

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 38-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ****Пункт 31 повестки дня. Безопасность полетов. Возникающие вопросы****ЗАМЕНА ГАЛОНОВ В СОЕДИНЕННЫХ ШТАТАХ АМЕРИКИ**

(Представлено Соединенными Штатами Америки)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

Галогенизированные углеводороды (галоны) являются основными огнегасящими средствами в гражданской авиации. Как указывалось в ходе обсуждений на двух последних Ассамблеях ИКАО и других международных форумах, авиационное сообщество полно решимости покончить с зависимостью от галонов и перейти к использованию альтернативных реагентов или противопожарных систем. Активная международная поддержка такого перехода исключительно важна с точки зрения демонстрации возможностей авиационного сообщества по преодолению зависимости от галонов. Преобразования подобного масштаба требуют учета огромного числа вопросов политического, экологического и экономического характера, проблем безопасности полетов, вызванных заменой, принятия глубоко проработанных, комплексных решений глобального характера с целью не допустить негативных последствий в других параллельных направлениях.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть информацию, содержащуюся в настоящем рабочем документе;
- b) продолжить в обязательном порядке совместную работу по замене галонов, управлению национальными запасами галонов, имеющимися для нужд гражданской авиации, при безусловном приоритете вопросов безопасности полетов во всей указанной деятельности;
- c) поддержать пересмотренную резолюцию Ассамблеи по замене галонов, представленную в рабочем документе A38-WP/36, и учитывать в будущей деятельности рекомендации НАРС США по замене галонов.

<i>Стратегические цели:</i>	Настоящий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия:</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал:</i>	Дос 9958, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 8 октября 2010 г.)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Галогенизированные углеводороды (галоны) являются основными огнегасящими средствами в гражданской авиации. Как указывалось в ходе обсуждений на двух последних Ассамблеях Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и других международных форумах, авиационное сообщество полно решимости покончить с зависимостью от галонов и перейти к использованию альтернативных реагентов или противопожарных систем. Активная международная поддержка такого перехода исключительно важна с точки зрения демонстрации возможностей авиационного сообщества по преодолению зависимости от галонов. Преобразования подобного масштаба требуют учета огромного числа вопросов политического, экологического и экономического характера, проблем безопасности полетов, вызванных заменой, принятия глубоко проработанных, комплексных решений глобального характера с целью не допустить негативных последствий в других параллельных направлениях.

1.2 Использование галонов является вопросом, затрагивающим сразу несколько аспектов: его критически важна для безопасности полетов функция противоречит требованиям экологических мандатов, предусматривающим постепенный отказ от его использования. Если рассматривать проблему галона исключительно с точки зрения безопасности полетов, то галоны, если с ними правильно обращаться, безопасны и эффективны, а по целому ряду показателей являются в настоящее время единственными реагентами, отвечающими минимальным стандартам эксплуатационных характеристик и требованиям к сертификации и установке емкостей, в которых они используются. Если к этому добавить, что запасов галонов хватит для длительного применения, а их хранение и утилизация хорошо отработаны, то нормативная основа для отказа от их дальнейшего использования по соображениям исключительно безопасности полетов будет признана недостаточной в целом ряде государств.

1.3 Однако если проблему рассматривать под экологическим углом, то выбросы галонов в атмосферу имеют настолько пагубные для экологии последствия благодаря потенциалу разрушения озонового слоя (ODP), что принятый на международном уровне Монреальский протокол требует принятия самых энергичных мер по постепенному отказу от его использования до полного прекращения. В результате принятия Монреальского протокола Соединенные Штаты Америки приступили с 1994 года к постепенному прекращению производства и потребления галонов, и в настоящее время глобальные производственные мощности по выпуску галонов демонтированы. Международным авиакомпаниям приходится пользоваться накопленными запасами этого вещества. В этой связи возникают вопросы о достаточности запасов галонов на долгосрочную перспективу, что с учетом опасных инцидентов с перекрестным загрязнением и случаев ошибочной маркировки реагентов, говорит о необходимости поощрения разработки и использования эффективных альтернативных веществ. Любой подход к регулированию замены галонов на национальном уровне должен таким образом включать предложения по мерам, направленным на примирение этих противоречивых факторов и выработку краткосрочных решений, удовлетворяющих как экологическим целям, так и задачам обеспечения безопасности полетов.

