



## 关于本组织 2019 年上半年各项活动的补充报告 以及对大会第 39 届会议决议所采取行动的审查

### 新出现的航空问题

#### 无人航空器系统（UAS）和遥控驾驶航空器系统（RPAS）的使用快速增长

小型无人航空器（UA）的使用在全球正以前所未有的速度持续增长，这对于需要制定出适当的法规以促进航空业的发展，同时又要确保安全和安保的监管者正在构成挑战。各成员国已经要求国际民航组织提供援助，以建立起一个同时支助国内和国际运行的全球统一的法规框架。这项工作正在通过无人航空器系统咨询组和一个新的关于人道主义援助和开发无人航空器系统工作队（TF-UHAD），并通过各种放飞无人机（DRONE ENABLE）专题讨论会进行。

无人航空器系统咨询组完成并公布了关于无人航空器系统交通管理（UTM）框架的初步在线指导人道主义援助和开发无人航空器系统工作队正在制定指导材料，以支助各国、联合国各组织以及与联合国各组织签订合同的非政府组织（NGOs）安全高效地批准并在时间紧迫的情况下开展行动。这项工作将为小型无人航空器系统制定一个国家监管基线框架，并加快人道主义行动的审批过程。

关于适航性及指挥和控制链的拟议标准和建议措施正在进入审批流程，同时将继续拟定其他题目的标准和建议措施。

国际民航组织还开发了一个可供各国进行无人航空器登记的新的数字应用。这项应用可以为所有国家零成本采用，用来管理其各自日常登记工作，并提供一个完整的数字域终端到终端的过程。其原型已在中国的放飞无人机 2 上进行了演示，国际民航组织目前正在寻找可能有兴趣在其本国采用该应用的国家。

#### 信任框架

秘书处网络安全研究组（SSGC）于 2019 年 3 月 19 日至 21 日在以色列特拉维夫举办了其第六次会议作为此次会议的成果，秘书处网络安全研究组及其各工作组制定了一项网络安全战略，该战略将提交给国际民航组织大会第 40 届会议。此外，秘书处网络安全研究组还发布了一系列有关建立国际民航组织网络安全信息库，以及建立国家航空网络安全专家之间交流网络安全信息之平台的建议。



## 数字连接的环境

第十三次空中航行会议建议国际民航组织着手制定政策、指导和程序，以保证可能因网络事件而中断或破坏的数字连接的环境中所交流信息的可用性和完好性。

为此，正在建立一个专家小组，为所有利害关系方之间在数字连接的环境中进行信息交流而建立一个信任框架。

信任框架应当为系统连通性和可互用性包含治理、政策、程序和总体技术性能要求。其宗旨是虑及安保研究所查明的威胁，加强航空系统的抗冲击性。

信任框架工作的重点是使航空利害关系方之间实现互信的地对地、空对地和空对空信息交流。通过信任框架，将支助实现民用航空系统持续安全运行所需的抗冲击性和可互用性水平。

这项工作将虑及包括互联网在内的相关技术，为支助空中交通管理和飞行运行，审议并纳入航空系统现有空域用户以及新进入者开展信息交流的未来行业需求。

为了开展这项工作，将投入掌握政策、技术和运行专长的航空及非航空部门的专家。这意味着航空业目前正在利用最初并非为支助航空业而开发的技术，以支助更加安全和更加高效的运行。为此，国际民航组织与互联网管理机构互联网名称与数字地址分配机构（ICANN）之间签订了谅解备忘录（MOU），使航空与互联网业界据此建立了合作机制。

## 电子商务

由于目前 90%的跨国企业对个人（B2C）电子商务交易都是由航空运输进行推动，因此，为了满足未来电子商务的可预见的快速增长，一个快速可靠的航空货运服务是最基本的条件。国际民航组织和万国邮政联盟（UPU）已经开始了一个联合项目，使用联合国商贸和电子商务数据来确定和量化那些对电子商务活动造成影响的后勤限制因素。联合国商贸数据记录了数以万亿计的商品流通纪录，包括原产地国和目的地国、运输价格、保险、运输方式，以及交易类型，其中电子商务记录了按日期、时间、等级、重量、数量，和原产地—目的地对应城市统计的电子商务邮包交易。



### 航空基础设施/系统的融资

航空运输的快速发展对现有的航空基础设施构成越来越大的压力。因此，国际民航组织已经在投资和融资方面与各成员国合作，尤其是通过国际民航组织的世界航空论坛（IWAF）。世界航空论坛是一个合作平台，它把各国的政策制定者、发展伙伴以及投资和金融机构集合到一起。国际民航组织的目的是通过提升私营企业的作用来鼓励和促进多样化的投融资渠道，以及有效地利用国内和国际的发展资金，建设一个能与未来可预计的空运增长相适应、建立在国际民航组织全球计划基础之上的良好的航空基础设施/系统并使其现代化。



## 国际民航组织战略目标的进展

### 安全

#### 全球航空安全计划（GASP）

2019年6月，为筹备国际民航组织大会第40届会议，理事会虑及全球航空安全计划研究组为响应第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）提出的所有修改，批准了2020—2022年版全球航空安全计划。

### 安全监测

#### 普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）

2019年上半年，根据普遍安全监督审计计划持续监测做法框架开展了下列活动：

- a) 4次审计；
- b) 10次国际民航组织协调的核实访问（ICVMs）；
- c) 6次异地核实活动。

此外，为掌握各国具体与航空安全有关问题的详细情况，发出了两份强制性信息要求（MIRs）。

继国家安全方案实施评估（SSPIA）活动后，于2019年2月发布了第一份非保密报告，这是又一个里程碑事件。计划将在2019年下半年进行另外两项国家安全方案实施评估。

关于能力建设和标准化，在巴黎、曼谷、内罗毕和约翰内斯堡举办了四次普遍安全监督审计计划持续监测做法熟悉情况讲习班。在此期间，为普遍安全监督审计计划持续监测做法小组成员或小组领队实现达标，进行了五次在职培训。

持续制定了行动计划，以处理普遍安全监督审计计划持续监测做法结构审查专家小组（GEUSR）提出的各项建议。

### 空中航行能力和效率

#### 全球空中航行优先事项（GANP）

2019年6月，理事会为筹备大会第40届会议，批准了全球空中航行计划第六版，该计划正在演变成一个基于网络、具有更高可视性，并便利航空以及非航空利害攸关方了解全球空中航行计划内容的平台。秘书处在来自各国和国际组织、代表国际民航组织不同专家小组的专家支助下拟定了对全球空中航行计划的更新。来自业界相关部分的专家也参与了这项工作。



## 2019 全球报告格式（GRF）

2019年3月26日至28日，在国际民航组织总部举行了关于实施跑道表面状况的新的全球报告格式专题讨论会（GRF2019），以支助相关标准和建议措施及程序于2020年11月的适用日期。代表48个成员国和7个国际组织的325名专家和高级管理人员出席了此次活动。此次活动的目的，是提高利害攸关方的认识，帮助它们做好实施准备。全球报告格式是一项事关安全的重要发展工作，不仅可以减少跑道偏离的数量，而且有助于提高跑道效率。跑道表面状况的新的全球报告格式专题讨论会成功举办后，将由国际民航组织地区办事处组织在2019年剩余时间到2020年内举办一系列地区研讨会。

## 安保和简化手续

### 安保

第A39-19号决议 — 解决民用航空网络安全问题，阐述了各国和其他利害攸关方通过贯穿各领域、横向及协同做法打击针对民用航空的网络威胁应采取的行动。

此外，大会第39届会议指示国际民航组织领导并寻求与所有相关利害攸关方达成全面的网络安全工作计划和治理结构。为此，国际民航组织设立了由负责航空安保和简化手续的副局长牵头的秘书处网络安全研究组（SSGC）。秘书处网络安全研究组已召开了五次会议，成立了一个法律问题研究小组，并成立了关于机场、适航性以及当前和未来空中航行系统的各个相关工作组。各工作组在查明与网络安全相关的问题以及审议工作方面取得了大幅进展，并就如何解决这些问题提出了适当建议。秘书处网络安全研究组及其各工作组在内的工作，包括拟定一项网络安全战略草案，以及制定共享和交流相关网络安全信息的重要机制。同时，秘书处网络安全研究组还开始了跨职能领域的驱动风险管理方法的工作，并纳入了各种数据收集和融合技术。

航空安保专家组第三十次会议（AVSECP/30）审查了对附件17 — 《保安》的第17次拟议修订，其中包括关于背景调查、薄弱性评估、信息共享以及对非旅客人员进行检查的新的和/或经修改的规定。附件17工作组根据航空安保专家组第二十九次会议讨论的对附件17有关当前威胁的措施进行全面审查的建议，提出了这些修订建议。国际民航组织理事会在其第217届会议上审议了这些提案，并同意由秘书长将拟议的第17次修订分发送给各国及相关国际组织，以便在2019年9月底之前征求意见。预计第17次拟议修订将在2019年11月召开的其第218届会议期间提交理事会通过，并且有望在2020年7月开始适用。



航空安保专家组第三十次会议核准了新的经更新的指导材料，而后理事会批准了将其分发给相关利益攸关方。指导材料涉及的领域包括使用爆炸物痕量检测设备进行检查；化学、生物和放射性事故征候；通过行为检测评估人员构成的威胁；机上和机场供应品；以及敏感性航空安保信息。定于 2019 年第四季度出版的国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号限制发行文件）第十一版，将纳入这些新的经更新的最佳做法。

经更新的国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号限制发行文件）第二版已于 2019 年 6 月发布，其中虑及了潜在的安保威胁以及全球风险状况。

### 普遍安保审计计划（USAP）

截至 2019 年 6 月 30 日，共进行了十四项国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）的审计，使所开展的普遍安保审计计划持续监测做法的审计总数达到了 24 项基于文件的审议和 95 项实地审计。2019 年前六个月内，为确保能为支助该计划提供充足数量的合格审计员，在泰国曼谷举办了一次地区研讨会/讲习班，并在喀麦隆民航局支助下举办了一次普遍安保审计计划持续监测做法的审计员培训课程。

2019 年进行了一次国际民航组织核实访问，核实了一国为解决其重大安保关切（SSeC）而采取的行动。在 2019 年期间，普遍安保审计计划的保密网站上登载了一项新的重大安保关切，删除了另一个国家的四项重大安保关切。截至 2019 年 6 月 30 日，在五个国家中仍有 12 项重大安保关切没有得到解决。



## 简化手续

### 附件 9 —《简化手续》和相关指导材料方面的发展情况

简化手续专家组第十次会议（FALP/10）于 2018 年 9 月 10 日至 13 日在加拿大蒙特利尔国际民航组织总部召开。专家组听取了自其第九次会议（2016 年）以来国际民航组织在与简化手续有关方面的发展情况，以及联合国和其它国际组织的类似发展情况。专家组审议了关于旅客数据交换、双重国籍和旅行证件等题目、拟纳入附件 9 第 27 次修订的新的/经修改的标准和建议措施（SARPs）的提案。专家组还审议了其指导材料工作组（WGGM）及其全球航空简化手续计划工作组（GAFP）的报告。已要求参与专家组的国家对国际民航组织如何加大力度协助各国实施附件 9 的标准和建议措施提出设想，并讨论可能采取的做法/工具，包括对电子申报差异系统（EFOD）中的附件 9 遵守情况检查单（CC）的培训，以便提高对附件 9 标准和建议措施的合规性。

关于简化手续专家组第十次会议的文件载于：<https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP10-2018.aspx>。

简化手续专家组第十次会议（FALP/10，2018 年 9 月 10 日至 13 日）后，航空运输委员会（ATC）于 2019 年 1 月 23 日成立了一个简化手续专家组的工作组，以审议符合联合国安全理事会第 2396（2017）号决议关于收集、使用、处理和保护旅客姓名记录（PNR）数据的标准和建议措施（SARPs）的提案。预计关于该小组—旅客姓名记录工作队（PNR-TF）建议的报告将于 2019 年 10 月提交给航空运输委员会。委员会还同意成立一个简化手续专家组的工作组，以审议与简化手续有关的人口贩运问题的工作。2019 年 2 月，送发了 EC 6/3-19/15 号国家级信件，其中要求就附件 9 的第 27 次修订案提出意见。理事会于 2019 年 6 月审议了拟议修订。

2019 年，为对附件 9 —《简化手续》支助不让任何国家掉队（NCLB）举措，在亚洲和太平洋（APAC）地区国家在泰国曼谷举办了地区简化手续实施研讨会，并于 2018 年分别在塞内加尔达喀尔、埃及开罗和秘鲁利马为西部和中部非洲（WACAF）以及东部和南部非洲（ESAF）国家、为中东（MID）国家以及南美（SAM）和北美、中美和加勒比海（NACC）地区各国举办了地区简化手续实施研讨会。这一系列研讨会的重点是电子申报差异系统（EFOD）及制定国家航空运输简化手续方案（NATFPs）。

### 国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略

旅行者身份识别方案技术咨询组第二次会议（TAG/TRIP/2）于 2018 年 4 月 24 日至 26 日在加拿大蒙特利尔国际民航组织总部召开。向旅行者身份识别方案技术咨询组第二次会议通报了秘书处政策制定、捐助方供资的援助和能力建设项目方面正在协调开展的大量举措。旅行者身份识别方案技术咨询组核准了各项提案、技术报告和指导材料，以及秘书处与新技术工作组（NTWG）及实施和能力建设工作组（ICBWG）经协调的旅行者身份识别方案的未来工作方案。



若干新的或经更新的与旅行者身份识别方案有关的指导材料，在经过旅行者身份识别方案技术咨询组第二次会议核准后已经登载于国际民航组织公共网站。这些材料包括国际民航组织身份证明指南、国际民航组织光学仪器验证最佳做法方针指南、预报旅客资料（API）系统的实施步骤、旅客姓名纪录（PNR）信息宣传页，以及对《机读旅行证件》（Doc 9303 号文件）规范的一系列修订。这些指导材料是在旅行者身份识别方案技术咨询组的技术专家支助下编制的，现载于：  
<https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>。

在实施和能力建设工作组支助下，向经评估旅行证件不符合 Doc 9303 号文件规范的国家发出了 11 封信函。一些国家已经做了回应，通报了为纠正这些缺陷所采取的行动。2019 年上半年，发出了另外四封信函。

### 国际民航组织公钥簿（PKD）

为鼓励参加国际民航组织公钥簿，秘书处于 2018 年 7 月向 73 个签发电子护照但尚未加入公钥簿的成员国送发了信函。截止 2018 年 12 月 31 日，收到了表示近期加入公钥簿意向并要求提供有关成为成员所需管理步骤的更多信息的 8 项回应。2018 年，三个新成员—科特迪瓦、马里和塞尔维亚加入了国际民航组织公钥簿，另外两个新成员—意大利和克罗地亚在 2019 年第一季度加入了国际民航组织公钥簿，使公钥簿成员总数达到了 65 个。

## 航空运输的经济发展

### 航空运输政策与监管

根据世界范围航空运输会议第六次会议的建议（ATConf/6，2013 年 3 月 18 日至 22 日），通过航空运输监管专家组开展了多项任务，其中一些仍在持续进行。

- a) 国际民航组织对航空运输自由化的长期愿景：国际民航组织持续促进和监测国际民航组织大会第 39 届会议通过的国际民航组织航空运输自由化长期愿景的使用情况。为确定各国在其决策和监管做法中对国际民航组织长期愿景的使用程度，于近期进行了一项调查。从各国收到的回应非常令人鼓舞，目前正在对调查进行整理和分析。
- b) 市场准入、航空货运及航空承运人所有权和控制权：2019 年 4 月举办的航空运输监管专家组第十五次会议（ATRP/15）审查了自上次会议（ATRP/14）以来，专家组关于制定外商投资国内航空公司公约、制定国际航空运输航空货运服务自由化补充协定草案，以及在审议各国可对其市场准入实行自由化的国际协定的保障/保证问题等工作方面的进展情况。会议成果如下：





- (i) 审议各国可用来对其市场准入实行自由化的国际协定：航空运输监管专家组完成了对各国可用来对其市场准入实行自由化的国际协定的审议，但在短期内就航权、保障/保证措施、劳动和社会事务等问题达成向前推进的共识的前景有限。尽管如此，专家组认为需要进一步开展工作，以更好地了解自由化的益处并更充分认识到对开放市场准入存在的障碍。
- (ii) 制定一项对航空承运人所有权和控制权实行自由化的国际协定：专家组审议了外商投资国内航空公司公约的草案，其中规定将“弃权”作为一项工具，允许公约缔约方航空公司由公约任何其他缔约方国民占多数股权并有效控制。对“搭便车者”和监管监督等问题仍然存在关切；但专家组同意就该公约继续开展工作以便敲定该文件。
- (iii) 制定一项具体促进航空货运服务进一步自由化的国际协定：专家组对国际航空运输航空货运服务自由化补充协定草案产生了意见分歧，该协定对直到第七航权的业务权、运力和业务灵活性提供了一个自由制度。鉴于存在意见分歧，现阶段无法敲定补充协定草案。

