



大会第 38 届会议

关于本组织 2013 年上半年各项活动的补充报告 以及对根据大会第 37 届会议决议所 采取行动的审查

战略目标 A：安全

空中航行

更新全球空中航行计划

全球空中航行计划（GANP）第四版的编制工作已经完成。作为规划过程的组成部分，全球空中航行计划首次包含航空系统组块升级概念。理事会于 6 月通过了全球空中航行计划（第四版）。

航空频谱

航空的通信、导航、监视系统功能对于飞行中的航空器的安全和效率是至关重要的，需要不受干扰地访问大部分可用无线电频谱。国际电信联盟（ITU）每四年举行的世界无线电通信大会（WRC）对国际频谱管理规定进行更新。2013 年 5 月 27 日，理事会批准了国际民航组织关于世界无线电通信大会第 15 次会议涉及与航空相关议程项目的立场。

规划和实施地区小组（PIRGS）与地区航空安全组（RASGs）的全球协调会议

在理事会主席主持下，2013 年 3 月 19 日在蒙特利尔举行了一次规划和实施地区小组（PIRGS）与地区航空安全组（RASGs）的全球协调会议。规划和实施地区小组与地区航空安全组的主席和秘书、秘书长、空中航行局的局长和副局长，以及空中航行委员会的主席和第一副主席出席了会议。



会议的主要成果包括：建立地区优先事项并确认空中航行和安全目标需要与全球空中航行计划和全球航空安全计划（GASP）保持一致。此外，还通过了地区绩效展示板原型。

安全管理

编写附件 19

作为安全管理专家组于 2 月召开的特别会议的一项成果，该专家组提交了一份关于编写一个新的安全管理相关附件 — 附件 19 的提议。2013 年 2 月 25 日，国际民航组织理事会通过了《芝加哥公约》专门针对安全管理的附件 19。附件 19 的诞生源自 2010 年在蒙特利尔召开的高级别安全会议上的一项建议。该新附件将现有国家安全方案和安全管理体系统相关规定整合到一个单独的附件中。过去三年，通过国际民航组织、其成员国及各国际组织之间的密切协作，完成了该新附件的编写。

附件 19 的编写可支持主动的安全提升战略的持续演变。该项主动的安全战略以系统应对安全风险的国家安全方案（SSP）的实施为基础。影响制定一项国家安全方案所需时间的要素包括航空运输系统的复杂程度及国家航空安全监督能力的成熟程度。

附件 19 的出版将伴随着一项逐步实施计划，包括出版第三版《安全管理手册》（国际民航组织 Doc 9859 号文件）。为了支持附件 19，该最新版在结构上做了调整并进行了更新，四章中有一章专门涉及国家安全方案的相关指南。安全管理网站（<http://www.icao.int/Safety/SafetyManagement>）已经更新，对安全管理培训材料的更新也正在进行中。

附件 19 将于 2013 年 11 月 14 日开始适用。

更新全球航空安全计划（GASP）

全球航空安全计划（GASP）的更新已经完成，并由理事会于 2013 年 7 月进行了批准。全球航空安全计划发生变化的主要推动力为该计划作为一项高级别的政策、规划和实施文件的作用在加强。该文件可与国际民航组织全球空中航行计划（GANP）一起，为互补的和整个行业的航空运输进展提供指导。全球航空安全计划纳入了国家和行业在实施主动的安全管理做法方面取得的进展，并与国际民航组织的战略规划过程进行了统一。

安全信息保护

安全信息的收集、分析和交流，是实现全球航空安全计划目标必不可少的组成部分。信息共享机制的成功，部分取决于是否存在有效的法律保障措施、对数据和相关来源提供适当保护、不妨碍必要和适当使用，从而鼓励有意义的报告和分析流程，积极主动地解决安全问题。

安全信息保护工作队（SIP TF）提出了关于为安全管理专家组及其他专家小组的相关工作提供信息的建议。

安全监督

根据 A37-5 号决议，普遍安全监督审计计划（USOAP）演变为持续监测方法（CMA），按照大会批准的两年过渡计划继续进展。2013 年 1 月全面启动持续监测方法的全部所需活动已经完成。

本报告期内，来自 12 个国家和 5 个国际组织的 89 名人员接受了普遍安全监督审计计划的审计员和/或协调核实访问的培训，来自 14 个国家和 5 个国际组织的 92 名人员接受了熟悉培训。

此外，国际民航组织在国际民航组织的所有地区举办了 7 次研讨会/讲习班，协助各国自制定各自的持续监测方法。来自 110 个国家和 7 个国际组织的 349 名人员参加了研讨会/讲习班。

在 16 个成员国开展了协调核实访问，以确定先前发现的安全缺陷是否已经得到圆满解决。此外，在此期间进行了三次全面系统的审计。

机场安全

跑道安全

在 2011 年全球跑道安全研讨会框架下，并得到国际民航组织跑道安全方案合作伙伴的支持，2013 年上半年在摩洛哥阿加迪尔和安提瓜和巴布达圣约翰举办了两场跑道安全研讨会。

举办国际民航组织和国际机场理事会首次机场认证课程

根据国际民航组织和国际机场理事会之间的合作备忘录以及国际民航组织和国际机场理事会的机场管理培训谅解备忘录，国际民航组织和国际机场理事会共同制定出旨在加强全球范围内的机场安全与效率的机场认证培训课程。2013 年 5 月 13 日至 17 日在蒙特利尔国际民航组织总部成功举办了第一期培训班。这项课程也是国际机场理事会—国际民航组织联合机场管理专业认证计划（AMPAP）选修课之一。

事故调查

批准国际民航组织关于援助航空器事故遇难者及其家属的政策

意识到需要采取进一步行动帮助航空器事故遇难者及其家属，理事会于 2013 年 3 月批准了国际民航组织关于这个问题的政策文件。《国际民航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），规定了援助航空器事故遇难者及其家属的政策，鼓励各国在规划、制订和执行有关法律、法规和/或政策时，纳入这些政策。Doc 9998 号文件涉及到各国的立法、法规和/或政策、家庭援助计划的结构，还确定了家庭援助提供者的主要群体。

最后事故调查报告的电子图书馆

最后事故调查报告电子图书馆的工作于 2013 年上半年结束。电子图书馆将设在 AIG 的网站上，可通过国际民航组织的公共网站访问。通过这种方式，调查期间汲取的经验教训及国际民航组织收到的最后报告中捕获的信息安全，将提供给广大公众，包括航空运营人、机场运营人、空中交通服务提供者、事故/事故征候调查员和其他有关各方。

危险品 — 国家监督职责

附件 18 —《危险品的航空安全运输》做了修订，以澄清所有履行危险品职能的实体，包括托运人、包装人及货运代理，须接受国家监督。安全监督审计中发现需要进行这项修订，因为很多国家不了解其对运营人之外的监督职责。托运人为确保危险物品安全运输发挥了关键作用，因为他们负责这些物品的正确分类、包装和托运。危险品供应链中的每个环节都需要有效监督程序是必要的。

培训

航空培训大纲（TRAINAIR）升级版

航空培训大纲升级版目前包括 55 名成员：16 个制定了标准化培训成套教材（STPs）的正式成员和 39 个准成员。该大纲要求申请人遵守评估标准，并圆满地完成建立与管理培训机构现场评估的基本要素。2013 年第一季度对七个新申请人进行了评估。

国际民航组织开发的电子化管理系统，航空培训大纲升级版电子化管理系统（TPeMS），支持成员的程序、过程和相互交往。此外，通过航空培训大纲升级版电子化管理系统，标准化培训成套教材虚拟库得到管理。该虚拟库包含 22 套标准化培训成套教材。

国际民航组织与航空培训大纲升级版网络协调，于 2013 年第一季度组织了 8 个培训开发商课程。

下一代航空专业人员（NGAP）

在下一代航空专业人员工作队（TF）的帮助下，国际民航组织在有形和可实现的结果与具体成果和时间表的基础上，制定了下一代航空专业人员方案的明确目标和任务。该计划目标集中于：合作伙伴关系、人力资源规划、吸引和保留新一代航空专业人员、研究和统一实施。国际民航组织在 2013 年第一期举办了三场下一代航空专业人员及航空培训大纲升级版专题讨论会，来自不同地区的 800 余人参加。

语文能力要求

航空英语语言测试服务（AELTS）

国际民航组织于 2013 年 3 月 25 日至 27 日在蒙特利尔主办了一次语言能力要求（LPRs）技术研讨会，藉以支持各国遵守国际民航组织的语言规定。来自 37 个成员国、7 个国际组织和 37 个行业的 142 名参与者出席本次活动。

技术合作项目和活动

在 2013 年 1 月 1 日至 6 月 30 日期间，有 70 个国家技术合作项目和 23 个地区技术合作项目为进一步提高全世界的航空安全做出了贡献。在此期间的主要成就包括：

加勒比和南美（CAR/SAM）地区

- 根据国际民航组织成员国和中加勒比地区及邻近地区国际组织的要求, 延长以卫星为基础提供航空电信服务业务的MEVA II服务合同;
- 协助审查并解决一个国家空中交通管理（ATM）的有关缺陷;
- 为一个国家签署一次和二次雷达采购合同;
- 为一个国家的民航当局人员提供飞行员模拟器训练;
- 协助一个国家民用航空规章的修订工作;
- 协助一个国家航空运输飞行员执照（ATPL）培训大纲的认证;
- 协助编制检查外国航空器的有关合规报告;
- 更新一个国家航空器事故调查手册;
- 协助一个国家实施国际民航组织适航、人员执照颁发和飞行运行方面的标准和建议措施;
- 协助一个国家编制并传授航空人员执照的基本培训课程;
- 为一个国家编制并修订人员执照颁发、适航和飞行运行手册;
- 协助一个国家维护适航设备;
- 协助一个国家编制国家检查员文件以便参加美国联邦航空局的国际航空安全评估方案审核小组;
- 为一个国家的国家工作人员进行飞行运行领域的培训;
- 根据连续监测方法对一个国家进行安全监督检查;
- 继续为七个国家提供通信、导航和监视（CNS）、空中交通管理（ATM）、飞行运行、人的因素、事故调查、加强体制和机场规划领域专业知识方面的援助;
- 为一个国家采购最先进的设备以更新通信、导航和监视设备;

- 在一个国家实施自动飞行计划程序；
- 协助一个国家继续实施加勒比和南美（CAR/SAM）地区空中航行计划和设施及服务实施文件（FASID）；
- 为一个国家购置、安装和维护下列设备：语音交换、甚高频（VHF）通信系统，包括进近和机场管制的自动化终端信息服务（ATIS）、甚高频通信设备、航空电信网（ATN）、无线链路、录音系统与 ATC 语音控制系统（VCS）、仪表着陆系统（ILS）、甚高频全向无线电信标（VOR）、空中交通管理（ATM）系统、机场飞行情报服务（AFIS）、地理信息系统（GIS）和测距设备（DME）；
- 为一个国家修理跑道清扫车。

非洲和印度洋（AFI）地区

- 提高一个国家空中交通服务的可用性；
- 协助三个国家实施纠正行动计划项目；
- 为一个国家提供机场运营人培训，为两个国家提供机场检查员培训；
- 为一个国家编制机场技术指导材料；
- 完成一个国家新的民用航空条例草案；
- 继续协助班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）的运作；
- 继续协助建立南部非洲发展共同体航空安全组织（SASO）；
- 为四个国家编制 AEROMET 法规、指导和培训材料；
- 为一个国家分析支持航空器认证文件以及与制造商的相关讨论；
- 为三个国家进行航空器事故调查系统差距分析；
- 航空器发生事故之后，协助一个国家读出飞行记录器并检查发动机。

