



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня.

Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

АДАПТАЦИЯ И УСТОЙЧИВОСТЬ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА ДЛЯ АВИАЦИОННОГО СЕКТОРА

(Представлено Бразилией при поддержке 19¹ государств-членов ЛАКГА)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Поскольку, согласно климатическим прогнозам, вероятность превышения показателя в 1,5°C возрастает, неотложные усилия по сокращению эмиссии парниковых газов (ПГ) по-прежнему имеют критически важное значение. ИКАО в последние годы уделяла первоочередное внимание смягчению последствий в рамках таких инициатив, как LTAG, CORSIA (том IV Приложения 16) и поощрение SAF согласно рамочной программе, принятой CAAF/3. Однако климатические последствия уже сказываются на авиации, что требует уделять не меньшее внимание адаптации. Заккрытие на продолжительный срок аэропорта Порту-Алегри в Бразилии из-за неожиданного наводнения подчеркивает уязвимость сектора. Этот сбой в работе свидетельствует о необходимости надежной инфраструктуры и перспективного планирования. В настоящем документе содержится призыв к ИКАО присвоить стратегиям адаптации ту же степень важности в рамках глобальной авиационной политики, которая присвоена смягчению последствий эмиссии парниковых газов (ПГ).

Действия: Ассамблее предлагается

- признать, что изменение климата уже оказывает воздействие на авиационную систему и что ИКАО должна уделять равное внимание усилиям по смягчению последствий и адаптации;
- призвать Совет ИКАО надлежащим образом рассмотреть необходимость разработки дальнейших действий по адаптации и повышению устойчивости к изменению климата для авиационного сектора.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>Авиация экологически устойчива</i>
Финансовые последствия	
Справочный материал	

¹ Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК) давно предупреждает о рисках, связанных с глобальным потеплением выше 1,5°C сверх доиндустриальных уровней. По оценке, сформулированной МГЭИК в ее Специальном докладе 2018 года, этот порог будет достигнут между 2030 и 2052 годами в зависимости от сценариев эмиссии. Однако последние наблюдения и аналитические данные, представленные в шестом оценочном докладе (2021 год) и другими глобальными органами мониторинга указывают на то, что этот температурный порог может быть преодолен уже в начале 2030-х годов, а в некоторых случаях даже раньше. Действительно, данные за 2023 и начало 2024 года показывают, что глобальные температуры уже временно превышали отметку в 1,5°C, что во многом обусловлено сочетанием накопления парниковых газов и естественной изменчивости климата (например, Эль-Ниньо).

1.2 Поскольку более ранние оценки указывали на то, что имеется больше времени для принятия мер, как в международных рамочных программах, так и в национальных стратегиях приоритетное внимание как правило уделяется смягчению последствий, нежели адаптации. Эта тенденция четко прослеживается в авиационном секторе, где центральное место занимают такие структурированные усилия, как Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), инициативы в области устойчиво производимого авиационного топлива (SAF), а также долгосрочная желательная цель по достижению нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году (LTAG). В то же время стратегиям адаптации, призванным повысить устойчивость сектора к климатическим воздействиям, уделяется сравнительно меньше внимания, и зачастую они представляют собой всего лишь рекомендации без концептуальных рамок внедрения. Однако этот дисбаланс становится все более недопустимым в мире, где сбои, вызванные изменением климата, уже не являются отдаленной угрозой, а представляют собой актуальную и все более обостряющуюся проблему.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Смягчение последствий все последние годы является краеугольным камнем экологической стратегии ИКАО. CORSIA, внедренная в 2016 году, ставит целью удерживать чистую эмиссию от международных полетов на уровне 2020 года, обязывая эксплуатантов компенсировать превышение путем покупки углеродных кредитов. В последние годы ИКАО также поощряет "корзину мер", включающую в себя технологические инновации, эксплуатационные улучшения и использование SAF. В поддержку этих мер в 2022 году ИКАО запустила программу АСТ-SAF (Программа по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива) для оказания целевой поддержки государствам и заинтересованным сторонам в разработке и внедрении SAF. Принятие в 2022 году LTAG ознаменовало собой коллективное обязательство государств – членов ИКАО достичь чистой нулевой эмиссии углерода международной авиации к 2050 году.

