



关于 2016 年上半年本组织活动的补充报告和 对就大会第 38 届会议的决议采取的行动的审查

安全

《全球航空安全计划》(GASP)

《全球航空安全计划》(GASP) 第四版, 经与各国和国际组织磋商后, 已经理事会批准并将提交大会第 39 届会议核可。《全球航空安全计划》是一个供全球、地区和国家各个层级使用的旨在提高国际民用航空安全、能力和效率的高级别政策文件。《全球航空安全计划》的结构业经调整和修改, 并得到全球航空安全路线图的支持, 全球航空安全路线图被作为一个行动计划来使用, 以通过为所有有关利害攸关方提供系统的共同参照标准, 帮助航空界实现《全球航空安全计划》提出的各项目标。

冲突区

民用航空的风险工作队曾建议国际民航组织开发一个共享冲突区对民用航空的风险信息的中央系统。2015 年 3 月, 国际民航组织理事会一致认为, 迫切需要创建和有一个简单的基于网络的中央冲突区信息库, 以便为各国、业界和公众提供信息。该冲突区信息库自 2015 年 4 月 2 日启用, 首期运作一年, 但在这期间要不断进行审查和评价。在这方面, 理事会同意建立一个附属信息库审查小组 (RRG) 以负责这一经常性的监测工作。

2016 年 2 月 17 日, 信息库审查小组向国际民航组织理事会报告了信息库的评价阶段工作, 其中包括根据国际民航组织各成员国的经验和意见改进信息库的建议。根据信息库审查小组的报告, 理事会 6 月 17 日一致认为, 在下列条件基础上, 国际民航组织应继续运作冲突区信息库:

- 保留对与国际民航组织理事会界定的“冲突区”意图相符合的信息发布;
- 只有当信息是由受到影响的国家提供的, 或信息是由另一国家提供的, 但两国间无异议时, 才可提供在国际民航组织网站上发布的信息; 和
- 信息库现在还可包括与冲突区对民用航空造成的风险有关的国家自己的信息源的链接。

下一代航空专业人员

在下一代航空专业人员（NGAP）方案项下，国际民航组织一直在与其伙伴和关键利害关系方密切合作，通过参与各种航空论坛，开发交流和宣传工具以及直接与学生和教育工作者接触，促进在全世界开展活动。

2016年6月，国际民航组织主办了一个空中交通管制员和空中交通安全电子人员讲习班。该讲习班旨在提供关于实施这两个学科方面的基于胜任能力的培训的更多指导。

航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）

2015年11月25日，作为国际民航组织世界航空论坛（IWAF）的附加会议召开了国际民航组织航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）首次面对面会议。此次会议为合作伙伴提供了探讨如何协调与合作开展技术援助工作的问题。2016年3月和5月召开了最近两次季度电信会议，以讨论在所确定的优先国家中开展伙伴技术援助活动的问题。

作为国际民航组织与其安全伙伴协调向各国提供援助工作的平台，航空安全实施援助伙伴关系具有下列目标：信息共享；国家与援助需求轻重缓急排序；伙伴间援助活动协调、合作与配合。成员国包括加拿大、中国、法国、日本、马来西亚、大韩民国、新加坡、联合王国、美国、国际机场理事会（ACI）、空中客车公司、波音公司、民用空中航行服务组织（CANSO）、欧洲航空安全机构（EASA）、国际航空运输协会（IATA）和世界银行。航空安全实施援助伙伴关系选定的优先援助国家是：巴哈马、白俄罗斯、柬埔寨、埃及、加蓬、圭亚那、印度尼西亚、坦桑尼亚联合共和国、越南和下列具有重大安全关切的国家（SSCs）：安哥拉、吉布提、厄立特里亚、海地、吉尔吉斯斯坦、马拉维、尼泊尔、泰国、坦桑尼亚联合共和国和越南。由于航空安全实施援助伙伴关系，欧洲航空安全机构正在支持国际民航组织在尼泊尔的项目，波音公司支持国际民航组织在柬埔寨的项目，日本支持国际民航组织在亚洲和太平洋地区国家的项目。

禁止在客机上作为货物运输锂电池

理事会批准了对2015-2016年版《危险物品安全航空运输技术细则》（《技术细则》Doc 9284号文件），该技术细则禁止在客机上作为货物运输锂离子电池。2015年理事会批准的减少锂电池造成的风险的更多要求对在货机上运输锂电池将仍然有效。

采取禁运锂电池的决定基于危险物品专家组、航班运行专家组和适航性专家组提供的信息和测试结果，测试结果显示，涉及高密度锂电池包装件的火灾可能破坏航空器货舱防火系统。禁运锂电池旨在作为一种在制定出确立可接受的安全水平的控制措施之前实施的临时性措施。一种必要的控制措施是运输锂电池的基于性能包装标准。在国际民航组织要求下建立的一个汽车工程师学会委员会自2月开始制定这一标准。

理事会还通过了对为各国提供运输锂电池指导的 2015-2016 年版《技术细则补编》(Doc 9284 号文件补编) 的修订。

遥控驾驶航空器系统 (RPAS)

对遥控驾驶航空器系统的使用需求在全球继续迅猛增长。监管部门和空中航行服务提供者正面临越来越大的来自遥控驾驶航空器系统运营人使用空域的压力, 而制造商和相关行业也在要求制定关于审定和运行的明确规章。在维持有人驾驶航空现有安全水平的同时制定促进遥控驾驶航空器进入非隔离空域的监管框架的工作以及有关遥控驾驶员执照的工作在继续进行。

在瑞典斯德哥尔摩举办了一个遥控驾驶航空器系统与远程空中交通服务 (ATS) 专题讨论会, 225 人参加了该专题讨论会。专题讨论会提高了人们对遥控技术正如何迅速改变着航空术的认识。

在斯德哥尔摩还举办了针对监管人员、空中航行服务提供者、运营人和制造商的首次地区遥控驾驶航空器系统讲习班; 计划 2016 年会举办更多讲习班。

为辅助遥控驾驶航空器系统专家组 (RPASP) 的工作, 建立了小型无人驾驶航空器系统咨询小组 (SUAS-AG), 以为各国编制指导材料, 包括国家管理最佳做法, 指导材料特别侧重小型无人驾驶航空器系统, 如重量不足 25 公斤的无人驾驶航空器。在线工具箱见:

<http://www.icao.int/safety/RPAS/Pages/UAS-Regulation-Portal.aspx>

加强对事故和事故征候调查记录的保护

考虑到安全信息保护工作队 (SIP TF) 的结论和建议以及该工作队建议的进一步工作, 大会第 38 届会议曾指示理事会采取必要的措施, 以确保在大会下一届常会之前, 制定附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》以及相关的指导材料中有关保护事故和事故征候记录的新的和/或经修订的规定方面取得有意义的进展。因此, 秘书处于 2014 年 4 月成立了事故和事故征候记录保护专家组 (GPAIR), 以便最后敲定安全信息保护工作队的建议。

2016 年 3 月理事会通过了事故和事故征候记录保护专家组建议的对附件 13 的修订。对附件 13 的第 15 次修订和最近编制的《保护安全信息指导材料手册》第 1 部分—《对事故和事故征候调查记录的保护》(Doc 10053 号文件) 旨在: 加强对事故和事故征候调查记录的保护; 提供保护事故调查机构保管或控制的调查记录的方法; 优先保护更具敏感性的记录, 即驾驶舱话音记录仪 (CVRs) 和机载图像记录仪 (AIRs); 帮助各国指定“主管当局”和进行“平衡测试”; 帮助各国将附件 13 5.12 段中提供的保护纳入国家法律和规章。

空中航行

《全球空中航行计划》（GANP）

经与各国和国际组织磋商后，第五版《全球空中航行计划》已得到理事会批准，并将作为国际民航组织空中航行技术工作方案的战略指导方针提交大会第 39 次会议核可。《全球空中航行计划》既是一个供在全球、地区和国家层面使用的规划和实施文件，也是一个关于空中航行能力和效率问题的高级别政策文件。

第五版《全球空中航行计划》更新了航空系统组块升级（ASBUs）的内容，并提供了关于采用旨在保证实施投资具有成本效益的基于性能的做法来实施航空系统组块升级要素的更多信息。

电子版地区空中航行计划（eANP）

2015 年和 2016 年第一季度期间，国际民航组织各地区办事处在与各自地区的地区规划和实施小组（PIRG）以及总部协调的情况下，对新的地区空中航行计划的基于网络的平台进行了内容补充，该平台包括三卷：

- 包含稳定的空中航行计划要素的第 I 卷；
- 包含动态的空中航行计划要素的第 II 卷；和
- 考虑到航空系统组块升级的包含为空中航行系统及其现代化提供实施规划的动态/灵活的计划要素的第 III 卷。

除一个地区外的其余所有地区的空中航行计划第 I 卷业经理事会主席代表理事会批准。一些地区的空中航行计划第 II 卷业已获得批准；在所有地区，7 月前各国将批准第 II 卷。中东地区的第 III 卷已获得批准，所有其他地区的空中航行计划将在 2016 年 12 月前经相应的地区规划和实施小组核可后备妥。

国际代码和航路编码数据库（ICARD）

为解决目前在用的国际代码和航路编码数据库已经过时的架构和一些技术问题，国际民航组织正在开发一个新的国际代码和航路编码数据库平台，以支持在空域再设计中对五字名称代码（5LNCs）的不断增长的需要，并满足运行新的导航能力和概念的需要。

选定了中国民航飞行大学（CAFUC）来更新国际代码和航路编码数据库系统，该项工作预计将于 2016 年底完成。新系统正接受初步验收测试，初步验收测试已反映出开发新平台不断取得进展。

新的国际代码和航路编码数据库平台可提供系统稳定性，提高处理速度，些微的增强和便于用户的设计，从而可大大提高国际民航组织和国家用户的效率。

应急响应

全球航空器追踪

2016 年 3 月 2 日，国际民航组织理事会通过了附件 6 第 I 部分的第 40 次修订，除其他外，其中包括与定位遇险飞机有关的标准和建议措施。

标准和建议措施规定了对遇险情况下的飞机的要求：遇险飞机至少每分钟一次自主传输可确定其位置的信息。当一架航空器的运转情况出现如不加以修正便可导致事故的事件时，该航空器便处于遇险状态。该标准和建议措施自 2021 年 1 月 1 日起适用于起飞重量大于 27 000 公斤的新飞机。该要求还建议，从该日起，要求适用于起飞重量大于 5 700 公斤的新飞机。

该标准和建议措施规定，当一架航空器处于遇险状态时，自主传输位置信息需是主动有效的。这可提供精确度达到半径 6 海里范围的事地点定位高概率。标准和建议措施还规定，该信息传输可手工启动。该标准和建议措施不是特定技术性的，可用于各种不同解决办法，包括用于触发传输系统。该标准和建议措施规定了性能标准，如位置信息自主传输需能够在航空器电力损失的情况下传输信息，至少在预期的整个飞行期间如此。

一个全球航空器追踪举措公共网址 (<http://www.icao.int/safety/globaltracking>) 已经启动，并定期更新。

寨卡病毒

2016 年 2 月，世界卫生组织 (WHO) 宣布巴西爆发寨卡病毒疫情，这是一个国际关注的公共卫生突发事件 (PHEIC)。世界卫生组织呼吁开展机构间合作，进行协调和多部门应对。国际民航组织作为航空部门的协调中心负责促进与世界卫生组织和其他联合国机构联系。国际民航组织参加了联合国各部门负责人会议—世界卫生组织突发事件应急委员会会议，在与航空有关的事项方面对世界卫生组织起到了顾问的作用。

国际民航组织组建了一个包括国际民航组织、国际航协、国际机场理事会、航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA) 和国际运输工人联合会 (ITF) 的航空部门小组。国际民航组织通过该航空部门小组确保所有利害攸关方间信息共享和航空部门内的活动协调。国际民航组织与该小组协商开发实施了一个基于网路的机场传病媒介控制登记表，提供关于机场控制可能传播感染疾病的昆虫或动物使用的方法的信息。

各利害攸关方和公众在国际民航组织公共网站上查阅机场传病媒介控制登记表。该登记表旨在促进信息共享和传播，帮助各国基于风险评估制定杀虫政策。国际民航组织正在通过开发一个全面风险评估工具来丰富充实这一举措。

减少航空灾难风险和危机应对机制

理事会在第 208 届会议期间审议了建立减少航空灾难风险的战略的提案，其中含有联合国《2015-2030 年仙台减少灾害风险框架》的概念，以及建立危机应对机制的提案。理事会同意这个议题将由大会审议并将作为两个单独问题处理：建立航空减少灾难风险战略；国际民航组织紧急应对政策。

附件修订 — 2016 年 2 月至 3 月通过

通过对附件 1 — 《人员执照的颁发》的第 173 次修订

第 173 次修订涉及健康教育和将基本安全管理原则适用于体检鉴定过程。该次修订用一个涉及类似原则但更广泛适用的新标准取代了有关年龄低于 40 岁 1 级申请人疾病健康教育和预防的现行建议，并将一项关于将基本安全管理原则适用于体检鉴定过程的一项建议提升为标准。

通过对附件 2 — 《空中规则》的第 45 次修订

第 45 次修订涉及有关遵守飞行计划和减少可允许的指定或计划的真空速/马赫数变量的规定。空中交通服务提供者的经验显示，从今天缩小的最低纵向间隔标准来看，目前在报告前可允许的最高 5% 的速度变化容限可能证明是太大了。此次修订纠正了这一潜在风险，扩大了该标准对于用马赫数作为速度基准的航空器的适用范围。这一修订还可确保无意和有意的速度偏差都被包括在内，以便更准确地反映适用这一标准的意图和条件。第 45 次修订源于间隔和空域安全专家组（SASP）。

通过对附件 3 — 《国际航行气象服务》的第 77 次修订

第 77 次修订涉及航空气象信息的一些规定，也涉及评估和报告跑道道面情况的全球报告格式问题。

航空气象信息

涉及航空气象的修订增加了作为全系统信息管理（SWIM）环境的一个构成部分进一步逐渐增加气象信息的数字交换的内容，即纳入火山灰和热带气旋通告和低空气象情报。增加关于积雨云、结冰和紊流世界区域预报系统（WAFS）信息以及对基于因特网的服务的参照，代替对旧的卫星发送系统的参照。这些更新可促进提高效率和改进关于危险气象条件的信息。

全球报告格式 — 跑道道面情况

关于加强评估和报告跑道道面情况的全球报告格式的修订旨在以标准化方式报告跑道道面情况，使得飞行机组能够准确地确定飞机起飞和着陆的状况，从而减少冲出跑道的事故征候/事故。该修订较客观地对飞机性能与跑道状况信息有关的一个长期悬而未决的问题提供了一个解决办法，是对几个附件重大修改的一部分。

