



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды

РЕКОМЕНДАЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ ОГРАНИЧЕНИЯ УВЕЛИЧИВАЮЩЕЙСЯ ДОЛИ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ В ЗАГРЯЗНЕНИИ ВОЗДУХА НА МЕСТАХ

(Представлено 41 Договаривающимся государством², являющимися членами Европейской конференции гражданской авиации)

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе рассматривается вопрос об увеличении выбросов авиационной эмиссии вследствие вновь начавшегося роста объема движения, а также идет речь о том, что если задача по улучшению качества воздуха в аэропортах и прилегающих к нему районах не будет эффективно решена, то это будет иметь серьезные отрицательные последствия для авиационного сектора в мировом масштабе.

Действия Ассамблеи. Ассамблее предлагается отразить в ее Сводном заявлении об охране окружающей среды (A35-WP/77) предложенную в п. 11 рекомендацию.

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Несмотря на действующие стандарты ИКАО, в настоящее время в связи с ростом объема движения вновь увеличились выбросы авиационной эмиссии азота и окиси углерода, а также водорода и твердых частиц на уровне земли и вблизи него. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) совершенно ясно определила неблагоприятное воздействие этих загрязнителей на здоровье людей³. Государства – члены ЕКГА считают, что больше внимания

¹ ЕКГА представила этот документ на английском и французском языках.

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

* Государства – члены Европейского союза обозначены звездочкой.

³ Руководящие принципы Всемирной организации здравоохранения (2000) в отношении качества воздуха.

следует уделить этим руководящим принципам и решению проблем, связанных со все более настойчивыми требованиями улучшить качество воздуха.

2. Государства – члены ЕКГА считают, что ИКАО проделала большую работу по установлению и обновлению стандартов, регулирующих авиационную эмиссию, и подготовке рекомендаций о принятии эксплуатационных мер по ограничению загрязнения воздуха. Однако они считают, что необходимо предпринять дополнительные действия для решения этого вопроса и снятия части возражений в отношении роста объема движения.

3. В больших городах с пригородами авиационная эмиссия окислов азота (NO_x) в (атмосферном) пограничном слое является одним из источников загрязнения воздуха и, как правило, составляет менее 10% общей городской эмиссии NO_x . Однако в целом действующие аэропорты являются основным источником такого загрязнения после автомобильного транспорта. Эмиссия NO_x увеличивает концентрацию в атмосфере двуокиси азота, озона и твердых частиц (таких, как аэрозоли). В некоторых населенных пунктах, расположенных близко к границам аэропорта, деятельность аэропорта уже стала основным источником увеличения концентрации двуокиси азота. Это может стать препятствием для увеличения объема движения в аэропортах и их развития.

4. Европейское агентство по окружающей среде (ЕЕА) сообщило, что в 1999 году 15% всего городского населения Европы было подвержено воздействию концентрации двуокиси азота, превышающей установленную ЕС временную предельную величину в целях охраны здоровья людей. Согласно информации, полученной Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), аналогичная ситуация складывается и в других регионах мира. Кроме того, большая часть населения мира подвергается воздействию пиковых и средних концентраций озона, превышающих предельное значение. Согласно прогнозам уже существующие предельные значения содержания озона и окислов азота в больших городах с пригородами будут превышены после 2010 года, несмотря на снижение объема эмиссии автомобильного транспорта и из других источников.

5. Постепенное ужесточение стандартов ИКАО в отношении эмиссии в целях ограничения выбросов эмиссии NO_x (–20% в 1996 году, –16% в 2004 году и, если предложение САЕР будет одобрено, то –12% в 2008 году) недостаточно для снижения массы загрязняющих веществ, выбрасываемых в расчете на одного пассажира. Этот стандарт связан со степенью повышения давления в двигателе, а она увеличивается¹ в целях снижения потребления топлива, что объясняет, почему не уменьшилась эмиссия NO_x в расчете на одного пассажира. По мере возобновления темпов роста объема авиаперевозок доля авиационной эмиссии NO_x начнет вновь увеличиваться как в абсолютных, так и в относительных единицах.

