



大会第 37 届会议

技术委员会关于议程项目 37 和 44 的报告

(由技术委员会主席提交)

所附关于议程项目 37 和 44 的报告业经技术委员会批准。建议全会通过其中所附的第 44/1 号决议。

注：在去除本封面页后，本文件应插入报告文件夹的适当位置。

议程项目 37：制定国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统和通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的最新综合声明

37.1 委员会根据第 A15/9 号决议审议了由理事会提交的第 A37-WP/29 号工作文件，该决议要求大会在每一届设立技术委员会的常会上通过一项国际民航组织关于通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明。

37.2 委员会注意到，理事会在考虑了空中航行委员会的建议后确定，对 A35/15 号文件无需做出修改。

37.3 委员会审议了由俄罗斯联邦提交的 A37-WP/258 号文件，其中要求，除其它外，理事会启动对于部署广播式自动相关监视（ADS-B）的可能方案和相邻应用的研究，并特别注意飞行安全，还要考虑到可以利用的各种替代连接，包括 1090 延长的间歇振荡器（ES）、VDL-4 等。国际航空运输协会认为，1090ES 应是全球互通和协调统一的首选连接（广播式自动相关监视）。

37.4 委员会忆及国际民航组织正在制定通信、导航、监视（CNS）路线图，其中要阐述根据运行要求（A37-WP/14 号文件提及）实施各种通信、导航、监视技术的备选方案。在此基础上，委员会同意将文件中提出的建议提交理事会做进一步指示并纳入通信、导航、监视技术路线图框架以便进行评估和开展进一步的工作。

37.5 民用空中航行服务组织（CANSO）提交了 A-37WP/14 号文件，其中着重说明了在实现一体化的协调一致和全球互通的空中航行系统的愿景方面在体制上的挑战，并敦促各国确保为解决这些挑战实行强有力的政治领导和承诺。

37.6 比利时代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议、和欧洲空中航行安全组织发言时建议在第 A35/15 号决议中加上以下新的决议条款，此议得到了委员会的同意：

大会：

“要求各国和地区安全监督组织（RSOOS）确立次区域一级的共同规划和合作框架，以便共同开发通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统。”

37.7 信息文件由大韩民国（A37-WP/218）和俄罗斯联邦（A37-WP/264, A37-WP/265）提供。

议程项目 44：制定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最新综合声明

44.1 委员会根据第 A15/9 号决议审议了由理事会提交的第 A37-WP/29 号工作文件，该决议要求大会在每一届设立技术委员会的常会上通过一项国际民航组织关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明。委员会同意对 WP/29 号文件附录 A、O、P 和 U 的修改建议。

44.2 拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）提交了 A37-WP/134 号文件，其中指出国家管理当局在处理 and 实施对标准和建议措施（SARPs）和空中航行服务程序（PANS）的频繁修改方面的困难，并强调这类修改每年不得多于一次。在此基础上它建议在 A36/13 号文件中，对附录 A（制定标准和建议措施（SARPs）和空中航行服务程序（PANS））的决议第 8 条进行修改并删去相关做法的第 4 条，此议得到委员会同意。

44.3 比利时代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议、和欧洲空中航行安全组织建议修改附录 U（缔约国之间在某些航空器事故调查方面的合作），以便纳入地区安全监督组织的概念。

44.4 委员会还同意了美国提出的一项建议，即修改附录 O 中的前言第 3 条和决议第 1、3、5 条。此外，在答复哥伦比亚关于决议第 4 条的发言时，巴巴多斯提出一项修改建议以及秘书处提出一条建议，这两者都得到了委员会的同意。

44.5 委员会指出，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声明已经过时，并建议国际民航组织紧急采取行动对声明做出全面修改。这项工作将转交给理事会，大会下一届常会将听取关于这一修改的介绍。

决议 44/1：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 A36-13¹号决议附录 A 至 W 通过了大会第三十六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 A36-13 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，并对声明进行了修正，以反映第三十七届会议期间做出的决定；和

鉴于特此废止 A36-13 号决议中的持续政策声明；

¹ A36-13 号决议及其附录的全文载于《大会有效决议》（截至 2007 年 9 月 28 日）（Doc 9902 号文件）第 II-2 页至 II-20 页。

大会：

1. 决定：

- a) 本决议所附附录构成大会第三十七届会议闭幕时存在的、本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 A36-13 号决议及其附录 A 至 W。

附录 A

标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定

.....

7. 标准和建议措施及空中航行服务程序修订的适用日期的确定，应当保证各缔约国有足够的时间加以实施；和

8. 任一附件或空中航行服务程序文件的修订均不得超过一日历年一次。

相关做法

1. 理事会应该确保标准和建议措施及空中航行服务程序的规定相互完全一致。而且，理事会应该尽力改进载有尤其有关复杂系统及其有关应用的标准和建议措施、空中航行服务程序及其他有关规定的国际民航组织文件的制定、提交和有用性。为此目的，理事会应该促进广义的系统等级、功能和性能要求的制定和维持。理事会应该继续寻求最为恰当的方式来制定、翻译、处理和散发技术规范。

2. 各缔约国应该对标准和建议措施及空中航行服务程序的修订提案发表充分、详细的意见，或至少对其内容表示同意或不同意。为此，应该给各缔约国至少三个月时间。而且，各缔约国应该至少提前 30 天收到准备核准或通过未与其进行协商的详细材料的通知。

3. 应该给各缔约国整三个月时间，用于通知不赞成已通过的对标准和建议措施的修订，在确定通知不赞成的日期时，理事会应该考虑到发送已通过的修订和收受各国的通知所需要的时间。

.....

附录 O

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 P

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；和

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；

大会决议如下：

1. 机场的技术要求应当由本组织不断加以审查；
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. 各国应当对机场进行合格审定；
4. 各国应该确保在其机场采用安全管理系统，和

5. 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 U

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；和

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；

大会决定建议各缔约国在重大航空器事故或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，各缔约国和地区安全监督组织除其他外，在可能的程度上应该：

- a) 按照其他缔约国的请求，提供重大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重大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. 应该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. 应该鼓励各缔约国和地区安全监督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培训的航空培训项目方法。

4. 应该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（MOU）范本登载在国际民航组织飞行安全信息交流（FSIX）网站上。

.....

—完—