



## 技术委员会关于议程项目 36 的报告

(由技术委员会主席提交)

所附关于议程项目36的报告已经得到技术委员会批准。建议全体会议通过36/1号决议。

注：去掉此封面页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

## 议程项目 36：航空安全和空中航行实施支助

### 指导

36.1 委员会审议了理事会提交的 A39-WP/37 号文件，它介绍了在本三年期通过标准制定过程中应用影响评估和实施任务清单来协助实施活动。委员会认识到可靠的影响评估和实施任务清单的价值，并一致认为，经过适当优先排序，国际民航组织理事会应该确保它们得以改进和更加细化并在下一个三年期继续得以利用，并确保通过定期审查使其持续有效。

36.2 委员会审议了加拿大提交的 A39-WP/205 号文件，并同意大会应该支持本工作文件中所概述的做法及在提出相关战略让各国更好地执行航空安全相关标准和建议措施（SARPs）方面所做的努力。委员会还重申对不让任何国家掉队（NCLB）举措的支持，此举将促进遵守标准和建议措施。

36.3 委员会审议了日本提交的 A39-WP/277 号文件（第 1 号修改稿），它介绍了日本如何采用适当的缓解措施将从事国内多机组商业航空运输运行的驾驶员年龄限制提高到 68 岁，并且对日本驾驶员实施航空公司健康管理做了说明。委员会注意到工作文件中所载的信息，并赞扬日本对运营者制定要求以实施驾驶员健康管理制度，从而履行对附件 1 —《人员执照的颁发》第 173 次修订的要求，即“为须持有体检合格证的执照持有人实施适当的航空相关健康促进活动，以降低今后医疗方面对飞行安全的风险”，这项要求将于 2018 年 11 月 8 日开始适用。委员会进一步鼓励各国为驾驶员实施类似的健康管理制度。委员会还鼓励各国就商业驾驶员的年龄上限及航空公司的健康管理系统交换信息。

36.4 由航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的 A39-WP/216 号文件，论及实施所需导航性能（RNP）进近航图名称变化及其影响。委员会注意到一些国家对于实施名称变化的顾虑，并认识到制定一个对变化进行管理的过渡计划所具有的价值。委员会还注意到美国提出的建议，即鉴于所提交的信息，有理由重新评估航图制定规范。委员会从秘书处获悉，已开展工作解决所需导航性能航图名称的问题，包括文件中提出的要点。委员会支持这些行动项目，并鼓励国际民航组织按照这些行动继续工作，更新现有指导并制定地区协调过渡计划，以支持有效推出这些变化。

### 安全信息

36.5 委员会审议了秘鲁提交的获得南美地区国家（SAM）和拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）<sup>1</sup> 二十二个成员国支持的 A39-WP/110 号文件，该文件涉及附件 9 中一有关保护安全数据、安全信息和相关来源的安全管理最近通过的规定。委员会认识到该文件所提问题的重要性，承认这些问题与附件 9 第 1 修订案的实施有关。委员会建议国际民航组织通过拟定指导材料和举办地区讲习班，包括但不限于有关知情权法律的讲习班，以及采取旨在保护安全数据和安全的其他措施为各国提供实施方面的支持。

<sup>1</sup> 由 22 个缔约国提交（阿根廷、阿鲁巴、伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国））。

36.6 委员会审议了空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）提交的 A39-WP/271 号文件，回顾道，普遍安全监督审计计划（USOAP）显示，一些成员国未能遵守附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》及其相关指导材料规定的关于建立调查机构并确保其所需独立性的要求。委员会获悉，附件 13 第 15 修订案于 2016 年 11 月 10 日开始施行，要求各国成立独立事故调查机构，是否达到要求将通过 2018 年 1 月开始的普遍安全监督审计计划持续监测做法活动进行鉴定。委员会同意，理事会在顾及 2017 年 — 2019 年预算支持的现有优先事项和可用预算外资源的基础上应考虑扩充有关国家事故调查机构职能独立性的事故调查组指导材料。

