



大会 — 第39届会议

技术委员会

议程项目33：航空安全与空中航行监测和分析

关于第二次高级别安全会议 (HLSC 2015) 的成果和正在出现的问题的报告

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

本文件介绍了国际民航组织按照指示需向大会报告的第二次高级别安全会议 (HLSC 2015) 的成果以及正在出现的问题。文件还强调了在每届大会前举办高级别会议或专业类型会议以便及时为预算审批过程提供意见的益处。

行动：请大会：

- a) 注意到按要求向大会提交的2015年高级别安全会议的成果；
- b) 注意到在大会较充分的时间之前召开高级别会议的益处，即在审批下一个三年期预算时能将会议结果与所有其他要求通盘考虑；和
- c) 考虑把专业类型会议作为一种正式手段，为国际民航组织拟承担的额外技术性工作提供建议，以便在预算审查和批准过程中进行审议。

战略目标：	本工作文件涉及航空运输安全和可持续发展的战略目标。
财务影响：	每次大会前对技术性工作提出建议并预先审议可以更好地为预算审批过程提供信息。
参考文件：	Doc 7300号文件：《国际民用航空公约》 Doc 10022号文件：《大会有效决议》（截至2013年10月4日） Doc 10046号文件：《2015年第二次高级别安全会议报告》

1. 背景

1.1 2015年第二次高级别安全会议(HLSC 2015)于2015年2月2日至5日在国际民用航空组织总部召开,共有来自120个成员国的714名代表和代表35个国际组织的观察员出席了会议。

1.2 会议批准了将由所有相关方采取行动的57条建议,这些建议可以在公布于《2015年第二次高级别安全会议报告》(10046号文件)¹中的《关于为改进航空安全进行规划的蒙特利尔宣言》中找到。

1.3 大多数建议针对国际民用航空组织,9条建议专门针对各个国家,7条建议针对多个利害攸关方表明需要共同努力。利害攸关方包括各个国家、国际组织、行业、金融机构、地区航空安全小组(RASGs)和其他航空安全伙伴。

1.4 2015年第二次高级别安全会议报告第1号补编²提出了针对每条建议的拟议跟进行动。尽管理事会核准了2015年第二次高级别安全会议的所有建议,但还有一些建议并未在当前预算下予以处理,而后续行动表明这一行动“将在讨论国际民用航空组织2017年、2018年和2019年三年期预算时同其他竞争性要求一起被予以考虑”。查明了处理每一条建议的所需资源,审查了工作方案以重新评估各优先事项,以便在大会前编制预算过程中予以考虑。

2. 讨论

2.1 在本次会议上,以下正在出现的安全问题在议程项目1.2中予以处理:全球航班追踪、冲突区对民用航空的风险、极端气象条件、军民合作以及公共卫生相关问题。本次会议上提出的有关正在出现的安全问题、基于性能导航(PBN)的实施和遥控驾驶航空器系统(RPAS)的建议,指示国际民航组织向大会第39届会议报告进展情况。此外,按照几项建议,对全球航空安全计划(参见A39-WP/xx号文件)进行了更新,以提交大会核准。附录A中的表格汇总了上述建议以及截止到2016年6月份处理上述建议所取得的进展情况。

2.2 本次会议提出的一条建议要求国际民用航空组织鼓励各国和国际电信联盟(ITU)作为紧急事项在2015年世界无线电通信大会(WRC-15)上讨论频谱分配要求,为全球空中交通服务监视分配必要的频谱;按照建议,国际民用航空组织在世界无线电通信大会(WRC-15)提交的立场要求一种能够通过卫星接收广播式自动相关监视(ADS-B)的新型频率分配,能够全球范围内追踪航班。此外,国际民用航空组织还要求解决更多频谱要求,旨在2019年召开的下一届国际电信联盟世界无线电通信大会(ITU WRC)上为全球航空遇险与安全系统(GADSS)提供支持。在2015年世界无线电通信大会(WRC-15)上,很多国家重视2015年第二次高级别安全会议的建议,并全力支持国际民用航空组织的立场。因此,2015年世界无线电通信大会(WRC-15)的最终决定满足了国际民用航空组织的所有要求,因而为全球航班追踪的现在和未来发展奠定了坚实基础。

