



国际民用航空组织

A35-WP/61

TE/9

5/07/04

大会第35届会议

技术委员会

议程项目25: 航空器设计全球规范

执行第A33-11号决议的进展报告

摘要

本工作文件报告了执行第A33-11号决议 — 《航空器设计全球规范》的情况。

大会的行动在第4段。

参考文件

附件8

Doc 9790号文件《大会有效决议》（截至2001年10月5日）

AN 3/5-02/29号国家级信件

1. 引言

1.1 大会第A33-11号决议 — 《航空器设计全球规范》认可了在制定全球统一的设计规范和研究航空器统一合格审定过程的可行性方面所做的努力，敦促设计国和其他缔约国参与由美国联邦航空局（FAA）和欧洲联合航空当局（JAA）发起的国际统一化项目，敦促秘书长确保国际民航组织在可行的范围内参与统一化项目，并要求秘书长提请所有缔约国注意此项决议。

2. 决议的实施

2.1 2002年3月28日向所有缔约国发出了AN 3/5-02/29号国家级信件。信件提请大家注意第A33-11号决议，并强调指出，所有设计国和其他国家参与国际统一化的项目将会促进制定航空器统一的合格审定过程。

2.2 国际民航组织的高级别官员参加了FAA/JAA一系列统一化的会议，会议上讨论了全世界单一合格审定和制定航空器设计全球规范的问题。此外，应美国邀请，国际民航组织还参加了由FAA和JAA建立的一个国际工作组的工作，工作组对全世界单一适航性和环境规范的可行性进行研究。

2.3 国际工作组对国际民航组织的缔约国做了考察，并注意到大多数缔约国已经采纳联邦航空条例（FARs）或联合航空条例（JARs），或以此作为其设计规范的基础，上述两个条例已接近统一。国际工作组对15项选择性方案做了评估，以便制定一项全球接受的规范，并建议分阶段推行“由FAA和JAA制定，由国际民航组织通过，以统一化的FAR/JAR为基础的标准”。

2.4 2002年6月，国际工作组向FAA/JAA第19届国际年会提交了研究结果和建议，从长远看，这将导致在统一的FAR/JAR的基础上制定设计规范和制定全世界单一合格审定过程。但是，有关当局表示还无法对全球设计规范这个问题的今后工作进行预测，因为它需要从与安全相关的活动和建立欧洲航空安全机构（EASA）的重点活动中调拨资金。有关当局鼓励那些有意愿推行这项活动进程的当局牵头，并将任何解决办法提交给下届年会。FAA和JAA同意以FAR/JAR为基础实现统一化的规范，并由各国在自愿的基础上实施。同时还同意下届年会将讨论制定全世界单一合格审定的过程。

2.5 2002年7月15日，欧洲议会和理事会根据第1592 / 2002号条例（EC）建立了EASA。通过了EC条例的执行规则之后，EASA于2003年9月28日开始对航空器、发动机、零部件和设备进行合格审定。EASA连同FAA和JAA于2004年7月7日—11日在费城（美国）举行的美国 / 欧洲国际安全会议上发挥了重要的作用。由于国际工作组的工作已经结束，并将工作结果提交ICAO和其缔约国采取必要的行动，此次会议确认无限期暂停全世界单一规范的活动。同时，鉴于欧盟制定规则制度的近期发展情况，认为目前对于单一规范所做的努力不能走得太远。

2.6 国际民航组织将继续跟踪统一化的进程，并在可行的范围内支持有关的努力和活动。

3. 财务影响

3.1. 本工作文件所载的提议近期不会对预算产生影响。

4. 大会的行动

4.1 请大会注意到这份进展报告中的信息。