



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха

ПОВЫШЕНИЕ ПРОЗРАЧНОСТИ ПРОЦЕССА УСТАНОВЛЕНИЯ СТАНДАРТОВ САЕР ДЛЯ "ПАРАЛЛЕЛЬНОГО УЖЕСТОЧЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ"

(Представлено Китаем и 54 государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Авторы данного рабочего документа отмечают прогресс, достигнутый в течение цикла работы САЕР/12, и приветствуют процесс "параллельного ужесточения требований", направленный на решение проблемы взаимозависимости стандартов экологической сертификации. Авторы данного рабочего документа считают также, что в процессе установления стандартов САЕР необходимо продолжать и развивать научные изыскания. Вместе с тем для повышения достоверности результатов, полученных на основе изучения экологических тенденций и анализа затрат и выгод, необходимо повысить прозрачность используемой модели и базы данных.

В качестве исходных параметров для анализа строгости требований должны использоваться данные, полученные от профильных органов по сертификации, а не данные из моделей и баз данных. Вместе с тем необходимо провести анализ технической осуществимости и экономических затрат. Это приведет к дополнительным техническим и финансовым затратам, в связи с чем при принятии окончательного решения потребуются предусмотреть сбалансированную поддержку развивающихся стран.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в данном рабочем документе, и одобрить усилия и работу САЕР по разработке поправок к стандартам охраны окружающей среды в авиации;
- b) рекомендовать Совету оптимизировать процесс установления стандартов САЕР, сделав его более прозрачным, прикладным и эффективным;
- c) рекомендовать Совету присвоить высокий приоритет работе САЕР по новым типам самолетов исключительно для анализа "параллельного ужесточения требований" стандартов эмиссии CO₂ воздушными судами.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо

¹ Версии на английском и китайском языке предоставлены Китаем.

<i>Справочный материал</i>	Приложение 16 "Охрана окружающей среды" Дос 9501, <i>Техническое руководство по окружающей среде</i> Доклад CAEP/12 в желтой обложке
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Международные экологические Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), разработанные CAEP, техническим комитетом Совета, были приняты большинством государств – членом ИКАО. Впоследствии регулирующие органы гражданской авиации приступили к обновлению соответствующих национальных правил на основе этих SARPS.

1.2 Ряд ключевых технических рекомендаций, включая поправки к Приложению 16 том I (Авиационный шум), том II (Эмиссия авиационных двигателей), том III (Эмиссия CO₂ самолетами) и том IV (CORSA) были разработаны на заседании CAEP/12 в феврале 2022 года, обеспечив актуальность используемых государствами – членами ИКАО SARPS.

1.3 В течение цикла CAEP/13 CAEP "придерживаясь круга ведения CAEP, организует комплексный процесс установления стандартов эмиссии CO₂ дозвуковых самолетов и шума при взлете и посадке, результатом которого станет ужесточение нормативных требований к уровню эмиссии CO₂ и шуму при взлете и посадке".

2. ХОД ОБСУЖДЕНИЯ

2.1 Круг ведения CAEP гласит, что "в своей работе Комитет учитывает соображения эффективности и надежности схем сертификации с точки зрения технической осуществимости, экономической целесообразности и достигаемых экологических преимуществ".

2.2 CAEP также необходимо рассмотреть потенциальную взаимозависимость мер, принимаемых для борьбы с авиационным шумом и эмиссией двигателей, что отражено в подходе на основе "параллельного ужесточения требований". Это означает, что в следующем цикле CAEP/13 CAEP необходимо будет привлечь максимум ресурсов, чтобы одновременно внести изменения в стандарт эмиссии CO₂ самолетами и в стандарт шума при взлете и посадке. Для сверхзвуковых самолетов CAEP разработает SARPS по шуму при взлете и посадке для сверхзвуковых летательных аппаратов вместе с требованиями сертификации эмиссии двигателей. Поступило также предложение в будущем разработать возможный совмещенный процесс установления стандартов по NO_x и нЛТЧ для турбинных двигателей.

2.3 Для поддержки работы CAEP по установлению стандартов, CAEP разработала процесс научного анализа затрат и выгод для обоснования принятия окончательных решений. Использование экологических моделей и баз данных обеспечило достоверность и широкое признание итоговых стандартов. Кроме того, эти модели и базы данных использовались при анализе экологических тенденций, а также для обоснования долгосрочных желательных климатических целей (LTAG).

2.4 Учитывая важность баз данных и моделирования для установления стандартов, необходимо повысить прозрачность процессов разработки моделей и принятия решений.

2.5 Считается, что после разработки стандартов на основе круга ведения САЕР в качестве исходных входных параметров для анализа строгости требований должны использоваться только реальные данные, выданные соответствующими органами по сертификации для демонстрации соответствия, а не примерные аналоги сертификационных данных из других источников. Использование реальных данных может в конечном счете повысить качество стандартов сертификации.

2.6 Последние нормы по авиационному шуму, определенные в главе 14, были полностью введены в действие до 2020 года. Хотя соответствующие данные сертификации показывают, что жесткость требований может быть соответствующим образом повышена, при принятии окончательного решения следует учитывать потенциальные затраты на обновление эксплуатируемого парка, возникающие в результате любого возможного ужесточения требований, особенно в развивающихся странах.

2.7 Поскольку в п. 4 Приложения Е к документу А40-17 о шуме и качестве воздуха говорится: "далее настоятельно призывает государства не разрешать вводить какие-либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствие которых стандартам по шуму главы 4 и главы 14 тома I Приложения 16 и любым более жестким требованиям, принятым Советом, подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации", то авторы данного рабочего документа вновь подтверждают, что в процессе "параллельного ужесточения требований", предложенного в цикле САЕР/13, необходимо учитывать, что любые эксплуатационные ограничения не должны вводиться только на основе уровней сертификации по шуму и будут применяться только к "новым типам" самолетов.

2.8 Что касается стандартов эмиссии CO₂ для самолетов, то с момента введения в действие 1 января 2020 года только одна модель самолета прошла сертификацию на эмиссию CO₂, что нельзя считать достаточным для поддержки всего процесса установления стандартов. В связи с этим, хотя "анализ параллельного ужесточения требований" представляет собой разумную попытку отразить взаимозависимость стандартов, предлагается не обновлять существующие нормативные требования по сертификации эмиссии CO₂. Это также могло бы позволить национальным ведомствам гражданской авиации накопить достаточный опыт для возможного обновления в будущем.

2.9 Хорошо известно, что на международную авиационную отрасль оказывается большое давление в плане необходимости сократить уровень эмиссии парниковых газов во всем мире, несмотря на пандемию COVID-19. Однако это не должно быть причиной для поспешного обновления стандартов эмиссии CO₂ для самолетов. Вместе с тем необходимо провести анализ технической осуществимости и экономических затрат. Это приведет к дополнительным техническим и финансовым затратам, в связи с чем при принятии окончательного решения потребуется предусмотреть сбалансированную поддержку развивающихся стран.

3. **ВЫВОД**

3.1 Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению информацию, содержащуюся в данном рабочем документе, и одобрить усилия и работу САЕР по разработке поправок к стандартам охраны окружающей среды в авиации;

- b) рекомендовать Совету оптимизировать процесс установления стандартов САЕР, сделав его более прозрачным, прикладным и эффективным;
- c) рекомендовать Совету присвоить высокий приоритет работе САЕР по новым типам самолетов исключительно для анализа "параллельного ужесточения требований" стандартов эмиссии CO₂ воздушными судами.

— КОНЕЦ —