



A40-WP/571
TE/222
26/9/19

大会 — 第 40 届会议

技术委员会

议程项目 28 的报告案文草案

现提交所附的关于议程项目 28 的材料，供技术委员会审议。

议程项目 28：航空安全和空中航行政策

全球航空安全计划

28.1 委员会审议了理事会提交的 A40-WP/51 号文件，其中提出了 2020-2022 年(第三版)《全球航空安全计划》(GASP, Doc 10004 号文件)供大会核准。经订正的《全球航空安全计划》(GASP)提出了全球安全的战略方向并提供了一个框架，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的努力得以协调一致。委员会建议大会核准 2020-2022 年版《全球航空安全计划》。

28.2 关于 2020-2022 年版《全球航空安全计划》，委员会审议了玻利维亚提交并得到南美地区成员国和拉丁美洲民航委员会(LACAC)成员国支持的 A40-WP/195 号文件¹、巴西提交并得到南美地区成员国和拉丁美洲民航委员会成员国支持的 A40-WP/325 号文件²和秘鲁提交并得到南美地区成员国和拉丁美洲民航委员会成员国支持的 A40-WP/401 号文件³。委员会一致认为，国际民航组织需要根据既定的全球航空安全方案，包括工具、指导意见和能力建设讲习班，继续提供实施支助，以协助各国和利害攸关方实现全球航空安全计划的目标。委员会还同意，有必要通过自愿机制加强协作，各国和业界实体也有必要积极参与它们各自的地区航空安全小组(RASGs)。委员会进一步商定，国际民航组织需要通过适当的专家小组，审议在即将发布的《全球航空安全计划》中纳入一个关于建设国家民用航空管理能力之重要性的共同部分。委员会表示支持南美地区安全计划(SAMSP)，该计划有助于实施 2020-2022 年版《全球航空安全计划》中的目标和指标。

28.3 阿根廷和飞行安全基金会(FSF)分别提交了信息文件(A40-WP/522 号文件和 A40-WP/460 号文件)。

全球空中航行计划

28.4 委员会审查了理事会提交的 A40-WP/24 号文件，其中呼吁核可第六版《全球空中航行计划》(GANP, Doc 9750 号文件)，该计划作为全球空中航行的战略指导可在全球空中航行计划门户网站(<https://www4.icao.int/ganpportal>)查阅，它还包括了对第 A39-12 号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划的修正。A40-WP/24 号文件得到新加坡提出的和斐济、日本、马绍尔群岛、瑙鲁、帕劳、泰国、特立尼达和多巴哥、联合王国和民用空中航行服务组织(CANSO)联署的 A40-WP/215 号文件的支持，其中强调了使全球、地区和国家空中航行计划保持一致，并像全球计划那样采用电子格式制定地区空中航行计划的重要性。委员会建议大会核准《全球空中航行计划》第六版，包括其维护进程。

¹ 伯利兹、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、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。

² 伯利兹、玻利维亚、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、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。

³ 伯利兹、玻利维亚、巴西、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

28.5 委员会讨论了澳大利亚提交的 A40-WP/230 号文件，其中认识到全球空中航行计划是全球空中航行政策、优先事项和战略的核心。为了突出这些政策、优先事项和战略并使之易于使用，委员会同意国际民航组织应考虑改进第六版《全球空中航行计划》的执行摘要，供所有国家和主要决策者使用。委员会获悉，国际民航组织根据第十三次空中航行会议(AN-Conf/13)的建议 1.1/1 和 4.3/1，已成立一个专家组，用以制定和维护《全球空中航行计划》的未来各个版本。

28.6 委员会支持芬兰代表欧洲联盟(EU)及其成员国⁴、欧洲民用航空会议(ECAC)和欧洲空中航行安全组织(EUROCONTROL)的其他成员国⁵提交并由加拿大、新加坡和大韩民国联署的 A40-WP/84 号文件，该文件结合新版《全球航空安全计划》(GASP, Doc 10004)，加强了第六版《全球空中航行计划》，将其作为推动空中航行数字化和变革的战略框架。委员会同意国际民航组织应利用与大规模空中交通管理(ATM)现代化方案的伙伴关系以制定航空系统组块升级的各项要素。委员会还一致认为，空中航行的现代化越来越需要全球范围的运行服务。为促进以经济高效且稳健的方式提供这些全球服务并防止其不必要的扩大化，委员会建议国际民航组织考虑制定建立和维护这些全球服务的关键原则。委员会商定，国际民航组织应当实施地区间协调一致的机制，以确保按照不让任何国家掉队举措，平衡发展全球空中航行，而不是界定航空系统组块升级最低限度的途径。委员会指出，确保国际民航组织的两项全球计划与其他相关政策和战略之间的一致性和互补性十分重要。