通过对附件 4 — 《航图》的第 59 次修订

第 59 次修订涉及卫星话音通信（SATVOICE）和目视航段面（VSS）。

卫星话音通信（SATVOICE）

卫星话音通信是对几个附件和航行服务程序的重大修改的一部分，修订对卫星话音通信编号航图作了规定。随时可得的卫星话音通信编号信息可帮助飞行机组更有效地与空中交通服务单位取得联系，这对运行安全，特别是对在紧急情况下的运行安全具有积极的影响。

目视航段面（VSS）

有关目视航段面的修订着眼于确定航图上目视航段面的穿透性，以便通过增强对潜在安全危险的情景意识促进提高安全性。与绕过和飞越重要航路点、区域最低高度（AMA）、H 类程序和途中航路定向使用限制的出版物描述与功能要求等有关的规定的更新旨在对现有附件 4 的要求提供清晰度和透明度，以避免用户误解并支持有效地实施标准，从而提高安全性。此次对附件 4 的修订补充对《空中航行服务程序 — 航空器运行》第 II 卷 — 《目视和仪表飞行程序设计》（Doc 8168 号文件，PANS-OPS）和指导材料的修改。

通过对附件 6 — 《航空器的运行》第 I、II 和 III 部分的第 40 次、34 次和 20 次修订

修订涉及：疲劳管理方法；飞行记录仪记录保护；术语与语言统一和校准、更新基于性能的导航（PBN）规定、增强型目视系统（EVS）和改航货舱灭火注意事项；评估和报告跑道道面情况改进；飞行记录仪携带要求；为调查工作及时恢复飞行数据记录；基于性能的通信和监视（PBCS）以及安全管理。

疲劳管理方法（附件 6 第 I 部分）

有关疲劳管理方法的重大的修订着眼于解决下列问题：需要有一个可在任何航空业部门适用的关于疲劳的定义；对与更新相关的标题的修改和对辅助指导材料作重大扩充。

飞行记录仪记录的保护（附件 6 第 I, II 和 III 部分）

关于在正常运行中对飞行记录仪记录保护的修订涉及除了附件 13 类型的调查外，将驾驶舱话音记录器和机载图像记录仪用于飞行记录仪系统检查，或为刑事诉讼寻求有关录音或文字整理记录的情况，其使用应仅限于安全有关目的并配有适当的保障措施。将此种做法作为例外被纳入对驾驶舱话音记录器和机载图像记录仪保护的修订，旨在使主管当局在发生刑事犯罪而涉事机组成员可能不同意此种使用时（如劫持案件），能够不受限制地使用此种录音或其文字整理记录。同样，飞行数据记录仪（FDRs）、航空器数据记录系统（ADRS）以及 B 级与 C 级机载图像记录器和机载图像记录系统（AIRS）的使用也应仅限于飞机的适航或维修目的，包括飞行数据分析方案，并得到附件 19 给予的保护。

术语与语言统一和校准、更新基于性能的导航（PBN）规定、增强型目视系统（EVS）和改航货舱灭火注意事项（附件 6 第 I, II 和 III 部分）

修订着眼于下列问题：在附件 6 所有部分，用词的前后一致性（如装备的和安装的）及术语和语言的一致性；经修订的基于性能的导航规定与当前的基于性能的导航框架保持一致，需要简化基于性能的导航批准过程；更新附篇中的指导材料和纠正关于增强型目视系统的不一致性；在附件 6 第 I 部分中纳入一项关于航空器货舱灭火的时间能力的建议，该建议既适用于延长改航时间运行（EDTO），也适用于非延长改航时间运行。

全球报告格式 — 跑道道面情况（附件 6 第 I, II 和 III 部分）

修订涉及使用增强版评估和报告跑道道面情况的全球报告格式并对几个附件进行少量重大修改，以便采用全球报告格式。

飞行记录仪携带要求（附件 6 第 I, II 和 III 部分）

理事会通过了附件 6 中关于追踪和定位遇险飞机的基于性能的规定，确保及时获得飞行记录仪数据以帮助进行事故调查。其中包括能够确定半径 6 海里范围内的事故地点的规定，以便可更有利于帮助搜寻和救援行动。

对附件 6 第 II 部分的修订是将驾驶舱话音记录器的记录延长至 25 小时，以便可扑捉甚至运程飞行的飞行前和飞行后的机组活动。此外，修订还便于与飞行数据记录仪的记录时长要求保持一致。对第 III 部分的修订是使文字与附件 6 第 I 和 II 部分保持一致。

基于性能的通信和监视（PBCS）（附件 6 第 I, II 和 III 部分）

修订明确关于所需通信性能（RCP）的现有规定，并增加关于监视设备与基于性能的监视（PBS）的一条规定。修订旨在确保航空器通信和监视系统达到所需通信性能的要求和所需监视性能（RSP）规格；确保根据附件 11 第 3 章 3.3.5.2，运营人参与空中航行服务提供者（ANSPs）制定的监测方案。

安全管理（附件 6 第 I 和 III 部分）

修订确保基准得到更新，以反映附件 19 附录 3 附篇 B 的高版本状态。

通过对附件 8 — 《航空器的适航性》的第 105 次修订

修订涉及安全管理评估和报告跑道道面情况的增强版全球报告格式。

安全管理

之所以进行修订，是因为将附件 19 中的安全管理体系（SMS）标准和建议措施（SARPs）扩充至适用于发动机或螺旋桨的设计和/或制造组织；需要对附件 8 进行修订，以确保与附件 19 一致。

全球报告格式 — 跑道道面情况

修订着眼于对几个附件进行少量重大修改，以便采用全球报告格式。全球报告格式旨在以标准化方式报告跑道道面情况，使得飞行机组能够准确地确定飞机起飞和着陆的状况，从而全球减少冲出跑道的事故征候/事故。

通过对附件 10 — 《航空电信》第 1 卷的第 90 次修订

修订着眼于解决与全球导航卫星系统（GNSS）、仪表着陆系统（ILS）和传统导航系统合理化有关的问题。

通过对附件 10 第 II 卷的第 90 次修订

修订着眼于解决航空固定电信网（AFTN）在电文行长、电文总长与字体限制方面的当前的限制。修订还更新了对国际民航组织手册的参照，删去了对特定地区实施的国际民航组织通用数据交换网（CIDIN）/航空信息处理系统（AMHS）网间连接器的参照。在数据链路和卫星话音通信方面，数据链路初始化能力（DLIC）已被包括在内。修订还根据运行机队的实际能力，采用新的措辞明确了关于控制员—驾驶员数据链路通信（CPDLC）与契约式自动相关监视（ADS-C）的现有规定。修订还引入了一个对《全球运行数据链路（GOLD）手册》（Doc 10037 号文件）的参照。

通过对附件 10 第 III 卷的第 90 次修订

修订着眼于若干与航空移动机场通信系统（AeroMACS）和卫星话音通信有关的问题。

航空移动机场通信系统

关于航空移动机场通信系统的修订可满足在机场场面上配备宽带通信系统的需要，以通过使用国际电联世界无线电通信大会（2007 年）分配的 5091-5150 兆赫来支持未来空中交通管理服务；并可满足航空移动（航路）服务的需要。

卫星话音通信

关于卫星话音通信的修订为利用不同卫星公司、网络服务提供者和航空器设备的通用基础设施所必需的系统特点制定标准。规定将防止将来实施中出现偏差，积极促进如《全球空中航行计划》(Doc 9750 号文件) 所设想的从高频 (HF) 话音向卫星话音通信过渡。

通过对附件 11 — 《空交通服务》的第 50 次修订

修订涉及基于性能的通信与监视 (PBCS)、程序设计和监督、由于对附件 3 的第 77 次修订而引起的相应修订和对空中交通管制员的疲劳管理。

基于性能的通信与监视 (PBCS)

修订根据基于性能的通信 (PBC) 修改之前关于所需通信性能 (RCP) 的现有规定，并增加关于监视设备与基于性能的监视 (PBS) 的新规定。修订还包括一项在对所需通信性能和基于性能的监视规范做出规定的情况下，制定一个基于性能的通信与监视监测方案的要求。

程序设计和监督标准和建议措施

修订着眼于关于仪表飞行程序设计服务监管框架的要求和缔约国关于提供安全飞行程序的责任的界定。修订将通过由各国始终如一地提供仪表飞行程序设计服务和对此种服务进行监督来提高飞行安全。

航空气象

关于航空气象的修订是由于对附件 3 的第 77 次修订引起的，涉及对附件 11 中关于重要气象情报的定义的更新。

对空中交通管制员的疲劳管理

修订规定了通过遵守规定性限制及实施一个疲劳风险管理系统 (FRMS) 来管理空中交通管制员疲劳风险时所参照的最低标准。

通过对附件 13 — 《航空器事故和事故征后调查》的第 15 次修订

第 15 次修订涉及建立一个独立的事故调查机构和对安全信息的保护。

建立一个独立的事故调查机构

一个独立的事故调查机构是指职能上与可能干预调查的开展或其客观性的国家航空当局和其他实体分离，以便正确和适当地找到有关原因和促成因素的一个机构。

对安全信息的保护

修订侧重于：保护附件 13 中的调查记录，同时在调查目标与其他公共利益之间取得平衡；事故调查机构保管或控制下的记录的有效保护方法；支持各国由指定的主管机构进行“全面测试”。修订承认，不同的情况需要不同的保护保障措施，全面的保护可能于事无补。修订还承认，在对调查记录实施有效的保护时，应包容吸纳不同的法律制度和国家的做法。

通过对附件 14 — 《机场》第 1 卷的第 13 次修订

修订涉及：跑道侵入自主警告系统（ARIWS）；目视助航设备；机场设计；增强版全球报告格式。

跑道侵入自主警告系统（ARIWS）

修订着眼于如果在所有机场和各种类型系统安装了跑道侵入自主警告系统，便需要统一有关跑道侵入自主警告系统的程序。跑道侵入自主警告系统是一个复杂的系统，它的实施需要与其他方法进行权衡，应适当考虑到缓解措施的效率、运行效率、成本和人的因素诸方面。规定中没有提到安装此种系统的义务或建议；在机场安装此种系统只有在对该机场的跑道侵入风险进行评估后才可得出结论。

目视助航设备

修订对各项规定和注，包括对涉及下列方面的规定和注进行了澄清或修改：跑道等待位置标志；中间等待位置标志；T 字形目视进近坡度指示系统和简式 T 字形目视进近坡度指示系统。

机场设计

修订对喷流防护垫制备区做了正式分类，并考虑到使用露天输水系统排除跑道上或靠近跑道的过多雨水。

全球报告格式 — 跑道道面情况

修订涉及到使用增强版全球报告格式来评估和报告跑道道面情况，以便以标准化方式报告跑道道面情况，使得飞行机组能够准确地确定飞机起飞和着陆的状况，从而减少全球的冲出跑道事故征候/事故。

通过对附件 14 — 《机场》第 II 卷的第 7 次修订

修订涉及直升机机场的标志、物体高度限制和应急响应规划。还涉及删除附件 14 第 II 卷中的一些多余的定义。

通过对附件 15 — 《航空情报服务》的第 39 次修订

修订涉及：在航空资料汇编（AIP）中公布关于跑道端安全区（RESA）和制动系统的资料；途中航路定向使用限制；评估和报告跑道道面情况的全球报告格式；基于性能的通信与监视和卫星话音通信。

跑道端安全区（RESA）和制动系统

修订除了需要有关跑道端安全区的信息以外，还需要应予量测、描述和公布的制动系统的数据。修订是由于对附件 14 第 1 卷的修订而引起的。

全球报告格式 — 跑道道面情况

修订涉及使用增强版全球报告格式来评估和报告跑道道面情况，以便以标准化方式报告跑道道面情况，使得飞行机组能够准确地确定飞机起飞和着陆的状况，从而减少全球的冲出跑道事故征候/事故。

途中航路定向使用限制

此次修订以及对附件 4 和《航空情报服务手册》(Doc 8126 号文件) 进行的相应修订明确关于途中航路定向使用限制的要求和解决了关于如何在国家的航空资料汇编中描述这些要求的混乱现象。

基于性能的通信与监视和卫星话音通信

修订支持附件 11 中关于所需通信性能/所需监视性能规范的基于性能的通信与监视规定，确保将所需通信性能和/或所需监视性能规格以标准化格式列于一个国家的航空资料汇编中。修订还包括航空资料汇编中一项关于卫星话音通信编号的规定，以便飞行运行人员可随时检索。

通过对附件 19 — 《安全管理》的第 1 次修订

修订基于附件 19 中的一些现有原则，做了一些结构调整，旨在促进有效实施。修订包括下列方面：更新与国家安全监督 (SSO) 体系各关键要素 (CEs) 进行了整合的国家安全方案 (SSP) 规定；增强安全管理体系 (SMS) 规定；将安全管理体系扩充至适用于负责发动机和螺旋桨型号设计和/或制造的组织；更新对安全数据、安全信息和有关来源加以保护的规定。

经过批准的对《空中航行服务程序》(PANS) 文件的修订

批准对《空中航行服务程序 — 缩写和代码》的第 32 次修订

修订增加了新的缩写和代码，删去了认为过时的一些缩写和代码。有关气象和基于性能的通信与监视和卫星话音通信实施的一些缩写和代码是由于对附件 3、6、11、15 和《空中航行服务程序 — 空中交通管理》(Doc 4444 号文件) 的修订而添加的。

批准对《空中航行服务程序 — 机场》的第 1 次修订

修订纳入了关于使用全球报告格式来评估和报告跑道道面情况的规定。为便于阅读，修订还对《空中航行服务程序 — 机场》的结构进行了调整，将文件分为两部分：第 I 部分包含一些高级别事项，包括机场合格审定；第 II 部分包含一些日常运行事项，如异物残骸 (FOD)、野生生物危害和飞机地面活动区检查等。

批准对《空中航行服务程序 — 空中交通管理》的第7次修订

修订涉及：基于性能的纵向和横向间隔最低标准与契约式自动相关监视（ADS-C）爬升和下降程序（CDP）；离港航空器与遵循区域导航（RNAV）或所需导航性能（RNP）航路的进港航空器的间隔；数据链路初始化能力（DLIC）、契约式自动相关监视、基于性能的通信与监视和卫星话音通信；最后进近雷达引导、通知可用起飞滑跑距离（TORA）和标准仪表离场图/标准仪表进场图的使用；地勤人员和飞行机组除冰/防冰标准用语；紧急下降程序；跑道侵入自主警告系统；提交发送特别空中报告和重要气象情报的定义；评估和报告跑道道面情况的增强版全球报告格式。

分别批准对《空中航行服务程序 — 航空器的运行》第1卷的第7次修订和第II卷的第7次修订

修订涉及：缩小转弯离场程序的最小超障余度（MOC）；在离场航段使用保持航向至定位点（CF）程序；气压升降导航（Baro-VNAV）补偿程序；结合仪表着陆系统/微波着陆系统/地面增强系统（GBAS）着陆系统（ILS/MLS/GLS）使用基于性能的导航；星载增强系统（SBAS）和地面增强系统程序设计要求；目视航段面的穿透性要求；区域最低高度确定要求；改进机载防撞系统（ACAS）规定。