6. Серьезную озабоченность в отношении качества воздуха на местах вызывает еще один отдельный аспект. Согласно данным ЕЕА от 20 до 40% городского населения Европы подвергается воздействию таких уровней мелкодисперсных частиц, которые превышают предельные значения, установленные в целях охраны здоровья людей. Доля авиации в этом виде загрязнения пока незначительна, однако возрастает.

¹ За последние 20 лет среднее увеличение степени повышения давления в двигателе составило более 50%.

ТРЕБОВАНИЯ К ПОЛИТИКЕ НА БУДУЩЕЕ

7. Как отмечается в циркуляре ИКАО 303 AN/76 "Эксплуатационные возможности снижения до минимума потребления топлива и уменьшения эмиссии" САЕР применяет три дополняющих друг друга подхода к решению вопроса авиационной эмиссии на местах, а именно технические новшества и стандарты сертификации; эксплуатационные меры, связанные со службами и оборудованием аэропорта; регулирование наземного транспорта и производства полетов воздушных судов, и рассматривает возможность применения связанных с рынком мер. Необходимо изучить экономическую целесообразность каждого подхода, а также риск нарушения правил конкуренции.

8. Тем не менее в любом случае представляется необходимым заняться ужесточением стандартов сертификации, связанных с качеством воздуха, особенно в отношении NO_x , учитывая при этом зависимости между летно-техническими характеристиками и каждым видом эмиссии (особенно окиси углерода) и шумом. Ужесточение стандартов на эмиссию по-прежнему остается оптимальным способом содействовать внедрению технических новшеств. Кроме того, отрасль должна приложить все усилия в целях выполнения задач по проведению долгосрочных научных исследований, о которых объявлено в Европе и Северной Америке, а также разработать и задействовать в максимально короткие сроки технологии, основанные на применении последних достижений.

9. Очень желательно добиться снижения до минимума авиационной эмиссии NO_x на всех высотах, а не только ниже 3000 футов, так как это позволит ограничить воздействие авиации на концентрацию озона в регионах и на изменение климата. С этой целью следует доработать существующую методику сертификации, чтобы она включала все этапы полета и при этом учитывала летно-технические характеристики всего воздушного судна.

10. Существующая методика сертификации, учитывающая эмиссию дыма, разрабатывалась без учета технических характеристик двигателя в отношении эмиссии мелкодисперсных частиц. В настоящее время во многих странах мира в соответствии с рекомендацией ВОЗ установлены предельные значения концентрации мелкодисперсных частиц в целях охраны здоровья людей. Согласно рекомендации САЕР для решения этого вопроса следует изучить возможность соответствующей адаптации методики сертификации ИКАО.

ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

11. Государства – члены ЕКГА предлагают 35-й сессии Ассамблеи:

- a) отразить в ее резолюции по охране окружающей среды (A35-WP/77) предложение о том, что необходимо предпринять новые действия в целях обеспечения качества воздуха, так как вновь начала увеличиваться доля выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих воздух двуокиси азота и озона в связи с возобновлением темпов роста объема перевозок, как в абсолютных, так и относительных единицах;
- b) согласиться с предложением САЕР об установлении нового стандарта в отношении эмиссии NO_x (-12% в 2008 году);

- с) поручить Совету:
- i) обеспечить пересмотр САЕР стандарта NO_x до 2010 года;
 - ii) обеспечить, чтобы на совещании САЕР/7 была завершена работа, связанная с расширением существующей методики сертификации в отношении эмиссии NO_x , чтобы она включала все этапы полета, и при этом учитывались летно-технические характеристики всего воздушного судна;
 - iii) изучить соответствующие характерные особенности твердых частиц, выбрасываемых авиационными двигателями, как это предложено САЕР, в целях оценки эффективности действующего стандарта ИКАО в отношении эмиссии дыма с учетом последних рекомендаций ВОЗ, в которых определены концентрации мелкодисперсных частиц, представляющие угрозу здоровью людей.

– КОНЕЦ –