



A40-WP/577
TE/223
30/9/19

大会 — 第 40 届会议

技术委员会

议程项目 30 的报告案文草案

现提交所附的关于议程项目 30 的材料，供技术委员会审议。

议程项目 30：由技术委员会审议的其它问题

遥控驾驶航空器系统(RPAS)和空中交通管理(ATM)

30.1 委员会审查了由芬兰代表欧洲联盟及其成员国¹、欧洲民用航空会议的其他成员国²以及由欧洲空中航行安全组织(EUROCONTROL)提交的 A40-WP/86 号文件。该文件呼吁国际民航组织在无人航空器系统(UAS)交通管理(UTM)和更高空域运行这两个领域采取行动。该工作文件请大会鼓励国际民航组织继续发挥其作为在这些问题上进行合作、协作和分享最佳做法的国际论坛的作用。该工作文件还要求国际民航组织促进新进入者、各国和相关利害攸关方之间的对话，号召各国制定规章和程序以便纳入新进入者，并敦促本组织审查国际民航组织规定，以满足无人航空器系统交通管理和更高空域运行的需求。

30.2 根据讨论期间对工作文件所表示的支持，委员会商定提交以下决议以供全体会议通过。

第30/1号决议：新进入者

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》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；

认识到，就本决议而言，“新进入者”一词是指更高空域和无人航空器系统(UAS)交通管理(UTM)运行；

认识到越来越需要在一个全球统一的框架内便利新进入者的运行，并且预计构成这一新空域使用者群组的飞行器类型的性能差距很大；

认识到可能需要修改或扩大国际民航组织的规定，以支持新进入者的运行；

认识到通过各种地区和国家举措，在便利新进入者运行方面已取得重大进展；

忆及国际民航组织全球空中交通管理(ATM)运行概念声明，认为所有空域应是可利用资源，对使用空域任何特定量的限制应视为是暂时的，并应对所有空域灵活管理；

¹ 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、瑞典和英国。

² 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。

大会：

1. 指示国际民航组织审查与空中规则、空中交通服务、审定合格、执照发放、赔偿责任和环境等有关的标准和建议措施，以便在考虑到地区框架和做法的情况下，在全球统一框架内进行必要的修订或扩大，便利新加入者的运行；

2. 呼吁各成员国安排其管理新进入者的运行以及所有空域使用者共同使用某些设施和服务的条例和程序，以促进这些运行的整合，同时不损害安全和安保，并且不会给环境带来不必要的负担并适当处理对环境产生的影响，并在必要时，确保这些新的运行符合附件 2 —《空中规则》的规定；

3. 吁请成员国确保所有使用者共同使用空域和某些设施和服务不会过度影响军民运行的规律性、环境可持续性和效率；和

4. 认识到国际民航组织作为一个国际论坛，在促进加强合作、协作和分享最佳做法以支持地区举措方面发挥的作用，并通过鼓励加强各国、新进入者、现有航空利害攸关方和航天界之间的对话，在这些举措的基础上，进行必要的后续活动。

30.3 委员会审查了由中国提交的 A40-WP/302 号文件，其中介绍了分布式无人航空器系统(UAS)操作合格证(DOC)试点项目以及相关的资格审定战略，并鼓励各国之间就相关发展分享信息。委员会认识到，作为促进无人航空器系统(UAS)一体化的一种手段，这个议题值得加以审议，因此，建议向相关专家组简要介绍这个试点项目的成果，以及国际民航组织理事会考虑是否应进行初步可行性分析。

30.4 委员会审查了由印度尼西亚提交的 A40-WP/281 号文件，其中载有印度尼西亚关于无人航空器系统运行的规章和过程，并呼吁为开展相关的监督活动提供详细的程序和指导。

30.5 委员会审查了由沙特阿拉伯提交的 A40-WP/353 号文件，其中要求本组织开展额外活动，以制定无人航空器系统交通管理(UTM)的监管框架。

30.6 委员会审查了由俄罗斯联邦提交的 A40-WP/478 号文件，其中呼吁就使用无人航空器系统、包括遥控驾驶航空器系统进行试飞和对地面无线电导航支持系统和机场照明系统进行检查制定国际指导材料。

30.7 关于对 A40-WP/281 号文件、A40-WP/353 号文件和 A40-WP/478 号文件所表示的广泛支持和注意到这些活动没有资金，如果没有其他资源，可能无法开展，因此，委员会建议理事会审查这些提案，同时虑及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。

30.8 委员会审查了由宇航工业协会国际协调理事会(ICCAIA)、国际机场理事会(ACI)、航空公司驾驶员协会国际联合会(IFALPA)和空中交通管制员协会国际联合会(IFATCA)提交的 A40-WP/209 号文件。委员会支持这份工作文件，认识到国际民航组织在制定统一的无人航空器系统交通管理框架方面所开展的活动的价值，并建议敦促国际民航组织加快和扩大它在制定无人航空器系统(UAS)和无人航空器系统交通管理(UTM)的全面监管框架方面的工作。

30.9 委员会审查了由国际机场理事会 (ACI)、民用空中航行服务组织 (CANSO)、空中交通管制员协会国际联合会、航空公司驾驶员协会国际联合会和国际航空运输协会 (IATA) 提交的 A40-WP/196 号文件。委员会支持这份工作文件，认识到与无人航空器 (UA) 在未经授权的情况下出现在商业航空器和机场附近有关的安全风险。委员会还认识到，国际民航组织目前在制定各项规定和指导材料进行的活动。关于探索让业界直接参与国际民航组织审议的各种办法这一更广泛的问题，委员会指出执行委员会正在议程项目 26 下审议此类事项。

30.10 提供信息文件的有：巴西 (A40-WP/198 号文件)、印度 (A40-WP/366 号文件)、印度尼西亚 (A40-WP/280 号文件)、阿曼 (A40-WP/537 号文件)、秘鲁 (A40-WP/429 号文件) (在国际民航组织南美地区国家和拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC) 成员国³的支持下)、卢旺达 (A40-WP/518 号文件)、沙特阿拉伯 (A40-WP/223 号文件)、美国 (A40-WP/216 号文件) 和新加坡 (A40-WP/457 号文件)。

