



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, унификация и поддержка внедрения

ПРЕДПРИНЯТЫЕ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ ДЕЙСТВИЯ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ПОДДЕРЖКУ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ

(Представлено Гватемалой от имени государств-членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлены предпринятые в регионе Латинской Америки действия, касающиеся окружающей среды и гражданской авиации, которые были изложены в документе, содержащем резолюцию A21-07 "Инструктивный материал в отношении окружающей среды и гражданской авиации в Латинской Америке", единогласно принятой 22 государствами-членами ЛАКГА. Аналогичным образом, в нем представлена взаимосвязь экологического фактора с деятельностью различных рабочих групп ЛАКГА, в основном при разработке стратегического плана для Комиссии, и интеграция концепции устойчивого развития в сферу организации аэропортовой деятельности. Вышеупомянутые действия осуществляются силами соответствующих рабочих групп.

Действия: Ассамблее предлагается

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем документе;
- b) включить экологическую стратегию и концепцию региона Латинской Америки в документы, подготавливаемые по данной тематике;
- c) выдвинуть требование о более высоком уровне представленности развивающихся стран в Комитете по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР).

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со стратегической целью E "Охрана окружающей среды"

¹ Текст на испанском языке представлен Гватемалой.

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

<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что большая часть сопутствующей деятельности и реализация инициатив будут осуществляться за счет собственных средств каждого государства в целях повышения показателей в области охраны окружающей среды; тем не менее, для некоторых из предложенных мер могут потребоваться дополнительные ресурсы со стороны партнеров по международному сотрудничеству, в том или ином виде.
<i>Справочный материал</i>	Резолюция А38-17 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" Резолюция А21-07 "Инструктивный материал в отношении окружающей среды и гражданской авиации в Латинской Америке" Стратегический план Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)

1. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1 Исходя из текущей значимости и актуальности вопросов охраны окружающей среды, государства-члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) рассмотрели необходимость создания концепции, объединяющей вопросы авиации и охраны окружающей среды, путем внедрения планов, программ и проектов по сокращению масштаба воздействия авиационного сектора на окружающую среду. Эта необходимость обусловлена тревогой за глобальное экологическое наследие и согласуется с разного рода обязательствами, которые государства-члены взяли на себя в ходе различных международных форумов, посвященных данной проблематике, и в первую очередь тех, которые проходили по инициативе Международной организации гражданской авиации.

1.2 В этой связи государства-члены ЛАКГА занимаются объединением разных экологических инициатив, которые разрабатываются в рамках различных рабочих групп и зафиксированы в документах, отражающих приверженность государств Латинской Америки обеспечению устойчивого развития авиации, что повышает их конкурентоспособность и улучшает показатели в области охраны окружающей среды.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 На уровне стран Латинской Америки прогресс в вопросах охраны окружающей среды ознаменовался принятием посредством резолюции А21-07 21-й очередной сессии Ассамблеи ЛАКГА документа, содержащего инструктивный материал в отношении окружающей среды и гражданской авиации в Латинской Америке, в котором определяется концепция, задачи и различные стратегии поддержки государств-членов в повышении показателей в области охраны окружающей среды и сведения к минимуму воздействия на нее, что также приводит к повышению конкурентоспособности сектора. В документе объединены как идеи, изложенные в положениях различных конвенций по охране окружающей среды, так и инструктивный материал различных организаций гражданской авиации, и в его основе лежат принципы устойчивого развития, эффективности и конкурентоспособности, использования технологий, координации, безопасности и предотвращения загрязнения.

2.2 На вышеупомянутом совещании был также принят стратегический план на двухлетний период 2015–2016 гг. В настоящем плане рассматриваются различные стратегические области развития сектора гражданской авиации Латинской Америки, что включает общую задачу

экологической направленности, объединяющую в своих рамках различные основные задачи, среди которых: а) выполнение инструктивных указаний, б) координация с организациями по охране окружающей среды, с) организация использования биотоплива на региональном уровне, d) обеспечение работы аэропортовых систем с учетом требований охраны окружающей среды, е) упорядочивание мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним; и f) расширение масштабов представленности ЛАКГА в САЕР.

2.3 Имея в своем распоряжении положения резолюции A21-07 и ключевые области работы согласно стратегическому плану по охране окружающей среды, государства-члены ЛАКГА осуществили различные действия в поддержку охраны окружающей среды, а также профессиональной подготовки и обмена успешным опытом, который был накоплен в регионе.

