



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 24 повестки дня. Первоочередные инициативы в области безопасности полетов и аэронавигации

ВНЕДРЕНИЕ НАУЧНО ОБОСНОВАННЫХ МЕР ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЛИТИЕВЫХ БАТАРЕЙ В ПАССАЖИРСКОМ САЛОНЕ

(Представлено Республикой Корея)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Литиевые батареи, включая портативные внешние аккумуляторы, стали неотъемлемой частью современных авиaperевозок, однако связанные с ними риски возгорания возросли из-за внутренних коротких замыканий и других опасностей. В январе 2025 года в самолете при выполнении полета в Республике Корея произошел пожар, как предполагается, вызванный портативным аккумулятором, размещенным на багажной полке. Это подчеркивает острую необходимость в упреждающем и скоординированном глобальном подходе.

После этого инцидента Республика Корея ввела усиленные меры безопасности в пассажирском салоне, включая ограничения по количеству аккумуляторов и предельной мощности, запрет на их размещение на багажных полках и требования к изоляции. Однако проблемы сохраняются, включая экологические соображения, трудности с исполнением требований и отсутствие научных международных стандартов по количеству запасных аккумуляторов и обращению с ними.

Действия: Ассамблее предлагается:

- признать растущий риск для безопасности полетов, связанный с возгоранием литиевых батарей в пассажирском салоне;
- инициировать обсуждения в ИКАО с целью установления научно обоснованных международных стандартов по емкости и количеству аккумуляторов, перевозимых в пассажирском салоне, а также по размещению литиевых батарей в пассажирском салоне;
- оценить возможность ограничения размещения внешних аккумуляторов на багажной полке и их зарядки во время полета;
- содействовать международному сотрудничеству в области передового опыта и отчетности об инцидентах;
- поддерживать информационные кампании по обучению пассажиров безопасному использованию и перевозке аккумуляторов.

Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Каждый полет безопасен и защищен"
Финансовые последствия	
Справочный материал	Дос 9284 "Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху"

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Литиевые батареи широко используются авиапассажирами для зарядки часто используемых персональных устройств. Однако их способность вызывать пожар, особенно из-за внутренних коротких замыканий, вызывает серьезную обеспокоенность в области безопасности. Инцидент в Республике Корея в январе 2025 года привлек внимание к этой проблеме, побудив к немедленному принятию мер противодействия на национальном уровне и подчеркнув необходимость лидерства ИКАО в разработке протоколов безопасности, гармонизированных на международном уровне.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Возрастающий риск возгорания литиевых батарей в пассажирском салоне

2.1.1 Использование литиевых батарей, особенно в портативных устройствах, таких как смартфоны, планшеты, ноутбуки и внешние аккумуляторы, стало повсеместным среди авиапассажиров. Однако эти устройства также создают опасность возгорания из-за возможного теплового разгона, особенно при повреждении, перезаряде или некачественном производстве аккумуляторов. В частности, внутренние короткие замыкания, которые невозможно предотвратить с помощью внешней изоляции, были признаны основной причиной нескольких пожаров.

2.1.2 В январе 2025 года на внутреннем рейсе в Республике Корея произошел инцидент, в результате которого вскоре после посадки пассажиров на борт в пассажирском салоне вспыхнул пожар, вероятно, из-за теплового разгона литий-ионной батареи, размещенной на багажной полке. Несмотря на то, что благодаря быстрой реакции экипажа удалось избежать смертельного исхода, инцидент привел к серьезным и легким травмам, а также к полной потере самолета. Этот инцидент подчеркнул острую необходимость пересмотреть действующие правила безопасности в пассажирском салоне, касающиеся перевозки аккумуляторных батарей.

2.2 Немедленная реакция Республики Корея, связанная с изменением политики

2.2.1 После инцидента Республика Корея немедленно приняла меры, улучшив свою национальную политику и полностью обеспечив соблюдение положений *Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Дос 9284) в отношении опасных грузов, перевозимых пассажирами и членами экипажа. Национальные меры, принятые с марта 2025 года, включают:

- a) обязательная изоляция клемм аккумуляторной батареи с помощью защитной ленты или оригинальной упаковки;
- b) запрет на размещение аккумуляторных батарей на багажных полках;
- c) ограничение на зарядку внешних аккумуляторов во время полета;
- d) ограничение на количество запасных батарей (например, до 5 на человека, если это не одобрено заранее);
- e) обучение пассажиров посредством сообщений и визуальных инструкций во время бронирования, регистрации и посадки.

2.3 Проблемы, обнаруженные в ходе реализации

2.3.1 Несмотря на эти проактивные усилия, были отмечены некоторые ограничения:

- а) были высказаны экологические опасения по поводу использования одноразовых пластиковых пакетов для изоляции. В качестве альтернативы предлагается использовать клейкую ленту или защитную упаковку, но остаются проблемы с соблюдением требований и единством подходов;
- б) неудобство для пассажиров и отсутствие четкого понимания препятствовали единообразному соблюдению инструкций по изоляции и размещению;
- в) пробелы в обеспечении соблюдения правил были очевидны, поскольку cabinный экипаж и наземный персонал имели ограниченные возможности проверки количества аккумуляторов или мест их размещения, особенно в условиях большого скопления людей при посадке на борт;
- г) отсутствие научной базы для текущих пороговых значений количества и мощности. Документ Doc 9284 не устанавливает ограничения на количество батарей на одного пассажира, что приводит к различным толкованиям государствами-членами.

2.4 Необходимость международного диалога и разработки стандартов

2.4.1 Для устранения этих сложностей ИКАО срочно необходимо взять на себя ведущую роль в содействии международным обсуждениям, направленным на:

- а) анализ и оценку действующих положений ИКАО в свете роста числа инцидентов, связанных с аккумуляторными батареями;
- б) рассмотрение возможности разработки глобально гармонизированных стандартов относительно максимального количества и мощности аккумуляторных батарей на одного пассажира на основе оценок рисков для безопасности полетов;
- в) оценку рисков для безопасности полетов, связанных с размещением батарей на багажной полке, их зарядкой в полете и другими практиками при перевозке;
- г) поощрение обмена данными и представления отчетности об инцидентах между государствами и заинтересованными отраслевыми организациями;
- д) повышение осведомленности пассажиров о безопасности полетов посредством согласованных стратегий коммуникации.

2.4.2 Республика Корея полагает, что совместные усилия под руководством ИКАО, при участии государств-членов и отраслевых экспертов, позволят мировому авиационному сообществу эффективнее управлять возникающими рисками, связанными с перевозкой литиевых батарей в пассажирских салонах, учитывая при этом удобство для пассажиров и технологические реалии.