

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ**

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация

**ПРОГРЕСС И ДОСТИЖЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ
В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И КАЧЕСТВА МЕСТНОГО ВОЗДУХА**

(Представлено Коста-Рикой в соавторстве с государствами – членами ЛАКГА²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлен прогресс, достигнутый Латиноамериканским регионом в области охраны окружающей среды – авиационного шума и качества местного воздуха – в соответствии с Приложением 16 и его различными томами, а также резолюцией А39-01, утвержденной на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО. Государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) проактивно продвигают инициативы в области улучшения экологических показателей посредством действий по снижению авиационного шума и повышению качества местного воздуха, снижению эмиссии парниковых газов и, в частности, планирования аэропортовых объектов, что привело к разработке аэронавигационных правил и проведению масштабных мероприятий, принесших положительные результаты.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в данном рабочем документе;
- b) принять к сведению прогресс, достигнутый государствами Латинской Америки в области охраны окружающей среды, и инициативы по внедрению стандартов ИКАО в этой сфере;
- c) продолжать повышать потенциал государств путем проведения семинаров и практических курсов по охране окружающей среды;
- d) продвигать конкретные меры, позволяющие развивающимся государствам получить доступ к финансированию и передаче технологий.

| | |
|-------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели</i> | Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Охрана окружающей среды" |
| <i>Финансовые последствия</i> | Для реализации инициатив в области охраны окружающей среды необходимы дополнительные финансовые ресурсы |
| <i>Справочный материал</i> | Резолюция А39-1 Ассамблеи, <i>Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха</i> Резолюция А21-07 Ассамблеи, <i>Инструкции в отношении охраны окружающей среды и гражданской авиации Латинской Америки</i> <i>Стратегический план Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)</i> |

¹ Документ на испанском языке представлен Коста-Рикой.

² Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В соответствии с Конвенцией о биологическом разнообразии (2016 год) "Регион Латинской Америки и Карибского бассейна (ЛАК) обладает богатым биологическим разнообразием, в нем находится около 60 % сухопутной флоры и фауны мира, а также разнообразная морская и пресноводная флора и фауна. Биомы региона ЛАК варьируются от водно-болотистых и прибрежных экосистем до пустынь, тропических лесов, обширных луговых угодий саванн и высокогорных районов Анд. Пойменные леса являются одними из самых богатых на Земле по видовому разнообразию, а горные леса и болотистую местность Анд населяет большое количество эндемиков и редких видов". Кроме того, на Центральноамериканском атлантическом побережье находится второй по величине коралловый риф в мире. "Такое региональное разнообразие является следствием ряда факторов окружающей среды, включая сложную историю эволюции и крайне изменчивую географию, геологию и климат". Все вышеизложенное отражает важность охраны окружающей среды и непрерывного улучшения ее состояния, что позволит бороться с последствиями изменения климата для предотвращения уменьшения существующего биологического разнообразия.

1.2 Учитывая вышеизложенное, экологическая тематика стала предметом широкого обсуждения в ходе мероприятий, организованных различными рабочими группами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), в результате чего были подготовлены различные документы и инструменты, которые использовались в качестве основы для реализации инициатив в государствах – членах ЛАКГА.

1.3 Важно отметить, что в рамках текущего двухлетнего периода работы ЛАКГА планируется обновить резолюции и рекомендации в отношении охраны окружающей среды, чтобы они могли быть отражены в деятельности государств-членов, а также при обновлении документов, утвержденных ИКАО по данному вопросу.

1.4 Кроме того, каждое государство Латинской Америки осуществляет местные инициативы по внедрению Стандартов, Рекомендуемой практики и резолюций ИКАО, в первую очередь в отношении авиационного шума, качества местного воздуха, планирования и управления землепользованием, а также других вопросов, которые каждые три года обновляются на сессии Ассамблеи.

2. АНАЛИЗ

2.1 В соответствии с томом I Приложения 16 государства включили в свое законодательство требования в отношении авиационного шума в целях сведения к минимуму его воздействия на окружающую среду и проводят работу с эксплуатантами аэропортов и изготовителями воздушных судов.

2.2 Например, Бразилия в сотрудничестве с компанией "Эмбраер" осуществляла сертификацию воздушных судов этой компании, в результате чего новые типы воздушных судов были недавно сертифицированы на соответствие требованиям по шуму, установленным в томе I Приложения 16, а также в Части 36 Правил гражданской авиации Бразилии.

2.3 Кроме того, в ходе работы с аэропортами были установлены эксплуатационные меры, позволяющие ограничить уровень авиационного шума путем определения максимальных уровней авиационного шума, зон для испытаний двигателей, эксплуатационных приемов снижения авиационного шума и эксплуатационных ограничений, что было отражено в различных

сборниках аэронавигационной информации (САИ) и правилах, а также в действиях, рекомендованных Институтом гражданской авиации Кубы, и в существенных результатах, достигнутых благодаря внедрению приемов снижения авиационного шума в международном аэропорту Хорхе Чавеса (Перу). Также государства поддерживали исследования в области влияния авиационного шума на окружающую среду в целях определения более эффективных мер по снижению авиационного шума, как, например, это делается в настоящее время в международном аэропорту Св. Оскара Арнульфо Ромеро и Гальдамеса (Сальвадор).