36.7 委员会审议了民用空中航行服务组织（CANSO）提交的 A39-WP/193 号文，该文件阐述了公正文化原则在成功的安全文化中发挥的重要作用，委员会对该文件中的行动表示支持。

36.8 委员会审议国际航空运输协会（IATA）提交的 A39-WP/117 号文件，该文件突出强调国家和企业合作建立安全数据收集和处理系统（SDCPS）模型的重要性，这可满足国家安全方案（SSP）的需要，消解服务提供者的关切，遵守附件 19 第 1 次修订中所载保护原则。委员会支持国家和企业合作拟定 SDCPS 模型以消除服务提供者的关切和遵守附件 19 第 1 次修订中所载保护原则，并鼓励成员国执行最近通过的有关安全数据保护、安全信息和相关来源的规定。

36.9 委员会审议国际航空运输协会提交的 A39-WP/123 文件第 1 号修改稿，该文件介绍目前正在开展的增强航空承运人合格证（AOC）注册数据库的项目，以简化外国承运人申请流程。尽管对注册数据库提供的好处仍有疑问，但是委员会对于统一航空承运人合格证和运行规范要求表示支持，建议要求各国为增强的国际民航组织航空承运人合格证注册数据库的测试版做出贡献并支持其使用。委员会还获悉，国际民航组织航空承运人合格证注册数据库项目正在进行中，各国可以自行选用。

36.10 中国（A39-WP/408）、尼泊尔（A39-WP/436）、委内瑞拉（A39-WP/314）和独立国家间航空委员会（A39-WP/308）分别提交了信息文件。

### 地区合作

36.11 委员会审议了理事会提交的 A39-WP/38 号文件，该文件概述了支持不让任何国家掉队举措的全球实施支助计划和方案，报告了地区实施支助机制：即，地区规划和实施组（PIRGs）、地区航空安全组（RASGs）和地区安全监督组织（RSOOs）。

36.12 委员会同意应敦促各国充分支持地区规划和实施组、地区航空安全组和地区安全监督组织工作方案和实施活动，包括提供专业技术，参与其活动并做出贡献。委员会还建议应要求理事会分别通过地区规划和实施组和地区航空安全组推广全球空中航行计划（GANP）和全球航空安全计划（GASP）的使用，实现全球安全、运力和效率目标，并鼓励跨地区分享地区规划和实施组和地区航空安全组的最佳做法。委员会还同意认为，应要求国际民航组织根据成员国和其他相关方的要求，为全球空中航行计划和全球航空安全计划的实施提供必要的指导和工具。

36.13 委员会审议了阿根廷在玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭、苏里南、委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）和加勒比航空安全和安保监督系统

(CASSOS) 的支持下提交的 A39-WP/102 号文件。委员会注意到南美洲事故和事故征候调查地区合作机制 (ARCM) 的成立, 并建议世界各国和各地区事故和事故征候调查组织与南美洲事故和事故征候调查地区合作机制达成协议, 加强全球事故和事故征候调查组织间合作, 以支持其实现其目标。

36.14 哥斯达黎加在拉美民航委员会支持下提交的 A39-WP/338 号文件对中美洲航空安全机构/中美洲空中航行服务公司实施的中美洲国家地区安全方案 (RSP) 表示认可。委员会建议鼓励各国通过参加项目活动, 提供专家、培训和文件, 赞助活动, 交流安全信息、经验和工具等为中美洲地区提供支持; 鼓励考虑中美洲航空安全机构 (ACSA) 向其他国家和地区提供国家安全方案实施方面 (包括地区安全方案的制定 (RSP)) 的援助。

36.15 委员会审议了萨尔瓦多在拉美民航委员会支持下提交的 A39-WP/367 号文件。委员会注意到并赞赏已开展的工作, 同意应鼓励各国和行业利益有关方利用与航空器维护人员相关的空中航行服务程序 — 培训 (PANS-TRG) 的现行规定, 实现地区和国际绩效标准的进一步统一。