编制的手册（2016年1月至6月）

DOC 9880 号文件，《使用 ISO/OSI 标准和协议的航空电信网（ATN）详细技术规范手册》

Doc 9966 号文件，《疲劳管理手段监督手册》（第2版）

Doc 10020 号文件，《电子飞行包（EFB）手册》

Doc 10053 号文件，《安全信息保护手册》，第1部分 — 《事故和事故征候调查记录保护手册》

Doc 10056 号文件，《空中交通管制员基于胜任能力的培训和评估手册》

Doc 10057 号文件，《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 10063 号文件，《监测基于性能的水平间隔最低标准手册》

《航空公司运营人疲劳管理指南》（第2版），国际民航组织/国际航协/航空公司驾驶员协会国际联合会

《空中交通服务提供者疲劳管理指南》，国际民航组织/民用空中航行服务组织/空中交通管制员协会国际联合会

《大型和涡轮喷气式飞机通用航空运营人疲劳管理指南》，国际民航组织/国际商业航空委员会/飞行服务机构

保安和简化手续

保安

对附件 17 和有关指导的第 15 次修订草案

理事会在其第 208 届会议第 3 次会议期间审议了对附件 17—《保安》的第 15 次修订提案。这些建议源自 2016 年 3 月 14 日至 18 日在蒙特利尔召开的航空保安专家组第 27 次会议 (AVSECP/27) 对附件 17 的审查。

2016 年 6 月 8 日将载有附件修订提案的 AS 8/2.1-16/58 号保密国家级信件发送至所有成员国供审查和征求意见, 预计修订提案将提交理事会供其在 2016 年 11 月第 209 届会议期间通过, 2017 年 7 月可付诸适用。

载有对附件 17 的第 15 次修订提案的新的和/或经修改的规定包括: 行为探测; 航空保安革新; 便携式防空系统 (MANPADS); 风险评估; 网络安全; 陆侧保安。考虑到恐怖分子对机场陆侧区域攻击日益升级的威胁, 以及最近在拥挤地方 — 无论是在机场还是在非航空地点 — 发生的恐怖事件, 第 15 次修订中建议将现有陆侧安保建议措施提升为标准。

考虑到潜在保安威胁和全球风险状况, 4 月发布了经更新的《国际民航组织全球风险背景综述》(第 5 版)。其他指导材料正在编写中, 其中包括国际民航组织的《民用航空器在冲突区上空的运行》文件, 该文件预计在 2016 年下半年面世。

普遍安保审计计划 (USAP)

2016 年上半年进行了 14 项国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法审计, 使进行的普遍安保审计计划持续监测做法审计总数达到基于文件的审计 10 项和现场审计 30 项。图 1 所示为截至 2016 年 6 月 30 日与实施航空安保监督系统关键要素有关的普遍安保审计计划第二轮和普遍安保审计计划持续监测做法的全球审计总成果。2016 年进行了一次国际民航组织验证活动, 验证一个国家为解决其重大安保关切 (SSeC) 而采取的行动。在 2016 年期间, 普遍安保审计计划安全网站上发布了涉及一个国家的三个重大安保关切, 删除了另一个国家的一项重大安保关切。截至 2016 年 6 月 30 日, 仍有 5 个国家的 12 项未解决的重大安保关切。

国际民航组织公钥簿 (PKD)

建立了国际民航组织公钥簿以支持成员国获取芯片中存储的用于电子护照验证和鉴定的公钥信息, 国际民航组织公钥簿是国际民航组织旅行者身份识别方案 (TRIP) 战略的一个基本要素。

自从 2016 年 1 月以来, 又有 6 个成员国加入了国际民航组织公钥簿, 使得公钥簿参加者的总数达到 52 个。

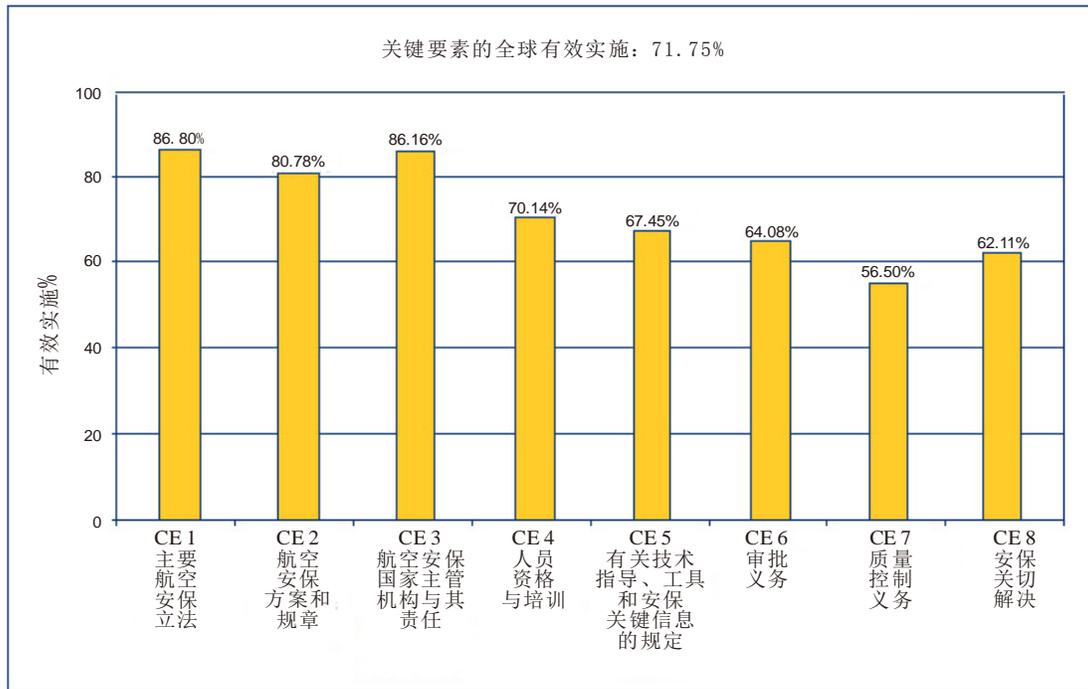


图 1

为了鼓励参加国际民航组织公钥簿，2016 年 2 月生效的对附件 9—《简化手续》的第 25 次修订提出了对公钥簿建议措施 3.9.1 的一项修订。该建议措施现在分为两项建议措施：一项建议措施是针对证件签发者的，一项建议措施是针对边境控制当局的。国际民航组织强烈建议参加公钥簿，对附件 9 的修改强化了这一立场。

根据国际民航组织公钥簿运营人运行合同的投标程序，同负责公钥簿全面设计、开发和运行的主承包商 Bundesdruckerei 公司签署了关于提供国际民航组织公钥簿的合同。根据 2016 年 4 月全面运行的这份新合同，自 2016 年 1 月起，公钥簿新参与者的注册费用将从 5.6 万美元降至 1.59 万美元，现有参与者的年费同样也将降低。值得注意的是，由于公钥簿新参与者的数目增加，所以每个参与者支付的年费减少。

实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC)

2016 年 4 月，国际民航组织参加了非洲民用航空委员会 (AFCAC) 在纳米比亚温得和克筹办的航空安保和简化手续的非洲部长级会议。在会议结束时，通过了《温得和克宣言》，宣言除提出加强非洲大陆航空安保规定的建议外，还赞扬了国际民航组织对非洲的持续技术援助，包括制定非洲航空安保和简化手续全面地区实施计划 (AFI SECFAL 计划) 和支持非洲民用航空委员会建立非洲地区航空安保和简化手续小组。

2016 年 6 月，国际民航组织筹办了在赤道几内亚马拉博举行的第一次非洲航空安保和简化手续全面地区实施计划的航空安保和简化手续专题讨论会。专题讨论会讨论了若干主题，提出了供考虑纳入非洲航空安保和简化手续全面地区实施计划工作方案的一些建议。专题讨论会还审议了关于非洲部长级会议的报告，并敦促各国加强对实施《温得和克宣言》的支持，敦促各利害攸关方提高对非洲航空安保和简化手续全面地区实施计划的目标、活动和支持的认识。

简化手续

制定和实施简化手续规定

2016 年 4 月召开了简化手续专家组第 9 次会议（FALP/9）。会议议程包括若干主题，如在国际民航组织、联合国和其它国际组织中简化手续工作的最近动态；对附件 9 进行修订的建议（包括关于无人陪伴的未成年人、预报旅客信息（API）、自动边境控制和电子旅行系统的新的/经修改的标准和建议措施）；有关附件 9 实施情况的事项。这些建议将提交供理事会在其 2017 年初第 210 届会议期间审议。

Doc 9636 号文件《对在机场航站和海运码头的人员提供指导的国际标志》正在修订过程中，预计 2017 年可出版发行。

确保旅行者身份识别和边境控制安保与可靠性的国家和国际行动

2016 年 3 月 30 日至 4 月 1 日在国际民航组织总部召开了旅行者身份识别方案技术咨询小组第 1 次会议（TAG/TRIP/1）。秘书处提出的供审议的项目是：拟议的全球航空手续简化计划（GAFP）；监测和报告旅行者身份识别方案实施进展情况的新的工作卡概念；推出一个共享信息的新的国际民航组织旅行者身份识别方案平台；一个国际民航组织旅行者身份识别方案战略宣传计划；开展成本效益分析支持实施自动化边境控制；通过实施附件 9 的电子护照标准的路线图；关于国际民航组织旅行者身份识别方案战略实施和援助的国际民航组织调查问卷的结果。会议还通过了秘书处制定的实施国际民航组织旅行者身份识别方案战略的运行计划草案。

旅行者身份识别方案技术咨询小组第 1 次会议审议了一系列的广泛技术问题，包括制定关于《机读旅行证件》（Doc 9303 号文件）的规范与指导、对成员国提供合规援助等。会议商定了一个旅行者身份识别方案技术咨询小组新的职权范围（ToR）草案，该草案后经秘书长批准并通过 2016 年 6 月 3 日的 EC 6/8-16/48 号国家级信件发送至各成员国。通过该国家级信件，请各成员国和一些国际组织提名专家未来到旅行者身份识别方案技术咨询小组工作。为推动旅行者身份识别方案技术咨询小组的工作，旅行者身份识别方案技术咨询小组第 1 次会议通过了技术咨询小组的两个分组（新技术工作组（NTWG）与实施和能力建设工作组（ICBWG））的未来工作方案。之后，实施和能力建设工作组（2016 年 5 月 3 至 4 日）在海牙，新技术工作组（2016 年 6 月 7 至 9 日）在西雅图召开了会议，以推进关于实施旅行者身份识别方案战略的工作。

2016年5月9日至11日，在伊朗（伊斯兰共和国）的基什岛举办了一个国际民航组织旅行者身份识别方案地区研讨会。研讨会由伊朗民用航空组织（CAO）主办，旨在强调国际民航组织旅行者身份识别方案战略通过防止恐怖分子的流动，实施有效的边境控制和对身份与旅行证件的签发进行控制来加强国家和国际安保及打击跨境犯罪与恐怖主义活动的重要性。

在2016年头6个月期间，在国际民航组织公共网站上与新的安全国际民航组织旅行者身份识别方案平台上公布了若干新的或更新的有关旅行者身份识别方案的指导材料。其中包括《购置机读旅行证件货品与服务的最佳做法集锦》（2016年3月）、《光学机器认证最佳做法指导原则》（2016年4月）、新的《评估旅行证件处理和签发安保专家指南》（2016年5月）和《紧急情况旅行证件》（2016年5月）。这些指南是由旅行者身份识别方案技术咨询小组工作组的技术专家们编制的。

在国际民航组织旅行者身份识别方案实施下，把各国的需要同国际民航组织的专门知识和捐助界联系起来的努力效果一直很好。2016年1月至6月间开展了许多能力建设活动，加拿大资助的“加强萨赫勒旅行证件安保与身份识别管理”的项目在继续实施。制定国际民航组织成套培训教材（ITP）的工作已经完成，继之，2016年3月在客麦隆的杜阿拉对培训包进行了验证。该培训对提高移民和边境控制当局的前线检查人员有效检查旅行证件的能力至关重要，可使他们在识别高风险人群的同时加速合法旅客的流动。有了这种培训，国际民航组织便可积极地应对成员国的援助要求。该培训包2016年5月以法语推出，也有英语成套培训教材，不久还会有阿拉伯语成套培训教材。2016年3月，在客麦隆雅温得进行了一次技术援助访问，这是在该项目下进行的4次访问的最后一次访问。同时，还保持了同捐助界的联系，以便获得资金继续援助各国实施国际民航组织旅行者身份识别方案战略。

手续简化事项国家和国际行动与合作

除其他事项外，在号召各成员国使用预报旅客信息（API）的旅客数据以防止外国恐怖主义战斗人员旅行的联合国安全理事会第2178（2014）号决议通过后，国际民航组织特别是通过支持联合国反恐中心（UNCCT）在曼谷（2016年3月）和阿曼（2016年5月）举办的与预报旅客信息有关的地区实施研讨会，在有关预报旅客信息和旅客姓名记录事务共同工作方面加强了与联合国反恐中心（UNCCT）的合作。还将在维也纳（2016年7月）、伊斯坦布尔（2016年10月）和非洲（2016年12月）举办更多研讨班。

航空运输的经济发展

经济政策和管理

2016年3月30日至31日举办了第三次国际民航组织航空运输专题讨论会（IATS），探讨了国际航空运输中的竞争问题。该专题讨论会为航空运输与竞争管理机构的官员与来自各国际组织、航空业及学术界的代表提供了一个交流看法和经验的场所，专题讨论会的成果为航空运输管理专家组（ATRP）拟定放宽市场准入限制、空运货物与航空承运人所有权和控制国际协定草案中正在进行的工作做出了有益的贡献。

航空运输管理专家组工作组 2016 年 4 月 1 日至 2 日召开了一次会议，会议聚焦解决有关草案协定的一些关键问题。会议在指导工作组的进一步工作方面是有帮助的。

秘书处继续开展其更新《关于国际航空运输经济规章的政策和指导材料》(Doc 9587 号文件)和《国际航空运输条例手册》(Doc 9626 号文件)的工作。将向大会第 39 届会议提供这些更新文件的暂时文本。

巴哈马联邦运输和民用航空部将主办 2016 年国际民航组织航空运输服务谈判会议 (ICAN2016)。该会议将于 2016 年 12 月 5 日至 9 日在拿骚举行。活动筹备工作正由秘书处在与主办国有关部门的密切协调下进行中。

机场和空中航行服务经济学

根据机场经济学专家组和空中航行服务经济学专家组的第 4 次联席会议 (AEP-ANSEP/4)，会议建立的工作组在分配的各自领域开展了工作，包括审查有关国际民航组织的现有政策和指导，拟定供两个专家组下次联席会议审议的建议。

