



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

ЗАГРЯЗНЕНИЕ АТМОСФЕРЫ В АЭРОПОРТАХ: СЕРЬЕЗНАЯ УГРОЗА ЗДОРОВЬЮ РАБОТНИКОВ АЭРОПОРТОВ

(Представлена Международной федерацией транспортников (МФТ))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Этот информационный документ обращает внимание на новое исследование загрязнения атмосферы в аэропортах, на источники загрязнения, воздействие ультра мелких частиц на персонал и на действия по ограничению загрязнений.

Он также освещает успех направленного на решение проблемы сотрудничества копенгагенского аэропорта, работающих в аэропорту компаний и профсоюзов, представляющих интересы работников аэропорта.

Каждый аэропорт может помочь делу действиями на местах, но для решения проблемы непременно требуется вмешательство ИКАО.

Документ с удовлетворением отмечает прогресс, но при этом подчеркивает безотлагательность проблемы.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью Е "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Привлечь внимание мирового сообщества гражданской авиации к этой жизненно важной, но давно забытой проблеме, чтобы найти для нее эффективные решения
<i>Справочный материал</i>	

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международная федерация транспортников (МФТ) – это международная федерация профсоюзов работников транспорта. В нее входят 674 независимых профсоюзов, представляющие 4,8 миллиона транспортников в 147 странах. МФТ является одной из Глобальных федераций профсоюзов, которые входят в состав Международной конфедерации профсоюзов (МКП). МФТ представляет интересы более 650 тысяч работников гражданской авиации во всем мире и выступает от их имени на международном уровне.

1.2 Лица, работающие поблизости от выхлопов авиационных двигателей (главные двигатели и дополнительные двигательные установки) и (или) дизельных двигателей (автомобили, транспортно-погрузочное оборудование и т. д.) в аэропортах, подвергаются воздействию сложной смеси потенциально опасных для здоровья загрязнений атмосферы. Проведенное 8 лет назад первое исследование показало, что у этих работников возросли случаи изменений ДНК. В Дании национальное бюро профзаболеваний уже выявило несколько случаев заболеваний раком, вызванных по всей вероятности загрязнением воздуха в аэропортах. Это загрязнение является серьезной и недооцененной угрозой, связанной с работой. Основную озабоченность вызывают ультрамелкие частицы в выхлопных газах самолетов и дизельных двигателей. Известно, что ультрамелкие частицы дизельных выхлопов вызывают заболевания раком, заболевания сердца, тромбоз, внутримозговые кровоизлияния и заболевания дыхательных путей (бронхит, ХОЗЛ), повышая тем самым опасность серьезных связанных с работой заболеваний и преждевременной смерти. Благодаря целому ряду научных исследований, мы узнали больше о токсичности ультрамелких частиц.

2. ДИСКУССИЯ

2.1 Безопасность повседневной работы воздушного транспорта во всем мире зависит от их квалификации и обязательности. Разница между острым и хроническим воздействием загрязнения воздуха в городах хорошо известна и понятна. Например, в 2015 году ученые из Королевского колледжа Великобритании опубликовали исследование, предполагающее, что загрязнение воздуха сокращает жизнь жителей Лондона на срок от 9 до 16 месяцев.

2.2 Наибольшую обеспокоенность вызывают четыре загрязняющих вещества, а именно двуокись азота (NO₂, газ, выпускаемый выхлопными трубами автомобилей, особенно дизельных), озон (трехатомная форма кислорода, вызывающая раздражение легких), диоксид серы (SO₂) и частицы сажи размером менее 2,5 мкм (ультрамелкие частицы). Эти загрязняющие вещества могут вызвать различные медицинские проблемы, в том числе астму, болезни сердца, образование тромбов, рак легких и некоторые другие виды рака и задержка развития легких у детей.

2.3 Уровни NO₂ во многих крупных городах обычно выше, чем указывается в руководящих принципах Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в отношении показателей, представляющих собой долгосрочную опасность (ежегодные средние предельные показатели). Аналогичная ситуация с ультрамелкими частицами.

