



## 大会第 37 届会议

### 技术委员会关于议程项目 46 的报告

(由技术委员会主席提交)

所附关于议程项目 46 的报告已由技术委员会批准。

注：去掉封面页后，将本文件插入报告夹的适当位置。



**议程项目 46：需要技术委员会审议的其它问题**

46.1 委员会审议了理事会提交的 A37-WP/131 号文件，其中陈述了国际民用航空组织在全球火山灰（VA）警告和规避方面的领导工作。文件着重指出了国际民航组织在处理火山灰云对航空的威胁方面的作用，确认了国际航路火山监视小组（IAVWOPSG），在国际航路火山监视（IAVW）的监察方面所起的重要性，并特别指出，已指定了九个火山灰咨询中心，以便监测、跟踪和预测火山灰烟尘的移动情况，这被认为是一个重要的里程碑。

46.2 文件指出，2010 年 4 月，在冰岛的火山爆发期间，在各利害攸关方的协议下，开始实验性推行火山灰浓度门槛，从而得以在火山灰污染的某些地区恢复飞行运行。为了审议如何利用这些实验性门槛，国际民用航空组织设立了欧洲/北大西洋火山灰工作队，工作队通过将其载入《火山灰应急计划——欧洲和北大西洋地区》，正式在该区域采用实验性门槛。与此同时，国际民用航空组织设立了国际火山灰工作队（IVATF），以便制定一个全球性安全管理框架，从而可以决定在火山灰污染的空域，航空器可运行的火山灰浓度的安全水平。该文件强调，欧洲/北大西洋地区所采用的办法，是以利用火山灰浓度门槛为基础。工作队正在验证和评估这一办法。猜测此种办法是否将会在国际航路火山监视工作范围内全球适用，仍为时过早。

46.3 比利时代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议的其它成员国、欧洲空中航行安全组织提交了 A37-WP/199 号文件，其中赞同，有必要参照火山灰咨询中心的产品已查明的各项改进，对附件 3——《国际空中航行的气象服务》的各项规定进行审查，它还要求国际民航组织，要鼓励火山灰工作队（IVATF）应参考制造商正在进行的关于火山灰耐受度的工作。

46.4 根据艾雅法拉火山（Eyjallajokull）爆发的经验，该文件赞成，应将相关的气象信息纳入飞行规划系统和空中交通流量管理，并着重指出，国际民航组织在国际民用航空组织全球空中飞行计划的范围内进一步审议经协调的网络管理办法的好处，十分重要。

46.5 一个代表团提到，为监测任何火山爆发和所产生的灰云，在永久性雷达安装之前，向冰岛部署了一架移动雷达，并希望为此向意大利和冰岛表示感谢。另一个代表团提出有必要在预报中心和发布重要气象情报的单位之间建立直接联系，并指出国际民航组织与世界气象组织及其工作建立更直接的联系很重要。

46.6 委员会认为，所提出的问题系复杂的多学科问题，将需要所有利害攸关方做出相当大的努力来应对这些挑战。经商定，国际民用航空组织应在下列两方面保持其领导作用：国际航路火山监视（IAVW）的发展情况，以及对推进国际火山灰问题工作队（IVATF）以及国际航路火山监视小组（IAVWOPSG）正在处理、与火山灰相关的各项问题，协调其各项努力。

46.7 美国和国际航空运输协会也分别提供了信息文件，A37-WP/226 和 A37-WP/231。

46.8 委员会审议了阿拉伯联合酋长国提交的 A37-WP/177 号文件，其中建议，各国应实施次地区化的搜寻与援救服务，以便加强搜寻与援救全球系统，并建议国际民航组织支持各国的努力，以便按次地区化促进和协调经改组的搜寻与援救服务，其方式是，制定一个搜寻与援救全球项目，赋予它

教育和鼓励各国建立次地区化的搜寻与援救服务这项任务。尽管委员会原则上支持这项提议，本项目并未列入国际民航组织当前已获供资的工作方案，因此将转交理事会进一步审议。

46.9 委员会审议了由美国提交的 A37-WP/147 号文件，其中敦促国际民航组织成立一个志愿工作队来研究国际民航组织在应急准备和反应方面的作用，并协助成员国制定应急准备和反应培训方案。决议鼓励国际民航组织审查附件 11 —— 《空中交通服务》中保持原文的相关材料，以及各国共同努力制定应急计划，以确保在紧急时刻采取及时的、协调默契的行动。