亚洲和太平洋（APAC）地区

- 通过三个地区运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAP），继续协助 24 个国家和特别行政区（SARs）的安全监督工作，以便解决重大安全关切领域、普遍安全监督审计计划查明的缺陷和其他与安全有关的调查结果，以及向普遍安全监督审计计划的持续监测方法（CMA）过渡，包括检查员培训和其他与安全有关的研讨会；参与亚太地区航空安全小组（APRAST），包括对可控飞行撞地（CFIT）、失去控制（LOC）和跑道安全（RS）三个特设工作组提供援助和参与地区航空安全小组（RASG）；
- 通过编制文件和培训课程，包括举办一个 PAN-OPS 程序设计初步课程、程序设计教员课程和实施经飞程序方案（FPP）指导委员会核准的国际民航组织理事会决定，继续协助 23 个国家和特别行政区（SARs）改善飞程序，将飞程序方案整合并入在中国北京新成立的地区分办事处；
- 通过亚太防止通过航空旅行传播传染病的合作性安排（CAPSCA-AP）、流行病预案规划和机场评估研讨会和在职培训，包括在一个国家举办为期两天由 40 名学员参加的防止通过航空旅行传播传染病的合作性安排援助访问（AV），继续向 20 个国家和特别行政区提供援助；
- 增强一个民航局在机场、飞行安全和空中航行服务方面的安全监督能力，其中包括建议修订民航安全管理规定、员工指导和咨询通告，并为新的单一空中导航服务提供者（ANSP）的认证提供建议；
- 为一个培训机构编制现代化计划，其中包括开展培训需求分析、审查教学大纲和引入质量管理体系（QMS）计划；
- 根据国际民航组织附件 14 —《机场》，为一个国家新机场选址开展差距分析；
- 协助一个国家及其空中航行服务提供者进行自动相关监视（ADS-B）技术的实施和运行应用；
- 协助一个机场运营人开展内部安全审计计划，以备其延长机场监管合格证；

- 在一个国家提供为期五天的空中航行服务安全监督课程，来自民航内部各领域的 27 名人员参加这一课程；
- 根据发展中国家培训计划，向 62 个国家的 236 名国家工作人员提供下述领域的培训课程：危险品运输、机场认证、安全管理系统、安全监督管理、多普勒甚高频全向信标/测距设备（DVOR/DME）维修、仪表着陆系统（ILS）的维修、空中航行政策、机场运营、电子安全工具以及基于性能的导航（PBN）。

欧洲及中东（EUR/MID）地区

- 继续协助一个国家加强其在飞行运行、适航性、航空事故和事故征候调查、通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）、机场、航空运输经济、消防和救援（RFF）以及人力资源培训方面的能力；
- 继续向一个国家提供安全监督（飞行运行）、航空医学和人员执照颁发领域的援助；
- 继续协助三个国家提高其飞行运行的监督能力；
- 支持一个国家的纠正行动计划并提供能力建设以纠正重大安全关切（SSCS）；
- 通过三个地区项目继续提供援助，以加强 27 个参与国的航空运输安全与效率；
- 协助一个国家履行危险品检查/审计/监控职能；和
- 继续向一个国家的国家事故调查组提供援助。

战略目标 B：保安

航空保安专家组

航空保安专家组于 4 月在蒙特利尔国际民航组织总部召开了第 24 次会议。其中关键的发展情况包括，专家组对 2011 年首次发表的全球风险综述做了更新，并同意对附件 17 — 《保安》提出新的标准和建议措施（SARPs）。这些包括进一步强化货物和邮件保安、监管要求和国际合作的规定以及针对非限制区和网络威胁的措施。

理事会批准了专家组的建议，包括附件 17 的第 14 次修订草案，修订草案已发给成员国，要求于 2014 年 10 月 2 日之前提出意见。第 14 次修订预计于 2014 年年底开始适用。

按照《航空保安手册》（Doc 8973 号文件/8）的修订形式向各国提供经订正的空运货物和邮件保安指导材料，并可在国际民航组织的安全网站查阅（英文）。更新后的材料正在被翻译成国际民航组织的所有语言。

附件 9 — 《简化手续》

附件 9 — 《简化手续》第 23 次修订于 2013 年 2 月开始适用。修订重点在附件 9 的附录 13，旨在提高旅客数据共享和高效应对流感大流行或大规模流行传染病。

普遍保安审计计划（USAP）

2008 年 1 月启动第二个周期审计，并在 2013 年 6 月底结束。它侧重于找出对国际民航组织成员国的航空安全关切，为其提出解决建议和提供现场援助。

2013 年共开展了十五次国际民航组织普遍保安审计计划审计，使第二轮审计总数达到 178 个，包括 177 个成员国和一个中国特别行政区（SAR）。图 1 显示了实施航空保安监督制度关键要素的全球性审计结果。

2013 年，一个普遍保安审计计划审计员与实施支助和发展科 — 保安（ISD-SEC）参加了两次联合任务，乍得和吉布提各一次。此外，2013 年还进行了两次国际民航组织的协调验证任务，对两个国家为解决重大保安关切采取的行动进行验证。2013 年期间，USAP 安全网站公布了一个国家的两个新的重大保安关切。截至 6 月 30 日，仍有 4 个国家存在 7 个尚未解决的重大保安关切。

2012 年，理事会第 197 届会议正式批准了普遍保安审计计划演变为持续监测方法（USAP-CMA）和相关的过渡计划。普遍保安审计计划过渡到持续监测方法的工作目前正在进行中，2014 年底之前一直继续，直到 2015 年初开始全面实施。

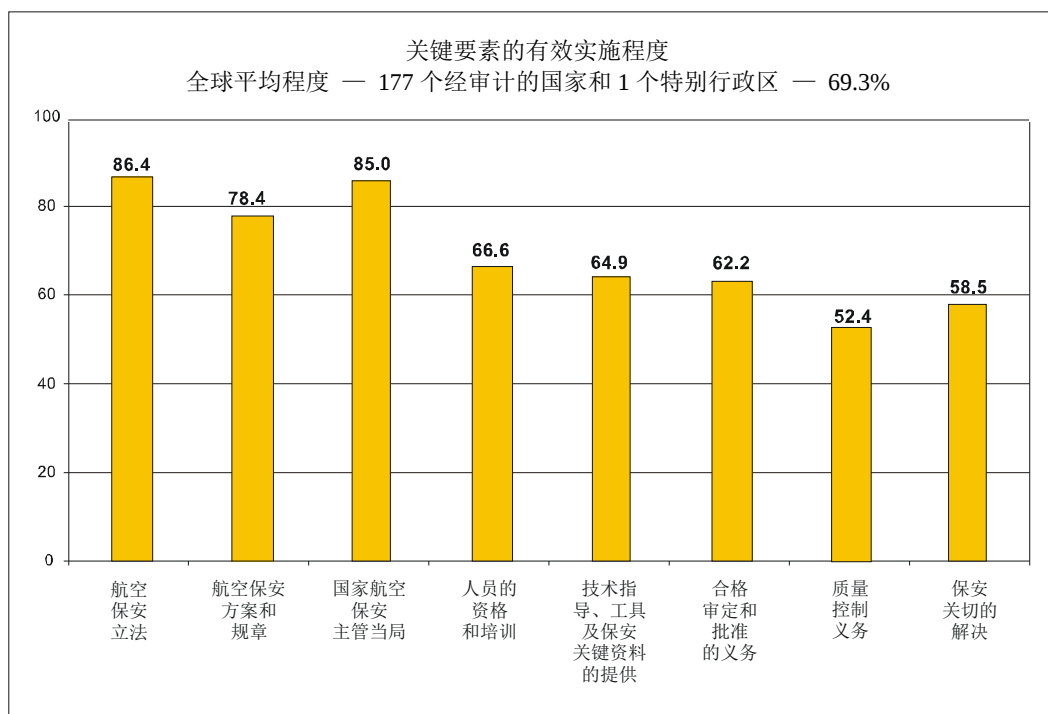


图1 全球审计结果 — 保安监督制度关键要素的实施程度

国际援助与合作

国际民航组织已经认可了两个额外的航空保安培训中心（ASTCs），以解决全球性和地区性航空保安培训的持续需要。

国际民航组织还支持新加坡航空保安领导和管理研讨会（LAMs）与新加坡航空学院。本次研讨会向各国局长和首席执行官提供了为应对当今航空环境的安全挑战和优先事项的战略知识和见解。

2013年4月，国际民航组织和国际航空货运协会（TIACA）签署了一项旨在加强它们之间技术事项合作的意向性宣言。根据该协议条款，国际民航组织和国际航空货运协会将更紧密地在航空货运和邮件的保安及简化手续方面合作，加快从基于纸张向电子方式演变。

国际民航组织的旅客身份识别方案（TRIP）

理事会批准了一个称之为国际民航组织旅客身份识别方案（TRIP）的新战略，为国际民航组织和各国的旅客身份识别管理活动规定了战略方向及主要成果。旅客身份识别方案战略强调对身份识别管理采取一种全面的方法，最大限度地实现保安和简化手续的效益。

2013年4月在哥伦比亚为安第斯国家不同机构的政府官员举办了旅行证件安全和身份管理研讨会。在圣卢西亚以及特立尼达和多巴哥还进行了差距评估任务。

国际民航组织的公钥簿，即使边境管制当局对电子护照的安全进行验证的服务，六月底已发展到38名成员。

技术合作项目和活动

2013年1月1日至6月30日期间，有10个国家技术合作项目和一个地区技术合作项目帮助国家民航管理当局和国际机场改进了其保安系统。这一期间的主要成就包括：

加勒比和南美（CAR/SAM）地区

- 协助一个国家的国际机场安装、维护、支持和培训使用智能系统软件（信息、无源和有源设备）；
- 继续为一个国家提供交运行李和登机手续的软件支持；
- 为一个国家民航当局人员提供危机管理培训；
- 协助一个国家编制国家航空保安培训大纲。

非洲和印度洋（AFI）地区

- 在两个国家进行机场保安检查；
- 为两个国家更新和编制航空保安法规；
- 为两个国家编制航空保安指导材料；和

- 为一个国家民航当局人员提供航空保安培训。

亚洲和太平洋（APAC）地区

- 通过合作航空安全计划（CASP），继续向 24 个国家和特别行政区（SARs）提供航空保安领域的援助，包括协助成员国和管理部門整改普遍保安审计计划和其他与保安相关的调查查明的缺陷、提供检查员和其他与安全有关的培训，包括亚太合作航空安全计划第一届技术和业务年会、航空保安法律研讨会、空中交通服务提供商保安规定讲习班和航空保安质量控制专题研讨会；和
- 根据发展中国家培训计划，向 26 个国家的 32 名国家工作人员分别举办了两期题为“国家航空保安检查员和航空保安法律”的培训班。

欧洲及中东（EUR/MID）地区

- 为一个国家采购航空保安设备。

战略目标C：环境保护和航空运输的可持续发展

航空环境保护委员会第九次会议（CAEP/9）

2013年2月4日至15日举行了航空环境保护委员会第九次会议(CAEP/9)。有近200人出席本次会议，其中包括23名成员、16名观察员及其顾问。

关于航空器的噪声标准，本次会议同意与目前第4章的累计水平相比，将严格度提高7个有效感觉噪声分贝。这将适用于2017年12月后提交合格审定的新航空器型号，及2020年12月31日之后适用于轻于55吨的航空器。航空环境保护委员会第九次会议还建议一个新的倾转旋翼航空器的噪声标准。国际民航组织成员国目前正在对拟议的新噪声标准进行审查，理事会将于2014年予以审议并通过。

