



大会 — 第40届会议

技术委员会

议程项目30：由技术委员会审议的其它问题

关于水上机场的设计、合格审定和运行的全球标准

(由印度尼西亚和加拿大提交)

执行摘要

长期以来，各国一直承认发展水上飞机基地(水上机场)的重要性，因为水上飞机除通启娱乐门户和提供应急疏散外，也极可能是地处偏远国家最好的运输方式。国际民航组织没有具体针对水上飞机运行所用水上机场的设计、合格审定和运行的全球规定。需要制定这种规定，以进一步加强安全，鼓励建设可通过负责任的旅游业等方式，促进和保持社会经济进步的强大民用航空行业，而这正是小岛屿发展中国家(SIDs)和其他倚重水上机场运行的国家，一个主要的经济动能。国际民航组织可以通过制定国际民航组织关于水上机场设计、合格审定和运行的规定，进一步推动实现联合国(UN)2030年可持续发展议程及其17个可持续发展目标(SDGs)。

行动：请大会：

- a) 审议所附的大会决议草案；
- b) 要求理事会审查关于机场的现有标准和建议措施(SARPs)；和
- c) 针对水上机场运行的设计、合格审定、管理、安全和报告要求，制定具体标准和建议措施。

战略目标：	本工作文件涉及安全和空中航行能力和效率战略目标。
财务影响：	本文件所述活动由2020-2022年经常方案预算可用资源供资进行。
参考文件：	附件 14 — 《机场》 Doc 9774：《机场合格审定手册》 Doc 9981：《空中航行服务程序 — 机场》 亚洲太平洋地区水上飞机运行所用水上机场的设计和运行要求指南 Doc 9735：《普遍安全监督审计计划持续监测手册》

1. 引言

1.1 航空运输是实现联合国(UN)2030年可持续发展议程及其17个可持续发展目标(SDGs)的关键促成因素。实现这些目标要靠流动性的进步,其中包括安全、安保、高效、经济上可持续和对环境负责的航空运输。

1.2 国际民航组织不让任何国家掉队(NCLB)举措,集合了国际民航组织及其成员国的努力,以支持各国实施国际民航组织的标准和建议措施(SARPs)。这项工作的主要目的,是帮助确保标准和建议措施在全球得到协调统一的实施,以便所有国家都能获得安全和可靠航空运输的巨大社会经济效益。

1.3 作为不让任何国家掉队举措的一部分,国际民航组织格外关心通过鼓励开展加强其各自民航行业的活动,支持小岛屿发展中国家(SIDS)实现可持续发展目标。一个强大的民航网络可通过负责的旅游业等方式,促进和保持社会和经济进步,而这正是小岛屿发展中国家的一个主要经济动能。

1.4 目前,联合国经济和社会事务部(UNDESA)认定了57个小岛屿发展中国家。改善航空的基础设施、管理和运行,是连通各个岛屿,增进航空旅行的安全和效率,推动经济发展的关键。

1.5 全球来看,水上飞机更多用来支持各个岛屿;而大型飞机则提供定期航班服务。印度尼西亚共和国拥有17000多个岛屿,是世界上最大的岛屿国家。岛屿之间实际可行的基本通行方式,唯有航空一途。在加拿大,自1999年以来,从水上机场出发的商业航班数量大增。加拿大共有326个注册水上机场,2,000多个未注册水上机场。共有150多家商业水上飞机运营人,运行450架注册航空器。加拿大每年搭乘水上飞机定期航班通行的估计有500,000人次,这些数字突显了对水上机场做出具体规定的必要性。

1.6 国际民航组织尚未制定关于水上飞机运行所用水上机场的设计、合格审定和运行的全球标准。鉴于世界范围水上机场运行的规模,很多国家确信,对审定水上飞机运行所用水上机场的标准化规章和程序,存在日益增长的全球需求。

1.7 印度尼西亚和加拿大特此建议国际民航组织制定关于水上机场的全球规定,为其合格审定、运行、管理、安全和报告要求提供指导。并进一步建议这类规定应对水上机场提出与陆地机场和直升机场类似的具体要求,以确保旅客和驾驶人员的安全。

2. 讨论

2.1 国际民航组织附件14—《机场》并不区分航空器的运行平面是在陆地或是水上。而仅规定机场可以是地面或水面的一个区域。必须指出的是,飞机在水面运行与在陆地运行大不相同,用以审定陆地机场的标准可能不适合用来审定水上机场。除航空立法外,与水接触的飞机还受海事立法规范,包括防止海上相撞的国际规章和地方法规。

