



国际民用航空组织

工 作 文 件

A42-WP/333¹

TE/133

29/7/25

第 1 号修改稿

(Revision No. 1)

19/8/25

大会 — 第 42 届会议

技术委员会

议程项目 25：由技术委员会审议的其他问题

航空器运行中新授权规定的实施

第 1 号修改稿

（由国际航空运输协会（IATA）提供）

执行摘要

通过引入新的航空器与设备功能，以及实现这些功能的程序创新，商用航空机队的安全可靠运行得以持续提升。

相应的国际民航组织（ICAO）标准和建议措施（SARPs）及其“通过—生效—适用日期”时间表，对于确保各国在全球范围内协调实施有关航空器设备配置和运行的各项授权规定至关重要。

确立此类时间表，尤其是 SARPs 适用日期的可行性，从根本上取决于航空业和航空运营人是否具备实施所需的资源与能力（包括供应链相关能力）。

国际民航组织 SARPs 生成的授权规定实施过程，例如全球航空遇险与安全系统——自主遇险跟踪（GADSS-ADT）的航空器设备配置、跑道冲出防范与告警系统（ROAAS）的航空器设备配置，以及从飞机等级数/道面等级数（ACN/PCN）系统向飞机等级评定值/道面等级评定值（ACR/PCR）系统的过渡。

这些近期案例均表明，国际民航组织在验证 SARPs 实施时间表的可行性以及确保各国在全球范围内协调实施方面的努力效力亟待提升，其目的是确保所有航空利益相关方的合规能力，并建立一种健全的机制，充分考虑航空业的动态变化，确保 SARPs 通过、生效和适用日期之间的时机安排合理。

行动：请大会：

- a) 承认服务提供商负有合规的最终责任，因此是执行链任务中最易受变异性影响的利益相关方；

¹ 中文，阿拉伯文，英文，法文，俄文和西班牙文版本由国际航空运输协会（IATA）提供。

b) 建议国际民航组织建立一种机制，使由 SARPs 生成的授权规定能够在现实可行的时间表上确立适用日期，并纳入适当监测，以应对大流行病等全球性中断所需的灵活性。	
战略目标：	本工作文件涉及战略目标每次飞行都安全和安保，和航空实现无缝、无障碍和可靠的全民出行。
财务影响：	鉴于这项工作可由现有工作机构开展，预计不会对国际民航组织产生重大财务影响。国际航空运输协会（IATA）随时准备支持解决所提议行动所需的开发工作。
参考文件：	大会 A41-23 号决议：提高国际民航组织的效率和效力

1. 引言

1.1 航空器设计、审定、生产和运行本质上是受到严格监管的领域；商用航空器的设计和审定过程至少持续 5-10 年，通常长达 15 年；某一型号/改型/衍生型航空器的生产通常在获得审定后持续 25-30 年，单架航空器投入服役（EIS）后的预期寿命亦是如此。生产线终止和航空器永久退役存在时间上的例外情况，但其发生并未改变上述平均模式。

1.2 鉴于航空器资产如此长的生命周期，主导性航空监管法规的变更常常要求进行强制性改装、影响航空器生产线安装、前向改装、有时甚至是加改装。

1.3 《附件 6》—《航空器运行》，第 I 部分 — 国际商业航空运输 — 飞机，40-A 次修订稿，部分内容已由第 44 次修订稿修改，后者又通过第 48 次修订进一步调整，规定所有最大审定起飞质量超过 27,000 公斤、且单机适航证首次颁发日期为 2024 年 1 月 1 日及以后的航空器，在遇险时（GADSS-ADT）需由运营人至少每分钟自主传输一次可用于定位的信息。

1.4 《附件 6》第 I 部分第 47 次修订除其他外，涉及为航空器配备冲出跑道意识和警报系统（ROAAS）和运行信用积分；最大审定起飞质量超过 5,700 公斤的涡轮发动机航空器，若其单机适航证在 2026 年 1 月 1 日或之后首次颁发，应配备 ROAAS 设备。

1.5 《附件 14》— 机场，第 I 卷 — 机场设计与运行，第 15 次修订涉及引入飞机等级评定值/道面等级评定值（ACR-PCR）；此方法取代飞机等级数/道面等级数（ACN/PCN）方法，自 2020 年 7 月起生效，并于 2024 年 11 月完全适用，所有国家必须过渡到新方法，所有机场必须公布其道面等级评定值（PCR）。

2. 讨论

2.1 本文件第 1.3 点提及的通过修订进行的反复修改，需要国际民航组织（ICAO）、国际民用航空器制造商协会（ICCAIA）和国际航空运输协会（IATA）、各原始设备制造商（OEM）、适航性专家组（AIRP）、飞行运行专家组（FLTOSP）、各国及空中航行委员会（ANC）之间进行一系列讨论，以寻求一种融合前向改装和加改装要素的挑战性折中方案；此外，并未完全实现符合 SARP 的要求，若干国家实施了豁免，导致实施延迟。

2.2 国际航空运输协会（IATA）与国际民用航空器制造商协会（ICCAIA）之间的磋商，在各自所代表群体的反复参与下，表明在指定时间表内，无法在整个航空生态系统内以一致方式满足所述授权规定。

2.3 事实上的不合规状态不仅涉及根据第 1.3 点和第 1.5 点已过期的最后期限，而且根据第 1.4 点适用的未来最后期限的不合规状态也可可靠预估。

2.4 总体而言，如第 1.3、1.4 和 1.5 点的案例所示，适用日期是在确信必要设备和资源将可用于全面实施的情况下确立的。在某些情况下，对供应链、技术成熟度和其他因素的适当分析本可确立一个更切合实际的实施时间表。缺乏此类考虑导致航空业的相当一部分（有时是大部分）不合规，促使各国采取不协调的监管措施以寻求可接受的解决方案，避免使航空公司运行陷入停顿。这导致监管机构和行业投入大量资源，而通过国际民航组织考虑实施适当的全球适用监管框架/机制，本可避免此类情况。

— 完 —