

КОЛЛОКВИУМ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКИМ АСПЕКТАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИИ

(Монреаль, 9–11 апреля 2001 года)

ИНФОРМАЦИОННО-СПРАВОЧНЫЙ ДОКУМЕНТ

АВИАЦИОННЫЙ ШУМ. СУЩЕСТВУЮЩАЯ ПОЛИТИКА ИКАО

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

В отношении авиационного шума ИКАО разработала политику, касающуюся сокращения уровня шума в источнике, эксплуатационных ограничений, эксплуатационных приемов снижения уровня шума, планирования землепользования и сборов, связанных с шумом. В настоящем информационно-справочном документе кратко излагается эта политика и указываются источники более подробной информации.

1. УМЕНЬШЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В ИСТОЧНИКЕ

1.1 За последние 30 лет при решении вопросов авиационного шума ИКАО предпринимала значительные усилия по сокращению шума в источнике. Современные самолеты и вертолеты оборудованы в соответствии со стандартами по шуму, принятыми Советом ИКАО. Они содержатся в Приложении 16 *"Охрана окружающей среды"*, том I *"Авиационный шум"* к Конвенции о международной гражданской авиации, а практические рекомендации сертифицирующим полномочным органам по выполнению технических процедур Приложения 16 содержатся в *"Техническом руководстве ИКАО по окружающей среде, регламентирующем использование методик при сертификации воздушных судов по шуму"* (Дос 9501).

1.2 Первое поколение реактивных самолетов не охватывалось Приложением 16, и по этой причине эти воздушные суда называли самолетами, не сертифицированными по шуму (NNC) (например, "Боинг-707" и "Дуглас" DC-8). Первоначальные стандарты для реактивных воздушных судов, сконструированных до 1977 года, были включены в главу 2 Приложения 16. Самолеты "Боинг-727" и "Дуглас" DC-9 являются примерами воздушных судов главы 2. В последующем потребовались более современные воздушные суда, отвечающие более жестким стандартам главы 3 данного Приложения. "Боинг-737-300/400", "Боинг-767" и "Эрбас" А-319 являются примерами типов воздушных судов "главы 3". Недавно совещание САЕР/5 рекомендовало новый стандарт по шуму, более жесткий, чем стандарт главы 3 (подробности по этому вопросу будут представлены на 3-м заседании Коллоквиума).

2. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

2.1 В связи с обеспокоенностью в отношении шума ряд государств, являющихся в большинстве своем развитыми странами, начал рассматривать вопрос о введении запрета на полеты в свои аэропорты для некоторых воздушных судов с высоким уровнем шума. В 1980-е годы основное внимание уделялось несертифицированным по шуму воздушным судам; в 1990-е годы акцент был перенесен на воздушные суда главы 2; в настоящее время основной упор делается на некоторые воздушные суда главы 3. Однако такого рода эксплуатационные ограничения могут привести к значительным экономическим последствиям для некоторых авиакомпаний как в государствах, которые принимают такие меры, так и в других государствах (прежде всего развивающихся странах), воздушные суда которых выполняют полеты в аэропорты, установившие такие ограничения. Если им не удастся перевести эти воздушные суда на другие маршруты, то они должны будут либо заменить их на более новые воздушные суда, либо установить на них менее шумные двигатели или шумопоглощающие устройства. В отношении несертифицированных по шуму воздушных судов и воздушных судов главы 2 Ассамблея ИКАО играла ведущую роль в разработке глобального подхода к решению поэтапного прекращения полетов этих воздушных судов в особо подверженные шуму аэропорты, который был принят всеми государствами.

2.2 В отношении воздушных судов главы 2 в 1990 году Ассамблея ИКАО приняла резолюцию¹ по глобальной политике в отношении эксплуатационных ограничений, в которой тщательно отражен баланс интересов развивающихся и развитых государств и учтена обеспокоенность авиационной отрасли, аэропортов и природоохранных организаций. В резолюции содержится призыв к государствам не вводить ограничения на полеты воздушных судов без предварительного изучения других возможностей. В ней также содержится основа для введения ограничений на полеты воздушных судов главы 2 теми государствами, которые пожелают это сделать. Государства могут поэтапно вводить ограничения на полеты воздушных судов главы 2 с 1 апреля 1995 года и полностью снять их с эксплуатации к 31 марта 2002 года. Однако до этой последней даты воздушным судам главы 2 гарантирован 25-летний период эксплуатации после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам. Таким образом, воздушные суда главы 2, которые эксплуатировались в течение менее 25 лет на 1 апреля 1995 года, не подпадали сразу же под это требование. Аналогичным образом, широкофюзеляжные воздушные суда главы 2 и воздушные суда, оснащенные менее шумными двигателями (с высокой степенью двухконтурности), не подпадали сразу же под это требование после 1 апреля 1995 года. Резолюция также включала положения, призывающие государства в случае введения любых новых стандартов, более жестких, чем требование главы 3, не вводить какие-либо эксплуатационные ограничения на воздушные суда, отвечающие требованиям главы 3.