2.2 一条基本的合格审定标准,要求机场合格证持有人建立和保持适当的安全管理体系(SMS),这一要求对陆地和水上机场相同。

2.3 长期以来，各国一直承认发展水上飞机基地(水上机场)的重要性，因为水上飞机除通启娱乐门户和提供应急疏散外，也极可能是地处偏远国家最好的运输方式。

2.4 由于国际民航组织没有具体针对水上机场的全球规定，亚洲/太平洋地区空中航行规划和实施小组(APANPIRG/24)于2015年率先设立一个小的水上机场工作组，成员由来自印度尼西亚、马尔代夫、新西兰、斯里兰卡和美国的专家组成，以便制定关于水上机场的示范规章，作为亚洲/太平洋地区的参考文件。

2.5 这一地区性文件提供了有助于运营人进行水上机场及相关设施的规划、设计和建设的指导。虽然该地区性指导材料是以陆地机场现行标准为基础，但其中也承认并处理了在水面起降运行的不同运行和安全风险。

2.6 几个国家已制定本国水上机场规章，作为参考文件，例如加拿大目前在监管措施方面的工作。必须指出，国际民航组织没有可供各国作为水上机场设计、合格审定和运行基础的全球水上机场规定。各国自己的努力并无协调，也无全球接受的标准作为依据。

2.7 普遍安全监督审计计划(USOAP)持续监测做法(CMA)规程问题(PQs)，是评估一国安全监督体系有效实施(EI)水平的主要工具。其基础是国际民航组织标准和建议措施，空中航行服务程序(PANS)，国际民航组织文件及其他指导材料，并结合考虑各项关键要素(CEs)。

2.8 鼓励各国作为一个重要工具进行自我评估，以便为USOAP CMA活动做好准备。但是，鉴于没有国际民航组织关于水上机场的全球规定，自然也无与水上机场合格审定和运行及水上运行的地面助航设备有关的规程问题。更无从谈起各国可借以评价全球对水上机场运行遵守情况的指标。这对小岛屿发展中国家和其他主要依赖水上机场运行的国家，影响巨大。

3. 结论

3.1 为了支持联合国17个可持续发展目标，并作为国际民航组织不让任何国家掉队举措的一部分，国际民航组织有义务通过加强小岛屿发展中国家和其他国家的民用航空行业，支持其实现可持续发展目标。

3.2 通过制定和颁行具体针对水上飞机运行所用水上机场的设计、合格审定和运行的全球规定，即可部分达成这一目标。这一行动将进一步改善安全，鼓励建设强大的民用航空行业，进而促进和保持小岛屿发展中国家和其他依靠水上机场国家的社会和经济进步。

—————

附录

提交大会第40届会议通过的决议草案

A40-xx: 航空对联合国2030年可持续发展议程的贡献

鉴于不让任何国家掉队(NCLB)举措旨在帮助各国有效实施国际民航组织标准和建议措施(SARPs)、计划、政策和方案,并处理好重大安全和安保关切,以确保所有国家都能获得航空运输的重大社会经济效益;

鉴于联合国大会通过了改造我们世界的2030年可持续发展议程,其中包括一整套共17个普遍性和变革性目标,并辅之以平衡可持续发展的经济、社会和环境方面的169项指标;

承认以前的大会曾指示秘书长在协调、优选、促进和实施援助方案时,考虑联合国框架内认定的最不发达国家(LDCs)、内陆国家(LLDCs)和小岛屿发展中国家(SIDS)的特殊需要和特点,以加强其航空运输系统;

承认通过关于唯水上飞机可通行区域的全球规定支持各国的必要性,以便改进安全,鼓励作为一个主要经济动能,建设可通过负责任的旅游业等方式,促进和保持社会和经济进步的强大民用航空行业;

考虑到颁行具体涉及水上飞机运行所用水上机场的设计、合格审定和运行的全球规定的必要性,以满足所有成员国对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要;

大会:

要求理事会在目前预算拨款范围内并作为优先事项,审查关于机场的现有标准和建议措施,并在《公约》适当的附件中,就水上机场运行的设计、合格审定、管理、安全和报告要求,制定具体标准和建议措施。