



第十四次空中航行会议

2024 年 8 月 26 日至 9 月 6 日，加拿大，蒙特利尔

议程项目 3： 空中航行系统绩效提升

3.1： 关于加强空中航行服务效率，为长期理想目标做出贡献的建议

空中交通服务的跨境运行

（由国际运输工人联盟（ITF）提交）

执行摘要

本文件介绍有关空中交通服务（ATS）跨境运行的信息，并要求国际民航组织确保任何对当前概念的扩展都是安全的。

行动：请会议：

- a) 注意关于空中交通服务跨境运行概念的使用和扩展的信息；
- b) 要求国际民航组织秘书处与所有利益攸关方合作，确保任何对空中交通服务跨境运行的扩展都能维持或提高当前航空运行的安全水平；
- c) 要求国际民航组织秘书处更新附件 11 —《空中交通服务》和其他相关文件，以确保空中交通服务跨境运行的任何扩展都能维持或提高当前运行的安全水平；
- d) 要求国际民航组织秘书处更新附件 11，向各国提出建议，以确保运行方法、空域设计和相邻边界的分类更加统一，并共享数据以鼓励安全和环境效益；和
- e) 要求国际民航组织秘书处确保在帮助未来任何时候扩大空中交通服务的跨境运行时其可能被指示制定的任何框架会考虑到法律和司法的影响、持续的执照颁发和能力因素等问题，以及国际劳工组织（ILO）等其他联合国专门机构的工作。

1. 引言

1.1 跨境运行的概念已经实践多年。

1.2 最常理解的跨境运行概念分为两个不同的类别：一个或多个国家在海洋等主要国际水域的空域提供的空中交通服务，以及一个或多个国家在不属于其服务的国家主权的空域提供的空中交通服务。

¹ 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由国际运输工人联盟提供。

1.3 后者在世界各地有无数的例子，特别是部分空域在两个或多个国家之间授权的国际边界，其他例子包括由一个或多个国家在更广泛和更复杂的基础上向一个或多个国家提供空中交通服务，例如在马斯特里赫特上部区域控制中心（在四个主权国家的空域提供空中交通服务）可以看到类似的情况。

2. 讨论

2.1 因此，空中交通管理的跨境运行并不新鲜，并在未来的航空业中占有一席之地，以释放机遇。

2.2 除了前面提到的以外，释放跨境运行机会的一种方法将包括简化和协调空域，特别是接合面的空域。这包括处理飞机的程序，以及接合面空域的设计和分类。

2.3 其他机会在于空中航行服务提供者（ANSP）和各国之间共享数据，以提高到达/出发率并防止聚集。该领域的任何改进都有可能带来安全效益并有利于实现环保目标。

2.4 更具有挑战性的空中交通服务跨境运行可能是通过主权空域的分散管理理念而制定的。这可能包括对跨境运行采取更广泛和更全面的方法，其中一个主权国家向可能相邻或不相邻的另一个主权国家提供部分或全部空中交通服务。此类服务的提供可以是临时的或长期的，并且服务的提供也可以在国家或提供商之间定期或不定期地“开启和关闭”。成员国可能会要求国际民航组织为此提供一个框架。

2.5 任何此类框架都必须考虑到各种因素和影响，包括主权国家之间的合法性和跨境运行的法律影响、对主权军事行动和地位的影响以及作为整体的司法系统的地位。

2.6 任何此类框架都必须考虑在跨境运行中提供服务的工作人员的执照颁发和能力要素，特别是在两个或多个提供商之间定期或不定期“关闭”或恢复提供空域服务的情况下。

2.7 任何此类框架都必须考虑对空中航行服务融资的影响及其不同参与者之间的资金分配。

2.8 任何此类框架还必须考虑其他因素，包括遵守国际劳工组织公约和建议。国际民航组织作为与国际劳工组织并列的联合国专门机构，有责任确保其秘书处可能制定的任何框架均符合国际劳工组织的公约和建议，以免无意中给试图在区域或国家一级的空中交通服务扩大跨境运行的成员国带来问题。

3. 结论

3.1 从广义上讲，改善国际边境和主权空域边界的空中交通服务主要有两种方法，即边界程序和空域的统一，以及由一个或多个国家在传统上属于另一个主权国家的空域全面扩大服务。

3.2 这两种方法都存在很多挑战，特别是 3.1 中提到的两种方法中的后者。扩大跨境运行执行不力可能会产生不可预见的后果，最终可能影响当前运行的安全水平。