



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 30 повестки дня. **30.1** Безопасность полетов и аэронавигационная политика  
Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и осуществление региональных и национальных планов обеспечения безопасности полетов

#### НЕОБХОДИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (ГПБП) ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ КОЛЛЕКТИВНОЙ ДОЛГОСРОЧНОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (LTAG)

(Представлено Японией)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

Для достижения коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) ИКАО и ее государства-члены призываются работать совместно с отраслью в целях обеспечения максимально возможного прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> авиационного сектора (например, новые технологии, операции и топливо). В частности, для реализации социального внедрения новых технологий на ранней стадии необходимо стимулировать налаживание партнерских связей между государственным и частным сектором для осуществления научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и сертификации в государствах-членах, а также содействовать выводу на рынок воздушных судов, оснащенных новыми технологиями, для изготовителей и эксплуатантов. Кроме того, для содействия импорту и экспорту таких воздушных судов необходимо гармонизировать правила сертификации всех государств-членов. Таким образом, ожидается, что в интересах сотрудничества и реализации быстрого и безопасного социального внедрения новых технологий Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) будет пересмотрен с целью разъяснения ролей ИКАО, государств-членов и отрасли.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) принять к сведению усилия государственно-частных партнерств, такие как разработка стандартов в области безопасности полетов и международных добровольных стандартов на основе консенсуса и оказание поддержки сертификационной деятельности в Японии, для быстрой реализации социального внедрения новых технологий, способствующих декарбонизации воздушных судов;

б) согласиться с тем, что необходимо стимулировать налаживание партнерских связей между государственным и частным сектором для осуществления научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и сертификации в государствах-членах и содействовать выводу на рынок воздушных судов, оснащенных новыми технологиями, для изготовителей и эксплуатантов, а также гармонизировать правила сертификации всех государств-членов для содействия импорту и экспорту таких воздушных судов в целях реализации социального внедрения новых технологий на ранней стадии;

<p>с) согласиться с тем, что Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) будет обновлен к следующей Ассамблее для разъяснения ролей ИКАО, государств-членов и отрасли в интересах сотрудничества и реализации быстрого и безопасного социального внедрения новых технологий.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов" и "Охрана окружающей среды"
<i>Финансовые последствия</i>	Незначительные. Техническая работа по пересмотру ГПБП
<i>Справочный материал</i>	Дос 10140, <i>Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на октябрь 2019 года)</i> Дос 10004, <i>Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)</i> Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели (LTAG) по сокращению эмиссии CO <sub>2</sub> для международной гражданской авиации <sup>1</sup>

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Принимая во внимание, что Глазговский климатический пакт, принятый Конференцией Сторон РКИКООН в ноябре 2021 года, постановляет продолжать усилия по ограничению повышения температуры значением в 1,5 °C выше доиндустриальных уровней, ожидается, что ИКАО и ее государства-члены будут неизменно играть ведущую роль в международном сообществе гражданской авиации в деле ограничения или сокращения ее эмиссии, которая влияет на глобальное изменение климата.

1.2 В разделе 9 резолюции A40-18 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*" содержится просьба Совету изучать осуществимость долгосрочных глобальных желательных целей для международной авиации по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>. Была оценена техническая осуществимость на основе сценариев секторальных мер сокращения эмиссии CO<sub>2</sub>, и недавно был опубликован доклад ИКАО об осуществимости LTAG.

1.3 Совещание высокого уровня по LTAG (HLM-LTAG), проведенное с 19 по 22 июля 2022 года, решило рекомендовать Совету призвать ИКАО и ее государства-члены совместно работать в целях достижения коллективной LTAG в поддержку температурной цели Парижского соглашения.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Для достижения коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) ИКАО и ее государства-члены призываются работать совместно с отраслью в целях обеспечения максимально возможного прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> авиационного сектора (например, новые технологии, операции и топливо).

