



## 大会 — 第 40 届会议

### 执行委员会

议程项目26：需执行委员会审议的其他高级别政策议题

### 商业空间运营的整合

（由国际航空运输协会（IATA），  
航空公司飞行员协会国际联合会（IFALPA）和  
空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）共同提交

#### 摘要

随着商业空间活动继续发展，对空域准入的持续影响以及关于这些作业应当不受条款限制的建议，令人担忧。虽然我们理解在行业航班数量不断增加的背景下限制制订全球条款的愿望，此外制订条款也需要获取有价值的信息，这些情况并不是毫无风险。在考虑此情况时，我们认为未来的运营必须通过协商一致的流程进行，包括与利益相关者进行合作，确保完成适当的安全风险评估。

**行动：** 请大会：

- a) 请各国注意商业空间活动的发展，并认识到这些活动需要安全有效地纳入现有空域，以及
- b) 请ICAO正式制订条款，将商业空间运营纳入受管控的空域。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标：安全和容量和效率。
财务影响：	对ICAO而言，会产生与制订条款相关的成本，尽管业界支持这一进程。对于国家而言，会产生制订相关规定的成本。
参考文件：	

<sup>1</sup>中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文本由IATA、IFALPA和IFATCA提交。

## 1. 引言

1.1 商业空间旅行的发展，以及空中交通和商业空间业务的增长预测，已在航空界引起重大关注。这些新的运营类型将越来越多地影响商业航空计划航班和维持高效运营的能力。由于商业航天器发射和回收的性质，如果不重新评估空域限制的部分和时间范围，它们将对商业航空和其他空域用户产生较大影响。

1.2 随着增加商业空间运营的新提案的制定，我们感到关切的是，这些提案可能没有充分考虑到这些活动将对商业航空运输业务产生的影响，而这些提案也未经审查，以确保它们符合 ICAO 的规定和商业飞机运营可接受的安全水平。

## 2. 讨论

2.1 虽然有概念和提案尽量减少这些正在开发的作业所使用的空域数量，但这些提案留下了一些问题亟需解决。特别是在试图制定新的概念和程序时，有一些项目属于 ICAO 的管辖范围，因为这些运营跨越国际空域。

2.2 随着商业空间发射频率的增加，与空域相关的碎片场数量、相关的航天器着陆点、分离要求，以及空域容量的减少，所有这些都需要明确定义的安全标准和程序。运营商和空域管理人员必须控制这些作业的不可预测性，确保为所有空域用户的高水平飞行效率提供保障。此外，现行的空域限制方式造成了空域限制的不平衡，导致某一个行业优先于另一行业。无论是新兴行业还是成熟行业，都应遵守新的安全风险缓解措施，以减小对所有用户的影响。必须保持航行自由和使用平等。

2.3 空中交通服务空域的指定与主权空域的指定是不同且分开的。ICAO 附件并不能决定一国应如何在其国家空域内提供空中交通服务，但确实规定了在委托给 ICAO 的国际空域内提供服务的要求和期望。这使各国能够根据活动确定所需的服务水平以及需要哪些额外服务。

2.4 目前针对商业空间作业的做法仅限于在危险区内或需要大面积隔离区域。这些区域主要在公海上，程序和责任都不尽相同。区域的大小、区域受到限制的时间以及通知民用运营商的过程是不一致的。此外，目前的方法有两个主要问题：这些作业是在国际水域进行的，但并不总是基于 ICAO 的标准；空中交通管制员和通知航空公司方面缺乏统一程序，构成对安全高效运营的担忧。

2.5 为了解决上述问题，我们认为有必要增加与所有利益相关者的合作。我们承认已经进行了一定程度的协调，但是我们认为没有考虑到全球视角。不同的用户类型增加了共享空域的复杂性。这种情况突出表明，需要制订适当的监管指导材料、标准和建议做法，管理这些活动所在的空域。

2.6 为了确保这些活动安全高效地融入现有空域，ICAO 应在业界支持下，制订处理分离或空域限制等问题的标准和指南。

### 3. 结论

3.1 随着国际空域的商业空间业务未来的增长，ICAO 必须采取措施处理这些活动，将这些行业合作伙伴从新进入者层面提升到最终实现一体化的水平。

3.2 请大会审议摘要中的建议。

—完—