航空运输监管专家组关于这些任务的未来工作将由航空运输委员会确定。

## 航空运输会议

第一次国际民航组织/世界旅游组织非洲旅游与航空运输部长级会议：此次会议活动由佛得角政府主办、国际民航组织及世界旅游组织（UNWTO）协办，于2019年3月27日至29日召开。鉴于航空运输与旅游业之间存在强烈的相互依赖，因此这两个组织召集了航空运输及旅游部门的部长们，讨论了进一步发展这些主要经济领域的行动。会议通过了部长级宣言以及非洲航空运输与旅游发展行动计划框架（2019年至2021年）。



## 机场和空中航行服务的经济情况

国际民航组织持续致力于制定和更新其在机场和空中航行服务经济领域，以及航空基础设施管理和融资方面的政策和指导。这些工作的重点是处理与经济上无以为继的机场有关的问题、更新现行政策和指导、对《机场和空中航行服务收费》（Doc 7100 号文件）实行现代化，并为支助航空基础设施融资的投资决策提供新的指导和工具。此外，正在持续审议为提供机场和空中航行服务进行成本回收的进一步指导。

机场经济专家组（AEP）与空中航行服务经济专家组（ANSEP）根据航空运输委员会批准的新职权范围，于 2019 年 3 月 26 日至 28 日举行了其第七次联合会议（AEP-ANSEP/7）。会议建议已得到委员会核准。

会议成果促成敲定了以下内容：

- a) 与经济上无以为继的机场（机场网络）管理和运行有关的指导；
- b) 《机场经济学手册》第四版（Doc 9562 号文件）；
- c) 关于商业案例、成本效益分析、经济影响分析和成本效率分析的独立指导材料；
- d) 用于分析经查明的航空基础设施项目投资的新的在线成本效益分析（CBA）应用；和
- e) 改进航空费率表的在线应用，以协助各国和其他用户制定机场和空中航行收费政策并设定基准。

此外，两个专家组将对提供给无人航空器系统（UAS）运行的空中航行服务，并对提供航空气象服务可能采用的成本回收机制和/或做法进行审议工作。

同时，国际民航组织一直在与成员国合作，特别是通过汇集各国决策者、发展伙伴以及投资和金融机构的平台——国际民航组织世界航空论坛（IWAF），为优质航空基础设施开发供资和融资。



## 航空数据和经济分析

### a) 国际民航组织统计在线平台

新的国际民航组织数据+网络平台（<https://www4.icao.int/newdataplus>）增加了视觉分析功能，使用户可以迅速看到各数据选择之间的趋势和异同，并能进行基准分析。同时，采用新的工具强化了这一电子工具平台。秘书处还（与国际机场理事会协作）通过新的能力建设和基础设施开发的决策支助工具及成本效益分析应用，加强了在线版本的《机场和空中航行服务收费》（Doc 7100 号文件），以便为用户通过比较各种效益与成本设想来评估航空基础设施项目的不同投资选项提供一个平台。秘书处为各国提供了培训课程。

### b) 预测活动

长期业务量预测多学科工作组（MDWG-LTF）制定了单独一套长期业务量预测。根据航空环境保护委员会（CAEP）的要求，按照 2016 年基线对业务量预测进行了更新。秘书处用机队和航空人员（驾驶员、空中交通管制员和维修人员）预测充实了该预测应用。

### c) 航空卫星账户（ASA）

航空卫星账户专家咨询组制定了一个航空卫星账户的方法框架，以衡量民用航空对国民经济的贡献，譬如对国内生产总值（GDP）和工作岗位数量的贡献。航空卫星账户的方法框架符合联合国统计委员会（UNSC）通过的 2008 年国民账户体系（2008 SNA）的国际商定标准，并将使各国能够为航空发展规划采取数据驱动的决策和评估。

### d) 与联合国的合作

国际民航组织提供了运输指标，可监测实现可持续发展目标（SDG）目标 9 具体目标 9.1（<https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx> — 开发优质、可靠、可持续和具有恢复力的基础设施，包括地区和跨境基础设施，以支助经济发展和人类福祉，重点是所有人提供可负担及公平获取的机会）的进展情况。

## 环境保护

### 国际民航组织航空环境保护委员会第十一次会议（CAEP/11）

国际民航组织航空环境保护委员会第十一次会议（CAEP/11）于 2019 年 2 月 4 日至 15 日在加拿大蒙特利尔召开。来自 31 个成员国和 10 个国际组织的 250 名航空环境保护委员会专家出席了航空环境保护委员会第十一次会议，并为处理航空器噪声以及航空对地方空气质量和全球气候影响商定了 29 项技术建议。



这些建议包括附件 16 —《环境保护》第 I 卷 — 航空器噪声、第 II 卷 — 航空器发动机的排放物和第 III 卷 — 飞机二氧化碳排放的修订提案，同时包括拟纳入附件 16 第 II 卷的关于发动机排放物的非挥发性颗粒物（nvPM）质量和数量的新标准的建议。此外，会议商定，建议修订《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）全部四卷，以促进实施附件 16 所载的各项标准和建议措施。

会议还提出了多项与机场和运行有关的建议，包括生态机场工具包电子收集、第一次全球水平飞行效率（HFE）分析、关于航空器报废和回收状况的报告；以及基于性能的导航和业界参与。环境保护和运行方面取得了长足进展，提出的建议是使用航空系统组块升级（ASBU）B0/B1 环境综合分析的结果，促进关于航空系统组块升级组块 0 和组块 1 的实施决策。同时，还建议批准气候适应综述，以加强国际航空业应对气候变化给本行业所产生影响的防范。

航空环境保护委员会第十一次会议商定，建议进行第一次独立专家技术目标综合评估，并因此为航空业提出了新的航空器噪声、氮氧化物（NO<sub>x</sub>）排放和燃料效率技术目标方面的建议。会议还建议对航空器噪声、影响当地空气质量的排放以及影响全球气候的排放进行最新的环境趋势评估，作为国际民航组织采取进一步环境决策的依据。

航空环境保护委员会持续开展了超音速运输（SST）方面的工作，并商定在航空环境保护委员会第十二次会议周期内进行一项超音速运输飞机探索研究，以期更好地了解机场噪声影响问题。关于音爆，航空环境保护委员会建议在监测超音速发动机技术趋势和评估排放审定标准之影响的同时，继续制定一项音爆标准。

航空环境保护委员会建议发布一项“航空噪声影响白皮书”，以便提供有关航空噪声影响的最新科学共识信息。会议还讨论了探索国际航空潜在长期全球理想目标的可行性任务的进展和未来步骤。航空环境保护委员会第十一次会议在国际航空碳抵消和减排计划实施要素方面取得了进展。

就国际航空碳抵消和减排计划的背景下，计算和要求使用可持续航空燃料所产生效益的方式达成了协议。该协议包括计算不同原料生命周期二氧化碳减排效益所需实际值的默认值和方法。航空环保委员会同时就可持续性审定计划（SCSs）的要求，以及评价和建议可持续性审定计划合格列表的过程达成了一致意见，该列表将根据国际航空碳抵消和减排计划可持续性标准对燃料进行合格审定。此外，航空环境保护委员会提出了一项关于国际民航组织理事会技术咨询机构（TAB）议事规则的建议，其中将评价国际航空碳抵消和减排计划中使用的排放单位的合格性。

航空环境保护委员会第十一次会议的完整报告将提交给理事会，供其在 2019 年 6 月举办的其第 217 届会议期间审议。



## 关于国际航空二氧化碳减排活动的国家行动计划

到 2019 年 4 月前，111 个成员国自愿编制并向国际民航组织提交了行动计划。这方面的成果表明成员国对这一举措的高度关注和投入，同时也表明了国际民航组织援助和能力建设活动的影响。在 2016 年 10 月举办的大会上届会议上，已请各国在 2018 年 6 月之前及此后每三年一次对其各自计划进行更新。提交行动计划及其后续更新，对确保所含信息的时效性非常必要。

关于国际民航组织国家行动计划的结对子方案，大会第 A39-2 号决议进一步鼓励已经提交行动计划的国家与其他成员国共享行动计划所载的信息并建立伙伴关系，以便向尚未编制行动计划的国家提供支助。截至目前，已根据国际民航组织国家行动计划方案建立了七个伙伴关系。

## 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

截止到 2019 年 4 月 25 日，79 个国家已宣布计划从国际航空碳抵消和减排计划开始即自愿加入该计划。

继理事会通过了包含国际航空碳抵消和减排计划实施标准和建议措施（SARPs）的附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）》第一版后，该附件这一卷已于 2018 年 10 月 22 日生效，并于 2019 年 1 月 1 日开始适用。

国际航空碳抵消和减排计划中央登记处（CCR），于 2019 年 3 月通过经选定的供应商发起建立，预计将在 2019 年年底之前完成国际航空碳抵消和减排计划中央登记处，以便从 2020 年年初开始将其投入运行。在没有国际航空碳抵消和减排计划中央登记处的情况下，国际民航组织开发了一个在线电子表格以协助各国在 2018 年和 2019 年进行报告工作。截至 2019 年 4 月 30 日，99 个国家使用这一在线电子表格提交了其所属飞机运营人的信息。截至同一时间内，6 个国家同时报告了其所属 13 个认证核查机构的信息。

国际民航组织理事会设立了技术咨询机构（TAB），目的是向理事会提出根据国际航空碳抵消和减排计划使用合格排放单位的建议。理事会同意了 19 名成员组成的技术咨询机构的名单，并批准了技术咨询机构的职权范围（TOR）。理事会还批准了技术咨询机构开展工作拟使用的排放单位标准（EUC），以便按照评估排放单位标准来评估排放单位方案。

国际民航组织于 2019 年 3 月至 4 月在以下五个地点举办了关于国际航空碳抵消和减排计划的地区讲习班：

- 在巴拉圭亚松森（2019 年 3 月 21 日至 22 日）为北美、中美和加勒比及南美地区举办；
- 在芬兰赫尔辛基（2019 年 3 月 26 日至 27 日）为欧洲和北大西洋地区举办；
- 在大韩民国首尔（2019 年 4 月 1 日至 2 日）为亚太地区举办；



- 在埃及开罗（2019年4月7日至8日）为中东地区举办；和
- 在塞内加尔达喀尔（2019年4月11日至12日）为东部和南部非洲及西部和中部非洲地区举办。

地区讲习班的具体重点是有关2019年二氧化碳排放监测的所有未决问题，包括各国在2019年4月30日之前对排放监测计划的批准情况，以及报告和核实国际航空二氧化碳的排放情况，以支助各国在2020年年初之前遵守国际航空碳抵消和减排计划之标准和建议措施的相关规定<sup>1</sup>。

### 国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训方案（ACT-CORSIA）

为了更好地支助其成员国，国际民航组织制定了一项称为国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）的能力建设方案，该方案于2018年6月得到了理事会的核准。理事会强调了为使所有相关行动协调一致并紧密联系在一起以及促进能力建设工作一致性而采取国际民航组织协调做法的重要性。理事会还要求各国之间的所有双边或多边伙伴关系均应与国际民航组织协调，以便监测此类协调努力的全球进展。

根据国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训方案，现已在所有地区国家之间建立了结对子伙伴关系。在国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训方案的第一阶段，捐助国提供的技术专家与受援国国际航空碳抵消和减排计划协调人共同努力提供了实地培训，并对受援国筹备及实施国际航空碳抵消和减排计划监测、报告和核实（MRV）系统的情况（特别是制定和批准排放监测计划，以及建立国家和/或地区监管框架的情况）进行了密切跟进。

到2019年4月之前，在国际民航组织各地区建立了国际航空碳抵消和减排计划结对子伙伴关系，其中包括15个捐助国与98个受援国。关于捐助国专家与受援国进行实地培训活动的最新信息载于国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划网站，使国际民航组织主持的援助进展完全透明<sup>2</sup>。

根据国际民航组织这一成功的协调做法，于2019年年中建立了第二阶段国际航空碳抵消和减排计划结对子伙伴关系，重点是根据附件16第IV卷进行报告及核查。2019年5月13日至14日，国际民航组织对来自捐助国的技术专家进行了培训，以便自2019年7月起根据第二阶段国际航空碳抵消和减排计划结对子伙伴关系对受援国进行实地培训。

<sup>1</sup> [www.icao.int/Meetings/RS2019/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/Meetings/RS2019/Pages/default.aspx)

<sup>2</sup> [www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Buddy-Partnerships.aspx](http://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Buddy-Partnerships.aspx)



## 国际民航组织其他能力建设活动

由欧盟资助并由国际民航组织实施的国际民航组织—欧盟项目于 2019 年结束，支助了非洲和加勒比地区 14 个选定国家制定和实施了国家行动计划，并建立了国际航空二氧化碳排放监测系统。

项目目标取得了超出预期的结果。全部 14 个经选定的国家均制定并提交了充分量化的行动计划，并与来自航空业的相关利益攸关方建立了国家行动计划小组以监督其实施。在每个国家安装了航空环境系统 (AES)，作为监测国际航空二氧化碳排放的工具。

根据该项目实施了两个登机口太阳能实验项目，其中包括在喀麦隆杜阿拉国际机场和肯尼亚蒙巴萨国际机场安装太阳能光伏 (PV) 系统及地面运行期间为航空器供电的登机口电气化设备。这些项目的装机容量分别是 1.25 MWp 和 500 kWp。预计这些项目每年将消除逾 4 000 吨二氧化碳，并为逾 7 500 架次航班提供服务。

同时，该项目还资助了四项关于使用可持续航空燃料的可行性研究（多米尼加共和国、特立尼达和多巴哥、肯尼亚和布基纳法索），以及一项关于在机场（特立尼达和多巴哥）利用太阳能的可行性研究<sup>3</sup>。

国际民航组织实施的国际民航组织—联合国开发计划署 (UNDP) /全球环境基金 (GEF) 项目于 2019 年完成，支助各国特别是发展中国家和小岛屿发展中国家 (SIDS) 实施了减排措施。该项目由全球环境基金供资，包括在牙买加的两个国际机场实施两个登机口太阳能实验项目，这些项目已成为其他机场作为减排战略予以效仿的模式。此外，国际民航组织根据该项目制定了一套四项指导文件：融资；再生能源；可持续航空燃料；以及监管和组织措施<sup>4</sup>。同时，还制定了边际减排成本 (MAC) 曲线工具，以比较减排举措的成本效益。

## 2019 年国际民航组织会议活动和外联活动

2019 年 4 月 30 日至 5 月 1 日在国际民航组织总部举行了第一次国际民航组织实现可持续航空燃料 2050 愿景盘点研讨会<sup>5</sup>。此次活动源于第二次国际民航组织航空与代用燃料会议 (CAAF/2)<sup>6</sup>核准的国际民航组织 2050 可持续航空燃料 (SAF) 愿景。第二次国际民航组织航空与代用燃料会议指出，2050 愿景的基础是假设逐步增加使用可持续航空燃料，并且应当通过盘点过程定期审查这一愿景，以评估可持续航空燃料开发和部署的进展情况。盘点过程将包括在不迟于 2025 年召开第三次航空与代用燃料会议之前组织定期讲习班和研讨会。在此背景下，国际民航组织第一次盘点研讨会为各国和相关利益攸关方之间开展信息交流提供了一个论坛，并为量化国际民航组织 2050 愿景奠定了重要的基石，因此是第三次航空与代用燃料会议的基础。

<sup>3</sup> [https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO\\_EU.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_EU.aspx)

<sup>4</sup> [https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO\\_UNDP.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_UNDP.aspx)

<sup>5</sup> <https://www.icao.int/Meetings/SAFStocktaking/Pages/default.aspx>

<sup>6</sup> <https://www.icao.int/meetings/caaf2/pages/default.aspx>



继 2017 年第一次国际民航组织绿色机场研讨会<sup>7</sup>取得成功后，第二次此类会议活动于 2019 年 5 月 8 日至 9 日在秘鲁利马举办<sup>8</sup>。第二次绿色机场研讨会促进讨论和交流了有关机场环境管理的最佳做法，并提供了有关这一题目的最新情况及近期发展情况。此次会议活动是与国际民航组织南美（SAM）地区办事处及国际机场理事会（ACI）合作举办的。

