

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

**МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ПРИНЯТЫЕ В СЕКТОРЕ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем информационном документе представляются инициативы Индии, направленные на уменьшение шума и выбросов углерода, производимых в результате внутренних и международных воздушных перевозок. В документе излагаются различные меры по снижению шума и сокращению выбросов углерода, принятые регулирующими полномочными органами, авиакомпаниями, поставщиками аэронавигационного обслуживания и эксплуатантами аэропортов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью С "Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире"
<i>Финансовые последствия</i>	Дополнительных ресурсов не требуется
<i>Справочный материал</i>	Нет

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 С ростом и развитием воздушного транспорта шум и выбросы углерода, производимые авиацией, неблагоприятно воздействуют на окружающую среду во всем мире. ИКАО занимается этими проблемами в течение нескольких последних десятилетий. В настоящее время акцент делается на рассмотрение этих вопросов посредством Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) и Группы по международной авиации и изменению климата (ГМАИК). В Штаб-квартире ИКАО проведено совещание высокого уровня для рассмотрения разработанной ГМАИК программы действий, направленной на достижение желательных целей. Кроме того, в ИКАО образована группа ГДГА по климату для рассмотрения резолюции об изменении климата, подлежащей представлению на 37-й сессии Ассамблеи.

2. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ГДГА

2.1 В соответствии с программой действий ИКАО и в целях обеспечения устойчивого развития сектора в Индии, ГДГА предпринял необходимые меры, подразделяемые в целом на три категории:

- меры по уменьшению шума;
- инициативы по сокращению эмиссии;
- содействие применению биотоплива в авиационном секторе.

3. МЕРЫ ПО УМЕНЬШЕНИЮ ШУМА

3.1 ГДГА предприняты следующие действия:

- принятие методики захода на посадку с непрерывным снижением;
- установка пункта приема жалоб на шум в аэропортах;
- планирование и организация землепользования;
- смешанный режим полетов в аэропортах с несколькими ВПП;
- создание звуковых барьеров вдоль ВПП, где это требуется;
- ограничение использования реверсов тяги на ВПП;
- установка системы мониторинга и слежения за уровнями шума;
- нанесение контуров шума вокруг аэропорта;
- определение аэропортовой зоны в окрестностях аэропорта;
- пороговые пределы по шуму для аэропортов;
- ограничения на гонку двигателей воздушных судов на земле и т. д.

4. ИНИЦИАТИВЫ ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ

4.1 ГДГА предприняты следующие действия:

i. Технологические разработки в отношении воздушных судов

- a) переоборудование и модернизация существующих воздушных судов;
- b) принятие действенных методов повышения топливной эффективности;
- c) установление краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных целей в отношении экономии топлива;
- d) принятие новейшей стратегии управления потреблением топлива;
- e) планирование использования биотоплива в качестве альтернативы ископаемому топливу;
- f) установка сопряженных крылышек, нервюрок и т. д.

ii. Эксплуатационные усовершенствования

- a) уменьшение веса конструкции;
- b) повышение коэффициента загрузки;
- c) совершенствование наземных операций и подготовки пилотов;
- d) обеспечение строгого соблюдения графика технического обслуживания;

- e) подбор подходящих воздушных судов для конкретного сектора/маршрута;
- f) принятие методики захода на посадку с непрерывным снижением;
- g) принятие методики захода на посадку в режиме малой мощности и малого лобового сопротивления.

iii. Совершенствование воздушного движения и использования инфраструктуры

- a) совершенствование предполетного планирования;
- b) разработка схем вылета с оптимальным расходом топлива;
- c) совершенствование методов руления и парковки;
- d) определение узких мест в системе организации воздушного движения;
- e) применение наземных транспортных средств, приводимых в действие при помощи электричества/газа/альтернативных видов топлива;
- f) замена GPU прямым подводом электропитания;
- g) совершенствование системы общественного транспорта в аэропортах;
- h) ограниченное использование APU и GPU;
- i) переход к использованию наземных источников электропитания, установленных на телетрапах.

5. СОДЕЙСТВИЕ ПРИМЕНЕНИЮ БИОТОПЛИВА В АВИАЦИОННОМ СЕКТОРЕ

5.1 ГДГА планирует содействовать применению биотоплива (заменяющего топлива) в авиационном секторе. В ГДГА образована консультативная группа в составе представителей от заинтересованных сторон, исследовательских организаций, научного сообщества и изготовителей воздушных судов и двигателей. Основной задачей этой группы является внесение рекомендаций относительно путей и средств содействия применению биотоплива в авиации. Создана также межведомственная группа, включающая в себя такие заинтересованные министерства, как Министерство охраны окружающей среды и лесных угодий, Министерство новых и возобновляемых источников энергии, Министерство иностранных дел и т. д. с целью разработки дорожной карты, ведущей к устойчивому развитию авиации в стране без дополнительных выбросов углерода в окружающую среду.

5.2 Для надлежащего рассмотрения этой проблемы на веб-сайте ГДГА создан специальный портал. Выпущен циркуляр об улучшении состояния окружающей среды в аэропортах за счет ограниченного использования APU/GPU, в котором заинтересованным сторонам предлагается перейти к использованию стационарных наземных источников электропитания, установленных на телетрапах, для предохранения местного качества воздуха во всех аэропортах. Другим выпущенным циркуляром введены ограничения на гонку двигателей воздушных судов на земле в дневное и ночное время. Кроме того, поставщикам обслуживания в аэропортах предложено выделять изолированные зоны для гонки двигателей на земле. В целях сокращения эмиссии углекислого газа выпущен еще один циркуляр, в котором подчеркиваются меры, способствующие повышению топливной эффективности.

5.3 ГДГА также разрабатывает процедуры внедрения в индийских аэропортах схемы захода на посадку с непрерывным снижением. Такая схема снизит не только уровни шума при заходе на посадку, но и расход топлива на этом этапе полета, что приведет к общему сокращению эмиссии CO₂. ГДГА планирует провести исследование уровней шума в окрестностях международного аэропорта Индира Ганди (Дели), с тем чтобы уведомить о допустимом уровне

шума в этом аэропорту. В рамках программы авиационного сотрудничества (АСР) между США и Индией запланировано проведение практикумов и семинаров по вопросам окружающей среды.

— КОНЕЦ —