46.10 哥伦比亚提交的 A37-WP/200 号文件阐述了民用航空在自然灾害方面的作用。然而，其重点是将救灾计划的原则纳入全球空中航行计划和地区航行计划。

46.11 委员会表示支持国际民航组织在公认的本组织的核心职能方面保持中心地位。委员会也认识到，理想的解决办法是制定更详细的应急措施来对付范围更加广泛的多种多样的事件，但同时也强调，试图在应急计划中解决每一个结果是有挑战性的，而且，更重要的是会需要目前所没有的资金。虽然如此，委员会一致认为，国际民航组织理事会应从资金能筹措到的角度审议这些要求，并通过理事会将这两份文件的内容提请国际民航组织地区规划和实施小组注意。

46.12 委员会审议了大韩民国提交的 A37-WP/130 号文件，其中讨论了根据附件 13 — 《航空器事故和事故征候调查》第 6.3 段向有关国家发送关于航空器事故调查的最后报告草案征求意见后，如何处理对各国就该草案所提意见。为此，该文件提议，“如果进行调查的国家收到意见，应当修订最后报告草案，包含该意见的实质内容；如果不同意，则应当将该意见附在最后报告之后。”该文件提出，如果将具有技术性并与安全建议相关的意见附在报告之后，可能会被视为不重要并被忽视。该文件要求国际民航组织制定新的机制，以解决因出现这种不同意情况而造成的问题。

46.13 委员会不同意该提议，而是指出附件 13 的现有规定已经适当解决了国家间进行必要协调的事宜。关于安全建议，代表们提出，收到安全建议的国家仔细考虑了实施这些安全建议的影响，并可能认为实施这些建议是不切实际的。委员会确认，最近修订的附件 13（经 2008 年事故调查和预防专业会议修订）关于处理安全建议的规定是充分的。

46.14 委员会审议了大韩民国提交的 A37-WP/125 号文件，其中建议国际民航组织应制定关于便携式电子装置（PEDs）的规定，并应编制关于协调便携式电子装置使用条例的指导材料。该文件指出，人们对旅客使用的便携式电子装置在航空器系统内产生电磁干扰日益感到关切。

46.15 委员会注意到，已经制定测试标准的技术参数，用以确定机身和航空电子设备对便携式电子装置的抗干扰力，而且欧洲航空安全机构（EASA）和若干国家也制定了关于在某些航空器中使用便携式电子装置的规定。尽管如此，国际民航组织难以针对携带到航空器上的便携式电子装置制定或实施技术标准。委员会注意到将继续依靠运行程序来防止不当使用此类装置，并在讨论结束时确认该项工作范围很广，因此需要由理事会在进行业务计划例行审查时进一步确定供资事宜。

46.16 大韩民国提交了 A37-WP/219 号文件，其中说明了韩国在全国采取措施，应对大量无人驾驶航空器系统，在其空域内运行所引起的问题。该工作文件提请注意一个事实，即：对无人驾驶

航空器系统的飞行运行，目前还没有制定出国际标准和商定的措施，因此，各国自行斟酌情况制定其国家的监管框架。它建议，国际民航组织应把构建无人驾驶航空器系统监管框架纳入其工作，以便支助面对这一新的安全问题的所有国家。

46.17 几位代表支持该文件，并指出对无人驾驶航空器系统需要有一个监管框架。秘书通知委员会，无人驾驶航空器系统研究小组（UASSG）已于 2007 年设立，它正在制定一个监管框架；然而这项活动不属于经常方案项目范围内，因此没有经费。该小组制定了《无人驾驶航空器系统（UAS）》（第 328 号公告），其草案的最后案文刊载在国际民用航空组织网站（ICAO-NET）上，及时供大会第 37 届会议参考。但是委员会指出，公告不是有约束力的文件，需要制订标准并应作为紧迫事项予以处理，以支持各国的监管框架，并支持将无人驾驶航空器系统安全纳入非隔离空域。由于许多国家正在进行重要的工作，因此鼓励委员会提供可得的材料和自愿捐款，支持国际民用航空组织。

46.18 委员会审议了俄罗斯联邦提交的 A37-WP/266 号文件，其中要理事会研究是否有可能采用替代方法来报告遇难航空器的位置，以代替自动应急定位发射器，用于通用航空，如有必要，应拟订对附件 6——《航空器的运行》的修订。航空器所有人和驾驶员协会国际理事会（IAOPA）和国家间航空委员会（IAC）都表示支持这一工作。

