



大会 — 第 42 届会议
技术委员会

议程项目 23：全球航空安全和空中航行计划

单方面决定对国际民用航空和全球空中航行计划的影响

（由伊朗伊斯兰共和国提交）

执行摘要

本文件提出了与地区和国际空中航行有关的问题。

在出现障碍的情况下，平民和国际民用航空无法从国际设施获得必需服务，以维持地区和国际安全运行。中东地区空中航行规划和实施小组第 21 次会议（MIDANPIRG21）的结论报告第 5.3.38、5.3.39、5.3.40 项提到了一个事例，涉及因没有海外资产管理办公室（OFAC）许可证而妨碍了伊朗登记飞机的高度监测，这引起了国际民航组织中东地区各国的关切。

有必要将与全球空中航行计划相关的纯粹的民用活动与其他活动加以区分。在这种情况下，民用服务和平民应该能够毫不拖延地获得无条件和可靠的服务。

行动：请大会：

- a) 注意到本文件所载信息；和
- b) 将以下作为决议发布：
 - i) 国际民航组织和成员国确认，应将纯属民用活动/性质的服务和支持合法地排除在制裁范围之外；
 - ii) 至于《全球空中航行计划》，应在以前和以后的修改编订中考虑到影响各全球计划的限制；
 - iii) 同意应启动并制定解决这一问题的国际方案。一个有共同志趣的工作组可以作为起点，来研究和建议解决问题的方法；
 - iv) 同意国际民航组织就与国际/地区空中航行计划相关的民用活动得到无条件和无限制的许可，以支持各全球计划，如本工作文件第 2.9 段所述的航空系统组块升级（ASBU）地面和机载要求，以及 MIDANPIRG21 结论报告中所述的高度监测；和
 - v) 同意为其他影响国际民用航空的纯粹的民用航空服务取得豁免。

战略目标:	本工作文件涉及所有战略目标。
财务影响:	设想没有额外的财务影响。
参考文件	Doc 7300 号文件:《国际民用航空公约》 AN-Conf/14-WP/64 号文件:地缘政治决定对国际民用航空和全球空中航行计划 (GANP) 的影响 中东地区空中航行规划和实施小组第 11 次会议/地区航空安全组第 11 次会议 (MIDANPIRG11/RASG11) 结论报告 中东地区空中航行规划和实施小组第 22 次会议/地区航空安全组第 12 次会议 (MIDANPIRG22/RASG12) 工作文件 23 第 1 版

1. 引言

1.1 国际民用航空对各国友谊和了解的影响不容忽视,但世界某些地区的问题对国际民用航空计划造成了极大的不利影响,原因是管理和掌握航空业的国家利用能够使用技术和业务的许可证进程,而不考虑这种进程对平民和国际民用航空的影响。这些行动破坏了各国之间的友谊和了解,进而引起了对国际安全和安保退化的有效反思。

1.2 国际民用航空组织成立的目的是建立一个框架,以协调统一全世界的标准和规章。各国应努力达到国际标准和建议措施。没有合作就不可能有国际民用航空运行,而这反过来又能建立和保持各国之间和人民之间的友谊和了解。国际民用航空如果免受不必要的政治问题影响,就可以自动建立各国之间和人民之间的这种了解。

2. 讨论

2.1 《全球空中航行计划》(Doc 9750 号文件, GANP) 的制定方式应最能反映全球现实情况。任何意外障碍都可能影响所有空中航行活动,因为它们都是相互关联的。应酌情考虑、顾及和应对各种障碍和挑战,尽可能减少国际/地区空中航行中的这种混乱。

2.2 根据《国际民用航空公约》(Doc 7300 号文件,《芝加哥公约》),各国政府议定了若干原则和办法,使国际民用航空按照安全 and 有秩序的方式发展,并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上,健康地和经济地经营。如果这种有序的发展方式受到损害,就有悖于《芝加哥公约》的目标。

2.3 《芝加哥公约》规定:

“鉴于国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助,而其滥用足以威胁普遍安全。”

2.4 国际民用航空对各国友谊和了解的影响不容忽视,但世界某些地区的地缘政治问题对国际民

用航空计划造成了极大的不利影响，原因是管理和掌握航空业的国家通过封锁技术和业务滥用单边制裁，而不考虑这种制裁对平民和国际民用航空的影响。这些行动破坏了各国之间的友谊和了解，进而引起了对国际安全和安保退化的有效反思。

2.5 国际民用航空芝加哥公约第四条还提到：

“各缔约国同意不将民用航空用于和本公约的宗旨不相符的任何目的。”

2.6 目前，对拥有航空业服务和相关技术的实体具有治理或影响力的国家制裁其他国家的政治决定助长了航空业的问题。这种国家制裁迫使民航业违背《国际民用航空公约》的文字和精神。实际上，这些行动可被视为违反了《芝加哥公约》的文字和精神。

2.7 芝加哥公约第四十四条还规定：

“第四十四条：国际民用航空组织的宗旨和目的在于发展国际航行的原则和技术，并促进国际航空运输的规划和发展，以：

- a) 保证全世界国际民用航空安全地和有秩序地发展；
- b) 满足世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要；和；
- c) 促进国际空中航行的飞行安全；等。

2.8 《芝加哥公约》第四十四条明确提出，国际民航组织的宗旨是促进国际航空运输的规划和发展，以保证国际民用航空在全世界的有序发展，因此，国际民航组织及其成员国应认真研究任何不利于这种有序发展的行动，并作出相应的反应。当国家间的制裁阻碍国际民用航空的有序发展，此种发展就无从谈起。显然，任何全球计划都无法确保在这种制裁下的有序发展。

2.9 因此，对相关的国际/地区活动和计划进行调查以指出这方面的阻碍因素是谨慎之举。正如 AN-Conf/14-WP/64 号文件所述，全球空中航行应避免无关和不必要的负担，以便有效实施。

2.10 在单方面行动的情况下，平民和国际民用航空无法从国际设施中获得必要的发展服务，以维持地区和国际安全运行。这也妨碍了国际安全运行和/或全球计划，例如全球和地区空中航行计划。中东地区空中航行规划和实施小组第 21 次会议（MIDANPIRG/21）和地区航空安全小组（RASG/11）的结论报告第 5.3.38、5.3.39 和 5.3.40 项提到了一个事例，涉及长期以来因海外资产管理办公室（OFAC）许可证而妨碍了伊朗登记飞机的高度监测，这引起了国际民航组织中东地区各国的关切。

2.11 国际民航组织能力建设计划框架内的支助计划也因单方面决定阻止国际资金转移而受阻。

2.12 在国际民航组织国际计划方面，还有其他一些阻碍或混乱的情况，这些情况已向国际民航组织反映过，或在与国际民航组织中东地区官员会晤时提到过，其中包括：

- a) 空中航行自动化系统，以满足相关的航空系统组块升级（ASBU）要求；

- b) 机载组件和设备，以满足相关的航空系统组块升级要求；和
- c) 在国际安全和安保的其他相关例子方面，还有机场 X 射线检查设备。

2.13 有必要将与全球空中航行计划有关的民用活动与其他活动加以区分。在这种情况下，民用航空和平民应能毫不拖延地获得无条件和可靠的服务。

— 完 —