



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

Пункт 21 повестки дня. Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

**РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ АВИАЦИОННОМ ШУМЕ
И ВЛИЯНИИ НА КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

КРАТКАЯ СПРАВКА

ИКАО и ее государства-члены приняли на себя обязательство не только ограничить или уменьшить количество людей, подвергаемых воздействию значительных уровней авиационного шума, но и уменьшить воздействие авиационной эмиссии на качество местного воздуха. ИКАО и ее государства-члены предпринимают серьезные меры по уменьшению воздействия шума и влияния на качество местного воздуха за счет принятия политики, стандартов и инструктивного материала. Соединенным Штатам Америки хотелось бы отметить достигнутый прогресс в каждой из этих областей и настоятельно рекомендовать государствам-членам воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений, основанных на экологических стандартах.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно рекомендовать государствам воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений, основанных на экологических стандартах сертификации по эмиссии;
- b) настоятельно рекомендовать государствам использовать сбалансированный подход к управлению авиационным шумом и избегать введения эксплуатационных ограничений до тех пор, пока в полной мере не будут исчерпаны все возможные решения;
- c) подтвердить приверженность сбалансированному подходу, включая положения документа "Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом" (Дос 9829), и признать, что эксплуатационные ограничения не следует использовать в качестве первого средства и что вводиться они могут лишь после рассмотрения каждого из остальных элементов;
- d) одобрить рекомендацию Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) Совету ИКАО о замене предельных значений стандарта сертификации по числу дымности стандартом на эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) двигателей и признать его в качестве следующего шага на пути сокращения авиационной эмиссии в источнике;
- e) признать достигнутый прогресс и отметить осуществляемую в настоящее время деятельность по решению проблемы воздействия эмиссии на качество местного воздуха, а также поддержать дальнейшую работу по определению уровня ужесточения стандарта на эмиссию нЛТЧ двигателей, который заменит стандарт на число дымности.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительные ресурсы не требуются
<i>Справочный материал</i>	Дос 9829 ИКАО "Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИКАО и ее государства-члены приняли на себя обязательство не только ограничить или уменьшить количество людей, подвергаемых воздействию значительных уровней авиационного шума, но и уменьшить воздействие авиационной эмиссии на качество местного воздуха. ИКАО и ее государства-члены предпринимают серьезные меры по уменьшению воздействия шума и влияния на качество местного воздуха за счет принятия политики, стандартов и инструктивного материала. Соединенным Штатам Америки хотелось бы отметить достигнутой прогресс в каждой из этих областей и настоятельно рекомендовать государствам-членам воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений, основанных на экологических стандартах.

2. УМЕНЬШЕНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ ШУМА

2.1 В феврале 2013 года Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) рекомендовал принять стандарт на авиационный шум "Главы 14". В настоящее время Соединенные Штаты Америки осуществляют разработку правил для принятия стандарта ИКАО на авиационный шум "Главы 14" в качестве стандарта "этапа 5" законодательства США. Мы настоятельно призываем государства не вводить эксплуатационных ограничений для воздушных судов, отвечающих требованиям стандартов главы 4 и/или 14 тома I Приложения 16 на сертификацию по шуму.

2.2 В 2001 году ИКАО приняла сбалансированный подход к управлению авиационным шумом. С тех пор сбалансированный подход последовательно рассматривается государствами – членами ИКАО в качестве приемлемой политики в области снижения авиационного шума, что отражено в резолюции A38-17, принятой в 2013 году. Сбалансированный подход предусматривает использование четырех основных элементов: 1) снижение шума в источнике; 2) планирование и организацию землепользования; 3) эксплуатационные приемы снижения шума и 4) эксплуатационные ограничения в целях решения проблемы шума наиболее эффективным с точки зрения затрат способом.

2.3 Сбалансированный подход предусматривает решение проблемы шума с учетом конкретных характеристик каждого аэропорта и рассмотрение, в этой связи, каждого элемента. Однако следует отметить, что в соответствии с решением, согласованным на 33-й сессии Ассамблеи в 2001 году, которое впоследствии неоднократно подтверждалось, эксплуатационные ограничения не должны применяться в качестве первого средства и их введение может осуществляться лишь после рассмотрения преимуществ, обеспечиваемых другими элементами, и в соответствии с положениями добавления E резолюции A38-17 Ассамблеи.