46.19 委员会注意到，国际民航组织正在处理采用何种方法提供航空器或残骸的位置数据，或者是利用安装在可部署在飞行记录器上的应急定位发射器，或者是把位置的数据纳入连续传输或需要启动传输的飞行数据信息内。委员会注意到国际卫星搜索救援系统（空间救援系统）专家工作组目前被赋予一项任务：为新一代应急定位发射器拟订功能和规范。

46.20 该文件还敦促国际民航组织应参照事故发生时，应急定位发射器的可靠性，审查应急定位发射器的装载要求。委员会同意，需要审查应急定位发射器的性能，这项审查应包括对任何可行替代办法的审议。然而，文件强调，在审议替代办法前，必须订立基于效绩的标准。问题仍然是，下一个三年期也没有为此划定经费，而且理事会将在进行业务计划例行审查时审查该事项，并注意到国际卫星搜索救援系统（空间救援系统）专家工作组在此问题上正在取得进展。委员会还注意到，秘书建议应允许航空器所有人和驾驶员协会国际理事会（IAOPA）参与专家工作组的工作。

46.21 委员会审议了还是由俄罗斯联邦提交的 A37-WP/268 号文件。其中要求理事会启动国际民用航空组织关于为与尾涡流有关的最小间隔制定各项规定和指导材料的工作，并应指示国际民航组织的尾流紊流研究小组，研究为航空器的合格审定拟定指导方针的问题。还应为后缘尾涡流的事故征候建立一个国际民航组织的数据库。

46.22 委员会注意到，对于拟议的数据库，以及拟议在尾流紊流研究小组工作方面增添的其它项目，都没有供资。委员会还注意到，尾流紊流研究小组将于 2010 年 11 月召开一次会议，俄罗斯联邦在该小组中有一名被提名的成员。委员会同意应将工作文件提交给理事会进一步分发，并且知道该工作文件可能进一步推进研究小组正在进行的工作。

46.23 委员会审议了俄罗斯联邦提交的 A37-WP/273 号文件，其中要求国际民航组织搜集、分析和及时传播关于世界各地采用的、对外国运营人的检查办法，以期统一关于停机坪检查方案的要求。

该文件还建议，理事会应拟订原则，以避免各国通过检查外国航空器所获得的信息遭到不当利用。委员会并指出，当检查停机坪的结果显示未遵守国际安全标准的时候，必须采取保障安全的措施。有几位代表对此表示支持，该工作将提交给理事会。

46.24 委员会同意，A37-WP/273号文件中的提议直接关系到分享安全信息的行为守则，因此建议理事会将此事交给一个负责拟订行为守则的工作组，进一步加以审议。

46.25 委员会审查了哥伦比亚提交的A37-WP/89号文件，其中提议，在全球导航卫星系统（GNSS）之导航系统发展的基础上，为多式联运的交通管理（MTTM）拟订全球战略性指导和规划手册，并推动各国际机构，包括国际民航组织和联合国全球导航卫星系统国际委员会（ICG）之间的协调。委员会注意到，这项题目很有价值；虽然不属于国际民航组织的任务范围，但是本组织将在其各个工作组处理多式联运的交通管理的航空部分，和拟订必要的条款和准则。国际民航组织还将一如在许多其他领域中的工作，同全球导航卫星系统国际委员会等有关的国际组织进行协调。

46.26 委员会审查了哥伦比亚提交的A37-WP/163号文件，其中强调，有必要根据安全案例，在为机场制定减缓措施方面，有一共同的运行目标。在这方面，该文件要求国际民航组织更新各项指导方针，在安全案例的评价、其衡量标准、在各国间分享等方面，制定统一的应用方法。委员会注意到国际民航组织正在进行的工作得到国际机场理事会（ACI）的支持，以制订《空中航行服务程序（PANS）- 机场》的文件，处理机场运行管理的程序，包括进行航空研究/安全案例的方法和评价程序。

46.27 国家间航空委员会 (A37-WP/88)也提交了一份信息文件。

46.28 哥伦比亚提交了 A36-WP/175号文件，其中提议国际民航组织为创建门户或其它信息分享方法制定指导材料，促请各国允许为确认证书和执照的有效性之目的进入有最新资料的数据库。该文件强调分享所有必要信息以改进安全的重要性。委员会同意，这将是分享安全信息的多学科工作队（议程项目25提及）审议的一个重要投入。

46.29 委员会支持为改进安全而扩大国际民航组织信息分享系统，并回顾国际民航组织最近成立了一个新的股，负责发展计算机辅助的国家安全工具。该股正在制定一个进入数据库的单一系统，该数据库包含的信息来自国家航空器登记册、航空运营人许可证以及与每一航空运营人许可证相关的运营规格。委员会同意鉴于需要额外资源来扩大国际民航组织信息分享工作且所需信息的范围广泛，因此理事会需要进行优先排序。