2.2 В частности, что касается новых технологий, в вышеупомянутом докладе LTAG ИКАО также говорится об электрических воздушных судах, воздушных судах, использующих водородное топливо, и уменьшении веса и повышении эффективности планеров за счет

---

<sup>1</sup> [Доклад LTAG \(icao.int\)](https://www.icao.int)

использования углеродных композиционных материалов как основных технологиях для сокращения эмиссии CO<sub>2</sub>. В том же докладе влияние новых технологий на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> в 2050 году оценивается на уровне около 20 % в сценарии максимального сокращения эмиссии CO<sub>2</sub>; таким образом, новые технологии являются важным фактором достижения нулевой нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации наряду с операциями и топливом.

2.3 Что касается инновационных технологий, таких как электрические воздушные суда или воздушные суда на водородном топливе, для обеспечения надлежащего уровня безопасности при их сертификации и гибкого реагирования на инновации должны использоваться стандарты по безопасности полетов, основанные на характеристиках (показателях безопасности полетов), а не традиционные предписывающие стандарты. С другой стороны, стандарты, основанные на характеристиках, повышают степень свободы при проектировании, но не предъявляют конкретных требований к проектированию, поэтому необходимы инструктивные указания, содержащие информацию о рисках, которые необходимо контролировать, и средствах обеспечения соответствия требованиям. Такие инструктивные указания обычно обеспечиваются добровольным стандартом, разрабатываемым на основе консенсуса международными органами по стандартизации, которые состоят из экспертов, представляющих изготовителей и авиационные власти, однако на данный момент добровольные стандарты на основе консенсуса для новых технологий, таких как электрические и водородные воздушные суда, находятся на стадии разработки.

2.4 По этой причине в 2020 году Япония создала Фонд экологических инноваций в объеме 2 трлн иен на 10 лет в поддержку исследований и разработок новых технологий в различных областях, а также учредила в июне 2022 года государственно-частный совет, состоящий из представителей отрасли, правительства и научного сообщества, для скорейшей коммерциализации новых технологий для воздушных судов. Государственный и частный секторы будут совместно работать над продвижением разработки стандартов по безопасности полетов и международных добровольных стандартов на основе консенсуса, а также оказывать поддержку деятельности по сертификации.

2.5 Нас сегодняшний день ИКАО разработала и постоянно обновляет Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП), касающийся безопасности полетов, смягчения последствий и предотвращения авиационных происшествий/инцидентов с высоким риском происшествий (непреднамеренный выезд на ВПП, столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT) и т. д.), расширения возможностей всех государств-членов в области проверок состояния безопасности полетов и обмена информацией о безопасности полетов, а также включающий дорожную карту обеспечения безопасности полетов.

2.6 Для реализации социального внедрения новых технологий на ранней стадии необходимо стимулировать налаживание партнерских связей между государственным и частным сектором для осуществления научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и сертификации в государствах-членах и содействовать выводу на рынок воздушных судов, оснащенных новыми технологиями, для изготовителей и эксплуатантов, а также гармонизировать правила сертификации всех государств-членов для содействия импорту и экспорту таких воздушных судов.

2.7 Меры, способствующие сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, о которых упоминается в другом глобальном плане ИКАО – Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) – уже определены и обобщены, и рассматривается возможность их внедрения. Для реализации LTAG для международной авиации необходима совместная работа всех договаривающихся сторон и отрасли над ее продвижением, и Япония считает, что даже в ГПБП, направленном на повышение

безопасности полетов, должны быть разъяснены роли каждой договаривающейся стороны и отрасли в быстрой реализации социального внедрения новых технологий.

### 3. **ВЫВОДЫ**

3.1 Для достижения коллективной LTAG ИКАО и ее государства-члены призываются работать совместно с отраслью в целях обеспечения максимально возможного прогресса в реализации мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> авиационного сектора (например, новые технологии, операции и топливо).

3.2 В частности, для реализации социального внедрения новых технологий на ранней стадии необходимо стимулировать налаживание партнерских связей между государственным и частным сектором для осуществления научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и сертификации в государствах-членах и содействовать выводу на рынок воздушных судов, оснащенных новыми технологиями, для изготовителей и эксплуатантов, а также гармонизировать правила сертификации всех государств-членов для содействия импорту и экспорту таких воздушных судов.

3.3 Япония считает, что даже в ГПП, направленном на повышение безопасности полетов, должны быть разъяснены роли каждой договаривающейся стороны и отрасли в быстрой реализации социального внедрения новых технологий.

— КОНЕЦ —