2.4 Концентрация загрязнителей воздуха измеряется на участках мониторинга для характеристики воздействия на население. Однако уровень загрязнения воздуха может быть выше в непосредственной близости от конкретных источников загрязнения атмосферы, таких как дороги, электростанции и крупные стационарные источники, а также аэропорты. Поэтому защита населения, проживающего и работающего в таких ситуациях, требует специальных мер по доведению уровней загрязнения ниже нормативных величин.

2.5 В другом недавнем докладе Транспорт 2000 под названием «Правда о самолетах» отмечается, что люди и окружающая среда сталкиваются с серьезными угрозами со стороны быстро растущей авиационной отрасли, в том числе большего шума и загрязнения воздуха. Исследования в Соединенных Штатах связали генерируемые аэропортом SeaTac в Чикаго ультрамелкие частицы и загрязнение воздуха в целом с повышенным уровнем заболеваемости раком в окрестных районах.

2.6 Ситуация для работников аэропортов еще более мрачная. В 2010 году было проведено исследование в аэропорту Копенгагена с целью проверки уровня ультрамелких частиц и воздействия на сотрудников, работающих вблизи воздушных судов. Результаты оказались тревожными. Исследование показало, что уровни ультрамелких частиц на одной контрольной станции были почти в 4 раза выше, чем фоновые уровни за пределами аэропорта. В 2011 году Датский центр по вопросам окружающей среды и энергетики опубликовал отчет, подтверждающий, что уровни ультрамелких частиц были в 3 раза выше, чем на оживленной улице в час пик, и что значения в пиковое время могут увеличиваться в 5-6 раз.

2.7 На данный момент в Дании Национальный совет по вопросам здравоохранения официально признал профессиональным заболеванием 10 случаев рака мочевого пузыря у работников аэропортов.

2.8 На 38-й трехгодичной Ассамблее ИКАО МФТ представила рабочий документ под названием «Разрушительные последствия воздействия мелких частиц». Документ получил широкую поддержку делегатов и был направлен в Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации:

2.8.1 В документе WP/327 Международная федерация транспортников (МФТ) описала потенциальные проблемы со здоровьем, касающиеся воздействия на работников аэропортов ультрамелких выхлопных частиц от авиационных и дизельных двигателей в аэропортах, и предложила Ассамблее призвать ИКАО соответствующим образом распространить свою политику и практику в отношении охраны окружающей среды на охрану здоровья и безопасности работников. МФТ отметила, что была создана рабочая группа, состоящая из руководителей из аэропорта Копенгагена, компаний, работающих в аэропорту, и профсоюзов, представляющих интересы работников в аэропорту, и это может стать отправной точкой для дискуссий.

2.8.2 Председатель заявил, что ИКАО продолжала работать с целым рядом международных организаций, в том числе со Всемирной организацией здравоохранения, над проблемой воздействия авиации на окружающую среду вблизи аэропортов. Было пояснено, что в настоящее время Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации осуществляет программу работ по разработке Стандарта сертификации нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) для авиационных двигателей, и что продолжаются исследования в целях улучшения понимания формирования нелетучих твердых частиц, и что информация, предоставленная МФТ, будет доведена до сведения Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации для использования в своей работе.

2.9 В рабочем документе Ассамблее предложено призвать ИКАО распространить свою политику и практику в отношении охраны окружающей среды на охрану здоровья и безопасности работников.

3. **ДЕЙСТВИЯ**

- a) Принимая во внимание многочисленные недавние научные исследования, раскрывающие актуальность проблемы и прогресс, достигнутый всеми заинтересованными сторонами в международном аэропорту Копенгагена, МТФ хотела бы еще раз подчеркнуть важность и актуальность включения вопроса о загрязнении воздуха дизельными двигателями в свой «Сводный отчет о продолжении политики и практики ИКАО, связанной с охраной окружающей среды – Общие положения, шум и локальное качество воздуха».
- b) МТФ также предлагает свой опыт и знания Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации или любому из его членов, чтобы следить за прогрессом, достигнутым до сих пор.

— КОНЕЦ —