30.11 委员会审查了由古巴提交和由阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚、巴西、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、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、委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国) 支持的 A40-WP/356 号文件，其中建议国际民航组织为各种类型的航空器的技术参数建立一个在线数据库，供空中航行服务提供者 (ANSPs) 用于自动处理飞行计划数据，并将此信息纳入《航空器型号代码》(Doc 8643 号文件)。委员会建议国际民航组织理事会考虑根据 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和可得的预算外资源，纳入相关技术参数。

30.12 委员会审查了由多米尼加共和国提交的 A40-WP/418 号文件，其中详细介绍了其通过在将飞行计划提交给相关空中交通服务单位之前采用飞行计划管理和评估程序来减少飞行计划中的错误的经验。委员会注意到该国所取得的积极成果，并鼓励其他国家考虑可以采取何种措施减少本国飞行运行中的飞行计划错误，包括加快实施协作环境中的飞行和流量信息 (FF-ICE)。

30.13 提供信息文件的有：中国 (A40-WP/308 号文件、A40-WP/309 号文件、A40-WP/311 号文件、A40-WP/312 号文件、A40-WP/313 号文件、A40-WP/314 号文件和 A40-WP/523 号文件)；印度 (A40-WP/222 号文件、A40-WP/364 号文件和 A40-WP/367 号文件)；日本 (A40-WP/481 号文件)；俄罗斯联邦 (A40-WP/422 号文件)；南非 (A40-WP/116 号文件)；阿拉伯联合酋长国 (A40-WP/151 号文件和 A40-WP/152 号文件)；美国 (A40-WP/217 号文件)；委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国) (A40-WP/431 号文件)；和中美洲空中航行服务公司的成员国 (COCESNA⁴) (A40-WP/68 号文件、A40-WP/75 号文件和 A40-WP/76 号文件)。

³ 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、乌拉圭和委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国)。

⁴ 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜。

机场运营和基础设施

30.14 委员会审查了 A40-WP/82 号文件、A40-WP/352 号文件和 A40-WP/188 号文件。这些文件涉及通信、导航和监视(CNS)问题，特别是关于全球导航卫星系统(GNSS)的问题。由芬兰代表欧洲联盟⁵及其成员国、欧洲民用航空会议的其他成员国⁶和由欧洲空中航行安全组织提交的 A40-WP/82 号文件讨论了通信、导航和监视系统的演进以及相关的威胁和薄弱性，特别是星基通信、导航和监视系统的相关情况。该文件提出一系列行动，旨在通过在全球一级采取通盘做法提高此类系统对干扰的抵御能力。由沙特阿拉伯提交的 A40-WP/352 号文件指出，有必要通过监管和技术措施加强对全球导航卫星系统信号的保护，使其免受有害干扰和避免出现性能下降。由空中交通管制员协会国际联合会、航空公司驾驶员协会国际联合会和国际航空运输协会提交的 A40-WP/188 号文件呼吁采取措施，管理和降低对全球导航卫星系统的有害干扰对航空器和空中交通管理运行的安全和效率所产生的影响。

30.15 委员会注意到这三份文件在目的上具有根本的共通性，它们提出了在业界协调下，各国和国际民航组织所应采取的行动，以加强通信、导航和监视系统的复原力，减轻对全球导航卫星系统的有害干扰。委员会同意这些提案，并指出针对国际民航组织提出的行动在现有工作方案的范围之内。

30.16 委员会审查了由阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/208 号文件，其中强调民用航空越来越依赖于移动卫星系统，并建议国际民航组织在国际层面寻求解决方案，对提供与民用航空安全相关的服务的移动卫星服务提供商进行监管。委员会注意到这些活动没有资金，如果没有其他资源，可能无法开展，因此建议理事会审查这项提案，同时虑及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。

30.17 提供信息文件的有：印度(A40-WP/362 号文件和 A40-WP/365 号文件)；俄罗斯联邦(A40-WP/270 号文件第 1 号修订)；和埃及(A40-WP/382 号文件)。

30.18 委员会审查了由印度尼西亚和加拿大提交的 A40-WP/94 号文件，其中载有关于有必要针对水上机场的设计、合格审定、管理、安全和报告要求以及运行制定标准和和建议措施(SARPs)的大会决议草案。委员会在审查该文件时表示支持该决议的目的，因此，同意提交以下决议供全体会议通过。

第 30/2 号决议：关于水上机场的设计、合格审定和运行的全球标准

认识到大会第 A39-25 号决议曾指示秘书长在协调、优选、促进和实施援助方案时，考虑联合国框架内认定的最不发达国家(LDCs)、内陆国家(LLDCs)和小岛屿发展中国家(SIDS)的特殊需要和特点，以加强其航空运输系统；

⁵ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、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、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和英国。

⁶ 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。

认识到通过关于唯水上飞机可通行区域的全球规定支持各国的必要性，以便改进安全，鼓励作为一个主要经济动能，建设可通过负责任的旅游业等方式，促进和保持社会和经济进步的强大民用航空行业；

考虑到颁行具体涉及水上飞机运行所用水上机场的设计、合格审定和运行的全球规定的必要性，以满足所有成员国对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要；

大会：

要求理事会在目前预算拨款范围内并作为优先事项，审查关于机场的现有标准和建议措施 (SARPs)，并在《公约》适当的附件中，就水上机场运行的设计、合格审定、管理、安全和报告要求，制定具体标准和建议措施。

30.19 委员会在审查印度尼西亚提交的关于为山区小型机场制定标准的 A40-WP/262 号文件时指出，附件 14 —《机场》第 I 卷 —《机场设计和运行》目前载有与小型机场相关的设计规定。此外，国际民航组织《短距起降机场手册》(Doc 9150 号文件)载有关于规划和建造此类机场的指导。委员会商定，建议国际民航组织对 Doc 9150 号文件中所载的指导进行审查，以对该材料进行更新，同时虑及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。

30.20 提供信息文件的有：孟加拉国 (A40-WP/504 号文件)；巴西 (A40-WP/535 号文件)；中国 (A40-WP/298 号文件和 A40-WP/331 号文件)；埃及 (A40-WP/329 号文件和 A40-WP/443 号文件)；印度 (A40-WP/128 号文件和 A40-WP/224 号文件)；伊朗 (A40-WP/455 号文件和 A40-WP/458 号文件)；大韩民国 (A40-WP/514 号文件)；和沙特阿拉伯 (A40-WP/456 号文件)。