36.16 委员会审议了斯洛伐克代表欧盟及其成员国<sup>2</sup>以及欧洲民用航空会议 (ECAC) 其他成员国<sup>3</sup>; 以及欧洲空中航行安全组织提交的 A39-WP/93 号文件。注意到提高效率的潜在好处, 委员会认识到地区航空系统以及各国间开展地区合作的其他框架日益增长的实际情况。它承认并支持有必要将它们更加妥善地纳入国际民航组织的环境当中。它还同意在相关利害攸关方的参与下, 对国际民航组织的各项规定和做法进行审查, 以查明哪些变化或理解能够更好地促成对地区航空系统, 包括对其地区安全监督组织的组成部分及其他合作安排在内的认可和一体化。委员会同意, 在预算允许的情况下, 建议责成国际民航组织制定提案, 确保国际民航组织的各项规定和做法充分顾及地区航空系统。委员会还同意向全体会议提交通过以下大会决议以取代 A38-5 号决议:

**36-1 号决议: 通过地区合作与援助来解决安全缺陷, 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成员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, 各成员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;

---

<sup>2</sup> 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马利亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国

<sup>3</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫的马其顿共和国、土耳其和乌克兰

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成员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，因而要求所有成员国尽量执行标准和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，有些成员国尚未能建立令人满意的国家监督制度，并且还查明某些成员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；

认识到为各成员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成员国提供援助、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；

认识到并非所有成员国均有必要的人员、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成员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；

忆及成员国负责实施国际民航组织标准，并在此方面可以自愿决定把某些职能交给地区安全监督组织，并在适用时“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；

认识到成员国集团可能决定建立地区航空系统，其法律依据可能是一项国际条约，并将包括可适用于各参与国的共同规则和监督；

认识到通过采取涉及所有成员国、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）的目的是确定目的、优先事项和指标以及制定可衡量的目标，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，实施有助于成员国纠正通过普遍安全监督审计计划持续监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，以及确定目的、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. 指示理事会采取适当行动，确保某一组成员国制定的地区航空系统规范得到认可并与国际民航组织框架一体化；
4. 指示理事会继续与成员国、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；
5. 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；
6. 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；
7. 敦促各成员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；
8. 敦促各成员国酌情将飞行程序方案用于基于性能导航的实施；
9. 敦促各成员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；
10. 呼吁所有成员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；
11. 鼓励各成员国与其他国家、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；
12. 鼓励各成员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及安全监督机构，包括地区安全监督组织或为其提供切实的支助；
13. 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/或具体项目提案，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；

14. 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

15. 宣布本决议取代 A38-5 号决议。

36.17 委员会审议了非洲民用航空委员会五十四国和成员（AFCAC）<sup>4</sup>递交的 A39-WP/172 号文件，认可非洲—印度洋地区航行规划和实施小组（APIRG）和非洲—印度洋地区航空安全组（RASG-AFI）在各自职权范围内取得的成绩，批准组织与非洲—印度洋地区航行规划和实施小组和非洲—印度洋地区航空安全组会议背对背的高级别会议（民航局长会议），以便确定成果和实施的归属和责任。委员会同意应敦促各国、行业和捐助机构支持非洲—印度洋地区航行规划和实施小组和非洲—印度洋地区航空安全组确定的优先活动，鼓励所有成员国为各自地区航行规划和实施小组和地区航空安全小组提供必要的支持和专业技术知识。