2.4 В этом отношении следует упомянуть учебный курс по планированию землепользования в связи с расширением аэропортов и охраной окружающей среды, разработанный совместно с ведомством гражданской авиации Сингапура (CAAS). Этот курс обеспечивает повышение квалификации представителей ведомств гражданской авиации в целях всестороннего учета основополагающих принципов планирования землепользования и повышения пропускной способности аэропортов, с тем чтобы обеспечить включение экологического фактора в каждую из этих стадий.

2.5 Также важно подчеркнуть результаты, полученные на семинаре по воздушному транспорту и политике, проведенном Экономической комиссией для Латинской Америки и бассейна Карибского моря (ЭКЛАК), где одной из главных тем для обсуждения и обмена мнениями стали вопросы охраны окружающей среды, в первую очередь темы, связанные с рыночными мерами и биотопливом. Одним из результатов стало понимание важности наличия всесторонней концепции в отношении вклада воздушного транспорта в экономический рост и тех социальных и экологических последствий, которые он имеет для всего мира³, а также важности координации усилий различных заинтересованных сторон в секторе гражданской авиации в решении данных вопросов.

2.6 Аналогичным образом, специальная группа по вопросам охраны окружающей среды занимается разработкой документа по систематизации опыта, накопленного различными заинтересованными сторонами из разных областей авиации (эксплуатантами воздушных судов, аэропортами и т. д.). Этот опыт отражает практику полномасштабного управления твердыми отходами, зонирования воздушного пространства и захода на посадку в режиме непрерывного снижения, восстановления почвы и грунтового покрытия, уменьшения эмиссии ПГ, повышения энергетической эффективности и реализации проектов в области возобновляемых источников энергии.

2.7 Вопросы охраны окружающей среды являются основной темой для различных рабочих групп ЛАКГА. Специальная рабочая группа по организации деятельности аэропортов включила экологический фактор в качестве одного из главных аспектов, рассматриваемых при сдаче аэропорта в концессию, помимо его включения в регламентирующее руководство ЛАКГА по аэропортам и повышению их эффективности.

2.8 Определив, насколько важную роль экологический фактор играет во всестороннем развитии сектора гражданской авиации в регионе Латинской Америки, постоянная группа по обновлению положений резолюции A20-11 в отношении стратегического плана ЛАКГА включила

³ Дополнительная информация о семинаре размещена на сайте http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/4/S1500816_es.pdf [на испанском языке]

его в качестве одной из первоочередных тем при планировании и разработке стратегий Комиссии на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный период.

2.9 Кроме того, важно учитывать реальные масштабы усилий, прикладываемых рядом государств Латинской Америки, по разработке, обновлению и внедрению государственных планов действий (AREP) согласно обязательствами, взятыми на себя в соответствии с различными резолюциями ИКАО, о чем свидетельствует представление настоящих документов 14⁴ из 22 государств-членов ЛАКГА, в результате чего были поставлены цели и задачи и выработаны конкретные стратегии по эффективному уменьшению эмиссии парниковых газов в результате деятельности в различных областях международной гражданской авиации.

2.10 Государства-члены ЛАКГА отмечают работу, проделанную Международной организацией гражданской авиации посредством САЕР и различных рабочих групп, для обеспечения охраны окружающей среды и повышения показателей сектора в этой области на глобальном уровне; вместе с тем, следует отметить, что развивающиеся страны недопредставлены в вышеупомянутых группах. Такие страны могут извлечь пользу из различного опыта и проектов, осуществленных странами региона Латинской Америки в данной области.

3. ВЫВОД

3.1 Государства-члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации отмечают приложенные усилия и инструктивный материал, разработанный Международной организацией гражданской авиации в отношении вопросов охраны окружающей среды и воздушного транспорта. Принимая к сведению данные усилия, ЛАКГА со своей стороны также реализует различные инициативы по повышению показателей гражданской авиации в области охраны окружающей среды в Латинской Америке. Это подкрепляется региональной координацией и интеграцией воздушного транспорта в Латинской Америке, что является ее конечной целью. Также, ввиду значимости экологического фактора, он отражен в различных инструктивных материалах и документах, разработанных различными рабочими группами.

3.2 Аналогичным образом, важно добавить, что государства-члены ЛАКГА могут обогатить работу, которую ИКАО выполняет посредством САЕР, через обмен положительным опытом в реализации экологических проектов, а также ввиду осведомленности о характерных особенностях гражданской авиации в регионе Латинской Америки.

4. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ МЕРЫ

4.1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в настоящем документе;
- b) включить экологическую стратегию и концепцию региона Латинской Америки в документы, подготавливаемые ИКАО по данной тематике;
- c) выдвинуть требование о более высоком уровне представленности государств-членов ЛАКГА в САЕР.

— КОНЕЦ —

⁴ Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уганда, Чили, Эквадор и Ямайка.