



A38-WP/411
P/30
1/10/13

大会 — 第 38 届会议

技术委员会关于议程项目 30、31、32 和 33 的报告

(由技术委员会主席提交)

所附关于议程项目 30、31、32 和 33 的报告已得到技术委员会的批准。建议全体会议通过 30/1、30/2、31/1 和 31/2 号决议。

注：本文件去掉封面页后，应插入报告夹的适当位置。

议程项目 30：航空安全 —— 实施支助**通过与所有利害攸关者的协同实施增强安全监**

30.1 委员会审议了理事会提交的 A38-WP/66 号文件，其中强调了国际民航组织自大会第 37 届会议以来开展的技术援助活动，这些活动导致各国实现了安全改善，并确定了优先事项和将在国家和地区一级实施的安全指标。A38-WP/66 号文件还介绍了一项决议草案，以取代 A37/8 号决议：通过地区合作与援助来解决与安全有关的缺陷。委员会同意在决议内强调合作和援助的重要性。

30.2 委员会审议了拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）提交的 A38-WP/231 号文件和 A38-WP/259 号文件，并注意到了通过地区航空安全组（RASG）在地区一级应对安全风险的重要举措，以防范因与跑道安全有关的问题、可控飞行撞地（CFIT）和飞行中失控（LOC-I）导致的事故和/或重大事故征候，及鼓励各国在其所属地区支持地区航空安全组的举措。WP/259 号文件敦促各国支持南美地区的地区性努力，通过设立至 2016 年的安全和空中导航领域的目标，促进民用航空的安全和有序发展。非洲民用航空委员会（AFCAC）提交的 A38-WP/215 号文件强调了在非洲和印度洋地区的范围内，地区性机构旨在加强安全监督能力和解决重大安全关切（SSC）的工作。加勒比地区航空安全监督系统、国家间航空委员会和西非经济货币联盟分别提供了 A38-WP/328 号、A38-WP/120 号和 WA38-WP/303 号信息文件。

30.3 委员会审议了印度尼西亚提交的 A38-WP/155 号文件、越南提交的 A38-WP/352 号文件和美国提交的 A38-WP/101 号文件及第一号更正，这些文件均关注对航空安全检查员的需求，并且每份文件都说明了该问题的不同方面。委员会认识到，许多国家发现，招聘、培训和留用合格的航空安全检查员的工作具有挑战性，而将发展检查员的能力纳入下一代航空专业人员计划，有助于增强全球航空安全。得到广泛支持的 A38-WP/101 号文件要求理事会责成秘书处就拟定政府安全检查员总体能力的规定和指导原则开展工作，秘书处就此告知说，这项工作已经在进行中，以及委员会指出，还需要做更多的工作。

30.4 委员会被告知，为使国际民航组织能够继续进行协调地区合作并向各国提供援助的工作，包括各国、地区性机构、金融机构和业界在内的所有利害攸关者，应积极投身于为那些有此需求的国家提供支助。这是 A38-WP/66 号文件中所介绍的决议草案的核心内容，委员会一致同意，该决议应加以修订，从而纳入立陶宛代表欧盟及其成员国和欧洲民用航空会议的其他成员国以及欧洲空中航行安全组织根据议程项目 27 提交的 A38-WP/84 号文件中所提出的建议。

30.5 根据讨论，委员会同意提交以下决议，供全体会议通过：

30/1 号决议：通过地区合作与援助来解决与安全有关的缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标

鉴于本组织的一项主要目标仍然是确保世界范围国际民用航空的安全；

鉴于确保国际民用航空的安全既是缔约国的集体责任也是其各自的责任；

鉴于根据《国际民用航空公约》第三十七条，各缔约国承允在关于航空器、人员、机场、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及组织方面进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

鉴于在世界范围的基础上改进国际民用航空的安全要求所有利害攸关方的积极协作；

鉴于公约及其附件为缔约国建立一个以相互信任和承认为基础的民用航空安全系统提供了法律和运行框架，因而要求所有缔约国尽量执行标准和建议措施并充分地进行安全监督；

鉴于根据普遍安全监督审计计划持续监督做法（USOAP-CMA）进行的审计以及国际民航组织的协调验证任务（ICVMs）的结果表明，有些缔约国尚未能建立令人满意的国家安全监督制度，并且还查明某些缔约国具有重大安全关切（SSCs）；

鉴于国际民航组织通过在航空安全伙伴当中协调支助并调配资源，在促进执行标准和建议措施及纠正与安全有关的缺陷方面发挥着领导作用；

认识到为各缔约国制定的国际民航组织行动计划，通过与其他利害攸关方的协调，可作为向那些国家提供直接援助和指导的平台，以解决其重大安全关切并处理关键要素有效实施（EI）水平较低的问题；

鉴于国际民航组织的地区合作政策致力于就国际民用航空的技术和政策等方面尽可能向各缔约国提供援助、咨询和其他任何形式的支持，使其尤其通过与地区组织和地区民用航空机构的密切伙伴关系促进地区合作，履行与《国际民用航空公约》和国际民航组织战略目标有关的责任；