30.21 委员会审查了由俄罗斯联邦提交的 A40-WP/396 号文件，其中要求大会支持提名中俄联合体作为针对国际空中航行的第 4 个空间天气全球中心。委员会注意到，两个国家均已向国际民航组织提出正式要求，预计该要求将由国际民航组织理事会在 2020 年初审议。

30.22 委员会审查了世界气象组织 (WMO) 提交的 A40-WP/201 号文件，其中介绍了国际民航组织和国际气象组织在航空气象领域内正在开展的工作，目的是支持全球空中航行计划 (GANP) 及其航空系统组块升级 (ASBU) 方法。这涉及到开展相关工作，应对不利天气/气象条件和不断变化的气候情景给飞行安全构成的威胁，并强调了大家对削减航空气象领域的专家/技术资源表示关切。委员会强调了提供合适的航空气象方面的技术资源对维持和加强标准制定活动和实施支助活动的重要性，并强调了国际民航组织与世界气象组织之间的工作安排。委员会商定，应敦促各国向国际民航组织提供合适的航空气象方面的专家资源。

30.23 提供信息文件有：中国 (A40-WP/336 号文件和 A40-WP/341 号文件)；南非 (A40-WP/118 号文件)；和世界气象组织 (WMO) (A40-WP/202 号文件)。

飞行运行

30.24 委员会审查了由芬兰代表欧盟成员国⁷和欧洲民用航空会议其他成员国⁸提交及由欧洲空中航行安全组织提交的和新西兰联署的关于“合作”监督的 A40-WP/108 号文件。委员会认识到，由于跨境运营活动越来越多、新商业模式的出现和技术发展，合作监督变得复杂，并敦促各国加强合作，以确保对跨境运营活动进行有效监督。委员会同意，国际民航组织应展开工作，处理这些做法对各国造成的挑战，并将此向下一次高级别安全会议提出其报告，供其进一步审议。在这方面，在考虑到 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和有预算外资源的情况下，委员会建议国际民航组织：

- a) 就合作监督达成共识，以之作为综合跨境监督的促成因素之一，特别是在新技术革新和跨境运营模式的背景下发挥这一作用，而且还应解决有关国家之间的责任分担或重新分配问题；
- b) 通过开发合作监督工具包来协助实施基于风险的监督，将其作为安全风险管理的支柱；
- c) 指示相关专家组审查与运营人所在国和登记国的作用和责任有关的标准和建议措施，以确定是否存在对合作监督的障碍并解决所查明的障碍，同时考虑在就第八十三条之二达成了协议和没有达成协议的情况下进行运营的问题。

30.25 委员会审查了由阿拉伯联合酋长国提交的关于对外国运营人的运营加以监视的 A40-WP/117 号文件。委员会认识到不同国家对外国运营人的批准采取不同做法，并商定国际民航组织应鼓励各国根据附件 6 —《航空器的运行》第 I 部分 —《国际商业航空运输 — 飞机》中的要求以及《运行检查、核证和持续监督程序手册》(Doc 8335 号文件)中的指导制定标准化流程。委员会注意到国际民航组织在欧洲航空安全局(EASA)和国际航空运输协会(IATA)的支持下，在外国运营人申请工具(FOAT)的开发方面所开展的工作，该工具将有助于实现外国运营人申请的标准化和统一，并请相关国家参与该项目。

30.26 委员会审查了由阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/124 号文件。该文件中载有一项关于审查和进一步拟定指导材料以期统一人员执照认可或转换过程的提案。委员会建议理事会审查这些提案，同时虑及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。

⁷ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、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、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

⁸ 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。

30.27 委员会审查了由阿拉伯联合酋长国提交的与航空器进口、设计和合格审定有关的 A40-WP/121 号文件和由美国提交的 A40-WP/200 号文件，其中请大会认识到确保在线适航信息网络(OAIN)所载信息及时准确的重要性。委员会认识到国际民航组织正在努力确保在线适航信息网络的信息保持最新，并建议制定一个规约问题，以确保及时更新各国的适航性信息。委员会注意到正在进行的促进航空器进口、设计和审定合格的工作，并同意这项工作应继续进行。委员会建议一个专家组在考虑到 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和有预算外资源的情况下，审查此项拟议行动，以便统一设计国的合格审定程序和规范。

30.28 委员会审查了由澳大利亚提交并由马尔代夫、新西兰和南非联署的 A40-WP/232 号文件和由俄罗斯联邦提交的 A40-WP/360 号文件，其中对附件 6 第 I 部分关于确定遇险航空器位置的各项标准的适用日期即将到来表示关切。委员会注意到，正在拟定补充性的与全球航空遇险和安全系统(GADSS)相关的空中航行服务程序(PANS)，且国际民航组织目前正在开发支持工具，包括开发一个确定遇险航空器位置的信息库，以支持 2021 年适用附件 6 的各项标准。委员会注意到业内某些部门对这一日期的关切。虽然有人支持保留这些标准的适用日期，但委员会建议应要求国际民航组织进行一次调查，以决定国家和业界是否已经能够接受这个适用日期，以便查明到实施时限可能出现的问题。

30.29 委员会审查了由俄罗斯联邦提交的 A40-WP/307 和 A40-WP/358 号文件，提议成立一个专家组，制定国际民航组织无线电话用语能力评估等级表，并重新开展相关工作，确定飞行机组和技术人员的英语书面和口语能力要求。委员会注意到全球范围内语文能力要求的有效实施率达 85% 以上，且国际民航组织在开展相关活动，进一步支持各国开发高质量的语文能力测验。委员会还注意到，就共同的、具体的和工作相关的主题进行准确和清晰沟通的这种需要既适用于无线电话用语，也适用于明语，并需进一步审查如何最好地满足书面英语能力要求。委员会建议理事会审查这些提案，同时考虑到各地区办事处正在开展的活动，以及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。

30.30 委员会审查了由加拿大提交的 A40-WP/257 号文件，其中概述了该国通过结合采用禁止措施、加强执法和教育来减轻航空器遭受激光攻击问题的战略。委员会注意到这一战略取得了成功，并支持与其他成员国共享最佳做法和相关信息，以提升此类战略的有效性。委员会还注意到关于这个议题的地区航空安全组-中东地区安全咨询 — 12(RSA/12)。

