



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды.

ВКЛАД СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОХРАНУ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ОТ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ

(Представлено 41 Договаривающимся государством² – членом Европейской конференции гражданской авиации)

АННОТАЦИЯ

Система ОрВД может внести существенный вклад в улучшение охраны окружающей среды без ущерба для безопасности полетов.

Самым последним примером потенциальной возможности системы ОрВД уменьшить воздействие авиации на окружающую среду является введение в 41 государстве (ЕКГА плюс переходная зона) сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM), в результате чего потребление топлива и уровень эмиссии в верхнем воздушном пространстве снизились на величину до 5%.

В данном документе приводится описание разрабатываемых в настоящее время общеевропейских экологических мер, применение которых в глобальном масштабе заслуживает рассмотрения.

Документ разработан и согласован ЕВРОКОНТРОЛем.

ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

Действия Ассамблеи приводятся в пункте 4.

¹ Текст на английском, испанском, русском и французском языках представлен ЕКГА.

² Австрия*, Азербайджан, Албания, Армения, Бельгия*, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия*, Германия*, Греция*, Дания*, Исландия, Испания*, Ирландия*, Италия*, Кипр*, Латвия*, Литва*, Люксембург*, бывшая югославская Республика Македония, Мальта*, Молдова, Монако, Нидерланды*, Норвегия, Польша*, Португалия*, Румыния, Сербия и Черногория, Словакия*, Словения*, Соединенное Королевство*, Турция, Украина, Финляндия*, Франция*, Хорватия, Чешская Республика*, Швеция*, Швейцария и Эстония*.

* В вышеуказанном перечне государства – члены Европейского Союза помечены звездочкой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На своей 32-й сессии Ассамблеи ИКАО признала, что ОрВД может способствовать уменьшению воздействия воздушного транспорта на окружающую среду, и с помощью своего Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) предприняла попытку произвести количественную оценку экологических выгод, обеспечиваемых системами CNS/ATM (Сводное заявление по охране окружающей среды A32/8).

1.2 На 33-й сессии Ассамблеи ИКАО ЕВРОКОНТРОЛЬ впервые определил несколько областей, в которых ОрВД может способствовать уменьшению воздействия авиации на окружающую среду (A33-WP/58), и в своем Сводном заявлении по охране окружающей среды (A33/7) ИКАО обратила внимание на более широкую роль, которую ОрВД могла бы играть в уменьшении воздействия воздушного движения на изменение климата и снижении уровня шума в аэропортах.

1.3 Самым последним примером потенциальной возможности системы ОрВД уменьшить воздействие авиации на окружающую среду является внедрение с 24 января 2002 года в 41 государстве (ЕКГА плюс переходная зона) сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM), в результате чего потребление топлива и уровень газовых эмиссий в верхнем воздушном пространстве снизились на величину до 5% благодаря введению 6 новых эшелонов полета, позволивших обеспечить более безопасное и более эффективное распределение воздушного движения.

1.4 Внедрение RVSM в других регионах мира дало бы возможность провести общий анализ потенциальных экологических выгод в контексте воздействия авиации на окружающую среду.

2. ПРИМЕРЫ ОБЩЕЕВРОПЕЙСКИХ МЕР

2.1 Исходная информация об инициативах

2.1.1 В последние годы экологическая деятельность ЕВРОКОНТРОЛЯ была направлена на поддержку усилий по выработке международной политики в этой области и содействие проведению соответствующих научных исследований и опытно-конструкторских разработок. В частности, ЕВРОКОНТРОЛЬ сосредоточил свое внимание на: разработке мер по уменьшению экологических и социальных последствий воздействия авиации в районах аэропортов; разработке средств и методов моделирования потребления топлива и выброса газов вдоль профилей полета, качества воздуха в аэропортах и конденсационных следов воздушных судов; а также на уточнении своей базы данных о потреблении топлива воздушными судами в целях совершенствования контроля за воздействием авиации на окружающую среду.

2.2 Международное сотрудничество

2.2.1 Одним из ключевых партнеров ЕВРОКОНТРОЛЯ в этой работе является ИКАО, особенно Комитет ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР). Вклад ЕВРОКОНТРОЛЯ в деятельность Комитета САЕР включает совместную с ФАУ разработку модели, способной оценивать эмиссию и потребление топлива в глобальном масштабе; оценку последствий различных усовершенствований системы CNS/ATM; вклад в подготовку недавно

опубликованного циркуляра 303 ИКАО, касающегося эксплуатационных возможностей снижения потребления топлива и уменьшения эмиссии; и поддержку инициатив по принятию мер, ориентированных на рынок.

2.2.2 ЕВРОКОНТРОЛЬ совместно с ЕКГА проводит работу по обновлению данных исследования по проблемам роста объема воздушного движения в Европе, а также участвует в экологической деятельности ЕКГА в более широкой сфере, включая шум, эмиссии и экономические вопросы.

2.2.3 Кроме того, ЕВРОКОНТРОЛЬ тесно сотрудничает с генеральными директорами Европейской комиссии и с Европейским агентством по окружающей среде в рамках осуществления Европейской программы по изменению климата и безусловно примет во внимание стратегию устойчивого развития, принятую в Готенбурге Европейским советом.

2.3 Эксплуатационные меры уменьшения экологических и социальных последствий воздействия авиации в районе аэропортов

2.3.1 Предполагается, что основным усовершенствованием, которое планируется внедрить на общеевропейском уровне начиная с 2005 г., будет более широкое применение захода на посадку с непрерывным снижением (CDA), при котором непосредственным заметным результатом является снижение шума, воспринимаемого на земле. Кроме того, как отмечается в циркуляре 303 ИКАО, он обеспечивает дополнительные преимущества в виде снижения потребления топлива и уменьшения эмиссии.

