



国际民用航空组织

A35-WP/36  
EX/9  
14/6/04

## 大会第 35 届会议

### 执行委员会

议程项目 17: 加强国际民航组织的标准

#### 加强国际民航组织的标准

##### 摘要

本工作文件介绍了为促进大会第 A33-3 号决议：增强国际民航组织的有效性（以面对新的挑战）和大会第 A32-1 号决议：增强国际民航组织的有效性（1999 年至 2001 年三年期及其后的持续改进措施），已经采取和已经计划用来改进标准和建议措施（SARPs）的制定和通过过程，以及收集和公布差异的机制的措施。大会的行动在第 5 段。

##### 参考文件

Doc 9790 号文件《大会有效决议》（截至 2001 年 10 月 5 日）  
Doc 7300 号文件《国际民用航空公约》

## 1. 引言

1.1 大会第 A33-3 号决议：增强国际民航组织的有效性（以面对新的挑战）指示理事会寻找办法，在任何必要的情况下，缩短那些被认为对民用航空安全和保安至关重要的标准和建议措施（SARPs）的批准和通过过程。理事会的这一报告，介绍了作为以往大会决定的成果，从已执行的措施中获得的实际经验，并介绍了理事会和空中航行委员会将要实施的额外措施，这不但是为了缩短 SARPs 的批准和通过过程，而且还将进一步改进国际民航组织各项标准和建议措施的内容。

## 2. 现有措施的实施情况报告

2.1 过去 10 年中，本组织的执行机构对加强国际民航组织 SARPs 的内容及其制定和审议的方法进行过多次讨论，结果是 1998 年的第 32 届大会采取了一些重大修改，随后又由 2001 年的大会做了完善。大会第 A33-14 号决议附录 A 中最突出反映的要点如下：

- a) 对于复杂的航空系统，标准和建议措施将主要由规定系统级别、功能和性能要求的广义的、

成熟的和稳定的条款组成。对于此类系统，任何必要的详细技术规范应作为附件的附录，或置于单独文件中；

- b) 国际民航组织应在适当的最大程度上，并经过适当的核查和确认过程，利用其他得到承认的标准制定组织的工作；和
- c) 经过适当的核查和确认过程，理事会可不经与各国协商而就复杂系统的详细技术规范的修订采取行动。

2.2 这些措施吸取了国际民航组织以往的经验，特别是 70 年代中期为只阐明附件 8 —《航空器适航性》中的高层次要求而对该附件所做的结构性调整。与此类似，在 80 年代初期，当决定制定危险品航空安全运输的 SARPs 时，同意新的附件 18 —《危险品的安全航空运输》将只包含高层次和有稳定性的要求，以技术指导细则做为补充。

2.3 这些新措施的经验总体上是积极的。对附件 10 —《航空电讯》的结构性调整正在进行当中，以确保附件的主体只包含广义的规定。理事会还在今年年初通过了 (C-DEC 171/5) 对附件 3 —《国际航空气象服务》的修订，其中包括类似的结构性的调整。为了进一步改进这一过程，已用一份单独的文件向本届大会提交了一项提案来修改大会第 A33-14 号决议附录 A 第 3 条款的文字，以支持做结构性的调整。

2.4 经过充分核实、验证的过程，允许对复杂系统采用详细技术规范的这一程序第一次用于附件 10 —《航空电讯》第 I 卷 — 无线电助航设备附录 B 的全球导航卫星系统 (GNSS) 的规范方面，效果良好。利用其他得到承认的标准制定组织的工作，由于一些原因证明更复杂，例如有关材料的状况、更新频率、范围、预计使用的人数、与语文相关的问题，以及国际民航组织对其审议的参与水平等。