## 2. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

2.1 В настоящее время галоны применяются в четырех основных различных видах огнетушителей: баллоны в туалете (содержащие в среднем 5–7 фунтов галона 1301), ручные огнетушители (в среднем 12–15 фунтов галона 1211), гондолы двигателя/ВСУ (в среднем 55 фунтов галона 1301), в грузовых отсеках (в среднем 380 фунтов галона 1301).

2.2 Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО (SARPS), включенные в Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложение 8 "Летная годность воздушных судов", в которых запрещается использование веществ, перечисленных в Монреальском протоколе, оказалось далеко не просто применить в реальных условиях. Что касается Соединенных Штатов Америки, то в соответствии с правилами сертификации реагенты, используемые в огнетушителях, должны отвечать определенным эксплуатационным характеристикам, т. е. правила не требуют использования определенных реагентов или систем. Поскольку национальными экологическими предписаниями использование галонов полностью не запрещается, его использование до сих пор может быть утверждено в соответствии с процедурами США по сертификации воздушных судов.

2.3 Федеральное авиационное управление США (ФАУ) активно занималось исследованиями и разработками по определению потенциальных заменителей галонов в тех видах огнетушителей, в которых они в настоящее время применяются. Технический центр имени Уильяма Дж. Хьюза оказал международной авиационной отрасли существенную поддержку, проведя испытания отдельных предлагаемых реагентов-заменителей. Кроме того, значительная работа была проведена Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожаров (IASFPWG) по разработке и внесению изменений в минимальные эксплуатационные требования, предъявляемые к потенциальным реагентам-заменителям галонов. Тесное сотрудничество между авиационной отраслью, IASFPWG и Техническим центром ФАУ позволило добиться значительного прогресса в определении эффективных реагентов-заменителей.

### 3. ОБСУЖДЕНИЕ

3.1 Несмотря на прогресс, достигнутый в определении эффективных реагентов-заменителей, процесс отказа от галонов и перехода на другие реагенты в противопожарных системах значительно сложнее, чем это представляется. Для решения соответствующих вопросов, в особенности, связанных с обеспечением эффективного надзора за рециркулируемым галоном, применяемым в настоящее время в гражданской авиации, а также обращением с реагентами-заменителями и их практическим внедрением, при правительстве Соединенных Штатов Америки создан Авиационный комитет по разработке правил (ARC), приоритетно занимающийся заменой галонов.

3.2 ARC по замене галонов (далее по тексту – "HARC") позволит заинтересованным лицам в правительстве и отрасли обсудить вопросы замены галонов и предоставить информацию, консультации и рекомендации ФАУ в отношении выработки наиболее оптимального подхода к решению этого вопроса с использованием механизмов регулирования и предложений рекомендательного характера.

3.3 Управление безопасности полетов ФАУ и Управление политики, международных отношений и экологии будут совместно спонсировать деятельность HARC с участием также Министерства охраны окружающей среды США, Министерства транспорта США, отраслевых объединений и технических экспертов.

3.4 Ожидается, что в следующем году HARC проведет ряд встреч с другими участниками, а учредительное заседание Комитета состоится в октябре 2013 года. Руководить деятельностью HARC будут два сопредседателя: один от авиационной отрасли, другой будет назначаться ФАУ США.

3.5 HARC ставит целью разработку серии практически осуществимых рекомендаций по концепции долгосрочного сотрудничества авиационной отрасли США с правительством США по вопросам безопасности полетов, экологии и экономики, влияющих на переход от галонов к альтернативным реагентам или системам. HARC примет во внимание сроки, которые уже предусмотрены соответствующими Приложениями ИКАО, предлагаемые изменения к резолюции Ассамблеи А37-9 (Doc 9958) о замене галонов, и рассмотрит меры, которые считаются уже принятыми другими полномочными органами гражданской авиации или принятие которых ожидается.

3.6 Устав HARC имеется в открытом доступе на сайте ФАУ США [http://www.faa.gov/regulations\\_policies/rulemaking/committees/documents/index.cfm/committee/browse/committeeID/397](http://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/committees/documents/index.cfm/committee/browse/committeeID/397).

— КОНЕЦ —