



大会第 37 届会议

技术委员会关于议程项目 38、40、41 和 45 的报告

(由技术委员会主席提交)

所附关于议程项目 38、40、41 和 45 的报告业经技术委员会批准。

注：去掉本封面页之后，本文件应插入报告文件夹的适当位置。

议程项目38：民用/军用合作

38.1 委员会审议了理事会提交的 A37-WP/12 号文件，该文件介绍了 2009 年 10 月 19 日至 21 日，在蒙特利尔举行的民用/军用合作全球空中交通管理论坛的成果。

38.2 委员会审查了比利时（代表欧洲共同体及其成员国）、欧洲民用航空会议其他成员国、欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交的 A37-WP/85 号文件，该文件要求国际民航组织编制关于民用/军用协调与合作的指导材料，并鼓励各国实施灵活利用空域原则。

38.3 委员会注意到，国际民航组织已编制并在国际民航组织网（ICAO-NET）上发布了关于空中交通管理民用/军用合作的指导材料，还注意到，国际民航组织计划下个三年期在民用/军用伙伴的支持下，举办五次关于民用/军用合作的地区讲习班。

38.4 委员会表示支持灵活使用空域，并特别提及民用/军用用户均衡和公平使用空域的重要性。委员会还表示支持国际民航组织努力提高各国对民用/军用合作与协调益处的认识。

38.5 委员会还认识到，国际民航组织及其民用/军用伙伴，在促进民用/军用合作取得成功方面所发挥的作用是有限的。要取得成功，还需要各国政府与空中航行服务提供者和军事当局密切协作，建立政治意愿，作出机构安排，在国家或地区层面使民用部门和军用部门坐到一起设定业绩目标，制定切合实际的运行措施，并最终实施必要的变革使这一目标得到实现。

38.6 信息文件由古巴（WP/128）和南非（WP/208）提供。

38.7 在议程项目 44 项下，委员会同意修改关于民用/军用合作的 A36-13 号决议附录 O（参见 A37-WP/398 号文件）。

议程项目 40：电子安全工具

40.1 委员会审查了由理事会提交的关于改进获取安全数据的战略与努力的 A37-WP/71 号文件。秘书处强调了，考虑到各国的需求及意见，主要是为各国正在开发安全工具。

40.2 由大韩民国提交的 A37-WP/236 号文件，强调了该国在开发安全工具方面作出的努力。秘书处感谢大韩民国，在开发安全工具方面，在过去乃至当前，对于国际民航组织的支持。

40.3 委员会对 A37-WP/71 号文件表示了支持，强调有必要：要使国际民航组织遵守公布的时间表；使用共同的分类法；开始着手和继续开展培训；避免重复努力；对搜集的数据实施质量保证；确保数据的安全；以及要有数量和质量上的数据等。会议强调，国际民航组织在实施 WP/71 号文件中概述的战略时，应该注意到各国正在开发的工具，并在该过程中，让所有国家都参与其中。

议程项目 41：支持国际民航组织关于无线电频谱事项的政策

41.1 委员会审查了理事会提交的A37-WP/35号文件，其中介绍和审视了一项战略，以便制定和宣传国际民航组织对国际电信联盟（ITU）今后举行的世界无线电通信会议（WRC）采取的立场。文件注意到了A36-25号决议，并强调，航空界继续需要加紧重视国际电信联盟世界通信会议的进程，以便平衡非航空用户对可用频谱日益增强的压力。工作文件还强调，需要制定一项由要求驱动、相关性强的通信、导航和监视长期战略，以便在航空频段内引进更加有效地分配频谱的系统。

41.2 委员会审查了加拿大提交的A37-WP/132号文件，其中介绍了需要在全局协调无线电频谱如何分配的要求，以便利航空器上传输航空数据，支援事故调查。该文件要求，大会审议了航空器上传输航行数据此一概念，并确认了这一做法对航空业界提供的全面安全之益处。委员会回顾，这个问题已在审议议程项目25下关于最近事故所引起的安全倡议时，进行了讨论。委员会注意到了由此引起的财务影响，理事会将处理这个问题，作为其审查本议程项目的一部分工作。

41.3 委员会同意，需要在适当的技术小组进行研究工作，以便确定和制订航空器上传输航行数据的功能要求，以支援事故调查所需传送的信息。反之，这些要求也可用来找到适当的频谱。

41.4 委员会审查了加拿大提交的A37-WP/154号文件，其中强调指出：有些国家在审议如何实施《航行资料汇编》方面不断变动的趋势、签发频谱许可证费用不断高涨对航空造成的潜在影响、航空业界需要在未来实施《航行资料汇编》的背景下，制订长期频谱战略，以及各国专家需要多加参与，以支援国际民航组织的工作。本文件强调，有必要持续强力支持A36-25号决议。

41.5 委员会审议了比利时代表欧洲共同体及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国、欧洲空中航空安全组织提交的A37-WP/192号文件。该文件论及了有必要对航空系统的频谱规划采用协调一致的战略方针，以之支持重大的安全和运作要求，以及为了从当前情况向未来的系统过渡绘制路线图。

41.6 该文件提议为国际民航组织制定一项任务，要确定支助全球航空器运营所需的全球性通信、导航和监视概念和系统，并与此相关，决定有关的频谱战略，包括为了从当前情况向未来系统过渡绘制路线图。该文件建议，应制定时限范围，在此时限内，技术过渡应当进行，冗余的系统应予撤消，而2012年第十二次空中航行会议，应列入一个议程项目，以便就这些活动提出报告。