航空数据和经济分析

国际民航组织签署谅解备忘录开启了与一些地区航空公司协会的合作。根据航空数据和分析专家组的建议，国际民航组织继续在与由 10 个国家和 4 个国际组织的专家组成的长期预测多学科小组开展合作。

国际民航组织继续为联合国提供航空运输数据和度量标准，以支持其可持续发展目标 (SDGs)。国际民航组织的航空运输指标已得到批准用以监测可持续发展目标 9，指标 9.1 (开发质优、可靠、可持续和有承受力的基础设施，包括地区和跨境基础设施，以支持经济发展与人的福祉，着眼于人人支付得起的和公平的获得和利用)。国际民航组织继续与国际组织 (万国邮政联盟、联合国贸易和发展会议、联合国、世界银行) 合作，以共享经济和贸易数据、电子商务更新和大数据分析。

最后，在 2015 年 11 月国际民航组织世界航空论坛 (IWAF) 第一届会议成功举行之后，并根据理事会在其 2016 年异地战略会议 (COSM2016) 提出的建议，秘书处将把世界航空论坛作为年度重要外联活动，推动获得资金和促进与利害攸关方的伙伴关系，其中包括但不限于各个国家、金融机构、捐助方、国际和区域组织以及航空界。

环境保护

航空环境保护委员会（CAEP）

2016年2月1日至12日召开了航空环境保护委员会第10次会议。会议就可帮助国际民航组织履行其航空环境保护授权任务的一整套17项建议达成了一致意见。这包括关于两个新的排放标准、新的出版物建议、环境趋势和设计规划环保委的未来工作的建议。

最新航空器噪声和排放预测已获得批准。这些预测将作为与环境有关的事项的决策依据在即将召开的国际民航组织大会第39届会议期间建议提出。趋势显示，航空器噪声、影响局地空气质量的航空器发动机排放和影响全球气候的航空器排放预计未来会继续增长，但增长速度会比交通的增长速度慢。

新飞机的二氧化碳排放标准，即针对任何部门的第一个全球二氧化碳排放标准，自2020年起，将适用于新的飞机型号设计和2023年已经在产的飞机型号设计。建议将新的二氧化碳排放标准纳入附件16新的一卷（附件16，第III卷 — 《飞机二氧化碳排放》）。

将适用于从2020年1月1日起制造的发动机的非挥发性颗粒物标准是针对额定推力大于26.7kN的航空器发动机的，是首个非挥发性颗粒物标准。该标准包括一个完全标准化的量测非挥发性颗粒物的审定程序，并在当前国际民航组织烟可见度限值中设定了非挥发性颗粒物质量浓度监管限制。建议将新的非挥发性颗粒物标准作为对附件16第II卷的一项修订。通过环境保护委员会的工作，该非挥发性颗粒物标准可使国际民航组织制定通向2019年2月环境保护委员会第11次会议的更严格的非挥发性颗粒物质量和数量标准。

环境保护委员会第10次会议就有关国际航空全球基于市场的措施计划的技术方面的建议达成了一致意见，即二氧化碳排放的监测、报告和核实（MRV）、排放单位合格标准、登记。环境保护委员会建议，应将提交会议的技术报告用作未来工作的依据，直到未来由理事会和大会作出决定。

在环境保护委员会第10次会议期间，除了讨论了可持续代用燃料对净二氧化碳排放的潜在影响外，还讨论了在全球基于市场的措施计划中使用的可持续代用燃料的寿命周期分析方法。环境保护委员会的分析估计，2020年，最多百分之二的燃料消耗可由可持续代用燃料构成。长远预测可持续代用燃料的贡献存在很大的不确定性，但是根据环境保护委员会评价的情景，最多百分之百的国际航空喷气式飞机燃料需求，在2050年可用可持续代用燃料来满足。

环境保护委员会建议了一种量化空运货物二氧化碳排放的方法，可补充旅客航空旅行排放的国际民航组织碳计算器计量。

环境保护委员会第10次会议建议编制一个关于“航空环境管理社区契约”的新通告，确定利害攸关方沟通联系的主要原则和对《机场规划手册》（Doc 9184号文件）第2部分 — 《土地使用与环境管理》的更新，以纳入气候变化考虑。

关于监测噪声和了解致力于实现国际民航组织噪声目标的进展情况的重要工作在继续进行。这是确保将最新可用降噪技术纳入航空器设计的持续努力的一部分。此外，环境保护委员会对于航空器噪声趋势的分析显示，在先进技术改进的情况下，2030 年后，航空器运行增加可能不再会导致噪声轮廓面积的增加。

国际民航组织还在制定未来航空器新的超声噪声标准，了解音爆知识、研究与超音速飞机项目的当前状况方面继续开展工作。预计，对超音速飞机的合格审定工作会在 2020 年至 2025 年期间进行。

全球基于市场的措施（GMBM）计划

2016 年 1 月，理事会建立了一个全球基于市场的措施计划高级别小组，以促进就一个全球基于市场的措施计划达成一致意见。该小组 2016 年 2 月和 4 月召开了会议，在改进建议文本方面取得了进展。

2016 年 5 月在蒙特利尔召开了一个全球基于市场的措施计划高级别会议，旨在促进在高级别讨论关于一个全球基于市场的措施计划的建议。高级别会议成功地明确和改进了若干建议中的规定。该会议还确认了需进一步改进的问题，以及解决这些问题的可能的替代做法和想法，以便使国际民航组织成员国能够在下一届大会对一个全球基于市场的措施计划作出决定。高级别会议还鼓励成员国继续进行双边和多边协商，以便缩小他们的分歧。

在为国际航空拟定全球基于市场措施计划的进程中，计划在蒙特利尔举行“主席之友”非正式小组会议，审议成员国就大会关于全球基于市场措施计划的决议草案进行双边和多边磋商达成的成果，以期进一步编制妥协案文。会议的结果将向理事会报告，而理事会将批准大会决议草案案文，以便提交 2016 年 9 月和 10 月召开的大会第 39 届会议。

全球航空对话（GLADs）

作为确保各国和其他利益攸关方的充分参与的一种手段，2016 年国际民航组织在国际民航组织各地区举办了第二轮五地区研讨会 — 全球航空对话（GLADs）。全球航空对话促进了使参与者熟悉了解拟议的大会决议草案案文并提供了获得反馈意见的机会。

国家行动计划

截至 2016 年 6 月，占全球国际航空运输量 88.1% 的 95 个成员国制定和向国际民航组织提交了行动计划，显示出成员国对这一举措的高度兴趣，和成员国对这一举措的高度参与情况。作为国际民航组织 — 欧洲联盟“能力建设和援助”项目部分选定的所有 14 个国家向国际民航组织提交了其行动计划。

对各国的援助

国际民航组织—欧洲联盟项目“国际航空二氧化碳减排能力建设”，是一个为期42个月的方案，旨在支持非洲和加勒比地区14个选定的国家制定和提交有力的二氧化碳减排国家行动计划；建立二氧化碳减排清单；并试验实施降低油耗与减排措施。

在所有14个国家已安装了一个为监测、报告和核实（MRV）二氧化碳排放开发的特定航空环境系统，所有14个国家都已向国际民航组织提交了其行动计划。

通过全球环境基金（GEF）资助的与联合国开发计划署（UNDP）一道实施的共同援助项目“改造全球航空业：国际航空减排”，国际民航组织正在牙买加实施一个示范项目，以用太阳能动力电气设备取代煤油和柴油机辅助动力装置。该示范项目旨在促进在两个选定机场，金斯敦的Norman Manley国际机场和蒙特哥湾的Donald Sangster机场也使用太阳能技术。

法律服务和对外关系

研究与遥控驾驶航空器有关的法律问题

调查问卷已编制好，将适时发出。

经济自由化的安全方面与第八十三条分条

关于法律委员会向理事会提出的建议，理事会在其第 207 届会议期间核可了所有建议。

实施战略和规划小组（ISPG）

2016 年 4 月 20 日，理事会在其第 208 届会议上，将战略规划小组（SPG）改名为实施战略和规划小组（ISPG）。

2016 年 6 月 15 日和 16 日，国际民航组织理事会在魁北克城举行第三届异地战略会议，讨论建立全球航空伙伴关系促进可持续发展（GPAD）的议题。在一天半的时间中，与会人员交换了国际民航组织在推广和作为一个帮助各国为其重点需求从捐助方、发展机构、金融机构和私营部门寻找资金的对口或平台的作用，以促进国际民用航空安全、可靠、可持续和有序的增长。理事会成员国的代表会同国际民航组织代表、空中航行委员会领导层和包括地区主任在内的秘书处高级别管理层参加了会议。国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）和国际航空运输协会（IATA）以及欧洲联盟和加拿大（全球事务办公室）的业界代表向与会人员提供了有关筹集资金和建立全球伙伴关系的目前活动、挑战和机遇的相关信息和看法。与会人员提出了一些有待采取的具体战略和步骤的建议，这些战略和步骤可用于建立和促进与联合国专门机构、金融机构和捐助方以及私有部门的全球伙伴关系，以便为增进

成员国的交通系统筹集资金。理事会第 208 届会议在 2016 年 8 月 26 日举行的第 16 次会议批准了这些建议以及相关活动和执行时限。

注：理事会的异地会议由实施战略和规划小组（ISPG）进行协调，并得到法律事务和对外关系局作为实施战略和规划小组秘书的支持。

移动设备（航空器设备）的国际利益 [待更新]

2016 年上半年，秘书处代表理事会作为国际登记处的监管机关，继续监督登记处的运行，以确保登记处按照《移动设备国际利益公约》（《开普敦公约》）第十七条有效运作。理事会，在其 2016 年 2 月第 207 届会议期间，通过了国际登记处监管机关的专家委员会（CESAIR）在其 2015 年 12 月第 7 次会议上建议的对《国际登记处的规章和程序》（Doc 9864 号文件）的修改。截至 2016 年 6 月 30 日，共有 72 个国家批准和加入了《开普敦公约》，有 65 个国家批准和加入了《开普敦议定书》。

关于不守规旅客的法律问题

关于 2014 年 4 月 4 日外交会议通过的《修订关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约的议定书》（2014 年《蒙特利尔议定书》），根据外交会议通过的决议，2015 年建立了关于不守规旅客的法律问题工作队，以更新国际民航组织第 288 号通告（《关于不守规/扰乱性旅客法律问题的指导材料》），纳入一个更详细的犯罪和其它行为的清单以及由于该议定书的通过引起的对上述通告的修改。由 M. Polkowska 女士（波兰）主持的该工作队，2015 年 9 月召开了其第一次会议。工作队建立了分别由新加坡、肯尼亚和芬兰领导的负责新的指导材料不同章节的三个起草小组。2016 年 3 月 30 日至 31 日，由国际航协主持，在日内瓦举行了工作队第二次会议。会后举办了一个国际民航组织 — 国际航协法律研讨会，以推动宣传 2014 年蒙特利尔议定书的工作。

人力资源

截至 2016 年 6 月底，本组织的固定员额为 583 个，其中，294 个员额属于专业及以上职类，289 个属于一般事务职类。秘书处专业及以上职类的妇女总人数比例达到 30%。

在 2016 年头 6 个月期间，为了使国际民航组织的《工作人员条例》和《工作人员细则》同联合国其他共同系统组织的规则协调统一，为了提高组织效率的总目标，对国际民航组织的上述条例和细则进行全面审查后，理事会通过对《国际民航组织服务守则》的修订。理事会通过的修订中有关于实施经联合国大会（UNGA）通过的经修改的专业及以上职类整套报酬和 2014 年 1 月 1 日后参加国际民航组织的工作人员离职规定年龄增至 65 岁的变动。理事会还通过了关于咨询顾问和借调人员的专门政策，这些政策对现有的《工作人员条例》和《行政指示》形成补充。

秘书处继续谋求实施各种外联战略和行动以帮助为国际民航组织的未来工作从各成员国物色和招揽高水平的合格人才。这些举措包括增加在国际民航组织提供的实习机会的数量和类型；给开始航空职业生涯的年轻专业妇女颁授航空奖学金；指导一些选定在蒙特利尔工作的年轻航空专业官员拓展其在国际民用航空监管工作方面的知识经验，以及与航空业界的相互关系。在“不让一个国家掉队”的举措的精神下，在人力资源发展基金（HRDF）的框架下，本组织与非洲国家紧密合作，寻找与国际民航组织的借调机会，以援助这些国家更好地满足有效实施国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）以及其他国际民航组织方案活动的需要。

信息和通信技术（ICT）

信息和通技术科在改善中央信息技术基础设施和利用新的技术方面投入了大量资金以支持大会。对数据储存、无线网和电信服务做了重大改进，以满足日益增长的需求并确保对利害攸关方群体提供可靠的信息和通技术服务。在服务改进方面，新的服务包括国际民航组织活动登记平台和在会议区与秘书处办公室改进的数字标牌和保护服务。在移动与网络协作领域完成了共计 80 多个项目，从而增加了对网络协作工具的利用，以提高国际民航组织的效率和降低通信与差旅费用。在向各成员国和外部伙伴提供与利用新的“大数据”服务方面，国际民航组织的各局单位也在进行协作。在这方面的初步工作旨在使数据格式和查询服务标准化，以促进检索利用大量的国际民航组织收集的航空数据。

关于网络安全，在信息安全、风险和合规的管理方面已取得重大进展。审查了对信息安全的治理过程，实施了基本信息安全行政指令。推出了一个全组织信息安全意识方案，旨在对所有工作人员进行基本信息安全意识培训。其他方面的改进包括应用风险和薄弱环节管理、事故征候管理及系统改动管理程序等。此外，还制定了一个网络安全战略计划和致力于实现 ISO 27001:2013 认证的一个明确路线图与文件管理框架。

网络管理已基本升级了其基础平台，从而提高和改进国际民航组织网络内容的创建和维持。现在已将国际民航组织的现代化的标记适用于其新的公共网站。此外，国际民航组织还在筹备提供另外两种语文的关键网站，即西班牙文和阿拉伯文网站。为了使国际民航组织的网站进一步扩大到多语文航空界，信息和通信技术科的目标是最终六种联合国正式语文的公共网内容。

信息管理

信息管理在继续发展和支持企业和信息管理与商业过程的开发系统。当前运行的项目包括开发一个企业绩效管理系统、制定标准和建议措施的要素条款、技术合作局的项目监测系统、文件和纪录管理服务、开发一个新的语文服务管理系统、开发一个新的印刷品订购系统、创收活动产品开发、工作人员绩效评价系统（绩效评价和胜任能力评价（PACE））大修、实施国际民航组织活动移动电话应用技术和旧文件持续数码拍摄。

