



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 39-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

Пункт 21 повестки дня. Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

КОМПЛЕКСНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПОДХОД К ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

(Представлено Словакией от имени Европейского союза и его государств-членов¹ и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Европа приняла комплексный подход к смягчению последствий воздействия международной авиации на окружающую среду и в рамках этого подхода решительно поддерживает усилия, предпринимаемые ИКАО.

Действия: Ассамблее предлагается одобрить следующие действия:

a) поддержать разработку в рамках "комплексного подхода" широкого диапазона мер политического характера в целях эффективного решения проблемы воздействия авиационного сектора на окружающую среду;

b) признать важность деятельности, осуществляемой САЕР, и необходимость максимально возможного использования САЕР в своей работе независимого, комплексного и транспарентного подхода;

c) уделить приоритетное внимание внедрению согласованных и рекомендованных САЕР/10 Стандартов на эмиссию CO₂ самолетов и массовую концентрацию нЛТЧ авиационных двигателей, а также дальнейшей разработке стандарта на массовую и численную концентрацию нЛТЧ;

d) поддержать предложение о повышении степени транспарентности процесса принятия решений ИКАО, согласованного на совещании САЕР/10, в отношении поправок к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) Приложения 16;

¹ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

² Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Республика Молдова, Монако, Норвегия, Сан-Марино, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

- е) принять к сведению информацию о проблемах, связанных с обеспечением устойчивого производства альтернативных видов топлива и началом их практического применения, и предложить государствам – членам ИКАО разработать меры по оказанию поддержки их внедрению, включая разработку глобальных критериев устойчивости;
- ф) принять к сведению информацию о принятом Европой обязательстве наращивать потенциал в целях охраны окружающей среды в развивающихся странах и ее предложение другим странам принимать участие в деятельности, имеющей аналогичную цель;
- г) поддержать предложение об определении долгосрочной цели в части, касающейся сокращения эмиссии CO₂;
- h) поддержать будущую деятельность по повышению степени осознания воздействия авиации на окружающую среду, включая эмиссию парниковых газов, не являющихся CO₂.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Деятельность, о которой говорится в настоящем документе, будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2017–2019 гг. и/или за счет внебюджетных взносов
<i>Справочный материал</i>	Чикагская конвенция и Приложение 16 к ней A38-17 и A38-18

1. КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

1.1 Согласно Европейскому авиационному экологическому докладу 2016 года (см. раздел 6 ниже) в настоящее время авиация сталкивается и будет сталкиваться с экологическими проблемами. Европа признает, что для эффективного решения проблемы воздействия авиации на изменение климата, качества местного воздуха и шумового воздействия в рамках комплексного подхода необходимо использовать широкий диапазон мер политического характера. Основными структурными элементами поддержки этого всеобъемлющего подхода в Европе являются: технологическая инициатива "Чистое небо"³, научно-исследовательская программа обеспечения ОрВД в условиях единого европейского неба (SESAR)⁴ и Европейская программа использования усовершенствованных видов биотоплива⁵. В части, касающейся сокращения эмиссии CO₂, реализацию этого комплексного подхода также иллюстрируют представленные в ИКАО 40 европейских планов действий⁶ по сокращению эмиссии.

1.2 В отношении изменения климата Европа считает, что после принятия международной авиационной отрасли инициативы, касающейся достижения целевых показателей 2050 года, в контексте глобальных климатических целей следует рассмотреть вопрос об определении долгосрочной цели. Европа поддерживает реализацию ИКАО "комплекса мер", включая меры нерыночного характера, согласованные на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО. Действующий "комплекс мер" в отношении CO₂ является весомым началом, однако его необходимо пересмотреть с учетом реализации текущих и будущих целей. Кроме того, для повышения степени осознания воздействия на климат эмиссии, не являющейся авиационной эмиссией CO₂, следует поощрять проведение дополнительных научных исследований, в частности, в областях, где сохраняется значительная неопределенность относительно масштабов этого воздействия.

