



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 23 повестки дня. Глобальная безопасность полетов и аэронавигационные планы

ВКЛЮЧЕНИЕ АДАПТАЦИИ К ИЗМЕНЕНИЮ КЛИМАТА В БУДУЩИЙ ГЛОБАЛЬНЫЙ ПЛАН ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(Представлено Республикой Корея)

РЕЗЮМЕ

В данном документе подчеркивается растущее влияние изменения климата на безопасность полетов и предлагается включить прямое указание на связанные с климатом эксплуатационные риски для безопасности полетов в будущую редакцию Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП). В Стратегическом плане ИКАО на 2026–2050 годы подчеркивается необходимость адаптации авиационной деятельности и инфраструктуры к последствиям изменения климата в рамках стратегической цели "Авиация экологически устойчива". Такая адаптация имеет важнейшее значение не только с экологической точки зрения, но и для дальнейшего обеспечения безопасности полетов и устойчивости глобальной авиационной системы. Эксплуатационные последствия, включая более частые турбулентные явления, ухудшение летно-технических характеристик при высоких температурах, непредсказуемое обледенение, усиление штормов и повышение риска затопления инфраструктуры аэропортов, создают серьезные проблемы с точки зрения безопасности полетов, для решения которых требуются скоординированные действия на глобальном уровне.

По мнению Республики Корея, включение в будущее издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) прямого упоминания связанных с климатом эксплуатационных рисков для безопасности полетов будет способствовать более тесной увязке стратегий на глобальном, региональном и государственном уровнях, разработке целевых инициатив по повышению безопасности полетов, улучшению технического сотрудничества и наращиванию потенциала для обеспечения устойчивости к изменению климата.

Действия: Ассамблее предлагается

- a) признать потенциальное воздействие изменения климата на безопасность полетов;
- b) призвать региональные бюро ИКАО и государства-члены рассмотреть возможность включения связанных с изменением климата рисков для безопасности полетов в региональные планы обеспечения безопасности полетов (РПБП) и национальные планы обеспечения безопасности полетов (НПБП), а также обмениваться информацией о применимых усилиях, направленных на повышение устойчивости к изменению климата;
- c) рассмотреть вопрос о включении связанных с изменением климата рисков для безопасности полетов и мероприятий по их снижению в ГПБП на 2029–2031 годы и в прилагаемую к нему Глобальную дорожную карту по авиационной безопасности.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Каждый полет безопасен и защищен" и "Авиация экологически устойчива".
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Дос 10184, Действующие резолюции Ассамблеи (резолюции А41-6 и А41-21) Дос 10004, Глобальный план обеспечения безопасности полетов на 2023–2025 годы Дос 10161, Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов А42-WP/26, Изменение климата. Адаптация и научное обоснование

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Глобальный план обеспечения безопасности полетов (Дос 10004, ГПБП), одобренный Ассамблеей (А41-6. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации), представляет собой стратегический документ, призванный направлять и гармонизировать глобальные усилия в области безопасности полетов. Он представляет собой рамочную основу для укрепления государствами-членами, регионами и авиационной отраслью безопасности полетов путем согласования целей, целевых показателей и реализации эффективных инициатив и мероприятий по повышению безопасности полетов с учетом меняющихся условий эксплуатации и ключевых факторов риска для безопасности полетов.

1.2 Резолюцией Ассамблеи А41-21 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" признается необходимость создания благоприятных условий для внедрения долгосрочных мер по адаптации к изменению климата, в особенности для уязвимых компонентов авиационной системы и инфраструктуры (см. А42-WP/26). Кроме того, в Стратегическом плане ИКАО на 2026–2050 годы подчеркивается необходимость адаптации авиационной деятельности и инфраструктуры к последствиям изменения климата. Такая политическая установка имеет важнейшее значение не только с экологической точки зрения, но и для дальнейшего обеспечения безопасности полетов и устойчивости глобальной авиационной системы. Республика Корея (РК) рассматривает изменение климата как одну из ключевых проблем, влияющих на эксплуатационную среду в мировой авиации. В связи с этим Республика Корея предлагает рассмотреть вопрос о включении в будущем в ГПБП инициатив по уменьшению рисков для безопасности, связанных с изменением климата.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Республика Корея поддерживает непрерывное развитие ГПБП, который играет ключевую роль в гармонизации стратегий в области безопасности полетов на глобальном уровне, представляя собой при этом стратегическую основу для реализации мер на региональном и национальном уровнях. Так, ГПБП является стратегической основой для разработки и реализации Регионального плана обеспечения безопасности полетов (РПБП) и Национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП), способствуя согласованности глобальных, региональных и государственных целей в области безопасности полетов, а также содействуя их увязке с Государственной программой по безопасности полетов (ГосПБП) государств-членов.

2.2 По мнению Республики Корея, эксплуатационные последствия изменения климата являются одной из ключевых проблем в области безопасности полетов на государственном уровне,

поскольку они оказывают все большее влияние на эксплуатационную среду и вынуждают принимать в расчет новые соображения в связи с обеспечением безопасности полетов. Поскольку изменение климата приводит к более частым и суровым метеорологическим и экологическим явлениям, которые имеют значительные последствия для полетов, организации воздушного движения и эксплуатации аэропортов и их инфраструктуры, оно может рассматриваться как один из критических факторов и учитываться в качестве одного из ключевых соображений при разработке многими государствами своих НПБП.