28.7 委员会审查了阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/150 号文件，其中鼓励通过航空系统组块升级(ASBU)框架，为空中航行系统的现代化采用全球统一的标准化进程。为了满足技术发展的快速步伐以及国家和业界运行模式的要求，委员会建议国际民航组织铭记《芝加哥公约》所载的原则，审查和加强其标准制定程序，以更灵活的方式运作，采用跨领域的方法并促进综合风险管理，以便及时处理新的举措和新出现的问题。委员会还建议国际民航组织考虑制定各个技术标准版本的指导准则，以支持技术标准的管理，确保统一实施新的解决方案。

28.8 委员会审查了由 54 个缔约国⁶、非洲民用航空委员会成员国提交的 A40-WP/158 号文件，内容涉及全系统信息管理(SWIM)和在地区空中航行计划中纳入全球互操作性的要求的必要性。委员会注意到互操作性方面的各项挑战，这些挑战被视为在全系统信息管理(SWIM)推动的环境中交流信息的主要障碍。委员会一致认为，有必要增加国际民航组织的指导材料，以便通过在地区空中航行计划中定义和纳入全系统信息管理全球互操作性框架层的要求来支持互操作性。委员会还一致认为，在全系统信息管理的治理框架中，相关利害攸关方之间的协调应被纳入防止潜在的安保违规行为和网络攻击的努力。此外，委员会注意到非洲—印度洋(AFI)地区建立地区航空信息数据库的举措。

⁴ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、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、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

⁵ 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、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其和乌克兰。

⁶ 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、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、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、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

28.9 委员会注意到基础建设组块(BBB)框架,并一致认为,正如 A40-WP/84 号文件所强调的那样,它是任何空中航行系统现代化的基准。委员会获悉,实施义务以及基础建设组块的报告和遵守,并不意味着各国有额外的实施义务或具体的报告机制。

28.10 委员会审查了 54 个缔约国³、非洲民用航空委员会成员国提交的 A40-WP/156 号文件,内容涉及基础建设组块框架在航空信息管理(AIM)中的应用以及航行情报交换模型(AIXM)的协调及其演变。委员会同意,国际民航组织应继续促进有质量保证的航空情报,将其作为基础建设组块(BBB)框架的一部分,并支持情报交换模型及其未来各个版本的一致性。委员会获悉,根据理事会核准的第十三次空中航行会议(AN-Conf/13)建议 3.1/1,这些建议已作为国际民航组织空中航行工作方案的一部分正在进行中。

28.11 委员会强调,在协作决策的基础上,应对空中航行现代化采用全球统一的绩效管理进程,并确认在第六版《全球空中航行计划》中详述的六个步骤的绩效管理进程。在这方面,委员会支持新加坡提交的和日本、泰国、美国和民用空中航行服务组织(CANSO)联署的 A40-WP/212 号文件,其中强调了采用基于协作绩效方法的重要性和益处。委员会一致认为,国际民航组织应编写指导材料,以促进主要由空中航行服务提供者实施的全球空中航行计划中的 19 项关键绩效指标(KPIs)以及鼓励所有利害攸关方的参与。委员会还同意,国际民航组织应继续制定绩效框架,在国际民航组织的所有 11 个关键绩效领域(KPAs)界定关键绩效指标。

28.12 委员会审查了沙特阿拉伯提交的 A40-WP/168 号文件,其中强调需要制定一个整体指导机制,以协助不同的航空利害攸关方选择适当的航空系统组块升级(ASBU)要素,以便最大限度地及时提高安全、运营和财务效益,并建议国际民航组织开发一个工具,协助各国和各地区确定适当的航空系统组块升级(ASBU)要素。委员会获悉,一个绩效驱动的战略规划工具(AN-SPA)已在全球空中航行计划门户网站公开发布,可供验证之用,该工具可为不同的运行环境确定适当的航空系统组块升级(ASBU)要素。鼓励各国与其他航空利害攸关方一道实施绩效管理进程,利用这项工具评估其需求,并向国际民航组织提供反馈,以供验证和改进之用。委员会认识到,必须进一步加强绩效驱动的战略规划工具(AN-SPA),以满足自动化和数据分析方面的各项具体要求。委员会还获悉,根据第十三次空中航行会议(AN-Conf/13)建议 1.2/1,国际民航组织为各国在全球空中航行计划门户网站按航空系统组块升级(ASBU)要素分享相关实施信息提供了能力。鼓励各国分享它们在实施航空系统组块升级(ASBU)要素方面的经验,包括用于选择具体运行改进的标准。

