



A42-WP/661
EC/51
29/9/25

大会 — 第 42 届会议

经济委员会

议程项目 27 的报告案文草案

现提交所附关于议程项目 27 的材料，供经济委员会审议。

议程项目 27：拟由经济委员会审议的其他问题**航空数据 — 监测和分析**

27.1 在 WP/142 号工作文件中，印度提出了一种应用低成本的基于软件定义无线电（SDR）的广播式自动相关监视（ADS-B）接收机、为非监视运行和分析目的采集航空器活动数据的方法。该方法强调需要准确的交通量数据以支持空中交通流量管理（ATFM）、容量规划、经济监管、计费准确性、性能监测及国家报告。该文件指出，无雷达机场及偏远地区存在数据缺口，且传统监视手段成本高昂，并据此提出一种具成本效益的分层部署策略：在主要机场部署经审定的监视和软件定义无线电备份，在地区性/偏远机场部署基于软件定义无线电的接收机，将其馈送整合到一个集中的国家信息库中，从而能够与开账、起降时刻管理和空中交通流量管理系统集成。该文件还强调了预期的经济效益（降低资本支出/运营支出，改善数据驱动的监管与预测能力），并请大会支持成立一个工作组，为非监视/统计用途采用基于软件定义无线电的广播式自动相关监视提供标准化建议和指导。

27.2 在 WP/143 号工作文件中，印度提议制定一个标准化的航空公司健康评分（AHS）框架，以帮助机场运营人管理因向航空公司提供基于信用的服务而产生的财务风险，并指出目前缺乏统一、透明的机制来评估航空公司信用状况。该文件借鉴运营、财务、安全及客户体验等多维指标，并参考其他管辖区现有仪表盘，设想构建一个数据驱动、可扩展且透明的评分框架——该框架可能由国际民航组织与行业伙伴合作托管，从而能够适用基于风险的付款条件、优化合约管理并增强财务承受力。该文件请大会注意这一议题，支持成立一个全球工作组以制定标准化的航空公司信用/健康评分系统，并鼓励各国、机场运营人及行业协会在国际民航组织指导下开展合作。

27.3 在 WP/140 号工作文件中，大韩民国阐述了目前缺乏普遍接受的民用航空业定义和范围界定，这影响了数据报告、经济衡量（包括与航空卫星账户保持一致）及政策规划的一致性。该文件提到各国对行业范畴存在不同解读（如是否纳入航空器制造）以及新领域（如城市空中出行（UAM）、无人驾驶航空器、航天相关商业活动）的发展，因此提议构建一个符合国际统计标准（《国际标准行业分类》（ISIC）、《产品总分类》（CPC）、《国民账户体系》（SNA））的核心/扩展框架，以增强可比性和体制协调。该文件请大会启动相关进程，由国际民航组织牵头与联合国统计司（UNSD）及利害关系方合作制定标准化分类，并将其纳入未来航空卫星账户和国际民航组织相关统计指导文件的更新中。

27.4 委员会认为，WP/142 号工作文件中关于部署基于软件定义无线电（SDR）的 ADS-B 接收机的提案有可能以相对较低的成本提高统计准确性并改进预测。在这方面，委员会建议大会将 WP/142 号文件中提出的提案转交给国际民航组织有关技术专家组和工作组进一步研究和完善。

27.5 委员会审议了 WP/143 号工作文件，该文件建议制定标准化的航空公司健康评分系统，以监测航空公司的财务和业务稳健性。大多数国家承认印度在 WP/143 号工作文件中提出的关切，但不赞成该提案，指出监督航空公司的财务健康状况是国家的责任，有效的监测工具已经存在，建议的框架过于复杂。因此，委员会同意，监测航空公司财务可存续性的责任在于各个国家当局，不支持建立由国际民航组织领导的航空公司健康评分系统。

27.6 委员会欢迎 WP/140 号工作文件概述的各项举措，并强调必须为民航业制定统一的定义和范围。委员会表示坚决支持制定一个标准化的全球定义，以加强数据可比性并加强政策规划。然而，一个国家告诫说，单一的全球定义可能既没有必要也不切实际，并强调各国在根据国家优先事项对其航空部门进行分类时需要保持灵活性。作为答复，秘书处告知委员会，通过统计司正在开展相关工作，这些工作是专门为纳入这种灵活性而设计的。

其他事项

27.7 在与国际公务航空理事会（IBAC）共同提交的 WP/484 号工作文件中，智利强调了空中作业在灾害响应和紧急情况下的重要作用，并指出其对经济发展和公共安全的贡献。该文件强调，消防作业、医疗后送和监测等活动在跨境情况下常面临监管障碍。智利分享了 2023 年拉丁美洲民航委员会（LACAC）通过的《谅解备忘录》（MoU），该备忘录作为一项成功的区域倡议，为紧急情况下外国开展空中作业提供了便利。该文件请大会注意这一经验，并考虑将指南或协定范本纳入国际民航组织的工作方案，为外国运营人进入空中作业市场提供便利，特别是在紧急需求的情况下。