30.31 委员会审查了由中国提交的 A40-WP/303 号文件，其中提议审查延长改航时间运行(EDTO)中所用的空中停车率(IFSD)。委员会支持此项提案，由一个专家组在业界参与下启动对空中停车率的审查并确定随后需要采取什么行动(如有需要)。这项审查的任何成果都需以现有的辅助数据为基础，并需考虑到现有做法，以避免意料之外的后果。在此方面，委员会建议要求理事会审查此项拟议行动，同时虑及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。

30.32 委员会审查了由航空航天工业协会国际协调理事会、国际航空运输协会、国际公务航空理事会 (IBAC) 和航空公司驾驶员协会国际联合会提交的 A40-WP/271 号文件。该文件强调了涡轮螺旋桨飞机区域性运行的事故发生率高于喷气式飞机，并呼吁国际民航组织优先处理与涡轮螺旋桨飞行安全有关的工作。委员会支持此项提案，对现有数据做进一步分析，以便将今后工作的侧重点放在对飞行安全影响最大的领域，并欢迎行业支持此项工作的开展。委员会还注意到，更多地实施垂直引导进近可给此类运行带来益处，并忆及大会 A37-11 号决议，该决议敦促各国在 2016 年之前在所有国际跑道上实施基于性能导航 (PBN) 进近。

30.33 提供信息文件有：巴西 (A40-WP/538 号文件)；中国 (A40-WP/263 和 A40-WP/299 号文件)；由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国提交和由欧洲空中航行安全组织提交的文件 (A40-WP/83 号文件)；印度尼西亚 (A40-WP/436 号文件)；伊朗 (A40-WP/453 和 A40-WP/454 号文件)；巴基斯坦 (A40-WP/402 号文件)；大韩民国 (A40-WP/376、A40-WP/515 和 A40-WP/516 号文件)；沙特阿拉伯 (A40-WP/456 号文件)；南非 (A40-WP/345 号文件)；航天工业协会国际协调理事会 (A40-WP/93 号文件)；和航空公司驾驶员协会国际联合会 (A40-WP/426 号文件)。

胜任能力和医疗

30.34 委员会审查了由美国、加拿大、秘鲁和特立尼达和多巴哥提交的 A40-WP/296 号文件。该文件强调了国际民航组织、各国和业界携手进一步研究驾驶舱对自动化的依赖问题的重要性，并指出各方大力支持为此目的建立一个专家组。委员会商定，有必要开展审查，确定可能采取的旨在减轻自动化依赖的措施以及如何在全球和地区一级解决这些问题，审查后可能要对附件 1 —《人员执照的颁发》和附件 6 —《航空器的运行》中的标准和措施做出修订。委员会建议要求理事会审查此项拟议行动，同时虑及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。

30.35 委员会审查了由加拿大、新加坡和美国提交并得到飞行安全基金会 (FSF) 和国际航空运输协会支持的 A40-WP/122 号文件。该文件介绍了在预期会出现增长且复杂性加剧的这样一个时期内采取一种多管齐下方法来加强驾驶员的培训和能力。委员会商定，随着全球商业航空的增长，对驾驶员培训采取一种务实、数据驱动的方法对持续提高行业安全绩效至关重要。委员会建议国际民航组织、各国和行业采取基于能力的或循证的培训和评估方法，并可灵活采用这些方法来应对现实世界的风险和确保绩效标准具有渐进性且令人满意。

30.36 委员会审查了由空中交通安全电子设备协会国际联合会 (IFATSEA) 提交的 A40-WP/105 号文件。该文件介绍了引入一套新的空中交通安全电子设备人员 (ATSEP) 操作流程，以便空中交通安全电子设备人员的技术和管理能力足以抵御信息系统和通信、导航和监视基础设施面临的网络威胁。委员会注意到，国际民航组织并未对航空界中的这种操作流程界定任何角色。委员会忆及：培训的提供者可调整《空中航行服务程序 — 培训》(PANS-TRG, Doc 9868 号文件) 中的框架和《空中交通安全电子人员基于胜任能力的培训和评估手册》(Doc 10057 号文件) 中的相关指南，以纳入具体的培训内容，如网络安全；今后在更新 Doc 10057 号文件时可考虑纳入网络安全培训的具体指南。

30.37 委员会审查了由加拿大提交的 A40-WP/256 号文件。该文件呼吁国际民航组织加强认知和教育，并将其纳入某个合适的专家组的工作计划之中，借此解决精神健康和物质使用障碍问题。由阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/125 号文件还呼吁国际民航组织积极主动地对许可证持有人进行药物和酒精使用方面的教育，对各国了解和克服精神活性物质使用问题的能力进行一次全球调查和分析，并为各国之间共享数据和医疗信息制定一个框架。同样由阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/123 号文件呼吁承认阻塞性睡眠呼吸暂停综合征 (OSA) 是一个新兴的医学问题，并呼吁拟定指导材料，以加强对阻塞性睡眠呼吸暂停综合征的认识、教育和检测。委员会注意到，在附件 1 —《人员执照的颁发》和相关指导材料中，讨论了加强对阻塞性睡眠呼吸暂停综合症、精神健康和物质使用障碍的认识和提升健康水平；这些指导材料包括《民用航空医学手册》(Doc 8984 号文件)和由国际民航组织、国际航空运输协会和航空公司驾驶员协会国际联合会联合出版的《健康飞行》。这些文件与附件 19 中所载安全管理规定相符。委员会同意将这些工作文件的内容转交给工作范围涉及这些主题的合适的专家组。委员会还同意，各国之间应共享信息和最佳做法。

30.38 提供信息文件的有：巴西(A40-WP/540 号文件)；中国(A40-WP/300 号文件)；印度尼西亚(A40-WP/553 号文件)；日本(A40-WP/445 和 A40-WP/446 号文件)；和阿拉伯联合酋长国(A40-WP/169 号文件)。

安全管理

30.39 委员会审查了由卡塔尔提交的 A40-WP/143 号文件，其中要求国际民航组织开展一项安全文化调查，包括提供开展调查所需的成套信息，同时请地区航空安全组(RASGs)开展此项调查，并在每份地区航空安全组年度报告中对结果进行分析，以界定需要获得更多关注的各个领域所需的任何支持。有人就以下方面提出了一些关切：对安全文化的理解和解释存在许多不同方式，且对安全数据和报告者提供保护的框架存在不同，以及有必要在要求采取通用的安全文化评估方法作为通用衡量标准的基础之前考虑到这一点。委员会建议理事会审查这些提案，包括提出的这些关切，同时虑及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。