41.7 委员会注意到，关于WP/192号文件的建议，关于确定通信、导航和监视全球概念的工作都已纳入现行的无线电频谱战略和下一代/单一欧洲天空空中交通管制研究工作方案，但是，如果同通信、导航和监视全球长期实施计划建立更密切的联系，将可产生积极的效益。委员会请大会要求将关于这一工作的报告提交拟议的2010年第十二次空中航行会议，该项工作应在2015年世界无线电通信会议（WRC）之前及时最后完成。第十二次空中航行会议应为通信、导航、监视的设备过渡制定路线图，研究拆除不合理的冗余的系统问题，并展示新系统在频谱上是足够的，所有这一切都是为了支持频谱战略。

41.8 委员会审查了俄罗斯联邦提出的A37-WP/263号文件，其中概要陈述了俄罗斯联邦为2012年第十二届世界无线电通信会议（WRC-12）进行筹备情况，并提议国际民用航空组织应澄清其对第十二届世界

无线电通信会议议程项目1.25的立场。该项目关乎如何保护分配给航空无线电导航服务（ARNS）的13.25-13.4兆赫（GHz）频率频段。

41.9 委员会注意到，国际民用航空组织已查明了关于在此频段内同移动卫星服务系统共用频率的各项潜在问题。第12届世界无线电通信会议的筹备过程，目前也讨论了这个问题。国际民航组织将就此事项，向定于2011年2月举行的第12届世界无线电通信会议提交一份文件。视会议筹备会议的成果而定，国际民航组织将视需要，将其对第12届世界无线电通信会议所有议程项目的立场，加以更新/澄清。

41.10 中国提交了一份信息文件（A37-WP/189号文件）。

议程项目 45：下一代航空专业人员

45.1 委员会审议了理事会提交的 A37-WP/64 号文件，该文件涉及了下一代航空专业人员 (NGAP) 之举措的范围，以及第一次下一代航空专业人员专题讨论会的成果。委员会表示支持下一代航空专业人员工作组的工作，并赞同有必要制定材料，以便纳入国际民航组织的标准和建议措施，并纳入关于航空专业人员培训要求统一化和标准化的指导材料。

45.2 委员会审议了美国提交的 A37-WP/86 号文件，该文件强调了有必要对驾驶员的工作任务和业绩标准进行国际协调；该文件还提出，在对全球各种航空培训方案进行审查之后，有必要制定能力与专业技能的标准，其中应规定要求驾驶员完成的各项工作任务，应包含每项工作任务的相关业绩标准。

45.3 委员会审议了比利时代表欧洲共同体及其成员国、欧洲民用航空会议其它成员国、欧洲空中航行安全组织 (EUROCONTROL) 提交的 A37-WP/110 号文件，该文件指出，鉴于飞机设计和制造以及运行使用方面的新技术日新月异，因此，有必要根据新环境修改现行的培训方法。该文件还建议大会要求航空器型别合格证持有人，规定驾驶员和航空器维修认证人员型别培训的最低限度之内容。最后，文件还建议进一步实施基于能力的培训 (CBT) 并为新出现的与安全有关的任务 (例如，空中交通服务安全电子人员) 制定基于能力的计划。

45.4 国家间航空委员会提交了 A37-WP/111 号文件，其中论及了培训下一代航空专业人员的新政策。该文件建议，应编制符合国际标准和要求的国家方案，其中应包含用于学校和培训中心认证的新做法。

45.5 航空器所有人和驾驶员协会国际理事会 (IAOPA) 提交了 A37-WP/138 号文件，其中建议国际民航组织承认和认证下一代轻型航空器 (NGLA) (600 公斤以下)。该理事会的立场是：下一代轻型航空器在驾驶员培训方面，更具有经济可行性，因此，它们在鼓励下一代从事航空专业方面，更具有吸引力。

45.6 空中交通安全电子协会国际联合会 (IFATSEA) 提交了 A37-WP/160 号文件，其中提出了有必要对空中交通安全电子人员的培训进行协调统一，并建议将空中交通安全电子人员 (ATSEP)，纳入国际民航组织的附件 1 —《人员执照的颁发》。

45.7 关于建议大会要求航空器型别合格证持有人，规定驾驶员和航空器维修认证人员型别培训的最低限度之内容的问题，有人表示关切的是，监督培训方案的责任不应限于型别合格证持有人，而应在型别合格证持有人、运营人和运营人所属国之间分摊，如附件 6 —《航空器的运行》所规定的那样。

45.8 其它评论意见包括：关于 A37-WP/160 号文件，有人提出，颁发执照并不是显示空中交通安全电子人员 (ATSEP) 能力的唯一途径；有人提出，航空专业人员工作组制定的新规定，不应对中国造成过大影响，而且在采用新规定时，应考虑实施过渡措施；还有人提出，应及时扩大航空专业人员工作组的工作范围，以增添加强机场专业人员能力这项内容。

45.9 关于 A37-WP/64 号文件所提出的认可和核准概念的问题，有人表示关切，并要求加以说明，因为，这个概念可能与各国的培训批准责任相悖。还有人要求，在全球范围采用新出现的概念之前，国际民航组织应加以特别注意，例如多机组驾驶员执照（MPL）和国际航空运输协会培训和资格的举措（ITQI）；在进行这项工作时，不应为缓解工作人员短缺而降低培训标准。

45.10 鉴于各项建议具有深远的影响，会议商定，将所有建议提交给理事会进一步审议，还商定，要鼓励理事会紧急审议这方面的结果。委员会获悉了秘书长已经采纳了国际民航组织民用航空培训政策。该政策概述了国际民航组织核准之活动的范围。

45.11 下列各方提供了信息文件：大韩民国（A37-WP/232 号文件）、阿曼以及阿拉伯民用航空委员会（ACAC）（A37-WP/336 和 A37-WP/337 号文件）。

—完—