认识到并非所有缔约国均有必要的人员、技术和财务资源来充分进行安全监督；

认识到建立次地区和地区航空安全和安全监督机构，包括地区安全监督组织（RSOOs）有可能通过因建立和运行一个共同的安全监督系统各缔约国之间的协作而带来的规模经济和更大范围的协调一致，在很大程度上可帮助各国履行《芝加哥公约》规定的义务；

忆及缔约国负责实施国际民航组织标准，在这方面，可以以自愿的方式，把某些职能交给给地区安全监督组织，并忆及在适用时，“各国”应理解为包括地区安全监督组织；

认识到附件 19 承认地区安全监督组织及其在代表各国履行被委托的国家安全管理职能方面的作用；

认识到通过采取涉及所有缔约国、国际民航组织和民用航空运行中有关的其他各方的统一战略，可大大加强向在纠正安全监督审计中所查明的缺陷方面遇到困难的国家提供帮助，特别是在优先考虑具有重大安全关切的国家的情况下；和

认识到已建立的地区航空安全组（RASGs）的目的是确定目标、优先事项和指标以及制定可衡量的指标，以解决各地区与安全相关的缺陷，同时确保行动的一致性和各种努力的协调。

大会：

1. 指示理事会与所有航空安全伙伴合作，实施有助于缔约国纠正通过普遍安全监督审计计划持续检测做法查明的缺陷的全面援助方案，重点是解决重大安全关切；

2. 指示理事会推动地区合作的概念，包括加强地区安全监督组织及地区航空安全组，以及确定目标、优先事项和指标以及制定可衡量的目标，以处理重大安全关切和与安全相关的缺陷；

3. 指示理事会继续与缔约国、业界和其他航空安全伙伴建立伙伴关系，协调和便利向国家、次地区和地区的安全及安全监督机构，包括地区安全监督组织和地区航空安全组提供财务和技术援助，藉以提高安全并加强安全监督能力；

4. 指示理事会继续分析有关关键安全信息，以确定向国家和次地区、地区的安全及安全监督机构，包括地区安全监督组织和地区航空安全组提供援助的有效手段；

5. 指示秘书长继续推动国际民航组织、地区航空安全组、地区安全监督组织和其他组织就与航空安全相关的活动开展协调和合作，以减轻重复性审计或检查给各国带来的负担，并减少重复性的监督活动；

6. 敦促各缔约国将解决重大安全关切作为最优先的工作，以确保国际民用航空不会面临急迫的安全风险，同时确保国际民航组织附件中提出的标准所确定的最低要求得到遵守；

7. 敦促各缔约国酌情将飞行程序方案用于基于性能导航的实施；

8. 敦促各缔约国进一步开展并进一步加强地区和次地区合作，以促进最高程度的航空安全；

9. 呼吁所有缔约国和有关航空安全伙伴，在可能的情况下，协助要求拥有财政和技术资源的国家确保立即解决所明确的重大安全关切和国家安全监督系统的长期可持续性；

10. 鼓励各缔约国与其他国家、航空业界、金融机构和其他航空安全伙伴建立伙伴关系，以加强其安全监督能力，从而更好地履行国家责任和促进更安全的国际民用航空系统；

11. 鼓励各缔约国促进建立地区或次地区伙伴关系，协作制定解决共同问题的办法，以培养其各自国家的安全监督能力，并参与加强和推动地区航空安全和安全监督机构，包括地区安全监督组织或为其提供切实的支助；

12. 要求秘书长在协调各项努力中发挥领导作用，通过制定国际民航组织行动计划和/具体项目提案，协助各国解决重大安全关切，并协助各国取得必要的财务资源，为此类援助计划供资；

13. 要求理事会向大会下届常会报告全面的援助方案的总体实施情况；和

14. 宣布本决议取代 A37-8 号决议。

国际民航组织航空运营人许可证（AOC）在线登记簿的益处

30.6 委员会审议了理事会提交的 A38-WP/90 号文件，内容涉及国际民航组织 2012 年 12 月首次启用的航空运营人许可证（AOC）在线登记簿的益处。委员会指出，尽管参加登记簿将需要划拨资源，但各国从登记中所获得的益处可能会超过费用。委员会忆及，AOC 登记簿是继国际民航组织在国际民航组织大会第 36 届会议期间提出的一项提案之后开发的，即由国际民航组织制定航空运营人许可证在线登记簿，向各成员国提供航空运营人许可证的有效性和时效，以及运营人所在国在合规完好性方面的透明度，并通过提供一个航空运营人的中央信息库，加快对国家 AOC 持有人的授权过程。委员会认识到，要求更多的运营人国家提供及时和准确的数据将会带来一些初步挑战，需要开展额外的工作简化数据录入流程。委员会同意 A38-WP/90 号文件提出的倡议，并对国际航空运输协会（IATA）提交的 A38-WP/126 号文件表示支持。

30.7 委员会还审议了 IATA 提交的 A38-WP/125 号文件，其中概述了各国对注册国为别国的航空公司的运营授权要求提供的文件越来越多的情况。委员会认识到，不一致的要求增加了很重的成本和管理负担。委员会同意，按照大会第 36 届会议所敦促的，应鼓励各国认可别国颁发的并满足附件 6 ——《航空器的运行》的 AOC 以及相关运行技术规范的有效性。

