



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКШИЕ В НЕКОТОРЫХ ЧАСТЯХ МИРА В СВЯЗИ С ВВЕДЕНИЕМ ЗАПРЕТОВ НА ПОЛЕТЫ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ

(Представлено Индией)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе идет речь о проблемах, возникших в результате введения запретов на полеты в ночное время в некоторых частях мира, так как это привело к ограничению пропускной способности воздушного движения. По мере увеличения объемов движения такие ограничения обусловили повышение плотности воздушного движения и несбалансированное использование авиационной инфраструктуры. В связи с этим требуется вновь пересмотреть необходимость дальнейшего применения запретов на выполнение полетов в ночное время, чтобы обеспечить неограниченное использование аэропортов и повысить их пропускную способность в целях удовлетворения спроса на авиаперевозки, не внося для этого каких-либо дополнений в их инфраструктуру и не снижая эффективности выполнения процедур обеспечения безопасности полетов.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Обеспечение выполнения эффективных и надежных авиаперевозок имеет жизненно важное экономическое значение. Применение практики введения запретов на выполнение полетов в ночное время в аэропортах в некоторых регионах мира привело к ограничению объемов и повышению плотности воздушного движения. Такое положение дел усугубляется еще и тем фактом, что в некоторых странах мира действуют национальные правила, предусматривающие введение ограничений на полеты воздушного транспорта в целях улучшения охраны окружающей среды на местах. Такие ограничения обуславливают уменьшение количества имеющихся в аэропортах "окон". Более того, это может создавать проблемы для многих других стран, в частности развивающихся стран, так как они вынуждены обеспечивать обслуживание большого объема международных регулярных перевозок в отдельные напряженные ночные часы, что вызывает большую несбалансированность использования их средств и служб. С одной

стороны, инфраструктура аэропорта и аэронавигационные средства вынуждены обслуживать большой объем воздушного движения в отдельные напряженные ночные часы, а с другой – в дневное время они часто используются весьма незначительно. Воздушное пространство также больше перегружено в ночные часы, что создает дополнительную нагрузку на органы управления воздушным движением.

1.2 Необходимость введения запретов на полеты в ночное время часто обусловлена плохой планировкой городов, расположенных вблизи аэропортов. Многие аэропорты, которые строились за пределами городов, затем были окружены населенными районами, при этом строительство городских кварталов вблизи аэропортов осуществлялось бесконтрольно и без надлежащего планирования. Для удобства немногочисленного населения, проживающего вокруг аэропортов, сейчас устанавливаются ограничения на выполнение полетов из отдельных аэропортов, что создает проблемы и неудобства в других городах. Пассажиры и авиационное сообщество не должны страдать из-за неправильной планировки городов.

2. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С ЗАПРЕТАМИ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ

2.1 Необходимость введения запретов на выполнение полетов в ночное время в некоторых аэропортах была обусловлена уровнями шума, создаваемого воздушными судами старых конструкций, которые гораздо выше уровней шума современных воздушных судов, так как в те времена воздушные суда должны были быть сертифицированы в соответствии с требованиями по шуму главы 2 Приложения ИКАО. Современные воздушные суда сертифицированы уже в соответствии с требованиями главы 3 и создают гораздо меньше шума. Кроме того, воздушные суда, вводимые в эксплуатацию в настоящее время, как правило, на 20дБ менее шумные, чем воздушные суда 30 лет назад. Это подтверждает снижение на 75% раздражающего воздействия шума. Будущие авиационные двигатели, как ожидается, будут создавать еще меньше шума.

2.2 Активно применяемая в различных аэропортах мира практика введения запретов на выполнение полетов в ночное время оказывает неблагоприятное воздействие на пропускную способность и инфраструктуру других аэропортов. Такие ограничения воздушных перевозок ведут к несбалансированности пропускной способности, появлению ассиметричных требований к инфраструктуре и авиационным процедурам, что может отрицательно сказаться на уровне безопасности полетов и выполнении Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS). Запреты на выполнение полетов в ночное время не только ограничивают рост объема воздушных перевозок, но и могут также создавать неудобства для пассажиров.