2.4 Важно отметить, что процедуры снижения авиационного шума были включены в национальное законодательство, например, в Закон № 30370 Перу, который регулирует управление авиационным шумом в целях охраны окружающей среды, для регулирования авиационного шума от воздушных судов национальных и международных авиакомпаний, осуществляющих полеты над перуанской территорией, а также в RAD 14.43 b) Доминиканской Республики и RAC-16 Кубы.

2.5 В области требований по планированию и управлению землепользованием, относящихся к реализации концепции устойчивого развития, были внедрены индикаторы, которые государство время от времени использует для проверки и оценки деятельности в области охраны окружающей среды по следующим критериям: авиационный шум (загрязнение в зонах рядом с аэропортами), качество воздуха (загрязнение в зонах рядом с аэропортами, которое может быть вызвано эмиссией от аэропортовой деятельности), отходы (общее количество генерируемых отходов, сортировка на органические, опасные и перерабатываемые отходы), данные эмиссии парниковых газов (общая эмиссия парниковых газов мобильными и стационарными наземными источниками), биологическое разнообразие (прямое и косвенное влияние аэропорта на разнообразие фауны и флоры в зонах вокруг него), водные ресурсы (конечное потребление и его воздействие на качество водных ресурсов, используемых в аэропорту), а также использование материалов и ресурсов (повторное использование).

2.6 Положения в отношении планирования и управления землепользованием, которые были внедрены в национальное законодательство, включают поправку к Части 161 Правил гражданской авиации Бразилии (RBAC), которые теперь содержат требования по планированию зонирования аэропорта по шуму; в результате, по состоянию на 29 марта 2019 года Национальное агентство гражданской авиации (ANAC) зарегистрировало 40 специальных планов зонирования по шуму (PEZR) и 1764 базовых планов зонирования по шуму (PBZR). Также в Доминиканской Республике вопросы авиационного шума и раздражающих или вредных для окружающей среды шумов, производимых стационарным или мобильным наземным оборудованием и машинами регулируются положением RAD 14.141 d). Кроме того, Куба установила индикаторы для проведения соответствующего исследования по авиационному шуму в рамках новых проектов.

2.7 Кроме того, положения, касающиеся безопасности полетов, были включены в нормы по охране окружающей среды, такие как Законодательный акт № 1278 Перу, утверждающий Общий закон по твердым отходам в Перу, а также связанное с ним законодательство, включающее положения по строительству и эксплуатации инфраструктуры, используемой для окончательной утилизации твердых отходов вблизи аэропортов, и требование о создании защитной зоны с радиусом 13 км от контрольной точки аэропорта (ARP). Также можно упомянуть документ D.S. № 005-2019-MINAM, который устанавливает максимальные допустимые значения авиационного шума, создаваемого воздушными судами, осуществляющими полеты над национальной территорией.

2.8 Говоря о нормах по охране окружающей среды, необходимо отметить, что связанные с качеством местного воздуха положения были включены в законодательство, как,

например, это было сделано в случае поправок к Части 34 Правил гражданской авиации Бразилии в отношении эмиссии авиационных двигателей, куда вошел временный закон о массовой концентрации нЛТЧ, связанный с законами об эмиссии нелетучих твердых частиц, вступившими в силу в феврале 2019 года, которые будут применяться к новым типам двигателей с 2020 года.

2.9 Другие инициативы в области качества местного воздуха включают введение схем полетов в режимах постоянного снижения или набора высоты, сокращение использования ВСУ в международных аэропортах, использование возобновляемой энергии для питания терминалов аэропорта (успешная инициатива Доминиканской Республики), запрос действующих сертификатов технического осмотра транспортных средств для всех транспортных средств, попадающих в зоны ограниченного доступа в аэропорту (инициатива, предложенная Перу), и благодаря этим инициативам была снижена эмиссия парниковых газов вокруг аэропортов.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Понимая важность охраны окружающей среды, государства – члены ЛАКГА (на индивидуальном уровне, а также через ЛАКГА на региональном уровне) осуществляют масштабные мероприятия по повышению экологической эффективности сектора гражданской авиации Латинской Америки, что находит свое отражение в различных инициативах, изложенных выше.

3.2 Кроме того, эти инициативы продемонстрировали важность координации деятельности между различными заинтересованными сторонами в целях улучшения экологических показателей как в авиационной отрасли (национальные полномочные органы гражданской авиации, лицензиаты аэропортов и авиакомпаний), так и непосредственно в области охраны окружающей среды (национальные полномочные органы каждого государства по охране окружающей среды).

3.3 Государства – члены ЛАКГА признают важность значительных усилий и инструктивного материала ИКАО в области охраны окружающей среды от воздействия воздушного транспорта и настоятельно призывают ИКАО продолжать эту работу, а также и далее оказывать поддержку государствам в целях укрепления деятельности по защите и охране окружающей среды во всем мире.

— КОНЕЦ —