2. ТЕХНОЛОГИИ И КОНСТРУКТИВНЫЕ РЕШЕНИЯ

2.1 Европа приветствует достигнутую на совещании CAEP/10 договоренность и рекомендации относительно принятия Советом ИКАО нового стандарта тома III Приложения 16 ИКАО на эмиссию CO₂ самолетов (топливная эффективность) и стандарта тома II Приложения 16 ИКАО на массовую концентрацию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ). Имеется понимание того, что Договаривающимся государствам ИКАО как можно скорее необходимо интегрировать поправки к SARPS Приложения 16 в свои законодательные рамки, с тем чтобы они были готовы к реализации согласованных требований к применимости. В этой связи Европа уже приступила к выполнению задачи по разработке соответствующих правил.

2.2 Европа активно поддерживает программу работы CAEP/11, предусматривающую дальнейшее совершенствование стандарта на массовую и численную концентрацию нЛТЧ, а также выполняемые независимыми экспертами обзоры технологий в части, касающейся NO_x, ТЧ, шума и расхода топлива, результаты которых послужат основой для определения сроков разработки будущего стандарта. В рамках цикла CAEP/11 будет также продолжена разработка стандартов для сверхзвуковых воздушных судов. Участники 38-й сессии Ассамблеи вновь подтвердили важность обеспечения того, чтобы звуковой удар при коммерческой эксплуатации сверхзвуковых воздушных судов не создавал неприемлемой ситуации для населения, и Европа по-прежнему поддерживает эту точку зрения.

³ <http://www.cleansky.eu/>

⁴ <http://www.sesarju.eu/>

⁵ <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/biofuels/biofuels-aviation>

⁶ <https://www.ecac-ceac.org/action-plans-publicly-available>

3. ОРВД И ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ

3.1 Европа приветствует публикацию предлагаемого циркуляра ИКАО "Привлечение населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации", основанного на передовой практике заинтересованных сторон и анализе экологических выгод, обеспечиваемых реализацией блока 0 блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Мы будем по-прежнему оказывать активную поддержку будущей деятельности САЕР, включая деятельность по привлечению населения и проведению анализа модернизации блока 1 ASBU.

3.2 Еще одним механизмом реализации целевых показателей в области окружающей среды, предусмотренных концепцией единого европейского неба (SES), является сетевой администратор, задача которого заключается в координации деятельности заинтересованных сторон с целью оптимизации европейской авиационной системы. Инициатива по повышению эффективности полетов, реализация которой была начата в 2013 году, обеспечивает эксплуатантам возможность повседневного использования наиболее эффективных маршрутов. Тем не менее, в непосредственной близости от аэропортов внедрению наиболее эффективных маршрутов могут препятствовать ограничения по шуму и эмиссии. В настоящее время с точки зрения расхода топлива предусмотренные SES экологические показатели в основном касаются эффективности полетов, поэтому на данный момент применительно к базовому периоду 3 (2020–2025 гг.) рассматривается вопрос об использовании дополнительных показателей, включая показатели по шуму и эмиссии.

4. ШУМ В АЭРОПОРТАХ

4.1 В 2014 году в рамках "сбалансированного подхода" было обновлено европейское законодательство, касающееся введения в аэропортах эксплуатационных ограничений по шуму. Это обновление предусматривает сбор информации о шумовых характеристиках, которая позволит повысить качество данных об источниках авиационного шума и шумовых характеристиках отдельных воздушных судов. Уменьшение авиационного шума в источнике является важной мерой, предусмотренной сбалансированным подходом, поэтому рассмотрение в будущем вопроса об ужесточении требований по шуму по-прежнему является одним из приоритетных направлений деятельности. Без принятия постоянных усилий местное воздействие на окружающую среду может стать причиной существенных ограничений на развитие воздушных перевозок в будущем.

5. УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА

5.1 Несмотря на то что внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива в авиационном секторе по-прежнему находится на стадии становления, предполагается, что в предстоящие десятилетия некоторые из этих видов топлива смогут сыграть важную роль в сокращении авиационной эмиссии парниковых газов. В рамках будущей деятельности следует уделить внимание наиболее эффективным и рациональным направлениям деятельности в этой области.

