



A41-WP/633
P/41
6/10/22

大会 — 第 41 届会议

执行委员会的报告 议程项目 23

(由执行委员会主席提交)

所附关于议程项目 23 的报告，已经由执行委员会批准。

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

议程项目 23：航空创新

审查国际民航组织流程和制定国际民航组织标准

23.1 国际民航组织秘书处提交了 WP/42 号文件，题为“关于大会第 A40-27 号决议 — 航空创新实施情况的报告”，其中重点介绍了过去三年为执行大会第 A40-27 号决议（航空创新）所采取的措施。执行委员会欢迎自大会第 40 届会议以来开展的工作。执行委员会还认可国际民航组织关于促进航空创新，以此支持其战略目标和成员国的优先活动。执行委员会鼓励成员国考虑参与这些优先活动以及国际民航组织理事会的审议工作所产生的任何今后的优先活动。最后，执行委员会确认了这份文件所确认的创新的四个方面的意义以及在工作方法、制度和技术上的创新在推动实施第 A40-27 号决议和支持航空系统的复原力方面的重要性。

23.2 加拿大介绍了 WP/200 号文件，题为“审查国际民航组织有助于应对新的和正在出现的航空趋势的进程”，这份文件是与日本和美国共同提交的，并得到新西兰、新加坡和航空航天工业协会国际协调理事会的支持。这份文件呼吁国际民航组织将直接提交进程正式化，从而推动及早开始实施工作和更快地利用创新带来的好处。执行委员会注意到并欢迎国际民航组织当前正在对直接提交进程开展审查，因此，支持直接提交的概念，并同意提请审查机构注意 WP/200 号文件第 2.4 段提出的原则，其中包括需要确定与国际民航组织各专家组互动的适当水平，以及需要达到技术中立和国际民航组织独立行事的重要性。委员会建议国际民航组织在直接提交进程经最终确立后，向各国进行介绍。

23.3 执行委员会注意到 WP/325 号文件，题为“优化制定国际民航组织的标准和相关程序以有效实施”，这份文件是美国提交的，并由泰国、新加坡、马来西亚、新西兰和航空航天工业协会国际协调理事会联署。该文件请求对大会第 A39-22 号决议（“标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知”）进行修订，以再次审视当前用于决定适用日期的方法、优化标准制定流程，和强化对适用日期的遵守。

23.4 航空航天工业协会国际协调理事会、国际航空运输协会、航空公司驾驶员协会国际联合会、空中交通管制员协会国际联合会和国际机场理事会在 WP/111 号文件中提出了大会第 A39-22 号决议（“制定和实施标准与推荐做法（SARP）和空中导航服务程序（PANS）并通报差异”）的修正案，以便从 SARP 开始实施之日起采取分步骤的方法，加强对 SARP 适用日期的遵守。会议确认，议程项目 31 指出的各种挑战，包括 WP/58 号文件（“国际民航组织加强标准制定过程有效性的新的标准化举措 — 一体化的通信、导航和监视与频谱（ICNSS）项目”）提出的分析，因此，同意由国际民航组织专家组审议第 A39-22 号决议的各项修正提案，并向大会第 42 届会议提交一项上述决议的修正提案。委员会在认识到业界为满足一些标准和建议措施的适用期限所遭遇的各种挑战的同时，认为需要对文件中提出的方法进行进一步审议，因此，建议将这个想法提交理事会处理。

23.5 执行委员会审议了由航空航天工业协会国际协调理事会、国际机场理事会、空中交通管制员协会国际联合会和民用空中航行服务组织提交的 WP/112 号文件第 1 号修订稿，题为“创新政策与流程”。执行委员会请民航组织考虑利用航空业的专门知识和资源来帮助加快拟定建议草案的机制。

