



A39-WP/478
TE/208
3/10/16

大会 — 第 39 届会议

技术委员会

关于议程项目 37 的报告草案文本

现提交关于议程项目 37 的所附材料，供技术委员会审议。

议程项目 37：需要技术委员会审议的其他问题**严重事故征候压力管理、附件 1 —《人员执照的颁发》、基于能力的培训和飞行跟踪**

37.1 委员会审议了阿根廷提交的 A39-WP/253 号文件。该文件讨论了空中交通服务提供者向空中交通服务专业人员提供严重事故征候压力管理方案的益处。委员会同意，预期这类方案可能是有益处的，并同意在今后更新国际民航组织的规定时，应由适当的专家组酌情考虑这一主题。

37.2 由斯洛伐克代表欧洲联盟及其成员国¹和欧洲民用航空会议的其他成员国²提交的、并由欧洲空中航行安全组织提交的A39-WP/106号文件呼吁分析和审查当前的国际民航组织有关评估飞行机组人员心理健康状况的框架是否足够。该提案是针对已查明飞行机组的心理健康状况是造成若干事故的原因这一情况而提出的。在认同国际民航组织需要分析和审查当前国际民航组织框架以及需要就此与适当的国际组织开展协调的前提下，委员会同意建议向理事会转交该提案，以做进一步审议，同时虑及通过 2017—2019 年预算供资的优先事项和预算外资源的可用情况。

37.3 委员会审议了印度提交的 A39-WP/129 号文件和国际空中交通安全电子协会联合会（IFATSEA）提交的 A39-WP/298 号文件，其中建议就附件 1 —《人员执照的颁发》制定有关空中交通安全电子人员的执照颁发要求。委员会还审议了加纳提交的 A39-WP/368 号文件第 1 号修改稿和第 1 号更正（仅有法文），其中建议在附件 1 中纳入有关成长中的航空专业人员的执照颁发要求，包括已被纳入《空中航行服务程序 — 培训》（Doc 9868 号文件）的有关胜任能力证书的颁发要求。委员会忆及，在大会第 36、37 和 38 届会议期间，也曾就关于空中交通安全电子人员的类似提案进行了讨论。委员会在这些讨论中曾强调，培训提供了胜任能力，而颁发执照只是证明此种胜任能力的一种方式。委员会还忆及，国际民航组织已经在《空中航行服务程序 — 培训》中制定了关于空中交通安全电子人员的基于胜任能力的程序，这些程序旨在提高和统一胜任能力水平，同时使各国可以采用一种基于胜任能力的灵活的培训方法。引进有关空中交通安全电子人员的执照颁发要求，将消除这种灵活性，并给各国增加管理负担。此外，委员会还认识到，在《空中航行服务程序 — 培训》基于胜任能力的培训所带来的安全效益和有关空中交通安全电子人员的评估尚不明朗之际，采取这一举措可能会给空中航行服务提供者（ANSPs）的工作带来负面影响。委员会指出，尚没有证据表明，缺少空中交通安全电子人员执照会影响到安全。因此，委员会不支持在附件 1 中纳入关于空中交通安全电子人员或任何与飞行机组人员、维护人员、空中交通管制员和飞行签派员无关的标准的提案。然而，鉴于实施基于胜任能力的培训做法和航空职能评估获得了广泛的支持，委员会同意，应按预定计划继续开展关于《空中航行服务程序 — 培训》的工作。

¹ 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。

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、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

37.4 委员会审议了由国际航空调度员协会联合会 (IFALDA) 提交的 A39-WP/393 号文件。该文件呼吁国际民航组织采取基于胜任能力的方法, 修订国际民航组织有关飞行签派员的文件。委员会认识到飞行签派员在飞行跟踪程序方面发挥的重要作用, 并注意到 IFALDA 对当前关于《空中航行服务程序 — 培训》工作的支持。委员会还支持酌情在《空中航行服务程序 — 培训》中制定针对飞行签派员的基于胜任能力的程序和指导材料, 并建议转交理事会做进一步审议, 同时虑及通过 2017-2019 年预算供资的优先事项和预算外资源的可用情况。

37.5 斯洛伐克代表欧盟、欧洲民航会议和欧洲空中航行安全组织提交了信息文件 (A39-WP/196 号文件), 国家间航空委员会 (IAC) 提交了信息文件 (A39-WP/366 号文件)。