5.2 В последнее время САЕР выполнил значительный объем аналитических работ в области возможного вклада альтернативных видов топлива в достижение целевых показателей сокращения эмиссии CO₂. Однако результаты проведенного САЕР анализа экологических тенденций свидетельствуют о том, что для достоверного прогнозирования их наличия объем имеющихся данных недостаточен и что на данный момент объем поставок устойчиво

производимых видов топлива недостаточен для обеспечения углеродно-нейтрального прироста в 2021 году или непосредственно после этой даты. Результаты рассмотрения сценариев влияния этих видов топлива в долгосрочной перспективе (2050 год) по-прежнему являются неубедительными и неопределенными. Кроме того, вклад альтернативных видов топлива в сокращение эмиссии парниковых газов будет в значительной степени зависеть от их углеродного следа. В этой связи следует продолжить деятельность по определению глобальных критериев устойчивости для реализации обеспечиваемых ими климатических выгод при сохранении предсказуемости рынка. Проблемы налаживания устойчивого производства альтернативных видов топлива и начала их практического применения являются значительными. Без конкретных мер политического характера положение дел в этой области не изменится и вероятность того, что устойчиво производимые альтернативные виды топлива будут играть существенную роль в ближайшем будущем незначительна. Европа поддерживает деятельность AFTF в рамках CAEP и настоятельно рекомендует государствам разработать механизмы стимулирования для повышения степени доступности устойчиво производимых альтернативных видов топлива и обеспечения наличия достаточных объемов в среднесрочной – долгосрочной перспективах.

6. ЕВРОПЕЙСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ДОКЛАД

6.1 Для оказания поддержки реализации комплексного подхода к охране окружающей среды от воздействия авиации необходима эффективная координация. Достижению этой цели посредством объективного, последовательного и открытого мониторинга и представления отчетности об экологических показателях деятельности европейского авиационного сектора оказывает Европейский авиационный экологический доклад (размещен на веб-сайте по адресу www.easa.europa.eu/eaer).

7. НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА

7.1 Европа приветствует усилия ИКАО по наращиванию потенциала развивающихся стран в области охраны окружающей среды. В 2013 году Европейская комиссия приступила к финансированию проекта "Наращивание потенциала в целях смягчения воздействия эмиссии CO₂ международной авиации", предусматривающего оказание помощи менее развитым странам в решении проблемы эмиссии международной авиации, и продолжит эту деятельность до 2017 года. Проект, реализуемый ИКАО в 14 африканских государствах и странах бассейна Карибского моря стоимостью 6,5 млн евро, предусматривает наращивание потенциала в целях осуществления контроля за авиационной эмиссией, управления эмиссией и ее сокращения. Эта деятельность вносит свой вклад в выполнение государствами рекомендаций Ассамблеи ИКАО 2010 года относительно разработки планов действий государств по сокращению авиационной эмиссии CO₂ посредством составления кадастров эмиссии и изучения новых подходов к сокращению расхода топлива. Европа по-прежнему привержена деятельности по наращиванию потенциала в целях охраны окружающей среды во всем мире и предлагает другим государствам также оказывать аналогичную поддержку.

8. ВАЖНОСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ САЕР

8.1 Европа приветствует достижения САЕР, особенно важные договоренности и рекомендации, принятые на совещании САЕР/10 в феврале 2016 года, которые также повышают уровень транспарентности решений, принятых в отношении SARPS Приложения 16. В докладе САЕР/10 содержится более полная информация относительно процесса принятия решений;

положения этого доклада повысили эффективность нормотворческих процессов в Договаривающихся государствах ИКАО, предусматривающих внесение принятых в отношении SARPS изменений в законодательные рамки.

8.2 Европа в полной мере осознает необходимость защиты некоторой конфиденциальной информации САЕР от ее раскрытия широкой общественности. Однако будущий успех деятельности САЕР будет зависеть от максимально возможного упрощения безвозмездного, всеобъемлющего и транспарентного обмена информацией между экспертами при одновременном обеспечении адекватного уровня защиты данных. Европа остается открытой для дальнейшей разработки соответствующих норм и правил в целях развития эффективной практики работы.

— КОНЕЦ —