



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация

УПРАВЛЕНИЯ ШУМОМ В АЭРОПОРТАХ

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА)
в сотрудничестве с Организацией по аэронавигационному обслуживанию
гражданской авиации (CANSO))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлены мнения МСА и CANSO относительно управления шумом в аэропортах, в том числе соображения об актуальности неакустических факторов, для определения стратегий управления шумом и разработки соответствующих положений политики, касающихся уровней шума, а также раздражающего воздействия авиационного шума. В нем предлагается включить привлечение населения в сбалансированный подход ИКАО к управлению авиационным шумом в качестве сквозного элемента.

Действия: Ассамблее предлагается:

- принять к сведению мнения МСА и CANSO относительно управления шумом вокруг аэропортов;
- просить Совет продолжать изучение понимания неакустических факторов в качестве средства возможной поддержки в разработке политики, которая надлежащим образом будет решать проблему раздражающего воздействия шума на население;
- просить Совет включить привлечение населения в сбалансированный подход ИКАО к управлению авиационным шумом в качестве сквозного элемента.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Финансовые последствия отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none">• A40-WP/54 EX/21• A40-WP/57 EX/24• A40-WP/354 EX/148

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 За последние десятилетия авиационные технологии значительно сократили воздействие шума воздушных судов на индивидуальном уровне. Тем не менее, во многих областях этот прогресс, достигнутый в снижении уровня авиационного шума в источнике, был поставлен под сомнение всемирным увеличением объема перевозок и внедрением более крупных воздушных судов. Также стало сложнее определять новые способы значительного улучшения технических шумовых характеристик воздушных судов. Результатом стало кумулятивное повышение уровня шума в отдельных аэропортах.

1.2 Кроме того, несмотря на снижение уровня шума отдельных воздушных судов в сочетании с широким внедрением программ шумоизоляции и новых эксплуатационных процедур, все больше людей и сообществ негативно относятся к аэропортам и деятельности авиации. Это часто сопровождается более широким использованием социальных сетей, приводя к резкому росту количества жалоб на шум и общественной оппозиции авиационному шуму в некоторых аэропортах, что, в свою очередь, может негативно сказаться на способности авиации расти для удовлетворения растущего спроса.

1.3 Кроме того, недавние события, например, внедрение навигации, основанной на характеристиках (PBN), и возможное появление новых сверхзвуковых воздушных судов, могут усложнить вопрос управления авиационным шумом. Авиационная отрасль должна обеспечить эффективное управление шумом на основе эффективных решений для всех заинтересованных сторон.

1.4 Несмотря на важность абсолютных показателей шума, исследования показали, что акустические факторы составляют приблизительно 30% в оценке раздражающего воздействия авиационного шума на население. МСА и CANSO рекомендуют государствам и отрасли лучше понять остальные 70 %, чтобы соответствующим образом разрабатывать и планировать политику и меры.

1.5 Общественность всегда была в центре инициатив аэропортов по привлечению населения, в том числе к управлению шумом. ИКАО признала необходимость включения населения в процесс принятия решений по снижению шума своим Циркуляром 351 *"Привлечение населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации"*. Кроме того, в *"Инструктивном материале по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом"* (Doc 9829) ИКАО указывает на необходимость консультироваться с населением, качество жизни которого может быть затронуто. МСА и CANSO считают, что привлечение населения должно стать более кодифицированным сквозным элементом, поддерживающим внедрение сбалансированного подхода ИКАО.

2. НЕАКУСТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ

2.1 Раздражающее воздействие на население – это сложный вопрос, как и отношения между аэропортами и местным населением. В том, как воспринимают шум жители, есть уровень субъективности, который нельзя полностью объяснить исключительно акустическими факторами. Помимо шума и звуковых частот при полете, существует много "неакустических факторов", которые могут вызывать раздражение. Такие факторы могут включать в себя уровень общественного доверия к аэропорту или властям в целом, а также отношение населения к авиации. Исследования показывают, что воспринимаемый шум (акустические факторы) составляет приблизительно 30% в оценке раздражающего воздействия авиационного шума на население.

2.2 Требуется новая и более широкая перспектива, которая не скажется на необходимых усилиях по снижению уровня шума. Неакустические факторы имеют большое значение при определении уровня раздражения и теперь они должны использоваться при формировании стратегий управления шумом и разработке политики, которые необходимо выстраивать на основе правильного понимания того, какие факторы влияют на то, как реагирует на шум население и, что особенно важно, можно ли их изменить и если да, то каким образом.

2.3 Несмотря на вышесказанное, национальная государственная политика и стратегии управления авиационным шумом на сегодняшний день сосредоточены на мерах снижения уровня шума.