30.40 委员会审查了由阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/98 号文件，其中提议强化国际民航组织的规定，以加强事故和事故征候调查活动与国家安全方案(SSP)之间的联系，并强调有必要完善与国家安全方案相关的普遍安全监督审计计划(USOAP)中与此相关的访谈问题。委员会同意建议提请合适的专家小组注意 A40-WP/98 号文件的内容。

30.41 加拿大提交了 A40-WP/258 号文件，后又对该文件的范围进行了修改，以便在负责发动机和螺旋桨的型号设计和制造的组织之外纳入负责“航空器”型号设计和制造的组织。该文件提议将附件 19 —《安全管理》第 1 次修订 2019 年 11 月 7 日的适用日期予以推迟，这涉及到将安全管理体系 (SMS) 适用于负责发动机和螺旋桨的型号设计和制造的组织。委员会注意到，理事会一旦通过某项标准，且生效日期(即各国可以根据《芝加哥公约》第九十条登记其不批准的日期)已过，该标准就开始生效。由于附件 19 第 1 次修订于 2016 年 7 月 11 日生效，提议推迟适用日期将受到既定的标准修订程序的制约。委员会还注意到，关于负责航空器型号设计或制造的组织应实施安全管理体系这一标准已于 2013 年 11 月 14 日适用；如果负责发动机或螺旋桨型号设计或制造的组织没有安全管理体系，则发动机或螺旋桨将必然纳入到负责航空器型号设计或制造的组织的安全管理体系范围内。委员会提醒各国，如果其认为遵守是不可行的，或者无法在 2019 年 11 月 7 日这一适用日期之前使本国的法规与附件 19 第 1 次修订相符，则其有义务根据《芝加哥公约》第三十八条将差异通知国际民航组织。有人关切地指出，如果推迟针对这些组织的修订适用日期，可能会对安全管理实施的总体效力产生负面影响，国际民航组织应着重于制定出高质量的与国家安全方案有关的普遍安全监督审计计划访谈问题，并尽快启动普遍安全监督审计计划国家安全方案评估。鉴于只有少数几个国家表示支持该工作文件，委员会决定不建议推迟有关的适用日期。

30.42 提供信息文件的有：巴西(A40-WP/539 号文件)；多米尼加共和国(A40-WP/370 号文件)；日本(A40-WP/502 号文件)；尼加拉瓜(A40-WP/70 第 1 号修订)；和卡塔尔(A40-WP/146 号文件)。

事故调查和空域问题

30.43 委员会审查了由阿根廷提交的 A40-WP/398 号文件，其中强调了监测安全建议跟进行动的重要性。它还要求理事会通过公布一些国家制定的现有方案来传达安全建议跟进行动方面的方案和程序，并要求国际民航组织寻找一种供资机制，支持各国拟定此类方案。经委员会商定，建议将该提案提交理事会做进一步审议，并承认与安全建议跟进行动有关的现有方案和程序可在国际民航组织网站上公布，供没有此类方案的国家使用。

30.44 委员会审查了由阿根廷提交的 A40-WP/416 号文件。该文件讨论了在航空器事故调查员接触各类有害的因素或危险的情况下，在现场调查工作完成之后对他们的心理和生理状况进行监测。委员会注意到，Cir 315 号通告 —《航空器事故现场的危险》载有航空器事故调查中职业健康风险管理方面的指南，但该通告并未谈到对调查人员进行心理和生理监测。委员会同意将制定调查员心理和生理监测方案一事提交理事会做进一步审议，同时考虑到通过预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。委员会还鼓励已制定此类方案的国家及时提供其实施方面的信息，并鼓励各国支持地区航空安全组审议制定一个调查员心理和生理监测方案。

30.45 委员会审查了由特立尼达和多巴哥在安提瓜和巴布达、多米尼克、格林纳达、牙买加、圣基茨和尼维斯、圣卢西亚及圣文森特和格林纳丁斯的支持下⁹提交的 A40-WP/347 号文件和第 1 号更正。该文件述及了一些国家在遵守附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》中所载调查规定方面所面临的挑战。该文件建议由一个专家组审查对各国是否遵守附件 13 中的标准和建议措施和《航空器事故和事故征候调查手册》(Doc 9756 号文件)进行审计时所使用的程序；建议重构附件 13 和相关指南，以通过一套不同的普遍安全监督审计计划(USOAP)访谈问题(PQ)来区分欠发达国家与拥有复杂航空业的国家之间的合规要求。委员会注意到，普遍安全监督审计计划持续监测做法遵守普遍适用原则，在开展活动时适用一种系统、一致和客观的做法，使该计划能够以一种标准化和统一的方式对国际民航组织所有成员国进行监测。

30.46 委员会还忆及，普遍安全监督审计计划的调查结果表明，由于缺乏人力和财务资源以及缺少适当的立法和规章，一些国家未能实施有效的调查体系。同时还忆及，地区调查体系可通过分享所需资源来实现规模经济。为此，国际民航组织在 Doc 9946 号文件 —《地区事故和事故征候调查组织手册》中发布了关于地区调查体系的全面指南，并于 2010 年在附件 13 中引入了将调查责任委托给另一个国家或地区事故和事故征候调查组织(RAIO)的相关规定。委员会还获悉，在大会 A38-12 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中，建议各国合作开展事故调查，并由各国和地区事故和事故征候调查组织提供援助。鉴于上文所述，委员会认识到一些国家在履行其调查义务方面面临的挑战，并呼吁这些国家考虑建立其他调查合作机制，作为地区事故和事故征候调查组织的替代办法。

30.47 委员会审查了由阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/96 号文件。该文件要求国际民航组织建立并寄存一个数据信息库，其中包含从事故和事故征候调查以及通过适用风险管理做法所收集到的人的因素和组织因素。此种数据信息库的目的是便于为资源较少的国家提供咨询服务。委员会对现有安全管理实施(SMI)公共网站、包含约 2000 份报告的国际民航组织最终报告电子图书馆和国际航空安全调查员协会(ISASI)向航空安全调查员提供的信息做了考虑，建议理事会审查这些提案，同时虑及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项。