国际民航组织 2019 年环境专题讨论会<sup>9</sup>于 2019 年 5 月 14 日至 16 日在加拿大蒙特利尔举办。此次专题讨论会提供了一个汲取知识并在国际民航组织大会第 40 届会议之前分享国际民航组织关于噪声、当地空气质量和气候变化等环境保护活动主要方面信息的机会。同时涵盖了国际民航组织的主要环境活动成果，包括航空环境保护委员会第十一次会议（CAEP/11）和 2019 年国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划地区讲习班，以及第一次国际民航组织实现可持续航空燃料 2050 愿景盘点研讨会和国际民航组织第二次绿色机场研讨会的成果。

2019 年，国际民航组织发布了《环境报告》第五版，以便分享过去三年期内国际民航组织环境保护活动各个主要方面取得的进展情况。《环境报告》第五版以以往报告所取得的成功为基础，向公众通报了国际民航组织秘书处、成员国以及所涉及的其他许多利害攸关方的工作。它被认为是国际航空与环境方面的主要参考文件，并记录了国际民航组织大会第 40 届会议之前在这一领域的所有主要发展情况。

<sup>7</sup> <https://www.icao.int/Meetings/greenairports/Pages/default.aspx>

<sup>8</sup> <https://www.icao.int/Meetings/GREENAIRPORTS2019/Pages/default.aspx>

<sup>9</sup> <https://www.icao.int/meetings/ENVSymposium/Pages/default.aspx>





## 实施支助

### 修订和手册

#### 2019年通过的修订

##### 附件 13 — 《航空器事故和事故征候调查》第 17 次修订

此次修订涉及修订“授权代表”的定义；统一关于包含事故征候的通知和分发最后报告的规定；及时调查事故和严重事故征候并发布最后报告；便利调查人员进入；就安全建议草案进行磋商；修订严重事故征候示例列表及附篇 C 所载新的指导材料；关于委托调查的新的附篇 F。

##### 手册（包括预刊未经编辑的版本）

- Doc 10003 号文件 — 《国际民航组织气象情报交换模型手册》（未校订）
- Doc 10103 号文件 — 《关于对倾转旋翼机实施国际民航组织标准和建议措施的指导》（未校订）
- Doc 9859 号文件 — 《安全管理手册》（第四版）

### 不让任何国家掉队举措

#### 安全

继 2018 年国际民航组织总部举办地区安全管理专题讨论会和讲习班后，于 2019 年头六个月又举办了三次安全管理能力建设讲习班（2 月 11 日至 15 日于曼谷；3 月 24 日至 28 日于开罗；4 月 2 日至 5 日于巴黎）。

讲习班的目的是协助各国、业界和国际民航组织工作人员发挥作用，支助各国建立对有效实施国家安全方案以支助全球航空安全计划（GASP）各项目标的理解和能力。根据“不让任何国家掉队”举措，提供了赞助以涵盖 300 美元的讲习班费用。根据国际民航组织综合安全趋势分析和报告系统（iSTARS）：<https://portal.icao.int/space/Pages/ASIAP.aspx> 所载的航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）优先安排工具进行的分析选出了这些国家。



## 安保和简化手续

为实施不让任何国家掉队举措，各地区办事处在实施支助和发展科（安保）（ISD-SEC）以及提供援助的其他合作伙伴协调下制定了航空安保改进计划（ASIPs）。这些是从短期到中期分为多阶段的国家能力建设计划，是根据对一个国家的需求评估和对这个国家加强其航空安保（AVSEC）能力的承诺制定的计划。2019年，26个国家仍在积极实施航空安保改进计划。截止6月30日，开展了13项定向援助任务，另有12项援助活动在同一时间框架内根据成本回收进行。

目前，航空安保培训中心（ASTCs）网络有35个成员。截至2019年6月30日，进行了14项由国际民航组织赞助的培训活动，定于当年将在每个航空安保培训中心举办一次由国际民航组织发起的培训活动。

为了响应全球航空安保计划的最优先目标，截至2019年6月30日，举办了八次经更新的国际民航组织航空安保风险管理讲习班。

国际民航组织与各国、国际机构及学术届合作共同促进航空安保。尤其是，国际民航组织与联合国运输部及美国国务院合作提供了定向援助。此外，国际民航组织继续与康考迪亚大学（Concordia University）合作，从2019年年初到6月30日之前开设了三期航空安保专业管理课程（PMC）。国际民航组织与新加坡航空学院（SAA）合作，制定并完成了民航局长航空安保方案，增进了对国际民用航空安保框架及其合规要求的认识和理解。第二期课程已于2019年4月由新加坡航空学院（SAA）承办。

## 简化手续

国际民航组织持续建立了一种更系统化的做法，以援助各国实施国际民航组织旅行者身份识别方案战略，尤其是通过推广为支助各国开展这方面工作而制定的国际民航组织旅行者身份识别方案路线图。2019年1月，航空运输委员会第216届会议核准了经修改的国际民航组织旅行者身份识别方案路线图供各国用于实施国际民航组织旅行者身份识别方案战略，其中具体纳入了16项新的和/或经修改的附件9—《简化手续》（第十五版）有关国际民航组织旅行者身份识别方案战略的规定。

贝宁政府于2019年2月承办了国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）旅行者身份识别管理地区研讨会。

国际民航组织旅行者身份识别方案加密平台现有124个简化手续用户国家协调人，另有逾220个广泛来自各国、国际组织以及与旅行者身份识别方案业界的其他用户。



作为对国际民航组织旅行者身份识别方案战略的持续参与的一部分，及其实现联合国（UN）更广泛边境控制管理与安保目标的贡献，国际民航组织秘书处一直在加紧努力援助成员国实施预报旅客资料（API）和交互式预报旅客资料（iAPI）系统，以及与附件 9 相关的标准和建议措施（SARPs）。这种援助主要通过参加下列活动实现：欧洲安保和合作组织（OSCE）的活动、在摩尔多瓦和土库曼斯坦举办一个关于建立预报旅客资料系统的国家讲习班、与国际移民组织（IOM）在奥地利共同组织旅客数据交换研讨会，并在塞内加尔（为东部和南部非洲以及西部和中部非洲地区）；在埃及（为中东地区）及在秘鲁（为北美、中美和加勒比地区及南美地区）举办国际民航组织地区简化手续实施研讨会。

在联合国安理会通过第 2396（2017）号决议后，国际民航组织根据要求，已开始与联合国反恐怖主义办公室（UNOCT）及其他组织就旨在协助各国实施预报旅客资料和/或旅客姓名记录方案的前“旅行”项目建立伙伴关系。联合国打击恐怖分子旅行联合方案已于 2019 年 5 月 7 日在联合国总部正式展开。

## 全球可持续发展伙伴关系

### 宣传和公关外联

2019 年 1 月 17 日至 18 日，世界银行集团（WBG）与世界资源研究所（WRI）— 罗斯可持续城市中心（Ross Center for Sustainable Cities）一起邀请国际民航组织在运输变革（TT）会议期间举办了一次会议，以展示航空如何拥护创新并推进新移动性的讨论。航空作为运输变革主要方案的一部分首次出现，“航空创新=新移动性增值”的讨论表明，航空业诸如无人航空器系统（UAS）等前沿技术进步对各个行业及运输方式均产生了影响。国际民航组织进一步主张，关于创新的移动性手段，其理想的实施应以协调方式进行，并表示欢迎共同评估对整个运输业的影响如何能够更好地支助和推动发展。

2019 年的公共外联活动侧重于国际民航组织大会第 40 届会议（A40）之前的 75 周年庆祝活动。这包括完成国际民航组织 75 周年“未来航空”网站、提供青年宣传材料，以及指导各国支助 2019 年国际民航组织创新竞赛，并筹备各种相关营销资源。

同时，关于大会第 40 届会议活动和预期成果的公共宣传战略规划已经开始进行。这包括编写文件、确定各种媒体宣传机会，以及协调各种庆祝会议和活动。



国际民航组织在 2019 年上半年不断在媒体上出现。今年前 6 个月，宣传股共发布了 25 篇新闻稿和新闻要闻，并发布了近 2 000 条社交媒体消息。使本组织被知名在线媒体和机构新闻媒体提及 10 000 余次，并在推特上被提及 45 000 余次。通过记者和其他内容发起人，国际民航组织往往与事故调查、解决空域准入问题以及无人机一体化等问题相联。

关于执行办公室的支助，通讯股编写或协调并为理事会主席敲定了 15 篇发言稿，为秘书长敲定了 11 篇发言稿。

## 人力资源开发

### 培训

#### 对培训机构的评估和认可

航空培训升级版方案（TPP）的评估，对培训机构的运行给出清晰和独立的看法，并强调需要整改的关键部分。自 2019 年 1 月 1 日起进行了九项评估，另有两项评估预计在 2019 年 6 月底之前完成。

现有 100 多个培训机构已成为航空培训升级版方案成员。

#### 课程开发和培训方法

报告所述期间，制定或更新了经国际民航组织认可的十项成套培训教材。

#### 国际民航组织成套培训教材（ITPs）

国际民航组织全球航空培训于 2019 年推出了一项新的国际民航组织成套培训教材，即“国际航空碳抵消和减排计划核查课程”。

此课程旨在根据国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）标准和建议措施（SARPs）的规定，核查飞机运营人编制的二氧化碳排放报告。

现已更新四门现有课程：英文和西班牙文版的培训开发人课程（TDC），以及英文和西班牙文验证基于能力的培训课程（VCT）。

现已对国际机场理事会（ACI）编制的两套合作成套培训教材（PTPs）进行了验证：实施附件 14 — 先进的机场设计和运行；和全球报告格式（GRF）在线课程。



### 标准化成套培训教材（STPs）

相关时期内开发了三项标准化成套培训教材。

### 学员参与国际民航组织课程的情况

截至 2019 年 4 月底，共有 975 名学员参加了培训课程。

### 合作成套培训教材（PTP）

在报告期内与国际机场理事会（ACI）、滑铁卢大学、法国国家民航学院（ENAC）和康考迪亚大学约翰莫尔森商学院（JMSB）实施了合作成套培训教材。

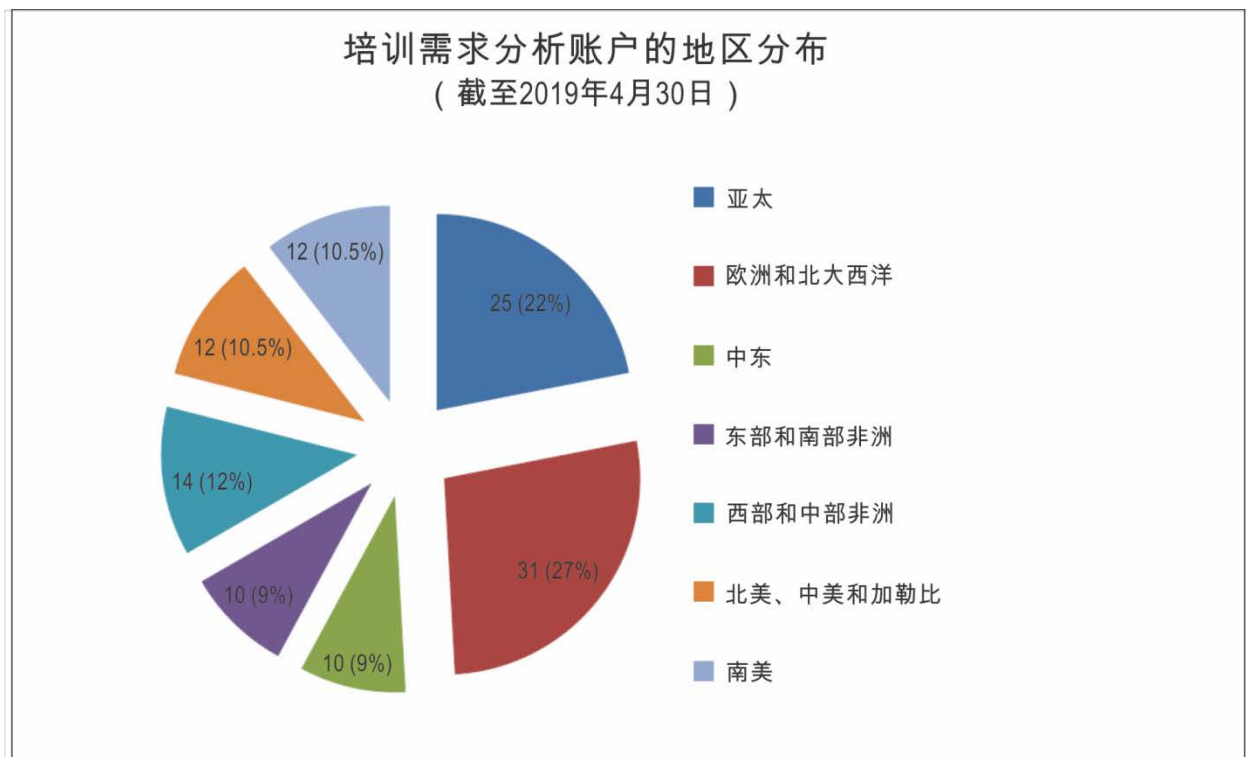


### 在线课程开发指南

为了支持航空培训升级版方案成员开发在线课程，于 2019 年 2 月向所有成员发布了在线课程开发指南。这些指南同时被纳入了新发行版本的培训开发人课程材料。

### 培训需求分析

截至 2019 年 4 月 30 日，共有 114 名活跃用户访问了培训需求分析（TNA）工具，以评估培训需求并改进航空培训规划。





## 培训伙伴关系

与欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）签订了一项新的培训伙伴关系。

该伙伴关系的重点是由欧洲空中航行安全组织的空中航行服务研究所（IANS）开发和提供与空中航行有关的培训，尤其侧重空中交通管理课程中的安保管理。

## 中国的培训项目

民用航空局高、中级管理人员培训课程（CAA SMMTC）由中华人民共和国政府供资，旨在提高民用航空局高、中级管理人员的技能，以便有效管理对国际民航组织安全、空中航行、安保和简化手续方面的标准和建议措施的实施。

截至 2019 年 4 月 30 日，来自 121 个国家和 6 个地区安全监督组织（RSOOs）的共计 604 名申请人获得了奖学金，参加了 2018 年和 2019 年举办的 25 期培训课程。

## 下一代航空专业人员（NGAP）

2019 年上半年，国际民航组织下一代航空专业人员工作队（NGAPTF）举办了其第一次会议。工作队正在制定一项下一代航空专业人员框架，作为查明处理下一代航空专业人员问题之战略的基础。这一框架将用于制定下一代航空专业人员实施手册，以协助各国制定满足其下一代航空专业人员需求的国家和地区计划。同样在 2019 年上半年，将经更新的长期业务量预测纳入了新开发的电子界面当中，使各国和其他用户能够采用按不同粒度水平（按航线、城市对和机场对）生成定制的业务量和运行预测。这项应用可以预测一个国家对照人员，包括对驾驶员、空中交通管制员、维修人员和客舱机组人员的要求。此外，还建立了监测持照人员性别趋势的过程。最后，作为将于 9 月举办的国际民航组织创新博览会的一部分，正在协调以青年为重点的下一代航空专业人员活动——“从梦想到现实”。

## 性别平等

2019 年 3 月 8 日，举行了国际妇女节纪念活动，活动主题是：思想平等、智慧建设、变革创新。这是国际民航组织、国际航空运输协会（IATA）及国际机场理事会（ACI）协作举办的一项活动。来自这些组织的工作人员出席了蒙特利尔国际民航组织总部举行的活动。此次活动的亮点是来自这些组织和航空业的妇女领导人，都对航空业的性别平等问题发表了独到见解。



## 技术合作方案

截至 2019 年 6 月 30 日，估计国际民航组织共实施了 2850 万美元的技术合作方案。目前，技术合作局正在根据各种信托基金安排，在 141 个国家执行由受援国自己供资的共计 90 个技术合作项目，以及两个技术援助项目和三个国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）的项目。据估算，2019 年实施的方案合计将达 9230 万美元。

按地区列示的技术合作方案（单位：百万美元）

地区	2018 年	截至 2019 年 6 月 30 日
非洲	17.20	5.49
美洲	84.71	18.71
亚洲和太平洋	2.65	1.40
欧洲	0.35	0.23
中东	6.07	2.65
<b>合计</b>	<b>110.98</b>	<b>28.48</b>

## 新批准的项目和修改项目

2019 年头六个月批准的大型技术合作项目和对持续进行的项目的大规模修改，包括：

- 索马里 — 援助加强索马里民用航空系统（SOM18801）
- 埃塞俄比亚 — 与埃塞俄比亚航空集团达成的民用航空采购服务协议（ETH19701）
- 地区项目 — 合作航空安保方案（RAS04901）

