



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

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

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

(Представлено Сальвадором при поддержке государств – членов  
Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)<sup>2</sup>)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе представлен прогресс, достигнутый регионом Латинской Америки в области охраны окружающей среды, с уделением особого внимания уровню авиационного шума и качеству местного воздуха на основе томов I и II Приложения 16, а также резолюции A40-17, принятой на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО. Государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) активно поддерживают инициативы в области улучшения экологических показателей посредством мер по снижению авиационного шума, повышению качества местного воздуха, сокращению эмиссии парниковых газов и планированию аэропортовых объектов, что достигается благодаря авиационным правилам или другим мероприятиям, обеспечивающим улучшение социально-экологических условий в зонах вокруг аэропортов.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную информацию;
- b) принять к сведению прогресс, достигнутый государствами Латинской Америки в области охраны окружающей среды, и инициативы по обеспечению соблюдения стандартов ИКАО в этой области;
- c) продолжать наращивать потенциал государств посредством проведения семинаров и практикумов по охране окружающей среды;
- d) стимулировать конкретные меры, позволяющие развивающимся государствам, в частности государствам Латинской Америки, получить доступ к финансированию, подготовке кадров и передаче технологии.

<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>	

<sup>1</sup> Текст документа на испанском языке представлен Сальвадором.

<sup>2</sup> Аргентина, Аруба (Королевство Нидерландов), Белиз, Боливия (Многонациональное государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Согласно Конвенции о биологическом разнообразии (2016 г.) регион Латинской Америки и Карибского бассейна (ЛАК) обладает богатым биологическим разнообразием: в нем находится около 70 % наземной жизни мира, а также разнообразная флора и морская и пресноводная фауна. Биомы региона ЛАК варьируются от водно-болотистых и прибрежных экосистем до пустынь, тропических лесов, обширных луговых угодий саванн и высокогорных районов Анд.

1.2 В соответствии со стратегическими целями ИКАО вопросы охраны окружающей среды широко рассматриваются Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА) в рамках ее групп специалистов, которые разрабатывают документы и инструменты для оказания помощи в применении тех же рекомендуемых ИКАО стандартов снижения авиационного шума и поддержания качества местного воздуха, которые каждое государство Латинской Америки продвигает на уровне своего внутреннего законодательства.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В соответствии с положениями тома I Приложения 16 государства включили в свое соответствующее законодательство требования в отношении авиационного шума в целях сведения к минимуму его воздействия на окружающую среду. Правило гражданской авиации Сальвадора RAC-21 "Положение о порядке принятия сертификатов на авиационную продукцию" предусматривает, что ведомство гражданской авиации выдает сертификат утверждения уровня шума для воздушного судна, прошедшего процедуру признания или сертификации, если оно соответствует применимым стандартам, изложенным в Приложении 16 ИКАО.

2.2 В Эквадоре соблюдение положений действующего экологического законодательства, применимого к авиационному сектору, обеспечивается путем измерения уровня шума и, в случае превышения допустимых значений, путем принятия мер по снижению шума, когда это возможно. Все аэропорты Эквадора в настоящее время соответствуют стандартам, установленным министерством страны по вопросам охраны окружающей среды.

2.3 В Панаме том I Приложения 16 был принят путем включения его положений в части I и II тома XIX Правил гражданской авиации Панамы, и при подтверждении соответствия этапу зарегистрированного в Панаме воздушного судна, в отношении которого подана заявка, на него выдается сертификат утверждения уровня шума. Кроме того, крупнейший национальный авиаэксплуатант пополнил свой самолетный парк новым и более эффективным с точки зрения расхода топлива воздушным судном "B-737 Max". Таким образом, сообщества поблизости от внутренних и международных аэропортов страны подвергаются меньшему воздействию, и количество жалоб со стороны населения сообществ, расположенных в близлежащих районах, сократилось. К тому же Панама осуществляет ежегодные инвестиции в сохранение своих лесов, парков и охраняемых районов, в которых растут деревья, стерня, морские травы и мангры, являющиеся основными поглотителями двуокиси углерода, благодаря чему Панама занимает третье место в мире по показателю отрицательного уровня эмиссии углерода.