2.2 В отличие от портфеля мероприятий по смягчению последствий, работа ИКАО в области адаптации носит менее институционализированный характер. Несмотря на то, что устойчивость к изменению климата признана критически важной задачей, в области адаптации не существует программы, эквивалентной АСТ-SAF по структуре или узнаваемости. Вместо этого ИКАО подготовила набор инструктивных материалов: сводный доклад об адаптации к изменению климата, состоящий из трех частей инструктивный материал по оценке климатических рисков и Инструментарий для экологически чистых аэропортов для создания аэропортов, устойчивых к изменению климата. В этих документах выявлены такие факторы уязвимости, как экстремальная жара, повышение уровня моря и суровые погодные условия, а также закреплены процедуры оценки

и управления климатическими рисками на местном уровне. Несмотря на свою полезность, эти инструменты не имеют централизованной рамочной основы, которая способствовала бы их широкому внедрению в различных государствах.

2.3 Дисбаланс между усилиями по смягчению последствий и адаптации очевиден. Для смягчения последствий ИКАО создала структурированные, многосторонние программы и механизмы со сроками, целями и структурами поддержки. Адаптация же представляет собой децентрализованные усилия и не имеет специального бюджета, который позволил бы реализовывать программу помощи и наращивания потенциала для государств. Этот дисбаланс увеличивает уязвимость авиационной инфраструктуры и операций к климатическим явлениям, особенно по мере того, как такие явления становятся все более частыми и суровыми.

2.4 В качестве наглядной иллюстрации этого аргумента можно привести пример международного аэропорта Порту-Алегри, о котором сообщалось в документе AN-Conf/14-WP/166 14-й Аэронавигационной конференции, состоявшейся в Монреале, Канада (https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Documents/WP/wp_166_en.pdf).

2.5 В мае 2024 года беспрецедентное наводнение на юге Бразилии привело к продолжительному закрытию международного аэропорта Салгаду Филью — ключевого авиаузла в городе Порту-Алегри, который в 2023 году обслужил более 7,5 млн пассажиров. Рекордное количество дождя — пятимесячная норма осадков, выпавшая всего за две недели, — привело к тому, что озеро Гуаиба поднялось на 5,3 м, затопив взлетно-посадочные полосы, терминалы и важнейшие объекты инфраструктуры аэропорта. Полеты были полностью приостановлены 3 мая после того, как затопленными оказались пассажирский терминал и защитные укрытия для радаров. Чрезвычайные меры были приняты оперативно: полеты были временно перенаправлены на ближайшую военную базу ВВС, а управление воздушным движением было перенесено в город Куритиба, расположенный в 750 км. Временная радиолокационная система была развернута в течение 20 дней. Полеты частично возобновились 21 октября 2024 года, а полное обслуживание было возобновлено только к 16 декабря — более чем через шесть месяцев после первоначального сбоя в работе аэропорта.

2.6 Экономические потери были значительными. Правительство Бразилии утвердило компенсационный пакет в объеме 425,96 млн реалов (около 80 млн долл. США) для поддержки проведения ремонта аэропорта и поддержания основных операций. Закрытие аэропорта вызвало также значительные сбои в торговле и туризме: в мае 2024 года экспорт через аэропорт упал на 72 %, а импорт упал на 91,5 % по сравнению с предыдущим годом. Эта ситуация свидетельствует об уязвимости критически важной авиационной инфраструктуры к экстремальным климатическим явлениям, что усиливает потребность в комплексных стратегиях адаптации.

2.7 Случай в Порту-Алегри является примером реального воздействия изменения климата на авиацию и демонстрирует последствия недостаточно развитого планирования адаптации. Авиационный сектор не может позволить себе замедлить темпы декарбонизации, но и игнорировать растущую потребность в устойчивости он также не может. В дальнейшем необходимо уделять равноценное внимание как адаптации, так и смягчению последствий, чтобы обеспечить сохранение работоспособности, безопасности и эффективности глобальной авиационной системы в условиях меняющегося климата.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Авиационный сектор очень чувствителен к экологическим воздействиям, вызывающим перебои в его работе, и должен готовиться не только к сокращению собственной эмиссии, но и к тому, чтобы противостоять все более частым и серьезным климатическим явлениям. В то время как в области смягчения последствий ИКАО предприняла значимые шаги посредством таких механизмов, как CORSIA, LTAG и продвижение SAF, меры по адаптации до настоящего времени не имели сопоставимой степени структурированности и не получали сопоставимой институциональной поддержки.

3.2 Ситуация в аэропорту Порту-Алегри демонстрирует эксплуатационную и экономическую уязвимость авиации в условиях глобального потепления. Этот документ является одновременно напоминанием и призывом к действию: адаптация и смягчение последствий должны рассматриваться как одинаково необходимые и взаимодополняющие составляющие климатической стратегии. В связи с этим ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется совершенствовать инструктивные материалы, развивать ресурсы и инструменты планирования для поддержки устойчивости авиационного сектора наряду с усилиями по его декарбонизации.

— КОНЕЦ —