46.30 委员会审查了由国家间航空委员会提交的A37-WP/83号文件，其中提议，有必要对机场和航路设备签发证书，以此作为有效措施，确保国际民航组织标准和建议措施得到遵守。该文件指出，虽然附件14-《机场》载有给予机场证书的规定，但其他国际民航组织的附件，例如附件3-《国际空中航行的气象服务》和附件10-《航空电信》，都没有给予机场和航路设备合格审定的类似规定。委员会同意，将该提案送交理事会，作为需要实现的任务的一部分予以审议。

46.31 印度也提出了一份信息文件（A37-WP/87号文件）。

46.32 委员会审议了阿拉伯利比亚民众国和阿拉伯民用航空委员会成员国提交的关于在国际航班的机组人员中列入医疗人员的A37-WP/213号文件。

46.33 有人指出，虽然航班改航大都是由于医疗的缘故，但并不清楚如果机上有医生随行就可防止多少改航情况。委员会获悉，大多数传染性疾病在旅行伊始都没有症状，而已知有病情的旅客在必要的情况下应有医疗人员随行。尽管近年来老年或体弱的旅客数目明显增加，但并没有数据显示由于医疗原因改航的次数有所增多。这项提案没有得到支持。

46.34 委员会审议了美国提出的A37-WP/78号文件，其中要求国际民航组织审查标准和建议措施（SARPs），以解决强制持续适航性资料包含敏感的保安信息的问题。特别令人关切的是关于航空器设计弱点的敏感保安信息。这份文件设法就保护这项信息和将这项信息从一个政府当局通知另一个政府当局的适当方法取得共识。

46.35 委员会原则上支持该建议，但有人担心，如果这种强制性适航性的要求是限制分发，则可能需要这类信息的运营人和飞行机组成员不一定都能获得这些信息。另一位代表指出，由于现有的持续适航性信息的分发很复杂，所有的安全方面都必须列入考虑。一位观察员代表提到，需要仔细界定何谓敏感保安信息，以免妨碍适航性信息的分发而影响安全。委员会同意，这个问题需要进一步研究，这个议题应提交国际民航组织理事会，以便适当地发交研究。

46.36 委员会审查了由国际运输工人联合会（ITF）提出的关于在飞行中暴露于油雾对飞行安全影响的A37-WP/230号文件。该文件建议，应请各国研究文献，确保机组人员均对有毒发动机引气事件受过教育，包括必须通过航空器运营人的安全管理系统将这类事件提出报告。两位代表支持该文件中介绍的概念。

46.37 有些代表不支持该文件和决议，并说，接触油雾是许多危险之一，已经有强制性的和自愿性的制度，协助就飞行安全事件提出报告和进行分析，包括安全管理制度。因此不需有针对烟雾事件的其他措施，但支持继续对这个问题的研究和审议。

46.38 委员会审议了由阿拉伯民航委员会（ACAC）提出的A37-WP/134号文件，其中建议取消对购买或使用航空器和零备件的限制，因为这种限制威胁到航空安全。委员会指出，这是一个复杂、微妙和敏感的问题，涉及许多方面，而不仅是安全问题。这个问题在每一方都引起强烈意见，也是委员会无法解决的问题。委员会还指出，古巴向经济委员会提交了一份类似的文件（A37-WP/312（EC/27）号文件）。已经决定由经济委员会主席将该问题、包括在经济委员会上发表的意見以及古巴和其他国家对缺乏进展的关注，提请理事会主席注意，他的过去曾经进行斡旋，参与这个问题的处理。技术委员会注意到了这一情况，并同意也将此微妙问题提交理事会主席。

46.39 由于提交给技术委员会的许多文件中提出了工作方案项目的建议但目前经费没有着落，秘书强调，国际民航组织理事会设立安全基金（SAFE）（A37-WP/239（AD/17））对本组织非常重要。该基金的目的是通过使用基于绩效的方法来提供援助而提高民航安全。该机制将限制行政费用，同时确保对基金自愿捐款的使用是负责任的、有用的和及时的。秘书更敦促所有缔约国、国际组织和国际民用航空界的公、私机构，对安全基金自愿捐款。

46.40 以下国家也提供了信息文件：印度（A37-WP/91和A37-WP/133号文件），俄罗斯联邦（A37-WP/205号文件）和委内瑞拉（A37 WP/204号文件）。

—完—