所有理事会文件都有英文可检索数字化格式版本，其他语文也将跟进。

会议服务

在与加拿大政府的合作下，完成了一次对身份识别卡出入控制系统、大楼安保闭路电视监控系统和安保门锁的大规模升级。活动登记区按计划将扩大，设三个亭以改进服务，公钥簿安全室已搬迁至秘书处办公室塔楼，以提高安保和效率。旧材料的注销工作已完成，旧材料库房已经改造用作其他办公室。

在新的活动管理框架内，会议服务部门开发了便于使用的工具、制定了指导原则、培训和认证方案。国际民航组织活动新的基于 CRM(客户关系管理)软件的登记工具已经交付，在大会第 39 届会议(A39)期间将投入使用，从而可快速为完成在线证书登记的代表签发标牌。

为第 39 届大会的会议中心三个重大项目已按时完成：

- 广播一种音频信号通知与会者会议即将开始或恢复的电子铃声系统。
- 在每个会议室外设置由中央控制台管理的显示国际民航组织内容的屏幕，以增强会议中心广播能力的数字标牌。
- 改进会议室内提供视听服务和质量的中央投射管理，在所有会议室设置以遥控控制台中央操纵的固定投影机。

创收活动

2016 年头 6 个月，辅助创收基金的结果显示，活动领域、产品许可贸易和伙伴关系都超过预算的预期。当前的重点是通过能力建设支持新产品和方案举措来增加收入。采取战略行动，补充新的资源，致力于支持各地区的新的举措。在开展活动、培训和国际民航组织出版物等领域采取的新的综合做法获得了成果，在地区和总部开展了有效主办培训活动和专题讨论会的各项活动。此外，还利用了国际民航组织和私营部门之间的伙伴关系支持关于在大会第 39 届会议上举办关于国际民航组织战略目标的讲习班的一个新议程。

通过开发新的印刷数字技术的现代化促进了国际民航组织印刷车间的改进，如降低了存货成本、降低了人事费和通过增加印刷量提高了生产率。

联络

公共和媒体信息活动，在国际民航组织称为联络（COM），2016 年上半年主要聚焦于：

- 完成国际民航组织新的公共网站的创建工作；
- 利用蒙特利尔特鲁多国际机场的免费航站楼电视屏幕，传递国际民航组织的联合航空的信息和进行第39届大会/“国际民航组织世界航空论坛”的宣传；
- 与关于航路和着陆许可国际简化手续“梦想翱翔”环球单人飞行队配合，在蒙特利尔站期间开展当地宣传活动；
- 理事会主席认证书的设计和制作；
- 利用我们作为一个太阳能动力“机构伙伴”的地位，继续在社交媒体和《国际民航组织期刊》上支持和宣传太阳能动力飞机“Solar Impulse”环球飞行成就，直到该项目成功完成。

联络股继续为理事会主席和秘书长制作或协调并最后敲定演讲稿和视频专题报告、编辑文章、访谈录和出版物，以及为国际民航组织局长和技术工作人员制作或完善采访谈话和提交的文稿。在本年头 6 个月期间，联络股发出了新闻稿和新闻摘要共计 59 篇。

2016 年上半年，国际民航组织发出推文 324 篇，收到点击阅读 224.9 万次，不包括进一步回复/互动交谈/推文转发活动。该期间，国际民航组织的推特粉丝增加了 19%，从 2015 年底的 4.3 万增加至共计 5.3 万。

技术合作

截至 2016 年 6 月 30 日，国际民航组织实施的技术合作方案总额估计为 3 220 万美元。根据各项信托基金安排，技术合作局目前正在 136 个国家执行 100 个项目。估计 2016 年将实施的方案总额为 1.307 亿美元。

按地区列示的技术合作方案
(以百万美元计)

地区	截至 2015 年 6 月 30 日	截至 2016 年 6 月 30 日
非洲	25.8	4.4
美洲	14.9	22.4
亚洲和太平洋	1.40	1.5
欧洲和中东	0.9	0.6
中东	4.1	3.3
合计	47.10	32.2

大规模技术合作项目

2016 年上半年已批准的大规模技术合作项目和由受援国政府和实体供资的正在进行的国家和地区项目进行的大规模修订（超过 50 万美元）包括：

- a) 阿富汗 — 阿富汗民航局的能力建设 (AFG/15/801)
- b) 阿根廷 — 强化新的国家民航局 (ANAC) (ARG/07/803)
- c) 印度 — 关于对孟买国际机场附近新的建筑计划实施高度限制的航空研究 (IND/15/802)
- d) 马里 — 支持联合国马里多层面综合稳定特派团 (MINUSMA) 的机场基础设施恢复计划 (MLI/15/801)
- e) 巴拿马 — 强化巴拿马民航局 (PAN/15/801)
- f) 乌拉圭 — 强化民航和基础设施局 (DINACIA) (URU/08/801)
- g) 地区项目 — 合作发展海湾国家地区运行安全及持续适航方案 (COSCAP-GS) (RAB/04/801)

同期收到来自国际民航组织自愿基金捐款的技术援助项目和地区技术合作项目包括：

- a) 柬埔寨 — 协助解决安全监督缺陷 (RAS/97/903-SF) — 30 000 美元的安全基金赠款 (波音公司)
- b) 柬埔寨 — 协助解决安全监督缺陷 (RAS/97/903-SF) — 20 000 美元的安全基金赠款
- c) 非洲和马达加斯加空中航行安全局 — 非洲地区 (AFI) 飞行程序方案 (RAF/14/801-SF) — 67 803.76欧元的安全基金赠款 (法国)

收到为以下技术合作项目提供的捐款：

- a) 阿富汗 — 阿富汗民航局的能力建设 (AFG/15/801) — 由美国国务院提供的 1 146 156 美元赠款
- b) 地区项目 — 合作发展北亚运行安全及持续适航方案 (COSCAP-NA) (RAS/02/901) — 由加拿大政府提供的 130 000 美元赠款
- c) 地区项目 — 拉丁美洲地区安全监督系统 (RLA/99/901) — 由涡轮有限责任公司分部 (Division Turbo SRL) (阿根廷) 提供的 3 700 美元赠款
- d) 地区项目 — 在独立国家联合体 (COSCAP-CIS) 发展运行安全和持续适航性 (RER/01/901) — 由空客 (法国) 提供的 100 000 美元赠款

招聘专家

截至 2016 年 6 月 30 日，总共招聘了 138 名国际外勤专家和顾问，连同 812 名国家项目人员，共计有 950 名在职人员，包括已在实地服务于进行中的项目的 55 名国际外勤专家和顾问。

民用航空培训

在此期间提供了 189 个研究金名额，合计为期 181.5 个工作日，包括在国际民航组织与大韩民国和新加坡签订的关于提供培训的谅解备忘录框架内的 66 笔助学金，培训由这些国家供资，由国际民航组织管理。此外，教员在技术合作项目下执行的国内培训方案对 3 249 名民航管理人员进行了培训，并有 148 名工作人员接受了由供应商通过技术合作项目的采购部分提供的培训。

设备和分包

签发了二百二十 (220) 份订购单，外勤采购支出共计 1 590 万美元。

行政和业务服务费用 (AOSC) 预算

截至 2016 年 6 月 30 日，行政和业务服务费用 (AOSC) 基金收入为 468 万美元，支出 406 万美元，收入超过支出 62 万美元。

**审查截至 2016 年 6 月 30 日就大会
第 38 届会议的决议采取的行动**

决议

主题和采取的行动

A38-1 对航空事故遇难者及其家属进行援助

根据 A38-1 号决议，理事会于 2015 年 6 月 12 日通过了对附件 9—《简化手续》的第 25 次修订，其中包括一个关于各国制定立法、法规和/或政策，以支持为航空器事故遇难者及其家属提供援助的条款。

A38-2 国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划

根据 A38-2 号决议，理事会在与各国和国际组织协商之后，批准了全球航空安全计划（GASP）和全球空中航行计划（GANP），并将提交大会第 39 届会议核可。

《全球航空安全计划》是一个供全球、地区和国家各个层级使用的旨在提高国际民用航空安全、能力和效率的高级别政策文件。《全球航空安全计划》的结构业经调整和修改，并得到全球航空安全路线图的支持，全球航空安全路线图作为一个行动计划，通过所有有关利害攸关方系统的共同参照标准，帮助航空界实现《全球航空安全计划》提出的各项目标。

全球空中航行计划是供各国、国际民航组织地区规划和实施小组（PIRGs）、服务提供商、空域用户和行业利害攸关方使用的支持性战略规划文件。已对全球空中航行计划进行更新以提供实施方面的进一步指导材料和遵循大会周期。对航空系统组块升级模块也进行了更新，以考虑到最近的技术发展和标准的可用性。然而，这两个文件的整体结构已得到保持，以提供必要的稳定性。

A38-3 对某些事故和事故征候调查记录的保护

根据 A38-3 号决议，理事会于 2016 年 2 月 22 日通过了对附件 13—《航空器事故和事故征候调查》的第 15 次修订。关键要素和考虑因素包括：加强对调查记录的保护，同时平衡调查目标和其他公共利益；采取有效手段保护由事故调查当局保管或控制的记录；支持各国由指定的主管部门管理“全面测试”；在实施有效保护调查记录方面要兼顾不同的法律制度与国家做法。同样，2016 年 6 月出版的《安全信息保护手册》第 I 部分—《保护事故和事故征候调查记录》（Doc 10053 号文件），为实施这一修订提供了指导。

A38-4 为维持和提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的信息

根据 A38-4 号决议，理事会于 2016 年 3 月 2 日通过了对附件 19—《安全管理》的第 1 次修订。这次修订的关键要素之一是关于安全数据、安全信息和相关来源的保护条款的升级。2016 年 1 月，秘书处设立了一个安全信息保护实施小组（SIP-IG），以协助秘书处帮助各国实施关于保护安全数据、安全信息和相关来源的新规定。

安全管理专家组（SMP）正在致力于制定指导意见和确定最佳做法，以支持建立有效的安全报告系统。关于建立这些系统和保护安全数据、安全信息和相关来源的指导意见将载入更新的《安全管理手册》（SMM）（Doc 9859 号文件），该更新的手册计划于 2017 年出版。

A38-5 通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标

已制定了由安全基金（SAFE）或者安全合作伙伴供资的具体的技术援助（TA）项目，以协助各国解决关键的安全缺陷，包括重大安全关切（SSCs）。截至 2016 年 6 月 30 日，八个项目已经完成，16 个项目正在进行，并有三个项目正在开发中。对乌拉圭的一个技术援助项目对解决 2014 年 4 月国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）国际民航组织协调的核实访问（ICVM）确定的两个重大安全关切做出了贡献。

在与地区办事处协调下，对地区航空安全组（RASGs）进行的所有安全增强活动进行了监测，以加强地区协调并促进和协助制定各项必要的目标、优先事项和指标。2015 年 2 月为地区航空安全组和地区规划和实施小组（PIRGs）举行了一次全球协调会议，以增强协调并使地区航空安全组和地区规划和实施小组的活动与全球航空安全计划和全球空中航行计划步调一致。

国际民航组织继续努力通过地区办事处密切监测国际民航组织行动计划取得的进展，该计划旨在以一种高效和及时的方式解决具体国家的安全缺陷。特别是对于有重大安全关切的国家，国际民航组织通过监测和援助审查委员会（MARB）定期监测取得的进展，并酌情采取行动。

此外，为了在地区层面妥善解决重大安全关切和安全相关的缺陷，国际民航组织制作了地区信息看板来监测地区在改进安全监督方面取得的进展。

2015 年 11 月 25 日举行了国际民航组织航空安全实施援助伙伴（ASIAP）第一次面对面会议，作为国际民航组织世界航空论坛（IWAF）的一次会外会议。该会议为合作伙伴提供了一个讨论如何在技术援助工作进行协调和合作的机会。每季度举行一次电信会议以讨论合作伙伴在确定的优先国家开展的技术援助活动。

为汇编从各地区办事处、地区航空安全组、地区安全监督组织（RSOOs）以及运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAPs）收集的所有相关的安全信息，创建了一个数据库以便分析风险，以及帮助开发援助项目。

A38-6 对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持

无线电频谱是由国际电信联盟（ITU）通过其每四年举行一次的世界无线电通信大会（WRC）管理的一个有限资源。必要的无线电频谱的可获性是保障民用航空安全和有效实施通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的一个关键先决条件。随着非航空用户对无线电频谱需求的不断增加，航空业面临着对有限可用频谱的日益激烈的竞争。A38-6 号决议敦促国际民航组织、各成员国、国际组织和其他民用航空利害攸关方提供必要的资源和给予必要的关注，通过制定一个全面的频谱战略以及积极参与世界无线电通信大会、与频谱相关的地区活动和其他国际活动，确保航空业持续获得频谱资源。

2015 年世界无线电通信大会于 11 月 2 日至 27 日在日内瓦举行。航空业获得了积极的成果，这些成果充分满足了国际民航组织为此次大会制定的立场，保护了现有的航空安全业务，并为新的业务获得了频谱。这一成功成果的取得得益于以下重要因素：在为此次会议做准备期间及时制定了国际民航组织的立场文件，并将其与所有国际民航组织成员国进行了协调；国际民航组织专家积极参与了国际电信联盟和地区电信组织对 2015 年世界无线电通信大会的准备工作；在各国的频谱管理人员代表团中有民航领域的代表；和国际民航组织代表团在会议上的积极参与。

目前正在为定于 2019 年举行的下一届世界无线电通信大会进行筹备工作。正在起草一份国际民航组织立场文件，预计理事会将在与各国磋商后将于 2017 年批准该文件。第一版的全面航空频谱战略已于 2014 年获得批准和出版。正在进一步制定频谱战略。

A38-7 非洲航空安全全面的地区实施计划

国际民航组织在与各地区实体协调援助活动以支持国际民航组织的行动计划，从而避免重复工作，包括为非洲地区航空安全组（RASG-AFI）的所有地区安全相关举措排列优先次序和进行协调方面发挥了领导作用。迄今为止，已有 32 个非洲地区国家接受了国际民航组织的行动计划。

非洲航空安全全面地区实施计划继续通过地区安全监督组织（即班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）和东非共同体民用航空安全和安保监督局（CASSOA）），向各国提供必要的支持。

非洲航空安全全面地区实施计划促进了非洲航空培训机构协会（AATO）的建立，目的在于协调非洲的航空培训并使之标准化。

自 2008 年以来,非洲航空安全全面地区实施计划已在各种安全相关领域举办了多次研讨会和讲习班,该地区超过 2 000 人从中受益。

非洲航空安全部长级会议(2012 年 7 月 16-20 日,尼日利亚阿布贾)重申致力于促进非洲可靠、可持续和安全的航空运输。为实现这些航空安全指标和取得可持续的安全改进所做的努力已经显示出切实的成果。2012 年 7 月至 2016 年 6 月期间,整个非洲地区有效实施率(EI)水平达到 60% 及以上的国家数量从 14 个增至 24 个,有重大安全关切的国家数量从 20 个减少到四个。