28.13 委员会认识到协调全球、地区和国家空中航行现代化努力的重要性。委员会一致认为,应敦促各成员国、地区规划和实施小组(PIRGs)以及航空界所有成员根据全球空中航行计划不断改进空中航行系统,使其能够及时和有序地适应全球、地区和地方的机遇和挑战。具体而言,委员会一致认为,应敦促成员国通过协作决策进程来规划、发展和开展活动,以提高对关键空中交通管理(ATM)概念的认识。委员会还一致认为,应敦促国际民航组织、成员国和地区规划和实施小组(PIRGs)使各项地区和国家计划与全球空中航行计划取得一致,并与国际民航组织地区办事处和各自的地区规划和实施小组协调一致,促进和协调各项活动,以实现地区的协调和一致。

28.14 委员会审查了哥伦比亚提交的和由拉丁美洲民用航空委员会成员国联署的 A40-WP/450 号文件⁷，其中分析了国家空中航行计划、维护管理系统(MMS)和安全管理系统(SMS)之间的联系，以实现高绩效、可扩展和综合性的空中航行系统。委员会一致认为，这三项文书的无缝互动有助于分别就基础建设组块(BBB)和航空系统组块升级(ASBU)框架概述的各项基本服务和各种运行改进做出适当、及时和符合成本效益的决定，因此，建议国际民航组织编写关于国家空中航行计划、维护管理系统(MMS)和安全管理系统(SMS)之间相互联系的指导材料，作为全球空中航行计划与全球航空安全计划相互关联的一部分。

28.15 委员会审查了民用空中航行服务组织(CANSO)提交的 A40-WP/203 号文件，其中涉及提高安全、可预测性和运行效率等概念、对新技术采取整体的方法并将空中交通管理(ATM)现代化的举措纳入现有系统，而同时建立网络复原能力并确保稳健绩效衡量。委员会一致认为，正如全球空中航行计划概述的那样，应敦促各国作出协同一致的努力：提供空中航行；促进加强空中交通管理(ATM)的基础设施；确保空中交通管理系统的互操作性和相互协调，以避免空域的碎片化。

28.16 委员会讨论了国际航空运输协会(IATA)提交的 A40-WP/191 号文件，其中强调了空中交通管理(ATM)基础设施中的缺点，并确定了对任何基础设施改进至关重要的三个关键领域。委员会一致认为，应敦促各国在采用基于绩效的方法进行适当的运行评估和确定优先次序之后，实施必要的基础设施的组成部分，以支持与全球空中航行计划一致的现有和预期的交通量。为了满足这一预期的需求增长，委员会一致认为，还应敦促各国与所有航空利害攸关方结成伙伴关系，以便及时查明和解决各种基础设施挑战。

28.17 注意到大韩民国提交了一份信息文件(A40-WP/378)。

28.18 根据讨论情况，委员会同意提交以下决议供全体会议通过，以取代大会第 A39-12 号决议：

第 28/1 号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划

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、能力和效率方面的进一步的进展；和

⁷ 阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚、巴西、智利、哥斯达黎加、古巴、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、多米尼加共和国和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

注意到理事会批准了全球航空安全计划(GASP)第二第三版和批准了全球空中航行计划(GANP)第五第六版；

大会：

1. 核准全球航空安全计划(GASP)第二第三版和全球空中航行计划(GANP)第五第六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、能力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
10. 宣布本决议取代国际民航组织关于安全和空中航行的全球计划的 ~~A38-2~~ A39-12 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、目标和指标来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已经实施地区航空安全小组，同时顾及不同地区的需要，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；

注意到制定全球航空安全路线图，作为协助航空界通过所有利害攸关方的有条理的共同参考框架，执行《全球航空安全计划》中提出的安全倡议的行动计划；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的国家或地区；