2.3 Особую озабоченность вызывают, в частности, следующие виды происшествий:

2.3.1 *Рост числа случаев возникновения турбулентности.* Изменения в конфигурации циркуляции атмосферы и усиление атмосферной неустойчивости могут привести к росту числа случаев возникновения сильной турбулентности и к усилению ее интенсивности, особенно на дальнемагистральных и трансокеанических маршрутах. Некоторые исследования показывают, что за последние десятилетия случаи возникновения умеренной и сильной турбулентности на крейсерских высотах участились. Это создает повышенный риск для пассажиров, летного и cabinного экипажа, целостности конструкции воздушного судна, а также проблемы с планированием полетов.

2.3.2 *Влияние высоких температур на летно-технические характеристики воздушных судов.* Повышение температуры наружной среды снижает плотность воздуха и отрицательно сказывается на летно-технических характеристиках воздушного судна. Это может привести к увеличению взлетной дистанции, снижению скорости набора высоты и ограничению полезной нагрузки, в результате чего могут возрасти эксплуатационные риски, особенно во время взлета и начального набора высоты.

2.3.3 *Обледенение и изменчивость погоды.* Большая изменчивость температуры и влажности делает условия обледенения в полете и на земле более непредсказуемыми, поскольку увеличивается вероятность конвективных погодных явлений. Эти условия требуют повышения точности метеорологического прогнозирования, совершенствования эксплуатационных процедур и обеспечения более надежных средств противообледенительной защиты. К этим последствиям относятся также проблемы с качеством работы двигателя в полете; случаи снижения мощности двигателя на больших высотах вследствие обледенения кристаллами льда в основном происходили выше международной стандартной атмосферы и в условиях конвективных погодных явлений.

2.3.4 *Изменения в миграционных маршрутах диких животных (птиц).* Климатические изменения в температуре и циклах смены времен года приводят к изменению маршрутов и календаря миграции диких животных. Такие изменения могут потребовать корректировки мер по предотвращению столкновений с дикими животными в конкретных аэропортах, а в некоторых случаях могут привести к повышению риска столкновений с дикими животными на критических этапах полета, таких как взлет и посадка, из-за непредвиденного скопления диких животных в районах эксплуатации, которые ранее не считались зонами повышенного риска.

2.3.5 *Увеличение частоты и интенсивности гроз.* Ожидается, что суровые погодные явления, включая грозы, сильные ливни, молнии, град и сдвиг ветра, будут происходить чаще и их интенсивность возрастет. Такие погодные явления увеличивают вероятность задержек рейсов, изменения маршрутов, ухода на второй круг, а также аварий и/или инцидентов.

2.3.6 *Затопление аэропортов и сбои в работе инфраструктуры.* Повышение уровня моря и более частые случаи выпадения экстремального количества осадков делают прибрежные

аэропорты и аэропорты, расположенные в низине, более уязвимыми к наводнениям. К последствиям относятся закрытие взлетно-посадочных полос, повреждение инфраструктуры как в контролируемой зоне, так и в неконтролируемой зоне, а также долгосрочные сбои в работе.

2.3.7 Кроме того, возможны и другие последствия изменения климата для безопасности полетов, которые еще не до конца выявлены. Постоянный мониторинг, проведение исследований и обмен информацией будут иметь важнейшее значение для обнаружения неизвестных на настоящий момент рисков для безопасности полетов и обеспечения включения соответствующих мер по их снижению в стратегии безопасности на глобальном, региональном и государственном уровнях.

2.4 Эти риски для безопасности полетов в совокупности представляют собой глобальную проблему для безопасности полетов, которая требует не только мер реагирования со стороны государств, но и скоординированных действий на глобальном уровне. Включение в ГПБП эксплуатационных рисков для безопасности полетов, связанных с изменением климата, способствовало бы обеспечению согласованности стратегий безопасности, укреплению сотрудничества, повышению глобальной ситуационной осведомленности и наращиванию потенциала авиационного персонала и заинтересованных сторон для эффективного реагирования в рамках соответствующих инициатив и мероприятий по повышению безопасности полетов в рамках ГПБП и прилагаемой к нему ГДКБП. Кроме того, такой подход согласовывался бы с другими стратегическими целями ИКАО, закрепленными в Стратегическом плане на 2026–2050 годы, включая адаптацию к изменению климата и повышение устойчивости авиации.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 С целью расширить возможности государств-членов по смягчению последствий изменения климата для авиационной деятельности предлагается прямо признать эксплуатационные риски для безопасности полетов, связанные с изменением климата, в будущем ГПБП на 2029–2031 годы и прилагаемой к нему ГДКБП. Такое изменение способствовало бы разработке целевых стратегий смягчения последствий изменения климата, сбору необходимых данных и соответствующих показателей риска для безопасности полетов, а также реализации инициатив по наращиванию потенциала, что в свою очередь помогло бы обеспечить долгосрочную устойчивость глобальной авиационной безопасности в условиях меняющегося климата.

— КОНЕЦ —