在此期间，国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）项目也得到了批准：地区项目 — 对太平洋小岛屿发展中国家研究提供国际民航组织航空志愿者方案援助（RAS19301）。

## 捐助方基金

收到了捐助方对以下技术合作项目的捐助：

- 地区项目—运行安全及持续适航合作发展方案 — 北亚（COSCAP-NA）（RAS02901）— 波音赠款，金额为 50000 美元；





- 地区项目—运行安全及持续适航合作发展方案 — 南亚 (COSCAP-SA) (RAS97902) — 空客赠款, 金额为 50 000 美元; 和
- 地区项目—运行安全及持续适航合作发展方案 — 东南亚 (COSCAP-SEA) (RAS97903) — 空客赠款, 金额为 100 000 美元, 及波音赠款, 金额为 3 750 美元。

### 国际民航组织自愿基金

报告期内, 没有从国际民航组织自愿基金为通过技术合作局实施的技术援助 (TA) 项目提供额外捐助。但是, 从项目 RAS18801 (TA) 转移了 20 000 美元的资金用于实施国际民航组织航空志愿者方案的项目 RAS19301。

### 专家征聘

截至 2019 年 6 月 30 日, 合计征聘了 167 名国际外勤专家和顾问, 其中 161 人 (6 名女性和 155 名男性) 被安排执行外勤, 加上提供服务的 743 名国家项目人员, 提供服务的官员合计为 983 人, 包括已经在现场为持续进行的项目提供服务的 79 名 (8 名女性和 71 名男性) 国际外勤专家和顾问。

### 民航培训

本期内, 共颁发了 323 项研究金 (给 52 名女性和 271 名男性研究员), 持续时间共 89.6 项工作/月, 其中包括国际民航组织与大韩民国和新加坡签署的谅解备忘录框架内的 156 个奖项, 用于提供这些国家提供资金并由国际民航组织管理的培训。

此外, 根据技术合作项目通过教员提供的国内培训方案使 1 748 名 (367 名女性和 1 381 名男性) 民航管理人员受益, 并且 243 名 (37 名女性和 206 名男性) 工作人员通过技术合作项目采购部分接受了供应商提供的培训。



## 设备和分包合同

签发了 59 份采购订单和分包合同，外勤采购支出合计为 1350 万美元。

## 行政和业务服务费用（AOSC）预算

截至 2019 年 6 月 30 日，行政和业务服务费用（AOSC）基金收入概算为 540 万美元，支出为 510 万美元，收入超过支出的估计数额为 30 万美元。



## 辅助战略

### 法律和对外关系事务

#### 分歧的解决

##### 巴西和美国（2016年）

理事会在其第 213 届会议、第 214 届会议和第 215 届会议上，听取了原告（巴西）和被告（美国）之间的谈判进展报告。理事会了解到，双方代表在 2018 年已经举行了两次实质性会谈，朝着解决争端的方向取得了良好的进展，并且它们将继续讨论以期尽早结束谈判。鉴于上述进展，理事会鼓励双方继续谈判，以期尽早就其分歧达成令人满意的解决方案。理事会重申，维持在其第 212 届会议第八次会议上的裁决，即搁置原告于 2017 年 8 月 31 日递交的对被告抗诉书的回应。

理事会在其第 216 届会议期间得到了关于原告（巴西）与被告（美国）之间谈判状况的进展报告。除其他外，进展报告表明相关各方于近期采取步骤，建立了一个由巴西和美国技术专家组成的工作组，以便根据大会第 39 届会议的讨论拟定一个合作项目，查明实施《芝加哥公约》第十二条的最佳做法。该报告进一步指出，相关各方将继续讨论对其争端的解决方案，以期尽快结束谈判。理事会决定继续处理此事，对此的理解是，秘书长将在后续届会上提供关于所有进展的最新情况。

##### 根据芝加哥公约第五十四条第十四款提交的要求

理事会于 2018 年 5 月 17 日举行的其第 214 届会议第一次会议上，审议了阿拉伯联合酋长国（UAE）根据芝加哥公约第五十四条第十四款就 2018 年 1 月 15 日和 3 月 26 日发生的涉及卡塔尔战斗机和阿联酋登记的民用航空器“三次严重安全事故征候”提出的一项要求。在对上述要求进行审议后，理事会敦促相关成员国，尤其是在促进国际民用航空安全、安保、效率和可持续性方面继续进行协作。

##### 卡塔尔和巴林、埃及、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国（2017 年）— 申请（A）；卡塔尔和巴林、埃及和阿拉伯联合酋长国（2017 年）— 申请（B）

2018 年 3 月 19 日，申请（A）和申请（B）中的被告方联合提交了初步反对声明，对理事会处理原告（卡塔尔）诉求的管辖权提出质疑。2018 年 5 月 1 日，原告提交了对申请（A）和申请（B）中被告的初步反对声明的回应意见。之后，在 2018 年 6 月 12 日，被告方联合提交对原告的回应意见的答辩。理事会在听取原、被告双方就初步反对声明的口头辩论后，于 2018 年 6 月 26 日举行的其第 214 届会议第八次会议上做出裁决，不接受被告方在两起案件中的初步反对意见。在其第 215 届会议第一次会议上，理事会得知国际法院（ICJ）登记官已正式通知国际民航组织，申请（A）和申请（B）中的被告方已于 2018 年 7 月 4 日起诉至国际法院，请求审理根据《国际民用航空公约》第八十四条规定的国际民航组织理事会的管辖权问题（巴林、埃及、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国对卡塔尔），以及根据 1944 年《国际航班过境协定》



第2条第2节规定的国际民航组织理事会的管辖权问题（巴林、埃及和阿拉伯联合酋长国对卡塔尔）。

理事会在其第216届会议期间，听取了卡塔尔根据《芝加哥公约》第八十四条于2017年10月提交的两起诉讼——申请（A）和申请（B）——状况的口头报告。忆及的是，两起诉讼——申请书（A）和申请书（B）——的相应被告就理事会2018年6月29日的裁决向国际法院（ICJ）提起了上诉。鉴于所述上诉仍在等待国际法院裁决并根据《芝加哥公约》第八十六条规定，理事会裁决暂停生效，因此，理事会商定虽然此前已决定继续处理这些事项，但它将暂停对其审议，直至国际法院对这两起上诉作出裁决。

### 无人驾驶航空器的法律问题

理事会于2018年11月7日举行的其第215届会议第五次会议上，批准了将这一项目添加到法律委员会的工作方案当中。根据各国对与遥控航空器系统（RPAS）有关的国家立法和国际法律问题的2016年调查问卷的答复（LE 4/63-16/77号国家级信件），委员会得出的结论认为，应当继续审议遥控航空器系统运行的法律问题，并设立了一个工作组以处理无人（无人驾驶）航空器的运行和纳入民用航空的国际法律问题。该工作组会议将安排与遥控航空器系统专家组（RPASP）会议共同举行，以促进与本组织持续进行的技术和法律工作的协调及协同作用。

### 关于利益冲突的指导原则

大会第A39-8号决议确立了本组织在民用航空中的利益冲突议题上的未来工作方向，秘书处据此决议编制了国际民航组织规定汇编（国际民航组织有关民用航空利益冲突的指导原则）并提交至法律委员会第37届会议。汇编包括了国际民航组织在航空安全、安保、事故和事故征候调查等领域有关利益冲突的所有规定，以及附件13、17、19和十几个国际民航组织手册所载的航空运输政策。根据法律委员会的要求，这本汇编将以国际民航组织所有工作语文的固定形式发布。



## 对民用航空的网络威胁

在把“审议应对民用航空网络威胁的现有国际航空法律文书适当性”的议题纳入法律委员会工作方案后，法律事务和对外关系局于2018年11月22日参加了秘书处网络安全研究组（SSGC）— 法律问题研究分组（RSGLEG）第一次会议，协助法律问题研究分组制定了它的工作范围，对61个国家和领土对其国内现有有关网络安保的法律规定的问卷调查回复进行了初步分析，并商定了对答复做进一步分析的方法。法律事务和对外关系局还向会议介绍了适用于民用航空网络威胁的所有航空法条约，并认为批准2010年北京公约，是应对网络威胁问题而构建一个适当法律框架的前进步骤。法律问题研究分组同意继续进行研究，查明应对网络威胁是否需要以及需要拟定何种形式的国际文书，并将其结论提交至法律委员会。随后，在2018年11月23日举行的其第五次会议上，秘书处网络安全研究组商定作为网络安全战略的一部分，纳入立法和规章方面的行动并努力促进对北京文书的批准。

## 第二十一条的实施

芝加哥公约第二十一条实施工作队（A21TF）于2018年4月10日至11日在蒙特利尔召开了第二次会议。经过审议，工作队商定向法律委员会建议支助秘书处正在进行的工作，把开发航空器登记网络（ARN）作为可能的长期解决方案，以协助各国履行第二十一条规定的义务。据此，工作队成立了航空器登记网络工作分组（ARNSG）以协助秘书处开发航空器登记网络。作为一个临时解决方案，工作队进一步商定建议将航空器注销证示范书报经法律委员会核准。工作队强调了与国际民航组织内其它相关机构，诸如跨境可转移性（XBT）工作队和适航专家组等密切合作的必要性。

继2018年4月10日至11日《芝加哥公约》第二十一条实施工作队（A21TF）第二次会议提出建议、继而法律委员会在其第37届会议予以核准后，秘书处向跨境可转移性工作队（XBT-TF）提交了第二十一条实施工作队提议的航空器注销证示范书，供其在2019年1月29日至2月1日于蒙特利尔举行的其第三次会议上审议。

## 与不循规旅客有关的法律问题

不循规旅客法律问题工作队完成了更新国际民航组织第288号通告—有关不循规/扰乱性旅客的法律问题指导材料的工作。这项工作是在根据外交大会决议通过对在航空器上犯罪和犯有某些其它行为的公约进行修订的议定书（2014年蒙特利尔议定书）之后进行的。工作队将一个包含对288号通告进行更新的手册草案，以及工作队在四次会议期间所做工作的报告提交给了法律委员会第37届会议（2018年9月4日至7日）。法律委员会对工作队的工作表示了支持和赞赏，并同意工作队的下述建议：以手册形式出版对国际民航组织第288号通告进行更新的指导材料；本组织建立一个各国关于不循规/扰乱性旅客刑事立法的信息库（可链接至成员国的相关网站）；由秘书处进行一项调查，询问各国在处理不循规/扰乱性旅客方面有何种行政处罚措施或建立了何种对应的制度；本组织审查对于“不循规”和“扰乱性”这两个用语的使用做法，以期在国际民航组织所有出版物中保持一致。2018年11月7日，理事会注意到了法律委员会的报告，未对手册草案做评论，该手册将于2019年出版。



《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》（Doc 10117号文件）预发版于2019年5月6日以英文出版。由于通过了《关于修订《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》），因此，此手册更新了国际民航组织第288号通告—《不循规和扰乱性旅客法律问题指导材料》。截至2019年5月1日，收到了对该《议定书》的8份批准书和11份加入书。该《议定书》只需要另外三份批准书/加入书便可生效。

### 经济自由化的安全问题和第八十三条分条

国际民航组织《国际民用航空公约第八十三条分条实施手册》（Doc 10059号文件）已于2018年3月21日出版。根据第八十三条分条工作队的建议并经过理事会在207届会议第七次会议核准而进行的工作仍在继续进行，包括在搭建一个用于推进第八十三条分条及其它航空协定和安排的交互式网络登记和出版系统的准备工作，包括该系统设计的初步工作。空中航行委员会已经在2018年6月举行的其第208届会议上批准了对芝加哥公约附件6的相关修订，并发至各成员国和国际组织征求意见。

空中航行委员会于2019年3月举行的其第210届会议上对《芝加哥公约》附件6的修订进行了最后审查，委员会在审查时批准了将修订建议提交理事会通过，其适用日期为2020年11月5日。

### 确定航空器的地位 — 民用/国家

由于对“民用/国家航空器”分类，法律委员会第37届会议根据有关各国所面临实际问题的2016年问卷调查（LE 4/50-16/86号国家级信件），决定：

- a) 注意到与确定航空器的民用/国家地位问题有关的1993年秘书处关于民用/国家航空器研究中的意见和建议的持续相关性，以及将以更容易获取的方式使各国周知；



- b) 向理事会建议：鼓励各国直接磋商，或者利用国际民航组织相关论坛或地区集团互相合作，共同解决与民用/国家航空器地位问题有关的运行问题，和/或分享实施芝加哥公约第三条第二款的最佳做法；和
- c) 从法律委员会总体工作方案中去除“确定航空器的地位 — 民用/国家”的项目。

### 移动设备国际利益（航空器设备）

理事会在 2018 年 6 月举行的其第 214 届会议上批准了继续任命 Aviareto 有限公司担任航空器设备利益国际登记处登记官，其第四个任期从 2021 年 3 月 1 日开始。由于国际登记处监管机关专家委员会（CESAIR）成员的三年任期于 2018 年 7 月 1 日结束，因此，理事会任命了 15 名成员，他们分别由巴西、加拿大、中国、法国、爱尔兰、肯尼亚、科威特、墨西哥、尼日利亚、俄罗斯联邦、新加坡、南非、阿联酋、联合王国和美国提名。国际登记处监管机关专家委员会第八次会议于 2018 年 8 月 29 日至 31 日在蒙特利尔国际民航组织总部举行，主要审议了登记官对国际登记处条例和程序（Doc 9864 号文件）拟议修改。建议进行的修改将在 2019 年 2 月/3 月召开的理事会第 216 届会议上进行介绍。国际登记处监管机关专家委员会选举了杨颖女士（中国）为接下来三年期的主席，并再次选举 S.H. Tan 女士（新加坡）担任副主席。截止到 2018 年 12 月 31 日，移动设备国际利益公约（开普敦公约）和移动设备国际利益公约关于航空器设备特定问题议定书（航空器议定书）已有 74 个缔约方。

理事会于 2019 年 3 月举行的其第 216 届会议上，批准了国际登记处监管机关专家委员会（CESAIR）于 2018 年 8 月举行的其第八次会议上提出的对《国际登记处规章和程序》（Doc 9864 号文件）的修改建议。截至 2019 年 5 月 1 日，《开普敦公约》和《航空器议定书》已有 76 个缔约方。

### 推动国际航空法文书的批准

理事会主席和秘书长在访问成员国和会见政府高级官员时继续促进对国际航空法文书的批准。

2018 年 5 月 24 日至 25 日，大韩民国主办了一个亚太地区法律研讨会，以促进对北京公约、2014 年蒙特利尔议定书、1999 年蒙特利尔公约、开普敦公约及其 2001 年航空器议定书、以及对芝加哥公约第五十条第一款和第五十六条的修订议定书的批准。来自 30 多个成员国的近 600 名与会者参加了研讨会。



法律事务和对外关系局协助全球航空培训办公室（GAT）开发和提供国际民航组织国际航空法课程。该课程的目的之一是促进对国际航空法文书的批准。该课程在国际民航组织总部和各地区授课，2018 年有约 150 人通过该课程受益。

理事会主席和秘书长在其出访成员国和与政府高级别官员会晤时，不断促进批准国际航空法文书。2019 年 4 月 18 日签发的 LE 4/75.1-19/37 号国家级信件，请成员国出席主题为“百年国际航空法条约”的首届国际民航组织条约活动，该活动将在大会第 40 届会议期间于 2019 年 9 月 24 日和 25 日举行。此次活动的目的通过向成员国代表提供特殊便利，促进批准多边航空法条约，以便在大会会议间隙交存国际民航组织作为保存人的国际航空法条约的批准书或加入书。

### 多米尼克 — 国际民航组织第 193 个成员国

2019 年 3 月 14 日，多米尼克联邦向美国政府交存了关于其遵守《国际民用航空公约》的通知书。对《公约》的遵守于 2019 年 4 月 13 日开始，使多米尼克成为了国际民航组织第 193 个成员国。

### 审查 1999 年《蒙特利尔公约》规定的赔偿责任限额

1999 年《蒙特利尔公约》规定的赔偿责任限额，须经过内部的定期审查机制，其作用是防止因通货膨胀的情况随时间推移而侵蚀责任限额。因此，国际民航组织以本《公约》保存人的身份，根据《公约》第二十四条对责任限额进行了第三次审查。

这些限额以特殊提款权（SDRs）来表示。根据从国际货币基金组织—负责管理特别提款权的实体—获得的数据得出的结论是，现已达到《公约》规定的用于调整向上限额的阈值。所确定的调整系数为 14%。根据《公约》第二十四条第二款的规定，除非其中大多数缔约国在本组织规定的期限内向国际民航组织表示不赞同，否则所述调整对所有缔约国具有约束力。不久即将签发一封概述该过程的国家级信件。