36.18 下列国家提交了信息文件：阿根廷（A39-WP/188 号文件）；牙买加在阿鲁巴岛、巴哈马、开曼群岛、库拉索、多米尼加共和国、海地、墨西哥、巴拿马、圣马丁、美国和中美洲空中航行服务公司（COCESNA）的支持下代表所有中美洲国家（A39-WP/389 号文件）；牙买加代表加勒比航空安全与保安监督系统成员国：巴巴多斯、圭亚那、海地牙买加、东加勒比国家组织（OECS）、苏里南和特立尼达多巴哥（A39-WP/396 号文件和 A39-WP/398 号文件）；斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议和欧洲空中航行安全组织其他成员国（A39-WP/415 号文件）；土耳其和英国（A39-WP/124 号文件）；非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）（A39-WP/386 号文件）；和国际航空运输协会 IATA（A39-WP/309 号文件）。

## 机场

36.19 埃及提交了 A39-WP/295 号文件，其中阐述了根据机场合格审定的机场人员最低任职资格要求。委员会支持埃及民用航空局（ECAA）根据机场审定合格为机场运营人确定运行安全能力的关键要素所采取的行动。

36.20 委员会审议了埃及提交的 A39-WP/332 号文件，其中阐述了埃及为合格审定直升机场进行的活动。委员会赞赏埃及采取的举措。埃及还提出了 A39-WP/378 号文件，讨论了障碍物限制面管理的地区做法。委员会赞赏埃及采取的办法及其对运行安全产生的整体积极影响，同意国际民航组织应通过已经设立的专家组进行进一步分析。

36.21 印度提交的 A39-WP/143 号文件和 A39-WP/144 号文件要求更新和审查 Doc 9137 号文件《机场服务手册》第 2 部分 — 跑道表面状况，以便对清除跑道橡胶的最近发展和最好做法提出意见，并统一文件中的不一致之处。委员会获悉，Doc 9137 号文件第二部分已计划作为附件 14 第 I 卷关于跑

<sup>4</sup> 由 54 个缔约国提交（阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、科特迪瓦、刚果共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃塞俄比亚、加蓬、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、斯威士兰、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚河津巴布韦）。

道表面状况评估和报告的新全球报告格式的第 13 次修订的一部分作出更新，同意印度提出的提案应在更新 Doc 9137 号文件第二部分时列入考虑。

36.22 委员会审议了阿拉伯联合酋长国提交的 A39-WP/158 号文件，其中阐述了它们在中东地区支持国际民航组织的全球举措所采取的行动，包括“不让任何国家掉队”举措、跑道安全活动和参加培训和支助特派团。委员会注意到并支持阿拉伯联合酋长国的活动。

36.23 委员会审议了美国提交的 A39-WP/437 号文件，其中强调了国际机场审定合格方案以及国际民航组织应在这个领域做出努力，并提议进一步制定相关指导材料。委员会注意到最近出版了与该事宜相关的《空中航行服务程序-机场》。委员会认识到拟议采取的行动，并获悉国际民航组织已经预备通过制定空中航行服务程序和指导材料处理机场审定合格这个问题。委员会建议国际民航组织考虑未来更新规定的文件内容以及美国表示愿意协助国际民航组织在这方面工作。

36.24 国家间航空委员会提交了一份信息文件（A39-WP/122 号文件）。

#### 航空系统组块升级（ASBU）

36.25 委员会审议了多米尼加共和国提交的第 A39-WP/341 号文件，认识到在国家、地区和全球各级确定绩效指标而非实施指标以便根据国际民航组织的建议采用基于绩效的办法来确定国家实施战略的重要性。因此，委员会同意国际民航组织需要为 2019 年版《全球空中航行计划》（GANP 2019）确定全球绩效目标以及随后的地区绩效目标。委员会还注意到实施航空系统组块升级（ASBU）的组件缺乏成果，建议国际民航组织根据这份文件中的提案以及《全球空中航行计划》的绩效框架，利用已有的工具监测、收集、分析和报告这些成果。

