



АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ,
СВЯЗАННЫХ С ШУМОМ

(Представлено Международной ассоциацией воздушного транспорта)

REVISION NO. 1

КРАТКАЯ СПРАВКА

Стандарты по шуму в Приложении 16 не предназначены для введения эксплуатационных ограничений на воздушные суда. Напротив, стандарты сертификации ИКАО должны создавать для эксплуатантов необходимую регуляторную стабильность. Учитывая международный характер воздушного транспорта и долгий срок службы воздушных судов, эксплуатанты должны иметь гарантии того, что воздушное судно, сертифицированное в соответствии со всеми применимыми международными стандартами, можно использовать в любой точке мира на протяжении всего срока его эксплуатации без излишних ограничений, которые препятствуют международному воздушному транспорту. Поэтому ИАТА поддерживает рекомендацию, сделанную Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), о том, что государства должны воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений на воздушные суда, которые соответствуют Стандарту сертификации по шуму, изложенному в главе 4 и/или 14 тома I Приложения 16. ИАТА также решительно выступает против любых мер, которые могут привести к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, которые соответствуют Стандартам сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) рассмотреть изменения в резолюции А37-18, предлагаемые в пункте 3

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С - <i>Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	<i>Проект доклада Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) - часть 4, Девятое заседание, Монреаль, 4-15 февраля 2013 года, САЕР/9-DP/6</i>

¹ Тексты на арабском, испанском, китайском, русском и французском языках представлены ИАТА.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО (SARPs) и периодическое повышение их уровней строгости, являются важным средством обеспечения технологических усовершенствований и уменьшения шума в источнике. С момента принятия первого SARPs по авиационному шуму в 1971 году, были достигнуты значительные улучшения шумовых характеристик воздушных судов. По данным ИКАО современные воздушные суда до 75% тише, чем 50 лет назад.

1.2 На своем девятом совещании Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) рекомендовал Совету ИКАО принять новый стандарт сертификации по авиационному шуму, который называется «Глава 14». И хотя в ходе анализа экономической эффективности, проведенного CAEP, был сделан вывод, что наиболее эффективным был бы новый стандарт с ограничением шума на 5 EPNdB (эффективный уровень воспринимаемого шума в децибелах) относительно уровней сертификации шума в Главе 4, CAEP предпочел рекомендовать ограничение шума на 7 EPNdB. Несмотря на то, что ИАТА изначально поддерживала снижение шума на 5 EPNdB, она поддержала такой результат работы CAEP, поскольку это решительный шаг вперед в решении проблемы шума в источнике.

1.3 Учитывая международный характер воздушного транспорта и долгий срок службы воздушных судов, эксплуатанты должны иметь гарантии того, что воздушное судно, сертифицированное в соответствии со всеми применимыми международными стандартами, можно использовать в любой точке мира на протяжении всего срока его эксплуатации без излишних ограничений, которые препятствуют международному воздушному транспорту. Таким образом, стандарты по шуму тома I Приложения 16 не предназначены для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов. CAEP признал это, сопроводив свою рекомендацию в поддержку стандарта главы 14 следующей рекомендацией:

Рекомендация 3/9 - Воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений.

Настоятельно призывать Государства не вводить эксплуатационные ограничения на воздушные суда, которые соответствуют стандарту сертификации по шуму, указанному в главе 4 и/или 14 тома I Приложения 16².

1.4 Сбалансированный подход ИКАО обеспечивает прозрачный процесс управления продемонстрированными проблемами с шумом в каждом отдельном взятом аэропорте. В нем признается и используется такой принцип, что решения должны быть адаптированы под специфические характеристики конкретного аэропорта. Он заключается в освоении четырех основных элементов (сокращение шума в источнике, планирование и управление землепользования, эксплуатационные процедуры снижения шума и эксплуатационные ограничения) для наиболее экономичного решения проблемы шума. Такая политика продолжает предлагать дополнительные возможности в управлении авиационным шумом на местном уровне в рамках, согласованных на международном уровне.

² CAEP/9-DP/6, пункт 3.9.32.1

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Современная политика ИКАО в отношении эксплуатационных ограничений устанавливает важный баланс между предоставлением государству возможности принять все надлежащие меры для решения проблемы шума в соответствии со сбалансированным подходом и сохранением регуляторной стабильности и предсказуемости, которые необходимы эксплуатантам воздушных судов.