批准飞行模拟训练设备

30.8 同样由 IATA 提交的 A38-WP/142 号文件概述了基于国际民航组织 Doc 9625 号文件《飞行模拟机鉴定标准手册》第 I 卷 —— 飞机（第三版）和第 II 卷 —— 直升机（第一版）提供的指导原则，各国建立认可他国批准的飞行模拟训练设备（FSTD）制度的必要性。委员会注意到，由于在运行飞行模拟训练设备的国家缺乏对飞行模拟训练设备批准的认可，给民用航空主管部门增加了成本和管理负担，也给业界造成了可观的费用，并降低了培训设备的可用性。委员会还注意到，对国家的援助可通过由 IATA、国际民航组织、国际航空公司飞行员协会和英国皇家航空学会组成的国际飞行员培训联盟（IPTC）的支持下，依据 9625 号文件的指导原则，建立认可飞行模拟训练设备批准的制度。

30.9 鉴于上述讨论，委员会提交以下决议，供向全体会议通过：

30/2 号决议：对飞行模拟训练设备（FSTD）批准的承认

鉴于国际民航组织出版了 Doc 9625 号文件 —— 《飞行模拟机鉴定标准手册》第 I 卷 —— 飞机（第三版）和第 II 卷 —— 直升机（第一版），为其他国家的主管部门提供了接受对飞行模拟培训设备（FSTD）进行了初步和反复评估的国家所授予资质的手段，而不必进行重估评估；

认识到尽管 Doc 9625 号文件规定了促进协调一致的国际认同机制，但缺乏对飞行模拟训练设备资格的认可造成了多次评估，并正在给各国和业界造成高成本；

认识到基于 Doc 9625 号文件中包含的指导原则实施认可飞行模拟训练设备批准的制度进展缓慢；

大会：

1. 敦促各缔约国基于使用 Doc 9625 号文件的指导原则，建立认可飞行模拟训练设备批准的制度；
2. 责成理事会继续支持各成员国建立认可飞行模拟训练设备批准的制度；和
3. 敦促各缔约国在建立认可飞行模拟训练设备批准的制度的过程中开展互助。

改进航空公共卫生准备规划

30.10 委员会审议了理事会提供的 A38-WP/35 号文件，以及多米尼加共和国提供的 A38-WP/229 号文件，强调了继续实施预防和管理民用航空公共卫生事件的协作安排（CAPSCA）计划对于各国的重大益处及其对国际民航组织继续开展这项工作的支持，鼓励各国和国际组织向 CAPSCA 提供财务和实物捐献。委员会对在实施该计划的过程中国际民航组织与世界卫生组织和其他合作伙伴之间的协作表示认可。

就国家安全计划以及事故和事故征候调查开展地区性合作

30.11 委员会分别审议了阿根廷提交的 A38-WP/196 号文件，以及日本提交的 A38-WP/323 号文件，并同意在实施国家安全计划（SSP）方面拥有一些经验的国家应通过地区航空安全组、地区航空安全监督组织、运行安全及持续适航合作项目或其他适当的地区论坛分享信息并开展协作，以促进国家安全计划的实施。

30.12 哥伦比亚提交的 A38-WP/339 号文件涉及在南美地区建立地区事故和事故征候调查组织（RAIO）的利益、需求和基础，以尽可能减少目前各国在履行与调查相关的职责时与独立性和预算有关的问题。

30.13 委员会注意到，建立地区事故和事故征候调查组织，对于履行调查职责的人力和财力资源有限的国家极其重要，也极有助益。地区事故和事故征候调查组织将特别有助于参与国家实现规模经济，并有助于确保调查职能的独立性。2011 年 3 月出版的国际民航组织《地区性事故和事故征候调查手册》（Doc 9946 号文件）包含了有关如何在地区和次地区的范围内建立和管理地区事故和事故征候调查组织的国家指导原则。若干国家集团已提出了若干建立地区事故和事故征候调查组织的倡议，国际民航组织、地区航空安全组和地区航空安全监督组织一直在这方面为各国提供支助。

30.14 委员会同意，应审查各国的法律框架，必要时应加以修订，以便酌情建立地区性事故和事故征候调查组织，从而改善与相关的国际民航组织标准和措施（SARPs）的合规水平；应推广地区合作项目，以确保地区事故和事故征候调查组织获得可持续的技术和财务支助。

30.15 萨尔瓦多和越南分别提供了 A38-WP/232 号和 A38-WP/343 号信息文件。

议程项目 31：航空安全 —— 正在出现的问题

31.1 委员会审议了理事会提交的 A38-WP/65 号文件，其中提供了有关国际民航组织发行的安全报告出版物的总体情况。自 2011 年以来，国际民航组织出版了与全球航空安全计划（GASP）目标趋势及问题有关的年度报告。这些出版物支助通过定期报告有关指标和趋势，对安全采取积极主动的做法。因此，国际民航组织已经查明了三个高风险的事故类别，其中包括：飞行失控；有控飞行撞地（CFIT）以及跑道环境中发生的各种事故。预期从 2014 年开始，所有地区航空安全组（RASGs）都将公布年度报告，并提供各地区的安全趋势摘要。