2.4 В Перу меры, принимаемые государством в целях уменьшения воздействия авиационного шума, включают закон № 30370, регулирующий экологическое управление авиационным шумом, а также стандарт NTC-001-2013, касающийся максимальных уровней шума для национальных и иностранных воздушных судов, выполняющих полеты на территории Перу, и верховный декрет № 005-2019-MINAM, касающийся процедур принятия и выдачи сертификатов утверждения уровня шума и устанавливающий максимально допустимые уровни авиационного шума для воздушных судов, выполняющих полеты на территории государства.

2.4.1 Кроме того, согласно нормативному положению № 27261 общего законодательства о гражданской авиации требуется получение предварительного разрешения ГДГА для любого строительства, реконструкции, расширения, усовершенствования или модификации аэродрома, и для получения такого разрешения заявитель должен предоставить результаты исследования экологических последствий, которые должны быть совместимы с нормальным течением жизни сообщества и охраной окружающей среды в соответствии с законодательством и нормативными положениями и техническим приложением к ним. Благодаря надзору и контролю на основании этих положений деятельность аэропорта может соответствовать существующим национальным и международным стандартам за счет выявления и смягчения последствий и таким образом выполнять обязательства, принятые в документе по охране окружающей среды.

2.5 В Аргентине Национальное ведомство гражданской авиации (НВГА) приняло политику в области охраны окружающей среды (резолюция 299/2017) и Руководство по экологическому менеджменту в аэропортах (совместная резолюция с ORSNA 02/2019), которое поддерживает охрану окружающей среды в плане качества воздуха.

2.6 В Мексике в 2021 году были обновлены шумовые карты для получения намного более точной шумовой карты для каждого аэропорта. Результаты измерений распространяются среди заинтересованных сторон для целей принятия решений. Обновление выявило снижение уровней шума (с 55 до 60 децибел, с 60 до 65 децибел, с 65 до 70 децибел, с 75 до 80 децибел и более 80 децибел) во всех аэропортах, что в значительной степени объясняется использованием более точного метода измерения.

2.6.1 Значительные средства были инвестированы в совершенствование инфраструктуры с целью обеспечения достаточной пропускной способности, и на большинстве ВПП были сооружены рулевые дорожки быстрого выезда, обеспечивающие воздушным судам более прямой маршрут к зданиям аэровокзала. Были инвестированы средства в закупку электрических транспортных средств для буксировки воздушных судов. Авиакомпаниям оказывается помощь в сокращении ими эмиссии углерода путем обеспечения скорости и эффективности процедур руления для воздушных судов после посадки и перед взлетом. Это уменьшает расстояние, которое должно покрыть воздушное судно, и, следовательно, количество сжигаемого топлива, за счет чего достигается существенное сокращение эмиссии углерода.

2.6.2 Выполняется контроль профилактического технического обслуживания и ремонта транспортных средств, воздушных судов, установок и оборудования. Естественные препятствия, такие как растительность, используются для предотвращения рассеивания частиц в зонах вокруг аэропортов. Разрабатывается план повышения энергоэффективности и декарбонизации для предотвращения эмиссии газов и частиц, связанных с качеством воздуха.

2.7 Куба приобрела новое воздушное судно с более совершенными технологиями и меньшим уровнем шума и усовершенствовала схемы захода на посадку и взлета. Кроме того, были разработаны процедуры запуска двигателей на перроне в удалении от места стоянки, позволяющие заметно снизить уровень шума при взлете и посадке воздушного судна за счет уменьшения шума на перроне и в зонах руления воздушных судов. Приобретение нового воздушного судна с более совершенными технологиями означает меньший расход топлива благодаря модернизации бортового оборудования. Также были усовершенствованы маршруты и схемы захода на посадку, что привело к сокращению эмиссии, как отмечено в ежегодных отчетах эксплуатантов (национальное требование).

2.8 Чили использует систему контроля шума в аэропорту имени Артуро Мерино Бенитеса для снижения шумовой составляющей эксплуатации ВПП. Кроме того, были составлены шумовые карты основной сети аэропортов для рассмотрения в качестве действенного средства в рамках национальных инструментов планирования, а также была запрещена эксплуатация воздушных судов этапа 2. Начиная с 2021 года новые воздушные суда, эксплуатируемые в пределах территории государства, должны соответствовать этапу 4. С 2016 года отмечается заметное уменьшение шумового следа на шумовой карте аэропорта имени Артуро Мерино Бенитеса.

