитывает возможных последствий изменений в перистых облаках, будет возрастать;
- хотя совершенствование технологии изготовления воздушных судов и двигателей и повышение эффективности системы воздушного движения принесут экологические выгоды, они не могут полностью компенсировать влияние увеличения объемов эмиссии в результате предполагаемого роста авиации,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК признается тот факт, что последствия одних видов авиационной эмиссии хорошо изучены, однако последствия других видов эмиссии изучены недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которые ограничивают возможность прогнозирования воздействия авиации на климат и озон,

принимая во внимание, что за время, прошедшее после публикации специального доклада МГЭИК проделана дополнительная работа по некоторым обозначенным в докладе аспектам научной неопределенности, таким как влияние инверсионных следов и аэрозолей на перистые облака и последствия для климата, вызываемые окислами углерода и метана,

принимая во внимание, что ИКАО обратилась к МГЭИК с просьбой о том, чтобы при подготовке своего 4-го оценочного доклада, планируемого к выпуску в 2007 году, она включила в него обновленные данные по основным выводам специального доклада,

принимая во внимание, что конечная цель Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) заключается в том, чтобы добиться стабилизации концентраций парниковых газов в атмосфере на таком уровне, который не допускал бы опасного антропогенного воздействия на климатическую систему,

принимая во внимание, что Вспомогательный орган для консультирования по научным и техническим аспектам РКИК ООН обратился в ИКАО за содействием по методологическим

вопросам, связанным со сбором и сообщением данных о выбросах парниковых газов на национальном уровне,

принимая во внимание, что в Киотском протоколе, принятом в декабре 1997 года на Конференции сторон РКИК ООН и пока не вступившем в силу, содержится обращение к развитым странам о том, чтобы они, действуя через ИКАО, стремились к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образующихся в результате сгорания "авиационного бункерного топлива" (статья 2.2),

принимая во внимание, что Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмиссии авиационного сектора по-разному, в том плане, что развитые страны должны стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образуемых в результате деятельности международной авиации, действуя через ИКАО (статья 2.2 Протокола), в то время как эмиссия внутренней авиации включена в национальные показатели для развитых стран, которые в целом предусматривают сокращение общего объема выбросов из всех источников на 5,2% в течение периода 2008–2012 гг. (по сравнению с уровнем 1990 года и применительно к объему выбросов шести конкретных видов парниковых газов), и что отмечены потенциальные преимущества согласованного подхода к решению проблем внутренней и международной эмиссии,

принимая во внимание, что Совет ИКАО изучает варианты политики по ограничению или уменьшению экологических последствий эмиссии двигателей воздушных судов гражданской авиации, в частности в соответствии с положениями добавлений H и I резолюции A33-7 Ассамблеи, и в настоящее время осуществляется деятельность в области технологии и стандартов, эксплуатационных приемов уменьшения потребления топлива и соответственно эмиссии и в области мер, связанных с рынком (см. добавление I), и что Конференции сторон РКИК ООН регулярно представляются доклады,

признавая возможность существенной экономии топлива и значительного сокращения эмиссии за счет совершенствования организации воздушного движения (ОрВД),

приветствуя предпринятые ИКАО шаги по пропаганде использования эксплуатационных мер, включая публикацию циркуляра "Эксплуатационные возможности снижения до минимума потребления топлива и уменьшения эмиссии" (Cirс 303), и проведение двух практикумов по данному вопросу,

1. *настоятельно призывает* государства:
 - a) содействовать проведению научных исследований, направленных на изучение областей неопределенности, указанных в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера";
 - b) обеспечивать, чтобы будущие международные оценки изменений климата, осуществляемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, включали обновленную информацию о влиянии воздушных судов на атмосферу;

2. *просит* Совет:

- a) продолжать тесное сотрудничество с МГЭИК и другими организациями, занимающимися определением вклада авиации в экологические проблемы, связанные с атмосферой, и с другими организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН);
- b) продолжать изучение вариантов политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН, уделяя при этом особое внимание использованию технических решений при одновременном продолжении рассмотрения мер, связанных с рынком, и учете потенциальных последствий как для развивающихся, так и для развитых стран;
- c) продолжать оказывать Вспомогательному органу для консультирования по научным и техническим аспектам РКИК ООН содействие по методологическим вопросам;
- d) продолжать разрабатывать необходимые средства оценки выгод, связанных с совершенствованием ОрВД, и поощрять использование эксплуатационных мер, указанных в инструктивном материале ИКАО (Circ 203), в качестве средства ограничения или уменьшения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам и международным организациям постоянно информировать ИКАО о развитии событий в данной области.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей

Ассамблея,

принимая во внимание, что добавление Н к настоящей резолюции определяет общий контекст, в рамках которого варианты политики, включая рыночные меры, рассматриваются в качестве средства ограничения или уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что меры, связанные с рынком, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективным, чем традиционные нормативные меры, образом,

принимая во внимание, что в последние годы у правительств растет понимание необходимости добиваться, чтобы каждый сектор экономики в полной мере брал на себя расходы, связанные с наносимым им ущербом окружающей среде, и что вопрос применения рыночных мер для защиты окружающей среды, включая взимание сборов или налогов с воздушного транспорта, систему обмена квотами на эмиссию или добровольные меры, поднимается, например, в контексте контроля эмиссии газов, вызывающих парниковый эффект,

