



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

ОГРАНИЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА ВОКРУГ АЭРОПОРТОВ: УСЛОВИЯ ДЛЯ БУДУЩЕГО РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ

(Представлено 41 Договаривающимся государством² – членом Европейской конференции гражданской авиации)

АННОТАЦИЯ

Настоящий рабочий документ призван привлечь внимание к шумовой обстановке вокруг аэропортов, расположенных в густонаселенных районах. Обоснованные жалобы населения могут иметь серьезные последствия для авиатранспортной системы с точки зрения сдерживания развития некоторых аэропортов и, тем самым, ограничения пропускной способности системы в целом.

Действия Ассамблеи: Ассамблее предлагается предпринять действия, изложенные в п. 13.

ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Несмотря на достигнутый прогресс в области технологии (в результате которого обеспечено значительное снижение шума в источнике) и политики (поэтапное снятие с эксплуатации воздушных судов главы 2) уточненные в 2004 году результаты исследований, проведенных Комитетом Совета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации

¹ На английском и французском языках текст представлен ЕКГА.

² Австрия*, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия*, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая Югославская Республика Македония, Венгрия*, Германия*, Греция*, Дания*, Ирландия*, Исландия, Испания*, Италия*, Кипр*, Латвия*, Литва*, Люксембург*, Мальта*, Молдова, Монако, Нидерланды*, Норвегия, Польша*, Португалия*, Румыния, Сербия и Черногория, Словакия*, Словения*, Соединенное Королевство*, Турция, Украина, Финляндия*, Франция*, Хорватия, Чешская Республика*, Швейцария, Швеция*, Эстония*.

* (В приведенном выше списке государства – члены Европейского союза обозначены звездочкой.)

(САЕР)³, свидетельствуют о том, что количество людей, подвергаемых воздействию авиационного шума, будет вновь возрастать, если не будут предприняты соответствующие меры.

2. ИКАО разработала дополнительную концепцию, получившую название сбалансированного подхода. Для государств этот подход является средством к решению возникающих в отдельных аэропортах проблем авиационного шума *"экологически выгодным и экономически эффективным способом. Сбалансированный подход включает четыре основных элемента: снижение шума в источнике, планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы шума и эксплуатационные ограничения воздушных судов"*⁴

3. Шумовая обстановка вокруг аэропортов, расположенных в густонаселенных районах, приобретает все более и более острый характер не только в Европе, но и в других частях мира. Особую обеспокоенность у населения вызывают увеличение количества полетов и нарушения нормального сна ночью.

4. Согласно принятому в 2003 году постановлению Европейского суда по правам человека государства в рамках своей юрисдикции в юридическом порядке обязаны обеспечивать и поддерживать справедливый баланс прав и интересов авиационного сектора и прав и интересов тех, кто подвергается неблагоприятному воздействию шума в результате деятельности авиации. В постановлении признается, что при выполнении этой задачи могут обоснованно учитываться экономические интересы сектора, однако в нем также четко говорится о том, что государства не должны их рассматривать в качестве единственного или преобладающего соображения.

5. Важность решения проблемы шума вокруг аэропортов признается Комитетом САЕР, который на своем 6-м совещании, проходившем в феврале 2004 года, предложил для ИКАО три общих цели в области окружающей среды, одной из которых является *"ограничение или уменьшение количества людей, подвергающихся воздействию значительного авиационного шума"*.

6. Другие органы ООН также рассматривают проблему авиационного шума. Всемирная организация здравоохранения установила *"нормативные значения в 50–55 dBLAeq, определяющие степень раздражающего воздействия, представляющие собой дневные уровни шума, ниже которых обеспечивается защита большей части взрослого населения от, соответственно, умеренного или серьезного раздражающего воздействия"*.⁵

7. Учитывая развитие событий и обоснованные жалобы населения, проживающего вокруг аэропортов, можно сделать вывод о том, что в ближайшем будущем шумовая эмиссия воздушных судов будет иметь серьезные последствия для дальнейшего увеличения объема деятельности авиации. Эти факторы могут сдерживать развитие некоторых аэропортов или даже ограничить их использование, что приведет к ограничению пропускной способности системы в целом. К сожалению, отсутствует возможность принятия адекватных мер в ответ на жалобы населения, не возложив при этом определенное бремя на авиационный сектор.

³ САЕР/6-WP/57, добавление 3I.

⁴ САЕР/6-WP/16 "Руководство по сбалансированному подходу к управлению авиационного шума".

⁵ ВОЗ "Guidelines for community noise", 1999.

ТРЕБОВАНИЯ К ПОЛИТИКЕ НА БУДУЩЕЕ

8. Традиционно Комитет САЕР предлагает различные меры по снижению остроты проблемы авиационного шума на различных уровнях, в частности технологическом (стандарты на сертификацию) и эксплуатационном (правила, ограничения).

9. На последнем совещании Комитет САЕР одобрил вновь разработанное "Руководство по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом", призванное решать конкретные проблемы шума вокруг аэропортов посредством учета в равной степени четырех различных типов мер, описание которых приводится в п. 2.

10. Развитие авиатранспортной отрасли опережает выгоды, обеспечиваемые совершенствованием авиационной техники и эксплуатационной практикой. Поэтому необходимо использовать все четыре элемента сбалансированного подхода и разработать соответствующие меры. Лишь совместная реализация мер позволит достичь предложенные Советом для ИКАО "цели в области шума".

11. Необходимо, чтобы ИКАО осуществляла контроль за прогрессом, обеспечиваемым реализацией всех элементов сбалансированного подхода, и анализировала достигнутые результаты в области планирования землепользования, снижения шума в источнике, применения существующих ограничений и эксплуатационных процедур. Эти элементы включены в программу работы САЕР/7.

12. В отношении уменьшения шума в источнике традиционно задача ИКАО заключается в регулярном обновлении стандартов по шуму таким образом, чтобы при этом учитывалось применение самых последних технологий.

ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

13. Ассамблее предлагается рассмотреть приведенную информацию и выводы, касающиеся политики, с целью:

- a) принять предложенные Советом цели в области окружающей среды, одобрить проведенную Советом работу по подготовке инструктивного материала, касающегося сбалансированного подхода, и поручить Совету поощрять использование этого инструктивного материала;
- b) настоятельно рекомендовать государствам учитывать все четыре элемента сбалансированного подхода для решения проблем шума вокруг аэропортов в соответствии с инструктивным материалом по сбалансированному подходу;
- c) поручить Совету разработать через посредство Комитета САЕР дополнительные меры по снижению авиационного шума в источнике;
- d) поручить Совету отслеживать прогресс в области ограничения или уменьшения количества людей, подвергаемых воздействию шума вокруг аэропортов, и, основываясь на результатах этого процесса, рассмотреть на совещании САЕР/7 вопрос о целесообразности разработки новых стандартов по шуму.