31.2 委员会注意到了国际民航组织的安全报告出版物，如：全球航空安全计划（GASP）、国际民航组织的安全报告，以及全球航空安全状况。这些出版物有助于为每个三年期确定优先事项。委员会还同意，理事会应敦促各成员国通过各国或他们参与的地区安全监督组织（RSOOs）为地区航空安全组提供必要信息和资源，以便公布地区安全报告，这将提高全球分析的价值。

31.3 委员会审议了理事会提交的 A38-WP/36 号文件，其中载有关于开发卤化碳氢化合物（哈龙）替代品，以便用于民用航空航空器防火系统的进展报告。该文件包含一项关于开发民用航空灭火系统的可行哈龙替代品的持续进展的拟议大会决议，以取代第 A37-9 号决议 —— 哈龙替代品。该决议还请各国确定和监测其哈龙的储备和哈龙的质量，并向国际民航组织定期通报其哈龙储量。

31.4 A38-WP/140 号文件是美国提交的，文件支持 A38-WP/36 号文件所载的决议草案，并向委员会通报了建立哈龙替代品的航空规则制定委员会（ARC）的情况。

31.5 由航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的 A38-WP/238 号文件，强调了为货舱灭火系统进一步开发适当的哈龙替代制剂，并为其制定切合实际的目标日期的重要性。航空航天工业协会国际协调理事会同意协调开展由所有利害攸关方参与的协作做法，为货舱应用哈龙替代品时间框架制定一项行业建议，以便按照经 A38-WP/238 号文件修改的 A38-WP/36 号文件所述，及时供理事会向 2016 年举行的大会下届会议报告。

31.6 根据讨论，委员会同意了提交以下决议，供全体会议通过：

决议 31/1：哈龙替代品

认识到航空器灭火系统对飞行安全的重要性；

认识到卤化碳氢化合物（哈龙）用于民用航空器灭火系统的主要灭火剂已有五十多年；

鉴于哈龙由于释放促成臭氧消耗和气候变化，根据国际协定已不再生产；

认识到有更多工作有待完成，因为哈龙的供应日益减少且不确定，环境人士对尚未为民用航空器所有灭火系统开发出哈龙替代品继续感到关切；

认识到国际航空器系统防火工作组在业界和管理机构的参与下，已经对每种哈龙的使用制定了最低效绩标准；

认识到在能够使用替代品之前，每种哈龙的使用必须符合与航空器有关的严格规定；

认识到航空器制造行业已经制定了利害攸关方参与为发动机、辅助动力装置（APU）灭火应用中的哈龙替代品开发共同解决办法的机制，以及此类货舱应用替代品的切合实际的时间框架；

认识到国际协定禁止生产哈龙，目前只能完全通过回收、再生和再利用获取哈龙。因此，需要对哈龙气体的再生实行严格控制，防止将被污染的哈龙提供给航空业的可能性；和

认识到任何战略都必须依赖与其替代的哈龙相比较不会生成无法接受的环境或健康风险的替代品；

大会：

1. 敦促各国及其航空业加强开发和实施可接受的哈龙替代品，用于货舱和发动机/辅助动力装置灭火系统，并继续努力改进手持灭火器的哈龙替代品；

2. 敦促各国确定和监测其哈龙的储备及哈龙的质量；

3. 鼓励国际民用航空组织继续就民用航空使用哈龙替代品的问题与国际航空器系统防火工作组和通过联合国环境规划署臭氧秘书处的技术和经济评估小组的哈龙技术备选办法委员会与臭氧秘书处合作；

4. 鼓励各国与发动机、辅助动力装置应用方面的行业联盟，以及航空航天工业协会国际协调理事会建立的货舱哈龙替代品工作组开展协作；

5. 敦促各国向国际民航组织定期通报其哈龙储量，并指示秘书长向理事会报告有关结果；

6. 指示理事会应向大会下届常会报告替代货舱灭火系统哈龙替代品的时间框架；和

7. 宣布本决议取代 A37-9 号决议。

31.7 委员会审议了理事会提交的关于英语能力要求执行情况的 A38-WP/37 号文件。鉴于 2003 年 3 月通过的标准以及各国为执行英语能力要求所付出的不懈努力及取得的重大进展，委员会同意应鼓励各国，利用国际民航组织为英语能力要求开发的执行工具，并且与 2011 年 3 月 5 日之前不守规国家有关的灵活性条款已不再必要。

31.8 根据讨论，委员会同意了提交以下决议，供全体会议通过：

第 31/2 号决议：无线电话通信中使用英语的能力

鉴于为了防止事故，国际民航组织提出了语言规定，以确保空中交通人员和驾驶员具有用英语进行和理解无线电话通信的能力，包括要求为国际航班所用指定机场和航线服务的所有地面电台，根据要求使用英语；

认识到语言的规定强化了在所有规定情况下使用国际民航组织标准化用语的要求；

认识到各缔约国已做出大量努力，以便遵守语言能力要求；

认识到一些国家在实施语言能力要求，包括建立语言培训和测验能力方面，遇到重大困难；

鉴于根据公约第三十八条，任何缔约国发现不能在所有方面实际遵守任何国际标准或程序的，有义务立即通知国际民航组织；

鉴于根据公约第三十九条第二款，任何持有执照的人员，如不完全符合所持执照或证书等级的国际标准所规定的条件，应在其执照上签注或加一附件，列出其不符此项条件的详情；和

鉴于根据公约第四十条，凡持有此种经签注的证书或执照的人员，除非经所进入其领土所属的一国或多国准许，否则一律不得参加国际航行。

大会：

1. 敦促各缔约国在规定的的所有情况下使用国际民航组织的标准化用语；
2. 指示理事会继续支持各缔约国实施语言能力要求；
3. 鼓励各缔约国使用国际民航组织航空英语语言测验服务（AELTS）来验证语言测试工具；
4. 敦促各缔约国使用国际民航组织语言能力要求——会话评级样例培训辅导材料；
5. 敦促各缔约国在实施语言能力要求方面互相协助；和
6. 宣布本决议取代 A37-10 号决议。

31.9 委员会审议了伊朗（伊斯兰共和国）提交的 A38-WP/69 号文件，并获悉了近期发生的事故征候，其中由于其他航空器发出的不正确高度，由此造成了航空器 II 型机载防撞系统（II 型交通告警和防撞系统）发出了错误的决断建议，因为防撞系统必须作为一个可靠的安全网。该文件建议制定运行指导，以处理此类问题，技术委员会表示了同样的意见。但是，鉴于预算方面的影响，此事应交给理事会进行审议。

31.10 委员会审议了土耳其提交的 A38-WP/263 号文件和 A38-WP/264 号文件及第 1 号更正，文件涉及对飞行数据分析监测系统的改进，以及如何使用它们来证明生物数学的疲劳模型。文件建议成员国考虑执照颁发人员参与飞行数据分析，以便实现更高的质量水平。委员会注意到了所提供的信息，并注意到新出版的《飞行数据分析方案手册》（Doc 10000 号文件）处理了制定一个飞行数据分析方案的要求，包括质量保障和培训。

31.11 委员会审议了美国提交的关于儿童安全座椅的 A38-WP/99 号文件。该文件建议制定建议措施，鼓励航空运营人使用与每个儿童身材和体重相称的儿童安全座椅装置。文件还要求制定关于使用不同类型装置的建议和指导，并在今后对此类装置进行研究和设计。国际运输工人联合会提交的 A38-WP/287 号文件，也涉及儿童安全座椅。该文件建议制定与儿童安全座椅相关的监管方面的指导，并删除对目前在成人膝上怀抱婴儿的豁免。文件还呼吁对查明和使用此类装置的工作提供指导。

31.12 根据讨论，委员会同意需要制定协调一致的规定，处理儿童安全座椅装置，并且应当要求理事会虑及预算方面的影响，制定适当规定来处理这个问题。

31.13 委员会审议了美国提交的关于事故后对飞行机组成员进行不当物质检测的 A38-WP/145 号文件。该文件指出，尽管在国际民航组织的建议措施中提到了事故后的检测，但对于事故后的检测缺乏一种共同的做法，可能会导致一些国家无法适当确定是否存在不当物质及其造成的损害。

31.14 该文件呼吁国际民航组织审查现有的标准和建议措施及指导材料，以确定是否需要一项具体的标准，以便在航空事故发生后，迅速检测任何机组成员对某些物质的不当使用情况，并向大会第 39 届会议提供一份关于这一问题的报告。

31.15 委员会认识到，事故后进行不当物质检测是一个高度敏感的事项，牵涉到国家法律和获取个人信息。但是，委员会同意理事会应当根据所发表的意见，进一步审查这项建议。

31.16 委员会审议了委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的 A38-WP/220 号文件，其中建议国际民航组织每五年举行一次事故调查和预防（AIG）专业会议，其主要目标是确保对与事故调查相关的地区和全球活动开展有效协调。委员会注意到，国际民航组织的若干有效手册协助各国处理 A38-WP/220 号文件中列出的许多关切。这些手册是：《航空器事故和事故征候调查手册》（Doc 9756 号文件）；《事故和事故征候调查政策和程序手册》（Doc 9962 号文件）；和《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件）。此外，定期与各国及国际民航组织地区办事处联合并协调举办了各种事故调查和预防讲习班。

31.17 尽管承认 A38-WP/220 号文件中提出的各项要点的重要性，委员会指出专业会议需要调配大量资源，并且根据《专业类空中航行会议及其议事规则指令》（Doc 8143 号文件），在必须制定大量标准和建议措施，且“该工作包括大量仅限于一个或一些具体空中航行领域的世界范围题目”时进行计划。但是，委员会也承认并同意，与新加坡于 2010 年和 2013 年举办的国际事故调查论坛类似的事事故调查和预防方面的相关额外会议是有益的。此类会议将有助于分享调查方面的经验教训和最佳做法。

31.18 充分考虑到上述情况，并根据定期举行事故调查和预防专业会议的财务影响，委员会同意了需要对这一题目开展进一步研究，并且考虑到预算影响，应交给理事会进行审议。

31.19 委员会审议了立陶宛代表欧盟（EU）及欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 A38-WP/72 号文件。委员会认识到在发生有关大型航空器的事故和事故征候的重大调查时，调查当局面临着许多困难。这方面的问题被认为主要是一些国家对附件 13 ——《航空器事故和事故征候调查》的某些规定执行不力所造成的。这对调查质量造成了不利影响，反过来对安全造成了负面影响。委员会注意到，一些国家的有限资源和、或不同的优先事项，可能导致对严重事故征候未进行适时调查。

31.20 文件建议采取一些行动，以便提高调查质量。排除了关于“保护安全信息”问题，因为它们已经被列入国际民航组织安全信息保护工作队的工作当中。

31.21 委员会同意 A38-WP/72 号文件所载建议的用意，并指出大多数建议要么已经在附件 13 中作了处理，要么目前正在制定过程当中。尽管如此，委员会承认在一些调查中的困难，可能源于一些国家缺乏对附件 13 有关规定的适当执行，并且国际民航组织根据持续监测做法（CMA）开展的审计，将是处理这些缺陷的适当手段。

31.22 关于为事故调查与司法当局之间签订协议或协定而制定指导的问题，委员会同意理事会应当根据资金的可用情况审查这项建议。委员会还同意理事会应当审议将附件 13 的建议 5.4.3 升级为一项标准，以便进一步协助各国的事故调查当局，在调查期间不受限制地的获取所有证据材料。

31.23 委员会同意当发生国决定不对严重事故征候开展调查时，应当通过相互安排和同意，将调查委派给另一国或一个地区的事故和事故征候调查组织（RAIO）。特别感兴趣参与调查的国家包括运营人所在国和制造国。委员会注意到尽管可以进行此类委派，但仍需各国根据《国际民用航空公约》，履行其开展调查的国家责任。

31.24 委员会进一步同意，理事会应敦促各国：确保其事故调查当局从职能上独立于所有实体，如果这些实体的利益可能与调查当局自己的利益发生冲突或损害其履行职责的客观性；并在事故调查当局之间建立双边或地区性质的合作安排，包括支助分发有关所调查的事故和事故征候的最后报告，以及用英文进行电子出版。

31.25 委员会审议了加勒比航空安全和保安监督系统（CASSOS）成员国提交的 A38-WP/285 号文件，其中呼吁在附件 1 ——《人员执照的颁发》和附件 6 ——《航空器的运行》第 I 部分 —— 国际商业航空运输 —— 飞机、第 II 部分 —— 国际通用航空 —— 飞机和第 III 部分 —— 国际运行 —— 直升机当中，制定驾驶员培训的国际标准，同时处理高空空气动力学及高空航空器的处理技能培训，并在附件 1 和附件 6 第 I、第 II 和第 III 部分中，包含与飞行中丧失空速显示情况下的航空器处理有关的培训要求。

31.26 委员会注意到了附件 1、附件 6 第 I 部分，以及《空中航行服务程序 —— 培训》（PANS-TRG, Doc 9868 号文件）预防非正常飞行姿态及改出培训（UPRT）的规定，并且相关的指导材料已经

处理了非正常飞行姿态培训的培训要素，包括高空失速和系统故障、仪器失效（包括丧失空速显示）。

31.27 委员会审议了国际间航空委员会（IAC）提交的 A38-WP/189 号文件，其中讨论了需要通过迎角角度（AOA）的认识，减缓飞行失控（LOC-I），以提高驾驶员的认识及失速改出的能力。该文件建议制定与安装迎角角度显示仪有关的规定，并在驾驶员培训方案中处理其相关的使用。委员会支持制定指导材料，处理 A38-WP/38 号文件、A38-WP/285 号文件和 A38-WP/189 号文件所述的预防非正常飞行姿态及改出培训。但是，鉴于预算方面的影响，这个问题应当交给理事会进行审议。委员会指出 A38-WP/189 号文件建议在商用航空器上安装迎角角度指示器的重要性。委员会同意，该提议需要更为详细的讨论，并指出这些讨论会在即将召开的国际民航组织飞行中失控问题研讨会（2014 年 5 月，蒙特利尔）上得以推进。

31.28 委员会审议了根据附件 6 第 II 部分和第 III 部分，给运营人造成的与高空失速培训及发生飞行中丧失空速显示相关的新增风险和较高的实施成本。委员会同意将此事交给理事会，虑及预算问题开展进一步的研究。

31.29 委员会审议了由拉丁美洲民用航空委员会提交的 A38-WP/354 号文件，其中包含了使用改装的具备飞行数据记录功能的智能电话设备的技术进展情况，该项技术依赖全球定位系统（GPS）数据进行定位、测速和其他若干功能。这种设备和飞行数据分析服务成本低廉，能够检测到诸如硬着陆和空域侵犯等事件。

31.30 委员会获悉，在与飞行记录仪专家组就使用此类低成本解决办法用于飞行数据获取和监测问题进行协商时，对此种技术的成熟度提出了关切，因为该项技术尚未经过用于航空的合格审定，也不抗坠毁。此外，在不当使用此类安全信息方面，存在安全信息的保护问题。

31.31 委员会注意到此信息，并认为此问题在由各国审议前，尚需时间达到成熟。

31.32 委员会审议了由国家间航空委员会（IAC）提交的 A38-WP/122 号文件和第 1 及第 2 号更正，其中要求国际民航组织理事会制定机场合格审定的准则规范。提案得到多数国家支持。一个国家指出，国际民航组织现有规定已足够地划分了机场合格审定的准则，如果要制定新的准则，重要的是要确保足够灵活，以免对各国、各组织和机场当局的监督实体产生不利影响。在此方面，委员会获悉国际民航组织将制定一套实施工具包（iKit）的计划，其中将包含关于此题目的详细信息、指南和培训材料。有与会者表示了支持，并主动提出为工具包作出贡献。

31.33 根据讨论情况，委员会同意理事会在考虑到预算影响的情况下，应当着手工作，进一步对此问题进行审查。

31.34 委员会审议了由国际运输工人联合会（ITF）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交的 A38-WP/245 号文件第 1 号修改稿，其中涉及关于教育和培训的指导原则，以使航空公司从业人员对航空器空气供应系统烟尘有所认识并作出回应。文件请大会注意到暴露于航空器空气供应系统产生的油烟对飞行安全的影响。文件还要求理事会制定指导材料，增进对飞行机组、客舱机组和维修技术人员有关烟尘事件的教育和培训。国际运输工人联合会和航空公司驾驶员协会国际联合会主动提出

为此项努力提供人力资源。委员会同意 WP/245 号文件的意图。关于制定指导材料，委员会同意理事会在考虑到预算影响的情况下，应当审议该提案。

31.35 提交信息文件的有美国（A38-WP/144）；非洲和马达加斯加航空安全机构（ASECNA）（A38-WP/261）和国家间航空委员会（IAC）（A38-WP/123）。

议程项目 32：空中航行 —— 政策

32.1 在这个议程项目下，委员会认识到有必要批准全球空中航行计划（GANP），并审议加强全球空中航行计划和作为其重要组成部分的航空系统组块升级（ASBUs）的各项提议，包括：更好地利用 A37-15 号决议中关于与其他组织分担工作的机会；明确说明全球空中航行计划出处的状态和全球空中航行计划在线资料的现状；同意使全球空中航行计划保持常新的正式程序；制订标准化路线图；规定对优先顺序进行审查和与正在实施重大空中交通管理（ATM）发展计划的国家和国际组织定期交流信息。这些提议以及其他提议载于一些工作文件。

32.2 理事会提交的 A38-WP/39 号文件、立陶宛代表欧盟（EU）、欧洲民航会议（ECAC）和欧洲空中航行安全组织提交、并由葡萄牙介绍的 A38-WP/81 号文件以及美国提交的 A38-WP/135 号文件，都明确呼吁批准全球空中航行计划作为全球空中航行的战略方向，其他文件则采取默示同意的方式，建议实现全球空中航行计划目标的办法，同时使它们能保持常新。

32.3 委员会审议了立陶宛代表欧盟、欧洲民航会议和欧洲空中航行安全组织提交的 A38-WP/79 号文件，注意到实施全球空中航行计划的挑战，建议国际民航组织优化其工作安排，优先采取行动来全力支持全球空中航行计划。该文件还提出一些拟议的优先事项。所建议的优化工作安排的方法包括：按照 A37-15 号大会决议，尽量利用业界内部、特别是地区内其他利害攸关方团体的专业知识。为实现这一目标建议了各种办法，包括建立一个小型化的多学科小组来制订高层次标准和建议措施（SARPs），由某种标准化论坛来排定优先顺序。

32.4 委员会讨论了立陶宛代表欧盟、欧洲民航会议和欧洲空中航行安全组织提交的 A38-WP/81 号文件，文件要求国际民航组织开展下列工作：制订标准化路线图，其中考虑是否需要将航空系统组块升级的组块 2 和 3 纳入全球空中航行计划的下一版；制订（全球空中航行计划）附录 1 所述的全球空中航行计划的维护过程；制订支持全球空中航行计划的标准在线清单，其中应说明其正式地位以及更新全球空中航行计划模块描述的程序。

32.5 委员会审查了美国提交的 A38-WP/135 号文件后，认为必须排定重要标准的优先顺序，及时实现航空系统组块升级的效益，同时也提出了一套优先顺序。该文件还鼓励国际民航组织与国际民航组织地区办事处和成员国合作，实施最适合每个地区的航空系统组块升级。

32.6 中国提交的 A38-WP/194 号文件请国际民航组织 a)支持《亚太地区无缝空管计划》；b)为航空系统组块升级在亚太地区、特别是发展中国家的实施提供指导和帮助；和 c)开始制订在《亚太地区无缝空管计划》中包含的对于空管系统自动化的要求。