30.48 委员会审查了由空难受害者家属国际联合会(ACVFFI)提交的 A40-WP/149 号文件。该文件提议对附件 13 进行修订，要求将最终报告翻译成事故受害者及其家属的母语。委员会忆及大会 A39-27 号决议：向航空事故受害者及其家属提供援助，指出语言障碍给向家属及时提供信息造成了一些困难。委员会认识到正确理解最终调查报告中所载信息对家庭和事故受害者的重要性，同时还承认，此种翻译不仅将导致用于调查的资源变少，而且鉴于任何重大事故牵涉到许多不同的国籍，翻译对负责调查的国家来说将是一个挑战。委员会商定，理事会应考虑扩充相关指导材料，以解决这一问题，同时考虑到讨论期间所表达的观点，以及通过 2020-2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可用情况。

30.49 提供信息文件有：阿根廷(A40-WP/384 号文件)；印度尼西亚(A40-WP/513 号文件)；大韩民国(A40-WP/377 号文件)。

⁹ 并得到国际民航组织以下非成员国的支持：安圭拉岛、英属维尔京群岛、瓜德罗普岛和马提尼克岛。

30.50 委员会在审查朝鲜民主主义人民共和国(DPRK)提交的第 A40-WP/162 号文件时,注意到对暂停商业航空服务(焦点是卫星发送系统、国际航空电信协会和杰普逊)的影响分析。委员会注意到朝鲜在恢复这些服务以确保国际民用航空的安全运行方面做出的努力,同时承认遵守适用的联合国(UN)决议以及《芝加哥公约》及其附件的重要性。委员会获悉,国际民航组织理事会仍持续了解这一主题(包括其进展情况),并保持必要时与联合国之间的协调,以支持国际民用航空的安全运行。

30.51 委员会审查了基里巴斯提交的第 A40-WP/138 号文件,该文件提供了关于太平洋岛屿论坛(PIF)及其小岛屿国家(SIS)审议南太平洋高空空域管理的信息。委员会注意到该文件的内容并认识到关于空域改变的提案属于修订地区空中航行计划这一大类的范围。在这方面,委员会忆及,涉及为国际空中航空提供空中航行设施和服务的这些修订受国际民航组织理事会批准的正式程序管理,以及是否采取初步步骤仍属相关国家,必要时国际民航组织相关地区办事处的权限范围。

30.52 委员会审查了乌克兰提交的第 A40-WP/170 号文件,该文件概述了由乌克兰负责空中交通服务(ATS)的辛菲罗波尔飞行情报区(FIR)的空中交通管理(ATM)方面和安全问题。委员会注意到乌克兰基于所有国家都需要遵守《芝加哥公约》及其附件,为在辛菲罗波尔飞行情报区促进安全地提供空中航行服务以及为使辛菲罗波尔飞行情报区(FIR)公海上空的空中交通流正常化而采取的当前措施。委员会进而注意到,这一问题属于欧洲空中航行规划小组(EANPG)黑海工作队(BSTF)权限范围。成立黑海工作队的初衷是支持国际民航组织的倡议,逐步使黑海上空空域的空中交通流正常化,并建立必要的协调机制来制定和实施所有各方都能接受的运行和技术方面的解决方案。委员会支持并鼓励黑海工作队继续开展工作。

其他事务

信任框架、遥控监视航空器系统(RPAS)、空中交通管理(ATM)

30.53 委员会审查了新西兰提交的第 A40-WP/295 号文件,该文件概述了在当前各国所采用的不区分部门的网络安全管制措施这一背景下的航空网络安全框架,并提议国际民航组织应将工作重心放在制定各国可参考借鉴的、强有力的和商定的原则上。委员会还审查了巴西提交的第 A40-WP/197 号文件,该文件强调有所需要的航空信任框架,以确保各国和各地区之间互用性并避免出现分散努力的情况。委员会还审查了由航空航天工业协会国际协调理事会提交的第 A40-WP/369 号文件,该文件呼吁进一步推动与国际民航组织网络安全战略相协调,形成全球协调一致的航空信任框架,同时确保与业界专家进行适当协商。

30.54 委员会注意到这三份文件中所载的行动与国际民航组织理事会采取的、涉及第 13 次空中航行会议建议 5.4/1 的行动一致,也与第 A39-19 号大会决议一致。按照网络安全战略,国际民航组织正在用一种协调的、横向的和交叉性的方式来战略性地处理网络威胁,这个过程涉及各国、军队、业界以及诸如互联网管理机构的非传统的航空利害攸关方。委员会进一步注意到,自第 13 次空中航行会议以来,关于信任框架的工作推进迅速,这包括为航空界制定技术诊断方法、过程和指导,以减少网络威胁并保证空中航行系统的抵御能力和互用性。截止目前,这项工作得到了各国、业界和其他利害攸关方的有力支持。

30.55 委员会审查了委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的、并得到国际民航组织南美地区国家和拉丁美洲民航委员会国家¹⁰支持的第 A40-WP/465 号文件。委员会承认国际民航组织关于制定指导材料和开展培训活动来支持与遥控驾驶航空器系统相关的标准和建议措施实施的工作对各国和各地区都是有益的。委员会注意到上述活动正在国际民航组织内部进行，并建议继续开展此类活动。

30.56 委员会审查了航空航天工业协会国际协调理事会和航空公司飞行员国际联合会提交的第 A40-WP/120 号文件，其中呼吁国际民航组织制定旨在全球实施的全球高空空域战略的运行程序，其实施与所有航空器运行相联系，包括商业空间运行。委员会注意到第 13 次空中航行会议建议 5.1/1 —飞行高度层 600 以上运行的当前适用范围，并同意以下做法是不成熟的，即不经进一步协商，预先确定统一限制(如垂直边界)的做法。

30.57 委员会审查了喀麦隆提交的第 A40-WP/419 号文件，该文件强调了地区性搜寻与援救 (SAR) 安排在帮助各国履行附件 12 —《搜寻与援救》规定的义务方面的固有益处。委员会忆及，此类安排要与附件 12 相一致，有必要就这些安排与相关国家进行协调。委员会还注意到，为推进这些问题向前发展，随后对适用的 eANP(电子地区空中航行计划) 进行任何修订都是各地区的一个权利。