由于阿布贾安全指标的实现对于在非洲地区层面达到全球航空安全计划的目标至关重要,有必要与航空安全伙伴合作,通过非洲航空安全全面地区实施计划继续对各国提供援助,目的特别在于确保所有的航空安全相关活动,包括事故和事故征候调查(AIG)、机场和地面助航设备(AGA)和空中航行服务(ANS)被纳入方案并以有效和及时的方式执行。

非洲航空安全全面地区实施计划与非洲地区航空安全组和非洲地区规划和实施小组(APIRG)有密切的合作关系。因此,2015 年 12 月在科特迪瓦亚穆苏克罗举行的非洲地区航空安全组第三次会议和非洲地区规划和实施小组第二十次会议都核可了非洲航空安全全面地区实施计划 2016 年的指标,其中包括 70% 的非洲国家有效实施率达到 60%,没有重大安全关切和对至少 45% 的所有国际机场进行合格审定。

关于空中航行服务,非洲航空安全全面地区实施计划开发了一个实施项目,以支持非洲空中交通服务提供者安全和质量保证(ASQA)方案;在 2015 年建立了同行审查机制。

A38-8 无线电话通信中使用英语的能力

在大会第 38 届会议期间,委员会一致认为,应该鼓励各国利用国际民航组织为达到语言能力要求而开发的实施工具,并认为与那些在 2011 年 3 月 5 日之前未符合这些规定的国家相关的灵活性条款不再是必要的。应该鼓励各国继续利用提供给它们的实施工具。没有为大会第 39 届会议建议作任何更新,且无需采取进一步行动。

A38-9 哈龙替代品

根据 A38-9 号决议,秘书处将向大会汇报关于在货舱防火系统中使用哈龙替代品的时间表。将提交大会第 39 届会议核可的该报告提供了关于航空器防火系统中所用哈龙替代品的研发情况的最新信息,并提出了使用货舱中哈龙替代品的新的时间表。

A38-10 对飞行模拟训练设备(FSTD)批准的承认

根据 A38-10 号决议,出版了第四版《飞行模拟训练设备鉴定标准手册》(Doc 9625 号文件)第 I 卷—《飞机》,秘书处联络了几个国家和一个地区安全监督组织(RSOO)以根据 Doc 9625

号文件制定飞行模拟训练设备审批制度。这促使指导意见在一些国家的法规中得到部分实施或被公认为是用于飞行模拟训练设备批准的可接受的遵守方式。与其他国家和地区安全监督组织一道进行的工作正在取得进展。此外，秘书处正在编写对《飞行机组培训机构批准手册》(DOC 9841 号文件)的更新，以纳入关于承认对培训机构及其飞行模拟训练设备的批准的更好的指导意见。

A38-11 标准和建议措施 (SARPs) 及空中航行服务程序 (PANS) 的制定和执行以及差异的通知

大会 A38-11 号决议中的关键主题之一是提供关于通知和公布差异的更多指导(参见决定条款 15)。根据这一决议,理事会在 2016 年 2 月 26 日其第 207 届会议第六次会议上批准了对差异通知的注释(“注”)和符合或差异通知表格(“表格”)所做的修订。修订后的注和表格作为关于通过附件各次修订的电子版国家级信件的附件提供。

修订后的注和表格连同新的《差异通知和公布手册》(Doc 10055 号文件)应可向各国更清晰地阐明如何实施《芝加哥公约》第三十八条,并将通过将关于它们的学习材料纳入现有的相关课堂培训课程和基于计算机的培训课程(包括与普遍安全监督审计计划有关的课程)向各国推出。

A38-12 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

大会第 38 届会议对综合声明进行了全面审查,没有向大会第 39 届会议提出任何更新。

A38-13 空中航行委员会的组成以及对其工作的参与

无需采取进一步行动。

A38-14 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

附录 A — 国际航空运输的经济管理

第 I 节 协定和安排

2014 年 5 月和 2016 年 3 月,本组织举行了第二和第三次国际民航组织航空运输专题讨论会(IATS),会上分别集中讨论了航空运输的可持续发展和国际航空运输方面的竞争。

航空运输监管专家组(ATRP)分别于 2014 年 5 月和 2015 年 9 月举行了第十二和第十三次会议。

2015 年 6 月,理事会正式通过了关于国际航空运输自由化长期愿景的文本,作为成员国追求自由化的最终目标的一个参考点和鼓舞人心的指南。理事会还正式通过了关于消费者保护的核心原则,作为对各国和有关利害攸关方的政策指导。

国际民航组织航空运输谈判活动（ICAN）分别于 2013 年在南非德班、2014 年在印度尼西亚巴厘岛和 2015 年在土耳其安塔利亚举行。到 2015 年底，有 137 个国家（占国际民航组织成员总数的 72%）至少参与了一次航空运输谈判活动。

第 II 节 管理安排方面的合作

国际民航组织开发了一些工具来提高各国竞争规则的透明度和促进合作、对话和管理兼容性。在这方面，制定了在国家或地区生效的竞争政策和做法纲要并载于 <http://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/default.aspx>。

对国际民航组织消费者保护制度和做法在线数据库进行了更新。此外，秘书处对适用于国际航空运输的不同消费者保护制度的研究报告载于国际民航组织的网站上（http://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx）。

本组织继续促进各国遵守各项国际公约和协定，如 1999 年 5 月 28 日在蒙特利尔通过的《国际航班过境协定》（IASTA）和《统一国际航空运输某些规则的公约》。这个任务是通过于 2015 年 7 月发出一封国家级信件和通过举行全球/地区会议完成的。

国际民航组织根据各国的需要和当地情况对它们提供了额外的有针对性的援助。例如，本着促进非洲航空货运发展的目的，国际民航组织于 2014 年 8 月在多哥洛美举行了一次关于这一主题的会议。同样，于 2014 年 10 月在牙买加蒙特哥湾举行了一次地区航空运输会议，2015 年 3 月在马达加斯加安塔那那利佛举行了一次航空运输可持续发展会议。这些会议最终通过了一些宣言和地区行动计划，为航空运输发展提供了动力。

国际民航组织加强了与各国际组织如世界旅游组织（UNWTO）和行业利害攸关方在共同关注的领域的合作，如连通性、促进旅行与旅游、市场准入自由化，消费者保护和援助小岛屿发展中国家（SIDS）等。例如，2015 年 9 月在哥伦比亚麦德林举办的世界旅游组织/国际民航组织联合高级别论坛通过了关于旅游和航空运输发展的麦德林声明。国际民航组织还积极参加了全球旅行协会联盟（GTAC）的活动，这是由一个来自旅行和旅游部门的主要政府和私人组织组成的团体。该团体的目标是促进更好地了解旅行和旅游作为促进经济、就业和可持续发展的驱动器作用。

第 III 节 航空公司产品的分销

没有更新。

第 IV 节 服务贸易

没有更新。

第 V 节 政策指导的拟订

开展了更新国际民航组织《关于国际航空运输的经济管理政策和指导材料》(Doc 9587 号文件)和《国际航空运输管理手册》(Doc 9626 号文件)的工作,这些文件的临时版本将提供给大会第 39 届会议。

附录 B — 统计

2014 年 4 月举行了航空数据和分析专家组第一次会议 (ADAP/1)。

作为企业数据管理 (EDM) 举措的一部分,已对国际民航组织统计方案进行了现代化更新,其目的是通过创建一个跨功能数据的整体存储库,使用标准参考表和分类法,在组织层面协调统一不同的数据来源。再设计过程将带来更好的应用界面,提高与各国、联合国机构、国际组织,行业和其他利害攸关方的互操作性,并能更好地传播收集的数据。

新的 ICAO Data+ 网络平台 (<https://www4.icao.int/newdataplus>) 增加了可视化分析功能,使用户能够快速看到数据选项之间的趋势和异同,并做出有竞争力的标杆分析。

对统计方案的再设计为国际民航组织创造了机会,使之得以利用其统一的原始数据并将其转换成可用于经济分析的有用信息。秘书处开发了业务分析工具、国际民航组织二氧化碳报告和分析系统 (ICORAS) 和航空公司运营经济学研究。

在具体项目层面,国际民航组织与万国邮政联盟 (UPU)、联合国贸易和发展会议 (UNCTAD)、经济合作与发展组织 (OECD) 国际运输论坛 (ITF)、世界旅游组织 (UNWTO) 和华沙大学数学和计算模型跨学科中心 (ICM) 合作建立了一个合资企业。

根据请求向各国和国际组织提供了援助及航空数据与分析。

附录 C — 预测、规划和经济分析

航空数据和分析专家组 (ADAP) 下设的长期交通预测多学科工作组 (MDWG-LTF) 开发出一组放眼 30 年的长期交通预测。长期交通预测多学科工作组由 10 个成员国和三个国际组织组成。长期交通预测多学科工作组的成员还包括航空环境保护委员会 (CAEP) 工作组的五名成员。

通过汇编 a) 各国向国际民航组织报告的 (通过航空运输报表 A、B 和 C) 和各国直接发布的实际交通数据 (其覆盖 90% 以上的航空客运量和 95% 以上的货运量); 和 b) 根据《官方航线指南》(OAG) 中公布的航班时刻表估计的业务数据 (这些数据被用来填补空白), 生成了 1995 年至 2012 年期间以城市对和承运人分列的国际和国内航班的收入客公里 (RPK) 和货运吨公里 (FTK) 的时间序列数据集。这个初始数据集随后与航空环境保护

委员会在通用操作数据库（COD）中保留的运营数据进行了核对调整，以便确定2012年的共同基本业务量。

工作组为50个航线组编制了长期业务量预测，可从中得出用于各种目的的符合专门要求的或更详细的预测，比如安全、空中航行系统规划和环境分析等。

附录 D — 税收

2015年7月进行了一次关于各国对国际民航组织的国际航空运输税收政策的立场和遵守情况的国家调查。调查结果将作为DOC 8632号文件的补篇予以提供。

（<http://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8632>）。

附录 E — 机场和空中航行服务

2015年5月举行了机场经济专家组（AEP）和空中航行服务经济专家组（ANSEP）第五次联合会议。

为探索航空基础设施发展融资的方法和手段，国际民航组织对各国在为基础设施项目开发各种公私合作伙伴关系（PPP）模式方面的经验进行了广泛研究（www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx）。一份关于机场经济学的最新报告载于国际民航组织网站 www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx。

研究与实施航空系统组块升级（MDWG-ASBUs）相关联的经济挑战的多学科工作组编制了几份关于如何进行成本效益分析、商业案例研究、经济影响分析以及融资计划的报告。

2015年7月进行了一次关于国际民航组织收费政策实施水平的国家调查。调查结果表明，83个作出答复的国家（覆盖世界定期业务量的84%），大多数都遵循了国际民航组织的政策。

附录 F — 航空承运人经济

进行了关于2011年、2012年和2013年国际航空公司运营经济状况地区差异的研究，对2014年的研究正在进行；研究结果两年一次发表在通告上。根据这些研究结果，每年向国际航协比例分摊局提供全球和区域加权值，以确定联运行程客运收入的按比例分配系数。

附录 G — 航空邮件

每年向万国邮政联盟（UPU）提供航空公司业务和财务数据与分析，用于根据《万国邮政公约》第五十三条计算基本航空邮件运输费率。

A38-15 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

附录 A — 一般政策

所收到的来自成员国的慷慨自愿捐款使得国际民航组织能够继续努力加强全球航空安保、促进和聚焦国际/地区合作、推动政府行业合作和加强合作伙伴的协调。这些捐款还为 2014-2016 三年期间在实施国际民航组织综合航空安保战略 (ICASS) 方面取得进展,从而充分支持国际民航组织不让任何国家掉队举措提供了保证。从综合航空安保战略取得的宝贵经验教训确认了该战略的持续重要性,是指导国际民航组织就航空安保问题采取行动的一个可靠框架,应以其目前的形式予以扩展,直至新的全球航空安保计划 — GAsEP — 获准实施。

附录 B — 制止非法干扰民用航空行为的国际法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

通过简报和高级别会议继续强调成为航空安保公约缔约方的重要性。

附录 C — 技术安保措施的实施

为提高安保措施的效率和有效性,国际民航组织在整个三年期继续提供新的和经更新的指导,包括第九版《航空安保手册》,通过就以下专题提供单独指导,对该手册作了补充:

- 影响评估 (航空安保方面);
- 安保文化;
- 安保管理系统 (SeMS); 和
- 对安保措施等效性的认可。

与航空安保 (AVSEC) 专家组威胁和风险工作组 (WGTR) 密切磋商,国际民航组织继续监测各种潜在的安保威胁 (例如网络安全、陆侧安保遥控无人驾驶航空器系统、个人投放的简易爆炸装置和便携式防空系统)。通过对所有国家和利害关系方提供指导实现的航空安保风险的及时沟通和传播,对采取一致、有效和及时的行动起到了促进作用。印发了其他指导材料以增强各国根据风险确定航空安保资源优先次序的能力,其中包括:《民用航空器飞越冲突区》、《便携式防空系统 (MANPADS) 信息和机场易受攻击性评估指南》,以及国际民航组织安全门户网站上的网络安全存储库。还强调通过国际民航组织持续监测和实施援助活动应对新的和现存的威胁。

目前正在制定对附件 17 — 《安保》拟议的第 15 次修订,将包括有关以下方面新的和/或修订的规定:行为探测;航空保安革新;便携式防空系统;风险评估;网络安全;陆侧安保。特别是关于陆侧安保的规定,国际民航组织理事会考虑到恐怖分子对机场陆侧区域攻击日益升级的威胁,以及最近在拥挤地方 — 无论是在机场还是在非航空地点 — 发生的恐怖事件,决定将现有关于陆侧安保的建议措施提升为标准。

附录 D — 针对非法干扰行为的国家行动

在最近发生的事件和对民航的袭击之后，理事会要求提醒成员国铭记其按照附件 17 的要求，以最快速的方式向国际民航组织报告非法干扰行为（AUI）的义务。为帮助促进这项义务的履行，国际民航组织秘书处与航空安保专家组合作，制定了一个经修订的非法干扰行为报表，旨在通过注重收集关于事件的关键数据和重要信息，简化报表的利用并加快其提交。

附录 E — 国际民航组织普遍安保审计计划

2015 年开始全面实施普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA），并定期向理事会报告关于该计划的实施情况。已编写了一份关于普遍安保审计计划持续监测做法总体实施情况的报告以提交大会第 39 届会议。其中包括一份关于该计划总体实施情况的报告、对各国航空安保监督系统关键要素的实施水平进行审计和分析的主要结果，以及遵守附件 17 标准的指示性水平。

附录 F — 国际民航组织实施援助和发展 — 安保方案（ISD-SEC）

国际民航组织航空安保援助和能力建设战略活动包括：领导、协调和对成员国提供基于需要的援助；促进地区合作；监督和协调航空安保培训中心（ASTCs）的全球网络；以及开发和维护航空安保培训包（ASTPs）。