2.5 国际民航组织的政策相当长时间以来所允许的、但在过去三年期首次使用的国际民航组织 SARPs 制定过程的另一个方面，就是所谓的“快速通道程序”。当理事会认为有必要采取紧急行动时，它将在不与各国协商的情况下，对 SARPs 的修订提案采取行动(第 A33-14 号决议附录 A 决议第 6 条款)。附件 6 —《航空器的运行》第 I 部分 — 国际商业航空运输 — 定翼飞机中关于驾驶舱舱门保安的新措施，就是根据大会第 A33-3 号决议，按照该程序通过的。这一修订证实了快速通道程序在特殊情况下是一个有用的工具，切实可行。但同时也认识到，由于没有同各国进行正式协商，可能会对最终产品的质量有潜在的负面影响。根据这一经验，理事会 (C-DEC 166/12 号决定) 随即批准了关于这一问题的指导原则，已经通过 2002 年 12 月 18 日的理事会主席备忘录 (PRES AK/856 号) 发布。这些指导原则的一个显著特点就是快速通道程序只能在特殊情况下，在理事会认为有必要采取紧急行动时，才可以使用。

### 3. 新措施

3.1 理事会在空中航行委员会的帮助下，对 SARPs 的制定过程作了详细审议，确定了可以改进的一些领域。这些措施在下面做了阐述。由于本组织关于此问题以往所做的努力，新措施是在此基础上增加的，因为新的改进手段有限。多数措施的一个共同思路，就是更好地依靠电子手段同各国进行正式沟通。这样做符合大会第 A31-2 号决议，即请秘书长改进并加速与缔约国的通讯，特别是涉及到标准和建设措施，其中也包括更普遍地使用电子传输 (第 5 决议条款和附录)。

## 3.2 由于更好的通讯手段而与各国进行更快的协商

3.2.1 在坚持大会第 A33-14 号决议的要求，给予各国 3 个月时间对拟议的附件修订提出意见的同时，在国际民航组织和各缔约国之间使用电子通信手段可以缩短 5 至 6 个星期的协商过程。国际民航组织认识到仍有一些国家没有可靠的电子通信手段，但也注意到一贯需要较长协商时间的国家却是那些有设施能高效进行电子通讯的国家。为便利与国际民航组织的电子通信，鼓励尚未实行的国家向国际民航组织提供一个分立的专用电子地址。

## 3.3 更快地建立 ANC 专家组

3.3.1 建立空中航行委员会专家组是另一个方面，改变其程序可能加快制定 SARP 的过程。委员会已同意改变程序，这样可能将建立一个专家组的必要时间减少 9 至 24 个星期。这些变化基于与各国使用电子通讯和程序上的改进。

## 3.4 对附件作结构性调整

3.4.1 为确保附件中主要包含那些规定系统级别、功能和性能要求的广义、成熟和有稳定性的规定，而对它们作结构调整的工作，一直主要局限于附件 3、附件 8 和附件 10。但是，应该承认其他一些附件中是一直只包含高层次的规定。空中航行委员会发现可以进一步对附件 1《人员的颁发执照》、附件 4《航图》和附件 6 适用这一概念。为确保结构调整不对安全产生负面影响，委员会将审议制定 SARP 的指导原则。

## 3.5 更有效的收集和公布差异

3.5.1 公约第三十八条要求理事会将一项国际标准的一个或多个特征与一个国家相对应的国家措施之间存在的差异，立即通知所有其他国家。但是，由于搜集整理差异、解决所存在的任何不一致做法、准备有关的补篇需要相当大的工作量，因而公布差异经常发生拖延。根据国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）进行审计，大大增加了通知差异的数量，这也加剧了这样的情况。

3.5.2 国际民航组织正在考虑建立一个系统，将使各缔约国可以在线通知差异，并使国际民航组织通过 ICAONet 在线公布差异。此类在线公布差异将可以按公约所要求的做到及时公布，并将大量减少秘书处与此项任务相联的工作量。该系统也将便利各缔约国通知差异，因为它将融汇各国根据 USOAP 必须填写的遵守情况检查单。

## 3.6 较长期的措施

3.6.1 鉴于这些年来对制定和通过国际民航组织 SARP 的过程已做过详尽的研究，对制定国际民航组织标准的过程要做较大改进的任何进一步努力，都可能需要不同的方法。特别是可能需要考虑各专家组和研究组的作用和构成，并评估是否可能设计出其他备选办法和更有效的方法。委员会将进行此类研究，其中也将调查各国制订新规则的方法是否可适用于国际民航组织。

#### 4. 财务影响

4.1 对预算没有直接的影响。

#### 5. 大会的行动

请大会注意本报告所载信息。

—完—