2.3 Большое количество аэропортов обязаны удовлетворять потребности в обслуживании постоянно растущего объема воздушного движения, несмотря на то, что в соответствии с предусмотренными в действующих национальных правилах охраны окружающей среды ограничениями они вынуждены вводить запреты на выполнение полетов в ночное время. Такие ограничения потоков воздушного движения также отрицательно сказываются на пропускной способности систем ОВД в других аэропортах. По-видимому, пришло время пересмотреть вопрос о дальнейшем применении запретов на выполнение полетов на аэродромах, с тем чтобы обеспечить круглосуточное выполнение полетов в аэропортах. Благодаря этому появится возможность оптимально использовать инфраструктуру в тех аэропортах, в которых ощущаются последствия введения запретов на выполнение полетов в ночное время в некоторых других аэропортах мира.

2.4 Потребность в выполнении полетов в ночное время

2.4.1 Авиакомпании могут работать рентабельно, только если достаточно большое количество пассажиров или перевозчиков грузов готовы оплачивать их услуги по цене, позволяющей покрывать расходы. Целый ряд факторов может оказывать влияние на выбор клиентами авиакомпаний, однако наиболее важным фактором является фактическое расписание вылетов и прибытий рейсов, а также частота полетов. Пропускная способность может также определять потребность в ночных полетах. С экономической точки зрения важность выполнения полетов в ночное время в основном определяется той ролью, которую они играют в обеспечении эффективного использования парка воздушных судов авиакомпаниями.

2.4.2 Довольно часто полеты в ночное время должны выполняться в целях поддержания конкурентоспособного уровня обслуживания. Полеты на большие расстояния, выполняемые главным образом в ночной период, обычно связаны с пересечением нескольких временных зон, затрудняющим составление графика использования "окон" и ограничивающим возможности стыковки с региональными рейсами в пунктах вылета и прибытия. В настоящее время появились рейсы на еще большие расстояния, позволяющие пассажирам выполнять беспосадочные полеты, что стало возможным благодаря улучшению конструкции воздушных судов, а также вследствие того, что полеты выполняются по более прямым и коротким маршрутам или благодаря сочетанию всех упомянутых факторов.

2.5 Учитывая технические достижения и технологические улучшения, благодаря которым снизился уровень шума, больше не оправдано дальнейшее действие эксплуатационных ограничений, налагаемых из-за высокого уровня шума. Поэтому пришло время пересмотреть эти ограничения и отменить часть запретов на выполнение полетов в ночное время.

2.6 Если это будет достигнуто, то в значительной мере увеличится пропускная способность аэропортов и большей частью воздушные перевозки можно будет выполнять без ограничений. Появится возможность в значительной мере увеличить пропускную способность аэропорта, не прибегая при этом к созданию сложной инфраструктуры или к применению новых эксплуатационных процедур.

3. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

3.1 Ассамблее предлагается принять к сведению содержание настоящего документа и принять решение о том, что:

- a) запреты на выполнение авиатранспортных перевозок в ночное время, введенные в некоторых странах, стали причиной ограничения количества "окон" и таким образом несбалансированного применения прав на выполнение перевозок, а также препятствуют свободному доступу к рынку и росту объема авиaperезовок, поэтому их следует отменить;
- b) всем лицам, принимающим решения, следует делать это на основе достоверных результатов проведенных исследований по вопросу о последствиях введения запретов на выполнение полетов в ночное время. Все заинтересованные стороны должны работать коллективно в целях принятия сбалансированных

решений с учетом интересов отрасли воздушных перевозок, а также людей, проживающих вблизи аэропортов; и

- с) всем государствам следует строго соблюдать SARPS ИКАО и ни одно государство не должно в одностороннем порядке вводить стандарты, не соответствующие SARPS, так как это может неблагоприятно сказаться на выполнении авиаперевозок в других государствах.

– КОНЕЦ –