3. 敦促成员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)的目标实施与全球航空安全计划的目标相一致的国家航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；

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、目标和指标以期减少航空器事故数量和比率实施与全球航空安全计划的目标相一致的地区航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；

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. 鼓励国际民航组织根据需要继续制定全球航空安全路线图。

附录 B

全球空中航行计划 (GANP)

鉴于增强航空运行的安全、能力和效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A38-12/A40-xx 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达到国际民航组织二氧化碳排放全球理想目标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的空中航行计划；

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. 敦促理事会为各国提供全球空中航行计划中宣布的标准化路线图，作为国际民航组织工作的一个基础；
3. 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、目标和指标；
4. 呼吁各国在实施运行改进时考虑全球空中航行计划指导原则作为高效运作的环保措施，作为减少国际航空二氧化碳排放在内之环境影响的国家战略的一部分；
5. 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并相互提供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；
6. 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；
7. 责成理事会在地区绩效显示板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和使用航空环境保护委员会认可的方法估计与航空系统组块升级框架中概述的运行改进实施相关的所有取得的环境效益；和

8. 敦促正在为各自的空中航行现代化制定新一代的空中航行计划的~~国家~~，要及时与国际民航组织协调和配合其计划，以确保地区和全球兼容与协调一致；~~和~~

9. 指示理事会继续制定全球空中航行计划，并使其与日益发展的技术和运行要求保持同步。

安全管理政策

28.19 委员会审查了理事会提交的 A40-WP/52 号文件，并提出对涉及安全信息保护的大会第 A38-3 号决议和第 A38-4 号决议进行更新。委员会指出，那些大会决议指示理事会除其他事项外，采取必要步骤，确保为保护附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》、附件 19 —《安全管理》、其他相关附件及相关指导材料所述的安全信息而制定新的和/或经强化的规定方面取得有意义的进展。因此，在 2016 年，理事会通过了对附件 13、附件 19 和附件 6 —《航空器的运行》的新修订案文。委员会同意，对各项大会决议的拟议更新反映了那些附件修订并且与国际民航组织的相关指导材料相符。

28.20 鉴于上述情况，委员会同意提交以下决议供全体会议通过，以取代大会第 A38-3 号决议和第 A38-4 号决议：

第 28/2 号决议：对某些事故和事故征候调查记录的保护

鉴于本组织的主要目标依然是确保全世界国际民用航空的安全；

鉴于至关重要的是认识到事故和事故征候调查的目的不是追究过错或责任；

认识到必须向事故调查者调查当局提供所有相关资料，以促进查明事故和事故征候原因和/或促成因素，从而能够采取预防行动；

认识到事故的预防对于保证对航空运输的继续信任是至关重要的；

认识到公众的注意力将继续集中在国家的调查行动上，包括要求查阅事故和事故征候记录；

认识到避免某些事故和事故征候记录受到不当利用被用于事故或事故征候调查之外的其他用途对于确保调查当局在未来调查中继续获取事故调查的所有相关事故资料是至关重要的；

认识到将从事故调查取得的资料用于惩戒、民事、行政和刑事程序并非保持和改善航空安全的一种手段；

认识到迄今为止为确切保护某些事故和事故征候记录所采取的措施也许是不充分的；并注意国际民航组织在附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》中颁布了法律和其他指导以在这方面协助各国保护事故和事故征候调查记录的新的强化规定；

认识到附件 13 附篇 E 和附件 19 附篇 B 中的法律指导，将继续协助许多国家制定和实施各种办法，以保护某些事故和事故征候记录免于不当使用需要在国家法律中纳入对附件 13 所列事故和事故征候调查记录的保护，以确保成员国所指定主管当局的裁断具有法律地位，并促进此类当局对平衡检测的行政权；

考虑到需要在保护安全资料事故和事故征候调查记录和正当司法及其披露或使用的要求之间实现平衡的必要性，而且保护的水平应该与每一种来源所产生资料的性质相称，以及与公布这类资料的目的相称不是为了阻止司法行政；和

念及事故调查当局和民用航空当局确认了国际民航组织就保护安全资料开展进一步研究的必要性仅能保护其所保管或控制的某些调查记录；和

认识到根据 2010 年高级别安全会议建议及 A37-2 号决议设立的安全信息保护工作队已经就安全信息的正确使用和保护发布了若干调查结果和建议，以供审议；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其遵照附件 13 保护事故和事故征候调查记录的承诺；