任命对可接受音爆研究做出报告的科学联络员向航空环境保护委员会第九次会议介绍了研究的最新进展情况。

削减二氧化碳排放量活动的国家行动计划和向各国提供援助

2013年6月底，占全球国际航空运输量78.89%的61个会员国，制定并向国际民航组织提交了行动计划。

国际民航组织于2013年5月再次举办了各国行动计划研讨会，它涉及制定行动计划、审查数据和实施国家行动计划中的选择措施。包括国家行动计划联络员在内的76名人员参加了研讨会。此外，国际民航组织与个别国家和国家联络点直接合作，为帮助编制行动计划提供有针对性的具体援助。自2012年2月以来，这项工作包括与国家联络点的200次电话会议。

可持续航空代用燃料（SUSTAF）

可持续航空代用燃料专家组的工作重点是确定部署可持续航空代用燃料的主要挑战及其解决方案。尤其是要解决这种燃料的可持续性问题，该小组旨在确定各国为解决这个问题可能使用的选择方案。理事会审议了小组的成果和建议，并可从GFAAF网站查阅。

为配合2013年6月布尔歇巴黎航展，国际民航组织被邀请参加代用燃料展馆。国际民航组织展示了本组织对可持续航空代用燃料采取的积极行动。此外，国际民航组织在纪念“通向可持续未来的飞行轨迹”倡议一周年之际，秘书长乘坐具有里程碑意义的航班从蒙特利尔飞到里约热内卢，他旅行的四个连接航班全部使用航空生物燃料。

基于市场的措施（MBMs）

国际航空与气候变化高级别小组（HGCC）从2012年12月至2013年3月召开了三次会议，审议了与全球基于市场的措施相关的各种问题，包括：计划的参与者、照顾特殊情况和各自能力的措施及计划中所得收入。

环境研讨会

5月14日至16日在总部举办了国际民航组织第四次航空与气候变化研讨会 — 《绿色目的地》（<http://www.icao.int/Meetings/Green>），来自62个成员国和23个国际组织的233名人员出席了研讨会。举办此次研讨会是促进国际民航组织第38届大会做出知情决策。

本次研讨会旨在于2013年9月国际民航组织大会第38届会议之前，促进参与者之间对环境和航空事宜，包括噪声、运行和技术、基于市场的措施、各国行动计划、可持续航空代用燃料、融资和援助的对话。

此外，国际民航组织与航空运输行动小组（ATAG）合作制定出国际民航组织与航空运输行动小组联合声明（2013年5月13日签署），以便“合作推动全球航空减排的可持续方法”。

国际民航组织环境报告的工作正在如期进展之中。

第六届全球航空运输会议

2013年3月18日至22日在蒙特利尔总部举行了第六届全球航空运输会议（ATConf/6）。国际民航组织131个成员国和39个国际组织的1 000余名代表和观察员出席了本次会议。会议讨论了国际航空运输的许多关键问题，包括航空运输税收、协调航空运输竞争方面法律和规则监管方法的兼容性、消费者保护事宜。会议还产生了广泛而全面的结论和建议，供国家和国际民航组织采取行动。理事会于6月审查并批准了第六届全球航空运输会议的建议。

第六届全球航空运输会议还审议了宵禁问题，并建议各国应该尊重并执行国际民航组织关于机场航空器噪声管理监管行动的平衡方法原理。

3月17日为会议与会者举行了为期一天的第六届全球航空运输会议专题讨论会预备会议，与会者听取了重要航空人士和嘉宾对航空界发展面临的主要挑战和政策选择发人深省的观点和有见地的讨论。

经济分析

秘书处继续对国际航空公司运营经济学的地区差异开展年度研究，并于2013年1月将其分析提供给国际航空运输协会（IATA）比例分摊机构，作为联运客运收入按比例分摊工作的基础。

根据国际民航组织与万国邮政联盟（UPU）之间的协议，秘书处开展了航空运输和金融数据分析，并于2013年2月向万国邮联提交结果，供其计算适用于万国邮联成员国指定运营商之间结算航空邮件运输的基本费率。

客运和货运长期预测的详细分析、方法和结果发表在2013年3月的333号通告 — 《对2030年全球航空运输的展望（GATO）》。

2013年3月出版发行了《机场经济学手册》（Doc 9562号文件）第三版。

与世界旅游组织的合作

2013年3月18日，适逢国际民航组织第六次世界范围航空运输会议开幕之际，国际民航组织与世界旅游组织（UNWTO）签署了一份特殊的航空和旅游联合声明。声明确认联合国两机构在共同的优先问题上更密切开展合作的意向。简化签证、税收、航空法规现代化和制定消费者保护的统一规则，被确定为提高这两个组织之间合作的重点领域。

技术合作项目和活动

2013年1月1日至6月30日期间，环境保护方面有四个国家技术合作项目。这一期间的主要成就包括：

加勒比和南美（CAR/SAM）地区

- 对一个国家建设新的国际机场开展相关的环境影响研究；
- 对一个国家的国际机场开展社会和经济影响研究；
- 协助一个国家编制减少航空运输业二氧化碳排放量的行动计划。

亚洲和太平洋（APAC）地区

- 根据发展中国家培训计划，向 11 个国家的 12 名国家工作人员提供了航空内部审计员课程。

欧洲及中东（EUR/MID）地区

- 继续协助一个国家规划、制定和协调民航监管活动。

辅助实施战略

法律服务和外部关系

有关不循规旅客的法律问题

法律委员会于 5 月召开了第 35 届会议，并决定向理事会提交东京公约（1963 年）议定书的文本草案，作为最终草案提交给各国，并最终提交给外交会议。根据法律委员会的报告，理事会决定于 2014 年 3 月召开一次外交会议修订《东京公约》。

推动北京文书

截至2013年6月30日，已经有27个国家签署了《北京公约》，圣卢西亚、马里、多米尼加共和国、圭亚那、缅甸、古巴和安哥拉批准或加入。29个国家已经签署了《北京议定书》，圣卢西亚、马里、古巴、圭亚那、缅甸和多米尼加共和国批准或加入。

移动设备（航空器设备）的国际利益

秘书处代表理事会担任国际登记处监管机关，继续监测登记处的运作，以确保其按照《开普敦公约》第十七条高效地履行职责。国际登记处监管机关专家委员会于2013年4月在国际民航组织总部召开第六次会议。会议的目的是最后审议登记官对《国际登记处的规章和程序》（Doc 9864号文件）提议的修改并就此向理事会提出建议，这是国际登记处监管机关专家委员会2012年12月第五次会议讨论的主题。随后，理事会在其第199届会议期间批准了修改建议。根据《开普敦公约》第六十二条第二款（c）项和《开普敦议定书》第三十七条第二款（c）项，理事会定期从保存人收到关于批准、声明、退出和指定进入点的信息。截至2013年6月30日，已有51个国家批准或加入了《开普敦公约》和《议定书》。

国际民航组织和加拿大政府关于国际民用航空组织总部之间的补充协议

理事会在其第198届会议第十次会议上，批准了国际民用航空组织和加拿大政府之间关于国际民用航空组织总部的补充协议草案，并授权秘书长代表国际民航组织签署补充协议。2013年5月29日，国际民航组织和加拿大签署新的补充协议，将于2016年底生效。

国际民航组织地区分办事处的东道国协议

2013年6月27日与中华人民共和国政府签署了国际民航组织亚洲和太平洋地区分办事处东道国协议（HSA）。东道国协议对东道国提供的场所及设施安排和国际民航组织的特权与豁免做了规定。

治理和效率工作组（WGGE）

治理和效率工作组审议了与东道国就向派驻国际民航组织的代表提供的特权、豁免权及礼遇服务的磋商机制，并建议成立一个与东道国关系委员会（RHCC），理事会于2013年5月在其第199次会议上通过这项建议。

三方协商委员会讨论有关特权和豁免权问题

2013年2月举行了国际民航组织三方协商委员会第四次会议。除了渥太华和魁北克礼宾官员以及国际民航组织理事会代表之外，蒙特利尔市的代表也出席了会议。

会议审议了议程上问题迄今所取得的成就，并讨论了如何解决悬而未决的问题及未来磋商的形式。简要介绍了国家代表团成员抵达并在加拿大居留信息（“黄皮书”）的修订版。黄皮书的修订版已于2013年2月上传国际民航组织安全网站。

人力资源

截至2013年6月底，本组织编制内有601个职位，其中290个职位为专业和更高级别类，311个职位为一般事务类。妇女在秘书处专业和更高级类别的总体代表性为30%。就高级职位而言，妇女在D-2级职位中的代表性为50%，在D-1级职位为10%。

2013年前六个月期间，通过不断全面审查国际民航组织的工作人员条例和工作人员细则，理事会批准了对《国际民航组织服务守则》的修订，使这些规则进一步与其他联合国共同系统组织，以及提高本组织效率的总体目标协调一致。经理事会批准的修订包括对2014年1月1日之后加入国际民航组织的新员工法定退休年龄提高至65岁，它体现在修订后的工作人员条例9.15。理事会还注意到《个体咨询人/订约人合同的政策》的报告，并批准了为加强政策和进一步提高相关行政过程效率拟定的行动。

作为本组织外联工作的一部分，理事会欢迎秘书处所采取的各项宣传策略与行动，协助确定并吸引所有会员国高素质的合格候选人今后来国际民航组织工作。这些举措包括年轻航空专业人员方案，其中公布的三个职位吸引了300多名应聘者。

创收活动

2013年上半年，辅助创收基金结果超出预算期望，主要集中在出版物和活动领域。与2012年相比这是一个改善，尽管大会年总是充满更多的活动。2012年12月推出国际民航组织新的电子商务网站，为国际民航组织的产品推广和销售提供了有益的平台。目前的重点是为保护国际民航组织的版权建立数字版权管理，而同时尽可能取消散发硬拷贝材料。2013年期间还开展了降低成本的工作。

记录与流通管理

电子文件和记录管理系统于2013年1月1日进入运行阶段，目前总部各局通过以电子格式保存其记录从这个系统中受益，从而更有效地开展工作。

地区办事处也开始实施这一项目。利马和开罗办事处正在向无纸化保存记录过渡。这一规范制度和行政程序的项目，代表朝着创建“一个国际民航组织”的举措之一。

会议服务

小卖部设施经过扩大和装修，包括扩大产品品种，极大提高向会议代表、国家代表团成员和其他客户提供的服务质量。

利用加拿大政府提供的额外资金，继续改善会议设施，参加大会第38届会议的代表将受益于1、2和3号会议室通道的改进及登记注册区的重新布置。

信息和通信技术（ICT）

Web管理

Web管理空间取得重大进展。为业务连续性规划之目的，国际民航组织的公共网站做了最新更新。Web内容除了英语和法语之外，公共网站现在也

支持中文，并会支持更多语文。此外，做了大量努力将Web内容从过时的服务器上迁移到国际民航组织的集中式网络平台，以及在“一个国际民航组织”举措之下整合办事处网站。

支持和基础设施

一个国际民航组织：信息和通信技术已经执行了必要的规定，授予国际民航组织总部和地区办事处的所有用户同级别的访问权利，但巴黎办事处除外。六个办事处已经完成了它们迁移到国际民航组织的企业防火墙解决方案和全球因特网协议解决方案。2013年6月27日启用的中国亚太地区分办事处，已顺利过渡并纳入“一个国际民航组织”的基础设施计划。