3. СБАЛАНСИРОВАННЫЙ ПОДХОД ИКАО

3.1 Сбалансированный подход ИКАО представляет собой политическое решение, выработанное на местном уровне, которое определяет меры по снижению шума в аэропортах и вокруг них. Он обеспечивает основу для анализа различных доступных мер, чтобы политические решения принимались наиболее эффективным способом. Четырьмя элементами сбалансированного подхода являются: снижение шума в источнике, эффективное планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения. Эксплуатационные ограничения должны применяться только как крайняя мера. Сбалансированный подход был оформлен в законодательстве отдельных юрисдикций, например, Регламентом (ЕС) № 598/2014 Европейского Союза.

3.2 МСА и CANSO считают, что сбалансированный подход ИКАО должен оставаться основой управления авиационным шумом во всем мире, поскольку он обеспечивает согласованную на глобальном уровне рамочную структуру, подходящую для авиации как международной отрасли, и одновременно признает наличие различных местных ситуаций в аэропортах, предусмотрев необходимую гибкость для их учета.

3.3 В *"Инструктивном материале по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом"* ИКАО указано, что необходимо предусматривать консультации с заинтересованными сторонами, в том числе с представителями общественности, чье качество жизни может быть затронуто. Кроме того, при создании договоренностей о консультациях рекомендуется тщательно продумать определение "заинтересованной стороны", поскольку опыт показывает, что люди, живущие за пределами опубликованных контуров шума, но под активно используемыми траекториями полета или рядом с ними, могут захотеть принять участие в процессах консультаций.

3.4 Данный вопрос стал еще более актуальным с введением PBN, когда с изменениями маршрутов частому воздействию авиационного шума стали подвергаться новые населенные пункты, расположенные дальше от аэропорта. Кроме того, с PBN связан вопрос концентрации шума на конкретных линиях пути воздушных судов. Другое воздействие на население связано с возможным повторным введением в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов, которые могут превышать существующие в настоящее время максимальные уровни шума и потенциально увеличить количество людей, подверженных воздействию авиационного шума.

3.5 Сложность вопроса раздражающего воздействия авиационного шума в сочетании с проблемами, связанными с новыми технологическими разработками, и потенциальным воздействием авиационного шума на более широкую группу заинтересованных сторон требует

более практического глобального решения. Во многих местах оно уже существует и аэропорты работают в сотрудничестве со своим населением, например, PBN может быть и частью проблемы шума, и частью ее решения. Подход PBN можно использовать для управления и, следовательно, для снижения концентрации шума, который он может вызывать. Такой опыт есть в некоторых аэропортах, где в консультациях с заинтересованными сторонами были установлены соответствующие участки и периоды ограничений полетов. Опыт показывает, что решения более эффективны, если они выработаны с учетом мнений населения.

3.6 Привлечение населения может наилучшим образом проинформировать всех, кто участвует в планировании маршрутов. Хорошо проведенные консультации с населением могут также быть экономически эффективными, потому что они позволяют избежать внедрения решений, не учитывающих обратную связь заинтересованных сторон, и снизить риск неудачи.

3.7 Принимая во внимание, что правильное привлечение местного населения признано передовой практикой во всем мире и в ИКАО, МСА и CANSO считают, что его следует признать сквозным элементом сбалансированного подхода ИКАО, призванного определять практические решения, учитывающие обратную связь населения, где это возможно, в поддержку четырех основных элементов.

4. РЕЗОЛЮЦИЯ ИКАО А39-1

4.1 МСА и CANSO приветствует предложение Совета ИКАО о включении упоминания привлечения населения и Циркуляра 351 "Привлечение населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации" в текст резолюции А39-1 Ассамблеи ИКАО, приведенном в рабочем документе А40-WP/57 МСА и CANSO также предлагают изменить формулировку резолюции, включив в нее привлечение населения как сквозной элемент сбалансированного подхода. Изменения **выделены жирным курсивом с подчеркиванием:**

*"принимая во внимание, что предложенный ИКАО сбалансированный подход к управлению шумом состоит в определении проблемы шума в аэропорту и последующем анализе различных имеющихся мер снижения шума, предусматривающих использование **при поддержке сквозного элемента – привлечения населения** четырех основных элементов, каковыми являются:*

- *снижение шума в источнике;*
- *планирование и организация землепользования;*
- *эксплуатационные приемы снижения шума;*
- *эксплуатационные ограничения, в целях решения проблемы шума наиболее эффективным с точки зрения затрат способом;*
- **привлечение населения является сквозным элементом, который должен поддерживать вышеупомянутые четыре основных элемента, в целях определения практических решений, по возможности учитывающих обратную связь населения."**