1 《2015年第二次高级别安全会议报告》(10046号文件)可参见网站: <https://portal.icao.int/ICAO-NET/Pages/default.aspx>。

2 《2015年第二次高级别安全会议报告第1号补编》(10046号文件)可参见网站: <https://portal.icao.int/icao-net/Pages/Doc10046.aspx>。

2.3 会议简略地论及疲劳风险管理系统(FRMS)，并建议各国鼓励航空运营人在实施疲劳风险管理系统前有效地利用安全管理流程。在2016年4月5日至6日举行的航空疲劳管理做法专题讨论会期间，国际民航组织强调了对附件11—《空中交通服务》有关疲劳管理新修订的影响，并邀请范围更广的航空界审查航空业各部门在疲劳管理方面实施规定性的做法和疲劳风险管理系统做法所取得的进展，以及所遇到的挑战。这次会议也产生了一套扩充的国际民航组织疲劳管理指导手册，包括空中交通服务提供者和通用航空运营人新的疲劳管理指导，以及Doc 9966号文件(《疲劳管理做法监督手册》)和《空运企业运营人疲劳管理指导》这两个文件的第二版。

2.4 国际民用航空组织在解决2015年第二次高级别安全会议上未涉及的更多的正在出现的安全问题方面取得了一些进展。这些正在出现的安全问题包括网络安全以及和运输锂电池相关的安全风险。

2.5 网络安全日益引起航空界的关注，而且国际民用航空组织已收到高层次建议以解决日益增多的网络威胁事件。国际民用航空组织在这一领域的整体工作方案也正在作为国际民用航空组织的航空安保系列问题得到处理。各部门正在通过与行业伙伴开展合作的方式应对各类威胁。这些进展是执行委员会16号议程项目下A39-WP/xx号文件的主题。

2.6 在空中航行的技术范畴内，人们没有区分网络威胁是非法干扰，还是意外错误，而后者称为网络安全更准确。在此方面，适航性方面和未来空中交通管理(ATM)都处于危险之中，而且在这些领域，不少国家正在同国内的制造业和空中交通管理改善方案的企业合作以便为国际民航组织推荐能满足各国和行业国际需求的工作方案。国际民用航空组织也希望在2016年第四季度收到一些初步建议。

2.7 国际民用航空组织持续关注航空器上锂电池作为货物进行运输所引发的危险。尽管意识到锂电池是日常生活中不可或缺的一部分，而且是工业、医疗和军事应用的重要组成部分，但是损坏电池或带残电池有可能引发火灾并释放引起爆炸的气体，从而给运输途中的航空器造成极大风险。尽管每年都有数十亿锂电池被安全运输，但也有许多偶发事故和三起货机事故，其中两起都是致命性事故并且都与锂电池有关。现行《危险物品安全航空运输技术细则》禁止客机将金属锂和锂离子电池作为货物运输。该禁令只是一项临时措施，直到实现可接受安全水平的控制措施落实到位。这些控制措施包括在包装上标有性能标准以及针对运输危险物品尤其是锂电池等货物进行安全风险评估的规定和指导。有关这些缓解措施的工作正在开展中。

2.8 缓解措施是否有效，有赖于包括生产商、托运人、货运代理人、运营人等运输锂电池的所有参与者。国际民用航空组织关注有意和无意违反有关所有危险品运输尤其是锂电池运输的报道。尽管国际民用航空组织一直鼓励各国加大对锂电池运输的监督力度并且在必要时采取有效强制措施，但是，需要在遵守法规中发挥作用的实体众多，包括电池生产商、蓄电池生产商和所有使用电池和蓄电池下游行业的生产商，都令有效监督难以落实。因此，国际民用航空组织正在着手构建统一、有效的全球监督框架并确保通过运输链追溯合规情况。

3. 战略规划

3.1 2015 年第二次高级别安全会议提供了一个确认和深入讨论包括正在出现的问题在内的有关安全问题的论坛，推动得出结论和建议，为国际民用航空组织的工作提供基本方向。在大会之前充分讨论这些问题，可以在制定业务计划和预算时采取更具战略性的做法。空中航行会议是另一种专业类型的会议，起着类似的作用。即将在国际民航组织大会第 39 届会议上审查和批准的业务计划和预算，以及提请核准的全球航空安全计划和全球空中航行计划，考虑到了有关航空安全和空中航行的最新进展情况，旨在支持国际民航组织的战略目标。

