



第十三次空中航行会议

2018年10月9日至19日，加拿大，蒙特利尔

委员会 B 提交会议的关于议程项目 7 的报告

所附报告已由委员会 B 批准，以提交给全会。

委员会主席
西蒙·阿洛提（Simon Allotey）先生

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。*

议程项目 7： 运行安全风险**7.1： 促进数据驱动的支持安全情报的决策，以支助安全风险的管理****促进数据驱动的决策**

7.1 委员会审议了秘书处提交的 AN-Conf/13-WP/23 号文件，其中介绍了国际民航组织拟定或提议的分析解决方案，这些解决方案可促进数据驱动的决策和协助利害关系方查明和管理安全风险，以支持编制和传送安全信息及实施国家安全方案（SSPs）和安全管理体系（SMSs）。委员会承认，这些包括数据、工具、方法与培训在内的解决方案可推动数据驱动的决策和协助利害关系方查明和管理安全风险。这些工具与方法还有助于编制安全信息，支持根据全球航空安全计划（GASP）的目标来实施预测性风险管理措施，并使国际民航组织能够监测全球空中航行计划（GANP）中所述目标的实现情况。

7.2 委员会讨论了美国提交的关于推动国际安全数据共享以实现有效风险管理的 AN-Conf/13-WP/125 号文件。委员会注意到，很多型号设计持有人在持续适航系统中采用了非常健全的风险管理过程。但是，某一类型机队的大部分都有可能在设计国（SoD）以外运行，这能够导致大量运行数据无法提供给航空器型号设计持有人和航空器制造商。如果缺乏这一关键安全数据，型号设计持有人将无法全面了解能够影响到某一产品的安全问题。委员会承认有必要进一步拟定关于在航空系统用户之间共享安全数据的指南。具体而言，与负责航空器型号设计和制造的组织共享安全数据，以推动有效的风险管理。

7.3 委员会审议了美国提交的 AN-Conf/13-WP/126 号文件，其中讨论了没有制定指导原则来协助登记国（SoR）对设计批准进行验证，以更好地认可设计国的安全体系和已得到展示的技术能力和胜任能力。委员会强调，针对外国产品的验证制定标准化的基于风险的决策政策和最佳做法非常重要且具有广泛益处。委员会注意到所提交的信息并同意所提出的建议。此外，委员会同意，拟定必要的国际民航组织规定，将可鼓励成员国在进口经另一国审定的产品时采用一种标准化做法。这会形成全球统一的产品设计安全标准和降低成本，并会让审定当局在应对登记国所施加的进口要求方面共享最佳做法，从而让航空业受益。

7.4 委员会还审议了美国提交的 AN-Conf/13-WP/129 号文件，该文件讨论了通过国际协作来开发综合安全评估模型，以及由美国联邦航空管理局（FAA）与欧洲空中航行安全组织合作开发一个共享网络平台，为安全绩效评估提供一个综合航空风险模型。该协调一致的模型被美国联邦航空管理局称为综合安全评估模型（ISAM），被欧洲空中航行安全组织称为综合风险图（IRiS）。委员会注意到，该模型认可采用全球概念、在区域和地方实施安全风险评估、以及以低成本高效益的方式开发健全的安全分析工具的重要性。

7.5 委员会审议了多米尼加共和国提交的 AN-Conf/13-WP/148 号文件，其中介绍了安全数据的收集和分析方法。该方法指的是，为了支持国家安全方案（SSP）的实施，在方案 and 应用程序日益复杂和日趋自动化的背景下进行决策和安全风险评估时，进行安全数据的收集和分析所采取的初步步骤。委员会认识到有必要加强各国对组织文化变革的认识，以及有必要在各国制定指南和统一但简单的过程，以推动安全数据共享，从而有助于国家安全方案和安全管理体系的实施。