该战略提出了一个框架，根据该框架可以确定成员国航空安保需要，并实施一个可引导实现符合标准和建议措施（SARP）的有效国家航空安保体系的路线图。这一战略的成功关键在于国际民航组织与受援国合作制定航空安保改进计划（ASIP），并发挥其他援助提供者，如地区组织、其他成员国，以及在适当情况下业界的作用。航空安保改进计划强调，需要各国对加强航空安保表达政治意愿和做出充分承诺，以便从国际民航组织和其他合作伙伴的支持中获益。

秘书处支持航空安保援助提供者小组对提供援助进行全球协调。小组活动包括交流关于当前援助项目的信息和确保对航空安保援助和能力建设采取一种集体做法。

为满足对全球和地区航空安保培训的持续需求，国际民航组织的航空安保培训中心网络已扩大到 30 个中心，其他一些中心正在请求得到认可。为支持其培训和援助举措，秘书处到 2016 年底将完成对其所有航空安保培训包的审查，以确保符合国际民航组织全球航空培训政策提出的基于能力的培训要求。

在秘书处的领导下，国际民航组织对各地区的航空安保举措提供了支持，如亚太地区航空安保协调论坛（RASCF）和非洲航空安保和简化手续全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）。

根据国际民航组织/欧洲联盟合作备忘录（MoC）的航空安保附件（除其他外，该附件建立了一个信息交流和联合活动框架），秘书处正在通过欧洲民用航空会议（ECAC）积极协调由欧洲联盟（EU）供资的援助活动。

附录 G — 理事会关于在世界不同地区的多边和双边合作的行动

通过与利害攸关方和业界的广泛合作，包括传播新编写的指导材料《对安保措施等效性的认可》以及通过航空安保专家组开展的信息交流和讨论，继续为推动航空安保过程的互认做出了努力。在双边航空安保事务的管理方面，正式的航空安保互认协议正在呈现出不断增加势头。

附录 H — 在航空安保领域的国际和地区性合作

自国际民航组织大会第 38 届会议以来的这一时期，国际民航组织促进了成员国之间以及其他利害攸关方的合作，目的是在地区和全球层面改进航空安保和航空运输简化手续。

2016 年 2 月，国际民航组织与国际机场理事会（ACI）签署了一项谅解备忘录（MoU），为加强全球机场的安保提供了一个合作框架。该谅解备忘录建立了一个机制以支持国际机场理事会的安保卓越机场（APEX）方案，该方案旨在帮助机场识别和解决安保薄弱环节。

国际民航组织还加强了货运安保领域的合作，根据 2011 年签署的谅解备忘录与世界海关组织（WCO）开展了密切协作，主办了联席会议和讲习班、出版了题为《全球航空货运》的联合小册子，所有这些都促进了全球货物和邮件的安全运输。在这方面，国际民航组织还与世界海关组织和联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）合作，支持它们新推出的航空货运方案，该方案旨在建立可以分析在机场处理的货物的单位，以便最大限度地减少航空货物被用于非法活动，包括非法干扰行为的风险。

A38-16 关于简化手续的持续政策的综合声明

附录 A — 简化手续条款的制定与执行

2013 年，对附件 9 —《简化手续》的第 23 次修订开始适用。通过了重点对附件 9 附录 13 的修订以加强旅客数据共享和有效应对大流行病或大规模流行病。2013 年 11 月，理事会通过对附件 9 的第 24 次修订。这次修订涉及便利残疾人运输，还涉及旅行证件签发过程中的安保；机场旅行证件检查；预报旅客信息（API）和旅客姓名记录（PNR）数据系统的利用；以及关于不能获准入境者和被驱逐者的移转程序等问题。2013 年 5 月在墨西哥为北美、中美和加勒比地区国家举行了一次简化手续研讨会。研讨会重点讨论了方案优先事项，以及关于不能获准入境者和被驱逐者及制定国家航空运输简化手续方案等问题。还强调了预报旅客信息和旅客姓名记录数据的事项。

2014 年，对附件 9 的第 24 次修订开始适用。2014 年 11 月 24 日至 28 日在蒙特利尔举行了简化手续专家组第八次会议。除了核可新的《国家航空运输简化手续方案手册》，会议还提出对附件 9 的修订建议。在国际民航组织各地区举行了简化手续（FAL）地区研讨会，包括 9 月在利马举行的一次研讨会和 10 月在巴黎举行的另一次研讨会。研讨会着重讨论了预报旅客信息（API）和旅客姓名记录（PNR），以及关于不能获准入境者和被驱逐者、国家航空运输简化手续方案的制定、残疾人无障碍航空运输、国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略、国际民航组织公钥簿（PKD），以及与这些地区国家有关的其他简化手续事项等问题。

2015 年，理事会通过对附件 9 的第 25 次修订。该修订涉及为航空器事故受害者及其家属提供援助、机读旅行证件（MRTDs）、简化货运手续以及国际刑警组织的被盗和遗失旅行证件（SLTD）数据库等问题。出版了新的《国家航空运输简化手续方案（NATFP）范本手册》。该手册载有关于各国如何遵守附件 9 中标准 8.17、8.18 和 8.19 的指导。在这一年中，鉴于附件 9 的标准 3.10.1（2011 年第 13 版）要求各缔约国确保非机读护照在 2015 年 11 月 24 日到期失效，秘书处进行了大量的沟通行动，提醒各国“截止日期”和对 EC6/3-12/70 号国家级信件“实施附件 9 —《简化手续》的标准 3.10.1”作出答复。截至 2015 年 12 月 31 日，对该国家级信件的正式答复表明，140 个成员国已在截止日期前遵守了该标准，另有 16 个国家表示在截止日期过后遵守了该标准。2015 年 3 月在曼谷为亚洲和太平洋地区国家举行了一次简化手续研讨会。

附录 B — 确保旅行者身份识别和边境管制措施的安保和可靠的国家和国际行动

2013 年，作为全球加强旅行证件的一个战略，大会第 38 届会议核可了国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）。该方案强调采取一种全面的做法来进行身份识别管理以便最大限度地提高安保和简化手续方面，通过向各国当局提供有效的身份识别工具和指导，有望加强各国独特的识别个人身份的能力。国际民航组织在所有有关机读旅行证件（MRTDs）

的事项上，包括由捐助者资助的能力建设活动方面继续对成员国提供援助。在地区层面，本组织依靠由东道国资助的研讨会来促进人们对机读旅行证件、生物特征识别和安保标准的认识。7月在荷属安的列斯群岛圣马丁岛举行了一次地区研讨会；11月在布基纳法索举行了另一次地区研讨会。这两次活动推广了管理安全的护照签发和边境管制系统方面的最佳做法，同时强调颁发符合国际民航组织要求的机读旅行证件和加入国际民航组织公钥簿的重要性。除了举办地区机读旅行证件研讨会，国际民航组织还于10月在蒙特利尔举行了第九次机读旅行证件专题讨论会暨展览会。该年度专题讨论会着重讨论了采用国际民航组织标准和规范实施自动化边境管制的好处以及利用有效的边境管制检查工具如国际民航组织公钥簿的优点。截至年底，公钥簿的加入国已增至39个，增加的国家有比利时、爱尔兰、摩尔多瓦共和国和泰国。鉴于加强跨境安保和航空运输简化手续的重要性，敦促各国加入公钥簿。国际民航组织在2013年通过举办一系列讲习班，继续提升公钥簿的会员数量。

2014年，在国际民航组织旅行者身份识别方案战略下开展了若干重大活动。通过与萨赫勒—撒哈拉国家共同体（CEN-SAD）、东部和南部非洲共同市场（COMESA）、中部非洲国家经济共同体（ECCAS）和西非国家经济共同体（ECOWAS）等地区组织密切合作开发援助项目，在非洲开始实施该战略的第I阶段。为将各国的需求与国际民航组织专门知识和捐助界联系起来所做的努力，通过加拿大资助的“强化萨赫勒地区旅行证件安保”举措证明是成功的，该举措通过讲习班、培训和技术评估访问，着重加强萨赫勒地区的能力建设。

与此同时，国际民航组织通过项目建议和援助活动继续满足非洲、中亚和美洲其他地区的能力建设需求。举行了两次机读旅行证件地区研讨会，一次是4月在乌兹别克斯坦举行的，另一次是6月在西班牙举行的。这两次活动推广了管理安全的护照签发和边境控制系统方面的最佳做法，同时强调颁发符合国际民航组织要求的机读旅行证件和加入国际民航组织公钥簿的重要性。在西班牙举办地区研讨会期间，国际民航组织与欧洲联盟委员会密切协调，组织了补充访问控制（SAC）数字协议的互操作性测试，2014年12月后这种测试对于欧洲联盟成员国签发的所有新的电子护照都是强制性的。在其他地方，国际民航组织继续在受益国，特别是中美和南美地区国家进行机读旅行证件差距评估，此项工作得到加拿大的支助。

边境完整性和边境管制措施管理是10月在蒙特利尔举行的第10次机读旅行证件、生物识别技术和边境安保研讨会暨展览会的讨论重点，505名参与者参加了此次活动。5月在蒙特利尔举行的机读旅行证件技术咨询小组第二十二次会议（TAG/MRTD/22）的一个主要成果是核可了第七版Doc 9303号文件《机读旅行证件》。会议审议了与实施国际民航组织旅行者身份识别方案战略有关的许多其他问题，包括该小组修订的职权范围、制定工作方案和开发一个新的旅行者身份识别方案门户网站等。为了推进其工作，机读旅行证件技术咨询小组第二十二次会议批准了其两个分组即新技术工作组和实施与能力建设工作组今后的工作方案。

由于加强跨境安保和航空运输简化手续的重要性，国际民航组织通过举办一系列讲习班和地区研讨会，敦促各国加入公钥簿，继续促进提升公钥簿的会员数量。新的参与者 — 巴西、伊朗（伊斯兰共和国）、菲律宾、卡塔尔、塞舌尔和乌兹别克斯坦在本年度加入了国际民航组织公钥簿，从而使参与者总数达到 45 个。

2015 年，为将各国的需求与国际民航组织专业知识和捐助界联系起来所做的努力继续取得成功。2015 年开展了许多重大的国际民航组织旅行者身份识别方案实施活动，包括各项能力建设举措。由加拿大资助的项目“加强萨赫勒地区旅行证件安保和身份识别管理”在整个 2015 年一直进行，2015 年 1 月在尼日尔尼亚美举行了一次地区研讨会，在马里和突尼斯进行了技术评估访问，并开发了一个题为“在机场边检站对旅行证件的真实性和有效性实施控制 — 1 级”的航空培训升级版标准化培训包（STP）。这一培训班是由简化手续科和全球航空培训科（GAT）为满足国际民航组织成员国打击跨国犯罪和恐怖主义，减少伪造旅行证件的使用对技术援助不断增加的需求而联合开办的。该标准化培训包的目的是进一步增强一线人员在检查旅行证件时所需的知识和技能，以识别伪造的旅行证件。

2015 年 3 月，由加拿大政府资助了一个重点放在加勒比的类似的项目。更加注重边境管制，该项目包括开发一个基于风险的边境管制模型，其中包括一个评估指导、两次地区研讨会和四次技术评估访问。

11 月在内罗毕举行了一次机读旅行证件地区研讨会。国际民航组织旅行者身份识别方案继续宣传有关国际民航组织《机读旅行证件报告》第 10 卷问题 1-3 中所载的旅行证件和身份识别管理问题的新闻和专题。该报告的目的是为国际民航组织成员国以及国际航空和安保界全面介绍机读旅行证件领域的新进展、趋势、创新和应用。全面的旅行者身份识别管理的基础是 10 月在蒙特利尔举行的第十一次机读旅行证件研讨会暨展览会的重点，来自 86 个国家和 18 个国际组织的 500 多名参与者参加了此次活动。出版了 Doc 9303 号文件第七版的英文版。本年度一个新的参与者 — 哥伦比亚 — 加入了国际民航组织公钥簿，使参与者总数达到 46 个。2015 年 3 月与公钥簿整体设计、开发和运行的主承包商 Bundesdruckerei 公司签署了关于提供国际民航组织公钥簿的合约。

附录 C — 关于简化手续事项的国家和国际行动与合作

2013 年，在国际民航组织的网站上公布了关于各国实施旅客姓名记录系统要求和传播 PNRGOV 信息的指导原则。经国际民航组织、世界海关组织和国际航空运输协会核可，PNRGOV 信息是将来自各航空公司的旅客姓名记录数据传输给各国的一种标准电子格式，旨在全球范围内统一旅客姓名记录系统的使用、提高数据利用的有效性和加强航空安保与简化手续。国际民航组织与国际航空运输协会和世界海关组织联手编制了一个旅客数据工具包，其中包含一套关于预报旅客信息和旅客姓名记录的培训和宣传材料。该工具包将被用于一个全球范围的活动，以推行预报旅客信息和旅客姓名记录的全球标准和指导原则。

同样是在 2013 年，由国际民航组织、世界海关组织和国际航空运输协会联合出版的《预报旅客信息指导原则》第四版问世。该文件旨在帮助各国实施国家预报旅客信息方案以及促进国际协调。它包含旅客名单（PAXLST）指南，一种专门开发用来处理旅客舱单传输的标准电子信息。其特点是有一些述及航空安保以及关于数据保护和“交互预报旅客信息”（iAPI）— 一种更先进的旅客在机场办理手续的方法 — 等新问题的新规定。PNRGOV 信息和预报旅客信息指导原则都是对附件 9 相关标准和建议措施的补充。

2015 年，在除其他外，吁请会员国使用预报旅客信息，以防止外国恐怖主义战斗人员的旅行的联合国安全理事会第 2178（2014）号决议通过之后，国际民航组织与联合国反恐信息中心在预报旅客信息和旅客姓名记录相关事宜的共同工作方面，加强了合作。

A38-17 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量

附录 A — 总则

为了进一步传播关于国际民航组织的政策和指导材料的信息，在各种版本的《国际民航组织期刊》、《2013 年环境报告》和其他出版物上刊登了关于国际民航组织开展的环境工作的文章；组织了关于航空和气候变化（2013 年 5 月）、绿色技术（2014 年 9 月）、全球减排航空伙伴关系（2015 年 9 月）的各种环境专题讨论会和研讨会。

还在国际民航组织各地区的五个地点组织了两次系列全球航空对话（GLADS）。全球航空对话是根据大会第 38 届会议提出的组织关于国际航空全球计划的研讨会和讲习班的要求而举行的，目的是促进国际民航组织所有成员国的信息交流与对话。

