



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня.

Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

АКТИВИЗАЦИЯ МЕР ПО АДАПТАЦИИ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ: ПОВЫШЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ К РИСКАМ С ПОМОЩЬЮ УНИФИКАЦИИ ИНСТРУКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ, КОМПЛЕКСНЫХ ПОДХОДОВ К РЕАЛИЗАЦИИ И ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ В ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРИЛОЖЕНИЯХ ИКАО И SARPS

(Представлено Саудовской Аравией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе представлено мнение Саудовской Аравии, согласно которому настоятельно необходимо активизировать меры по адаптации к изменению климата в международной авиации. В нем подчеркивается важность инструктивных материалов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по оценке рисков, планированию адаптации и выявлению ключевых факторов уязвимости, поскольку повышение температуры, изменение количества атмосферных осадков и участвовавшие сильные штормы уже сейчас нарушают работу и создают значительные риски для безопасности полетов и финансовые риски. В рабочем документе освещаются проблемы, связанные с обеспечением последовательной реализации мер, и содержится призыв расширить инструктивные материалы ИКАО и закрепить положения об адаптации в существующих Приложениях, а также Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS), чтобы обеспечить единый, скоординированный подход без необходимости создания отдельной рамочной программы.

Действия: Ассамблее предлагается:

- признать необходимость активизации скоординированных мер по адаптации к изменению климата в авиации;
- просить Совет ИКАО одобрить инструктивные материалы по адаптации и закрепить их в действующих Приложениях ИКАО и SARPS;
- настоятельно советовать государствам-членам включить вопросы, связанные с устойчивостью к последствиям изменения климата, в национальные нормативные базы и регуляторные механизмы.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиация является экологически устойчивой"
Финансовые последствия	Неприменимо.
Справочный	Резолюция A41-22 Ассамблеи ИКАО

<i>материал</i>	Сводный доклад по адаптации к изменению климата ИКАО, 2018 год Приложение 6 <i>"Эксплуатация воздушных судов"</i> Приложение 9 <i>"Упрощение формальностей"</i> Приложение 14 <i>"Аэродромы"</i> Приложение 19 <i>"Управление безопасностью полетов"</i> Дос 9137 <i>"Руководство по аэропортовым службам"</i> (Часть 7)
-----------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Несмотря на значительные достижения науки и техники по сокращению выбросов парниковых газов, некоторых последствий изменения климата избежать невозможно. На рисунке 1 отражен один из основных выводов, сделанных по результатам опроса, который провела Международная организация гражданской авиации (ИКАО): 65 из 88 респондентов (74%) сообщили, что они уже испытывают на себе последствия изменения климата. Рисунок 2 демонстрирует: большинство респондентов указали, что из девяти категорий потенциальных последствий они затронуты в настоящее время или ожидают, что будут затронуты в будущем, воздействием более высоких средних и экстремальных температур (91%), изменением характера атмосферных осадков (89%) и увеличением интенсивности штормов (86%).

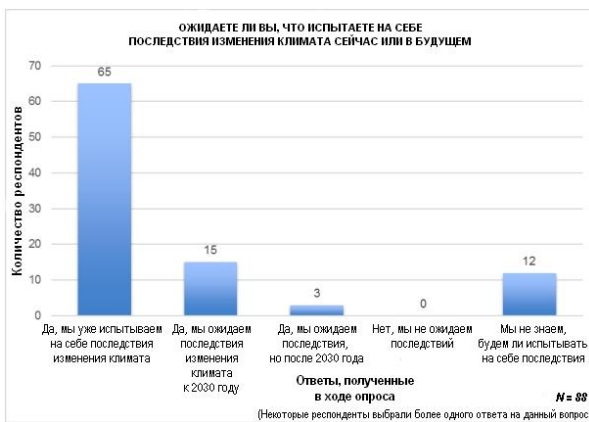


Рисунок 1: Временные рамки, в пределах которых респонденты ожидают воздействия изменения климата (Источник: Основные выводы по результатам опроса¹)

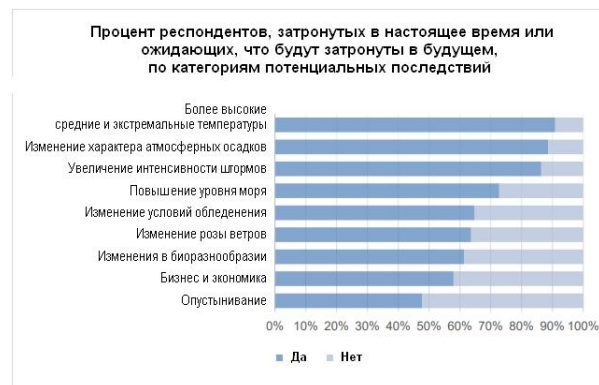


Рисунок 2: Процент затронутых респондентов, по категориям потенциальных последствий (Источник: Основные выводы по результатам опроса¹)

1.2 Недавно, уже после принятия на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО резолюции A41-21, имевшие место экстремальные погодные явления, влияющие на работу аэропортов, в частности в регионе Ближнего Востока, продемонстрировали, что авиационное сообщество не застраховано от этих последствий, о чем свидетельствуют и научные оценки.