### 审查国际民航组织关于解决分歧的规则

继法律委员会第 37 届会议（2018 年 9 月 4 日至 7 日）后，于 2019 年成立了一个审查国际民航组织解决分歧之规则工作组（WG-RRSD），以便除其他事项外，虑及联合国系统其他机构及国际政府组织用于类似目的的可比文件修改上述规则，特别是关于国际法院的法院规则。该工作组为商定工作方法并制定任务实施路线图，于 2019 年 5 月 7 日至 9 日在蒙特利尔举行了其第一次会议。





## 人力资源管理

截至 2019 年 6 月底，本组织内设有 597 个编制员额，其中 309 个员额属于专业及以上类别，288 个员额属于一般事务类别。妇女在秘书处专业及以上职类中的整体代表性为 30%。

通过汲取联合国系统内的最佳做法，并通过高级管理层和其他主要工作人员，以及来自跨整个组织的工作人员组成的焦点小组参与的高度协商进程，持续制定了国际民航组织的第一项人员战略。人员战略的制定将在 2019 年完成，以确保 2020 年至 2022 年业务计划与新的三年期预算保持最佳一致。该战略提出了国际民航组织计划加强、建立、保留和落实其劳动力，并建立一个更加以人为本、注重发展其人员能力的组织蓝图，以便高效且有效地完成其各项任务。

对《服务守则》进行了非实质性修改，对案文进行了性别中和处理，以便进一步完成理事会批准的性别平等方案规定的实施计划，其中要求国际民航组织所有正式通信均使用性别中性的语文。

## 语文服务

根据语文服务管理系统（LSMS）项目，正在敲定招标的职权范围，并将在 2019 年下半年对答复进行分析。与此同时，正在对联合国使用的工具进行基准评估。而后，将决定国际民航组织的最佳文件管理解决方案。

国际民航组织参加了 2019 年 5 月 27 日至 29 日在布鲁塞尔举行的语文安排、文件和出版物问题国际年度会议（IAMLADP）。会议由欧盟主办，50 多个国际组织出席了会议。讨论了广泛的议题，并分享了笔译、口译、会议和出版服务管理的最佳做法。在多边主义与国际合作的复杂世界中，与会者承诺：坚持多语文的原则；促进共享新的语文技术知识；并欢迎以人为本的创新和人工智能所带来的机会。

国际民航组织也参加了 2019 年 5 月 13 日至 15 日在卢森堡举行的计算机辅助翻译和名词学国际年度联席会议（JIAMCATT）。计算机辅助翻译和名词学国际年度联席会议是一个在计算机辅助笔译、口译、名词学和文件方面开展合作及分享专业知识的论坛。会议探讨了技术和创新如何重塑及影响语文专业的问题。会议强调各组织与学术界之间开展协作，促进交流知识和专长，以利用这些技术的潜力，同时制定全面战略以利用所有语文服务的关键资产：语言学家。



## 信息管理

为本组织所有财务、采购和人力资源活动提供全面支助的机构资源规划（ERP）系统升级工作已于2019年年初完成。该系统已升级到产品供应商完全支持的最新版本。新版本集成了焕然一新的用户界面和新功能。已经启动了一个跨本组织的跟进项目，对工作流程进行审查、简化和自动化。预计此次升级将提高生产力并有助于保持服务的连续性。此外，支持整个组织门户内容和应用程序的服务软件（SharePoint）已升级到其发布者在未来五年内完全支持的最新版本。这项升级不仅允许部署新功能以支助所有用户，而且支持对服务连续性的保证。

为大会第40届会议制定了所有必要的活动：电子投票解决方案、会议网络直播和具体内容发布。通过部署信息技术安保解决方案，不断努力加强了本组织的网络安全抵御能力。除了新的下一代防火墙，还为每个服务器和工作台部署了端点高级保护解决办法。

目前，正在虑及信息安保行动计划所预见的行业及联合国专家的多项建议进行网络评估和重新设计。为了保持能力和可用性，正在对总部和地区办事处的计算与存储基础设施进行分阶段的改造。

现已建立了一个跨整个组织所有信息和通信技术（ICT）项目的新的项目管理办公室，不分负责项目起源或所有权的组织单位，对信息和通信技术项目进行监督和治理改进。相关服务和工作人员将由新成立的单位管理，以便对机构架构和项目管理工作进行监督。



## 创收活动

在 2019 年前 6 个月，辅助创收基金（ARGF）结果表明，出版物销售、会议活动、产品执照颁发和培训等方面正在实现其预算预期。目前的重点是探索新的创收机会，同时确保出版物和会议活动的基本收入继续为本组织提供支助。

新的数字软件允许以数字格式销售和分发国际民航组织出版物和文件，同时保护本组织的知识产权。总部和各地区的新的会议活动、活动直播以及天空谈话（SkyTalks）演示，在支助本组织战略目标同时开展创收方面平衡了各种需求。随着工作人员逐步掌握数字印刷和相关流程方面的经验，国际民航组织印刷厂将出现持续增效。此外，预计新的商业出版物以及为支助这方面工作而新增的能力，将有助于今后产生收入来源。



## 审查截至 2019 年 6 月 30 日为执行大会第 39 届会议决议而采取的行动

### A39-1 号决议：国际民航组织有关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

为了将国际民航组织在环境问题上的政策和指导材料的有关信息在更大范围内进行传播，在各期《国际民航组织期刊》、联合航空网站、国际民航组织网站、2016 年和 2019 年环境问题报告、和几种外部出版物上刊登了关于国际民航组织在环境问题上所做的工作的文章。在国际民航组织总部和国际民航组织所有地区举办了与航空和环境有关的各种专题讨论会、讲习班和研讨会（<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Meetings-Events.aspx>）。

对航空器噪声、发动机排放和国际碳行动合作伙伴（ICAO）全球环境发展趋势进行了更新。这些文件将被推荐作为在国际民航组织大会第 40 届会议上制定与环境问题有关政策的基础。更新后的趋势显示，燃油消耗、噪声和氮氧化物排放的远期预测比大会第 39 届会议时的预测低，这种降低可归因于更多具有更先进技术的航空器进入机队，以及远期航空运输需求下降这两个因素的综合。趋势还显示出航空器噪声和航空器发动机排放在未来将会持续增长，但增长速率会低于航空运输的增长速率。

航空环境保护委员会（CAEP）第 10 次会议提出了关于非挥发性微粒物质（nvPM）的最初标准及其测量方法的建议，并于 2017 年 3 月理事会批准作为附件 16 —《环境保护》第 II 卷 —《航空器发动机排放》的一部分。作为下一步工作，航空环保委第 11 次会议建议了适用于大于 26.7kN 的航空发动机的第一个非挥发性微粒物质的“质量和数量”标准。建议的标准包括从 2023 年 1 月 1 日开始对新发动机型号适用的非挥发性微粒物质的质量和数量的极限值，对额定推力小于 150kN 的发动机实行某些减缓。在制定这些用于新型号的标准和建议措施（SARPs）的同时，还伴有用于在产型号的非挥发性微粒物质质量和数量标准，适用日期为 2023 年 1 月 1 日。建议将新的非挥发性微粒物质质量和数量标准作为对附件 16 第 II 卷的一次修订。

为了使有关环境的标准和建议措施与时代和行业发展同步，还建议对附件 16 第 II 卷进行进一步的修订。对附件 16 第 II 卷的修订，包括新制定的非挥发性微粒物质质量和数量标准，目前正在按照标准和建议措施的通过流程进行推进。另外，对《环境技术手册（ETM）》（Doc 9501 号文件）第 II 卷—《航空发动机排放合格审定程序》进行了更新。

还商定了对国际民航组织《机场空气质量手册》（Doc 9889 号文件）的更新，其中包括有关非挥发性微粒物质排放的资料。



### A39-2号决议：国际民航组织有关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，为了实现每年提高燃油效率 2% 和从 2020 年起将二氧化碳排放保持在同一水平（从 2020 年起实现碳平衡增长）的国际民航组织全球理想目标，一直致力于积极应对国际航空产生的二氧化碳排放问题。

新的二氧化碳排放标准已经理事会通过并包括进《国际民用航空公约》的附件 16 的一个新卷（第 III 卷 — 《飞机二氧化碳排放》）。这个新标准是全球所有行业中的第一个关于二氧化碳排放的设计标准，适用于从 2020 年开始的新飞机型别设计和 2023 年已经在产的飞机型别设计。这意味着如果一个在产的飞机设计在 2023 年之后有了改变，这个飞机就需要满足二氧化碳排放标准。在 2028 年，有一个停产期限，意味着从 2028 年开始不能满足标准的飞机不能再进行生产，除非进行设计改变使之符合标准。

认识到国际民航组织《全球空中航行计划》（GANP）中定义的很多运行改进为降低燃料和二氧化碳提供了潜力，在第 11 届航空环境保护委员会期间继续进行环境从实施这些运行措施中获益的分析研究。国际民航组织同时也继续支持各国和各利害攸关方在开发和部署可持续航空燃料方面的努力，包括对国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）和这种燃料的未来生产规模和寿命周期内对环境的效益的预测进行定期更新。国际民航组织第二届航空代用燃料会议（CAAF/2）通过了国际民航组织可持续代用燃料 2050 年愿景，并对该愿景进行了更新，以包括到 2050 年用可持续航空燃料（SAF）替代的燃料比例数量，和使用可持续航空燃料而导致的碳排放的降低数量。

与其它在气候变化领域的政策制定有关的国际组织的合作在继续，尤其是和联合国气候变化框架公约（UNFCCC）的合作。在缔约方会议（COP）期间，国际民航组织提出了与国际航空和气候变化领域近期的发展有关的陈述和建议，并与一些国家和国际组织共同组织了会外活动和展览。与联合国和其它国际组织在环境和气候变化问题上的合作也在开展，这些组织包括国际海事组织（IMO）、联合国环境规划署（UNEP）、政府间气候变化专门委员会（IPCC）、联合国环境管理小组（EMG）、世界银行、全民可持续交通（SUM4All）和世界卫生组织（WHO）。

编制了一个气候适应综合报告，内容包括预计的气候变化对航空业的影响范围，和来自国际航空界的关于这些气候因素对他们的运行有着怎样的影响以及他们的准备程度和预期。



开发了一个“生态机场工具包电子文集”，其中包括机场的可再生能源、废弃物管理、环境管理系统和机场建筑部分的生态设计。生态机场工具包电子文集为国际航空界提供了实用和即用型的信息。

秘书处继续对国际民航组织的碳排放计算器进行更新，并开发了一个应用程序接口（API），以使得可以很容易地在外部网站和服务上使用该计算器。

秘书处也继续开发与国际民航组织的国家行动计划举措有关的各种工具，包括航空环境系统（AES）、环境效益工具，和一个边际减排成本曲线工具。

国际民航组织致力于对各国提供更多的援助，以及为各国在制定和实施国家行动计划时更易于获得资金支持提供便利。作为这种努力的一部分，国际民航组织和欧盟（EU）、全球环境基金（GEF）以及联合国开发计划署（UNDP）建立了合作伙伴关系。通过这些合作关系，成功实施并完成了两个项目，帮助 14 个非洲和加勒比地区国家编制行动计划、建立航空环境系统（AES），监视航空排放；以及实施降低航空排放的措施和试验项目。

编制了一个有关航空器终止使用和回收利用的报告，该报告提供了与航空器终止使用做法有关的国际上有关政策和行业内指导性材料的信息。

### **A39-3 号决议：国际民航组织有关环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场措施（MBM）计划**

为了满足实施 2016 年国际民航组织大会第 39 届会议实施国际航空碳抵消和减排计划的要求而做了显著的努力。

有关实施国际航空碳抵消和减排计划和自愿参加国际航空碳抵消和减排计划试验阶段的国家的更新信息已经在国际民航组织网站（[www.icao.int/corsia](http://www.icao.int/corsia)）上公布。截止到 2019 年 4 月 25 日，一共有 79 个国家宣布了从国际航空碳抵消和减排计划开始即自愿参加的意向。国际民航组织理事会通过了附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划》的第一版，它包扩了实施国际航空碳抵消和减排计划的标准和建议措施（SARPs）。附件 16 第 IV 卷已经于 2018 年 10 月 22 日生效，并于 2019 年 1 月 1 日开始适用。

国际民航组织的《环境技术手册（ETM）》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷《显示符合国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的程序》第一版于 2018 年 7 月出版。通过向国家、飞机运营人以及其他有关方面就附件 16 第 IV 卷第一版中的标准的含义提供指导，《环境技术手册》促进对附件 16 第 IV 卷第一版的技术程序执行的一致性。附件 16 第 IV 卷和 Doc 9501 号文件第 IV 卷都已经有了国际民航组织所有语言的文本，所有国家可在国际民航组织的国际航空碳抵消和减排计划网站上获得这些文本。



国际民航组织开发了国际航空碳抵消和减排计划二氧化碳估算和报告工具（CERT）。国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划二氧化碳估算和报告工具是为飞机运营人开发并提供他们使用的，用以支持他们通过公开的国际民航组织的国际航空碳抵消和减排计划网站来监测和报告他们的二氧化碳排放量。这一工具的目的在于对于活动水平较低的飞机运营人，简化对二氧化碳排放量的估算和报告程序，帮助他们满足国际航空碳抵消和减排计划的监测和报告要求。

国际民航组织理事会已经同意了国际航空碳抵消和减排计划中央登记簿（CCR）的功能性要求，秘书处已经选择了一个供应商在 2019 年年底以前建成中央登记簿并在 2020 年初投入使用。

国际民航组织理事会成立了技术咨询组（TAB），其目的是向理事会提供在国际航空碳抵消和减排计划下使用的合格排放单位的建议。理事会已经同意了一个有 19 名成员的名单，也批准了技术咨询组的授权范围。理事会还批准了排放单位标准（EUC），供技术咨询组在履行职责根据排放单位标准对排放单位方案进行评估时使用。

国际民航组织开办了关于国际航空碳抵消和减排计划的年度地区讲习班。这些地区性讲习班的目的是提供有关国际航空碳抵消和减排计划的实施的更多信息。这些地区性讲习班的关注重点是大会第 A39-3 号决议、二氧化碳排放的监测，以及对来自国际航空的二氧化碳排放的报告和核查，以支持这些国家满足大会第 A39-3 号决议的相关条款和国际航空碳抵消和减排计划标准和建议措施的要求。

为了对成员国提供更好的支持，国际民航组织开发了一个叫做 ACT-CORSIA（实施国际航空碳抵消和减排计划的援助、能力建设和培训）的能力建设方案，目的是在国际民航组织框架下通过协调的方法把所有与能力建设相关的活动集合到一起并且相协调一致，促进各方在能力建设的努力方面的一致性。在 CORSIA 能力建设方面各国之间双边或多边的合作关系由国际民航组织秘书处进行协调，因此这种协调的努力在全球的进展就可以得到监测和公开的报告。2019 年 4 月建立的 CORSIA 结对伙伴关系包括 15 个捐助国和超过 98 个接受国。为了保证通过 CORSIA 结对伙伴关系而提供的援助和使用的有关材料的一致性，对在接受国提供现场培训的来自捐助国的技术专家，由国际民航组织进行了事前培训和协调。有关捐助国技术专家在接受国开展的现场培训的最新信息都提供在国际民航组织 CORSIA 网站上，以保证在国际民航组织框架下的援助活动进程的完全透明度。

**A39-4 号决议：对《国际民用航空公约》第五十条第一款的修订**

**A39-6 号决议：对《国际民用航空公约》第五十六条的修订**

《国际民用航空公约》第五十条第一款和第五十六条的修订议定书于 2017 年第一季度出版了（分别载于 Docs 10077 号和 10076 号文件）



**A39-5号决议：对《国际民用航空公约》第五十条第一款的修订议定书的批准**

**A39-7号决议：对《国际民用航空公约》第五十六条的修订议定书的批准**

国家级信件 LE 3/1.20, LE 3/1.21 – 17/2 于 2017 年 1 月 20 日签发，附加了有关的决议和为协助各国对有关议定书进行批准的行政资料包，以及相关法律文件的认证副本。截止至 2019 年 5 月 1 日，已经有 39 个国家批准了这些议定书。

**A39-8号决议：民用航空中的利益冲突**

编制了一个国际民航组织有关条款的汇编（国际民航组织关于民用航空中的利益冲突指南）并提交至法律委员会第 37 届会议。这个汇编包含了国际民航组织关于航空安全、安保、事故和事故征候调查等领域的规定，和载于国际民航组织附件 13、17 和 19 以及国际民航组织各种手册中的航空运输政策，将按照法律委员会的要求以国际民航组织所有工作语言制作成一个永久的形式来提供。