3.2 如果在大会期间首次进行讨论，形成的决议影响到预算时，国际民航组织不得不寻求纳入额外工作的办法，而没有机会审查和评估工作方案中所有项目的优先等级。今后，如果把在每届大会前约 18 个月召开专业类型会议的惯例正式化，将有助于确保向大会提交的业务计划和预算之间的统一，使国际民航组织以更具战略性的方式开展工作。附录 B 提供了这一进程的大致时间表，在未来每届大会之前轮流举办附带安全副题的空中航行会议和附带空中航行副题的安全会议。全球航空安全计划和全球空中航行计划将继续提请大会核准。

附录A
2015年第二次高级别安全会议的可报告成果

项目 编号	2015年高级别安全会议 通过的提议	建议的后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会 (ANC)	理事会	秘书处	
主题 1: 审查当前的形势					
题目1.1: 成就与尚未完成的工作					
4	<p>c) 为有效实施基于性能导航 (PBN) 而进行监管监督:</p> <p>1) 各国应通过充分利用所有可用资源来加速全面实施基于性能导航 (PBN) 的监管监督, 从而提高他们对于基于性能导航监督职能的效率;</p>	同意了该建议并要求将它纳入向各国通知会议结果的国家级信件。	核准了空中航行委员会采取的行动。	签发相关国家级信件。	2016年5月25日签发了关于此事项的 SP 65/4-16/50号国家级信件。
5	<p>2) 各国应继续实施A37-11号大会决议 — 基于性能导航的全球目标, 并把重点放在可以取得最大安全效益的领域; 和</p>	同意了该建议并要求将它纳入向各国通知会议结果的国家级信件。	核准了空中航行委员会采取的行动。	签发相关国家级信件。	2016年5月25日签发了关于此事项的 SP 65/4-16/50号国家级信件。
6	<p>3) 国际民用航空组织应针对有效实施基于性能导航所需的不同监管监督要求、职能和活动制定一份清晰的概述。</p>	同意了该建议并建议由国际民用航空组织总部基于性能的导航方案办公室和飞程序方案来实施该建议。	核准了这项建议, 但在所有其他竞争需求背景下予以审议, 作为即将进行的关于国际民用航空组织2017年年、2018年和2019年三年期预算讨论的一部分。	与专家组合作, 制作工作卡并执行空中航行委员会核准的工作。	这一工作正由PBN方案办公室在PBN研究组的协助下开展, 预计将于2017年第一季度完成, 而完成这项工作所需要的资源有待提供。

项目编号	2015年高级别安全会议通过的 建议	建议的后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会(ANC)	理事会	秘书处	
题目 1.2: 正在出现的安全问题					
7	<p>a) 全球航班追踪</p> <p>1) 国际民用航空组织应尽快建立和使用全球航空遇险与安全系统(GADSS),以便对正常、不正常和遇险航班实施追踪、搜寻与救援(SAR)活动及取回驾驶舱话音记录仪(CVRs)和飞行数据记录仪(FDRs)数据;</p> <p>取代了2010年第一次高级别安全会议建议3.2) e)</p>	同意了该建议并提议理事会核准这项建议。	核准了这项建议。	秘书处已采取措施重新召集研发全球航空遇险与安全系统工作组(即,ADHWG)为这一文件定稿并制定行动计划。这将是完成这一文件的最便捷方式。	再次召集了全球航空遇险与安全系统特设小组(GADSS ADHWG)会议,2016年3月21日,在国际民航组织航班追踪网站上发布了GADSS第5版。 www.icao.int/safety/globaltracking
8	<p>2) 作为一项紧急事项,国际民用航空组织应继续针对正常的航空器追踪拟定基于性能的规定,并督促行业在自愿基础上通过使用可用技术开始实施全球追踪;</p>	同意了该建议并要求将它纳入向各国通知会议结果的国家级信件;并提议理事会核准这项建议。	核准了这项建议。	2015年第2季度发出相关国家级信件,追踪正常和遇险飞机,检索航班信息。 一旦这两封国家级信件的磋商结束,正常的航空器追踪实施方案(NATII)结果出来之后,其他有关如何使用附加追踪信息的附件将被加在空中航行工作方案中。	<p>2015年2月25号发出强调正常航空器追踪的AN 11/1.1.29-15/12号国家级信件,2015年5月15号发出强调遇险飞机定位的SP 55/4-15/15号国家级信件。</p> <p>2015年12月4号,发出了有关通过附件6 第 I 部分 第 39 次 修 订 的 AN 11/1.3.28-15/85号国家级信件,其中包括正常航空器追踪的标准。</p> <p>2016年4月,发出了有关通过附件6第I部分第40次修订的AN 11/1.3.29-16/12号国家级信件,其中包括遇险飞机定位的标准。</p>

