



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата

ПОМОЩЬ И НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ АДАПТАЦИИ АВИАЦИОННОГО СЕКТОРА К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА И ЕГО ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ВЛИЯНИЕ НА УСТОЙЧИВОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой) при поддержке 15 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее различных документах изложены меры по смягчению последствий эмиссии парниковых газов (ПГ) и меры, которые включают адекватную адаптацию к изменению климата. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) разработала и внедрила ряд инструментов для принятия государствами мер по уменьшению эмиссии ПГ. Однако не были предоставлены руководства и инструктивные материалы, которые могли бы помочь государствам разработать планы адаптации для устранения возможных последствий для устойчивого развития авиации в результате воздействия различных экстремальных погодных явлений, которые будут влиять на воздушный транспорт, особенно в развивающихся странах.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) поручить ИКАО провести исследования для определения воздействия изменения климата на авиационный сектор;
- б) поручить ИКАО разработать инструктивные материалы, которые позволят государствам разрабатывать свои собственные планы адаптации авиации на основе оценки рисков;
- в) призвать ИКАО оказывать государствам помощь в наращивании потенциала для разработки планов адаптации для авиационного сектора;
- г) поощрять страны к обмену опытом в области исследований и действий по адаптации к изменению климата в области авиации.

<i>Стратегические цели</i>	Этот рабочий документ касается стратегической цели "Авиация экологически устойчива"
<i>Финансовые последствия</i>	Мероприятия, о которых говорится в настоящем документе, будут осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы и/или за счет внебюджетных взносов.
<i>Справочный материал</i>	

¹ Текст на испанском языке предоставлен Венесуэлой (Боливарианская Республика).

² Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Эквадор и Ямайка.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) признает уязвимость стран к последствиям изменения климата и призывает к усилиям по смягчению его последствий, особенно в развивающихся странах, которым не хватает ресурсов для эффективного решения проблемы изменения климата.

1.2 В докладе 16-й сессии Конференции Сторон РКИК ООН, известном как Канкунские соглашения, Конференция:

"Соглашается с тем, что адаптация является проблемой, с которой сталкиваются все Стороны, и что срочно необходимы более активные действия и международное сотрудничество в области адаптации для обеспечения возможности и поддержки осуществления мер по адаптации, направленных на снижение уязвимости и повышение устойчивости Сторон, являющихся развивающимися странами, с учетом срочных и неотложных потребностей тех развивающихся стран, которые являются особенно уязвимыми".

1.3 Аналогичным образом, в статье 7 Парижского соглашения предусматривается следующее:

"Стороны настоящим учреждают глобальную цель по адаптации, заключающуюся в укреплении адаптационных возможностей, повышении сопротивляемости и снижении уязвимости к изменениям климата, в целях содействия устойчивому развитию и обеспечения адекватного адаптационного реагирования в контексте температурной цели, упомянутой в статье 2".

1.4 Понимание и оценка факторов уязвимости, воздействия и адаптации к изменению климата имеют очень важное значение для того, чтобы государства могли принимать необходимые меры для достижения надлежащего уровня адаптации, который позволит сохранить устойчивость воздушного транспорта.

2. ПОСЛЕДСТВИЯ ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА

2.1 Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК) в своем докладе прогнозирует, что в ближайшие десятилетия изменение климата усилится во всех регионах. Согласно докладу, если глобальное потепление достигнет 1,5 °C, тепловые волны усилятся, теплые сезоны будут более продолжительными, а холодные – более короткими. Если глобальное потепление достигнет 2 °C, экстремальная жара будет происходить чаще.

2.2 Этот сценарий, помимо прочего, нарушит гидрологический цикл, вызывая более интенсивные осадки с сопутствующими эпизодами наводнений, изменит характер ветра и ускорит таяние ледников, закисление океана и повышение уровня моря.

3. ВЛИЯНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА НА АВИАЦИЮ

3.1 Экстремальные погодные явления, вызванные этими атмосферными сдвигами и изменениями, окажут влияние на устойчивое развитие гражданской авиации. Повышение уровня

моря из-за расширения океана и других причин повлияет на прибрежные аэропорты, особенно пострадают островные государства, которые уже испытывают последствия этих явлений. Около 1238 аэропортов построены в низменных прибрежных районах, то есть на уровне менее десяти метров над уровнем моря. Исследования, проведенные Университетом Соединенного Королевства в Ньюкасле, описывают четыре сценария в результате усиления изменения климата и его воздействия на аэропорты. Первый предсказывает повышение уровня моря на 52 см, вызванное повышением средних глобальных температур на 1,5 °C. Второй прогнозирует повышение на 63 см, если глобальные средние температуры увеличатся на 2 °C, или повышение на 86 см – в третьем сценарии. При наихудшем сценарии уровень моря может подняться на 1,8 метра к 2100 году. Во всех четырех сценариях ясно, что пострадает очень большое количество из более чем 14000 аэропортов мира.

3.2 Экстремальные осадки вызвали наводнения, в частности, на ВПП и аэропортовых объектах в кенийском международном аэропорту им. Джомо Кениата (JKIA) в апреле 2024 года; бразильском международном аэропорту им. Салгаду Филью в мае 2024 года; аэропорту Дубая в ОАЭ в апреле 2024 года; испанском аэропорту Пальма-де-Майорка в июне 2024 года; и итальянском аэропорту Милан-Мальпенса (MXP) в августе 2024 года, что повлекло за собой отмену и задержку рейсов.

3.3 Согласно законам аэродинамики, экстремальные температуры и уровень влажности в некоторых регионах влияют на взлетно-посадочные характеристики воздушных судов, ограничивая максимальную взлетную массу аэропортов в высокогорных районах или аэропортах с короткими взлетно-посадочными полосами. Сильная жара в Мехико в апреле 2024 года вынудила авиакомпанию Aeroméxico отменить свои рейсы или ограничить вес на них, и более 40 рейсов были отменены в американском городе Феникс, штат Аризона, из-за температуры, достаточно высокой, чтобы поставить под угрозу безопасность полетов воздушных судов.

3.4 Изменения интенсивности и характера ветра станут более критичными и будут создавать риски для безопасности полетов, особенно во время взлета и посадки.

3.5 Эти и другие явления требуют климатологической и метеорологической оценки для прогнозирования воздействия изменения климата на устойчивое развитие авиации в контексте региональных и государственных реалий. Крайне уязвимые государства, которые остро нуждаются в адаптации к изменению климата, должны подготовить планы по преодолению последствий климатических явлений, которые уже влияют на развитие авиации.

4. ЛИДЕРСТВО ИКАО

4.1 Для обеспечения безопасного и устойчивого развития авиации ИКАО крайне важно разработать адекватные меры и помочь развивающимся государствам в подготовке адаптационных мер для устранения рисков, связанных с погодными явлениями, вызванными изменением климата.

4.2 В то время как ИКАО разработала учебные и инструктивные материалы по адаптации к изменению климата, государствам также необходимо разработать под руководством Организации планы адаптации к изменениям климата и обеспечения устойчивости к таким изменениям.

4.3 Венесуэла (Боливарианская Республика) подчеркивает необходимость того, чтобы ИКАО продолжала сотрудничать с РКИК ООН и другими учреждениями системы Организации Объединенных Наций, а также участвовать в сценариях РКИК ООН, касающихся международной

гражданской авиации, с тем чтобы повысить осведомленность о прогрессе, достигнутом ИКАО в области международной гражданской авиации и борьбы с изменением климата.

— КОНЕЦ —