**A39-9号决议：推动批准 1999 年蒙特利尔公约**

通过 2017 年 3 月 2 日签发的国家级信件（LE 3/38.1-17/25），本组织推动对 1999 年蒙特利尔公约的批准。理事会主席、秘书长和其他国际民航组织高级官员在访问各国时持续强调对该公约的批准。在各个法律研讨会上，在各国官员亲自递交场合，以及在国际民航组织的会议上，本组织都努力推动对该公约的批准。截止到 2019 年 5 月 1 日，1999 年蒙特利尔公约有 136 个当事国。

**A39-10号决议：推动批准 2010 年北京公约和北京议定书**

通过 2017 年 3 月 2 日签发的国家级信件（LE 3/44, LE 3/45-17/26），本组织推动对 2010 年北京文书的批准。北京公约于 2018 年 7 月 1 日生效，北京议定书于 2018 年 1 月 1 日生效。理事会主席、秘书长和其他国际民航组织高级官员在访问各国时持续强调对这些条约的批准。在各个法律研讨会上，在各国官员亲自递交场合，以及在国际民航组织的会议上，本组织都努力推动对这些法律文件的批准。截止到 2019 年 5 月 1 日，北京公约有 28 个当事国，北京议定书有 31 个当事国。

**A39-11号决议：国际民航组织在法律领域的持续政策的综合声明**

**附录 C — 国际民航组织国际文书的批准**

理事会主席、秘书长和其他国际民航组织高级官员在访问各国时持续强调对国际航空法律文书的批准。在各国官员亲自递交场合，在国际民航组织的会议上，以及在各个法律研讨会上，本组织都努力推动对这些法律文书的批准。国际民航组织东部非洲和南部非洲地区办事处与法律事务与对外关系局合作，于 2017 年 11 月 27 至 28 日组织了一个法律研讨会；由大韩民国主办，于 2018 年 5 月 24 至 25 日举办了亚洲和太平洋地区的法律研讨会。





## 附录 D — 航空法律教学

国际民航组织国际航空法律课程于 2017 年启动，目的是使成员国民航管理局、机场和空中航行服务提供者中有或没有法律知识的人员，以及负有制定民用航空政策、立法和执法责任的政府官员，能够支持其所在组织执行国际航空法。这门课程由国际民航组织全球航空培训（GAT）办公室在法律事务与对外关系局的协调下开发，自启动以来已经在国际民航组织的所有地区开办，共有 180 多人参加。这个课程因向参加人提供国际航空法的各个方面的信息，包括国际航空法条约，因而具有巨大的价值，受到高度赞誉。2019 年，这个课程将翻译成国际民航组织的其它工作语文，以增加它的受众面和效果。

## 附录 E — 通过针对在民用航空器上发生的违法行为（不循规/扰乱性旅客）的国家立法

不循规旅客法律问题工作队完成了对国际民航组织 288 号通告（不循规扰乱性旅客法律问题的指导材料）的更新工作，并已经向法律委员会第 37 届会议（2018 年 9 月 4 日至 7 日）进行了报告。《不循规和扰乱性旅客的法律问题手册》（Doc 10117 号文件）的一个先行版本已于 2019 年 5 月 6 日用英语出版。

## A39-12 号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划

理事会已经批准了全球航空安全计划（GASP）第三版，之后将由大会第 40 届会议核准。理事会还批准了应用网基平台的全球空中航行计划（GANP）第六版，之后也将由大会第 40 届会议核准。

## A39-13 号决议：哈龙替代品

在哈龙替代剂问题上，国际民航组织继续和各国以及宇航工业协会国际协调整理事会（ICCAIA）下的行业协会的发动机/辅助动力装置（APU）— 航空器推进系统哈龙替代品（HAAPS）和货舱哈龙替代咨询组（CCHRAG）保持着合作。仍然没有找到可用于发动机舱/辅助动力装置灭火系统的可靠的哈龙替代剂。对于货舱而言，货舱哈龙替代咨询组已承诺支持国际民航组织确定的 2024 年期限，即在 2024 年 11 月 28 日之后递交的新的航空器型号合格审定申请都必须采用哈龙替代品。



最近，咨询组对一些潜在的技术进行了技术性评估，以确定是否能适时提供已完成概念验证的无哈龙的灭火系统以满足该时间期限。货舱哈龙替代咨询组对有可选的系统来满足国际民航组织的时间期限表示乐观。宇航工业协会国际协调理事会将提供该领域最新状态的更新，将以信息文件的形式提交大会第40届会议。

在2018年，通过蒙特利尔议定书的技术和经济评估专家组（TEAP）下的哈龙技术选择委员会（HTOC），与臭氧秘书处合作进行了一项研究，以确定在民用航空器灭火系统中哈龙目前的使用数量和未来预期的数量，以及有关的使用情况和从灭火系统中排放哈龙的情况。这个研究的结果目前尚无结论，相关工作仍在继续进行以期产生预期的结果。

#### **A39-14号决议：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**

在应对挑战解决安全缺陷，包括解决绝大多数是在普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）中发现的重大安全关切（SSCs）的行动中，国际民航组织继续对各国提供支助。这一支助是通过与各国、各国际和地区性组织和业界的合作来进行的，目前正在航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）框架下进行。

航空安全实施援助伙伴关系的主要活动是将每一个成员的技术援助活动进行信息分享以避免重复，和对受援国的先后顺序进行确定并达成一致。援助活动因为有对安全基金（SAFE）的自愿性捐赠而得到加强，使得国际民航组织可以动员附加的资源对国家和地区性组织实施技术援助项目。国际民航组织目前正在和一些地区性组织和国家合作以期增强地区性安全监督组织（RSOOs）。随着地区性安全监督组织（RSOO）合作平台的建立，国际民航组织正在努力推动这些地区性组织之间的协调和合作。此外，随着全球航空安全监督系统（GASOS）的建立，国际民航组织正在创建另一个工具帮助各国和地区性安全监督组织增强它们的安全监督能力。

#### **A39-15 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监管**

国际民航组织的航空运输自由化长期愿景：国际民航组织继续推动39届大会通过的航空运输自由化长期愿景并监督对这一愿景的使用情况。最近进行了一项调查，以确定各国在政策制定和规管实践中对国际民航组织长期愿景的使用程度。从各国收到的回复非常令人鼓舞，对该调查结果正在进行整理和分析。



市场准入、航空货运和航空承运人所有权和控制权：于 2019 年 4 月召开的航空运输监管专家组第 15 次会议（ATRP/15）审视了自上次会议（ATRP/14）以来在制定外资对航空公司投资公约、制定国际航空运输中航空货运服务自由化的补充协议草案，以及在检查一项允许各国放开市场准入的国际协议时在保障/保证问题上的进展。

在这方面未来的工作重点将放在继续推进在起草外资对航空公司投资公约时所取得的进展上，将继续努力解决在“搭便车”和法规监督方面剩余的关切问题以期尽快完成草案起草。

将付出额外的努力来确定和推广国际航空运输领域内好的监管实践和治理措施，包括使成员国进行行业监管的方法更现代和更统一。

公平竞争：国际民航组织努力的重点是开发各种工具以增加各国在竞争规则上的透明度，以及鼓励合作、对话和法规的兼容性。在这方面，秘书处编制有国家和地区现行的竞争政策和做法汇编并定期进行更新。该汇编的数据库中现在有 129 个国家，覆盖了 68% 的国际民航组织成员国。这个汇编可在下列网站查阅：<http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>。

消费者保护：国际民航组织继续推广本组织在消费者保护方面的核心原则。这些核心原则的目的是向各国和有关的利害攸关方提供高水平的指导以保证航空旅客在他们旅行的三个阶段都能得到适当的保护。编制了一个各国在消费者保护方面的规则和法规的数据库，可以在下列网站查阅：<https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>。鼓励各国和有关的利害攸关方就此数据库和他们在适用指导方面的经验向国际民航组织进行反馈。

国际民航组织航空服务谈判会（ICAN）继续在提高航空服务谈判和磋商的效率方面提供了一个平台。航空服务谈判会 2016 年在巴哈马拿骚举行，2017 年在斯里兰卡科隆坡举行，2018 年在肯尼亚内罗毕举行。截止至 2018 年底，代表国际民航组织全部成员国 74% 的 142 个国家至少参加了一次航空服务谈判会议活动。

## 附录 B — 税收

通过和成员国联络和组织会议的形式，秘书处继续跟踪在税收领域的进展和继续推动使用载于国际民航组织《关于国际航空运输领域的征税政策》（Doc 8632 号文件）中的国际民航组织的税收政策。这类会议之一是 2019 年 5 月 8 日至 10 日在韩国仁川举行的第四届国际民航组织航空运输专题讨论会（IATS/4），会议期间举行了一场有关征税对航空运输的影响的专家组讨论。



## 附录 C — 机场和空中航行服务

根据大会第 39 届会议的有关决定，本组织继续开展在航空基础设施的收费政策、经济学和管理方面的工作。工作的重点是对目前的现行政策和指导进行更新，对《机场和空中航行服务收费》（Doc 7100 号文件）进行现代化处理，和制定新的指导方针和工具，目的是对向航空基础设施进行融资的投资决定给予支持。

根据航空运输委员会批准的新的职权范围，机场经济专家组（AEP）和空中航行服务经济专家组（ANSEP）于 2019 年 3 月召开了第七次联合会议（AEP-ANSEP/7）。委员会已经核准了联合会议提出的建议。

对国际民航组织有关机场和空中航行服务经济学的政策和指导的更新：《机场经济学手册》（Doc 9562 号文件）的第四版初稿正进入完成阶段，并将以参考材料的形式提交至大会第 40 届会议。机场经济学专家组和空中航行服务经济学专家组第七次联合会议上成立了一个新的工作组，将按照与修改 Doc 9562 号文件相同的程序对《空中航行服务经济学手册》（Doc 9161 号文件）进行综合审定。

对《机场和空中航行服务收费》（Doc 7100 号文件）的现代化处理：航空运价的网上应用得到加强以提供一个强大的分析平台，它可以对国家和其他使用者在制定和对标机场和空中航行收费政策时提供支持。

制定关于提供机场和空中航行服务的成本回收的指导方针：专家组提供了这方面的建议，成立了两个工作组对为无人航空器系统（UAS）的运行提供空中航行服务和提供航空气象服务的可能采用的成本回收机制和/或做法进行审核。

制定指导方针和开发工具以支持向航空基础设施进行融资的投资决定：有关商业案例、成本效益分析、经济影响分析和成本效能分析的独立指导材料已进入编制的最后阶段。另外，开发了一个新的网上成本效益分析（CBA）应用软件可用于对特定的航空基础设施项目进行投资分析。

## 附录 D — 航空数据和统计

2017 年 3 月举行了航空数据和分析专家组第二次会议（ADAP/2）。

和联合国合作启动了一个叫做 COMTRADE 的联合项目，使各国可以获得国家级贸易和运输方式的数据，从而便利政策制定以满足快速增长的电子商务和货运的需求。



国际民航组织作为创始成员加入了联合国贸易和发展会议（UNCTAD）领导的“人人电子商务”（e-trade for all）举措。国际民航组织还牵头主持世界海关组织（WCO）的跨境电子商务测量和分析小组的工作。

国际民航组织继续向联合国提供航空运输数据和量度，以支持联合国的可持续发展目标（SDGs），尤其是运输指标可用于监测迈向可持续发展目标 9，具体目标 9.1（发展高质量、可靠、可持续和适应性强的基础设施，包括地区性和跨境的基础设施，以支持经济发展和人类福祉，重点是人人负担得起并得以公平享用）的进程中取得的进展。作为联合国可持续发展目标之具体目标 9.1.2（按运输方式统计的旅客人数和货运数量）全球指标的负责机构，国际民航组织在 2018 年 3 月和 2019 年 3 月向联合国提供了更新后的数据和指标。

关于航空数据和分析的操作培训课和研讨课分别于 2017 年 2 月在伊朗德黑兰，2017 年 7 月在古巴哈瓦那，2018 年 4 月在法国巴黎和 2018 年 12 月在肯尼亚内罗毕举办。

国际民航组织的综合统计数据库（ISDB）的重建已经完成可用于航空运输报表。综合统计数据库中的所有数据都已成功整合进国际民航组织机构数据管理（EDM）平台中。这个成果提高了工作效率和支持了高质量的数据处理和统计。

国际民航组织航空数据解决办法（iCADS）平台已经发布，它包含了最先进的数据应用程序以及可视化工具。各国和各航空利害关系方都可以通过此平台接触到最新的技术和应用程序，从而有助于做出循证政策决策。

#### 附录 E — 预测、规划和经济分析

与经合发组织（OECD）国际运输论坛（ITF-OECD）和加入长期交通预测多学科工作组（MDWG-LTF）的成员国合作，对接航线分组的长期交通预测进行了更新。更新后的预测已经于 2018 年 4 月提供给航空环境保护委员会下的预测和经济分析支持小组（FESG）和建模和数据库小组（MDG）使用。

对通过航空数据和分析专家组（ADAP）下面的长期交通预测多学科工作组的工作而编制的远期交通预测进行了更新，同时将其集成进一个新近开发的电子界面，使得国家和其他使用者可以生成量身定做的不同细化等级（按航路、城市到城市、机场到机场）的交通和业务预测。这个应用软件还有能力预测每个国家所需要的需持有执照上岗人员（飞行员、空中交通管制员和维修人员）的数量。

一个航空卫星账户（ASA）方法框架专家咨询小组开发了一个文件，以评估以国内生产总值（GDP）占比和工作岗位数量计的民用航空对国民经济的贡献。各国可将航空卫星账户方法作为一个标准框架用于测算民用航空活动的经济和社会影响，进而获得对航空运输行业的融资和投资。

对 2013、2014、2015 和 2016 年都进行了关于各地区的国际航空公司运营经济性差异的研究，针对 2017 年的研究正在进行中；研究结果每两年一次发布在通告上。根据这些研究的结果可得出全球和各地区



的权重值，按每年一次的频率提供给国际航空运输协会（IATA）的分账机构，用以确定来自国际旅行中的旅客收入分账因子。

秘书处开发了一个成本效益应用程序，可供使用者对一个特定的航空基础设施项目的不同投资方案进行成本和效益的预测和对比。该应用程序中已经预加载了几个分析，诸如净现值（NPV）、内部收益率（IRR）和成本效益比。

一个网络版航空运费应用程序将纸基的《机场和空中航行服务收费》（Doc 7100 号文件）转换成了一个网络工具，从而提供了一个制定和对标机场和空中航行服务收费政策时的分析平台。

在与联合国、有关国际组织和学术界的合作下，大数据项目取得了进展。这个项目包括 1) 使用市场情报数据传输（MIDT）进行的航空运输连通性、航空运输网络和航空公司竞争性分析；2) 将广播式自动相关监视（ADS-B）收集的数据整合至容量变化、空中航行收费、燃油效率计算器和航空系统组块升级实施的实时监测中；和 3) 电子商务全球企业对消费者（B2C）的测算。

向万国邮联（UPU）提供了年度航空公司交通和财务的数据和分析，用于根据《万国邮政公约》第 53 条而进行的航空邮件基本运输费率的计算。

### **A39-16 号决议：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明**

为了增加各国对利用国际民航组织/技术合作局来实施技术合作和技术援助项目的益处的了解，要求国际民航组织充分利用本组织现有资源，通过国际民航组织官员出访和参加会议的机会将技术合作局的各项服务向各国的民航管理最高层进行宣传。尤其是，在最新版的地区办事处手册中对各地区办事处的职责进行了加强，并引入了新的质量保证程序。通过与相关方的交流、参加国际民航组织的各种会议，以及散发服务推广材料，技术合作局在国际民航组织官网上也提升了曝光度。2017 年 10 月在希腊雅典举行了第二届全球航空合作专题讨论会（GACS II），第三届全球航空合作专题讨论会（GACS III）将于 2019 年 7 月在泰国普吉岛举行。



另外，技术合作局继续保持在不对服务质量造成负面影响的前提下将管理支持费用（管理费）降至最低，方法就是增加效率和产出能力，并在可能的限度内和考虑非运营性收入的情况下，将开支降至最低。为达到这个目的，技术合作局对技术合作方案的财务健康继续进行谨慎的监督，并通过核心工作人员概念的应用等手段控制支出从而达到保持预算平衡的目的。