7.6 委员会审议了由中国、印度尼西亚、日本、菲律宾、新加坡、泰国、国际航空运输协会（IATA）和飞行安全基金会（FSF）提交的 AN-Conf/13-WP/231 号文件第 1 号修改稿，其中强调了亚太地区一项旨在建立一个协作性地区数据共享机制以支持安全风险管理的举措（也称为 AP-SHARE 示范项目）所取得的进展。该举措整合并分析了有助于加强安全意识和提升安全的来自各种渠道的运行数据，并展示了数据驱动分析对解决某一特定安全问题所具有的价值。委员会承认 AP-SHARE 示范项目的治理、费用分摊和安全分析模式，并呼吁地区小组分享其在地区数据共享机制方面的经验，以支持地区航空安全小组（RASGs）。

其他安全情报举措

7.7 委员会审议了中国提交的 AN-Conf/13-WP/141 号文件第 1 号修改稿，并注意到中国各航空承运人在适用风险管控系统方面取得的积极成果。这些系统的应用，既可提醒和协助一线运控人员，也可为其他方面的决策提供数据支持和依据。委员会同意应将中国运行风险管控系统的建设经验与其他地区共享，并考虑中国所提的关于将此项工作理念纳入附件 6 —《航空器的运行》的建议，该建议将发送给相关的技术专家组。

7.8 委员会审议了国际机场理事会（ACI）提交的 AN-Conf/13-WP/185 号文件，其中概述了国际机场理事会的一系列与机场安全相关的活动和举措，包括跑道安全、安全数据、安全管理体系的实施的机场的合格审定，其中一些与国际民航组织协作开展。该文件表示支持国际民航组织与此相关的活动和战略目标，并讨论了机场安全方面的新问题，特别是机场附近激光和无人机的使用问题。委员会注意到并支持该文件中强调的信息，并承认所述活动对提升机场安全所起的重要作用。

7.9 委员会审议了由尼加拉瓜代表伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉和洪都拉斯提交的 AN-Conf/13-WP/280 号文件，其中强调了中美洲安全局（ACSA）在实施中美洲安全事件分析方案（PASOC）方面取得的进展。委员会注意到中美洲安全事件分析方案在协助中美洲国家实施国家安全方案方面所具有的价值，因为该方案可满足建立安全数据收集和处理系统（SDCPS）的要求，并注意到该方案在联合提高所收集数据的数量和质量、获取支持安全数据分析和安全风险管理的工具，以及争取建立一个数据及其相关来源的保护机制方面所具有的价值。委员会认识到，地区安全监督组织（RSOOS）在协助各国达到其安全数据收集和分析方面的能力要求，从而实现国家安全方案的有效实施方面可发挥宝贵作用。

7.10 会议注意到巴西提供的信息文件（AN-Conf/13-WP/130 和 AN-Conf/13-WP/131 号文件）。

7.11 根据讨论，委员会同意了以下建议：

建议 7.1/1 — 数据驱动的决策

各国：

- a) 在对国际民航组织的安全和空中航行指标加以考虑的情况下，在其安全和空中航行活动中实施数据驱动的决策进程，并开展数据分析方面的能力建设；

- b) 考虑使用国际民航组织的空中航行分析解决方案，尤其是在初步制定其国家安全方案（SSPs）期间，并考虑参加国际民航组织的安全信息监测系统（SIMS）项目，以便更好地利用其存储的数据；
- c) 与其他成员国通过安全信息监测系统等数据分析工具交流安全和空中航行信息，以支持安全风险管理；
- d) 继续联合开发安全风险评估模型，以支持和实现基线风险量化、安全风险评估和预测，从而有助于基于风险的决策、事故和事故征候建模、障碍分析、敏感性和假想情形分析，以确保在综合安全风险评估模型中对主要安全考虑因素加以考虑；
- e) 与行业利害攸关方一起，支持地区性机制和平台，以实现更大力度的数据共享和更好地统一安全优先事项；

国际民航组织：

- f) 进一步制定和推广综合安全趋势分析和报告系统、安全信息监测系统和其他分析解决方案，定期举行综合安全趋势分析和报告系统用户群会议，以便不断适应不断变化的安全环境；
- g) 鼓励开展可推动全球对安全事件和脆弱性进行报告的活动，以确保可获得必要的安全数据；
- h) 审核并制定可进一步促进运营人与负责航空器型号设计和制造的机构共享安全数据的指南；
- i) 让各国更深刻地认识到启动国家安全方案和安全管理体系的重要性，并制定可优化资源的简单过程，以证明可带来效益，并形成实现必要的组织文化变革所需的动力；
- j) 采取行动，推动各国制定可促进安全数据共享的统一过程；
- k) 鼓励各国使用国际民航组织安全管理实施网站作为一个信息共享平台，以推动在区域性集团之间就区域数据的共享交流经验；和
- l) 支持建立地区机制和平台，使各国和行业利害攸关方能够分享和协调安全优先事项，以支持地区航空安全小组。