12. 敦促各成员国继续审查和在必要时调整其法律、规章和政策，以遵照附件 13 第 5.12 段和附录 2，保护某些事故和事故征候调查记录，以减轻事故和事故征候调查的障碍，并考虑国际民航组织颁布的保护安全数据收集和处理系统的资料的法律指导确保向事故调查当局持续提供所有相关资料；和

2. 指示理事会虑及安全信息保护工作队的调查结果和建议及根据调查结果和建议所需开展的进一步工作，采取必要步骤以确保在大会下届常会之前在拟定新的和、或经修订的附件 13、其他有关附件的规定及相关指导材料方面取得有意义的进展；和

3. 宣布本决议取代 A37-2/A38-3 号决议。

第 28/3 号决议：为维持和或提高航空安全而保护所收集的安全数据收集和处理系统的安全资料以及正常运行中飞行记录仪的记录

鉴于本组织的主要目标依然是确保全世界国际民用航空的安全；

意识到安全资料在航空系统利害攸关方之间自由流通的重要性；

忆及附件 19 — 《安全管理》为维持或提高安全而保护所收集的安全数据和资料及其相关来源；

意识到将安全数据和资料用于维持或提高安全之外的其他目的可能会妨碍今后关于此类数据和资料的可提供性，并对安全产生不利影响，因此保护安全数据、安全资料免于不当使用及其相关来源对于确保继续得到所有相关的安全资料其持续可提供性极其重要，以便能够采取恰当和及时的预防行动；

考虑到为保护安全数据、安全资料和相关来源以维持或提高航空安全的需求与正常司法需求之间达成平衡的必要性；

注意到为支助事故和事故征候调查，引入了飞行记录仪的记录及其文本；

鉴于附件 6 — 《航空器的运行》规定须保护正常运行中飞行记录仪的记录或文本；

念及在附件 13 所述类型的调查之外对正常运行中飞行记录仪的记录或文本加以保护的重要性；

关注到安全资料被用于安全数据、安全资料和正常运行中飞行记录仪的记录或文本可能被用于对其进行收集之外的其他目的，包括惩戒、民事、行政和刑事和惩罚性执法行动以及允许作为诉讼证据这一趋势；

注意到一个平衡的环境的重要性，在这种环境中，不会因运营人员的与其经验和培训相称的行动而采取纪律行动，但也不容忍严重的玩忽职守或故意的违法行为员工和运行人员可以相信不会对与其培训和经验相称的行动或疏忽进行处罚的报告环境对安全报告极为重要；和

虑及将安全资料用于同安全无关的目的可能妨害提供这类资料，而对航空安全产生不利影响；

考虑到需要在保护安全资料和正当司法的要求之间实现平衡的必要性，保护的水平应该与每一种来源所产生资料的性质相称，以及与公布这类资料的目的相称；

认识到技术进步已经使新的安全数据收集、处理和交换系统成为可能，为维持和提高航空安全带来了必不可少的多种来源的安全资料可能扩展安全报告系统和飞行记录仪能够收集的记录、安全数据和资料类型；

注意到现行的国际法律和许多国家的国内法律和规章、政策和做法未能以适当的方式充分地解决保护安全资料被不当使用的问题；

注意到国际民航组织颁布和持续拟定了法律指导，旨在协助各国制定国内法律和规章及引入支持性政策和做法，以保护来自安全数据收集和处理系统的资料，同时兼顾各国的正常司法；

意识到附件 13 附篇 E 和附件 19 附篇 B 中的法律指导，将继续协助许多国家制定和实施各种办法，以保护从安全数据收集和处理系统收集的资料；

念及事故调查当局和民用航空当局确认了国际民航组织就保护安全资料持续开展研究的必要性；和

意识到根据 2010 年高级别安全会议建议及 A37-3 号决议设立的安全信息保护工作队已经就安全信息的正确使用和保护发布了若干调查结果和建议，以供审议；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其承诺为维持或提高安全而保护所收集的安全数据和相关资料及其来源；