2.3 В последнее время европейские государства уделяли особое внимание предотвращению увеличивающегося числа полетов в европейские аэропорты воздушных судов, которые были повторно сертифицированы по стандартам главы 3 после замены двигателей или установки шумопоглощающих устройств. В апреле 1999 года Совет ЕС принял правило² по данному вопросу, которое вступило в силу 4 мая 2000 года. В связи с этим правилом ИКАО получила жалобу Соединенных Штатов Америки,

¹ Принята в качестве резолюции А28-3 Ассамблеи. В последующем включена в резолюцию А32-8 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды" в качестве добавления D. На сессии Ассамблеи 1998 года 37 государств – членов ЕКГА в своем заявлении представили оговорки в отношении добавления D.

² Правило Совета (ЕС) № 925/1999 от 29 апреля 1999 года по регистрации и эксплуатации в Сообществе некоторых типов гражданских звуковых реактивных самолетов, которые были модифицированы или повторно сертифицированы как соответствующие стандартам тома I части II главы 3 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации, третье издание (июль 1993 года).

представленную в соответствии с положениями Чикагской конвенции о разрешении споров (статья 84), и в настоящее время применяются соответствующие процедуры для рассмотрения таких вопросов.

2.4 В свете этих событий Совет ИКАО в июне 1999 года принял полномочия САЕР по изучению возможных технических вариантов внедрения эксплуатационных ограничений на воздушные суда главы 3. Результаты этой работы будут представлены на 3-м заседании Коллоквиума. [Примечание в отношении терминологии: в соответствии с последней дискуссией в САЕР было признано, что термин "эксплуатационные ограничения" имеет более широкое значение по сравнению с тем, как он используется в добавлении D к резолюции A32-8, и включает любые меры, которые могут приводить к ограничению или контролю за доступом воздушного судна к аэропорту].

3. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ УМЕНЬШЕНИЯ УРОВНЯ ШУМА

3.1 Эксплуатационные приемы уменьшения уровня шума позволяют снизить шум воздушных судов при сравнительно низких затратах. Имеется целый ряд методов, включая использование преференциальных ВПП и маршрутов, а также эксплуатационные приемы снижения шума при взлете, заходе на посадку и посадке. Целесообразность любых таких мер зависит от физических характеристик аэропорта и зоны вокруг аэропорта, однако во всех случаях приоритетное внимание следует уделять вопросам безопасности полетов. Предлагаемые ИКАО эксплуатационные приемы снижения уровня шума изложены в части V тома I Приложения 16 и *Правилах аэронавигационного обслуживания "Производство полетов воздушных судов"* (PANS-OPS, Doc 8168), том I *"Правила производства полетов"*, часть V. Предложения относительно новых приемов снижения уровня шума при взлете будут представлены на 3-м заседании.

4. ПЛАНИРОВАНИЕ ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЯ

4.1 Планирование землепользования является эффективным методом обеспечения того, чтобы деятельность вблизи аэропортов была совместима с гражданской авиацией. Его основная цель состоит в том, чтобы свести к минимуму население, на которое воздействует авиационный шум, посредством внедрения зонирования землепользования вокруг аэропортов. Соответствующее планирование землепользования и контроль в этой области также жизненно важны для обеспечения того, чтобы преимущества, получаемые в результате уменьшения уровня шума воздушных судов последнего поколения, не снижались в связи с жилищным строительством вокруг аэропортов. Инструктивный материал ИКАО по планированию землепользования содержится в томе I, часть IV Приложения 16 и в *Руководстве по планированию аэропортов*, часть II *"Землепользование и контроль за окружающей средой"* (Doc 9184). В настоящее время публикуется пересмотренное издание этого руководства. Руководство содержит инструктивный материал по использованию различных методов для сведения к минимуму, контроля или предотвращения влияния авиационного шума вблизи аэропортов и дает описание практики планирования землепользования и контроля в ряде государств. Кроме того, в целях содействия достижению единообразного метода оценки шума вокруг аэропортов ИКАО рекомендует использовать методику, изложенную в издании *"Рекомендуемый метод расчета контуров шума вокруг аэропортов"* (циркуляр 205).

5. СБОРЫ, СВЯЗАННЫЕ С ШУМОМ

5.1 Политика ИКАО в отношении связанных с шумом сборов была разработана в 1981 году и изложена в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 9082/6). Совет признает, что хотя достигается сокращение

авиационного шума в источнике, многие аэропорты нуждаются в применении мер по снижению шума или превентивных мер. Совет считает, что расходы, связанные с принятием таких мер, могут, по усмотрению государств, быть отнесены к аэропортам и компенсироваться за счет пользователей. В случае взимания сборов, связанных с шумом, Совет рекомендует взимать их только в аэропортах, в которых существует проблема шума; их следует устанавливать в размерах, не превышающих затрат на снижение уровня шума или превентивные меры; и они не должны быть дискриминационными в отношении пользователей и не должны устанавливаться в таких размерах, которые являются чрезмерно высокими для эксплуатации некоторых воздушных судов.

5.2 Практические рекомендации по определению стоимостной основы сборов, связанных с шумом, и их взиманию содержатся в *Руководстве по экономике аэропортов* ИКАО (Дос 9562), а информация о сборах, связанных с шумом, которые применяются на практике, содержится в *Руководстве по сборам за пользование аэропортами и аэронавигационными средствами* (Дос 7100).

– КОНЕЦ –