项目编号	2015年高级别安全会议通过的 建议	建议的后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会(ANC)	理事会	秘书处	
					作为磋商和正常的航空器追踪实施方案(NATII)的成果,再次召集了第二次正常航空器追踪实施方案(NATII-2)会议,以解决原正常的航空器追踪实施方案(NATII)确定的补充规定。此外,再次召集了全球航空遇险与安全系统咨询组(GADSS AG)会议,根据磋商情况更新了全球航空遇险与安全系统(GADSS),并提供有关合适程序的 建议 ,旨在充分利用被采纳的标准。
9	3) 国际民用航空组织应在多国背景下领导实施全球航空器追踪实施举措,演示充分利用目前正在使用的设备并将结果纳入指导材料中;	同意了该建议并提议理事会核准这项建议。	核准了这项建议。	正常的航空器追踪实施方案(NATII)已开始。正常的航空器追踪实施方案(NATII)有指导委员会和负责空域和相关情况的工作组。正常的航空器追踪实施方案(NATII)结果于2015年8月31日公布。	正常航空器追踪实施方案(NATII)按期完成工作。航委会审查AN 11/1.1.29-15/12号和SP 55/4-15/15号国家级信件的意见时,考虑到了正常航空器追踪实施方案(NATII)的结果,最终由理事会分别于2015年11月10日和2016年3月2日通过了对附件6第I部分第39次和第40次修订。
10	4) 国际民用航空组织应支持与不正常飞行活动相关的地区搜救培训演练,并与国际社会共享相关成果;	同意了该建议并提议理事会核准这项建议。	核准了这项建议。	制定了有关支持与不正常飞行活动相关的地区搜救培训演练的计划工作。	着手制定支持三次演练的计划,将在以下的地区会议上完成: <ul style="list-style-type: none"> • 东部及南部非洲, 2016年7月 • 亚太, 2016年8月 • 欧洲/北大西洋, 2016年10月
11	5) 国际民用航空组织应审查附件12 — 《搜寻与救援》与附件13 — 《航空器事故和事故征候调查》之间的相互影响,针对搜救结束之后航空器仍旧失踪但出	同意了该建议,并提议理事会核准这项建议。	核准了这项建议。	项目将交由事故调查专家组(AIGP)在2015年4月份召开的会议上进行评议。	事故调查专家组(AIGP)在2015年4月份召开的会议上就这一项目展开了初期讨论;相关工作于2016年6月份召开的会议上继续开展,拟议修订的预计适用日期为2018年11月。

项目编号	2015年高级别安全会议通过的 建议	建议的后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会(ANC)	理事会	秘书处	
	于调查之目的继续通过搜寻来寻找航空器这种情况澄清相关规定；和				
12	6) 作为一项紧急事项，国际民用航空组织应鼓励各国和国际电信联盟(ITU)在2015年世界无线电通信大会(WRC-15)上讨论频谱划分要求，为全球空中交通服务监视划分必要的频谱；	同意了该建议，鼓励各国支持国际民用航空组织的立场，并提议理事会核准这项建议。	核准了这项建议。	ACP WG-F已更新国际民用航空组织在这一方面的最新立场，AN-WP/8936将于第199次会议上提交给空中航行委员会。 国际民用航空组织的立场在2015年6月召开的第205届会议上经理事会批准，2015年7月通过国家级信件散发，并作为建议性文件(Input Doc 17)向2015年世界无线电通信大会提交。此外，利用每个机会介绍这一议题，包括在非洲(国际电信联盟，7月)、亚太(亚太电信，7月)、美洲(美洲电信委员会，8月)、欧洲(欧洲邮电管理委员会，8月)等地区举行的地区性世界无线电通信大会准备会议。这一行动被视为已完成。	国际电信联盟(ITU)2015年世界无线电通信大会(WRC-15)于2015年11月2日至27日在瑞士日内瓦召开。 2015年世界无线电通信大会(WRC-15)制定出国际电信联盟(ITU)最新的无线电规则，包括一种接收广播式自动相关监视(ADS-B)、基于空间的新型频率分配，能够在包括偏远和极地地区在内的全球范围内追踪航班。
13	b) 冲突区 1) 国际民用航空组织和各国应努力落实关于冲突区对民用航空的风险工作队(TF-RCZ)制定的战略，以此为基础加强安排以解决冲突区对民用航空产生的风险；	已注意到。	核准了秘书处提议的工作方案和所需资源。	制定一个详细的内部工作方案并明确责任。	理事会在第207届会议时收到关于冲突区对民用航空的风险工作队(TF-RCZ)工作方案整合的最新信息。国际民航组织在各国和国际组织的协作下，为实现工作队的预期成果取得了巨大进展。所有尚未完成的任务已整合到国际民航组织的工作中，预计将于2018年年底完成所有悬而未决的

项目编号	2015年高级别安全会议通过的 建议	建议的 后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会(ANC)	理事会	秘书处	
					项目，但须铭记某些机制可能需要持续改进和定期维护。
14	2) 国际民用航空组织应作为紧急事项建立一个基于网络的可提供相关信息的简易式中央化数据库，用于支持对冲突区上空或附近的 风险 进行评估。此种信息的来源应在资料库中明确加以说明；	已注意到。	理事会核准了对基于网络的中央化数据库开展为期一年的评估并持续审查相关的程序。	建立一个基于网络的数据库并制定相关指导文件。	传播有关冲突区对民航的风险信息的为期一年的暂行程序(参阅 SMM 1/4-15/16号国家级信件)概述了基于网络的数据库运营。数据库审查组(RRG)在第208届会议上向理事会提交了持续运行数据库的建议。
15	3) 国际民用航空组织应该审查关于飞越或在冲突地区附近飞行风险评估的相关标准和 建议措施 及指导材料，以支持民用航空安全达到最高水平；	建议审查与冲突区上空或附近的民用航空运行的风险管理相关的可能的标准和 建议措施 以及指导材料。	通过了与对冲突区上空或附近的飞行进行的风险评估相关的拟议修订。	审议、评估和制定所需修订。	理事会在第207届会议时收到关于冲突区对民用航空的风险工作队(TF-RCZ)工作方案整合的最新信息。国际民航组织在各国和国际组织的协作下，为实现工作队的预期成果取得了巨大进展。所有尚未完成的任务已整合到国际民航组织的工作中，预计将于2018年年底完成所有悬而未决的项目，但须铭记某些机制可能需要持续改进和定期维护。
16	4) 国际民用航空组织应责成事故调查专家组(AIGP)对附件13—《航空器事故和事故征候调查》中的相关规定进行审查，并适当考虑如下情况：	同意了该建议并提议理事会核准此项建议。	核准了此项建议。	将信息交由事故调查专家组(AIGP)在2015年4月份召开的会议上进行评议。	事故调查专家组(AIGP)在2015年4月份召开的会议上就这一项目展开初期讨论；相关工作于2016年6月份召开的会议上继续开展。拟议修订的预计适用日期为2018年11月。