30.58 委员会审查了芬兰代表欧洲联盟¹¹及其成员国、欧洲民用航空会议的其它成员国¹²；和欧洲空中航行安全组织提交的第 A40-WP/85 号文件，其中倡导以全球网络为中心，协作规划空域设计、空中交通流量管理(ATFM)、运行和技术互用性。委员会承认地区/次地区网络互联互通以及跨地区 ATM 数据交换的重要性，注意到第 13 次空中航行会议建议 3.3/1—网络运行(NOPS)当前的适用范围。此外，委员会还注意到，被要求采取的行動是国际民航组织正在做出的努力的一部分，并建议将该工作文件的内容转交给相关专家组。

30.59 委员会审查了阿拉伯联合酋长国提交的第 A40-WP/137 号文件，其中强调了在生成比任何单个数据来源所提供的信息更为一致、准确和有用的信息过程中数据融合的益处。该文件还承认，有必要与现有体系(如 iSTAR)进行整合。委员会注意到，与理事会批准的第 13 次空中航行会议建议 7.1/1 相关的是国际民航组织正在就数据驱动决策、iSTAR 的进一步发展以及安全信息监督体系(SIMS)(数据融合中心的一种形式)采取行动。这些活动正在进行中，包括通过相关地区工作组和双边会议与国际民航组织成员国进行协商。

30.60 委员会审查了委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)提交的第 A40-WP/417 号文件，其中概述了加勒比(CAR)和南美(SAM)地区在运行空中交通服务电文处理系统(AMHS)并对它们进行互连的进展情况。委员会注意到在这一方面取得的进展，以及为进一步推进这一事项在相关国家之间持续进行协调的重要性。委员会注意到现有规定将支持空中交通服务电文处理系统的预期使用，以及地区层面的持续协调将确保地区计划目标的实现。

¹⁰ 伯利兹、玻利维亚、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、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、秘鲁和乌拉圭。

¹¹ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、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、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和英国。

¹² 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波黑、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。

30.61 委员会审查了委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)提交的第 A40-WP/359 号文件, 其中强调了在国际民航组织加勒比和南美地区具有相邻飞行情报区(FIRs)的国家之间军民合作方面的实际挑战。委员会在承认相邻国家之间进行紧密的军民协调与合作重要性的同时, 也注意到拟议行动体现在国际民航理事会批准的 第 13 次空中航行会议建议 3.4/2 中。委员会敦促各国继续努力支持跨空域边界的军民合作和协作。

30.62 委员会审查了民用空中航行服务组织和航空航天工业协会国际协调理事会和新加坡提交的第 A40-WP/119 号文件, 其中述及了空中航行服务提供者在开展以下工作时面临的挑战: 安全高效地提供必要能力以适应预测的交通增长和拟议的行动, 从而实现《全球空中航行计划(GANP)》和《全球航空安全计划(GASP)》中的目标。委员会注意到拟议行动与国际民航组织理事会为应对第 13 次空中航行会议建议 4.3/1 而采取的行动一致。但是, 该文件的内容, 尤其是与审议关键绩效领域之间的相互依赖性的必要性相关的问题, 应转交给相关专家组供进一步审议。委员会商定, 应敦促各国加强协作和合作以应对共同挑战, 推进对 ATM 系统和 CNS 基础设施提供适当的资金, 并确保建立适当的财务机制以有效部署运营改进。

机场运行与基础设施(AOI)

30.63 委员会审查了喀麦隆提交的第 A40-WP/393 号文件, 其中强调了机场非法占用对机场的安全运行和扩建的影响。该文件提倡为了机场的将来扩建和持续安全运行, 应采取一系列行动来保障机场备用土地资源。委员会注意到国际民航组织已制定了、或正在制定充足的规定, 因此认为有必要提高这方面的意识。

30.64 委员会审查了卡塔尔提交的第 A40-WP/144 号文件, 其中要求国际民航组织审查机场合格审定规定, 以确保合格审定覆盖那些运营责任由独立组织共同分担的机场。委员会同意拟议行动, 并获知要求国际民航组织采取的行动在现有工作方案范围之内。

30.65 委员会审查了阿拉伯联合酋长国提交的第 A40-WP/218 号文件, 该文件是关于加强对航空情报管理(AIM)支持的必要性以及“不让任何国家掉队”举措可以发挥的作用。委员会同意国际民航组织应继续支持和鼓励所有国家积极参与全球 AIM 的现代化及实施工作。

30.66 委员会审查了印度尼西亚提交的第 A40-WP/264 号文件, 其中提议使用一体化基于网络的航空信息系统处理(I-WISH)系统来支持协同决策(CDM)过程。委员会注意到第 A40-WP/264 号文件并同意请相关专家组关注其内容。

30.67 委员会审查了委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)提交的第 A40-WP/449 号文件, 该文件是关于在开发和实施国际民航组织气象情报交换模式(IWXXM)过程中应考虑的问题。委员会承认并赞赏提供实施支持的做法, 并获知有一个专家组已在进行 IWXXM 相关活动, 并同意提请相关专家组关注该文件的内容。

30.68 委员会审查了航空航天工业协会国际协调理事会、民用空中航行服务组织、空中交通管制员协会国际联合会和国际机场理事会提交的第 A40-WP/207 号文件。委员会承认为支持安全、高效并具有成本效益的运输对安全、可靠、可互用以及广泛存在的 CNS 系统的不断发展的要求，以及保护分配给这些系统的频谱的必要性，同时同意在国际电联 2019 年世界无线电通信大会(WRC-19)期间，各国应积极支持国际民航组织的立场。根据通过 2020-2022 年预算和预算外资源的可用情况得到资助的现有优先事项，委员会同意国际民航组织应按照第 13 次空中航行会议建议 2.2/1，发起多学科的“研究来逐步形成短期、中期和长期的所需的 CNS 和频谱获取战略和系统路线图……”。

运行(OPS)

30.69 委员会审查了巴西提交的关于短期航空器交换的“双重”监督模式的第 A40-WP/179 号文件。委员会注意到该文件中的行动已在第 13 次空中航行会议的建议 7.3/1 f) 中述及，并且已经由理事会予以批准，预计在 2020-2022 三年期期间将取得进展。