2.4 В Соединенных Штатах Америки увеличилось количество жалоб со стороны общественных и политических кругов относительно воздействия авиационного шума в результате внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN), и внесения других процедурных изменений, обусловленных совершенствованием технических средств. Учитывая возрастающую обеспокоенность относительно проблемы шума, Соединенные Штаты Америки продолжают акцентировать свое внимание на реализации сбалансированного подхода к уменьшению шумового воздействия на наше население. Федеральное авиационное управление (ФАУ) использует рамки управления шумом, охватывающие все элементы сбалансированного подхода. В последнее время Соединенные Штаты Америки уделяют повышенное внимание деятельности в таких областях, как привлечение населения, эксплуатационные приемы снижения шума и научные исследования в области воздействия авиационного шума. Недавно ФАУ обновило издание своего руководства по привлечению населения. Кроме того, программа планирования обеспечения совместимости в

области шума ФАУ (14 CFR, часть 150) является программой регулирования, в соответствии с которой аэропорты разрабатывают планы по управлению авиационным шумом и решению его проблемы. Кроме того, для получения разрешения на введение какого-либо эксплуатационного ограничения аэропорты должны, в соответствии с частью 161 14 CFR, подать заявку в ФАУ и продемонстрировать ряд факторов, включая подтверждение наличия проблемы шума, решить которую надлежащим образом нельзя на основе других элементов сбалансированного подхода; кроме того, следует продемонстрировать, что данное ограничение является обоснованным и решить проблему посредством менее обременительных средств нельзя и что это ограничение не станет бременем для ведения торговли между штатами.

2.5 Соединенные Штаты Америки настоятельно рекомендуют другим государствам – членам ИКАО продолжать оказывать поддержку сбалансированному подходу и постоянно применять его для решения проблемы шума. В частности, акцентирование внимания исключительно на эксплуатационных ограничениях в качестве средства уменьшения шума положениям сбалансированного подхода не соответствует. Вместо этого государствам следует проанализировать все принципы, предусмотренные сбалансированным подходом, и вводить эксплуатационные ограничения лишь после рассмотрения выгод, обеспечиваемых другими элементами сбалансированного подхода, осуществляя эту деятельность в соответствии с положениями резолюции A38-17 Ассамблеи ИКАО.

3. УМЕНЬШЕНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ ЭМИССИИ НА КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА

3.1 Рассмотрение вопроса о потенциальном воздействии эмиссии авиационных двигателей на качество местного воздуха является важным элементом уменьшения влияния авиации на окружающую среду. Потенциальное воздействие на качество местного воздуха оказывают содержащиеся в эмиссии авиационных двигателей нелетучие твердые частицы (нЛТЧ). Эмиссия воздушных судов является всего лишь одним источником общего влияния на качество местного воздуха, поэтому важно достичь более полного научного понимания воздействия авиации и предпринять меры по дальнейшему уменьшению воздействия этих видов эмиссии.

3.2 В феврале 2016 года САЕР одобрил и рекомендовал ИКАО принять новый стандарт на нЛТЧ для авиационных двигателей, установленный на нормативном уровне, соответствующем стандарту на число дымности по параметрам видимости. Этот новый стандарт предусматривает сертификацию по эмиссии нЛТЧ всех новых двигателей и двигателей, изготовленных 1 января 2020 года или после этой даты. Принятие стандарта на нЛТЧ является первым элементом двухэтапного процесса определения стандартов, согласованного членами САЕР, в целях замены стандарта на число дымности и дальнейшего уменьшения воздействия авиации на качество местного воздуха. Для успешного понижения уровня воздействия на качество местного воздуха Соединенные Штаты Америки настоятельно рекомендуют государствам-членам обеспечить внедрение стандарта на эмиссию нЛТЧ двигателей первой степени жесткости к совещанию САЕР/11 в феврале 2019 года. Более того, Соединенные Штаты Америки поддерживают предложение о включении эмиссии нЛТЧ авиационных двигателей в процесс рассмотрения технологий и определения целей САЕР.

4. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно рекомендовать государствам воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений, основанных на экологических стандартах сертификации по эмиссии;

- b) настоятельно рекомендовать государствам использовать сбалансированный подход к управлению авиационным шумом и избегать введения эксплуатационных ограничений до тех пор пока не будут полностью исчерпаны все другие потенциальные решения;
- c) вновь подтвердить приверженность сбалансированному подходу, включая положения документа "Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом" (Doc 9829), и признать, что эксплуатационные ограничения не должны применяться в качестве первого средства, а использовать лишь после рассмотрения каждого другого элемента;
- d) одобрить рекомендацию Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации Совету ИКАО о замене предельных значений стандарта на сертификацию по числу дымности стандартом на эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) двигателей и признать его использование в качестве следующего шага на пути снижения авиационной эмиссии в источнике;
- e) признать достигнутый прогресс, отметить осуществляемую в настоящее время деятельность по решению проблемы воздействия эмиссии на качество местного воздуха и поддержать дальнейшие меры по определению более жесткого уровня для стандарта на эмиссию нЛТЧ двигателей, который заменит стандарт на число дымности.

— КОНЕЦ —