2. 敦促各成员国在附件 13 所述类型的调查之外，保护正常运行中飞行记录仪的记录或文本；

43. 敦促所有成员国继续审议其现行立法和做出必要调整，或者制定法律和规章及引入支持性政策和做法，尽可能地根据国际民航组织制定的法律和其他指导，以适当方式保护所有来自安全数据收集和处理系统的安全数据、相关资料和相关来源，以及正常运行中飞行记录仪的记录或文本；

2. 敦促理事会就指导原则的制定和实施与各成员国及有关的国际组织合作，并虑及安全信息保护工作队的调查结果和建议及根据调查结果和建议所需开展的进一步工作，以便支持建立有效的安全报告系统，并实现一个平衡的环境，其中可获取来自所有安全数据收集和处理系统的宝贵资料，同时遵守执行司法与信息自由的各项原则；

3. 指示理事会采取适当步骤，确保加强国际民航组织附件 19、其他有关附件中的标准和措施及指导材料中关于保护从安全数据收集和处理系统(SDCPS)所收集资料的规定，并虑及安全信息保护工作队的调查结果和建议及根据这些调查结果和建议所需开展的进一步工作，以期确保并持续得到安全管理、维持和改进所需的安全资料，同时考虑到安全机构和司法机构在公开提出报告的情况下进行必要的互动；和

4. 指示秘书长继续支助各国实施附件 6 和附件 19 所载的保护框架；和

45. 宣布本决议取代 A37-3/A38-4 号决议。

28.21 委员会审查了新加坡、美国和国际航协提交并由中国、斐济、印度尼西亚、马绍尔群岛、瑙鲁、帕劳、巴布亚新几内亚、菲律宾、特立尼达和多巴哥、联合王国和飞行安全基金会联署的 A40-WP/213 号文件，其中强调了国家-业界合作建立的地区信息共享和数据分析方案在支持安全风险方面取得的进展。委员会一致认为，国家和业界伙伴应利用并优化资源，发展安全数据的收集和分析能力，以实现与全球航空安全计划有关的地区和全球航空安全优先事项和目标。委员会还建议国家和业界伙伴合作交流在安全信息共享和分析方面的最佳做法，并分享查明、分析和降低安全风险的方法。委员会获悉，国际民航组织已建立了安全管理实施(SMI)网站(www.icao.int/SMI)，以分享与安全管理实施有关的实例和工具。已邀请各国和国际组织为该网站提供捐助。委员会获悉，A40-WP/213 号文件提议的行动在 A40-WP/51 号文件所载的第 28/1 号决议草案中的更高层面得到了处理。

28.22 委员会审查了委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的并得到南美地区(SAM)成员国和拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)支持的 A40-WP/361 号文件第 1 号修订案文⁸，其中强调了国家安全方案(SSP)实施中的挑战。委员会表示支持在全球航空安全计划战略的实施中虑及可扩展性。

28.23 尼泊尔(A40-WP/484 号文件)、大韩民国(A40-WP/430 号文件)和俄罗斯联邦(A40-WP/492 号文件)分别提交了信息文件。

第十三次空中航行会议的结果

28.24 委员会审查了理事会提交的 A40-WP/12 号文件，其中报告了第十三次空中航行会议的成果。委员会注意到第十三次空中航行会议的成果，敦促各国就向它们提出的建议采取行动。

28.25 委员会认识到在大会每届会议之前召开各种专业会议的重要性，例如空中航行会议或高级别安全会议，作为在适当时候向国际民航组织建议额外技术工作的一种手段，以便为下一个三年期编制预算。委员会支持这一做法，并建议继续这样做。委员会鼓励各国、国际组织和业界利害关系方通过向本组织提供预算外资源的方式，支持国际民航组织完成由专业会议建议产生的未编入预算的工作。委员会认识到，在大会每届会议之前召开专业会议能使技术委员会侧重于全球计划和政策决定，从而提高大会的效率。此外，委员会建议国际民航组织向各国和国际组织强调出席各种专业会议以便讨论技术事项的重要性。

28.26 委员会审查了 54 个缔约国⁹，非洲民用航空委员会(AFCAC)成员国提交的 A40-WP/157 号文件，其中强调需要继续加强军民合作，以促进灵活使用空域。委员会获悉，根据理事会核准的第十三次空中航行会议(AN-Conf/13)建议 3.4/1 和 3.4/2，正在处理这些提议。因此，为了强调军民合作及协作的重要性，委员会同意国际民航组织和各国应继续努力支持这方面的合作，并支持实施对空域的灵活使用。