30.70 委员会审查了中国提交的第 A40-WP/304 号文件，其中强调了在高海拔机场运行带来的挑战。特殊挑战包括：不利的天气状况、有限的导航设施以及因氧气稀薄而产生的缺氧反应。委员会认识到拟议行动已在大会第 39 届会议上提出，随后得到理事会批准并被加入相关专家组的工作方案中。

30.71 委员会审查了摩尔多瓦共和国提交的第 A40-WP/110 号文件，其中建议制定标准和建议措施，要求在客机上安装舱顶行李箱引入集中锁定机制，供疏散时使用。同时，该文件还呼吁制定建议和指导供各国和行业统一有关随身携带行李的规定，在疏散期间管理随身携带行李，以缓解安全风险。委员会获知国际民航组织于 2018 年出版的《旅客安全信息和指示手册》(Doc 10086 号文件)载有关于疏散期间随身携带行李问题的指导。委员会商定，应将所作讨论和该工作文件的内容转交给相关专家组。

30.72 委员会审查了联合王国、新西兰、法国和荷兰提交的第 A40-WP/287 号文件，其中呼吁国际民航组织和各国继续优先考虑缓解与以下事项相关的安全风险：违反规定在航空器上运输锂电池，包括未作为危险品申报、错误申报为危害较小的危险品以及不符合测试要求规定的电池。委员会获悉，由货运供应链中各实体引入的风险这一主题已列入国际民航组织的工作方案中。国际民航组织将继续优先进行与航空运输锂电池相关的安全风险缓解工作。

30.73 委员会审查了民用空中航行服务组织、国际机场理事会和航空航天工业协会国际协调理事会提交的第 A40-WP/173 号文件，该文件涉及了实施要求授权的所需导航性能(RNP AR)进近(APCH)程序带来的益处。委员会承认视情制定 RNP AR 程序的重要性，并建议各国应考虑使用这些程序。委员会注意到相关专家组正在现有工作方案下着手制定 RNP AR 的指导材料。

30.74 委员会审查了航空航天工业协会国际协调理事会、国际商业航空委员会和航空公司飞行员国际联合会提交的第 A40-WP/272 号文件，其中呼吁国际民航组织优先开展与直升机运营相关工作，并考虑制定新规定的必要性。委员会在注意到直升机运营已在若干专家组的工作方案中的同时，敦促各国通过地区规划和实施工作组收集和共享最佳做法以支持此类运行。

事故调查科(AIG)、国家安全方案(SSP)和安全管理体系(SMS)

30.75 委员会审查了尼加拉瓜提交的第 A40-WP/69 号文件，并注意到尼加拉瓜在按照附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》设立功能独立的事故调查当局方面做出的努力。根据规定，尼加拉瓜事故与事故征候调查局(ANIA)直接向尼加拉瓜共和国总统报告。关于要求制定额外的与事故调查活动相关指导的拟议行动，委员会忆及第 315 号通告 —《航空器事故现场的危險》提供了由造成事故的化学和易燃物质构成的健康风险相关的指导。委员会获悉，关于事故现场环境管理的指导材料目前正在制定当中。

30.76 委员会在审查阿拉伯联合酋长国提交的第 A40-WP/99 号文件时，注意到事故调查软件可能是进行事故调查以有效管理调查资源的一个可行解决方案。委员会还注意到，阿拉伯联合酋长国航空事故调查管理系统(UAE AIMS)为提高众多调查功能的有效性做出了贡献，各国应考虑此类软件引入调查过程所能带来的益处。委员会同意各国还应共享事故和事故征候调查软件应用方面的经验。

30.77 委员会审议了阿拉伯联合酋长国提交的第 A40-WP/100 号文件，其中呼吁国际民航组织制定该组织的事故调查人员胜任能力框架。委员会承认调查人员在有效进行航空器事故和事故征候调查中发挥着重要作用，并注意到该项工作正在由相关专家组推进。

30.78 委员会审查了空难受害者家属国际联合会提交的第 A40-WP/147 号文件，并注意到关于以下事项的要求：考虑在应急计划中制定建议措施，供机场运营人制定关于向航空器事故受害者及其家属提供及时有效援助的适当计划。委员会注意到目前附件 14 —《机场》第 I 卷 —《机场设计与运行》载有关于制定机场应急计划的规定，以及《机场服务手册》(Doc 9137 号文件)第 7 部分 —“机场应急规划”提供了补充性指导。在载于附件 9 —《简化手续》中的家属援助规定以及涉及机场运营人的《国际民用航空组织关于援助航空器事故遇难者及其家属的政策》(Doc 9998 号文件)的背景下，委员会注意到 Doc 9137 号文件应作为国际民航组织现有工作方案的一部分得到更新。委员会同意应提请相关专家组关注该文件的内容。

30.79 委员会审查了澳大利亚提交并由加拿大、新西兰和新加坡联署的第 A40-WP/231 号文件，该文件建议国际民航组织应通过提供有针对性的指导和教育材料以及通过强化地区参与和合作来实施国家安全方案(SSP)的方式，向小规模航空系统的国家(如太平洋岛国)提供帮助。委员会支持这些提案并注意到国际民航组织用以应对这些问题的举措正在制定当中。

30.80 委员会审查了卡塔尔提交的第 A40-WP/145 号文件，其中提议应在附件 19 —《安全管理》中制定用以管理国家层面变化的新标准。委员会认识到，国际民航组织正在开展若干举措，以解决该文件中提出的各个问题，委员会同意该文件的内容应转交给相关专家组。

30.81 委员会审查了委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的并由以下国际民航组织南美洲国家和拉丁美洲民用航空委员会成员国¹³联署的第 A40-WP/316 号文件。该文件强调了以下事项的重要性：招募和培训辅助工作人员，以维系作为国家安全方案基础的国家安全监督系统。同样由委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的并由以下国际民航组织南美洲国家和拉丁美洲民用航空委员会成员国联署的第 A40-WP/351 号文件以及由澳大利、新西兰、新加坡和联合王国提交并由意大利和被马其顿联署的第 A40-WP/421 号文件呼吁国际民航组织制定与 SSP 实施相关职能的新胜任能力。委员会承认有必要确定一套与安全相关的综合能力，并在制定和实施 SSP 时应考虑这些能力。委员会还指出，Doc 10070 号文件——《民用航空安全监察员胜任能力手册》涉及其中一些能力。

— 完 —

¹³ 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、秘鲁和乌拉圭。