

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды****МНЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН О МЕСТНОМ ВОЗДЕЙСТВИИ АВИАЦИИ
НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ**

(Представлено Литвой от имени Европейского союза и его государств-членов¹, а также других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Европа приветствует как успехи ИКАО в решении проблемы местного воздействия авиации на окружающую среду, принятие на совещании САЕР/9 решения в отношении нового Стандарта по шуму в главе 14, так и значительный успех САЕР в работе над Стандартом на нелетучие твердые частицы (нЛТЧ). Такие успехи особенно важны ввиду растущих ограничений, сдерживающих развитие воздушного транспорта и вводимых в свете воздействия авиации на окружающую среду в окрестностях аэропортов. Это воздействие становится причиной возрастающей обеспокоенности во многих европейских аэропортах и их окрестностях. Европа является сторонницей эффективной реализации сбалансированного подхода, и Европейская комиссия внесла законодательное предложение, с тем чтобы активизировать его осуществление в Европейском Союзе. Изготовителям двигателей для воздушных судов рекомендуется активно участвовать в работе по отбору проб и выполнению замеров эмиссии нЛТЧ разных типов авиационных двигателей, с тем чтобы способствовать принятию высококачественного Стандарта на нЛТЧ на совещании САЕР/10.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть рекомендацию, приведенную ниже в п. а) и принять для включения в резолюцию текст, предложенный ниже в пп. b) и с):

а) принять к сведению, что развитие международной авиации все чаще сталкивается с трудностями по причине сильной политической оппозиции на местном уровне против усиливающегося воздействия авиации на окружающую среду в перегруженных аэропортах, расположенных в густонаселенных районах;

б) выразить удовлетворение в связи с результатами, достигнутыми на совещании САЕР/9, включая, в частности, договоренность начать применять новый Стандарт главы 14 по шуму с 2017 года, а с 2020 года в отношении воздушных судов весом до 55 т, в соответствии с первым компонентом сбалансированного подхода (снижение шума в источнике); и

с) рекомендовать изготовителям авиационных двигателей сотрудничать в случае необходимости, оказывая поддержку в проведении мероприятий по отбору проб и выполнению замеров, необходимых для принятия высококачественного Стандарта на нЛТЧ на САЕР/10.

<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
----------------------------	---

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

<i>Финансовые последствия</i>	Большая часть указанных мероприятий ИКАО будет финансироваться из регулярного бюджета организации
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А37-18 Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и местное качество воздуха"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Локальные экологические последствия продолжают значительно ограничивать возможности дальнейшего развития воздушного транспорта. Активная политическая оппозиция расширению аэропортов со стороны живущего поблизости от них населения особенно сильна в Европе, однако, все чаще становится проблемой и в других частях мира, где быстро развивается воздушный транспорт, что необходимо для их экономического прогресса. Влияние раздражающего воздействия шума и местной авиационной эмиссии на здоровье становится причиной возрастающей обеспокоенности местного населения и местных полномочных органов, и научные исследования в этих областях продвигаются вперед.

1.2 Кроме того, прогнозируемый значительный рост объема воздушного движения с настоящего времени по 2036 год значительно усугубит локальные экологические последствия, если для их смягчения не будут приняты активные меры. Согласно последним оценкам действующего при Совете ИКАО Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), общая глобальная численность населения, подвергающегося воздействию авиационного шума, превышающего уровень 55 DNL, по прогнозам, значительно вырастет: с 21,2 млн в 2006 году до показателей в диапазоне от 26,6 до 34,1 млн в 2036 году. В том, что касается местной эмиссии, оценка ИКАО также содержит прогноз о том, что исходный показатель глобального объема авиационной эмиссии NO_x на высотах ниже 3000 фут, должен вырасти с 0,25 млн т в 2006 году до 0,52 – 0,72 млн т в 2036 году. Рост объема эмиссии твердых частиц (ТЧ) на высотах ниже 3000 фут повторяет тенденцию NO_x, т. е. она должна увеличиться более чем в два раза по сравнению с исходным показателем глобальной эмиссии ТЧ в 2006 году.

2. ШУМ В АЭРОПОРТАХ

2.1 Одна из основных экологических целей ИКАО заключается в ограничении или сокращении количества людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума. Несмотря на то, что достигнут огромный прогресс в снижении шумового воздействия, в частности в области максимального уровня шума вокруг аэропортов, эта ситуация по-прежнему представляет значительную проблему для многих аэропортов и полномочных органов. Шумовое воздействие вокруг аэропортов является основной причиной жалоб населения, проживающего в окрестностях аэропортов, что в последние годы сдерживало рост объема воздушных перевозок во многих аэропортах. Это особенно характерно для Европы, где существует высокая плотность населения вокруг действующих аэропортов и мало возможностей для строительства новых аэропортов. Администрация аэропортов сталкивается с тем, что местные жители относятся с меньшей терпимостью к усиливающемуся раздражающему воздействию шума и лучше осведомлены о соответствующих последствиях для их здоровья.