1.3 На протяжении последних лет Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) ИКАО работал над решением этих проблем. В ходе циклов САЕР/12 (2019–2022 годы) и САЕР/13 (2022–2025 годы) Рабочая группа 2 подготовила инструктивные материалы по оценке рисков изменения климата, выявлению факторов уязвимости и мерам по адаптации. Инструктивные материалы, впервые выпущенные в 2022 году, основаны на Сводном докладе по адаптации к изменению климата ИКАО 2018 года¹ и обновляются с учетом последних научных данных.

1.4 Инструктивные документы ИКАО обеспечивают поддержку государствам-членам в проведении оценок рисков, связанных с изменением климата, в разработке и реализации планов адаптации, выявлении ключевых факторов уязвимости и выборе надлежащих мер по адаптации. На основе этих справочных ресурсов вопросы, связанные с устойчивостью к изменению климата,

¹ URL: <https://www.icao.int/environmental-protection/Climate-Adaptation>.

включаются в стратегии в области авиации, а кроме того, эти ресурсы содержат целый перечень потенциальных вариантов адаптации для снижения сопутствующих рисков.

1.5 Авиационная отрасль уже испытала на себе значительные последствия экстремальных погодных явлений, включая закрытие аэропортов, отмену рейсов, задержки в работе и существенные финансовые потери. Эти события наглядно подтверждают необходимость последовательных, упреждающих мер в рамках существующих экосистем регулирования для обеспечения непрерывности обслуживания и безопасности воздушных перевозок.

1.6 Учитывая экстренный характер и серьезность этих рисков, крайне важно расширить инструктивные материалы ИКАО и закрепить соответствующие положения в действующих Приложениях ИКАО и SARPS. Такой единообразный и согласованный подход поможет государствам-членам ввести вопросы, связанные с устойчивостью к изменению климата, в свою нормативную базу и эксплуатационную практику, не прибегая к разработке отдельных самостоятельных планов.

2. ЗНАЧЕНИЕ АДАПТАЦИИ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА ДЛЯ АВИАЦИИ И ОПЫТ САУДОВСКОЙ АРАВИИ

2.1 Авиация занимает важнейшее место в обеспечении мобильности людей и товаров. Нарушения в ее работе, вызванные изменением климата, создают волновой эффект во всей мировой экономике. Поскольку авиация также играет ключевую роль в реагировании на стихийные бедствия и ликвидации их последствий, совершенно необходимо, чтобы аэропорты и системы управления воздушным движением оставались надежными, даже когда экстремальные погодные явления становятся более частыми и серьезными. Под устойчивостью авиации к изменению климата понимается способность воздушных судов и инфраструктуры противостоять сбоям в работе, связанным с климатом, и восстанавливаться после них. Поэтому реализация мер по адаптации, специально разработанных для авиации, имеет критическое значение в деле обеспечения непрерывности деятельности отрасли и безопасности полетов.

2.2 Национальная стратегия развития авиации Саудовской Аравии предусматривает существенный рост: увеличение годового пассажиропотока со 112,3 млн. человек в 2023 году до 259,5 млн. к 2030 году. Ожидается, что объемы грузовых авиаперевозок вырастут с 0,9 млн. тонн в 2023 году до 3,3 млн. тонн к 2030 году, а количество пунктов назначения за тот же период увеличится со 183 до 250. В соответствии со своим стремлением вывести Королевство в лидеры авиационного сектора по экологической устойчивости на Ближнем Востоке и ввиду значимости климатического воздействия Саудовская Аравия приняла меры по адаптации к изменению климата для повышения устойчивости своих внутренних и международных аэропортов.

2.3 Саудовская Аравия закрепила положения резолюции A41-22 Ассамблеи об адаптации к изменению климата в своих отраслевых стратегических целях в рамках Программы экологической устойчивости гражданской авиации (CAESP). Адаптация к изменению климата стала одним из семи стратегических направлений, а ключевым показателем ее эффективности является разработка планов адаптации для всех 28 коммерческих гражданских аэропортов к 2027 году.