принимая во внимание, что принцип 16 принятой в Рио-де-Жанейро Декларации по вопросам окружающей среды и развития (1992) гласит о том, что "национальные власти должны стремиться содействовать интернационализации экологических издержек и использованию экономических средств, принимая во внимание подход, согласно которому загрязнитель должен, в принципе, покрывать издержки, связанные с загрязнением, должным образом учитывая общественные интересы и не нарушая международную торговлю и инвестирование",

принимая во внимание, что, поскольку Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмиссии авиационного сектора по-разному, отмечаются потенциальные преимущества согласованного подхода к этим двум категориям эмиссии и признается тот факт, что некоторые Договаривающиеся государства или группы государств уже занимаются разработкой мер по сокращению выбросов во внутренних секторах экономики, включая авиационную эмиссию при внутренних перевозках,

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

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

[*отмечая*, что политика ИКАО в отношении освобождения авиационного топлива от налогообложения поставлено под сомнение в некоторых Договаривающихся государствах, которые облагают налогами другие виды транспорта и другие источники парниковых газов;]

принимая во внимание, что в статье 15 Конвенции о международной гражданской авиации содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для Договаривающихся государств директивные указания в области взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении*

аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, Дос 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом,

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,

отмечая, что Совет получил доклады Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), в котором содержится информация о возможных вариантах использования рыночных мер для ограничения или уменьшения объема эмиссии авиационных двигателей, которые на начальном этапе в основном предполагается применять к двуокиси углерода, и что деятельность в этой области планируется продолжить,

отмечая, что на ~~долгосрочную~~ ~~перспективу~~ для гражданской авиации требуются дополнительные исследования и рекомендации по использованию системы обмена квотами на эмиссию,

*отмечая, что в рамках САЕР подготовлены типовое соглашение и соответствующие рекомендации по исследованию **Договаривающихся** государствами и заинтересованными сторонами добровольных мер в краткосрочной перспективе,*

*признавая, что в ходе многочисленных исследований, предпринятых с целью подготовки дополнительных рекомендаций **Договаривающимся** государствам по вопросам, связанным с пошлинами на эмиссию, выявлено большое количество остающихся нерешенными вопросов, мнения по которым расходятся,*

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

1. *просит* Совет продолжить разработку рекомендаций для **Договаривающихся** государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН;

2. *настоятельно рекомендует* **Договаривающимся** государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран, оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы

эмиссии авиационных двигателей и принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами, а Договаривающимся государствам стремиться последовательным образом предпринимать действия в отношении авиационной эмиссии, образуемой в результате выполнения внутренних и международных полетов:

a) Добровольные меры

- 1) *поощряет* предприятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, в частности через посредство добровольных мер и информирование об этом ИКАО;
- 2) *порукает* Генеральному секретарю способствовать таким действиям путем предоставления разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение, и проводить работу по обеспечению того, что те, кто предпринимает своевременные меры, получают выгоды от таких действий и впоследствии не пострадают от них.

b) Пошлины, связанные с эмиссией

- 1) *признает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;
- 2) *настоятельно призывает* государства следовать изложенным в ней основным принципам;
- ~~3) *признает*, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время не является достаточным для введения и применения сборов за эмиссию парниковых газов;~~
- ~~4) *настоятельно призывает* государства воздерживаться от принятия односторонних действий по введению пошлин, связанных с эмиссией;~~
- ~~5) *просит* Совет провести дополнительные исследования и разработать дополнительный инструктивный материал по данному вопросу, уделяя при этом особое внимание выявленным в ходе предыдущих исследований нерешенным вопросам;~~
- 3) *признает*, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время является недостаточным для введения в международном масштабе сборов за эмиссию парниковых газов, хотя введение таких сборов по взаимному соглашению государств – членов региональной организации экономической интеграции по отношению к эксплуатантам этих государств не исключается, и *просит* Совет:

- a) провести дополнительные исследования и разработать дополнительный инструктивный материал по данному вопросу;
 - b) уделить особое внимание нерешенным вопросам, определенным в предыдущих исследованиях и Ассамблеях;
 - c) поставить целью завершить работу к следующей регулярной сессии Ассамблеи в 2007 году;
- 4) настоятельно призывает Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов [до] следующей очередной сессии Ассамблеи в 2007 году;
- 5) просит Совет изучить эффективность и осуществить разработку дополнительного инструктивного материала о сборах за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха, к следующей очередной сессии Ассамблеи в 2007 году и настоятельно призывает Договаривающиеся государства активно участвовать и делиться информацией в этой работе;
- б) настоятельно призывает Договаривающиеся государства обеспечить наивысший уровень практического соблюдения политики и инструктивного материала ИКАО в отношении сборов за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха;
- с) Обмен квотами на эмиссию
- 1) одобряет дальнейшую разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации;
 - 2) просит Совет сосредоточить внимание в ходе своей дальнейшей работы по данному вопросу на двух подходах. В рамках одного подхода ИКАО будет поддерживать разработку системы добровольного обмена квотами, которую могут предложить заинтересованные Договаривающиеся государства и международные организации. В рамках другого подхода ИКАО будет предоставлять Договаривающимся государствам в соответствующих случаях рекомендации по включению эмиссии воздушных судов международной авиации в системы Договаривающихся государств по обмену квотами на эмиссии в рамках процесса РКИК ООН. В рамках обоих подходов Совету следует обеспечить, чтобы рекомендации в отношении открытой системы обмена квотами на эмиссию ~~еодержали~~ рассматривали структурную и правовую основы для участия авиации в открытой системе обмена квотами на эмиссию, включая такие ключевые элементы, как отчетность, контроль и обеспечение соблюдения.

— КОНЕЦ —