儿童约束系统、动态式可变滑行时间 (VTT)、风切变和机场许可证颁发情况数据库

37.6 委员会审议了加拿大提交的 A39-WP/214 号文件, 其中建议推动国际上就儿童约束系统 (CRS) 的使用形成一致的做法, 作为出版国际民航组织《儿童约束系统审批和使用手册》(Doc 10049 号文件) 的跟进措施。文件还呼吁统一儿童约束系统的使用, 并确保为航空旅行的婴儿和儿童提供可接受的安全水平。由国际工人运输联盟 (ITF) 提交的 A39-WP/300 号文件亦述及儿童约束系统, 该文件建议制定指导材料, 促进国家间对儿童约束系统的相互认可, 并敦促国际民航组织鼓励实施《儿童约束系统的审批和使用手册》(Doc 10049 号文件) 中的指导方针。该文件还呼吁就国家和业界使用儿童约束系统开展推广活动, 以帮助提高在航空器上使用儿童约束系统的意识。基于这一讨论, 委员会支持制定关于儿童约束系统的规定的必要性, 包括国家间相互认可对儿童约束系统审批的规定, 并同意建议将这一问题转交理事会做进一步审议, 同时虑及通过 2017-2019 年预算供资的优先事项和预算外资源的可用情况。

37.7 印度提交的 A39-WP/286 号文件提供了一种计算可变滑行时间 (VTT) 的新方法 (被称为动态式 VTT), 以改进采用机场协作决策 (A-CDM) 的机场常用的固定式可变滑行时间的计算方法。该文件还提议要求实施基于当地因素的动态可变滑行时间, 以减少机场目标起飞时间误差。委员会注意到根据特定机场的具体条件制定滑行时间的重要性, 并且, 鉴于机场协作决策早已列入了本组织的工作方案, 委员会同意应促使适当的专家组注意本文件的内容。

37.8 委员会审议了俄罗斯联邦提交的 A39-WP/287 号文件, 其中介绍了全球在制定和使用地基低空风切变探测系统方面的状况, 并建议开展进一步工作, 以便将这些系统标准化。委员会指出, 《低空风切变手册》(9817 号文件) 载有大量旨在协助理解这一气象现象和实施附件 3 — 《国际空中航行气象服务》相关规定的指导材料。委员会同意, 这一提案值得深入研究, 重点是扩展现有指导材料而不是要求, 并建议将其转交理事会, 根据资源的可用情况做进一步审议。

37.9 委员会审议了美国提交的 A39-WP/241 号文件。该文件请大会支持国际民航组织收集和维护一个关于各个机场许可证颁发情况的集中式数据库。委员会认识到, 根据所使用的平台, 所述的数据库可能会耗费相当多的资源, 而这一提案超出了国际民航组织当前工作方案的范围。尽管如此, 委员会同意, 这一提案值得深入研究 (包括地区空中航行计划可在多大程度上广泛提供此类信息), 并同意将该提案转交理事会做进一步审议, 同时虑及通过 2017-2019 年预算供资的优先事项和预算外资源的可用情况。

附件 13 — 《航空器事故和事故征候调查》和关于“危险物品”的阿语翻译

37.10 委员会审议了由斯洛伐克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和欧洲空中航行安全组织提交的 A39-WP/94 号文件,内容涉及就安全建议所采取的行动进行更为有效的处理和监测。该文件呼吁国际民航组织查明这类可能性,并在相关时提出对附件 13 — 《航空器事故和事故征候调查》的修订。委员会对该文件表示支持,并忆及在议程项目 35 下就 A39-WP/272 号文件采取的行动,同意建议将有关国际民航组织通过一项旨在查明引起全球关切的安全建议的进程的该提案转交理事会,以便进一步审议。

37.11 会议注意到国家间航空委员会 (IAC) 提交的信息文件 (A39-WP/365 号文件)。

37.12 委员会审议了阿拉伯联合酋长国提交的 A39-WP/157 号文件,其中建议修改国际民航组织文件中提及的对“危险物品”一词的阿文翻译。委员会同意可能需要进行这一修改,但在考虑对国际民航组织的任何文件做出修改之前,应首先由国际民航组织向联合国危险货物运输专家委员会和全球化学品统一分类和标签制度专家委员会提出这一问题。这样便可以与联合国《关于危险货物运输的建议书:规章范本》保持一致,而后者是附件 18 — 《危险物品的安全航空运输》和《危险物品安全航空运输技术细则》(Doc 9284 号文件)所依据的文件。

37.13 阿根廷 (A39-WP/176 和 A39-WP/178 号文件)、印度 (A39-WP/128 号文件)、印度尼西亚 (A39-WP/221 号文件)、基里巴斯(A39-WP/217 号文件)、阿拉伯联合酋长国(A39-WP/318 和 A39-WP/319 号文件)、美国 (A39-WP/434 和 A39-WP/435 号文件) 和国际航空货运协会 (TIACA) (A39-WP/388 号文件) 分别提交了信息文件。