项目编号	2015年高级别安全会议通过的 建议	建议的 后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会(ANC)	理事会	秘书处	
	<ul style="list-style-type: none"> i) 事发国不开展附件13中所要求的调查，且不打算授权另外一个国家进行调查； ii) 最终报告未在一个合理的时间框架内发布； iii) 其公民出现死亡或重伤的国家参与调查的力度； 				
17	5) 各国应作为紧急事项提供冲突区上空或附近航班飞行相关风险方面的所有有关信息，以此支持国际民用航空组织信息交换框架。	同意了该建议并要求将它纳入向各国通知会议结果的国家级信件。	理事会核准了与基于网络的中央化信息库相关的程序。	开发使用基于网络的简易式中央化数据库的程序。	传播有关冲突区对民航的风险信息的为期一年的暂行程序(参阅 SMM 1/4-15/16号国家级信件)概述了基于网络的数据库运行。数据库审查组(RRG)在第208届会议上向理事会提交了持续运行数据库的建议。
18	<p>c) 极端气象条件</p> <p>1) 国际民用航空组织应该开展工作，对事故和事故征候调查中得到的数据和信息以及航空器制造商提供的与异常/极端天气事件相关的数据和信息进行研究；和</p>	同意了该建议并提议将它纳入工作方案。	核准了这项建议。	制定一个详细的工作方案并分配给相应专家组。	国际民用航空组织已最先成立安全信息监测服务指导委员会，代表来自巴西、新加坡、阿联酋、美国和欧洲航空安全局(EASA)。国际民用航空组织已同欧洲空中航行安全组织(EUROCONTROL)成立对天气因素进行分类的研究小组。小组的工作已产生了于2016年4月在iSTARS门户网站上发布的一项工具作为最后的结晶。

项目编号	2015年高级别安全会议通过的 建议	建议的 后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会(ANC)	理事会	秘书处	
19	2) 根据其研究结果, 国际民用航空组织应该评估是否需要改进国际民用航空组织适航性、运行和探测设备装备的相关规定, 以便进一步缓解气象变化风险并采取相应行动。	同意了该建议并建议将它纳入工作方案。	核准了这项建议, 但在所有其他竞争需求背景下予以审议, 作为即将进行的关于国际民用航空组织2017年、2018年和2019年三年期预算讨论的一部分。	制定一个详细的工作方案并分配给相应专家组。	对国际民航组织事故和事故征候数据的初步审查表明, 需要更多信息以便确定是否需要制定与经改进的适航性和航空器检测设备装载有关的国际民航组织的规定。 将发送一封国家级信件, 要求各国及国际组织提供有关危险气象条件的事故征候数据。根据对所收到信息的评估, 国际民航组织将采取适当的行动。
20	d) 军民合作 1) 国际民用航空组织应支持各国按照国际民用航空组织关于《空中交通管理的军民合作》(Cir 330号通告)概述的军民协调, 确保民用航空器的安全性, 并应定期更新该通告。	已注意到。	核准了这项建议。	为相关行动开展宣传活动(国家级信件)并审核Cir 330号通告。	审查330号通告已列入国际民航组织工作方案。将在2018年年底以前以国际民航组织手册的形式出版经完善的指导材料。随后将与国际民航组织地区办事处协调开展宣传活动。
21	e) 公共卫生 1) 国际民用航空组织应支持预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排(CAPSCA)方案, 协助各国为任何新的公共卫生事件做好准备及做出快速响应;	建议理事会核准这项建议。	核准了该建议并要求秘书长向理事会提交一份提案, 该提案是关于预防和管理民航公共卫生事件的合作安排方案的部分资金来源于常规方案预算的, 这么做是为了确保它的可持续性并且能够让它继续协助各国为任何新的公共卫生事件做好准备并作出快速响应。	准备审议理事会有关利用定期方案预算资助民用航空公共卫生事件合作安排(CAPSCA)方案的议案, 以确保民用航空公共卫生事件合作安排(CAPSCA)方案的可持续性。	民用航空公共卫生事件合作安排(CAPSCA)培训组成立于2016年2月, 旨在培养能力并分享资源。国际民用航空组织和世界卫生组织(WHO)正在评估现有工作关系以促进民用航空公共卫生事件合作安排(CAPSCA)资金的综合运用。一个有关利用经常方案预算为民用航空公共卫生事件合作安排(CAPSCA)提供部分资金的提案正在拟定之中, 预计将于2016年6月30日之前提交。