建立服务台：为会议、安全和一般事务科（CSG）编制了服务台文件（包括服务水平协议）。

知识管理

信息和通信技术已按照集中技术机构内所有系统维护计划恢复了电子商务系统管理。已经启动了数字版权管理并期待了航空货运的中期计划。客户关系管理系统已被确定。数据加载和启动系统的最终交付正在进行之中。已制定出最终用户培训时间表，并采购了符合国际民航组织要求的事件管理系统。2012年推出的内部学习管理系统（LMS）将继续加以改善，2013年5月增加联合国SkillSoft在线课程库。通过内部学习管理系统，国际民航组织工作人员可以随时访问10 000套在线课程和电子书籍，这将丰富员工的知识和促进职业发展。外部学习管理系统可提供越来越多的在线课程，颇具创收潜力。2013年推出的其他ADB项目包括：航空培训升级版管理系统、航空英语语言测试服务系统、航空服务谈判会议 — 谈判的事件管理系统、地理信息系统 — ATM制图解决方案、机读旅行证件协作系统（现为TRAVid）、跑道安全协作系统、移动附件、电子课程的开发和电子信息包开发。

2013年上半年开发的内部课程包括国际民航组织的伦理在线课程（对所有员工属强制规定）。目前正在创建课程以便用于新的研讨会和专题讨论会，并按照标准化培训配套资料出售。2013年已推出几个电子信息包（iKits），并继续为各种会议和研讨会开发，其中包括即将召开的第38届大会。

企业数据管理

已经安装一个新的数据市场服务器，刷新数据市场的SSIS包，已经在服务器运行。现在还可以提供国家的减排行动计划、新的二氧化碳排放量业务智能分析样品和燃油基线与预期结果之间的比较。

技术合作计划

截至 2013 年 6 月 30 日，国际民航组织技术合作方案的实施总额约为 4 290 万美元。在各项信托基金安排下，技术合作局正在 146 个国家执行 108 个项目。据估算，2013 年方案的实施总额为 1.266 亿美元。

按地区列示的技术合作方案实施金额
(单位：百万美元)

地区	2012 年	截至2013年6月30日
非洲	47.3	4.2
美洲	68.4	29.7
亚洲和太平洋	4.2	1.7
欧洲和中东	11.0	7.3
总计	130.9	42.9

大型技术合作项目

2013年上半年批准的大型技术合作项目和对进行中项目的大规模修改包括：

- 墨西哥（协助交通运输部民航总局人员的能力建设）；
- 乍得（协助乍得民航局（ADAC）对航空器运营人进行合格审定）；
- 刚果（协助刚果国家民用航空局（ANAC）对航空器运营人进行合格审定）；
- 索马里（索马里民航管理局）；
- 科威特（协助机场发展和认证）。

招聘专家

截至2013年6月30日，征聘的国际外勤专家和顾问总人数为161人，另有792名本国项目人员，共计1 040人在职，其中87名国际外勤专家和顾问已在现场工作，为正在进行的项目服务。

民航培训

在此期间，为总共193.3个工作月颁发了371项研究金，其中，236项研究金是在国际民航组织与印度尼西亚、大韩民国和新加坡签署的谅解备忘录框架内颁发的。根据这一备忘录，培训将由上述国家供资，由国际民航组织管理。

此外，教员还根据技术合作项目开展了国内培训方案，培训了351名民航管理当局工作人员；作为技术合作项目采购的组成部分，247名工作人员接受了供应商的培训。

设备和分包合同

共发出150份定购单和分包合同，外勤采购支出金额共约2 200万美元。

行政和业务服务费用（AOSC）预算

截至2013年6月30日，行政和业务服务费用（AOSC）基金收入总额为350万美元，支出约为420万美元，收支差额约为70万美元。

财务报表

理事会详细审议了秘书长2014年、2015年和2016年的预算概算以及财务委员会的相关报告。理事会向大会提交了本组织下三年期总额2.865亿加元的预算草案（A38-WP/57，AD/8号文件）以供审议：

2014年：92 752 000加元

2015年：94 737 000加元

2016年：99 049 000加元

理事会批准了A38-WP/42，AD/3号文件所载关于周转基金的报告，其中建议将周转基金的额度从600万美元提高到800万美元。

秘书长按照大会A36-31号决议编制了2014年、2015年和2016年的分摊比额表草案。这些比额表草案在A38-WP/93，AD/13号文件中提交给大会。

截至2013年6月30日，18个成员国的表决权按照大会A37-32号决议被中止。不包括2013年摊款在内，这些国家的拖欠会费总额为670万加元。

在大会第38届会议之前，秘书长已将这些成员国需要缴纳的款项告知有关国家的高级官员，以使其表决权得以恢复。还提请有长期欠款但尚未与理事会缔结协议以清偿欠款的国家，注意缔结此种协议的可能性。

欠款国家的情况见A38-WP/43、EX/30、AD/4号文件。某些明细表将在大会开幕前夕更新。

2013年的摊款共计8 740万加元。截至2013年6月30日收悉的当年会费总计为5 780万加元，占截至2013年1月1日到期总额的66.1%。

外部审计员（法国审计院）完成了对本组织2012年账目的审计。2012年的财务报表在A38-WP/46、AD/7号文件和Doc 10015号文件中提交给大会。

对根据大会第37届会议决议所采取行动的审查

决议	主题和所采取的行动
A37-1	安全信息共享与使用的行为守则的原则 根据A37-1号决议，国际民航组织理事会于2011年6月15日批准了以国际民航组织大会商定的一套高水平原则为基础的《安全信息共享与使用的行为守则》。其中包含的原则可促进各类安全相关信息的透明度和交流，同时确保此类信息只用于提高安全而不适用于不适当的目的，包括用于获取经济利益。该行为守则还强调，信息共享的目的之一是确保对国家和全球一级的安全关切作出一致的、基于事实的和透明的反应。按照理事会的指示，《行为守则》已作为一项鼓励各国遵守的国际民航组织政策，通过2011年9月1日的电子公告分发给各国和国际组织。
A37-2	对某些事故和事故征候调查记录的不予公布 国际民航组织安全信息保护工作队（SIP TF）于2013年2月结束其工作，并就保护某些事故和事故征候记录的问题以及附件13 —《航空器事故和事故征候调查》附篇E提出了建议。
A37-3	为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料 为了推进强化安全数据保护规定的工作，空中航行委员会（ANC）批准成立了一个多学科小组，即安全信息保护工作队（SIP TF），以审查对从安全数据采集和处理系统收集的信息进行保护的规定，进而确保对事故和事故征候调查中形成的数据进行适当的保护和使用。 根据其授权，安全数据保护工作队提出了建议，认为有必要在主管当局为保持或改善航空安全所采取的行动与适当的司法行政之间取得平衡。安全管理专家组（SMP）和其他相关专家小组将对关于新规定的具体建议进行审议。安全信息保护工作队打下的根基将为进一步制定一种平衡做法，按照全球航空安全计划（GASP）保护和使用安全信息奠定基础。
A37-4	国际民航组织关于安全的全球规划 全球航空安全计划（GASP）的更新已经完成，并于2013年7月得到理事会通过。对全球航空安全计划进行修改的主要驱动因素，是该计划的作用业已增强，已成为一项与国际民航组织全球空中航行计划（GANP）一道为全行业在航空运输方面得到进一步发展提供指导的高水平的政策、规划和实施文件。



该文件以原来的全球航空安全计划为基础，制定出了有针对性的安全目标和举措，同时确保了对所有利害攸关者之间的互补性安全活动进行高效和有效的协调。更新提供了一个灵活框架，可在继续对所有成员国采用统一方法的同时，根据国家航空运输系统的具体情况对安全举措进行优先排序。

A37-5 普遍安全监督审计计划（USOAP）的持续监测做法

在2011年至2012年的两年过渡期内逐步引入了普通安全监督审计计划的持续监测做法（CMA），使普通安全监督审计计划持续监测做法的全面实施工作得以在2013年1月顺利展开。理事会考虑了一种与公众共享尚未解决的重大安全关切（SSCs）的机制，原则上批准从2014年1月开始在国际民航组织公共网站上公布重大安全关切，并为相关国家提供就解决所查明的缺陷提出意见和更新进展情况的机会。各国通过国际民航组织保密网站可继续获得所有关于普通安全监督审计计划的信息。国际民航组织继续制定并扩展与相关国际实体达成的协议，以促进安全数据共享方面的协调与合作。

从2013年5月起，国际民航组织的普遍安全监督审计计划包含了公共卫生准备规划的规程问题，反映了对附件6 —《航空器的运行》、附件9 —《简化手续》、附件11 —《空中交通服务》、附件14 —《机场》和《空中航行服务程序 — 空中交通管理》（PANS-ATM）作出的修订。

A37-6 跑道安全

2011年5月国际民航组织在其总部举办了全球跑道安全研讨会（GRSS）。该研讨会的主题包括风险评估和对减缓措施的考虑、加强标准化、所有相关运行学科间的合作、安全信息共享以及应对跑道安全问题的技术解决方案的实施。

在此次研讨会上，国际民航组织收到了来自合作组织关于设立跑道安全方案并根据研讨会主题组织一系列地区性跑道安全讲习班的承诺。迄今为止，已在迈阿密、阿姆斯特丹、安曼、巴厘岛、基多、开普敦、莫斯科、阿加迪尔和圣约翰斯举办了9个地区性跑道安全研讨会。这些研讨会的主要目的是促进并支持在各个机场建立多学科跑道安全小组（RSTs）。

向航空界发出了一份用于监控跑道安全小组组建工作进展情况的调查，并与国际民航组织跑道安全合作伙伴密切合作制定了一份跑道安全小组手册，目前正处于定稿阶段。

对附件14《机场》第I卷《机场设计和运行》的第11次修订纳入了从机场角度加强机场安全的新规定和经修订的规定。这些规定主要包括用于减缓冲出跑道后果的跑道端安全区和拦阻系统，用于防止偏出跑道的跑道表面状况评估，以及目视助航设备，包括分别为防止跑道侵入和偏出的增强的滑行道中线标记和接地带简单照明。

A37-7 非洲航空安全全面的地区实施计划

秘书长制定了非洲航空安全全面的地区实施计划（AFI Plan），并于2008年1月委派一个指导委员会来处理该地区的民用航空安全缺陷。根据A37-7号决议并在位于达喀尔和内罗毕的国际民航组织地区办事处的领导之下，该计划一直在与各国和航空安全合作伙伴合作，在以下方面为非洲国家提供援助：通过制定国际民航组织行动计划帮助这些国家处理严重的安全缺陷；帮助这些国家达到地区安全目标并解决新出现的安全问题；帮助这些国家设立并增强地区安全监督组织（RSOOs）和事故调查机构（RAIAs）；通过组织各种安全相关主题的研讨会、讲习班和培训班，帮助这些国家强化航空安全。

A37-8 通过地区合作与援助来解决与安全有关的缺陷

国际民航组织于2011年10月举办了地区安全监督组织（RSOOs）研讨会。目的是将所有方面，包括地区安全监督组织和运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAPs）集合在一起，促进为加强地区安全监督活动开展地区合作的理念。

国际民航组织为地区安全监督组织制定了新的供资方案指导，其中包括征收旅客安全税。新的指导将作为对《安全监督手册 — 地区安全监督组织的建立和管理》（Doc 9734号文件，B部分）的修订公布。

安全合作援助网络（SCAN）建立于2011年，目的是促进和协调安全合作伙伴和援助提供者之间的信息共享，并为各国正在执行的和将要执行的援助项目提供支持。

国际民航组织于2012年11月召开了安全合作会议。

国际民航组织与很多国际组织和/或国家一道积极开展了安全相关信息共享的活动，目的是确定为国家、次地区和地区的安全及安全监督机构（包括地区安全监督组织）提供援助的有效方式。

2010年以来，由国际民航组织、美国运输部、欧盟和国际航空运输协会创立的全球安全信息交换网（GSIE）一直在帮助降低事故风险和提高全球航空安全的整体水平。

2011年设立的监测和援助评审委员会（MARB）把工作重点放在了协调国际民航组织的监测和援助活动和存在重大安全关切（SSCs）的国家上。

国际民航组织的一位专家为民用航空安全和保安监督机构（CASSOA）进行了一项研究，目的在于对该机构的法律、组织和财务框架进行审查，并提供旨在增强该机构实施工作的建议。

国际民航组织为世界银行太平洋航空投资方案（PAIP）的实施提供了援助，目的是为了改善太平洋岛屿地区三个国家（基里巴斯、汤加、图瓦卢）的航空基础设施。一位国际民航组织专家对这些国家的 5 个机场进行了安全审计，以确定它们与国际民航组织附件 14 —《机场》中所规定的国际标准的符合性水平。

2012 年 12 月，国际民航组织和阿拉伯民航委员会（ACAC）联合举办了地区安全监督计划研讨会/讲习班。国际民航组织为起草关于在中东地区建立地区安全监督组织（RSOO）和地区事故调查组织（RAIO）的战略作出了贡献。

2010 年 12 月以来，国际民航组织积极参与了非洲 — 印度洋地区合作监察计划（AFI-CIS）。该计划的目的是以富于成本效益的方式在该地区内共享有胜任能力的监察员。该计划由非洲民航委员会（AFCAC）在国际民航组织的支持下实施。

国际民航组织和非洲民航委员会积极合作，制定了新的航空安全目标，以应对各种安全议题，例如重大安全关切、降低事故频率、实施国际民航组织行动计划、有效建立安全监督系统等。2012 年 7 月，安全目标得到在尼日利亚阿布贾举行的非洲航空安全部长会议的一致通过。

作为帮助各国解决国际民航组织普通安全监督审计计划（USOAP）发现的安全缺陷工作的一部分，国际民航组织制定了针对具体国家的量身定制的行动计划，提出了一系列技术性和政治性补救行动。截至 2013 年 6 月，国际民航组织已制定出 25 项相关国家同意实施的行动计划。

A37-9 哈龙替代品

在 A37-9 号决议通过之后，国际民航组织理事会于 2011 年 6 月 13 日通过了关于附件 6《航空器的运行》和附件 8《航空器的适航性》中所载的手持式、盥洗室、发动机和辅助动力装置灭火器哈龙替代品的新标准。

该标准规定将哈龙的替代灭火剂用于：

- a) 2011 年 12 月 31 日或之后生产的航空器上所使用的盥洗室灭火系统；
- b) 2016 年 12 月 31 日或之后生产的航空器上所使用的手持式灭火器；和
- c) 将于 2014 年 12 月 31 日或之后提交型号合格审定申请的航空器上所使用的发动机和辅助动力装置灭火系统。

2009 年至 2012 年，与监管者、国际组织和行业一同举行了一系列哈龙替代品协调会议，探讨哈龙替代品的现状、储量、污染情况，以及与货舱哈龙替代品相关的未来活动。最近一次会议于 2012 年 11 月举行，重点讨论了大会第 37 届会议决议中规定的哈龙替代品时间表，以及确定在货舱灭火系统中采用哈龙替代品的日期的可行性。

确定货舱灭火系统采用哈龙替代品的时间表仍然面临困难。在上一次国际民航组织国际哈龙替代品协调会议（IHRCM/3）期间，宇航工业协会国际协调理事会（ICCAIA）同意协调采取一种涉及所有利害攸关方的合作方法，以拟定关于货舱哈龙替代品时间表的行业建议。成立了一个工作组，以便在2015年12月31日之前向国际民航组织提交一项附带支持文件的综合建议，目的是在2016年召开的大会下一届常会上提出建议。

在所有航空器灭火系统都可使用替代品之前，航空业将继续依赖哈龙储量。为了支持A37-9号决议，秘书长发出一封国家级信件，要求提供每一国家民航业可用于支持未来运行的可用哈龙储量的信息。

53个国家回复了此国家级信件。大多数国家不确定其哈龙储量能否满足其国家的航空需求，而其他国家的回复是他们的航空业依靠外部来源提供所需的哈龙。少量回复给出了其国家不知道有多少哈龙储量可供民用航空使用的证据。尽管联合国环境规划署（UNEP）具有全球哈龙储量评估过程，可供民用航空使用的哈龙总量仍为未知。

A37-10 无线电话通信中使用英语语言的能力

2010年，国际民航组织发行了第二版《国际民航组织语言能力要求实施手册》（Doc 9835号文件）。第二版包括关于民用航空当局和考试服务提供者根据国际民航组织语言能力要求（LPRs）测试考生过程的额外指导。

2011年1月，国际民航组织通知各国，大会A37-10号决议要求采取两项重要措施：a) 到2011年3月5日未能符合语言能力要求的成员国将其实施计划发送给国际民航组织，在2011年3月之后应定期更新实施计划，直至完全符合要求；以及b) 国际民航组织将核实各国提交的实施计划是否完整，并包含用于国际民航组织普通安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法的时间表和可辨识的里程碑事件。

2011年6月，国际民航组织根据各国提供的信息在<http://legacy.icao.int/fsix/lp.cfm>上增加了一份互动式地图。该地图提供了语言能力要求实施状况的全球概览，并允许使用者查阅实施计划或符合性声明。

2011年10月，国际民航组织启动了航空英语测试服务（AELTS）。通过航空英语测试服务，可根据附件1《人员执照的颁发》和Doc 9835号文件中的语言要求对测试工具进行评估。该项服务极为重要，因为语言能力测试基本上是不受监管的，已导致所采用的方法和所获得的结果有很大不同。航空英语测试服务为航空语言测试机构提供了一种使其做法标准化并加以改进的手段。国际民航组织的这项服务还为各国、空域使用者和服务提供者提供了有哪些采用符合国际民航组织标准的程序的测试服务可供使用的信息。

2012年，本组织推出了新版的培训辅助工具《国际民航组织语言能力要求 — 评级语言样本》。该文件由国际民航英语协会（ICAEA）为国际民航组织编制，可登陆<http://cfapp.icao.int/rssta/index.cfm>获取。该文件包含52个经过严格评级和验证过程的语言样本。可将其作为评级过程标准化的参考文件和对评级者和考核者进行初训和复训的基础。

A37-11 基于性能导航的全球目标

自从大会第37届会议以来，基于性能导航（PBN）在全球范围内的实施已取得重大进展。目前，已有150多个国家或超过60%的国家公布了PBN实施计划，全球国际跑道半数以上具备PBN程序。

国际民航组织和国际航协继续进行全球PBN工作队/实施小组的联合访问，帮助各国实施PBN。这些访问重点关注的事项是国家PBN实施计划的制定、PBN仪表程序的实施、空域设计和PBN运行批准。目前已进行了十余次访问。

地区PBN工作队也在通过地区讲习班和研讨会继续推进PBN实施。参照全球PBN工作队/实施小组访问的范例，各国际民航组织地区成立了地区实施小组。

国际民航组织在北京设立了地区分办事处以推进PBN的实施，并在塞内加尔达喀尔成立了飞行程序方案（FPP）办事处。这两个办事处都都将PBN实施作为了重点工作。

2012年10月举办了一个PBN研讨会和多个讲习班，以促进对影响PBN全球实施的问题的理解。开发了PBN电子工具包（PBN iKit），作为利害攸关方学习PBN基础原理的工具，包括提供新的国际民航组织PBN文件。所有研讨会参会者都可获得该电子工具包。在研讨会上，国际民航组织建立了一个核可机制，以帮助各国认识能够帮助他们进行PBN实施的PBN仪表程序设计组织。

编制了新的PBN概览在线课程，并提供了关于空域设计和PBN运行批准的专门培训。

在标准和建议措施（SARPs）的层面上，对《航行服务程序 — 航空器运行》进行了全面修订以支持A37-11号决议。对《基于性能导航（PBN）手册》（Doc 9613号文件）进行了更新（第4版），以包括额外的PBN规范。此外，完成了下列新文件：《连续爬升运行（CCO）手册》（Doc 9993号文件）、《连续下降运行（CDO）手册》（Doc 9931号文件）、《基于性能导航（PBN）运行批准手册》（Doc 9997号文件），以及《基于性能导航（PBN）在空域设计中的使用手册》（Doc 9992号文件）。

A37-12 国际民航组织关于可持续性的全球规划

在A37-12号决议通过后，国际民航组织修订了全球空中航行计划（GANP），以通过包括航空系统组块升级来支持通信、导航和监视/空中交通管理系统。理事会于2013年5月批准了经修订的全球空中航行计划。该计划还包含了相关程序，以确保在各国和利害攸关方的合作下对全球空中航行计划进行定期更新。此外，第十二届空中航行会议（AN-Conf/12）于2012年11月19日至30日在蒙特利尔举行。

A37-13 防止通过航空旅行传播传染病

国际民航组织继续扩展了民航公共卫生事件预防和管理合作安排（CAPSCA）方案，截至2011年底，该方案在全球所有五个区域都得到实施，截至2013年年中，有93个成员国加入了CAPSCA地区项目，54个国家接受了对其中一个或多个国际机场的援助访问。对该方案的名称做出了修改，以包含所有类型的公共卫生事件，而非仅仅是传染病事件，同时保留同样的首字母缩略词“CAPSCA”。

国际民航组织继续与世界卫生组织、国际航空运输协会和国际机场理事会密切合作，提供关于航空公共卫生事件管理的最新指导，包括进行业务连续性规划。召集公共卫生和航空领域的利害攸关方，举办了年度地区研讨会。主要在这四个组织的网站上，同时也在国际民航组织墨西哥地区办事处最新建立的网站www.capsca.org上酌情更新指导材料。

自CAPSCA于2006年建立以来，维持该方案运转的资金主要来自自由联合国开发计划署管理的流感行动中央基金。该基金于2012年12月关闭。目前正在寻求其他资金来源。

A37-14 国际航班的航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫

从上届大会以来，在化学灭虫剂的功效和安全性测试的标准化方面以及提供关于使用化学方法灭虫的最新建议方面取得了进展。目前还在等待关于“气帘”或其他非化学灭虫方法的进一步研究成果。在预期于2016年召开的大会第39届会议之前，应能获得关于化学和非化学方法灭虫的进一步信息，并在该届会议上提交。

A37-15 国际民航组织关于具体涉及空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

将在大会第38届会议上提出对持续政策的拟议修订。

A37-16 安全基金（SAFE）

为了确保能连续不断地帮助各国解决与安全相关的缺陷，国际民航组织设立了SAFE：安全基金。该基金为自愿参与，并在财务上独立于国际民航组织经常性方案预算。预计捐款将来自国际民航组织成员国、国际组织以及与国际民用航空相关的公共和私人实体。

已有两个项目得到安全基金提供的资金，并由国际民航组织顾问实施：关于非洲—印度洋（AFI）地区老化航空器的研究；以及航空运营人合格认证手册的编制。

A37-17 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明

附录A — 一般政策

国际民航组织在实施2010年大会批准的2011—2016年国际民航组织综合航空保安战略（ICASS）方面取得了稳步进展。实施国际民航组织综合航空保安战略的工作得益于航空运输局航空保安处对航空保安方案的整合。

以资金和实物形式提供的慷慨自愿捐款，使得国际民航组织能够在所有地区开展特定的综合航空保安战略项目和其他航空保安活动，包括全球领导和协调。

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

无更新

附录C — 技术保安措施的实施

为了减轻航空货运和邮件带来的风险以及行业和机场内部人员带来的威胁，理事会于2012年11月批准了对附件17的第13次快速修订。经修订的和新的规定推进了供应链保安措施的实施，并特别强调了高风险货物以及针对客机和全货机运输的货物的共同基线保安措施。自2013年7月15日开始适用的该项修订，包括一项关于对旅客之外人员进行检查和保安控制的经修订的综合标准。

为了帮助各国运用附件17第13次修订的规定，制定了指导材料并翻译成了所有国际民航组织工作语文。在这方面，2013年7月公布的《国际民航组织航空保安手册》（Doc 8973号文件 — 限制发行）的第1次修订，为各国提供了关于航空货运安全供应链原则的全面指导。

在促进采用可持续的基于风险的保安措施方面已取得了进展。在对新措施进行充分有效论证的基础上制定了标准和建议措施，为采取可达到保安目标的替代方法提供了灵活性。

为了支持基于风险的方法，国际民航组织于2012年编制了第一版的全球风险背景综述（RCS）。风险背景综述包括对民航所遭受的威胁的全面分析，并为成员国提供了进一步开展全国风险评估的有效方法。预计将会增加采用并实施基于风险措施的国家数量，并将帮助各国筹备风险评估。第二版的风险背景综述将于2013年7月公布，并刊登在ICAO-NET上。

经核准的航空保安培训中心（ASTCs）网络继续扩展，以满足航空保安培训的持续性需求。到2013年年中，已有25个经核可的航空保安培训中心。

秘书处还组织了风险管理综述讲习班，以帮助各国开始实施基于风险和基于威胁的措施。

附录D — 针对非法干扰行为的国家行动

全面的搜索功能，包括搜索结果的图表显示，增强了国际民航组织非法干扰行为（AUI）数据库的有效性。秘书处继续记录所有类型的与保安相关的事件，以保持对各种民航威胁的充分了解并能识别潜在的趋势；非法干扰行为数据库中有一个单独的列表，各成员国可从列表中了解相关信息，尽管列表列出的事件并不都是非法干扰行为。

航空保安专家组继续对民航面临的风险进行分析，并报告当前和新出现的威胁和易受攻击点。

附录E — 国际民航组织普遍保安审计计划

关于决定条款3，引入了一种通过使用国际民航组织协调验证任务（ICVMs）对具有一个或多个已查明的重大保安关切（SSeCs）的国家实施纠正行动的情况进行核实的机制。自从2010年10月以来，已有5个国家成功解决了9项重大保安关切。在大多数情况下，都可通过实施国际民航组织协调验证任务，证实已经采取必要的纠正行动。

关于决定条款7，撰写了关于已完成的普通保安审计计划（USAP）第二周期审计总体实施情况的报告以提交给大会第38届会议。这包括理事会决定2013年后对普通保安审计计划采取持续监测做法（USAP-CMA）的背景，以及理事会核可的过渡计划的细节。

附录F — 在建立保护国际民用航空的航空保安监督能力方面对各国的援助

秘书处制定并实施了国际民航组织航空保安援助和能力建设战略。该战略确定了相关方法和程序，以确保对航空保安方面的援助和能力建设采取一种较为统一和协调的方法。

秘书处设立了航空保安能力建设合作特设小组，对提供援助在全球层面上进行协调。该小组的活动包括交流当前援助项目的信息，以及确保制定一种对航空保安援助和能力建设采取的共同方法。

编制了实施支助和发展援助清单（ISDAL）。该清单是一种工具，用于更好地协调援助并确定在能够提供援助的国家之间可能建立的合作关系。该清单主要被用做国际民航组织和/或航空保安能力建设合作特设小组之间的工作联络点。

秘书处通过扩大与一些成员国和组织的关系，加强了地区援助。这些成员国和组织即阿拉伯民航委员会、非洲民航委员会、欧洲民航委员会、拉丁美洲民航委员会、澳大利亚、比利时、加拿大、法国、联合王国和美国。合作活动包括提供培训、指导和技术信息的传播。

在秘书处的领导下，建立了亚太地区航空保安协调论坛。该论坛将提供一个切实有效的平台，以便以合作、协调和统一的方式加强地区航空保安。

国际民航组织和欧盟（EU）为增强双方的合作，签署了国际民航组织/欧盟谅解备忘录关于航空保安的附件。该附件除其他外，确立了信息交流和联合活动的框架。

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

重新开发了新版本的航空保安联络点（PoC）网络，以便更好地满足各国的需要。对其设计和功能性进行了全面修改，以建立一个有内置通信系统的网络，该系统能使关键信息进行安全、快速的交换，同时又能对可接触到这些信息的人进行更大程度的控制。这一基于网络的平台促进了180多个国家为发送和接收紧急威胁信息，以及为索要安全相关信息，或为交流应对紧急威胁的指导原则和建议而指定的航空保安联络点之间的通信联系。

国际民航组织建立了一个技术平台以推动成员国之间关于航空保安信息的交流。国际民航组织和航空保安专家组技术工作小组开发了一个基于网络的AVSECPaedia，2011年开始使用并定期更新，其目的是为成员国提供一个一站式信息源，供其了解关于世界各地已经测试或采用的检查方法、技术和设备的最佳做法、指导和新方法。这是一个动态性和合作性的工具，使各国能够通过更新其专用网页共享其保安信息或做法。因此，各国对自己与其他参与国家共享的信息具有完全控制权，并能实时地和根据需要经常地修改信息。

附录H — 在航空保安领域的国际和地区性合作

自从国际民航组织大会第37届会议以来，国际民航组织一直在促进成员国之间的合作以及与其他利害攸关方的合作，目的是在地区和全球层面上提高航空保安水平和航空运输的便利性。2012年9月召开的高级别航空保安会议（HLCAS）是国际民航组织十余年来关于保安主题的首次全球性会议。该会议展现了航空保安所有领域合作水平的提高，特别是核可了当前需要执行的航空保安合作原则。代表132个国家和23个国际和地区组织的700多人参加了此次会议。

2011年和2012年在所有地区举行了一系列航空保安会议，以推进对2010年国际民航组织航空保安宣言的实施。这些活动（其中5项是由相关国家与国际民航组织的合作举行的）鼓励所有利害攸关方进行更加紧密的合作以应对保安关切。六个地区会议都通过了联合声明，这些声明反映了他们各自区域的现实情况和关切，并呼吁采取具体行动，以便根据该宣言依靠集体力量和各自力量增强航空保安。

2011年6月国际民航组织和世界海关组织（WCO）签署了一份谅解备忘录（MoU），以增强航空货运保安方面的合作，同时增进航空货物手续的简化。该协议促成了多个领域的合作，特别是2012年7月和新加坡合作举行了加强航空货运保安和简化手续的联合会议，并为一份名为“全球航空货运”的联合出版物进行了筹备工作。

国际民航组织和万国邮政联盟（UPU）加强了他们按照双方于2009年签署的谅解备忘录共同提高航空邮件保安的努力。2012年3月，第25届万国邮政联盟大会指示万国邮政联盟邮政经营理事会加强与民航业的合作，主要是通过设立一个国际民航组织—万国邮政联盟委员会来促进两个组织之间有机组织的互动。

A37-18 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 — 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政策和指导材料的信息，在多期国际民航组织期刊和其他出版物上发表了关于国际民航组织环境工作的文章；2011年10月举办了一个航空代用燃料讲习班，2012年10月举办了一个航空与气候变化研讨会。2013年5月在总部举办了国际民航组织第四次航空与气候变化研讨会 — “绿色目的地”，旨在推进参会者针对航空与环境问题展开对话，包括噪声、运行和技术、基于市场的措施、可持续航空代用燃料、国家行动计划以及融资和援助等。

航空环境保护委员会第九次会议（CAEP/9）于2013年2月举行，并就有助于国际民航组织完成其航空环境保护任务的18项内容全面的建议达成了一致。这些建议涉及更新的交通和机队预测、提高航空器噪声标准的严格度、航空器运行、制定新的航空器二氧化碳标准以及航空环境保护委员会下一个周期的工作方案。

国际民航组织在联合国气候变化框架公约（UNFCCC）过程中组织了会外活动和设置了展台。国际民航组织还参加了2012年6月举行的联合国可持续发展会议，以及在2013年6月巴黎航展期间与布尔歇机场共同举办的代用燃料展会，以促进其关于环境可持续性和航空代用燃料的工作。

附录B — 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导性材料的制定

对附件16第I卷的第10次修订和附件16第II卷的第7次修订于2011年3月定稿并由理事会通过。

关于根据航空环境保护委员会独立专家（IE）审查过程确立中长期技术和运行目标，在航空环境保护委员会第九次会议期间完成了对噪声技术以及运行和技术燃料燃烧的审查。2010年商定了一组燃料燃烧技术目标，2013年航空环境保护委员会第九次会议审议了一组更新的中期和长期航空器噪声技术目标和减少航空器燃料燃烧的新的运行目标。

除了二氧化碳度量系统外，航空环境保护委员会第九次会议还批准了业已成熟的附件16第III卷中的二氧化碳审定要求，并同意在国际民航组织通告中公布。航空环境保护委员会就一项关于二氧化碳标准设定的全面的工作计划达成一致，该计划将于2015年底提交。理事会批准了航空环境保护委员会提出的所有建议，那些与标准和建议措施修订案相关的建议目前正与各国进行磋商。

制定了新手册《减少燃料燃烧和排放的运行机会》以代替303号通告，新手册介绍了国家、航空器运营人、航空器制造商、机场运营人、空中航行服务提供者（ANSPs）和其他行业组织当前遵循的做法。此外，还编制了《关于拟议的空中交通管理运行变化的环境评估指导》，该指导重点论述了与拟议的运行程序变化、空域重新设计和其他类似运行方面相关的环境影响评估（包括发动机排放和噪声）。

附录C — 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

无更新。

附录D — 超出附件16第I卷规定的噪声等级的亚音速喷气式航空器的逐步淘汰

无更新。

附录E — 地方与噪声有关的机场运营限制

作为对上一届国际民航组织大会的决定及随后由国际民航组织理事会批准的行动作出的回应，秘书处制定了宵禁效果全球分析的工作的范围。该分析将根据航空环境保护委员会的建议，考虑环境 and 经济问题，以及时区的影响、航空公司经济学和航空业发展背景下的旅客需求等其他因素。印度已表示对该活动给予支助。

附录F — 土地使用规划和管理

在航空环境保护委员会第九次会议期间开始对《机场规划手册》第二部分“土地使用与环境控制”进行修订，以包括对生态环境友好的机场规划和土地使用规划与管理方面的最佳做法。

附录G — 超音速航空器—爆音问题

航空环境保护委员会继续监测超音速飞机的发展及其对未来标准制定的影响。

附录H — 航空对当地空气质量的影响

航空环境保护委员会和美国汽车工程师学会共同合作，对从航空器发动机后面实施测量的非挥发性颗粒物（nvPM）抽样系统进行证明，一项航空推荐准则（ARP）工作草案接近完成。作为制定非挥发性颗粒物排放审定要求和新的标准的前期工作，继续进行了测量活动和航空推荐准则最终定稿工作。

A37-19 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

在大会 A37-19 号决议确定的四个关键方面取得了重大进展：1) 全球宏伟目标；2) 各国的行动计划；3) 可持续的航空代用燃料；和 4) 基于市场的措施（MBMs）。

秘书处与航空环境保护委员会共同合作，进一步更新了二氧化碳趋势评估，该评估于 2013 年 4 月完成，以提交大会第 38 届会议。方法包括估计各类缓解措施 — 与航空器有关的技术发展、改进的空中交通管理和基础设施使用、更高效的运行和可持续的代用燃料 — 的潜在影响，以便对在实现全球宏伟目标方面取得的当前进展进行衡量并对未来的进展进行估测。

秘书处还致力于开发一种称为国际民航组织二氧化碳报告和分析系统（ICORAS）的能力，该系统将使本组织能够对大会 A37-19 号决议提出的定期向联合国气候变化框架公约（UNFCCC）报告国际航空的二氧化碳排放以及衡量在实现全球宏伟目标方面取得的进展的要求作出反应。

大会 A37-19 号决议中关于各国自愿提交行动计划的决定，使本组织的政策前景转向一种更注重行动的实施模式。国际民航组织紧锣密鼓地进行了能力建设的活动，这些活动在未来几年内将有助于各国编制和提交关于占全球空中交通约 80% 的二氧化碳减排活动的行动计划。

为支持各国编制和提交行动计划，秘书处制定了指导材料并开发了交互式网页界面。此外，2012 年和 2013 年继续举办了始于 2011 年的实习培训讲习班，占全球国际空中交通 93% 的 91 个成员国参加了该讲习班。

不间断地对载于各行动计划的信息进行了分析，而且，国际民航组织提出一个强有力的能力建设战略来帮助各国进一步编制和实施行动计划。国际民航组织对与其他国际组织和具有气候变化缓解活动专项资金的多边供资机构（例如，联合国开发计划署、全球环境基金和欧盟委员会）建立伙伴关系进行了探索，目的在于建立有助于向需要帮助的成员国进行资助的过程。

2013 年 3 月，国际民航组织宣布正式与印度尼西亚签署一个新项目，该项目旨在改进该国对航空碳排放的管理并进一步减少碳排放。这一三年期的大规模项目将由印度尼西亚交通部和国际民航组织技术合作局共同实施。

秘书处加大了推动和促进可持续的航空替代燃料的开发和部署的力度。国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）基于网络的平台定期公布和更新所有正在全球进行的、关于可持续的航空代用燃料的举措。国际民航组织专家小组（SUSTAF）根据现有政策和措施以及各国和各个组织的现行举措和最佳做法，在着手制定一套关于可持续的代用燃料的政策建议。为了配合 2012 年 6 月召开的联合国可持续发展大会（里约+20 大会），国际民航组织与业界各利害攸关方就从蒙特利尔到里约热内卢的四个中转航班进行了合作，使这四个航班全部使用了可持续的替代燃料。国际民航组织在 2013 年 6 月在巴黎布尔歇机场举办的巴黎航展上庆祝了里约+20 倡议提出一周年。

在各成员国和国际组织所指定的专家的支持下，秘书处加紧了旨在制定与基于市场的措施相关的全球性解决方案的工作。2012 年 6 月，理事会同意将精力集中在全球性基于市场措施的计划的三个选择方案上。理事会还认为，在制定基于市场的措施的框架方面需要做进一步的工作。

2012 年 11 月，理事会同意建立国际航空与气候变化高级别小组（HGCC），以便就一系列与国际航空和气候变化相关的政策问题，包括与基于市场的措施相关的问题提出建议。国际航空与气候变化高级别小组于 2013 年 3 月和 6 月就工作进展情况向理事会做了报告。

2013 年继续对全球性基于市场措施的计划的可行性进行了评估，内容涉及全球性计划最实际的和最有效的设计特征，同时考虑到了国际航空与气候变化高级别小组的指示。从 2012 年 12 月至 2013 年 3 月，该小组召开了三次会议，审议了与全球性基于市场的措施的计划相关的各种问题，包括：计划的参与者、兼顾到特殊情况和各自能力的方法和计划的创收。使用航空环境保护委员会于 2013 年完成的对交通、机群和排放的最新预测，对 2012 年完成的对全球性基于市场措施的计划的影响所做的定量分析进行了进一步的完善。这一补充性研究证实了 2012 年对全球性基于市场措施的计划的三个备选方案在技术上的可行性所做研究的结果。

与全球性基于市场措施的计划的工作相类似，在基于市场措施的框架所涉及的技术问题上向前推进，也引发了一些需要考虑的政策问题。通过国际航空与气候变化高级别小组的审议以及基于市场的措施专家所做的技术工作，制定出了一个框架大纲供理事会审议，其中包括“目的”、“指导原则”和“关键要素”等内容。

A37-20 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

2012 年 4 月，本组织与航空运输研究学会（ATRS）合作举办了国际民航组织航空运输研讨

会（IATS），作为将于 2013 年举行的、主题为可持续的航空运输的战略和工具的第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）的准备阶段。

航空运输管理专家组第十一次会议（ATRP/11）于 2012 年 6 月举行，并为第六次世界范围航空运输会议的准备提供了意见和建议。

国际民航组织为以下地区举办了第六次世界范围航空运输会议预备性航空运输研讨会：摩洛哥拉巴特（2012 年 7 月），在阿拉伯民航委员会的紧密合作下；阿根廷布宜诺斯艾利斯（2012 年 7 月），在拉丁美洲民航委员会的紧密合作下；法国马提尼克（2012 年 10 月），针对加勒比国家；塞内加尔达喀尔（2012 年 10 月），在非洲民航委员会的紧密合作下；法国巴黎（2012 年 11 月），针对欧洲国家；以及中国香港特别行政区（2013 年 1 月），针对亚太地区国家。

第六次世界范围航空运输会议于 2013 年 3 月召开，主题是航空运输的可持续性。它讨论了国际航空运输存在的若干重要问题并提出了一个综合性的一揽子建议，理事会于 2013 年 6 月批准了这些建议。2013 年 3 月 18 日，即在第六次世界范围航空运输会议期间，国际民航组织与联合国世界旅游组织签署了一项关于航空与旅游的联合声明，以加强在双方共同关注的重要问题上的合作，例如，保护旅客和旅游者，简化签证和征税。

国际民航组织更新了其关于自由化的量化指标的信息。

国际民航组织航空服务谈判会议（ICAN）于 2011 年 10 月在印度孟买举行，以及于 2012 年 12 月在沙特阿拉伯吉达举行。

第 II 节 管理安排方面的合作

第六次世界范围航空运输会议讨论了参照竞争法和航空运输规则采取的管理方法的协调和相容性问题以及消费者保护事宜，并就各国和国际民航组织需要采取的行动提出了建议。

第 III 节 航空公司产品的分销

2013 年 6 月审查了 A37-20 号决议，会议考虑到航空公司业和管理做法方面的发展情况，建议彻底审查本节内容，以评估是否有必要保持本节现在的格式。

第 IV 节 服务贸易

无更新。

第 V 节 政策指导的拟定

第六次世界范围航空运输会议审查了国际民航组织关于国际航空运输管理的政策和指导（载于《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》（Doc 9587 号文件）），并建议更新这些政策和指导，以跟上形势的发展并满足各国的需求。

依照 A37-20 号决议，本组织更新了世界航空运输协定（WASA）的数据库（加大了覆盖面，使协定数目增加到 2 480 个，涉及国家 166 个）和航空运输协定范本（TASA）。

附录 B — 统计

已经编制了《国际民航组织统计方案手册》（Doc 9060 号文件）的新版本，现在称为《国际民航组织统计方案参考手册》，其中含有国际民航组织统计方案的新特征。

2009 年 11 月 23 日至 27 日在蒙特利尔召开的第十次统计专业会议（STA/10）提出的建议和得出的结论得到实施。

关于特别与统计表格相关的第十次统计专业会议的十项建议和结论，已经落实对现有表格的改动，特别是关于航空承运人燃油消耗的新的数据表格（表格 M）已被采用。

随着新的在线平台 ICAOdata+ 的出现，根据国际民航组织统计方案收集的数据的传播得到了加强。该平台是一创新的、方便用户的工具，使用户能够根据自身需求调整数据的图示。它还是能满足外部和内部用户要求的全球性航空数据比较工具，各成员国可免费使用。

在国际民航组织总部进行了四次关于统计的实习培训：非洲国家（2011 年 11 月和 2012 年 6 月）；拉丁美洲民航委员会成员国（LACAC，2012 年 9 月）；和阿拉伯民航委员会成员国（ACAC，2012 年 11 月）。与此同时，通过与加拿大航空电子设备公司合作，开发出了一套关于预测的航空运输电子学习课程。

秘书处启动了国际民航组织二氧化碳报告和分析系统（ICORAS）的开发工作，该系统将被用来整合各成员国报告上来的燃油消耗和交通数据。还将利用来自各种渠道的数据对该系统进行进一步补充，以给出对二氧化碳的准确估计。

附录 C — 预测、规划和经济分析

使用自下而上的计量经济学方法，编制出了为期 30 年的关于旅客和货物的长期预测。

编制出了 2011-2013 年的年度中期（三年期）预测，并发布在了国际民航组织网站上。

为了对 2010 年 3 月举办的下一代航空专业人员研讨会的成果作出反应，就预计的交通量和机队增长对合格航空人员需求的影响编制了一项研究报告，研究结果于 2011 年初公布在《全球和地区驾驶员、维修人员和空中交通量 20 年预测》（Doc 9956 号文件）上。

为各地区提供了在编制各个地区规划和实施小组（PIRGs）所需的预测和其他规划参数时需要的帮助。为亚太、中东、非洲—印度洋和加勒比/南美地区举行了四次交通量预测小组（TFG）会议。包含预测和分析的会议报告已发布在国际民航组织网站上。

为航空环境保护委员会的预测和经济分析支持小组（FESG）提供了支持。这种支持包括为编制用于环境分析的全球长期交通量和机队预测而提供航空数据和信息，以及审查全球约束预测模型，以便可能将之用于支持对约束因素的可能影响进行环境评估。

已开始对《空中交通预测手册》（Doc 8991 号文件）进行修订。

附录 D — 简化手续

理事会于 2011 年通过了对附件 9 —《简化手续》的第 22 次修订，以帮助各国为传染病在全球范围的爆发做好准备，并加强相关措施，为对那些其航班因不可抗力被中断的航空旅行者提供帮助提供便利。2012 年，理事会通过了第 23 次修订，对附录 13 做了修改，以便加强在流行病或大规模传染病爆发时的信息分享和高效反应。

2012 年 10 月，简化手续专家组就残疾人使用航空运输、航空货运简化手续和旅行证件发放过程的安全等方面的建议达成一致。专家组还设立了一工作组来编制关于国家航空运输简化手续方案的新的指导材料，以及修订和完善现有简化手续指导材料。

