



AN-Conf/14-WP/210
6/9/24

第十四次空中航行会议

2024 年 8 月 26 日至 9 月 6 日，加拿大，蒙特利尔

向会议提交的关于一般部分的报告

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

第十四次空中航行会议报告

送文函

收件人：空中航行委员会主席

发件人：2024 年第十四次空中航行会议主席

我谨荣幸地提交 2024 年 8 月 26 日至 9 月 6 日
在加拿大蒙特利尔举行的第十四次空中航行会议的报告。

Paule Assoumou Koki 女士
主席

2024 年 9 月 6 日，加拿大，蒙特利尔

目录

	页
建议清单.....	ii-1
会议背景.....	iii-1
1. 会期.....	iii-1
2. 出席情况.....	iii-1
3. 会议官员.....	iii-1
4. 秘书处.....	iii-1
5. 通过会议议程.....	iii-2
6. 工作安排.....	iii-2
7. 致辞	
7.1 国际民航组织理事会主席.....	iii-2
7.2 空中航行委员会主席.....	iii-5
7.3 加拿大运输部副部长.....	iii-6
7.4 国际民航组织秘书长.....	iii-8
8. 国际民航组织沃尔特·比纳吉空中航行委员会桂冠奖.....	iii-11
9. 闭幕词	
9.1 空中航行局局长.....	iii-11
会议议程.....	iv-1
术语表.....	v-1
情况介绍会摘要.....	vi-1
会议报告	
议程项目 1: 国际民航组织 2023 年至 2025 年业务计划和长期战略规划的最新情况.....	1-1
议程项目 2: 及时和安全地使用新技术.....	2-1
议程项目 3: 空中航行系统绩效提升.....	3-1
议程项目 4: 空中航行系统的超联通.....	4-1

建议清单

	页码
建议 1.1/1 支持国际民航组织《2023-2025 年业务计划》优先重点领域倡导的方案式业务规划做法	1-x
建议 1.1/2 空中航行系统的复原力	1-x
建议 1.2/1 努力加强《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》的一致性	1-x
建议 1.3/1 国际民航组织大会技术委员会的演变	1-x
建议 2.1/1 不断发展的航空器技术有助于实现长期理想目标	2-x
建议 2.2/1 应对与新的和不断演变的航空技术和概念相关的安全风险	2-x
建议 2.2/2 应对全球导航卫星系统干扰和应急计划	2-x
建议 2.3/1 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》(GASP, Doc 10004 号文件) 草案	2-x
建议 2.3/2 遭遇紊流作为全球运行安全风险	2-x
建议 3.1/1 项目 30/10 — 优化纵向最小间隔的实施	3-x
建议 3.1/2 研究制定国际民航组织空中航行效率方案的可行性	3-x
建议 3.1/3 实现基于轨迹运行的成功部署	3-x
建议 3.1/4 自由航路空域	3-x
建议 3.1/5 下放提供空中交通服务的责任	3-x
建议 3.1/6 应对将商业航天运输业务安全融入空域系统的问题	3-x
建议 3.1/7 较高空域运行	3-x
建议 3.2/1 逐步淘汰和/或优化老旧系统的使用	3-x
建议 3.2/2 向协作环境下的飞行和流量信息服务过渡及到 2034 年停止国际民航组织 2012 年飞行计划	3-x
建议 3.3/1 更新第七版《全球空中航行计划》(GANP, Doc 9750 号文件) 的全球战略层面	3-x
建议 3.3/2 更新《全球空中航行计划》第七版的全球技术层面及其地区层面和国家层面	3-x
建议 4.1/1 联通航空器概念的验证、标准化和实施及未来空-地联通战略	4-x
建议 4.2/2 航空网络安全	4-x

第十四次空中航行会议的报告

2024 年 8 月 26 日至 9 月 6 日，加拿大，蒙特利尔

会议背景

1. 会期

1.1 第十四次空中航行会议（AN-Conf/14）于 2024 年 8 月 27 日 10 时在加拿大蒙特利尔国际民用航空组织（ICAO）总部大会厅开幕，理事会主席萨尔瓦托雷·夏基塔诺先生主持了开幕式，之后由空中航行委员会主席梁均荣先生和加拿大运输部副部长 Arun Thangaraj 先生致词。2024 年 9 月 6 日举行了闭幕全体会议。