项目编号	2015年高级别安全会议通过的提议	建议的后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会(ANC)	理事会	秘书处	
22	2) 各国应参与支持预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排方案,并向该方案提供财务和/或实务捐助;和	已注意到。	核准了该建议并要求将它纳入向各国通知会议结果的国家级信件。	签发相关国家级信件。	将在2016年6月30日之前签发一封国家级信件,以便向各国寻求支助。
23	3) 如果可行,除了其他公共卫生专家之外,各国应利用其监管当局医疗部门的专门知识,以完善航空业公共卫生事件的管理及加快响应速度。	已注意到。	核准了该建议并要求将它纳入向各国通知会议结果的国家级信件。	签发相关国家级信件。	将在2016年6月30日之前签发一封国家级信件,告知各国本次会议所取得的成果,并要求各国在其监管权力范围内就医疗事宜指定一名联络人员。
24	f) 一般事项 1) 国际民用航空组织应在向大会第39届会议提交的一份报告中提供有关上述题目进展情况和实施的最新信息。	同意了该建议并提议理事会核准这项建议。	核准了这项建议。	向第39届大会提交一份有关所有上述题目进展和实施情况的报告。	本附录包含了更新。
主题 2: 未来管理航空安全的做法					
题目 2.1: 国家安全方案					
28	4) 国际民用航空组织应加快制定相关规定,供各国用于对本国空域内遥控驾驶航空器系统(RPAS)的运行进行监管及就遥控驾驶航空器系统运行所带来的风险对用户进行培训;	同意了该建议,提议理事会核准这项建议,并继续监督这项任务的进展。	核准了这项建议,但在所有其他竞争需求背景下予以审议,作为即将进行的关于国际民用航空组织2017年、2018年和2019年三年期预算讨论的一部分。	继续支持遥控驾驶航空器系统专家组RPASP。帮助成员国实施遥控驾驶航空器系统(RPAS)。	地区性遥控驾驶航空器系统(RPAS)讨论会持续进行;2016年5月9日至10日在斯德哥尔摩举办了一场遥控驾驶航空器系统(RPAS)专题研讨会,随后于2016年5月11日至13日举行了RPAS讲习班。RPASP在2016年6月举行的会议上(RPASP/5)提出了关于修订附件1的建议。

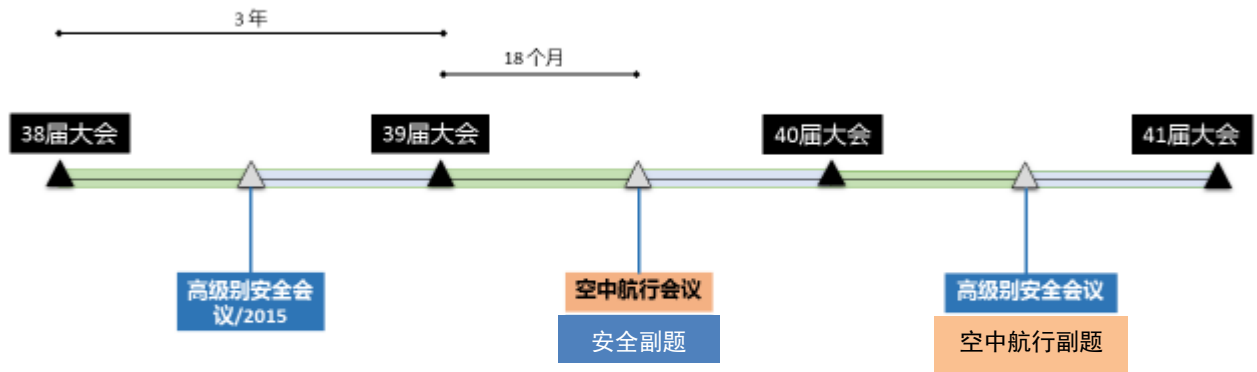
项目编号	2015年高级别安全会议通过的建议	建议的后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会(ANC)	理事会	秘书处	
29	5) 各国应解决在机场周边不受监管地使用远程驾驶航空器(RPA)给国际航班带来的风险；和	同意了该建议并要求将它纳入向各国通知会议结果的国家级信件。	核准了该建议并同意了空中航行委员会采取的行动。	发送相关国家级信件并提供各国使用的信息宣传单。	2015年3月，通过脸书、亚马逊和谷歌等社交媒体开展了宣传活动。 2015年9月，建立了国际民航组织遥控驾驶航空器系统网站。
30	6) 国际民用航空组织应提供辅助材料来协助各国缓解在机场周边运行的远程驾驶航空器对国际航班造成的风险。	同意了该建议并要求将它纳入向各国通知会议结果的国家级信件。	核准了这项建议，但在所有其他竞争需求背景下予以审议，作为即将进行的关于国际民用航空组织2017年、2018年和2019年三年期预算讨论的一部分。	帮助成员国在现有指导文件的指导下执行有关遥控驾驶航空器系统(RPAS)的国家法规。	成立了小型无人机系统顾问小组(SUAS-AG)，并于2016年4月7日举行了第一次会议。
题目2.2：安全信息的保护					
题目2.3：安全信息的共享					
题目2.4：全球航空安全计划的发展					
主题3：促进加强地区合作					
题目 3.1：效果好、效率高的地区协作					
56	<p>b) 地区安全监督组织 (RSOOs)</p> <p>1) 向国际民用航空组织的工作方案提供自愿实物资源捐助，以便通过以下行动支持地区安全监督组织 (RSOOs)：</p> <p>i) 在可能建立的工作组的支持下开展研究，考虑整合地区安全监督组织的职能并增加其在国际民用航空组织</p>	1) 已注意到。	核准了这项建议，但在所有其他竞争需求背景下予以审议，作为即将进行的关于国际民用航空组织2017年、2018年和2019年三年期预算讨论的一部分。	发出国家级信件，要求地区安全监督组织 (RSOOs) 以实物捐助形式向国际民航组织借调专家。	<p>正在与欧洲航空安全机构 (EASA) 就其捐助资源一事进行协调；是否提供支持待定。</p> <p>创立了一个地区安全监督组织 (RSOOs) 专家的借调机会，并已通过2016年4月27日的A2/1.5 CONF-16/44国家级信件向各国和组织宣布。</p> <p>RSOOs已包含在国际民航组织国家级信件发送清单中。</p>