建议 7.1/2 — 针对国外产品的验证制定标准化的基于风险的决策政策和最佳做法

各国：

- a) 开展可行性研究，以便拟定共同的标准和最佳建议措施，用于对设计国合格审定系统的能力进行认可（包括对设计批准/设计组织的认可），以此来支持国际民航组织通过相

关专家组在确定是否有必要拟定新材料来支持进一步减少重复合格审定活动方面所开展的工作；

- b) 支持制定国际民航组织标准和建议措施（SARPs）、指导材料和手册，供成员国用于颁发产品合格证，并拟定关于验证活动最佳做法的指南作为补充；

国际民航组织：

- c) 继续鼓励减少成员国进行的不会相应提升安全性的重复性审定活动；和
- d) 审查和拟定材料，纳入《适航手册》（Doc 9760 号文件）、《安全管理手册（SMM）》（Doc 9859 号文件）、附件 8 —《航空器适航性》和/或附件 19 —《安全管理》，以便登记国（SoR）确定以多大的力度参与制定对设计国（SoD）的批准加以验证/认可的指导原则；

议程项目 7： 运行安全风险

7.2： 全球、地区和国家层面的运行安全风险，以及地区安全监督组织和地区航空安全小组在实现全球航空安全计划目标方面的作用

7.12 委员会审议了美国提交的 AN-Conf/13-WP/127 号文件，介绍了维持地区航空安全小组（RASGs）安全框架以支持全球航空安全计划的重要性。委员会强调，在考虑对地区航空安全小组和地区规划和实施小组（PIRGs）进行重组时有必要保持慎重，且有必要与各国进行磋商，以确保地区航空安全小组继续专注于在提升其各自地区内的安全方面更上一层楼。

7.13 委员会审议了国家间航空委员会（IAC）提交²的 AN-Conf/13-WP/158 号文件，其中介绍了加强和认可地区安全监督组织的重要性。委员会承认，地区安全监督组织在地区和全球一级发挥关键作用，可支持各国应对其在履行其安全责任方面所面临的挑战，但前提条件是为监督组织赋权和提供资源。委员会同意，各国和地区安全监督组织应积极继续努力，以加强地区安全监督组织并使其在国际民航组织安全体系内得到认可。

7.14 委员会审议了由美国代表国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、飞行安全基金会（FSF）、国际航空运输协会（IATA）、航空器所有人和驾驶员协会国际理事会（IAOPA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、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 AN-Conf/13-WP/63 号文件第 2 号修改稿，其中对跑道安全事件，特别是对冲出跑道和侵入跑道表达了关切，这些安全事件仍属于民用航空的最高安全风险类别。自 2011 年以来，国际民航组织和跑道安全方

² 代表非洲和马达加斯加民用航空当局（AAMAC）、中美洲航空安全机构（ACSA）、民用航空安全和安保的共同体监督机构（ACSAC）、中部非洲航空安保监督机构（ASSA-AC）、班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）、东非共同体民用航空安全和安保监督局（CASSOA）、民用航空安全和安保监督系统（CASSOS）、东加勒比民用航空当局（ECCAA）、欧盟（EU）、国家间航空委员会（IAC）、南部非洲发展共同体航空安全临时组织（iSASO）、太平洋航空安全办公室（PASO）、地区安全监督合作系统（SRVSOP）。

案（RSP）合作伙伴一直在齐心协力，以最大限度地减少和减轻冲出跑道、侵入跑道和其他跑道安全相关事件的风险。委员会支持开展由国际民航组织牵头的跑道安全方案方面的活动以及启动全球跑道安全行动计划（GRSAP）。

7.15 委员会审议了由哥伦比亚提交并得到南美洲国家支持³的AN-Conf/13-WP/179号文件，其中介绍了解决鸟击问题的必要性及鸟击对运行安全的影响。委员会同意有必要在2020-2022版《全球航空安全计划》草案中纳入旨在防止鸟击的安全增强举措，见建议6.1/1：2020-2022版《全球航空安全计划》（Doc 10004号文件，GASP）草案。委员会还同意，作为《全球航空安全计划》修订工作的一部分，有必要在综合安全趋势分析和报告系统中纳入与鸟类危害有关的统计数据，并探讨有可能支持各国开展安全信息分析的工具。

7.16 会议注意到国家间航空委员会提供的信息文件（AN Conf/13-WP/81和AN-Conf/13-WP/159号文件）。

7.17 根据上述讨论，委员会同意了以下建议：

建议 7.2/1 — 加强地区安全监督组织

各国：

- a) 积极参与地区安全监督组织（RSOOs）的发展，确保建立充分和可持续的地区安全监督组织供资机制，以及酌情进一步将安全监督职能下放给地区安全监督组织，以此来进一步支持加强地区安全监督组织；

国际民航组织：

- b) 认识到地区安全监督组织在代表其成员国执行安全监督职能方面可发挥重要作用，并在全球航空安全计划（GASP）框架内，在解决地区一级的安全问题方面发挥重要作用；
- c) 支持更好地协调和统一地区规划和实施小组与地区航空安全小组，同时通过与成员国协商，维持地区航空安全小组的安全框架；
- d) 推动相关方获取技术支持，促进地区安全监督组织之间通过地区安全监督组织合作平台进行经验和知识的共享，建立拟议的全球航空安全监督系统（GASOS）和加强国际民航组织与地区安全监督组织在全球航空安全计划框架内的直接合作，以此来进一步加强地区航空安全监督组织并使其在国际民航组织安全体系内得到认可；和

地区安全监督组织：

³ 得到 13 个缔约国（阿根廷、玻利维亚（多民族国）、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国））的支持。

- e) 继续参与地区安全监督组织合作平台，并支持全球航空安全监督系统的实施及酌情采取措施，使自身得到认可并加强自身的安全监督能力，以此来积极参与建立拟议的全球航空安全监督系统。

建议 7.2/2 — 国际民航组织跑道安全方案 — 全球跑道安全行动计划

各国：

- a) 认识到根据基于风险的分析，与跑道安全有关的事故类别，特别是冲出跑道和侵入跑道，仍是航空利害攸关方的一个全球安全优先事项；
- b) 敦促包括航空器运营人、空中航行服务提供商、机场运营人、航空航天工业和地区航空安全团体在内的跑道安全利害攸关方实施全球跑道安全行动计划中所列行动，以降低全球范围内冲出跑道和侵入跑道事故的发生率；
- c) 继续拟定相关要求和开展旨在通过国家跑道安全方案提高跑道安全的活动；
- d) 鼓励机场运营人组建高效率的跑道安全小组，并鼓励所有跑道安全利害攸关方积极参与所组建的跑道安全小组；和

国际民航组织：

- e) 继续领导跑道安全方案，与其合作伙伴组织进行该方案的协调，并通过合作降低与跑道安全有关的风险。

议程项目 7： 运行安全风险

7.3： 其他实施问题

全球和地区举措

7.18 委员会审议了秘书处提交的 AN-Conf/13-WP/30 号文件，其中强调了全球和地区旨在加强国际民航组织空中航行和安全规定实施的实施战略，并使各国的国家规划框架与地区和全球计划（全球空中航行计划（GANP）和全球航空安全计划（GASP））保持一致。该文件描述了全球空中航行系统复杂，要求通过动态和多学科的项目管理过程来应对国际民航组织规定的制定和及时实施问题。委员会支持该文件并承认关于国家和地区实施总体目标、具体目标和绩效目标的全球和地区实施战略的价值。委员会还同意联系不应仅限于 GANP 和 GASP，还应包括全球航空安保计划（GASeP）。委员会进一步同意地区安全监督组织（RSOOs）应该参与规定制定过程，前提是对 RSOOs 进行进一步改进。

7.19 委员会审议了由澳大利亚提交和由库克群岛、斐济、基里巴斯、老挝人民民主共和国、马绍尔群岛、尼泊尔、新西兰、巴基斯坦、巴布亚新几内亚、大韩民国、萨摩亚、新加坡和东帝汶联署的 AN-Conf/13-WP/76 号文件（第 1 号修改稿仅有英文版），并讨论了国际民航组织亚太地区办事处

(APAC) 在履行其向 39 个经认可成员国⁴提供援助这一任务时面临的挑战。委员会注意到, 考虑到由于地理分布这一主因, 各国的连通性和可达性有限, 以及包括小岛屿发展中国家 (SIDS) 在内的发展中国家众多, 所面临的挑战尤为突出。这种分布状况使得亚太地区国家在从地区办事处获得及时援助方面处于不利地位。委员会强调有必要加强该地区内持续开展的活动, 并强调应在资源分配方面给予适当考虑。

7.20 委员会审议了联合王国代表加拿大、中国、法国、日本、马来西亚、大韩民国、俄罗斯联邦、新加坡、多哥、非洲民航委员会 (AFCAC)、欧盟 (EU)⁵、国际机场理事会 (ACI)、民用空中航行服务组织 (CANSO)、国际航空运输协会 (IATA) 和世界银行提交的 AN-Conf/13-WP/213 号文件 (第 1 号修改稿仅有英文版), 其中强调了航空安全实施援助伙伴计划 (ASIAP) 所开展的工作, 即促进技术援助活动的协调与合作, 以进一步提高航空界的航空安全实施援助能力。委员会普遍支持该文件, 特别是支持各国更加深入地参与 ASIAP 的工作。委员会注意到 ASIAP 合作伙伴在促进援助活动的协调与合作, 提高透明度及减少工作和资源的重复方面所开展的广泛工作。委员会承认就技术援助活动进行协调和合作非常重要, 并鼓励各国、各国际组织、行业、金融机构和国际民航组织继续积极进行信息和资源共享, 以提高技术援助的实施效率。委员会敦促合作伙伴努力做出更大承诺并更加深入地参与 ASIAP 方案, 并敦促其邀请能对各国提供技术援助的国家和国际组织参与该伙伴计划。

7.21 委员会审议了由身为非洲民航委员会成员的 54 个缔约国⁶提交的 AN-Conf/13-WP/221 号文件, 该文件支持继续实施非洲 — 印度洋 (AFI) 计划。鉴于该计划的成功实施及该计划实施以来本地区在安全方面实现了大幅改进, 委员会原则上同意未来发展方向, 以期在今后的若干年内保持此种改进势头。

7.22 委员会审议了由身为非洲民航委员会成员的 54 个缔约国⁷提交的 AN-Conf/13-WP/225 号文件, 其中介绍了经过修订的对阿布贾安全目标 (ASTs) 和空中航行服务 (ANS) 绩效指标的实施情况进行监测和衡量的做法和战略。委员会注意到, 非洲民航委员会已为成员国实施阿布贾安全目标拟定了监测和衡量机制。该机制是一个信息收集、共享和反馈系统, 可鼓励成员国实施阿布贾安全目标, 并提供技术援助, 以确保在能力有限的国家落实该安全目标。委员会同意鼓励采取上述及其他举措, 并在利害攸关方之间共享其他的数据收集、整理、分析方法。

其他实施问题

⁴ 阿富汗、澳大利亚、孟加拉国、不丹、文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、中国、库克群岛、朝鲜民主主义人民共和国、斐济、印度、印度尼西亚、日本、基里巴斯、老挝人民共和国、马来西亚、马尔代夫、马绍尔群岛、密克罗尼西亚联邦、蒙古、缅甸、瑙鲁、尼泊尔、新西兰、巴基斯坦、帕劳、巴布亚新几内亚、菲律宾、大韩民国、萨摩亚、新加坡、所罗门群岛、斯里兰卡、泰国、东帝汶、汤加、图瓦卢、瓦努阿图、越南。

⁵ 参与 ASIAP 工作的欧盟机构是欧洲航空安全局 (EASA)。

⁶ 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、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、伊斯瓦蒂尼、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、利比亚共和国、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。

⁷ 同脚注 6。

7.23 委员会审议了奥地利代表欧盟及其成员国⁸、欧洲民用航空会议其他成员国⁹和欧洲空中航行安全组织提交并得到澳大利亚和马来西亚支持的AN-Conf/13-WP/45号文件（第1号修改稿仅有英文版），其中承认并支持国际民航组织关于冲突区的工作方案。该工作文件得到委员会的广泛支持。该文件强调有必要加大力度，进一步开发成员国、运营人、空中航行服务提供者（ANSPs）和业内各相关方的风险管理能力，以及拟定风险信息共享多边安排及制定与冲突区上方或附近民用航空器运营相关的（地区）应急计划。委员会同意，为了共享冲突区信息，应充分借助于全系统信息管理（SWIM）、协作环境下的飞行和流量信息（FF-ICE）、空中交通流量管理（ATFM）和军民合作等规定的拟定。委员会注意到《冲突区上空或附近民用航空器运行风险评估手册》（Doc 10084号文件）中关于冲突区的定义只涵盖了武装冲突区域。委员会还同意将影响多个领域的冲突区相关工作和项目纳入全球航空安全计划、全球空中航行计划和全球航空安保计划（GASeP）。

7.24 委员会审议了朝鲜民主主义人民共和国（DPRK）提交的 AN-Conf/13-WP/72 号文件，其中描述了暂停商业航空服务（基于互联网的加密航空数据情报服务、国际航空电信协会、杰普逊和柯林斯）所造成的运营和安全影响。委员会获悉，国际民航组织、朝鲜民主主义人民共和国和其他各方为支持国际民用航空的安全运营开展了持续对话，并已向国际民航组织理事会报告了在该事宜方面取得的任何重大进展。委员会还获悉，国际民航组织与联合国（UN）保持协作，以确保国际民航组织向朝鲜提供的任何援助都不会违反联合国安理会的有关决议。

7.25 委员会审议了阿拉伯联合酋长国提交的 AN-Conf/13-WP/94 号文件，其中概述了空中交通管制员的预期短缺问题以及有必要制定相关战略以促进更富成效的招聘、培训和留用方案。委员会获悉，已于 2018 年 8 月 29 日向各缔约国和国际组织分发了一份国家级信件（AN 12/59.1-18/77）以征求意见，其中载有关于《空中航行服务 — 培训》（PANS-TRG, Doc 9868 号文件）的修订提案。该提案纳入了关于加强空中航行服务人员培训的新规定。预计《空中航行服务 — 培训》的拟议修订将于 2020 年 11 月 5 日适用。鼓励与会者审查修订提案，并于 2018 年 11 月 29 日之前提出意见。委员会还注意到国家级信件（SL 2018/95）已于今年 9 月发出，该信件告知扩大国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案的范围，并鼓励各国和所有合作伙伴参与该方案。

7.26 委员会审议了澳大利亚和加拿大提交的 AN-Conf/13-WP/120 号文件，其中描述了全球民用航空界在实施标准和建议措施（SARPs）方面取得的重要进展，并重申有必要继续改进标准和建议措施过程。委员会注意到各国在实施标准和建议措施时所面临的挑战，包括标准和建议措施的通过速度日益加快；各成员国实施标准和建议措施的时间紧迫；成员国、业界成员和其他各方在寻求获取标准和建议措施以及国际民用航空组织其他指导材料时面临阻碍。委员会同意该工作文件中提议的行动，并支持有必要进一步改进标准和建议措施的制定和实施过程。委员会重申及时获得所有工作语言版本指导材料的重要性。关于依据 3.2 d) 行动中的规定在公共网络上免费提供国际民航组织文件的提案，委员会获悉该提案正由理事会根据国际民航组织大会决定（见 A39-WP/501 号文件第 28.14 段）审议。会议同意，理事会的决定结果将向大会第 40 届会议进行报告。

⁸ 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、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。

⁹ 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、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫的马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

7.27 委员会审议了巴西提交的 AN-Conf/13-WP/133 号文件，其中提议了一个针对《国际民用航空公约》（Doc 7300 号文件）第八十三条分条的替代模式，以允许不同国家的航空公司进行航空器交换运行，一级和二级运营人所在国的民用航空当局在此过程中都负有相同的责任。会议注意到，根据附件 8 —《航空器适航性》，除非根据第八十三条分条另行转让，否则登记国有责任确保该航空器及其任何改型均与经批准的设计相符。此外，附件 6 —《航空器的运行》规定，运营人所在国应确保其行动与登记国的批准和接受保持一致。因此，委员会建议国际民航组织将本工作文件中概述的提案提交给相关的专家小组，以供进一步仔细审查和审议。

7.28 会议注意到秘书处提供的信息文件（AN-Conf/13-WP/33 号文件）和阿拉伯联合酋长国提供的信息文件（AN-Conf/13-WP/264 号文件）。

7.29 根据讨论，委员会同意了以下建议：

建议 7.3/1 — 国际民航组织的实施战略

国际民航组织：

- a) 加强全球空中航行计划（GANP）、全球航空安全计划（GASP）和全球航空安保计划（GASeP）之间的联系，以实现综合的实施做法；
- b) 在制定各项规定时虑及实施支助需求；
- c) 进一步完善地区规划和实施小组（PIRG）和地区航空安全小组（RASG）机制，以加强各地区间实施工作的协调和一致性；
- d) 考虑建立一个全球协作机制，以促进地区间的统一、协调，以及最佳做法和经验教训的共享；
- e) 支持制定一个灵活、渐进式且基于风险的策略，改进标准和建议措施（SARPs）在全球的实施；
- f) 要求相关专家小组进一步审查和探索方便短期（逐步的）航空器交换运行的程序；和
- g) 进一步开发风险管理能力，推动实施风险信息共享多边安排及制定与冲突区上方或附近民用航空器运行相关的（地区）应急计划。

建议 7.3/2 — 航空安全实施援助伙伴计划（ASIAP）

国际民航组织：

- a) 继续确定各国的优先事项并开发技术援助标准的领域，以便实现适当的和透明的优先事项的确定；

ASIAP 合作伙伴：

- b) 努力对航空安全实施援助伙伴（ASIAP）计划做出更大承诺并更加深入参与其中，并邀请可对各国提供技术援助的国家和国际组织参与 ASIAP；
- c) 提供技术援助的利害攸关方（包括各国、地区安全监督组织（RSOOs）、国际组织、业界和金融机构）协调他们的技术援助活动，使用在线项目数据库（<https://www.icao.int/safety/ASIAP/Pages/Tools.aspx>），以便减少重复活动和重复劳动；
- d) 相互协调，在他们的项目中采用项目产出指标（POIs）并审查可衡量的结果；和
- e) 包括国际民航组织、各国、国际组织、业界和金融机构提供资金，支持技术援助活动。

建议 7.3/3 — 各国的国家规划框架

各国：

- a) 重申支持《国际民用航空公约》（Doc 7300 号文件）中规定的各缔约国、理事会、空中航行委员会在及时制定高质量标准和建议措施（SARPs）方面的基本作用和责任；
- b) 以更大力度参与规定拟定过程的所有各阶段，并鼓励地区安全监督组织和其他航空利害攸关方也这样做；
- c) 鉴于国际上有必要应对当前缺乏航空人员的问题，并确保将来有能胜任的工作力量来满足需求且应对全球航空界所面临的挑战，支持国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案；和
- d) 分享关于应用战略的最佳做法，以促进更富成效的征聘、培训和教育、发展和留用计划。

建议 7.3/4 — 地区办事处针对实施活动的资源

国际民航组织：

- a) 在为地区办事处分配资源方面给予应有的考虑，以支持实施活动；和
- b) 支持亚太地区（APAC）实施《北京宣言》并朝着达成国际民航组织全球目标迈进。

建议 7.3/5 — 为继续实施非洲航空安全全面的地区实施计划（AFI 计划）提供支持

各国：

- a) 支持 AFI 计划活动的继续实施和基于项目的做法；

- b) 请国际民航组织、国际组织和行业合作伙伴支持 AFI 计划及其相关项目；
- c) 考虑采用类似于 AFI 计划的做法来解决其所在地区的安全缺陷和挑战；和
国际民航组织；
- d) 延长 AFI 计划的期限，以使其能够实现其目标。