36.26 委员会支持日本提交的 A39-WP/276 号文件和第 A39-WP/278 号文件。A39-WP/276 号文件提议采用第五版《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件）所述的最短路径概念。委员会认识到确定可行的最短路径的重要性，并欢迎在 A39-WP/276 号文件提出的建议。A39-WP/278 号文件阐述了日本在空中交通系统创新协作行动方案（CARATS）和国际协作下的未来空中交通系统的长期愿景，以便能解决技术性问题和提高空中航行服务，配合《全球空中航行计划》，实现基于航迹的运行。委员会鼓励各国合作研究和部署技术以支持《全球空中航行计划》。

36.27 委员会审议了加拿大和美国提交的 A39-WP/239 号文件，其中概述了两国在对每个航空系统组块升级所涉及的具体技术或程序实施工作加以界定方面所采取的做法，界定的目的是确定哪些方面将有助于实现其运营环境所需的航空改进。委员会认识到各国在了解航空系统组块升级（ASBU）模块和组件上面临的困难，并同意为确定航空系统组块升级（ASBU）组件以便提高全球了解提出的提案。委员会获悉，国际民航组织正在开发一个基于网络的应用程序，将其作为 2019 年版《全球空中航行计划》的一部分，其中将对航空系统组块升级（ASBU）的框架做出更新，包括确定航空系统组块升级（ASBU）的组件和驱动因素，这将协助各国确定实施战略。委员会支持国际民航组织继续开发这个基于网络的应用程序。

36.28 委员会还讨论了也由加拿大和美国提交的 A39-WP/358 号文件第 1 号修改稿，其中呼吁核可对 ASBU 的实施进行评估和报告的标准方法，以有助于及时确定实施方面面临的挑战及提供更多关于国家和国际民航组织各地区正在实施的各项能力方面的准确信息。委员会强调基于绩效做法的重要性及有必要采用一种全球适用的基于绩效的决策方法来协助各国确定以符合成本效益的方式实施改善空中航行的战略。委员会同意认为采用一种统一的报告结构十分重要，以便对国家集团在实施所商定方案以支持其绩效要求方面取得的进展进行跟踪，但委员会要求任何全球实施报告制度均对现有报告安排进行考虑。委员会建议国际民航组织应在编制 2019 年版《全球空中航行计划》的范围内考虑拟议的方法。

36.29 中国提交了信息文件（A39-WP/405 号文件）；洪都拉斯提交了信息文件（A39-WP/441 号文件）；斯洛伐克代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织提交了信息文件（A39-WP/97 号文件）；非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）提交了信息文件（A39-WP/379 号文件）。

#### 空中航行服务（ANS）

36.30 委员会审议了巴西提交的第 A39-WP/266 号文件，认识到巴西国家搜寻和援救（SAR）系统通过经常性的演习已做好准备，鼓励所有民航局定期进行搜寻和援救演练。委员会同意有系统地分享知识和处理搜寻和援救事务的建议，它们都符合附件 12 的标准和建议措施以及国际航空和海上搜寻与援救手册的指导。

36.31 委员会审议了俄罗斯联邦提交的第 A39-WP/452 号文件，其中介绍了俄罗斯全球导航卫星系统（GLONASS）星座的目前状况以及国际上对多星座全球导航卫星系统（GNSS）的使用进行监管方面的问题。委员会同意建议将此事送交理事会进行进一步审议。

36.32 委员会审议了国际航空运输协会、国际飞机业主和飞行员协会理事会、国际商业航空理事会、航空公司飞行员协会国际联合会和空中交通管制员协会国际联合会提交的第 A39-WP/118 号文件，其中讨论了对全球导航卫星系统的有害干扰对飞行和对空中交通管理运行产生的影响。委员会认识到该文件表示的关切，特别是全球导航卫星系统在支持基于性能的导航（PBN）和在广播式自动相关监视（ADS-B）方面所具有的关键作用。委员会还注意到目前在《全球卫星导航系统手册》（Doc 9849 号文件）所载国际民航组织关于减少对全球卫星导航系统干扰的指导材料，以及正在编制的增订指导材料。它建议将 A39-WP/118 号文件送交相关专家组，供其参考和审议。