项目编号	2015年高级别安全会议通过的 建议	建议的后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会(ANC)	理事会	秘书处	
	地区安全框架中的权力的方式、可能的可持续供资机制、地区安全监督组织之间的合并和协议、将运行安全及持续适航合作发展方案(COSCAPs)转化为地区安全监督组织,并向国际民用航空组织大会第39届会议报告结果。				非印计划已计划于2016年召开一次非印地区安全监督组织协调会议。
57	<p>c) 对经批准的维修机构(AMOs)的合格审定和监督活动</p> <p>1) 向国际民用航空组织的工作方案提供自愿实物资源捐助,以便在可能建立的工作组的支持下,开展研究,考虑制定一个全球框架,并采取地区举措,减少对经批准的维修机构(AMOs)的重复合格审定和监督活动,以此支持各国,并向国际民用航空组织大会第39届会议报告结果。</p>	同意了该建议并提议理事会核准这项建议。	核准了这项建议,但在所有其他竞争需求背景下予以审议,作为即将进行的关于国际民用航空组织2017年、2018年和2019年三年期预算讨论的一部分。	继续支持适航专家组(AIRP)的努力。适航专家组(AIRP)已负责解决这一问题并促进其他专家组和秘书处的协作,按要求建立全球框架以减少批准的维修机构(AMOs)的重复认证和监测活动。确定实施拟议全球框架的地区性方案。	<p>适航专家组(AIRP)已负责制定支持批准的维修机构(AMOs)相互承认的条款。</p> <p>根据适航专家组第3次会议(AIRP/3)的建议而制定的对附件1、6、8和19的修订建议,以支持使用增量法建立旨在减少批准的维修机构(AMOs)重复合格审定和监测活动的全球框架,已通过2016年7月29日的SP 60/4-16/6 9号国家级信件发送给各国和国际组织征求意见,拟议的适用日期为2020年11月。</p>

项目 编号	2015年高级别安全会议 通过的建议	建议的后续行动			2016年6月更新
		空中航行委员会 (ANC)	理事会	秘书处	
	取代了2010年第一次高级别 安全会议建议3.1 b) 1) 和 3.1 b) 2)				国际民用航空组织继续支持适航专家组 (AIRP) 的努力，最终确定各种连续步骤，通过改善法律环境促进全球认可。

附录B

自召开高级别会议到召开大会的时间表



— 完 —