27.8 在 WP/405 号工作文件中，古巴阐述了持续实施的单方面治外法权措施，特别是美国对古巴的禁运规定，已严重阻碍其民用航空部门的经济发展与可持续性。这些措施包括限制飞机采购、金融交易以及限制使用会议/活动平台，被指违反《芝加哥公约》和国际法。古巴呼吁大会承认此类行为的负面影响，敦促各国避免颁布损害他国主权与合法利益的法律，以支持国际民航组织原则及“不让任何国家掉队”举措。

27.9 在 WP/136 号工作文件中，印度强调了非航空收入对机场的战略重要性日益增长，特别是在公私伙伴关系和业务量快速增长的背景下。该文件分享了非航空协定的主要趋势、创造非航空收入的全球最佳实践以及印度的观点与战略优先。印度呼吁国际民航组织根据国际民航组织的经济政策和“不让任何国家掉队”举措，为非航空协定制定指南和示范条款，促进监管协调，并支持能力建设倡议，以增强财务可持续性、创新和公平的商业伙伴关系。

27.10 在由伊朗伊斯兰共和国与独立国家联合体国家间航空委员会（IAC）共同提出的 WP/248 号信息文件第 1 号修改稿中，伊朗伊斯兰共和国强调，单边经济制裁对其民用航空领域造成的广泛不利影响，强调此类措施损害了国家及全球层面的安全性、效率和经济可持续性。该文件阐述了制裁对飞机采购、维护、金融交易、保险、运营连续性和人员稳定性等多方面造成的限制，所有这些都违背了《芝加哥公约》所确立的平等、合作及安全航空运输原则。伊朗呼吁大会将民用航空排除在单边制裁范围之外，通过国际民航组织的技术和政策支持援助受影响国家，并促进国际合作以保障民用航空免受单边制裁造成的干扰。

27.11 在 WP/277 号信息文件中，沙特阿拉伯阐述了该国近期为加强民用航空经济监管环境实施的改革措施。该信息文件概述了在机场、地勤服务、航空货运、航空运输服务及空中航行等领域颁布及更新的法规，旨在提升市场效率、吸引投资，并支持符合“沙特 2030 愿景”的国家目标。这些举措通过促进公平竞争、提升透明度与服务品质，在创造就业机会的同时提高了市场效率和价值。沙特阿拉伯强调采用关键原则，包括利害攸关方参与、分阶段实施确保平稳过渡，并提供运营模式与指导原则以支持有效应用。

27.12 委员会讨论了 WP/484 号工作文件中的提案，强调空中作业在应急响应和公共安全方面的重要性。委员会注意到旨在促进紧急情况下外国运营人空中作业的地区举措，以及拟订国际民航组织指南或协定范本的建议，以便在这种情况下能够及时和协调地准入。成员国对这一举措表示普遍支持，并认识到其在跨境紧急情况下提高监管清晰度和运行效率的潜力。与此同时，一些成员国强调需要仔细评估法律和实际影响，特别是考虑到航空服务协定（ASA）中通常不涉及此类活动。鉴于普遍支持和提出的考虑，委员会建议大会请理事会在有关技术机构的协助下，探讨为各国制定一般性指导或协定范本的可行性，以便利外国运营人的空中作业，特别是在紧急情况下。

27.13 委员会注意到 WP/405 号工作文件所含的信息。一些国家对单方面措施持谨慎态度，指出这些措施会对各国依据《芝加哥公约》保障民用航空发展的能力产生负面影响。他们强调国际民航组织作为促进国际民用航空在机会平等基础上安全有序发展的中立平台所发挥的作用。一个国家重申了这样的立场，即国际民航组织不是讨论其制裁的适当论坛。它还重申了在履行其国际义务方面的行动和承诺，以确保国际航空的安全和安保。委员会注意到，在前几届大会上曾经提出此类问题，并建议提请理事会主席注意这些事项，因为理事会主席过去曾参与这些问题的“斡旋”。

27.14 委员会讨论了 WP/136 号工作文件，并注意到该文件建议国际民航组织为非航空协定制定指导和示范条款、促进监管协调和支持能力建设举措，以加强财政可持续性和公平商业伙伴关系。虽然一些成员国表示支持该倡议，并认识到鉴于公私合作伙伴关系和全球机场管理结构的发展，需要更多样化的收入模式，但大多数发言明确表示对此持保留意见。与会者对国际民航组织在商业事务方面的任务授权、制定实用指导的复杂性以及非航空活动的独特性质表示关切，这可能需要采取其他办法。会议进一步强调指出，国际民航组织对非航空收入来源问题具有现成的指导意见，今后的任何工作都应应以这些现有材料为基础。鉴于有不同观点，委员会得出结论，在这一领域正式开展工作之前，需要进一步审议，并建议国际民航组织继续关注事态发展，并在认为适当时重新审议这一问题。

27.15 委员会注意到 WP/248 号和 WP/277 号信息文件。