### **A39-17 号决议：国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）**

作为一项常规做法，国际民航组织鼓励国家、金融机构、航空企业和其他利害关系方通过提供持续性的财务资源和人力资源参加航空志愿者方案。建立了航空志愿者方案志愿性基金用于存放来自各国、联合国机构、航空企业、国际组织和其它第三方的对方案的捐款。在 2016 年，从技术合作局的效率和效能基金向航空志愿者方案志愿性基金一次性转入 100 000 加元，指定用途为帮助发展中国家通过参加技术合作方案对在国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）和普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）中发现的安全和安保问题寻求解决方案。之后，鉴于行政和服务费用基金的良好财务状况，理事会同意秘书长的建议，将技术合作局效率和效能基金的 50%（但每年不超过 125 000 加元）指定用于航空志愿者方案志愿性基金和/或技术援助项目。

在本报告期间，一共有九个航空志愿者方案项目正在执行中，总金额为 123 100 美元，这些项目的资金或者来自航空志愿者方案基金中的集资账户，或者来自受援国政府。

### **A39-18 号决议：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

在 2016 年 9 月 27 日至 10 月 7 日于蒙特利尔召开的大会第 39 届会议上，通过了两个与航空安保有关的决议。第一个是作为第 A39-18 号决议通过的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明。大会满意地注意到在实施国际民航组织航空安保综合战略方面取得的进展，因此同意把此战略延期，直到一个新的全球性战略框架 —《全球航空安保计划》（GASep）完全制定完毕并批准进入实施时为止。2017 年 11 月，国际民航组织理事会批准了《全球航空安保计划》，通过在全球范围内增强航空安保这个共识和共同的目标，它为各国、业界、各利害关系方和国际民航组织提供了一个团结合作的基础，并努力实现五项关键优先成果：a) 增强风险意识和风险应对；b) 开发安保文化和人的能力；c) 完善技术资源和创新；d) 改进监督和质量保证；和 e) 增加合作和支持。它提出了一个雄心勃勃的基于目标的计划，将使国际民航组织、各国和业界共同致力于到 2030 年显著提高航空安保，这与国际民航组织第 39 届会议制定的前进方向是一致的。



尽管《全球航空安保计划》被批准进入立即实施，但是它是作为一个“活的文件”而通过的，而且会一直保持活性，因此国际民航组织继续欢迎各国的反馈，以便国际民航组织可以对任何可能使该计划进一步完善的改进建议进行评估。由于该计划是在加速进行的基础上制定出来的，因此这个措施被认为是完全必要的。

在 2017 年和 2018 年之间，召开了四次涉及《全球航空安保计划》的地区会议，会议重点是共同担责和确定地区优先事项、确认地区特有的挑战和威胁、和制定各地区的行动路线图。每一个会议都有人数众多的高级官员、以及来自很多国家和利害攸关方的代表参加。已经开始了对时间表进行细化和完成这些路线图中已经规划的具体任务和举措的行动。在促进知识共享、互相学习和接受来自国际民航组织所有地区的同行评议方面，地区性会议发挥着重要的作用。

在将《全球航空安保计划》提交理事会批准的同时，国际民航组织举办了第一次全球航空安保专题讨论会（AVSEC2017）。2017 年的会议是一系列年度专题讨论会中首次特别关注《全球航空安保计划》各重要方面的会议。除了正式的专家讨论会之外，还举办了讲习班、交互式展示以及桌面演习。2018 年的全球航空安保专题讨论会（AVSEC2018）开幕之前是业界参与日开幕式，该活动侧重于展示当前和未来在技术和工艺上的创新，之后紧接着就是第二届高级别航空安保会议（HLCAS/2）。

第二届高级别航空安保会议于 2018 年 11 月 29 日至 30 日召开，会议对全球航空安保计划表示强烈的支持，并感谢和承认由埃及、巴拿马、葡萄牙和泰国主办的地区航空安保会议帮助成员国加深了对全球航空安保计划的理解。第二届高级别航空安保会议审议了五个议程项目，提出了 21 个建议。这些建议可归为两类：a) 直接提给国家和/或业界的；和 b) 需要国际民航组织采取行动的。直接提给利害攸关方的建议将通过国家级信件的方式传递给有关方面，提给国际民航组织的将由理事会和/或秘书处负责推进。这些会议的很多成果现在已经由秘书处在组织推进，更多的工作将在 2019 年完成。推进结果将在理事会 2019 年届会上向理事会及其各委员会报告。

《全球航空安保计划》实施工具包：文件目前正在编制，将发送给每一个负责安保和简化手续的地区官员，用以对相关活动进行简化和重点关注。此工具包可将每一个优先活动按月分解为主要任务和分解任务，有助于将适用成果在年底之前完成。普遍安保审计计划的结果、分析和所附的图表每个月更新一次，并提供给各地区办事处以追踪各国在满足《全球航空安保计划》2020 年有效实施目标时的进展情况。在适用的情况下数据分类到次地区一级，并且在培训和其它能力建设举措中将安保作为重点而予以强调。





作为对《全球航空安保计划》有关行动的支持，开发和部署了很多能力增强举措。将国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 文件 — 限制发行）的信息进行适当的发送，和在每一个地区举办风险管理讲习班，极大地增加了对风险导向方法、所面临威胁以及可行的应对措施的理解，并有助于采用创新方法应对风险。有关安保文化和内部威胁的讲习班和支持性材料已经编制完成并翻译成国际民航组织的六种正式语文。国际民航组织各地区办事处（ROs）每个月都会收到普遍安保审计计划持续监测做法的更新，使他们可以掌握在该地区的重点关注领域和有的放矢地提供援助。

在一些国家对携带便携式电子设备（PEDs）上机加以限制之后，两个专家组，即简易爆炸装置（IED）工作队（TF）和货运安全组（CSG），运用整体和综合的方法努力解决这个问题所涉及的多方面的问题。作为这种努力的一个结果，秘书处在航空安保专家组的合作下，承担了编制指导材料的工作，为采用各种检查技术减轻将简易爆炸装置隐藏在个人物品中的威胁提供指导。为完成此工作，理事会在第 217 届会议上批准了有关使用爆炸物痕量探测器的最佳做法，并将其包括进即将出版的国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件 — 限制发行）第 11 版中。

#### 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

继续通过介绍会和高级别会议上强调成为航空安保公约签约方的重要性。

#### 附录 C

技术安保措施的实施

为了提高安保措施的效率和有效性，国际民航组织继续制定新的和经过更新以适用于整个三年期的指导文件。

国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件 — 限制发行）第 10 版于 2018 年 1 月出版了所有语文版本。为了帮助各国实施附件 17 — 《安保》中以及包括第 15 和 16 次修订中的新的和更新后的条款，这一版在航空安保专家组（AVSEC）的合作下进行了更新，包括进了第 9 版出版以来编制的所有材料。特别值得关注的是关于下列主题的新的和/或经更新的指导材料：机场陆侧区域的安保、工作人员检查和车辆检查、对关键航空系统的网络威胁、使用爆炸物痕量探测设备进行检查、通过行为探测对人员威胁性进行评估、飞行中和机场供应品、航空安保敏感信息，和化学、生物和放射性事件。



在 2018 年 3 月的届会上，理事会通过对《国际民用航空公约》（芝加哥，1944 年）附件 17 —《安保》的第 16 次修订，并于 2018 年 11 月开始适用。这次修订在情报共享、与旅客和客舱行李有关的措施、与货物、邮件和其它物品有关的措施，以及网络威胁等方面包括了新的和经修订的条款。在起草附件 17 的第 16 次修订时，考虑了可能的实施问题和影响评估；然而，这一审视显示出新措施的实施对增强航空安保和简化手续有积极的影响。就成本影响而言，每个国家的风险评估将决定所采取的应对策略，而对资源的总体影响将取决于对威胁和风险的评估和所采取措施的类型。

在与航空安保专家组（AVSEC）下面的威胁和风险工作组（WGTR）保持着密切咨询的基础上，国际民航组织继续监视着各种潜在的安保威胁（例如网络安全、陆侧安保、遥控驾驶航空器系统、人员携带简易爆炸装置和便携式防空系统）。

#### 附录 D

##### 针对非法干扰行为的国家行动

理事会意识到对民航非法干扰行为威胁是继续存在的，要求成员国谨记他们的义务，即按照附件 17 和海牙公约、蒙特利尔公约和北京公约的有关条款所要求的，将发生的非法干扰行为（AUI）以最迅捷的方式向理事会进行报告。为方便各国履行报告义务，各国可以使用国际民航组织非法干扰行为报告单，它的目的就是通过将重点放在仅收集所涉事件的核心数据和关键信息的方式，以达到简化使用和快速传递的目的。

#### 附录 E

##### 国际民航组织普遍安保审计计划

为执行有关普遍安保审计计划的大会第 A39-18 号决议，国际民航组织秘书处咨询了有关普遍安保审计计划的秘书处研究小组（SSG），以便对普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法进行评审，目的是确保在地面上有效实施航空安保措施方面所提供的信息是可靠的，以及确保它采用的是基于风险的方法。秘书处研究小组的工作重点是在四个主要领域，即：对标准的解释和对审计员的培训；审计业务实施；及时解决重大缺陷；和用基于风险的方法确定解决问题的优先顺序。

有关的建议及其预测效果和影响，提交给了第 30 次航空安保专家组会议和理事会以供审议。对普遍安保审计计划持续监测做法的最终审议结果将提交国际民航组织大会第 40 届会议核准。



## 附录 F

### 国际民航组织实施支助和发展 — 安保方案 (ISD-SEC)

根据大会第 A39-18 号决议，并因联合国安理会第 2178 号（2014 年）、2309 号（2016 年）、2322 号（2016 年）、2368 号（2017 年）和 2396 号（2017 年）号决议的通过而一再得到确认，以及全球航空安保计划 (GASeP) 中确立的优先目标，国际民航组织的目标是实施有针对性的援助以解决在成员国中发现的缺陷。航空安保和简化手续领域中援助的主要目标是支持成员国解决在国际民航组织普遍安保审计计划 (USAP) 中发现的重大安保关切 (SSeCs)，和帮助各国实施附件 9 —《简化手续》和附件 7 —《安保—保护国际民用航空免遭非法干扰行为》中的标准和建议措施。

航空安保改进计划 (ASIP) 是根据对一国需求评估的结果和该国的援助要求而为该国特别设计的，它可以在普遍安保审计计划的审计之后启动，也可以根据一国的要求启动。航空安保改进计划的每一个阶段都有绩效指标、条件和质量保证措施，这些都必须满足之后才能启动航空安保改进计划的下一个阶段。因此，一个国家完成航空安保改进计划的能力取决于多种因素，包括国际民航组织对该国提供援助的能力和这个国家满足航空安保改进计划的条件以保证有效实施改进后的安保措施的能力。在过去三年期内，启动了 25 个航空安保改进计划，11 个已经完成了。向前看，又有 8 个航空安保改进计划在要求中了。

航空安保培训是由航空运输局通过实施支助和发展—安保方案进行管理的。实施支助和发展—安保方案管理着六个航空安保培训课程和七个航空安保讲习班。为了在不让任何国家掉队 (NCLB) 举措的支持下向所有成员国提供航空安保培训，实施支助和发展—安保方案管理着国际民航组织的航空安保培训中心 (ASTC) 网络。目前航空安保培训中心 (ASTC) 网络在所有七个国际民航组织地区共有 35 个成员，其中有 5 个经国际民航组织核准的航空安保培训中心是在 2017—2019 年三年中新加入网络的。在 2017 和 2018 年两年中，通过航空安保培训中心网络一共进行了 69 个由国际民航组织倡办的航空安保培训课和航空安保讲习班，来自 128 个成员国的 1 019 名航空安保专业人员从培训中受惠。

为了保证国际民航组织航空安保培训方案的一致性，根据全球航空安保培训办公室与航空运输局的工作安排，航空安保培训中心网络的协调工作仍然在国际民航组织实施支助和发展 — 安保方案 (ISD-SEC) 下进行。然而，航空安保培训中心网络的新申请人必须首先加入航空培训升级版方案网络。在一个培训中心获接受成为航空培训升级版方案会员之后，ISD-SEC 将对其进行与航空安保有关的评估。另外，秘书处认识到，为了与新版的附件 17 —《安保》、附件 19 —《简化手续》中与安保有关的标准和建议措施、和国际民航组织《航空安保手册》(Doc 8973 号文件 — 限制发行) 保持一致，也为了开发能弥补当前课程缺陷和针对新型威胁的新的航空安保和简化手续培训，有必要对现在的培训课程保持持续更新。



## 附录 G

### 理事会在多边和双边合作方面的行动

通过宣传一个有可能加入到航空服务双边协议中的经更新的航空安保示范条款从而加强各国之间、尤其是各国航空安保管理当局之间的情报共享，理事会继续推广在航空安保领域的多边和双边合作原则。另外，通过宣传国际民航组织关于航空安保措施等效性承认的指导原则，和建立包括多边安排的一站式安保安排，在协助各国建立对航空安保程序的相互承认方面取得了明显的进展。在管理双边航空安保事务方面，正式的航空安保互认协议是必不可少的。

## 附录 H

### 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 39 届会议以来，为了提高航空安保和航空运输简化手续，国际民航组织一直鼓励成员国之间和成员国与利害攸关方之间的合作，无论是在地区层面还是在国际层面。

为了履行在联合国全球反恐战略中做出的承诺，国际民航组织一直和联合国各办公室、各局和各专门机构（例如联合国反恐中心（UNCCT）、联合国反恐委员会执行局（UNCTED）和联合国毒品和犯罪办公室（UNODC）），以及其它国际组织（例如国际刑警组织（INTERPOL）、国际海事组织（IMO）和世界海关组织（WCO））保持着合作。这些合作活动直接与联合国安理会第 1373 号（2001 年）、1624 号（2005 年）、2178 号（2014 年）、2309 号（2016 年）、2341 号（2017 年）和 2396 号（2017 年）决议中所涉及的航空安保和简化手续、旅客身份和边境管控等问题有关。

2018 年 5 月，国际民航组织秘书处和联合国反恐怖主义委员会执行局（CTED）签署了一个合作安排，据此建立了两个组织之间的合作基础。另外，国际民航组织秘书处继续对联合国反恐怖主义委员会执行局的工作给予协助，即参加对有关国家的现场视察以对联合国成员国实施与反恐有关的决议的情况进行评估，和对有关国家的航空法规、条例和政策的功效进行评定。联合国反恐怖主义委员会执行局继续对国际民航组织的努力给予支持，确保各国将执行预报旅客资料的规定始终保留在国家优先重视事项的最前列。

国际民航组织秘书处继续与联合国反恐办公室（OCT）保持合作，并于 2018 年 12 月签署了一个合作安排，将两组织在提供反恐能力建设援助方面的合作条件予以固化。双方的合作内容包括：有具体目标的能力发展；培训和其它必要的资源提供，例如技术援助；以及技术转让和方案。国际民航组织作为联合国反恐执行工作队（CTITF）的一个成员单位，签署了联合国全球反恐协调协议，并参加了 2018 年 6 月的联合国成员国反恐机构负责人高级别会议。

与联合国反恐办公室和联合国反恐委员会执行局合作，国际民航组织参加了最佳做法汇编——“保护关键基础设施免受恐怖袭击”和“生物识别技术在反恐中的负责任使用”的编制工作。



### **A39-19 号决议：解决民用航空网络安全问题**

国际民航组织大会第 39 届会议重申了下列问题的重要性和紧迫性，即保护民航关键基础设施和关键数据免遭网络攻击，和获得由国际民航组织及其成员国和行业利害攸关方共同采取行动的全球承诺，以期以协作性和系统性的方式应对民航网络安全问题和减轻相关威胁和风险。大会第 A39-19 号决议“解决民用航空网络安全问题”，确认了各国和各利害攸关方在这方面应采取的行动。国际民航组织大会第 39 届会议还指示国际民航组织应制定一个综合性网络安全工作计划和建立一个管理架构。

为实现这些目标，国际民航组织成立了由航空安保和简化手续副局长（DD/ASF）领导的秘书处网络安全研究小组（SSGC）。秘书处网络安全研究小组的成员包括 20 个国家、13 个国际组织和国际民航组织秘书处，其工作由秘书处常见安全和安保问题高层管理小组监督，由国际民航组织秘书长领导。

自 2017 年 8 月成立以来，秘书处网络安全研究小组已经开了六次会，就新涌现出的航空网络安全问题提出了一系列的建议。最主要的成果是制定了一个综合性网络安全战略。战略目标是对各国和国际民航组织的工作进行指导，通过应用一个健强的网络安全框架实现确保民用航空的安全、安保和可持续的目标。在 217 次届会上，理事会同意将此航空网络安全战略提交国际民航组织大会第 40 届会议。