2.2 Добавление Е резолюции А37-18 настоятельно призывает государства «не вводить каких-либо эксплуатационных ограничений в каком-либо аэропорте, пока не будет проведена полная оценка возможных мер решения проблемы шума в данном аэропорте в соответствии со сбалансированным подходом». Кроме того, Добавление Е резолюции А37-18 отражает договоренность между государствами-членами ИКАО во время утверждения стандарта сертификации по шуму главы 4 о том, что на воздушные суда, соответствующие этому стандарту, не должны распространяться эксплуатационные ограничения.

2.3 Добавление D резолюции А37-18 предусматривает для государств возможность постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствующих стандартам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но превышающих уровни шума главы 3 тома I Приложения 16. Однако Добавление D резолюции А37-18 также настоятельно призывает государства не вводить меры для постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствующих стандартам сертификации по шуму в главах 3 и 4 тома I Приложения 16.

2.4 ИАТА предлагает 38-й сессии Ассамблеи ИКАО снова подтвердить политику, изложенную в Добавлениях D и E резолюции А37-18, и следовать рекомендации САЕР в том, чтобы «настоятельно призвать государства не вводить каких-либо эксплуатационных ограничений в отношении воздушных судов, отвечающих требованиям по шуму главы 4 и/или 14 тома I Приложения 16».

2.5 ИАТА решительно выступает против любых мер, которые могут привести к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствующих стандарту сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16. Действительно, следует отдавать предпочтение сбалансированному подходу, а не банальному снятию с эксплуатации воздушных судов определенных шумовых категорий во всех аэропортах одного или нескольких государств. В соответствии с действующей политикой ИКАО, у государств уже есть возможность вводить ограничения на эксплуатацию определенных воздушных судов, исходя из их категорий по шуму, в конкретных аэропортах при условии, что такое решение принято в соответствии со сбалансированным подходом. Такая возможность больше вписывается в сбалансированный подход, который требует, чтобы меры по ограничению шума вводились только в тех аэропортах, где проблема шума была продемонстрирована, а любая мера была адаптирована под проблему шума именно в этом аэропорту.

2.6 Во многих аэропортах по-прежнему недостаточно используется потенциал для улучшения ситуации с шумом за счет лучшего планирования и управления землепользованием. В частности, городские застройки вокруг аэропортов подрывают прогресс, достигнутый благодаря снижению шума в источнике.

2.7 Кроме того, та работа, которая привела к рекомендации Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) о введении нового стандарта сертификации по

шуму в главе 14 тома I Приложения 16, проводилась исходя из договоренности членов Комитета о том, что постепенное снятие воздушных судов с эксплуатации рассматриваться не будет.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 ИАТА предлагает Ассамблее рассмотреть следующие поправки к Добавлению D резолюции A-37/18:

...

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, и результатом проведенной им работы стала рекомендация о введении нового стандарта сертификации по шуму в томе I Приложения 16 с таким пониманием, что новое снятие с эксплуатации не следует рассматривать;

...

Ассамблея:

...

4. *Настоятельно призывает* государства не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие Стандартам по шуму глав 3 ~~и~~ 4 или любой другой позднее принятой главы тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

...

3.2 ИАТА предлагает Ассамблее рассмотреть следующие поправки к резолюции A-37/18, Добавление E:

...

~~*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 ожидается дальнейшее ограничение шума в источнике в результате принятия новых Стандартов сертификации по шуму в томе I Приложения 16 и реализации на воздушных судах технических наработок в области уменьшения шума;

...

Принимая во внимание, что Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации рекомендовал настоятельно призвать государства не вводить ограничений на эксплуатацию воздушных судов, соответствующих существующим Стандартам сертификации по шуму главы 4 тома I Приложения 16 или его предлагаемому новому стандарту.

...

Ассамблея:

...

4. *Далее настоятельно призывает* государства не ~~разрешать~~ вводить какие-либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации для

воздушных судов, соответствие Стандартам по шуму главы 4 или любой другой позднее принятой главы тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации.