



A38-WP/395
TE/174
30/9/13

大会 — 第 38 届会议

技术委员会

关于议程项目的报告案文草案

附上关于议程项目 34 的材料供技术委员会审议。

议程项目 34：空中航行 — 监测和分析

34.1 委员会审查了理事会提交的 A38-WP/87 号文件，其中谈到空中航行绩效衡量、监测和报告。该文件介绍了通过被称为地区绩效信息报表的计划中的在线系统来报告地区实施进展的方式方法，该报表还将支持年度全球空中航行报告。

34.2 A38-WP/87 号文件获得广泛支持。关于监测和分析工具，一些成员国强调，在本国工具满足国际民航组织需要的情况下，应有可能使用本国工具。委员会同意在取代第 A37-4 号决议并吸纳和取代第 A37-12 号决议的决议草案[附录 B — 全球空中航行计划 (GANP) (A38-WP/39 附录 B)] 第五决议条款中解决该问题。

第 34/1 号决议：国际民航组织全球安全与空中航行计划

鉴于国际民航组织致力于通过各成员国和其他利害攸关方之间的合作，来实现民用航空安全和有序发展的目标；

鉴于为实现这一目标，本组织制定了战略目标，包括安全和能力及效率的目标；

认识到一个全球框架对于支持国际民航组织战略目标的重要性；

认识到基于该全球框架有效实施地区和国家计划和举措的重要性；

认识到通过在国际民航组织领导之下，与所有利害攸关方的伙伴关系，采取合作性、协作性和协调的做法，才能最好地实现在改进全球民用航空安全、运量和效率方面的进一步的进展；和

注意到理事会于 2013 年 7 月 30 日批准了全球航空安全计划 (GASP) 第一版和于 2013 年 5 月 29 日批准了全球空中航行计划 (GANP) 第四版；

大会：

1. 批准全球航空安全计划 (GASP) 第一版和全球空中航行计划 (GANP) 第四版分别作为安全和空中航行的全球战略方向；

2. 决定国际民航组织应当实施全球航空安全计划 (GASP) 和全球空中航行计划 (GANP) 并保持其常新，用以支持本组织的相关战略目标；

3. 决定应当与所有有关的利害攸关方密切合作与协调来实施这些全球计划并保持其常新；

4. 决定这些全球计划应当提供一个框架，在此框架内将制定和实施地区、次地区和国家实施计划，从而确保旨在增强国际民用航空安全、运量和效率的努力得以协调一致；

5. 敦促各成员国制定可持续的安全解决办法，以充分履行其安全监督和空中航行的责任，这可以通过资源共享、使用内部和/或外部资源，例如地区和次地区安全监督机构以及其他国家的专长，来做到这一点；

6. 敦促各成员国显示出采取补救行动所必要的政治意愿来处理包括普遍安全监督审计计划（USOAP）审计所查明的安全和空中航行缺陷在内的那些缺陷，并且通过采用全球航空安全计划和全球空中航行计划的目标和国际民航组织地区规划进程来做到这一点；

7. 敦促各成员国、业界和供资机构为协调的实施国际民航组织全球航空安全计划和全球空中航行计划提供必要的支持，避免重复努力；

8. 要求各国并请其他利害攸关方合作，根据全球航空安全计划和全球空中航行计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；

9. 指示理事会向今后的大会常会提供关于全球航空安全计划和全球空中航行计划的实施和演变情况的报告；

10. 指示秘书长促进、提供和有效传播全球航空安全计划和全球空中航行计划；和

11. 宣布本大会决议取代关于国际民航组织关于安全的全球计划的大会A37-4号决议和国际民航组织关于可持续性的全球规划的大会A37-12号决议。

附录 A

全球航空安全计划（GASP）

重申本组织的首要目标仍然是提高国际民用航空系统的安全和相应地减少事故和相关的死亡数目；

认识到安全是国际民航组织、各缔约成员国和所有其他利害攸关方所共同分担的责任；

认识到通过各国与业界之间的伙伴关系能够带来的安全效益；

认识到高级别安全会议（2010 年）重申国际民航组织的安全框架有必要继续进行演变，以确保其在不断变化的管理、经济和技术环境中持续保持有效性和高效率；

注意到国际民用航空交通量的预期增长将会导致航空器事故数量的上升，除非降低事故率；

认识到有必要通过提供相关安全信息，保持公众对航空运输的信心；

认识到采取积极主动的做法建立一个战略来建立优先顺序和目标来查明并管理安全风险对于实现航空安全的进一步改善具有至高无上的重要意义；

认识到国际民航组织应该已经实施地区航空安全小组，同时虑及不同地区的需要，以业已存在的合作结构和形式为基础；

注意到通过把行动重点放在最需要的领域，使用全球航空安全计划之中的安全管理原则强化安全的意愿；和

注意到需要协助成员国实施安全管理原则并减轻查明的运行问题的风险；

大会：

1. 强调有必要通过在世界所有地区都减少航空运输运行中的事故和相关的死亡数目，尤其是在安全记录远远低于世界平均值的国家，从而持续增进航空安全；

2. 强调国际航空业界的资源有限，应该战略性地用来支持那些安全监督成熟程度无法令人接受、但具有政治意愿来改进安全监督职能的国家或地区；

3. 敦促缔约国通过实施本文件所附的安全举措支持全球航空安全计划（GASP）的目标。

4. 敦促各成员国、地区安全监督组织（RSOOs）、地区航空安全小组（RASGs）和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，建立与全球航空安全计划的目标相一致的优先事项和目标以期减少航空器事故数量和比率；

5. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，要保证在其领土飞行的每一个外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要情况下采取适当行动以维护安全；和

6. 敦促国际民航组织于 2014 年年底之前完成制定支持全球航空安全计划的路线图，协助减轻查明的运行问题风险；

附录 B

全球空中航行计划（GANP）

鉴于增强航空运行的安全、运量和效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A37-15 号决议 — 具体与空中航行有关的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明；

认识到全球空中航行计划作为运行战略与环境保护整体措施组成部分的重要性；和

认识到许多国家和地区正在为本国空中航行的现代化制定新一代计划；

大会：

1. 指示理事会利用全球空中航行计划（GANP）中的指导，以便制定国际民航组织在空中航行领域的技术工作方案，并将其列为优先事项；

2. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动，这些活动在顾及运行需要的情况下，根据全球统一的目标确定各项优先次序和指标；

3. 呼吁各国考虑将全球空中航行计划指导原则作为高效运作的环保措施；

4. 呼吁各国、地区规划实施小组（PIRGs）和航空业界及时向国际民航组织提交关于全球空中航行计划执行情况的信息，包括从实施其规定中吸取的经验教训；

5. 邀请地区规划和实施小组利用国际民航组织的标准工具或妥当的地区工具来监测并且与国际民航组织合作分析空中航行系统的实施状况和绩效；

6. 责成理事会在地区绩效仪表盘和年度全球空中航行计划中公布分析结果，起码包括提供关键的实施优先工作和使用航空环境保护委员会认可的方法估计取得的环境效益；和

7. 敦促正在为各自的空中航行现代化制定新一代计划的国家，要及时与国际民航组织协调和配合其计划，以确保全球兼容与协调一致。

34.3 越南提交了一份信息文件(A38-WP/347)。

34.4 委员会审查了理事会提交的 A38-WP/89 号文件，其中谈到国际民航组织关于无线电频谱事项的政策。该文件回顾国际电信联盟（ITU）《无线电规章》所载与无线电频谱分配和使用的国际协议有关的监管框架，特别是国际电信联盟世界无线电通信大会（WRC）（下次无线电通信大会将于 2015 年举行）更新这些协议的进程。文件重申成员国有必要在世界无线电通信大会上支持国际民航组织关于航空频谱的立场。文件还提议，更新大会 A36-25 号决议所载国际民航组织关于无线电频谱事项的政策，同时考虑到第十二次空中航行会议 1/12 号建议（ANConf/12）。

34.5 委员会根据上述讨论情况，同意提交以下决议供全体会议通过：

A34-2：对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持

鉴于国际民航组织是负责国际民用航空安全、正常和效率的联合国专门机构；

鉴于国际民航组织制定用于航空通信系统和无线电导航设施的国际标准和建议措施（SARPs）；

鉴于国际电信联盟（ITU）是管理无线电频谱使用的联合国专门机构；

鉴于理事会批准的国际民航组织对于国际电联世界无线电通信会议（WRCs）的立场是对国际航空无线电频谱要求进行协调的结果；

鉴于航空需要一项全面的频谱战略以支持及时提供和适当保护充足的频谱；

鉴于增长和技术开发需要一个可持续的环境，以支持目前及未来运行系统的安全和运行方面的有效性，并能够在目前和未来的技术之间进行过渡；

认识到如果对于适当的航空安全频谱分配的要求得不到满足和不实现对这些分配的保护，则可能会严重危及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的开发与实施以及国际民用航空的安全；

认识到为确保优化利用分配给航空的频谱，需要高效的频率管理并使用最佳做法；

认识到需要来自国际电联成员国政府的支持，以确保国际民航组织的立场得到世界无线电通信会议的支持和航空要求得到满足；

考虑到由于日益增长的频谱需求和来自商业电信服务的激烈竞争，迫切需要增加此类支持；

考虑到国际电联世界无线电通信会议筹备活动的增加，无线电频谱所有用户对频段的日益扩大的需求，以及诸如APT、ASMG、ATU、CEPT、CITEL和RCC*等机构制定地区立场的重要性的提高；

考虑到特别通信/运行专业会议（1995年）（SP COM/OPS/95）的建议 7/3 和 7/6、第 11 次空中航行会议（2003年）的建议 5/2 以及第 12 次空中航行会议（2012年）的建议 1/12；

大会：

1. 敦促各缔约国、国际组织和其他的民航利害关系方通过包括下列方式在内的办法，坚定地支持国际民航组织的频谱战略和国际民航组织在世界无线电通信会议和为筹备世界无线电通信会议而进行的地区性和其他国际活动中的立场：

- a) 合作开展高效的航空频谱管理和“最佳做法”，以展示航空业在频谱管理方面的有效性和相关性；
- b) 通过相关的专家组会议和地区规划组，支持国际民航组织与航空频谱战略和政策有关的活动；
- c) 承诺在为世界无线电通信会议编制联合提案的地区性电信论坛上，表示的立场应充分考虑航空的利益；

* APT：亚太电信界；ASMG：阿拉伯频谱管理小组；ATU：非洲电信联盟；CEPT：欧洲邮电管理局会议；CITEL：美洲间电信委员会；RCC：地区通信联合体。

- d) 在可能的情况下，在其向世界无线电通信会议提交的提案中纳入与国际民航组织立场相一致的材料；
- e) 支持国际民航组织的立场以及经理事会批准的国际民航组织在国际电联世界无线电通信会议上的政策声明，该声明载于《民用航空无线电频谱要求手册》（Doc 9718 号文件）；
- f) 承诺提供其民航方面的专家，以充分参与制定国家及地区立场并推广航空在国际电联方面的利益；和
- g) 在最大可能的程度上，确保其地区会议、国际电联研究组及世界无线电通信会议代表团中包括民用航空当局的专家和做好了充分准备代表航空利益的民航利害攸关方；

2. 要求秘书长提请国际电联注意妥当分配无线电频谱和保护航空安全的重要性；

3. 指示理事会和秘书长，作为大会通过的预算内的高度优先事项，确保提供必需的资源，以支持国际民航组织制定和实施一项全面的航空频谱战略并且更多地参与国际和地区性频谱管理活动；和

4. 宣布本决议取代第 A36-25 号决议。

34.6 委员会审议了加拿大提交的A38-WP/363号文件。该文件阐述，通过由航空器使用基于空间的接收广播式自动相关监视（ADS-B）数据，将广播式自动相关监视扩大用于海洋、极地和其他偏远地区的预期效益。正在积极研究这一创新方法，预计将于2017年具备初步运行能力。委员会注意到基于空间的广播式自动相关监视的可能惠益，因此航空器用于向卫星上传的1090 MHz 应获得适当的无线电监管分配地位。

34.7 委员会还注意到，最近已提醒国际电信联盟无线电通信部门和空中航行委员会航空通信小组—F工作组（频谱）（国际民航组织框架内的相关专家小组）注意卫星接收广播式自动相关监视的潜在分配问题。国际民航组织的立场经过缔约国和相关国际组织正式审查之后已获理事会批准，预计可能需要更新，以反映进行中的2015年世界无线电通信大会（WRC-15）筹备研究工作的成果。此种立场更新将酌情包括对广播式自动相关监视（ADS-B）的审议。

34.8 美国和加拿大提交的A38-WP/97号文件谈到国际电信联盟2015年世界无线电通信大会（WRC-15）议程项目1.5中要求研究将卫星固定业务（FSS）系统用于遥控航空器系统（RPAS）（国际电信联盟称之为无人机系统（UAS））的指挥和控制（C2）链（国际电信联盟文献称之为控制和有效载荷通信（CNPC））。

34.9 委员会注意到现有的有限频段面临的压力，同意须考虑采用创新办法来满足指挥和控制系统的频段需要。不过，如果使用目前用于非生命安全服务的部分频段，则绝对必须进行适当的研究，确保没有意外后果；航空界过去在世界无线电通信大会上积极致力于保护生命安全服务不受其他方的侵犯，如果航空界内部没有充分关注生命安全服务方面的需要，将可能严重损害航空界在今后世界无线电通信大会上的总体立场。

34.10 最后，委员会向大会建议，成员国和国际民航组织应支持在国际电信联盟无线电通信部门（ITU-R）开展研究，确保充分考虑生命安全方面的关切。这些研究的成果必须提供其他航空系统不会受到不当影响的必要的保证。只有在这种情况下，才能决定国际电信联盟需要采取何种监管行动，允许将分配给卫星固定业务的（FSS）的频段用于遥控航空器系统（RPAS）的指挥和控制链，确保符合国际民航组织的安全服务技术和监管要求。

34.11 委员会审查了非洲民用航空委员会（AFCAC）代表54个非洲国家提交的A38-WP/356号文件，注意到需要对基于卫星固定业务的航空甚小口径终端（VSAT）网络运营需要的C-频段频谱（3400-4200 MHz）进行适当的技术和监管保护，该网络被用于非印地区及其邻近地区（中东、欧洲、南美、亚太）的空中航行服务。

34.12 委员会一致认为，在国际电信联盟2015年世界无线电通信大会（WRC-15议程项目1.1和9.1.5）讨论这一重要问题时，国际民航组织成员国应加以支持，委员会并请国际民航组织与相关利益攸关方合作，在正在进行的2015年世界无线电通信大会筹备研究过程中继续关注该问题，以便找到适当办法，保护甚小口径终端网络运作所用的C-频段。

34.13 新西兰提交了一份信息文件（A38-WP119）。

34.14 委员会审查了理事会根据A15/9号决议提交的A38-WP/86号文件，该决议要求在设立技术委员会的大会每届会议上通过具体针对空中航行的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明。委员会同意A38-WP/86号文件附录A中提议的改动。

34.15 委员会根据上述讨论情况，同意提交以下决议供全体会议通过：

A34-3号决议：国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

鉴于大会A15-9号决议决定在设立技术委员会的大会每届会议上通过在该届会议结束时最新的、具体针对空中航行的持续政策的综合声明；

鉴于大会A37-15号决议附录A至W通过了大会第37届会议结束时存在的、具体针对空中航行的持续政策和相关做法的声明；

鉴于大会审查了理事会关于修订A37-15号决议附录A至W中包括的持续政策和相关做法的声明的提案，并对声明进行了修订，以反映第38届会议期间做出的决定；

鉴于需要连续适用三年以上的政策或相关做法，应被视为一项持续政策或相关做法；

鉴于如附件和议事规则以及对空中航行会议的指示等国际民航组织管理文件或现有可用权威文件所载的材料，通常不应列入综合声明。这尤其适用于相关做法；和

鉴于大会同意根据第A37-15号决议附录A、附录D和附录E拟定一项新的第A38-XX号决议，作为适用于《公约》所有附件及技术指导材料、与制定和实施标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）及通知差异有关的一项持续政策；

大会：

1. 决定：

- a) 本决议所附附录构成大会第38届会议闭幕时存在的、国际民航组织关于空中航行的持续政策和相关做法的综合声明；和
- b) 附录中各项政策的相关做法，构成意在促进和确保各项政策得到实施的指导意见；和

2. 宣布本决议取代A37-15号决议及其附录，但将由新的第A38-XX号决议所取代的附录A、附录D和附录E除外。

附录 A

世界范围的空中航行会议

鉴于召开世界范围空中航行会议是国际民航组织的重要职能，并需要各缔约国和国际民航组织的大量人力和财力的支出；和

鉴于有必要确保从这些会议中取得最大效益，而不给缔约国或国际民航组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 由理事会召集的所有缔约国可以在平等基础上参加的会议是促进解决具有世界意义问题，其中包括拟订附件和空中航行领域的其他基本文件的修订的主要手段；
2. 此类会议仅在有待解决的问题数量和重要性证明合理时和存在解决这些问题的建设性行动的可能性时召开，在此基础上召开的会议，也可以应要求就采取确定的行动时机尚未成熟的事项进行探索性讨论；
3. 对此类会议的组织应当妥为安排，以使指定的工作得以执行并能在有关技术专业之间进行适当的协调；和
4. 除非特殊情况需要，否则，不得在一个日历年内召开两次以上这类会议，而且接连召开的基本涉及同一技术专业的会议应至少间隔十二个月。

相关做法

1. 在决定将一事项提交世界范围的会议之前，理事会应该考虑与各国进行通信联系或利用专家组或空中航行研究小组等机制是否可处理这一事项，或是否有利于未来的会议随后对其采取行动。
2. 议程应充分明确地界定应予完成的任务并说明会议所需要的专业知识的种类。在包含一种以上技术专业的议程中，应该将要求的专业知识种类保持在与效率相一致的最低限度。
3. 为便利所有缔约国的参加，理事会应该对会议安排做出计划，以使对于各国技术官员的时间需求保持在与效率一致的最低限度。
4. 预定会期应该有足够的时间完成议程、研究以会议工作语文起草的报告和核准报告。会议之后，秘书处应该对会议报告做出任何必要的小的编辑性修改和排印错误的更正。
5. 核准的议程和主要支持性文件通常以航空邮寄方式发送，议程应该在会议召开之日至少十个月之前发送，主要支持性文件应该在至少三个月之前发送；其他文件应该尽快发出。

附录 B

空中航行委员会（ANC）各专家组

鉴于航行委员会专家组经证明是推动专业技术问题的解决的有价值的媒介；和

鉴于有必要确保从航行委员会各专家组中取得最大效益，而不给缔约国或国际民航组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 如有必要对航行委员会通过其他常设机构不能充分或迅速解决的专业技术问题提出解决办法时，航行委员会应当设立各种专家组；
2. 空中航行委员会应确保专家组的职权范围和工作方案应当支持国际民航组织战略目标，简单明了并有时间表，而且应当予以遵守；
3. 航行委员会应当定期审查各专家组的工作进度，分派给专家组的活动一经完成，应立即解散专家组。仅在航行委员会认为其有理由继续存在时，方可允许专家组连续存在。
4. 专家组的活动应当尽可能支持采用基于效绩的做法来制定标准和建议措施。

相关做法

应该将有关报告明确作为某个专家组的咨询意见提交给航行委员会，以免将其视为代表缔约国的看法。

附录 C

适航证、合格证书和飞行机组执照

鉴于《公约》第三十三条未明确界定对证书和执照给予承认的目的；

鉴于对在适用于航空器和飞行机组人员的标准和建议措施生效之前，缔约国是否有义务承认其他缔约国颁发或核准有效的证书和执照，存在几种解释；和

鉴于对于某些航空器类别或飞行机组人员执照而言，标准和建议措施可能需要多年才能生效，或对一些类别或飞行机组人员执照不采用标准和建议措施可能被认为最为可行；

大会决议如下：

1. 由作为航空器登记国的缔约国颁发或核准有效的航空器的适航证和合格证书以及飞行机组执照，应当被其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而承认为有效，但须遵守《公约》第三十二条第二款和第三十三条的规定；和

2. 在关于航空器或飞行机组人员以及证书的特定类别作为航空器登记国的缔约国依据国家规章颁发或核准有效之前，应当由其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而给予承认。

附录D

合格和胜任的航空人员

鉴于令人满意地实施标准和建议措施及空中航行服务程序取决于具备合格和胜任的人员；

鉴于由于缺乏合格的人员以支助现行及未来的航空运输系统，各缔约国在这些事项上正在经历困难；

鉴于需要做出特别努力，以支助缔约国满足其人力资源需要；和

鉴于国际民航组织开办的学习活动是促进共同理解和统一运用标准和建议措施及空中航行服务程序的有效方式；

大会决议如下：

1. 国际民航组织应当通过国际民航组织的航空培训方案，协助实现并保持航空人员的胜任能力；

2. 国际民航组织航空培训方案应当遵循下列原则：
 - a) 航空专业人士的资格是各缔约国的责任；
 - b) 高度重视支助实施标准和建议措施的各种学习活动；
 - c) 与缔约国及行业开展合作，对制定和实施各种学习活动以支助实施标准和建议措施至关重要；和
 - d) 应当优先培养下一代航空专业人员。
3. 国际民航组织向培训设施运营人提供咨询建议，但不参与此类设施的运作；和
4. 各缔约国互相援助，以便优化向其航空专业人员提供各种学习活动。

相关做法

1. 理事会应该协助缔约国对航空专业人员的胜任能力水平开展协调一致。这方面的努力应以以下方面为基础：
 - a) 数据分析以确定优先安排和需求；
 - b) 经查明实施国际民航组织各项规定的培训需求；和
 - c) 基于胜任能力的做法。

附录 E

包括地区补充程序在内的地区计划的制定和实施

鉴于理事会制定出地区计划，规定各缔约国根据《公约》第二十八条提供或使用的设施、服务和地区补充程序；

鉴于地区计划需要随时修订，以反映不断变化的国际民用航空的需要；

鉴于国际民航组织已确定了以全球空中交通管理运行概念和全球空中航行计划为中心来规划设施和服务的做法；和

鉴于区域计划的实施中存在的任何严重缺陷都可能影响国际航空业务的效益，并应尽量在实际可行的范围内迅速予以消除；

大会决议如下：

1. 当地区计划显然不再符合国际民用航空当前和预期的要求时，将对其进行修订；
2. 当所需变化的性质允许时，将通过国际民航组织和各缔约国以及有关国际组织之间的信函往来进行地区计划的相关修订；和
3. 在如下情况下，理事会可以授权地区一级制定和颁布此类修订：修订案与各国提供的服务和设施有关，且此类修订案：
 - a) 不代表理事会在地区计划中规定的要求有所改变；
 - b) 不与国际民航组织既定政策相冲突；和
 - c) 不涉及在地区一级无法解决的问题。
4. 地区空中航行(RAN)会议虽然是确定各项设施和服务的重要手段，但会议的召开仅应讨论那些通过全球地区规划实施组（PIRGs）无法解决的问题；
5. 应该重视规定的缔约国的实施方案，以及设施和服务的持续运作，而设施和服务的匮乏有可能对国际空中业务产生不利影响；
6. 国际民航组织应在可行的最短时间内确定、调查地区计划实施中存在的重大缺陷并采取行动；和
7. 地区规划和实施小组（PIRGs）应采取项目管理方法，查明地区计划及其实施中的问题和缺陷，并提出建议的补救措施。

相关做法

1. 理事会应该确保地区计划的结构和格式应当与全球空中航行计划相一致，并支持基于绩效的规划做法。
2. 在评价任何地区计划修订的紧迫程度时，理事会应该考虑到缔约国安排提供任何必要的附加设施和服务所需的时间。
3. 理事会应该确保涉及新型设备采购的地区计划的实施日期与适当设备的及时提供切实有关。
4. 理事会应该确保应当开发地区网络计划，并有支持性规划工具，以便提高效率并加速修订周期。
5. 理事会应该利用在各地区设立的地区规划和实施小组（PIRGs），协助保持地区计划和任何补充文件的最新状态。

附 F

地区空中航行 (RAN) 会议

鉴于地区空中航行会议是确定各缔约国按照《公约》第二十八条预期应予以提供的设施和服务的重要工具；

鉴于这些会议需要各缔约国和国际民航组织投入大量的人力和财力；

鉴于必须确保从这些会议中获取最大效益，而不给缔约国或国际民航组织带来任何不应有的负担；和
考虑到地区空中航行规划通常都是由地区规划和实施小组 (PIRGs) 完成的；

大会决议如下：

1. 应当只为处理那些通过地区规划和实施小组不能适当处理的事项来召开地区空中航行会议；
2. 此类会议的召开及其议程应当以各有关地区的地区计划中存在或预期存在的具体缺陷为基础；
3. 应当为每次这类会议确定拟审议的地理区域（同时考虑到现有的和计划的国际航空运输和国际通用航空运营）、拟处理的技术领域和拟使用的语文；
4. 每次这类会议应当采用最适于处理议程和确保会议各部分之间的有效协调的安排；和
5. 当需要解决特定问题，特别是那些需要紧急解决的问题时，或当召开这些会议可减少必须召开全面地区空中航行会议的次数时，应当召开限制技术范围和/或地理范围的会议。

相关做法

1. 理事会应该尽力选在有关区域内的地点召开地区空中航行会议，并鼓励这些区域内的缔约国单独或联合作为东道主。
2. 已核准的议程和主要支持性文件，应该通过电子方式予以提供；议程在会议召开之日至少十个月前发送；主要支持性文件应该在至少三个月前发送。
3. 理事会应该确保向地区空中航行会议提供与其议程相关的运作和技术事项方面的适当指导。
4. 与会的每一缔约国应该在会议之前了解其航空运输经营人及其国际通用航空未来运营的计划，同时，了解在其登记册上的其他航空器的预期运输量以及这些各类航空对于设施和服务的总体要求。

5. 理事会在考虑到进一步提高现有安全等级的要求的同时，应该为地区空中航行会议并同时通过这些会议，促进最新规划标准的制定，而且这些标准应旨在确保地区计划满足运营要求并且具有经济上的合理性。

6. 理事会应该制定和维持详细而具体的指令，用于地区空中航行会议实施事项的审议。

附录 G

空中交通服务（ATS）空域*的划定

鉴于《公约》附件11要求各缔约国确定其领土上空将提供空中交通服务的空域部分，并于此后安排建立和提供此类服务；

鉴于《公约》附件11还规定各缔约国通过相互协议将在其领土上空提供空中交通服务的责任委托给另一国家；

鉴于各缔约国之间的合作努力能够导致更高效的空中交通管理；

鉴于委托国和提供国均可保留在任何时间终止任何此类协定的权利；和

鉴于《公约》附件11 规定公海上空将提供空中交通服务的空域部分应当在地区空中航行协定的基础上加以确定，而这些协定通常由理事会根据地区空中航行会议的建议加以批准；

关于地区空中航行计划，大会决议如下：

1. 空中交通服务空域的界线，无论在国家领土上空还是在公海上空，应当在技术和运营考虑的基础上加以确定，其目的在于确保安全，并给服务提供者 and 使用者带来最佳成本效益；

2. 不应当为了技术、运行、安全和效率考虑以外的原因而分割已确定的ATS空域；

3. 如果任何空中交通服务空域需要扩展到两个或多个国家的领土上空或其部分领土上空，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定，同时考虑到富于成本效益地采用和运行通信、导航和监视/空中交通管理系统的需要，并采用更高效率的空域管理，特别是高层空域的管理；

4. 提供国在委托国领土上空的空域内实施空中交通服务时应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；

5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关空域运营的空中交通的安全与正常有关的技术和运营职能方面；

而且，宣布：

6. 任何缔约国在向另一国家委托在其领土上空的空域内提供空中交通服务责任并不减损其主权；和

7. 理事会批准有关一国在公海上空空域内提供空中交通服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关空域的主权。

相关做法

1. 各缔约国应该与其他有关国家和国际民航组织合作，寻求以最高效而经济的方式划定空中交通服务空域，寻找到责任转移点的最适宜位置，以及寻求制定最高效的协调程序。

2. 各缔约国应该在必要时考虑联合设立单一的空中交通服务提供者，负责提供延伸到两个或两个以上国家领土上空或公海上空的空中交通服务空域内的空中交通服务。

3. 理事会应该鼓励在公海上空提供空中交通服务的国家尽可能与在毗邻空域提供空中交通服务的有关国家缔结协定，以便在所需的公海上空空交通服务不能提供时，备有能够在原来的服务恢复前，经国际民航组织理事会批准后得以实施的应急计划，该计划可能需要对空中交通服务空域界线进行临时变更。

附录 H

搜寻与援救服务的提供

鉴于按照《公约》第二十五条，各缔约国承诺对在其领土范围内遇险的航空器提供其认为可行的援助措施，并在遵行根据《公约》不时建议的协同措施方面进行合作；

鉴于《公约》附件12包含有关在缔约国领土内以及在公海海域内建立和提供搜寻与援救服务的规范；

鉴于《公约》附件12规定应在地区空中航行协定的基础上确定将提供搜寻与援救服务的公海部分，而这些协定通常是理事会根据地区空中航行会议的建议批准的；

鉴于《公约》附件12建议，搜寻与援救区域应该在实际可行的范围内，与相应的飞行情报区相一致，若属于公海地区，则与海上搜寻与援救区域相一致；

鉴于《公约》第六十九条规定，如果理事会认为一缔约国的空中航行服务目前或预期不适合国际空中服务的安全运营时，理事会应当与直接有关的国家和其他受影响的国家进行协商，以期找到情况可得到补救的手段，并就此提出建议；和

鉴于《公约》第六十九条涉及的空中航行服务除其他外，包括搜寻与援救服务；

大会决议如下：

1. 无论国家领土上还是根据地区空中航行协议对超出一个国家主权空域以外的区域，或是在公海上的搜寻与援救区域应当根据技术和运作上的考虑加以划定，其中包括与飞行情报区、搜寻与援救区域，若属于公海地区，则与和海上搜寻与援救区相一致是否可取，其目的在于确保安全，并以最小的总成本取得最佳的效率；

2. 各国应当保证在同一区域提供服务的海上和航空搜寻与援救服务尽可能地密切合作，可行时，建立联合援救协调中心来协调航空和海上的搜寻与援救行动；

3. 如果任何搜寻与援救区域需要扩大到两个或两个以上国家的领土或其部分领土时，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定；

4. 在委托国的领土上实施搜寻与援救服务的提供国应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；

5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关区域提供搜寻与援救服务有关的技术和运作职能方面；

6. 对包括在公海上提供高效的搜寻与援救服务方面存在的任何不足进行补救，应通过与在运作上或财政上可能给予搜寻与援救行动的援助的国家谈判获得，以便就此缔结协定；

而且，宣布：

7. 任何缔约国在向另一国家委托在其领土内提供搜寻与援救服务责任并不减损其主权；和

8. 理事会批准有关一国在公海海域内提供搜寻与援救服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关海域的主权。

相关做法

1. 各缔约国应该与其他国家和国际民航组织合作，寻求以最高效的方式划定搜寻与援救区域，并在必要时考虑集中可利用的资源或联合成立一个搜寻与援救组织，负责在扩展到两个或两个以上国家领土或公海上的区域内提供搜寻与援救服务。

2. 理事会应该鼓励由于缺乏足够的设施而不能确保对其负责的搜寻与援救区域进行空中覆盖的国家，请求其他国家的援助来补救这一状况，并与有关国家谈判达成关于在搜寻与援救行动期间提供援助的协定。

附录 I

民用和军用空中交通的协调与合作

鉴于空域是民用和军用航空的共同资源，并鉴于许多空中航行设施和服务是由民用和军用航空两者提供和使用的；

鉴于《国际民用航空公约》序言规定，签字各国政府“议定了若干原则和办法，使国际民用航空按照安全和有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营”；

鉴于《公约》第三条第一款指出，“本公约仅适用于民用航空器、不适用于国家航空器”，且第三条第四款要求“各缔约国承允在发布关于其国家航空器的规章时，对民用航空器的航行安全予以应有的注意”；

认识到增长的民用空中交通和以任务为导向的军用空中交通将从更灵活地使用军用空域中受益以及尚未在所有地区找出令人满意地解决合作出入空域问题的办法；

鉴于民用和军用空中交通两者灵活使用空域可被视为最终目标，军民协调与合作方面的改善是得以更有效进行空域管理的直接办法；和

忆及国际民航组织全球空中交通管理（ATM）运行概念声明，所有空域均是可利用资源，对使用空域任何特定容量的限制应视为是暂时的，应对所有空域灵活管理；

大会决议如下：

1. 应当安排民用和军用航空共同使用空域及某些设施和服务，以确保民用航空的安全、正常和效率并确保满足军用空中交通的要求；
2. 各缔约国制定的管理其国家航空器在公海上运行的条例和程序应当确保这种运行不损害国际民用空中交通的安全、正常和效率，而且在实际可行的范围内遵守附件2中的空中规则；
3. 秘书长应当提供关于军民协调与合作的最佳做法的指南；
4. 缔约国可以在其出席国际民航组织会议的代表团中酌情包括军方当局的代表；和
5. 国际民航组织作为一个国际论坛，可以发挥作用，促进改善军民合作、协作和共享最佳做法，在军民伙伴的支持下，提供必要的后续活动，巩固关于军民合作的全球空中交通管理论坛（2009年）的成果。

相关做法

1. 各缔约国应该在必要时进行或改进其民用和军用空中交通服务之间的协调与合作，以实施上述决定条款1中的政策。

2. 当制定决定条款2中提及的条例和程序时，有关国家应该与负责在该地区公海上提供空中交通服务的所有国家协调这一事宜。

3. 理事会应该确保按照上述决定条款3、4和5，将空域使用中的民用和军用协调与合作事宜酌情纳入专业和地区会议的议程。

附录 J

适当机场的提供

鉴于许多地方都需要对机场的物理特征进行重大改进；

鉴于在某些情况下，这些改进将涉及大量支出，而且计划此类工作时不顾及未来发展是不妥当的；

鉴于国家和机场当局需要继续了解今后几代航空器最可能对机场提出的要求的一般趋势；

鉴于如果新航空器的运行要求使其得以经济地运行，而对机场的物理特征又没有进一步的需求，则能够避免许多严重的问题；

鉴于机场的运行有许多优势，而环境上的考虑对航空器在一些地方的运行提出限制。由于全球目前所经历的容量问题，应考虑采用噪声更低新型航空器；

鉴于存在着日益增长的机场由自治实体经营的趋势，而国家确保提供安全的机场设施和服务的责任仍未改变；和

鉴于机场核证是确保机场安全和提高效率的重要手段，而国际民航组织的普遍安全监测审计方案（USOAP）审计的结果表明，机场核证包括安全管理系统（SMS）的实施程度并不理想；

大会决议如下：

1. 机场的技术要求应当由国际民航组织不断加以审查；

2. 未来航空器的设计必须使之能够在供当代航空器运行使用的机场上高效运行，并尽可能最小地对环境造成干扰；

3. 各国应当采取必要的措施，包括分配足够的资源，提高实施机场核证包括机场的安全管理系统的水平；和

4. 各国应更加强调机场运行的管理，把跑道安全放在高度优先地位。

相关做法

1. 根据上述决定条款1 提及的持续审查结果，理事会在考虑进一步提高现有安全等级和效率的要求的情况下，应该：

a) 制定关于未来发展的新的指导材料；

b) 制定机场运行的管理程序；和

c) 不断向各缔约国通报发展情况。

2. 理事会应该继续提请航空器制造商和经营人注意决定条款2中表述的政策。

附录 K

聘用航空地勤人员的充分条件

鉴于航空地勤服务人员的聘用条件与其资格和职责不相适应的情况构成难以征聘到合格的人员和在培训完成后难以留住他们的主要原因；和

鉴于这种困难妨碍地区计划、标准和建议措施及空中航行服务程序以令人满意的方式得到实施；

大会决定各国应当采取必要步骤，以确保航空地勤服务人员的聘用条件应该与其所需要的资格和所承担的职责相适应。

附录 L

国家对国际民航组织技术工作的参与

鉴于各缔约国技术上的贡献对于国际民航组织的技术工作取得令人满意的进展是至关重要的；

鉴于在得到缔约国对国际民航组织技术工作的迅速而充分的贡献方面不时经历的困难；和

鉴于确保从这一参与中获取最大限度的效益，而不给缔约国和国际民航组织带来不应有的负担是必要的；

大会决定各缔约国有必要为国际民航组织的技术工作做出有效的技术贡献。

相关做法

1. 理事会应该鼓励各缔约国有效参与国际民航组织的技术工作，同时对将国际民航组织和参与此类工作的缔约国的成本降至最低的需要给予应有的重视。

2. 各缔约国应该在其认为可行的范围内：

- a) 通过信函往来协助推进国际民航组织的技术项目；
- b) 具体通过载有与议程项目有关的具体提案的预交文件，或对向其预发的文件提出意见，参加国际民航组织的会议和积极参与会前筹备；
- c) 参与国际民航组织专家组的活动，并确保其提名人具备适当资格和能够有效地对专家组的工作作出贡献；
- d) 按照国际民航组织要求，从事专业研究；和
- e) 通过理事会设定的任何其他办法，协助国际民航组织的技术工作。

附录 M

总部和各地区办事处的技术秘书处

鉴于不断需要向各缔约国提供实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及区域补充程序方面的有效协助；

鉴于有效地利用总部和各地区办事处的技术秘书处协助各缔约国解决其实施问题是重要的；和

鉴于为妥善执行其任务，使总部和各地区办事处的技术秘书处成员得以保持其技术水平和随时充分了解其特定领域的最新发展情况是重要的；

大会决议如下：

1. 应当有效地部署总部和各地区办事处技术秘书处的资源，以便最大限度地协助各缔约国解决其持续的监测活动、实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及区域补充程序方面的问题；和

2. 应当促使总部和各地区办事处技术秘书处的成员保持其技术水平并随时充分了解最新技术发展的动态。

相关做法

1. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能在必要时或应缔约国的要求，进行为期充分的经常性访问，以协助各国解决实施中的问题。
2. 当地区办事处要求临时增援时，在可行的最大程度上，应该从一地区办事处向另一地区办事处和从总部向地区办事处临时分派专业人员。
3. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能充分保持其所属领域的知识更新，特别是通过参加选定的技术会议、走访研究与发展组织、观摩试用情况以及评估新设备和技术。然而，不应允许此类访问优先于秘书处服务于国际民航组织及其若干议事机构的主要职能。而且，此类访问的旅行应尽可能与履行国际民航组织其他职责所必需的旅行相结合。

附录 N

缔约国之间在某些航空器事故调查方面的合作

鉴于遵照《公约》第二十六条，对事故情况展开调查是事故发生所在国义不容辞的责任；

鉴于由于现代航空器的日益先进和复杂，事故调查的进行可能需要许多专业技术和运行领域专家的参与和具有特殊装备的调查设施的利用；

鉴于许多缔约国没有此类专业技术和运行方面的专门知识和适用的设施；

鉴于至关重要的是，为了飞行安全和事故预防，应该对事故进行彻底的调查和报告，而且调查的有效性不应受到费用考虑的不当妨碍；

鉴于重大航空器事故的救助和调查费用可能给事故发生所在国的资源带来沉重的财务负担；和

念及国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件）业已发布；

大会决定建议各缔约国在航空器事故、特别是需要有高度专业化的专家和设施参与调查的事故中进行合作，为此目的，各缔约国和地区事故和事故征候调查组织（RAIOs）除其他外，在可能的程度上应该：

- a) 按照其他缔约国的请求，提供航空器事故调查的专家援助和设施；和
- b) 给予寻求调查经验的缔约国参加航空器事故调查的机会，以便发展和促进调查专业知识。

相关做法

1. 鼓励各缔约国支持地区事故调查研讨会的召开，目的在于交换以下方面的信息：每个国家的调查立法和程序、调查管理和技术方面一般知识和专业知识的共享、专家和设施的提供以及对事故调查中所遇困难的处理做法等。
2. 应该鼓励各缔约国促进事故调查当局的调查人员出于培训和定向访问目的，作为观察员参与其他国家的调查。
3. 鼓励各缔约国和事故和事故征候调查组织评价其航空器事故调查和预防领域的需要和能力，目的在于制定有关事故调查和预防基础课程的培训大纲。应该充分探索利用地区培训中心教授此类课程，以及采用提供国际标准化和基于能力的培训的航空培训升级版项目方法。
4. 鼓励各缔约国参照国际民航组织于2007年拟定的供各国使用的谅解备忘录（MOU）范本，以鼓励各国在航空器事故和严重事故征候的调查过程中相互合作。谅解备忘录范本登载在国际民航组织公共网站上。
5. 鼓励各缔约国必要时考虑国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件），该手册就如何建立和管理地区或次地区内的区域事故和事故征候调查系统提供了指导。

附录 O

人的行为能力

鉴于《芝加哥公约》阐述的国际民航组织的宗旨和目标规定，促进国际航空运输的发展，“……以便……促进国际空中航行的飞行安全”；

鉴于认识到人的行为能力受生理和认识能力和限制的影响，大大有助于航空系统的全面安全绩效；

鉴于承认同技术、系统和程序相关的安全和效率收益只有在为提高每一使用者的绩效而设计的情况下才能实现；和

鉴于承认未来航空系统的实施将导致航空专业人士角色的改变，需要进行跨多学科小组进行工作以支持协作决策；

大会决议如下：

1. 各缔约国确保将人的行为能力的考虑结合到新系统和新技术的规划、设计和实施中去，将其作为安全管理办法的一部分；

2. 各缔约国促进和便利将人的行为能力的因素结合到专业人士整个职业生涯的基于绩效的培训方案中去；和

3. 各缔约国纳入能够促进个人和个人团队的安全、连贯、有效和高效的运行性能的战略，以便解决安全事项优先次序。