在《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）进程期间，国际民航组织组织了一些会外活动和展亭。

最新航空器噪声和排放预测已获得批准。这些预测将作为与环境有关的事项的决策依据在即将召开的国际民航组织大会第 39 届会议期间建议提出。

趋势显示，航空器噪声、影响局地空气质量的航空器发动机排放和影响全球气候的航空器排放预计未来会继续增长，但增长速度会比交通的增长速度慢。这些趋势第一次包括了对替代燃料对二氧化碳净排放的潜在贡献的评估。据估计，2020 年，最多百分之二的燃料消耗可由可持续替代燃料构成。长远预测可持续替代燃料的贡献存在很大的不确定性，但是根据环境保护委员会评价的情景，最多百分之百的国际航空喷气式飞机燃料需求，2050 年可用可持续替代燃料来满足。替代燃料的未来发展和使用将高度取决于对这种燃料实行的政策和激励措施，以及使用它们产生的生态和经济效益。基于该分析假设，如果在 2050 年生产足够多的替代喷气燃料以完全替代石油衍生喷气燃料，将会减少 63% 的二氧化碳净排放。

航空器噪声趋势表明，在先进技术改进的情况下，2030年后，航空器运行增加可能不再会导致噪声轮廓面积的增加。

附录 B — 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定

航空环境保护委员会第 10 次会议（2016 年 2 月）敲定了一项关于飞机二氧化碳排放认证标准的建议。建议将新的二氧化碳排放标准列入附件 16 — 《环境保护》新的一卷（第 III 卷 — 《飞机二氧化碳排放》）。秘书处目前正在通过标准和建议措施通过过程 — 该过程将在 2017 年年初结束 — 推进该新标准。

航空环境保护委员会第 10 次会议推荐了《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）关于采用飞机二氧化碳排放认证程序的新的一卷，该卷将由国际民航组织出版作为 Doc 9501 号文件第 III 卷的第一版。

航空环境保护委员会第 10 次会议推荐了关于大于 26.7kN 的航空器发动机的第一个非挥发性颗粒物标准。将适用于自 2020 年 1 月 1 日起制造的发动机的该非挥发性颗粒物标准是首个此类标准。建议将该新的非挥发性颗粒物标准作为对附件 16 第 II 卷 — 《航空器发动机排放》的一项修订。此外，还建议了对附件 16 第 II 卷的进一步一般维护修订，以使环境标准和建议措施保持最新和具有实际意义。秘书处目前正在通过标准和建议措施通过过程，推进对附件 16 第 II 卷，包括新的非挥发性颗粒物标准的修订。

国际民航组织更新了《环境技术手册》（Doc 9501 号文件） — 《航空器发动机排放认证程序》并将其出版作为对 Doc 9501 号文件第 II 卷的修订。

对附件 16 第 I 卷 — 《航空器噪声》的修订建议包括一般性维护，以使环境标准和建议措施保持最新和具有实际意义。秘书处目前正在通过标准和建议措施通过过程，推进对附件 16 第 I 卷的修订。

国际民航组织更新了《环境技术手册》（Doc 9501 号文件） — 《航空器噪声审定程序》并将其出版作为对目前 Doc 9501 号文件第 I 卷的修订。

更新了《计算机场周围噪声等值线的推荐方法》（Doc 9911 号文件），即将出版这一修订。

秘书处更新了《关于制定国家二氧化碳减排活动行动计划的指导意见》（Doc 9988 号文件）以包括可以用来估算国际民航组织处理国际航空二氧化碳排放的一揽子措施中每一要素所带来的益处的“粗略估算法”。

航空环境保护委员会拟订了一项通告，以分享经验教训和良好做法，协助各国和航空业参与社区事务并解决环境问题/事项。国际民航组织通告《社区参与促进航空环境管理》已提交航空环境保护委员会第 10 次会议。

附录 C — 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

航空环境保护委员会第 10 次会议建议出版更新的《机场规划手册》(Doc 9184 号文件) 第 2 部分 — 《土地使用与环境管理》。它包括关于土地使用规划和管理 — 航空器噪声管理“平衡做法”的要素之一 — 的具体建议。

附录 D — 逐步淘汰超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器

没有行动。

附录 E — 当地与噪声有关的机场运行限制

没有更新。秘书处制定了关于宵禁影响的全球分析的工作范围，然而，没有提出开展这项工作的适当资金来源。

附录 F — 土地使用规划和管理

在国际航空运输需求不断增长的背景下，航空环境保护委员会第 10 次会议建议出版更新的《机场规划手册》(Doc 9184 号文件) 第 2 部分 — 《土地使用和环境管理》。

附录 G — 超音速航空器 — 爆音问题

航空环境保护委员会通过讨论在未来航空器新的超音速噪声标准方面取得的进展，开始提前考虑可能重新恢复超音速飞行的问题。

在航空环境保护委员会第 11 次会议周期期间，在以下方面取得了进展：确定评估地面爆音噪声的审定测量位置；选择一个评估爆音噪声和显示室外测量与室内人体反应之间良好相关性的标准中使用的合适的噪声度量单位；以及评估除了物理测量，在超音速噪声审定中采用爆音预测的好处。

目前有关爆音的知识和研究以及超音速飞机项目的现状表明，对超音速飞机的合格审定工作会在 2020 年至 2025 年期间进行。

附录 H — 航空对当地空气质量的影响

航空环境保护委员会第 10 次会议推荐了关于大于 26.7kN 的航空器发动机的第一个非挥发性颗粒物标准。将适用于自 2020 年 1 月 1 日起制造的发动机的该非挥发性颗粒物标准是首个此类标准。建议将该新的非挥发性颗粒物标准作为对附件 16 第 II 卷 — 《航空器发动机排放》的一项修订。

A38-18 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化

国际民航组织及其成员国通过制定和促进实施“一揽子风险缓解措施”，一直积极解决国际航空产生的二氧化碳的问题，以达到国际民航组织关于国际航空部门每年提高燃油效率2%和自2020年起，将其二氧化碳排放保持在相同水平（自2020年起碳中和增长）的全球理想目标。

秘书处与航空环境保护委员会合作以更新支持理事会和随后国际民航组织大会第39届会议讨论的2013年国际民航组织航空环境保护委员会的趋势评估。

建议将新的二氧化碳排放标准列入《国际民用航空公约》附件16全新的一卷（第III卷）中，供国际民航组织理事会通过。该新的二氧化碳排放标准，即首个针对任何部门二氧化碳排放的全球设计标准，将适用于自2020年起新的飞机型号设计和在2023年已经在产的飞机型号设计。这意味着如果一个在产的飞机设计在2023年之后发生变更时，该飞机将需要符合二氧化碳排放标准。2028年生产截止日期意味着不符合标准的在产飞机从2028年起不再能够生产，除非对设计进行修改以符合标准。

认识到国际民航组织全球空中航行计划（GANP）中所规定的许多运行改善为提供燃料和减少二氧化碳排放提供了潜力，对实施这些措施带来的环境效益进行了分析。国际民航组织还继续支持各国和利害攸关方努力开发和利用航空替代燃料，包括对国际民航组织航空替代燃料全球框架（GFAAF）和关于这种燃料的未来生产及其寿命周期的环境效益的预测进行定期更新。

作为其与联合国气候变化框架公约（UNFCCC）秘书处合作的一部分，国际民航组织秘书处一直在为航空相关的项目开发气候变化框架公约清洁发展机制（CDM）下的方法。清洁发展机制执行理事会于2015年11月批准了“飞机电动滑行系统”方法。2016年5月，第二个清洁发展机制方法“太阳能用于国内航空器在登机门运行”获得批准。这些方法是有史以来第一个与航空相关的清洁发展机制方法。

为履行大会第38届会议关于制定一个针对国际航空的全球基于市场的措施（MBM）计划的要求作了重大努力。国际民航组织理事会的环境咨询小组（EAG）在国际民航组织航空环境保护委员会提供的技术支持下取得了初步进展，采用一种抛砖引玉初步的“稻草人”做法，开始提出一个全球基于市场的措施计划的基本提案，以期就各设计要素的优缺点进行讨论和分析，从而得以对稻草人提案加以改进。环境咨询小组总共召开了15次会议，航空环境保护委员会根据环境咨询小组和理事会的要求进行了一系列分析。

2016年1月，理事会设立了一个全球基于市场的措施计划高级别小组，以便促进对全球基于市场的措施计划提案达成一致意见。该小组在2016年2月和4月举行了会议，并在改进拟议的案文方面取得了进展。

另外，在制定一个针对国际航空的全球基于市场的措施计划过程中，2016年5月在蒙特利尔举行了一次关于全球基于市场的措施计划高级别会议（HLM），目的是促进对全球基于市场的措施计划提案的高级别讨论。该高级别会议成功地澄清和改进了提案中的一些规定。高级别会议还承认有些问题需要进一步改进，以及可能采取其他一些做法和思路来解决这些问题。

作为确保各国和其他利害攸关方充分参与的一种手段，国际民航组织在2015和2016年举行了每轮涵盖国际民航组织所有地区的两轮五地区研讨会——全球航空对话（GLADs）。这些研讨会促进了使参与者熟悉了解拟议的大会决议草案案文并提供了获得反馈意见的机会。

此外，国际民航组织航空环境保护委员会还进行了全球基于市场的措施计划技术方面的工作（例如监测、报告和核查（MRV）；排放单位标准（EUC）和登记），以支持环境咨询小组和理事会开展讨论。

到2016年6月，占全球国际航空运输量88.1%的95个成员国制定和向国际民航组织提交了行动计划，显示出成员国对这一举措的高度兴趣，和成员国对这一举措的高度参与情况。国际民航组织还推出了“伙伴计划”，鼓励已经提交行动计划的国家与尚未制定行动计划的成员国建立合作伙伴关系，以提供支持 and 分享经验和知识。

国际民航组织还更新了其《关于制定国家二氧化碳减排活动行动计划的指导意见》（Doc 9988号文件），其中的量化要素在一个称为国际民航组织环境效益工具（EBT）的软件工具中已实现自动化。作为其能力建设活动的一部分，国际民航组织在其各地区和总部先后举办了八次环境研讨会和对应接续行动计划动手实践讲习班。与国家行动计划联络员进行了四百次接触。

作为国际民航组织为各国提供进一步援助和促进为制定和实施国家行动计划获得供资所做努力的一部分，国际民航组织与欧洲联盟（EU）、全球环境基金（GEF）和联合国开发计划署（UNDP）建立了伙伴关系。

国际民航组织—欧洲联盟共同援助项目“国际航空二氧化碳减排能力建设”是一个耗资650万欧元的项目，以协助14个非洲和加勒比地区国家制定本国的行动计划；建立它们的航空环境系统（AES）以监测航空排放；和实施减少航空排放的措施。继2014年12月在多米尼加共和国和2015年2月在喀麦隆举行了首次研讨会之后，在所有选定的国家和所有到2016年6月提交了行动计划的国家设立了国家行动计划小组。国际民航组织继续对实施行动计划中所载的风险缓解措施提供支持。

国际民航组织—全球环境基金—联合国开发计划署共同援助项目“改造全球航空业：国际航空减排”是一个耗资200万美元的项目，其中包括制定指导意见和辅助机制，以帮

助确定和实施减少航空二氧化碳排放的各项措施。在牙买加实施的一个实用示范项目包括用太阳能动力电气设备取代煤油和柴油机辅助动力装置。牙买加的示范项目旨在促进在机场也使用太阳能技术。

A38-19 推动 2010 年《北京公约》和《北京议定书》

本组织通过发送国家级信件（LE3/44, LE3/45-14/69）、由理事会主席和/或秘书长访问成员国以及与政府高级官员会晤，继续推动对各项北京文书的批准。此外，本组织在国家官员个人交存文书和举行国际民航组织其他会议期间继续推动对上述文书的批准。本组织共同主办或参与了由纳米比亚、波兰、大韩民国、新加坡和国际航空运输协会主办的法律研讨会，以除其他外推动这些文书。此外，本组织还与联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）一道在孟加拉国和尼日利亚推动这些文书，并为题为“反恐怖主义法律培训课程模块 5—运输相关的（民用航空和海运）恐怖主义犯罪”的出版撰稿。截至 2016 年 7 月 8 日，31 个国家签署了该公约，14 个国家批准或加入了公约，33 个国家签署了议定书，15 个国家批准或加入了议定书。

A38-20 推动 1999 年《蒙特利尔公约》

理事会主席和秘书长以及国际民航组织其他官员在访问各国期间继续强调批准事宜；敦促尚未批准该公约的国家批准公约。本组织在法律研讨会上、国家官员个人交存文书时、大会届会和国际民航组织其他会议期间推动批准公约。截至本报告之日，有 120 个国家已批准了 1999 年《蒙特利尔公约》。

A38-21 秘书长和理事会主席职位的任期限制

该决议登载于 Doc 10022 号文件《大会有效决议》（截至 2013 年 10 月 4 日），该文件已发送给各成员国。

A38-22 2014 年、2015 年和 2016 年预算

A 款：无需采取行动。

B 款：无需采取行动。

C 款：无需采取行动。

A38-23 确认理事会在向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转基金预付款方面采取的行动

南苏丹的加入日期为 2011 年 11 月 10 日，该国摊款开始日期为 2011 年 12 月 1 日，摊款比率为 0.06%。无需采取进一步行动。

A38-24 成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动

在 2015 年，秘书长向所有成员国发送了三次国家级信件明细表，表明当年和截至前一年 12 月 31 日应付款额。2016 年到目前为止，秘书长发送了一次关于同一主题的国家级信件。

自大会上届会议以来，尚未提出任何新的安排。理事会继续宣传其政策，即请欠款的成员国按照国际民航组织 A37-32 号决议提出清偿提案，清偿长期拖欠的会费。

截至 2016 年 6 月 15 日，21 个成员国由于欠款数额等同或超过前三个财政年度摊款总数和那些未遵守按照大会 A37-32 号决议的决定条款 4 b) 签订协议的国家被中止在大会的表决权。

在此期间，A37-32 号决议的决定条款 9 中规定的额外措施也适用于根据《公约》第六十二条之规定被中止其表决权的那些成员国。只有那些除了当年的摊款外没有未付年度分摊会费的国家，才有资格被选入理事会、各委员会和机构。

A38-25 清偿长期欠款的激励办法

无需采取行动。

A38-26 2014 年、2015 年和 2016 年普通基金的摊款

秘书长在日期为 2015 年 5 月 29 日的 A1/8-15/39 号国家级信件、2015 年 9 月 1 日的 A1/8-15/70 号国家级信件、2015 年 11 月 30 日的 A1/8-15/83 号国家级信以及 2016 年 6 月 10 日的 A1/8-16/59 号国家级信件中通知了各成员国其 2015 年的摊款。

A38-27 周转基金

理事会批准了关于将周转基金增至 800 万美元的建议。无需采取进一步行动。

A38-28 对《财务条例》的修订

2014 年出版了包含大会第 38 届会议批准的所有修订的第 15 版《国际民航组织财务条例》(Doc 7515 号文件)。

A38-29 本组织 2010 年、2011 年和 2012 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查

无需采取进一步行动。

决议	主题和采取的行动
----	----------

A38-30 任命外部审计员

无需采取进一步行动。

— 完 —