根据附件 9，标准 3.10.1 要求，“对于 2005 年 11 月 24 日之后颁发的不能机读的护照，各缔约国必须确保其失效日在 2015 年 11 月 24 日之前。”这实际上意味着所有非机读护照应在这一日期前停止流通。机读旅行证件技术咨询小组第 21 次会议核准了一个关于 2015 年 11 月 24 日这一截止日期的宣传计划，由秘书处与实施和能力建设工作组协调实施。该宣传计划的目的是有两个：鼓励各国遵守不符合规范的护照的失效期为 2015 年 11 月 24 日这一规定；将此规定可能带给旅行公众的不便减至最小。宣传计划包含加强宣传和沟通工作，以提高各成员国对截止日期要求的意识，并制定和散发关于实施标准 3.10.1 的挑战和做法的指导材料。

按照新技术工作组（NTWG）在机读旅行证件技术咨询小组第 21 次会议上提交的信息，大约 100 个国家签发了电子护照，估计有 4.84 亿个电子护照在流通中；23 个国家现在使用自动边境管制（ABC）系统，并将电子护照作为必需的令牌；56 个国家把生物特征识别技术作为边境管制过程的一部分来使用。为帮助各国落实电子护照实施举措，预计将制定国际民航组织示范路线图。

国际民航组织继续成功地组织了年度机读旅行证件专题讨论会、展览会及地区研讨会。专题讨论会是一个非常重要的全球性活动，它把旅行证件、边境安全和航空界方方面面的人士聚集在一起，就以下方面的重要进展情况进行信息交流：机读旅行证件的标准和建议措施、最佳做法、各成员国在安全和简化手续方面遇到的挑战以及各自的解决办法。自上届大会以来，秘书处在主办国当局的大力支持下，在巴西、莫桑比克、卡塔尔、新加坡、津巴布韦和荷属圣马丁举办了关于机读旅行证件、生物特征识别技术和安全标准的地区性研讨会。

美洲国家组织下属的美洲反恐委员会（OAS/CICTE）和国际民航组织关于旅行证件安全和身份管理能力建设的项目是一项三年期的技术援助举措，目的是在机读证件标准和建议措施以及边境管制的最佳做法方面为政府当局提供支持和技术咨询，并为其开展能力建设活动。这些活动于 2011 年 12 月开始，预计于 2014 年 3 月结束。举办了项目讲习班并执行了差距评估任务，这些活动带有强烈的解决问题的色彩，重点放在《国际民航组织关于对旅行证件的处理和签发的安全性进行评估的指导》的实际应用上。已经在墨西哥、巴拿马、安提瓜和巴布达、特立尼达和多巴哥举办了次地区讲习班；在多米尼加共和国、危地马拉、萨尔多瓦、安提瓜和巴布达执行了差距评估任务。

秘书处与实施和能力建设工作组协调，就与机读旅行证件相关的事项（从澄清机读旅行证件的规范和对要求进行解释，到全面评估、咨询和培训课程）向 70 个成员国和国际组织提供了援助。秘书处还与技术合作局协调，组织和实施了若干技术合作援助任务和项目。

国际民航组织继续公布《机读旅行证件报告》，以服务于对国际民航组织在机读旅行证件规范、生物特征识别技术和相关技术方面的工作感兴趣的从事机读旅行证件工作的人员。

自大会第 37 届会议以来，发布了包含最新规范的《机读旅行证件》（Doc 9303 号文件）的五个增补。新技术工作组（NTWG）的一个主要活动是编制关于身份识别依据的指导材料，确保可产生和可确认身份的信息来源的安全性。可以在国际民航组织机读旅行证件方案网页上免费获取所有机读旅行证件指导材料。

公钥簿（PKD）是一个可以使边境管制当局对电子护照进行安全核验的检查工具。国际民航组织通过在机读旅行证件专题研讨会和地区研讨会上举办多个讲习班，增加了参加公钥簿的国家数量。鉴于加强跨边境安全和航空运输简化手续的重要性，各成员国被敦促加入公钥簿。而且，国际民航组织附件 9 建议电子护照的签发和成员国加入公钥簿应该同步进行。

附录 E — 税收

第六次世界范围航空运输会议讨论了航空运输税收的相关问题，并就各国和国际民航组织应采取的行动提出了建议。

《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》（Doc 8632 号文件）的补篇已被更新。

附录 F — 机场和空中航行服务

第 I 节 收费政策

在机场经济学专家组/空中航行服务经济学专家组的协助下，对下列政策和指导进行了更新。

《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》（Doc 9082 号文件）第九版于 2012 年 2 月出版。

关于《空中航行服务经济学手册》（Doc 9161 号文件）第五版的工作已开始。

在 2011 年 10 月于蒙特利尔举行地区安全监督组织（RSOOs）会议后，决定在与各国和业界协商后，编制关于为地区安全组织持续供资的补充指导材料。对《安全监督手册》（Doc 9734 号文件）第 5 章 B 部分进行了相应的修订。

第 II 节 经济和管理

国际民航组织于 2012 年 8 月出版了《机场和空中航行服务的提供私有化手册》（Doc 9980 号文件）。

国际民航组织继续更新了关于机场和空中航行服务提供者私有化的具体信息，即《关于对机场和空中航行服务提供者实行商业化、私有化和经济监督的案例研究》。这些信息可以在 http://www.icao.int/sustainability/pages/Eap_ER_Databases_CaseStudies_ANSPs.aspx 上获得。

附录 G — 航空承运人经济学

对 2008 年、2009 年和 2010 年国际航空公司运营经济的地区性差异进行了研究，2012 年的研究正在进行中。这些研究的结果公布在通告中，每 2 年公布一次。根据这些研究结果，每年为国际航协分账机构提供全球和区域权重的数值，以确定产生于联运旅程的旅客收入的分账系数。

附录 H — 航空邮件

每年为万国邮政联盟（UPU）提供航空公司的业务量和财务方面的数据和分析，以便按照《万国邮政公约》第 53 条计算基本的航空邮件传递率。

A37-21

与地区组织和地区民用航空机构的合作

在合作安排中对国际民航组织和每个地区民用航空机构以及每个地区组织的作用和责任都进行了界定；协同式工作避免了重复劳动。

国际民航组织开始和地区民用航空机构一同就地区活动和方案制定周期性的和持续不断的正式规划方案。

国际民航组织还和地区民用航空机构和地区组织一道对这些机构和组织权限内的地区事务进行了审查，这些事务包括安全、保安、环境保护和航空运输的可持续性等。地区办事处利用其地区合作中的每个机会，根据各地区和各国的优先事项和需求，对地区民用航空机构的资源进行调配。

A37-22 国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明

载有对法律领域决议的编辑性更新的综合声明公布在《大会有效决议（截至 2010 年 10 月 8 日）》（Doc 9958 号文件）中。除了编辑上和顺序上的修改外，还增加了对 2009 年 5 月 2 日的两项蒙特利尔公约和 2010 年 9 月 10 日的两项北京文书的提及。Doc 9958 号文件已放在国际民航组织网站上。

A37-23 促进 2010 年北京公约和北京议定书

《北京公约》已经由 27 个国家签署并由 7 个国家批准或加入。《北京议定书》已经由 29 个国家签署并由 6 个国家批准或加入。

A37-24 促进 1999 年蒙特利尔公约

理事会主席、秘书长和国际民航组织其他官员在访问各国期间都在不断强调批准事宜。法律局在法律研讨会上、国家官员亲自交存文件期间、大会届会期间和国际民航组织的其他会议期间都在推动对公约的批准。截至 2012 年 12 月 31 日，已有 103 个国家批准了《蒙特利尔公约》。

A37-25 国际民航组织语文服务政策

为努力实现语言服务的平等，所有语文（英语除外）现在都有相同数量的笔译人员；现在中文和阿拉伯语口译服务已与本组织其他语文的口译服务看齐。按照优先顺序清单并在自愿捐款的基础上，先前没有中文版和阿拉伯语版的出版物正被逐步地翻译成中文和阿拉伯语。同时还努力主要通过自愿捐款的形式来翻译国际民航组织的公共网站内容。目前，公共网站已有英文版、法文版和中文版。

为了保持高质量，主要是保持对民航业务至关重要的出版物的质量，已经对外包文件实施了质量管理。2012 年 4 月 17 日推出了《国际民航组织翻译服务外包的政策和程序》，目的是确保以严格、透明的方式进行所有翻译外包活动。它还确立了翻译工作外包的范围和基本原则，其中考虑到了质量、交稿速度、机密性以及财务因素。此外，它还阐述了选择笔译人员和确定其等级时应遵循的标准，以及适用于外包翻译质量管理的机制，以确保完全按照具体

的指示和权限进行这项工作，而且所完成的工作是完整的和准确的。

正在为与联合国的生产率标准和文件管理程序取得一致作出努力。这包括实施文件翻译分配制度、放宽标准管理的方法以及加强文件预测。此外，正在制定笔译人员、编辑、文字处理员和口译人员的工作量标准以及个人和服务部门的生产率报告方法。

2011 年年底实施了计算机辅助翻译解决方法。2012 年为语文和出版处的所有员工提供了个性化培训，2013 年此类培训还将继续。这一方法将成为内部和外包翻译活动的支柱系统。采用这一方法产生的直接效益是，通过加强对翻译过程的控制，将会提高翻译的质量和一致性。一段时间后，通过提高出版物工作流程的处理效率，也能实现生产率的提高。

A37-26 2011 年、2012 年和 2013 年的预算

A 节：无要求采取的行动。

B 节：无要求采取的行动。

C 节：无要求采取的行动。

A37-27 2011 年、2012 年和 2013 年普通基金的摊款

秘书长分别在 2010 年 12 月 22 日的 A 1/8-10/76 号国家级信件、2011 年 12 月 21 日的 A 1/8-11/80 号国家级信件、2012 年 11 月 29 日的 A 1/8-12/67 号国家级信件中，通知了各成员国其在 2011 年、2012 年和 2013 年的摊款额。

A37-28 周转基金

理事会批准了关于在那时增加周转资金被认为不必要的建议。

A37-29 对《财务条例》的修订

包含大会第 37 届会议所批准的所有修订的《国际民航组织财务条例》（Doc 7515 号文件）第十四版于 2011 年出版。

A37-30 本组织 2007 年、2008 年和 2009 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查

无要求采取的行动。

A37-31 任命外部审计员

由于法国审计法院第一院长 **Didier Migaud** 先生被任命为 2011 年、2012 年和 2013 年财政年度的外部审计员，所以，没有要求采取进一步行动。

A37-32 缔约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

2012 年期间，秘书长以国际级信件的形式向所有成员国发送了四份明细表，列明了本年度和截至前一年 12 月 31 日应交的款额。

自上届大会以来，没有提出新的安排。理事会继续推行其以往的政策，请拖欠会费的成员国提出清偿提案，按照国际民航组织 A37-32 号决议，清偿长期拖欠的会费。

截至 2013 年 6 月 30 日，18 个成员国在大会和理事会的表决权被视为中止，因为他们拖欠的会费数额等于或超过了前三个财政年度摊款总数；那些未遵守按照大会 A37-32 号决议的决定条款 4 b) 所达成的协议的成员国其在大会和理事会的表决权也被视为中止。

这期间，A37-32 号决议决定条款 9 中规定的补充措施也被用于那些按照公约第 62 条表决权被视为中止的成员国。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，才有资格被选举进入理事会、各委员会和机构。

—完—