28.27 注意到印度(A40-WP/363 号文件)和孟加拉国(A40-WP/503 号文件)分别提供了信息文件。

国际民航组织持续政策的综合声明

28.28 委员会审查了理事会根据第 A15-9 号决议提交的 A40-WP/3 号文件，其中要求大会每届常会设立的技术会议通过一份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。委员会同意 A40-WP/3 号文件附录提议的修改。

⁸ 伯利兹、玻利维亚、智利、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和乌拉圭。

⁹ 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、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、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、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

28.29 根据讨论情况，委员会同意提交以下决议供全体会议通过：

第 28/4 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~~ A38-12 号决议附录 A 至 ~~WO~~ 通过了大会第 ~~37~~届 ~~38~~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~~ A38-12 号决议附录 A 至 ~~WO~~ 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~~40 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；和

鉴于如附件、全球计划、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，尤其包括不列入适用于相关做法；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 A38-11 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~~40 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。

2. 要求理事会保持对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的审查，并在需要修改该声明时向大会通报；和

3. 宣布本决议取代 ~~A37-15~~ A38-12 号决议及其附录和 A15-9 号决议，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，并需要各成员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，而不给成员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成员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、全球计划和空中航行领域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，以使指派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. 为便利所有成员国的参加，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

鉴于空中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

鉴于有必要确保从空中航行委员会各专家组中取得最大效益，而不给成员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. 如有必要对空中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，空中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. 空中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。仅在空中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绩效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空中航行委员会，以免将其视为代表成员国的看法。

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，成员国是否有义务承认其他成员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成员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，应当被其他成员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成员国依据国家规章颁发或核准有效之前，应当由其他成员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，各成员国在这些事项上正在经历困难；

鉴于需要做出特别努力，以支助成员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成员国的责任；
 - b) 高度重视支助实施标准和建议措施的各种学习活动；
 - c) 与成员国及行业开展合作，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. 各成员国互相援助，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. 理事会应该协助成员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，规定各成员国根据《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

鉴于地区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成员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. 在成员国的实施方案中，应该优先重视某些设施和服务的提供和持续运作，因其匮乏有可能对国际航空运行产生不利影响；

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，理事会应该考虑到成员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. 理事会应该确保基于网络的地区计划的制定，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。

附录 F

地区空中航行(RAN)会议

鉴于地区空中航行会议是确定各成员国按照《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成员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，而不给成员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成员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. 与会的每一成员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 要求各成员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 还规定各成员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；

鉴于各成员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. 任何成员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. 各成员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. 各成员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中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，各成员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 包含有关在成员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，如果理事会认为一成员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. 任何成员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. 各成员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. 各成员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. 成员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. 各成员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. 当制定决议条款 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议条款 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的新型航空器；

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

鉴于机场合格审定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督审计计划(USOAP)审计的结果表明，机场合格审定包括安全管理体系(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，提高实施机场合格审定包括机场的安全管理体系的水平；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. 根据上述决议条款 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) 不断向各成员国通报发展情况。
2. 理事会应该继续提请航空器制造商和经营人注意决议条款 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

鉴于各成员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；

鉴于在得到成员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，而不给成员国和国际民航组织带来不应有的负担是必要的；

大会决定各成员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. 理事会应该鼓励各成员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成员国的成本降至最低的需要给予应有的重视。
2. 各成员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

鉴于不断需要向各成员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成员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成员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成员国的要求，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

成员国之间在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；

鉴于许多成员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，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；

大会决定建议各成员国在航空器事故、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，各成员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) 按照其他成员国的请求，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成员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. 鼓励各成员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. 应该鼓励各成员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. 鼓励各成员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. 鼓励各成员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. 鼓励各成员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地区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大大有助于航空系统的全面安全绩效，而同时亦受到生理和认识能力及限制的影响；

鉴于认识到与新技术、系统和程序相关的安全和效率收益，只有当它们是为增强每一使用者的行为能力而设计的情况下才能实现；和

鉴于认识到未来航空系统的实施将导致航空专业人员角色的改变，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. 各成员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. 各成员国促进和便利将人的行为能力的因素结合到专业人员整个职业生涯的基于胜任能力的培训方案中去；和

3. 各成员国纳入能够促进个人和个人团队的安全、连贯、有效和高效的运行效绩的战略，以便解决安全方面的优先事项。
