



国际民用航空组织

A35-WP/69
TE/10
7/7/04

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

全球设计规范问题

(由国际航空运输协会提交)

摘要

本文件提出了业界对实施大会第 A33-11 号决议: 航空器全球设计规范的总体看法。

大会的行动在第 3 段。

参考文件

Doc 9790 号文件《大会有效决议》(截至 2001 年 10 月 5 日)

1. 背景

1.1 通过美国联邦航空局 (FAA) 和欧洲联合航空局 (JAA) 的共同努力, 把许多设计大国召集在一起制定一个全球统一的设计规范, 并研究统一的航空器认证程序的可行性。

1.2 大会第 A33-11 号决议特别敦促各设计国和其他缔约国参与由 FAA 和 JAA 发起的国际协调项目。

2. 关键问题

2.1 需要强调和继续协调的活动

2.1.1 国际航空运输协会 (IATA) 认为, 考虑到航空运输业的脆弱状况, 航空公司不能承担为满足各国当局的不同要求而强加给航空器制造厂商和经营人的重复认证所增加的额外费用。

2.1.2 IATA 支持继续努力制定民用航空器及有关产品和零部件的设计和制造的全球规范，并鼓励制定国际上统一的航空器认证程序。IATA 坚决认为统一将会大大加强安全，减少与认证和制造有关的费用并改善有限资源的分配。

2.1.3 由于现行经营环境的要求，大家公认安全和保安对资源的要求经常优先于统一活动所需的资源，因此根据相关标准、明示性需求、完成的可能性以及对空域用户的价值对统一化任务进行优先排序是非常关键的。

2.2 对交付的要求

2.2.1 IATA 建议应对尚未完成的统一化任务进行审议，以确定优先任务中哪些是可以单独交付，而不要等待所有相关任务全部完成。

2.2.2 尽管 IATA 承认 FAA 和 JAA 的联合努力对促进制定国际规则，标准，措施和程序的进程是至关重要的，但全球性的统一只能通过 ICAO 制定出规定才能达到。加速任务的完成将能加强这一进程。

2.3 需要空域用户的参与

统一化活动的主体目前由国家，原设备制造厂商，其次是各联盟来承担。IATA 认为终端用户团体更大程度的参与将有助于协调统一化的进程，建议对此应给予积极的鼓励。

3. 大会的行动

3.1 请大会敦促各国：

- a) 确定并优先安排和交付那些已经很成熟并足可公布的协调项目。
- b) 审议并加速完成尚未完成的工作，以便向 ICAO 提供修订其规定的基础以完成航空器的全球设计规范。
- c) 请空域用户加大其参与力度。