2.4 Для поддержки реализации этой цели Саудовская Аравия создала нормативную базу, включающую CAESP, локальные нормативные акты (GACAR, часть 156) и консультативные руководства (AC-156/09 "Инструктивный материал по оценке рисков, связанных с изменением климата, и адаптации к ним"), согласованные с текущей сферой применения инструктивных материалов ИКАО. Для мониторинга прогресса и обеспечения подотчетности был введен механизм ежеквартального надзора со стороны регулирующих органов.

2.5 Однако возникли трудности с реализацией мер, в основном из-за отсутствия комплексных рамок в действующей экосистеме регулирования. Признавая эти недостатки, Саудовская Аравия подчеркивает настоятельную необходимость активизировать меры по адаптации к изменению климата в международной авиации путем повышения устойчивости с помощью унификации инструктивных материалов, комплексных подходов к реализации мер и закрепления соответствующих положений в действующих Приложениях ИКАО и SARPS (см. таблицу 1), чтобы добиться последовательной и эффективной адаптации в масштабах всей авиационной системы.

#	Действующее Приложение ИКАО	Положение об оценке климатических рисков, планировании адаптации и устойчивости
1	Приложение 14 "Аэродромы"	Положения о <u>вариантах адаптации</u> в I томе, а именно устойчивость проектирования и обслуживания инфраструктуры, включая дренажные свойства, прочность покрытия и эксплуатационную надежность в неблагоприятных погодных условиях. Положение об оценке климатических рисков, планировании адаптации и устойчивости; настоятельный призыв принять Дос 9137 "Руководство по аэропортовым службам" (Часть 7), в котором основное внимание уделено планированию действий в чрезвычайных ситуациях в аэропортах.
2	Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов"	Положения о планировании полетов, использовании метеорологических данных и процедурах на случай непредвиденных обстоятельств для обеспечения устойчивости производства полетов во время экстремальных погодных явлений.
3	Приложение 19 "Управление безопасностью полетов"	Положение о проведении оценки рисков, связанных с изменением климата.
4	Приложение 9 "Упрощение формальностей"	Положения о разработке и реализации плана адаптации к изменению климата в рамках планов на случай аварийной обстановки на аэродромах (интеграция) и о поддержании непрерывности деятельности в сценариях сбоев, в том числе готовность к чрезвычайным ситуациям и реагирование на них, включая обеспечение адаптационного потенциала.

3. МАСШТАБИРОВАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ МЕР ПО АДАПТАЦИИ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА С ПОМОЩЬЮ УНИФИКАЦИИ ИНСТРУКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ И ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ

3.1 Саудовская Аравия высоко оценивает значительные усилия Рабочей группы 2 Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), направленные на разработку инструктивных материалов по оценке рисков изменения климата, планированию адаптации и устойчивости. Однако опыт показывает, что без четких, унифицированных рамок и интеграции в

существующую нормативную базу принятие мер по адаптации остается фрагментарным и непоследовательным.

3.2 В целях содействия эффективной и последовательной реализации мер в рамках глобальной авиационной сети ИКАО настоятельно рекомендуется сводить воедино, обновлять и поддерживать свои инструктивные материалы в соответствии с последними научными данными, в том числе включать туда обновленную информацию из следующих докладов об оценке Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК). Основным ресурсом для оказания поддержки государствам-членам и авиационным организациям в разработке и реализации планов адаптации остается Сводный доклад по адаптации к изменению климата ИКАО 2018 года.

3.3 Закрепление четких и ориентированных на практическое применение положений об адаптации к изменению климата непосредственно в действующих Приложениях ИКАО и Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) создаст стандартизированную и структурированную основу для того, чтобы государства-члены системно включали вопросы, связанные с устойчивостью к изменению климата, в свои нормативные базы, правила эксплуатации и планирование инфраструктуры. Такой единый и скоординированный подход обеспечит ясность и последовательность, необходимые всем государствам-членам для разработки надежных практических стратегий адаптации, соответствующих национальным приоритетам.

4. ОСНОВНОЙ СПРАВОЧНЫЙ РЕСУРС

4.1 Сводный доклад по адаптации к изменению климата ИКАО 2018 года остается основным ресурсом для оказания поддержки государствам-членам и авиационным организациям в разработке и реализации планов адаптации к изменению климата. Крайне важно поддерживать этот инструктивный материал в актуальном состоянии и приводить в соответствие с последними научными данными, в том числе включать обновления из следующих докладов об оценке Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК).

— КОНЕЦ —