2.8.1 Что касается качества воздуха в аэропорту имени Артуро Мерино Бенитеса, ежемесячно выборочно проверяется эмиссия газа вспомогательными транспортными средствами на перроне. Предпринимаются действия по контролю эмиссии транспортных средств поддержки воздушных судов, чистке ВПП и маршрутов руления, замене силовых установок GS/APU электрическими соединениями на пассажирском трапе, контролю запуска двигателей (буксировка воздушного судна без использования двигателей), управлению движением на перроне и сокращения количества взлетно-посадочных циклов. Кроме того, установленная усовершенствованная система управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS) помогла уменьшить загрязнение местного воздуха в районе аэропорта.

2.9 Венесуэла установила в законе о гражданской авиации Венесуэлы RAV36 максимально допустимые пределы излучения шума для дозвуковых реактивных самолетов, винтокрылых воздушных судов, сверхзвуковых воздушных судов, воздушных судов с поворотными несущими винтами и вертолетов, которые применяются ко всем национальным и иностранным авиаэксплуатантам, выполняющим или планирующим выполнять полеты внутри страны, из страны и в страну. Положения RAV36 предусматривают выдачу сертификата утверждения уровня шума, удостоверяющего, что воздушное судно соответствует требованиям к качеству и безопасности с точки зрения излучения интенсивных шумов или звуков, в соответствии с положениями Приложения 16 Международной организации гражданской авиации.

2.10 В области требований к планированию и управлению землепользованием, относящихся к реализации концепции устойчивого развития, были внедрены индикаторы, которые позволили государствам периодически проводить проверку и оценку деятельности в области охраны окружающей среды, касающуюся авиационного шума (загрязнение в районе аэродрома), качества воздуха (загрязнение в зонах рядом с аэродромом, где которое может быть вызвано деятельностью аэродрома), отходов (общее количество генерируемых отходов, сортировка на органические, опасные и перерабатываемые отходы), кадастра выбросов парниковых газов (общая эмиссия ПГ мобильными и стационарными наземными источниками), биоразнообразия (прямое и косвенное влияние аэропорта на разнообразие фауны и флоры в зонах вокруг него), водных ресурсов (конечное потребление и его воздействие на качество водных ресурсов, используемых в аэропорту), использования материалов и ресурсов (повторное использование).

2.11 Положения в отношении планирования и управления землепользованием были включены в национальные нормативные базы, а аспекты защиты безопасности полетов были включены в природоохранное законодательство, например во внутреннее законодательство Гватемалы.

### 3. ВЫВОДЫ

3.1 Государства – члены ЛАКГА, понимая важность охраны окружающей среды, поддерживают основные инициативы в области улучшения экологических показателей сектора как на региональном уровне, так и индивидуально.

3.2 Рассматривается необходимость координации работы различных заинтересованных сторон (ведомств гражданской авиации, держателей аэропортовых франшиз, авиакомпаний) или лиц конкретно в области охраны окружающей среды, например, посредством национальных полномочных органов разных государств по охране окружающей среды. Это обеспечит концентрацию усилий, ресурсов, технологий и/или инструментов диагностического измерения и внедрение экологических показателей.

3.3 Следует облегчить доступ и наращивание потенциала для развивающихся государств, в том числе государств Латинской Америки, при поддержке ИКАО и/или развитых государств в области планирования землепользования, шума и качества воздуха в целях включения в стандарты и рекомендуемую практику ИКАО.

3.4 Государства – члены ЛАКГА признают ценность усилий и руководящих указаний Международной организации гражданской авиации в области охраны окружающей среды от воздействия воздушного транспорта и настоятельно призывают ее продолжать эту работу и оказание помощи государствам в целях укрепления деятельности, связанной с охраной и защитой экологических систем планеты.

3.5 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную информацию;
- b) принять к сведению прогресс, достигнутый государствами Латинской Америки в области охраны окружающей среды, и инициативы по обеспечению соблюдения стандартов ИКАО в этой области;
- c) продолжать наращивать потенциал государств посредством проведения семинаров и практикумов по охране окружающей среды;
- d) стимулировать конкретные меры, позволяющие развивающимся государствам, в частности государствам Латинской Америки, получить доступ к финансированию, подготовке кадров и передаче технологии.