23.6 执行委员会考虑到这些审议情况，请大会：

- a) 认可国际民航组织在促进航空创新，以此支持其战略目标和成员国方面的优先事项，其中包括制定与国际民航组织对现有工作一致并建立在其上的监管路线图和举办更多国际民航组织 — 业界咨商论坛会议；
- b) 支持国际民航组织为执行大会第 A40-27 号决议（“航空创新”）所开展的工作，并鼓励国际民航组织成员国考虑参与 WP/42 号文件指明的优先活动以及国际民航组织理事会的审议工作所产生的任何今后的活动；
- c) 认识到工作方法、制度和技术上的创新在推动实施第 A40-27 号决议和支持航空系统的复原力方面的意义和重要性；
- d) 支持国际民航组织当前关于审查直接提交进程作为一种方式支持及早实施和创新所开展的工作，并要求提请审查机构注意 WP/200 号文件第 2.4 段提出的原则、技术中立的必要性，以及国际民航组织独立行事的重要性，以便予以审议；
- e) 请理事会：i) 对在落实某些 SARP 的特定适用日期方面遇到全球挑战的根本原因进行评估；ii) 确定和界定应该审议的 SARP 的类型；iii) 确定、适用和示范在制定受影响的条款方面对程序的改进，包括对适用日期采取的分阶段方法；iv) 评估改变程序的办法产生的功效；和 v) 以此为基础向大会第 42 届会议提出大会第 A39-22 号决议的修正案；
- f) 请民航组织采用现有的合作机制和确定新的合作机制，以利用航空业的专门知识和资源来提高 SARP 制定流程的效率；和
- g) 请国际民航组织支持成员国精简认证和审计流程，以促进创新的采纳和运用。

治理和战略规划

23.7 执行委员会审查了民用空中航行服务组织（CANSO）代表国际机场理事会（ACI）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交的 WP/356 号文件，题为“未来空中交通的行业路线图”，其中载有为逐步实现 WP/360 号文件所述“2045 年未来空中交通共同愿景”须开展的关键活动。执行委员会指出，全球空中航行计划（GANP）是国际民航组织推动空中交通管理的现代化计划，因此，邀请业界通过国际民航组织更新全球空中航行计划的适当机制提出“未来空中交通的行业路线图”的内容。

23.8 执行委员会讨论了 WP/110 号文件第 1 号修改稿，题为“都市区新兴空中交通的法律和社会风险”，这份文件是航空航天工业协会国际协调理事会代表国际机场理事会提出，并得到巴西联署。文件强调，必须在国家内部治理的所有层级进行参与，以确保城市空中交通（UAM）的协调部署。执行委员会确认，国际民航组织在为了支持未来空中交通在不同方面的全球统一而达成国际共识的努力当中发挥着关键作用。执行委员会考虑到未来的空中交通将需要解决各种问题，包括与社会接受度有关的问题，并认识到国际民航组织能够很好地使相关的利害攸关方齐聚一堂，同意 WP/110 号文件第 1 号修改稿中的提议。执行委员会注意到技术委员会大力支持设立一个专家小组来进行关于先进的空中出行（AAM）的工作，建议将这项建议提交该专家组以及提交理事会进行进一步审议，同时考虑到由

2023-2025 年预算供资的现有优先事项和可以动用的预算外资源。执行委员会还注意到 WP/42 号文件开列的外联活动可能适合于促进相关利害攸关方的参与。

23.9 执行委员会注意到民用空中航行服务组织（CANSO）代表国际机场理事会（ACI）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调整理事会（ICCAIA）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交的 WP/360 号信息文件（WP/360）。

23.10 执行委员会注意到国际航空发展、创新和可持续性合作伙伴（iPADIS）提交的 WP/481 号信息文件。

23.11 执行委员会注意到中华人民共和国提交的 WP/483 号信息文件和 WP/498 号信息文件。

23.12 执行委员会根据这些审议情况，请大会：

- a) 要求国际民航组织考虑在本组织即将就先进的空中出行开展的工作以及为先进的空中出行工作预备设立的专家小组的范畴内，以及使用 WP/42 号文件所列的机制，与城市空中出行（UAM）的业务有关的适当政府实体进行联系；和
- b) 要求国际民航组织考虑制定在国际民航组织 2023-2025 三年期工作方案所载未来空中交通的行业路线图中指明的活动并为其排定优先次序。