2.3.2 В настоящее время главное внимание уделяется тому, чтобы обеспечить более широкое применение CDA в условиях P-RNAV с одновременным внедрением тактических процедур CDA, выполнение которых может оказаться более легкой задачей в период максимальной загрузки аэропорта. Такие процедуры уже применяются по крайней мере в одном государстве. Более высокая эффективность профиля полета должна привести к снижению уровня шума, потребления топлива и эмиссии и тем самым улучшить охрану окружающей среды и способствовать обеспечению будущей пропускной способности аэропорта.

2.3.3 Успешное внедрение процедур CDA зависит от тесного взаимодействия между эксплуатантом аэропорта, местным органом УВД и основными авиаперевозчиками. С этой целью предлагается, чтобы указанные участники создали форум «совместного управления окружающей средой» (СЕМ) для обеспечения механизма, посредством которого все заинтересованные стороны могут реализовать свои коллективные обязательства по уменьшению воздействия воздушного движения в аэропорту на окружающую среду.

2.4 Уменьшение воздействия авиации на климат

2.4.1 ЕВРОКОНТРОЛЬ и Европейское космическое агентство (ЕКА) в рамках своего соглашения о сотрудничестве проводят исследование, касающееся обнаружения вызванных конденсационным следом перьевых облаков, оценку его воздействия и проверку правильности модели прогнозирования конденсационного следа. Предполагается, что указанное исследование улучшит научное понимание проблемы конденсационного следа/перьевых облаков, которая особенно касается ОрВД в силу своих возможных последствий для производства полетов.

2.4.2 Основываясь на выводах, содержащихся в специальном докладе «Авиация и глобальная атмосфера», подготовленном Межправительственной группой экспертов по изменению климата (IPCC), ЕВРОКОНТРОЛЬ считает благоразумным изучить подобные сценарии в рамках своего обязательства включить проблему улучшения окружающей среды в свои долгосрочные стратегические планы.

2.4.3 Что касается более близкой перспективы участники общеевропейской системы ОрВД завершают подготовку подробных планов для крупной программы усовершенствования организации воздушного пространства, которая позволит более динамично использовать общеевропейскую систему ОрВД. Ожидается, что это существенно повысит эффективность полетов.

2.5 Контроль за экологическими характеристиками

2.5.1 ЕКГА недавно утвердила методику расчетов эмиссии, основанных на данных о воздушном движении. В настоящее время ряд экологических агентств государств – членов ЕКГА тесно сотрудничают со своими национальными поставщиками аэронавигационного обслуживания (ANSP) по вопросам внедрения этой методики для составления сообщаемых сводных данных. Сведения о воздушном движении могут использоваться для уточнения оценочных данных о потреблении топлива воздушными судами и соответствующей эмиссии при составлении национальных сводных данных по эмиссии парникового газа, которые должны сообщаться в соответствии с Рамочной конвенцией ООН об изменении климата (UNFCCC).

2.5.2 До конца 2005 года ЕВРОКОНТРОЛЬ планирует ввести в действие для своих участников новую стратегическую службу, способную рассчитывать потребление топлива и эмиссию двигателей воздушных судов. Она будет использоваться для регулярного сообщения экологических характеристик в рамках общеевропейской системы ОрВД, оценки эффективности полетов и определения долгосрочных тенденций на основе данных о воздушном движении, накопленных за период начиная с 1997 г. Таким образом, эта новая служба должна создать основу для установления общих экологических целевых показателей, с которыми можно будет сравнивать текущие результаты, а также для проверки некоторых из указанных в циркуляре 303 ИКАО эксплуатационных возможностей сведения к минимуму потребления топлива воздушными судами и уменьшения эмиссии газов.

2.5.3 Недавно утвержденный Меморандум о сотрудничестве между Европейской комиссией и ЕВРОКОНТРОЛЕм предусматривает обмен статистическими данными о воздушном движении и окружающей среде. Была создана совместная рабочая группа для определения наиболее оптимального использования такой информации в интересах обеих сторон и их членов.

3. ВЫВОДЫ

3.1 Организация воздушного движения играет все более важную роль в контексте охраны окружающей среды от воздействия авиации. В настоящем документе приведено описание возрастающего объема работы, нацеленной на подготовку программ и создание служб, предназначенных для уменьшения воздействия авиации на окружающую среду и контроля за таким воздействием. Более широкий взгляд на данную проблему на всемирном уровне будет способствовать повышению эффективности этих мер; их также можно использовать при разработке глобальной политики в качестве примеров усовершенствований, которые многие

регионы и государства могли бы относительно быстро внедрить. Это придало бы значительно больший вес той роли, которую ОрВД должна играть в деле охраны окружающей среды, если такая роль будет признана Ассамблеей и затем отражена в рабочих механизмах ИКАО.

4. **ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ**

4.1.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению работу по охране окружающей среды средствами ОрВД и одобрить активную поддержку ЕВРОКОНТРОЛем деятельности ИКАО по соответствующим экологическим проблемам;
- b) подтвердить, что ОрВД должна играть существенную роль в уменьшении воздействия воздушного транспорта на окружающую среду и рекомендовать соответствующим органам ИКАО включить этот аспект в планы своей работы; и
- c) поручить ИКАО рекомендовать государствам включить в свои программы внедрения RVSM в качестве составной части анализ воздействия авиации на окружающую среду.

— КОНЕЦ —