



国际民用航空组织

工作文件

A39-WP/148
P/8
5/8/16
信息文件
(Information paper)

大会 — 第39届会议

全体会议

议程项目 8: 成员国代表团发言

阿拉伯联合酋长国的发言

(由阿拉伯联合酋长国提交)

理事会主席先生，
秘书长女士，
各缔约国部长和代表团团长阁下，
尊贵的各位代表，
女士们，先生们：

1. 引言

1.1 自2013年上一届国际民航组织大会以来，成员国就大会决议中建议的各项问题取得了长足的进展。尽管成就显著，但由于全球航空的增长和扩张，尤其是在基础设施能力、人力因素和人力资本领域，成员国仍面临着新的挑战。

1.2 在本届大会上再次重申并审议这些挑战是至关重要的。尽管问题重重，但在本文件中，阿拉伯联合酋长国（阿联酋）关注的重点限于地面运营、超远程运营和人力资本开发。

1.3 阿联酋希望强调，在我们看来，这些挑战在很多其他成员国中也是同样重要的。请允许本代表团简单地分享一下阿联酋对上述挑战的认识。

2. 讨论

2.1 地面运营

2.1.1 在2015年2月2—5日于蒙特利尔召开的题为“为改进全球航空安全进行规划”的第二次高级别安全会议（HLSC 2015）上，阿联酋提交了一份突出阿联酋在地面运营方面的经验和问题的文件。该文件在原则上获得了接受，但仍有必要向本届令人瞩目的大会再次做出强调。所提出的问题包括：

2.1.1.1.1 在国际民航组织成员国中，地面运营的标准参差不齐。国际民航组织亟需审核其地面运营要求，并使其尽可能接近附件6和 Doc 8335号文件的要求。

2.1.1.1.2 目前，一些机场运营人仅使用一个地面运营服务提供商开展运营。除了不利于地面运营服务的竞争性外，这个单一的实体也可能导致不遵守安全标准的现象。

2.1.1.1.3 在正在发生武装冲突的国家，监管当局的人员会面临各种风险和危险，这种情况可能会妨碍成员国遵从国际民航组织的要求。

2.1.1.1.4 一些国家严格的移民手续妨碍了监管检查人员的自由通行，尤其是在临时通知检查的情况下。就其潜力而言，CAIC（国际民航组织附件9中所述的民用航空监察员证）的使用尚有待普及。

2.1.2 鉴于上述情况，阿联酋建议，由国际民航组织牵头，在制定地面运营战略方面采用一种通盘和全面的做法，具体如下：

2.1.2.1.1 审议地面运营文件并制定建议和标准措施、指导材料和针对地面运营和安全审计的检查单样本，其中应涵盖载荷控制、旅客处理、行李处理、航空器操作和装载、非危险品货物活动、登机桥作业、航空器地面移动和分包。

2.1.2.1.1.1 提供有关管理和协调不同地面运营场地方面的指导，以便在完成一项共同任务时，连通和整合众多不同的部门、职责、政策、专业、工作文化、想法、设施和其他方面。

2.1.2.1.2 提倡遏制在机场出现垄断性地面服务提供商的做法，同时顾及采用适用的方法（如反竞争法），以促进基于业绩和实际能力选择地勤运营分包商的自由。

2.1.2.1.2.1 对当前监察员和审计员所适用的移民和旅行限制进行审查，以简化其为履行监管监视职责目的进入成员国的手续。

2.1.2.1.2.2 向成员国推广CAIC（民用航空监察员证）的可接受性，以简化为安全设计或检查目的进入成员国的手续。

2.1.2.1.3 审核并适当认可航空业采用的有关地勤运营的业界最佳做法，如国际航协（IATA）在审计和检查领域制定的地面运营安全审计（ISAGO）。

2.2 超远程运营

2.2.1 为保持竞争力，国际运营人纷纷通过建立直飞航线来增强其洲际连通性，从而超过了当前规定的飞行执勤时间的限制。超远程（ULR）运营是一个选项，但需要在成员国批准的基础上制定规章和指导原则。

2.2.2 因此，在现有的运营经验和所开展的研究的基础上，加快完成国际民航组织关于制定更具体的ULR标准和措施及指导原则的举措，以便为各成员国设立基准，已经成为一项迫在眉睫的工作。标准和措施以及指导原则可包括但不限于飞行执勤期、休息期的上限和下限、机组员额配备、机上休息制度和应急计划。ULR计划还应满足不定期或包机运营。

2.2.3 在我们制定关于ULR运营中的疲劳管理的初次尝试中（这项工作要求根据科学方法进行风险评估），阿联酋被迫将这项工作外包给境外专家。在评估ULR运营期间，所使用的工具包括：

2.2.3.1 “飞行机组疲劳评估系统”，这是一个经验证的建模工具，用于预测飞行机组成员执勤期间的警觉程度。

2.2.3.2 使用了含有一种特殊日记的个人数字助理（PDA）。

2.2.3.3 Actiwatch睡眠检测仪（一种手表大小的、用来测量身体活动并对睡眠和质量进行客观测量的设备）。

2.2.4 由此，我们获得了更多知识，建立了有关ULR运营的本地专门知识。鉴于这一进展，阿联酋民航管理总局及其运营人愿意向国际民航组织提供援助，以完成这项议程。

2.3 贡献有关人力资本的专门知识

2.3.1 阿联酋支持国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）的举措，以便应对航空人力发展所面临的挑战。为此，我们致力于贡献自己的资源和专门知识，与国际民航组织和各成员国伙伴团结协作。

2.3.2 在过去数年中，我们经历了严格的内部和国际审计。这些工作推动了按照国际标准改进我国的文件记录和飞行运营监视。通过与一批国内培养起来的专家和国际专家携手，阿联酋得以增强其飞行运营管理。文件记录、电子审计管理和安全解决方案系统得到了

广泛应用，从而为我们在最近实施的国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）中取得的成就做出了重大贡献。

2.3.3 毫无疑问，考虑到尤其是本地区的很多国家及更大范围内的其他国家当前所面临的挑战，分享知识和专门知识对于推动航空业的发展至关重要。为此，本代表团愿提议如下：

2.3.3.1.1 通过国际民航组织的协调，阿联酋将向需要飞行运营方面专业知识的地区成员国提供援助，特别是在制定运营流程和程序方面。

2.3.3.2 阿联酋将在阿联酋向适宜的国家提供飞行运营监督审计和检查方面的在岗培训。

3. 结论

3.1 总之，阿联酋代表团愿意重申如下：

3.1.1 各成员国在地面运营方面需采用通盘和全面的做法，以便在国际民航组织的领导下，应对航空业面临的挑战。

3.1.2 需加快完成国际民航组织就ULR运营制定更具体的标准和建议措施及指导原则的举措。为此，阿联酋愿意向适宜的成员国提供某些援助。

3.1.3 关于人力资本开发，我们承诺将与国际民航组织和各成员国伙伴一道，贡献我们的资源和专门知识。

4. 建议

4.1 我们的建议如下：

4.1.1 如前述第 2.1.2 段的建议，国际民航组织应考虑制定地面运营战略。

4.1.1.1 国际民航组织为愿意向国际民航组织提供援助的成员国提供更多的便利，以增强其作用和职责。就此而言，阿联酋愿意分享我们在超远程运营方面的最佳做法。阿联酋还将向适宜的成员国提供某些飞行作业监视审计和检查领域的在岗培训支助。

主席先生，全球航空的未来将取决于我们如何通力协作，以应对我们面临的挑战。我们需要找出让所有利害攸关方感到满意的务实的解决办法，从而推进这一行业。谢谢大家。