2.2 Раздражающее воздействие шума в аэропортах порождает оживленные дискуссии о последствиях авиационного шума для здоровья, особенно полетов в ночное время.

Сопrotивление со стороны местного населения выливается в требования о введении ограничений на полеты воздушных судов и на расширение аэропортов. После всестороннего рассмотрения конкретной ситуации в каждом аэропорту и в соответствии со сбалансированным подходом во многих загруженных европейских аэропортах приходится вводить ограничения на полеты воздушных судов. При строительстве новых взлетно-посадочных полос введение таких ограничений может стать единственной возможностью учесть в равной мере интересы жителей, живущих в окрестностях аэропортов, и интересы пассажиров, авиакомпаний и самих аэропортов.

3.3 CAEP/9

3.3.1 Европа высоко оценивает проделанную CAEP высококачественную работу в области оценки, результатом которой стало вызвавшее глубокое удовлетворение решение совещания CAEP/9 о применении нового Стандарта главы 14 по шуму с 2017 года, и с 2020 года в отношении воздушных судов весом до 55 т. Все государства вскоре смогут представить фактические данные местному населению о значительных достижениях в работе ИКАО/CAEP, включая очевидный прогресс, достигнутый в рамках первого компонента сбалансированного подхода к решению проблемы авиационного шума в аэропортах – снижения шума в источнике.

3.3.2 В настоящее время с государствами проводятся консультации в отношении нового Стандарта по шуму. Европа полностью поддерживает принятие новой главы 14, а также поддерживает рекомендацию CAEP/9 относительно того, что новая глава 14 не должна использоваться для введения эксплуатационных ограничений в аэропортах.

3.4 Сбалансированный подход

3.4.1 Европа считает важным, чтобы государства придерживались сбалансированного подхода к решению проблемы авиационного шума в аэропортах и применяли его транспарентным и последовательным образом. Особенно важно, чтобы все меры изучались и анализировались на предмет их относительной экономической эффективности прежде, чем рассматривать вопрос о введении эксплуатационных ограничений.

3.4.2 Европейский союз намеревается повысить эффективность применяемого сбалансированного подхода посредством пересмотра действующего регламента ЕС. Это позволит сделать формальные шаги в данном процессе и не будет препятствовать обеспечению надлежащего уровня защиты от авиационного шума и не предопределяет содержание мер, направленных на снижение уровней шума и относящихся к сфере компетенции государств-членов ЕС.

3. КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА

3.1 Европа приветствовала принятие ИКАО на совещании CAEP/8 нового стандарта на NOx и продолжала активно участвовать в проводимой CAEP работе по подготовке стандарта на нелетучие твердые частицы (нлТЧ) в рамках цикла CAEP/9, а теперь и цикла CAEP/10.

3.2 Европа также приветствует прогресс по нлТЧ, достигнутый в рамках цикла CAEP/9, означающий, что теперь существует большая вероятность того, что станет возможным определить сертификационные требования к нлТЧ и соответствующий Стандарт ко времени CAEP/10.

3.3 Однако этот дальнейший прогресс в большой степени зависит от работы, которую будут проводить изготовители авиационных двигателей. Это предполагает установку систем по отбору проб и выполнению замеров, их валидацию на заводе изготовителя и выполнение замеров в рамках программ испытаний как новых двигателей, так и двигателей в производстве. Это позволит укрепить доверие к спецификациям системы отбора проб, а также создать банк данных, который позволит проводить технологический обзор эмиссий нЛГЧ авиационных двигателей. Будущие европейские программы испытаний будут способствовать дальнейшей реализации этих мер.

4. **ВЫВОДЫ**

4.1 Европа поддерживает проводимую ИКАО работу по решению проблемы местного воздействия авиации на окружающую среду. Вклад ИКАО, вносимый, в частности, посредством механизма САЕР в совершенствование научных знаний и в принятие международных стандартов, имеет огромное значение в свете повышения осведомленности местного населения и местных полномочных органов о влиянии на здоровье раздражающего воздействия шума и местной авиационной эмиссии в аэропортах и вокруг них и трудностей, которые возникают в связи с этим в авиатранспортном секторе и в решении вопросов его дальнейшего развития.

— КОНЕЦ —