36.33 委员会审议了泰国以澳大利亚、中国、印度尼西亚、老挝人民民主共和国、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国、民用空中航行服务组织和国际航协的名义提交的第 A39-WP/243 号文件第 2 次修改稿，其中详述了亚太地区各国在实施分布式多节点空中交通流量管理（ATFM）网络方面开展的协作努力。委员会同意分布式多节点空中交通流量管理（ATFM）网络是解决实施跨边界分布式多节点空中交通流量管理的办法之一，并且这个概念应在审议《协作性空中交通流量管理手册》（Doc 9971 号文件）时加以考虑。

36.34 委员会审议了新加坡提交的第 A39-WP/245 号文件，它得到民用空中航行服务组织和国际航空运输协会的支持。这份文件强调有必要加强航空气象 (MET) 服务和空中交通管理 (ATM) 之间的整合，并呼吁航空气象当局与空中航行服务提供者 (ANSPs) 之间必须加强协作和联合创新。委员会同意成员国应考虑通过在国家一级的拟议航空气象 (MET) 服务和空中交通管理 (ATM) 整合框架，并且国际民航组织和气象组织应继续为航空气象 (MET) 服务和空中交通管理 (ATM) 整合提供战略指导。

36.35 中国 (A39-WP/400 号文件、A39-WP/401 号文件、A39-WP/402 号文件、A39-WP/403 号文件、A39-WP/404 号文件、A39-WP/405 号文件和 A39-WP/409 号文件)；苏丹 (A39-WP/391 号文件第 1 号修改稿)；俄罗斯联邦 (A39-WP/344 号文件和 A39-WP/345 号文件)；斯洛伐克以欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织的名义 (A39-WP/89 号文件)；非洲和马达加斯加空中航行安全机构 (A39-WP/384 号文件)；国家间航空委员会 (A39-WP/390 号文件) 提交了信息文件。

#### 正在出现的问题

36.36 委员会审议了美国和斯洛伐克以欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织的名义提交的 A39-WP/99 号文件第 1 号修改稿，其中强调需要加强全球对民用航空网络威胁和脆弱性的认识以及各国应该考虑制定管理目前和未来网络威胁和脆弱性的准则。委员会还审议了宇航工业协会国际协调理事会 (ICCAIA) 提交的 A39-WP/236 号文件第 1 次修改稿，其中注意到大会第 A38-15 号决议和业界高级别小组目前进行的工作，呼吁国际民航组织设立一个专家组来指导和协调有关网络安保、网络安全和网络抵御力的工作。

36.37 委员会注意到 A39-WP/99 号文件第 1 号修改稿行动 a) 和 c) 已在议程项目 16 “航空安保政策” 下进行讨论。关于行动 b) 和 d)，委员会同意需要促进对网络威胁和脆弱性的认识，而特别需要在组织层面通过安全管理系统以及在国家层面通过国家安全方案和在适当情况下通过地区航空安全方案将网络抵御力纳入考虑。委员会还同意建议国际民航组织拟定管理目前和未来网络威胁和脆弱性的规定。A39-WP/99 号文件第 1 号修改稿行动 e) 得到 A39-WP/236 号文件第 1 次修改稿的支持。关于该项行动，委员会强烈建议在国际民航组织领导下，与所有相关利害攸关方一起编制有关网络安保、网络安全和网络抵御力的全面工作方案和指导结构。

36.38 委员会审议了民航导航服务组织 (CANSO) 就气球计划 (Project Loon) 提交的 A39-WP/194 号文件，注意到国际民航组织已展开为增进使用自由移动的无人气球的目前标准进行的工作，这将促进这方面的运行。委员会注意到，这份文件也在议程项目 29 “联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)” 下受到讨论。

36.39 中国 (A39-WP/406 号文件和 A39-WP/407 号文件)；美国 (A39-WP/337 号文件)；空中交通安全电子器材协会国际联合会 (IFATSEA) (A39-WP/370 号文件) 提交了信息文件。