32.7 委员会讨论了日本提交的 A38-WP/274 号文件，它介绍了日本空中交通管理现代化，亦被称为空中交通系统改造合作行动（CARATS），它与全球空中航行计划保持一致。文件解释了日本空中交通系统改造合作行动的方法，其中涉及与所有利益攸关方的协调与协作。文件还指出，进展将取决于确定航空系统组块升级模块每个元素成本效益的机制，然后与受其影响的利益攸关方达成协议。为了有效地做到这一点，A38-WP/274 号文件敦促国际民航组织就构成航空系统组块升级模块的每个元素提供更多信息和确定成本与效益的方法，并监测每个元素的进展。

32.8 委员会注意到，大部分的工作建议已经在进行，然而，各国认为迫切的是需要制定一个标准化的路线图作为国际民航组织工作方案的基础。考虑到预算问题，上述建议会提交理事会在其未来更新全球空中航行计划/航空系统组块升级时作进一步审议。

32.9 委员会审议了俄罗斯联邦提交并得到委员会支持的 A38-WP/218 号文件，表示需要对全系统信息管理（SWIM）的原则、标准化和统一实施达成全球协议。委员会获悉，国际民航组织内部已经在讨论成立全系统信息管理专家组的问题。因此，委员会同意，把 A38-WP/218 号文件提出的建议提交理事会供进一步采取行动。

32.10 委员会讨论并支持国家间航空委员会（IAC）提交的 A38-WP/278 号文件和俄罗斯联邦提交的 A38-WP/283 号文件。这两份文件都建议尾涡安全系统（WVSS）的开发和标准化，解释了这个系统的基本组成部分和优点。第十二次空中航行会议的建议 2/4 也涉及这一主题。此外，A38-WP/283 号文件要求航空系统组块升级增加一个新的模块 1，委员会指出全球空中航行计划下一个版本应予以考虑。委员会同意将尾涡安全系统建议提交理事会，指出制定 WVSS 标准和建议措施的任何决定，应等待经济、技术和运营影响的评估。

32.11 审查国际机场理事会（ACI）提交的 A38-WP/310 号文件，即有关机场参与规划基于性能的导航（PBN）航路的问题时，委员会支持文件 2.6 段的建议及附录中详述的国际机场理事会大会的相关决议。国际民航组织将考虑机场参与基于性能导航规划咨询的事宜。

议程项目 33：空中航行 —— 标准化

33.1 委员会审议了俄罗斯联邦提交的 A38-WP/311 号文件，其中涉及到将全球导航卫星系统（GNSS）多星座用于空中航行。该文件提议由国际民航组织就多星座构型的全球导航卫星系统的使用制定一个概念，并就该卫星系统的适用拟定一项政策。

33.2 委员会讨论了由国际航空运输协会（IATA）提交的 A38-WP/127 号文件，涉及装备或使用特定 GNSS 星座或增强系统这一任务的问题。文件要求各国放弃向非运营人所在国的航空公司颁发使用具体全球导航卫星系统元素的规定，并允许这些航空公司使用任何可用的 GNSS 要素，只要相关的导航性能要求能得到满足。

33.3 委员会认识到，第十二次空中航行会议（AN-Conf/12）6.6 号建议体现的关于使用 GNSS 多星座达成的结论，仍然适用 A38-WP/127 号文件和 A38-WP/311 号文件所提出的问题，并与两份文件的主旨相一致。

33.4 委员会审议了俄罗斯联邦提交的 A38-WP/208 号文件，该文件涉及到全球导航卫星系统（GNSS）实施的多个方面。特别是，该文件呼吁国际民航组织编写额外的指导材料，协助各国对全球导航卫星系统的准确性、完好性、连续性和可获性进行评估；该文件还提议将附件 10 ——《航空电信》中现有的全球导航卫星系统数据记录和保留要求从目前的建议措施升格为标准。委员会同意在考虑到财务影响后对该主题需要做进一步研究，并将该主题提交给理事会供进一步审议。

33.5 委员会审议了阿拉伯联合酋长国提交的 A38-WP/266 号文件，该文件讨论了关于在中东地区实施设施间数据通信的计划。从本文件中提出的这个问题可以看出，有必要应对中期和长期的设施间数据通信需求。委员会同意将此事提交给国际民航组织理事会供进一步审议。

33.6 中国和俄罗斯联邦分别提交了信息文件 A38-WP/193 和 A38-WP/207 号文件。

33.7 委员会审议了由国际机场理事会（ACI）提交的 A38-WP/336 号文件，其中呼吁制定机场协同决策（A-CDM）来实现更高效率，并请大会支持 AN-Conf/12 的 2/1 f) 号建议和国际机场理事会大会第 1 号决议（2013 年 6 月）。文件敦促各国支持由国际民航组织、国际机场理事会、民用空中航行服务组织（CANSO）和国际航空运输协会（IATA）联合推广机场协同决策，以及共同支持实施试验。委员会同意将此事提交给国际民航组织理事会供进一步审议。