### **A39-20 号决议：国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明**

理事会更新了附件 9 —《简化手续》，并同意将作为《为在机场和海运码头上的人员提供指南的国际标志》（Doc 9636 号文件）中所载信息的补充的“最佳做法”指导材料和资料张贴在国际民航组织网站上。《简化手续手册》（Doc 9957 号文件）第二版正在编制中。

### **A39-21 号决议：解决成员国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题**

理事会决定（参考 C-DEC 215/6 号决定）减少国家级信件的总体数量，并注意到一项对国家级信件的格式进行修订以方便各国对国家级信件进行处理的建议。这一决定是对秘书处过去几年为了更有效跟踪回应水平和鼓励更高回复率而采取的一系列措施的补充。在此方面的努力仍在继续。



### **A39-22 号决议：标准和措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知**

国际民航组织已经出版了《通知和公布差异手册》（Doc 10055 号文件），并积极进行电子申报差异（EFOD）系统的完善。

### **A39-23 号决议：不让任何国家掉队（NCLB）举措**

大会通过了 A39-23 号决议：不让任何国家掉队（NCLB）举措，把它作为激发努力的一种方式以协助各国增强他们的民用航空系统，进而使之对国家和地区的可持的社会和经济发展起到支持的作用。

不让任何国家掉队举措的优先事项之一是促进各方的政治意愿，这对于支持航空发展的承诺和改进是必不可少的。国际民航组织鼓励政治意愿的方法是参加重要的国际活动和国际会议，例如，第 26 届非洲联盟首脑会议（2016 年）、2016 年全球可持续运输会议、2017—2019 年的达沃斯世界经济论坛、2017—2019 年国际运输论坛，以及连续参加世界民航首席执行官论坛和航空界领袖峰会。通过在这些活动中宣传航空对可持续发展的贡献，国际民航组织提高高层政府官员对航空业的认识，激发政治意愿，在不让任何国家掉队举措的背景下对航空业的发展分配足够的资源。

在过去的三年中每年都举行的国际民航组织世界航空论坛（IWAF）就是一个例子，显示出国际民航组织是如何努力地把国家、航空界和金融机构的力量汇聚到一起的。在论坛期间，国际民航组织向与会者展示实施全球航空统一标准和政策将如何促进一个安全、安保、高效、经济性可靠和对环境负责的航空运输系统。当理事会在实施和进一步完善不让任何国家掉队战略时都会使用每一届世界航空论坛的成果，以确保这种完善是建立在所有相关方提供的信息和表达的反馈的基础之上的。

世界航空论坛的地区轮换举办也显示出国际民航组织为实现不让任何国家掉队举措的目标所做出的坚定承诺。第三届世界航空论坛（2017 年 11 月，尼日利亚，阿布贾）和第四届世界航空论坛（2018 年 9 月，巴西，福塔雷萨）的召开使得本组织得以探讨各地区在航空发展中面临的需求和挑战，同时确定和制定出与全球航空界共同的计划、优先事项和行动框架保持一致的具体解决方案。

在不让任何国家掉队举措之下，并连同国际民航组织的技术合作、技术援助和审计计划，本组织汇聚了各种支持措施以帮助各国解决他们的重大安全关切和重大安保关切（SSCs 和 SSeCs），以及加强他们的航空系统。所有这些努力的目的是只有一个，就是使所有国家都可以从一个强大的民航体系中获益。



### **A39-24 号决议：关于减少航空灾害风险的战略和应对机制**

大会通过了第 A39-24 号决议“关于减少航空灾害风险的战略和应对机制”，决议指示理事会制定航空危机应对策略和减少灾害风险战略。这将使本组织的战略行动制度化，并指导相关的战术措施以应对有可能影响国际民航的安全性或连续性的航空特有危机。在通过本决议的同时，大会注意到在防止和减少灾害风险方面负有首要职责的是国家，由本组织采取的任何应对行动应在涉事国的指导下与涉事国的行动协同进行。

理事会批准了国际民航组织危机应对策略，它为本组织对危机的应对提供了一个正式的构架；危机包括可对国际航空运输产生重大影响和影响到公众对航空运输安全和安保的信任和信心的航空器事故、自然灾害和人为灾难、非法干扰行为和流行病疫情等。在 2018 年制定了具体的组织程序和管理细则。理事会还原则上核准了一项降低灾害风险战略，以帮助各国采取更主动的方法在本国的民航基础设施中发现风险和薄弱环节，并在航空系统中建立起对应的恢复能力。

另外，为显示与“联合国关于为促进复原能力减少灾害风险的行动计划：对可持续发展采取有风险意识和综合性的方法”保持一致，2018 年 8 月在国际民航组织总部，国际民航组织和联合国人道事务协调办公室（OCHA）共同主持了“为有效开展人道主义援助和灾害响应提高机场效率专题工作队会议”。

会议承认，不论是对国家还是对机场，在应对与航空有关的灾害的准备和规划中，合适的指导材料都起着关键的作用，因此会议鼓励制定一个国际民航组织指导文件。会议倡导使用现在的材料和工具来确定目前的指导材料中的缺陷，然后把发现的问题放入新的文件中。会议考虑的一个重要问题是建议制定一个对机场有效应对灾害的综合性防灾准备支援计划。作为该支援计划的一部分，机场为救灾做好准备（GARD）计划得到重视，它需要组织上和财政上的支持以继续实施当前的计划和方便将来对计划的修订，以及通过对讲习班的成果进行跟踪的形式对国家给予支持。

在制定和保持国际民航组织的各项应急计划时需要拟定一个战略性的做法，在这一点上也达成了共识，它的成功需要有本组织各地区办事处和其他利害攸关方的积极参与。在所建议的安排中，应急计划将根据历史记载有可能发生的自然灾害也考虑进去。应急计划将优先考虑邻近国家和地区的需求，并将以主要交通流量为基础。



### A39-25 号决议：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献

自从 A39-25 号决议通过以来，国际民航组织一直全力致力于与各国和全球范围的其他利益攸关方紧密合作，为实现联合国 2030 年可持续发展议程目标做出贡献。为了提高全球对航空作为联合国可持续发展目标（SDGs）的推动力的认识，国际民航组织一直通过战略性外联活动、量身打造的信息传递和合作伙伴关系来宣传航空对联合国可持续发展目标的贡献作用。

2016 年，国际民航组织发起了“建立航空伙伴关系，促进可持续发展”（APSD）活动，并邀请联合国经济和社会事务部（DESA）、联合国最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办事处（OHRLLS）、世界银行集团（WBG）和航空运输行动小组（ATAG）参加。自 2016 年以来，APSD 成员一直向各国、联合国、私营部门、以及金融机构和其他利益攸关方宣传航空在实现联合国 2030 年可持续发展议程目标的重要作用。在经战略考虑而选择参加的活动中，诸如 2018-2019 年世界银行牵头转型交通会议、2018 年国际运输论坛、2016—2018 年可持续发展高级别政治论坛、2018 年亚太地区可持续发展论坛、2018 年拉美加勒比国家可持续发展论坛、2018 年世界都市论坛和 2017—2019 年航空运输行动小组全球峰会，国际民航组织一直是这样做的。

在 2017 年，国际民航组织与国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）和宇航工业协会国际协调理事会（ICCAIA）合作编制了《航空惠益报告》，它阐述了航空是如何推动社会和经济的发展从而支持可持续发展目标（SDGs）的。

2017 年 12 月，联合国大会经济和财政委员会批准了一项决议，其重点是加强所有运输方式之间的连通以实现可持续发展目标。该决议承认航空的重要性和国际民航组织在推进可持续发展目标方面所做的工作。决议特别关注最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS），强调增加对基础设施的投资、多种运输方式联运和连通性对于全球经济发展至关重要，将起到促进经济增长的作用并有助于实现可持续发展目标。

认识到可持续的运输和流动性对于实现联合国 2030 年可持续发展议程是必不可少的，世界银行邀请国际民航组织加入全民可持续交通（SuM4All）举措 — 50 个运输部门的领导组织和机构承诺将对在全球范围内改变流动性的运输政策和系统给予支持。在 2017 年，“全民可持续交通”发布了第一份《全球流动性报告》，在报告中航空被置于重要战略地位。该报告在 40 家主要媒体上发布，阅读人数超过 300 万。





大会第A39-25号决议提到对标准和建议措施和有关政策的有效执行，以及为了支持可持续发展目标而把航空列入国家发展计划<sup>10</sup>。为了支持这一目标，国际民航组织为成员国制定了指导方针，帮助成员国建立国家航空规划框架<sup>11</sup>，通过按优先顺序和以协调的方式实施各项举措，改进各国航空运输系统的安全、安保、简化手续、能力和效率，从而实现航空运输的可持续发展。这一方法将使航空运输在国家、地区和全球范围内实现可持续的增长，将带来明显的社会和经济效益，包括提高对可持续航空的资金投入的可预见性。

国际民航组织在监测联合国2030年可持续发展议程的进展方面继续做出贡献，并且是可持续发展目标指标的机构间专家组的正式观察员，和可持续发展目标指标9.1.2：按运输方式分列的旅客数和货运量的负责机构。因为有这个身份，国际民航组织有机会参与年度全球可持续发展进展报告的编制，以及提供指标文件和对其进行更新。这反过来又有助于倡导为运输基础设施融资和投资，以及制定促进多种运输方式连通性的政策。这些活动预计将促进运输行业的可持续性增长，并满足发展中国家和快速增长经济体的可预期的旅客和货运增长需求。

大会第A39-25号决议强化了“加强伙伴关系”，国际民航组织在其业务计划中把它作为一项可以提高国际民航组织所做工作的效率、效能以及影响力的关键活动。为了对与国际民航组织的伙伴关系活动有关的政策、流程和程序提供指导，秘书处制定了伙伴关系框架，以便为实现可持续发展目标确定有针对性的伙伴关系。

### **A39-26号决议：资源调动**

国际民航组织大会第39届会议通过了第A39-26号决议：资源调动。决议制定了建立资源调动能力的各项目标，其目的是通过扩大捐助方的范围和将可用的和预计的资源整合进本组织的综合业务计划中的方式来获得充足的、更容易预测的和可持续的自愿捐助以完成本组织的各项任务。

2016至2018年是国际民航组织自愿基金打破纪录的时期。在2016至2018年期间，国际民航组织累积收到的自愿基金达到3 240万加元，比2013至2015年期间（1 450万加元）增长了123%。2016至2018年期间，2 120万加元（65.4%）由各国捐赠，1 120万加元（34.6%）由其他方捐赠。捐赠自愿基金最多的三个国家是美国（510万加元）、中国（380万加元）和加拿大（340万加元）。

<sup>10</sup> 各国可能使用不同术语来界定国家计划和框架

<sup>11</sup> 同上



开发了一系列工具以支持国际民航组织的资源调动（RM）活动。建立了国际民航组织资源调动平台，以简化和便利整个组织的资源调动联合行动。平台包括了向资源调动基金供款的协议、所有各局和各地区办事处需要调动资源的待实施项目，以及非常关键的，平台中还包含一个数据库，可看到为某一特定项目调动资源而已采取的行动，从而促进国际民航组织内部协调。

### **A39-27 号决议：对航空事故受害者及其家属的援助**

国际民航组织大会第 39 届会议（2016 年）在审议了普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）活动的结果之后，同意提请理事会进一步考虑把附件 9 中的建议措施 8.46 升级为一项标准的提案。之后，理事会商定，关于实施大会决定的时间框架/目标日期，将首先评估家属援助计划的实施程度，这可通过 2018 年第三季度电子申报差异系统生成的对附件 9 的合规检查单（CCs）获得，2020 年第四季度进行普遍安全监督审计计划持续监测做法的审计。

2019 年 4 月，在理事会第 217 届会议第二次会议上，航空运输委员会（ATC）审议了由秘书处提供的执行建议措施 8.46 的有关信息。航空运输委员会决定，秘书处应该通过国际航空运输协会（IATA）和国际机场理事会（ACI）收集航空公司和机场执行家属援助计划的信息，且如果可能，提供通过普遍安全监督审计计划持续监测做法获得的关于执行建议措施 8.46 的现状；并在第 219 届会议期间介绍该信息。

### **A39-28 号决议：关于航空器消毒和病媒控制措施的基于成效的标准和指导材料**

国际民航组织和世界卫生组织进行合作并咨询行业内利害攸关方，主办了两个有关航空器消毒和病媒控制措施的基于成效的标准和制定指导材料的讲习班。这包括开发国际民航组织病媒控制登记簿，国际民航组织公共网站上的一个传染病应用程序，和一个“风险评估和决策工具”草案。通过民航公共卫生事件的预防和管理合作安排（CAPSCA）会议，各国和各利害攸关方可持续性地得到有关的信息。

### **A39-29 号决议：下一代航空专业人员**

国际民航组织于 2017 年和 2018 年都组织了下一代航空专业人员全球峰会，目的是召集航空界、教育和劳工部门共同制定政策和行动方案，从而吸引、教育和留住下一代航空专业人员，以及建立实施合作伙伴关系。为了鼓励大学参与国家、地区和全球性的下一代航空专业人员活动，国际民航组织促成了航空航天教育国际协会（ALICANTO）的建立。有关国家和国际组织向新近成立的国际民航组织下一代航空专业人员工作队派遣了成员。工作队正在开发可协助各国满足专业人员需求的工具和方法。国际民航组织最近开发了一个工具，是一个计算机应用软件，可以使国家预测对飞行员、空中交通管制员、维修人员和客舱机组人员的需求。国际民航组织通过航空培训升级版方案继续与培训机构合作，也继续与大学合作，提供可培养称职的航空专业人员的课程。



### **A39-30 号决议：国际民航组织性别平等方案：促进妇女在全球航空部门中的参与**

作为对大会第 A39-30 号决议和其后的国际民航组织性别平等实施方案的进一步行动，继续推出了一个有 61 个行动事项的三年计划。

### **A39-31 号决议：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**

2018 年期间，秘书长向所有成员国发出了三封国家级信件时间表，显示了本年度欠款和截至上年度 12 月 31 日的欠款。2019 年到目前为止，秘书长就此同一主题已发出了一封国家级信件。

自上届大会以来还没有提出新的安排建议。理事会继续推动其政策，邀请欠费成员国按照国际民航组织第 A39-31 号决议提出解决提案清偿长期拖欠的会费。

到 2019 年 5 月 16 日，有 22 个成员国因为拖欠会费等于或超过过去三年摊款总额而被认定终止其在大会的表决权，以及未遵守根据大会第 A39-31 号决议条款 4 b) 而签订的协议的国家也被终止了大会表决权。

对于根据公约第 62 条而被终止表决权的成员国，在此期间还向其施行了第 A39-31 号决议条款 10 中规定的附加措施。只有未拖欠年度会费（不包括当年的会费）的国家才有资格当选为理事会、各委员会和各机构的成员。

### **A39-32 号决议：2017 年、2018 年和 2019 年普通基金的摊款**

秘书长通过 A1/8-18/62 号、A 1/8-18/94 号和 A1/8-18/108 号国家级信件向各成员国通知了其 2018 年的摊款；通过 A1/8-19/47 号国家级信件通知了 2019 年的摊款。

### **A39-33 号决议：周转基金**

无需采取进一步行动。

### **A39-34 号决议：对《财务条例》的修订**

《国际民航组织财务条例》（Doc 7515 号文件）的更新版已经出版。



**A39-35 号决议：批准本组织 2013 年、2014 年和 2015 年财政年度的账目和审查各年度的审计报告**

无需采取进一步行动。

**A39-36 号决议：任命外部审计员**

无需采取进一步行动。

**A39-37 号决议：2017 年、2018 年和 2019 年预算**

A 部分：无需采取行动。

B 部分：无需采取行动。

C 部分：无需采取行动。

**A39-38 号决议：非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划**

非洲和印度洋地区航空安保和简化手续的全面实施计划（AFI SECFAL 计划）是以一个经该计划指导委员会（SC）批准的三阶段（短期、中期和长期）工作方案为基础的。AFI SECFAL 计划指导委员会自 2015 年成立以来已经开了七次会，第八次指导委员会会议计划于 2019 年 5 月份在乌干达举行。该计划的短期阶段已经于 2017 年 12 月 31 日完成，对有效实施国家航空安保监督系统、遵守附件 17 —《安保》中的标准和建议措施和附件 9 —《简化手续》的条款产生了积极的影响，有助于支持边境管理和安保的双重目标。计划的短期阶段的完成基本上实现了原定计划中的活动和目标，并为实施计划的中期和长期阶段（分别是 2018—2020 年和 2021—2023 年）提供了一个良好的平台。为了以协调的方法实现国际民航组织的战略目标，AFI SECFAL 计划工作方案、温得和克宣言和目标、以及非洲和中东地区航空安保路线图都已经和《全球航空安保计划》（GASeP）保持了一致。

— 完 —