2. 出席情况

2.1 来自 xx 个成员国和 xx 个国际组织提名的 xx 名成员和观察员以及顾问和其他人员出席了会议。参加会议的人员名单见第十四次空中航行会议网址：<https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/ListOfDelegates.aspx>。

3. 会议官员

3.1 第一次全体会议选举了以下官员：

会议主席：	P. Assoumou Koki 女士（喀麦隆）
会议第一副主席：	N. Bin Mahmud 先生（马来西亚）
委员会主席：	P. Kelleher 先生（联合王国）
委员会副主席：	L. R. de Souza Nascimento 先生（巴西）

4. 秘书处

4.1 会议秘书由空中航行局局长 M. Merkle 女士担任，空中航行和航空安全副局长 P. Luciani 先生和监测、分析和协调代理副局长 S. Da Silva 先生协助其工作。协助他们开展工作的还有作为会议技术负责人的空中交通管理科科长 C. Dalton 先生、国际民航组织空中航行局的干事，以及本组织其他局和办公室的干事。会议行政由 G. Kim 女士和 V. Wong 女士协调，文件和报告的编写由 M. De Leon 先生、A. Guiang 女士、C. Colapelle 女士和 Z. Naini 女士协调。

5. 通过会议议程

5.1 AN Conf/14-WP/1 号文件中提出的议程在开幕全体会议上根据《对专业类空中航行会议的指示及其议事规则》(Doc 8143-AN/873/3 号文件)的相关规定获得通过。

6. 工作安排

6.1 在开幕全体会议上,批准了会前提交给各国的会议组织计划,未做任何改动。该计划提出成立一个委员会,如下所示:

委员会

主席	P. Kelleher 先生(联合王国)
副主席	L. R. de Souza Nascimento 先生(巴西)
秘书	空中航行和航空安全副局长 P. Luciani 先生,由如下议程项目秘书提供协助: 空中交通管理科科长 C. Dalton 先生;多学科优先事务科科长 Y. Fattah; 运行安全科科长 I. Knowles; 以及监测、分析和协调代理副局长 S. Da Silva

6.2 会议回顾了筹备和举行会议的指导原则(参见国家级信件 ST 15/1-24/12, 附篇 C, 第 1.3 段),并重申所有信息文件将转交给适当的专家小组,供其在推进相关工作方案时酌情审议。

6.3 主要会议讨论以阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文进行。工作文件以所有语文提交,信息文件以提交时采用的语文来提交。报告以阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文发出。

7. 致辞

7.1 国际民航组织理事会主席萨尔瓦托雷·夏基塔诺先生

我代表国际民用航空组织理事会和秘书长,热烈欢迎各位参加第十四次空中航行会议,会议主题是“绩效提升推动可持续发展”。

此次会议对于确定改进全球空中航行系统的下一步行动至关重要。

今年,我们庆祝《芝加哥公约》通过 80 周年,因此此次会议尤为重要。

八十年前,在一场全球冲突中,各国联合起来,将航空业转变为和平与社会经济发展的催化剂。今天,国际民航面临的挑战仍然很大,但我们可以从过往汲取灵感,以应对这些挑战并成功取得新的成就。

这就是为什么本组织将 80 周年庆祝活动的重点不仅仅要放在过去 80 年的成就上,而且要放在国际民航组织将如何能够在未来几十年继续支持航空运输的发展上,我认为后者更为重要。为此,理事会正在审查并将很快批准《国际民航组织 2026-2050 年战略计划》。

特别是，我们知道，全球空中交通已恢复到疫情前的水平，预计在未来二十年内将翻一番以上。这一增长要求我们做出巨大努力，以履行到 2050 年实现全球净零碳排放的环境责任，即长期理想目标。

飞行运行部门必须为实现这一目标尽职尽责。秘书长萨拉萨尔先生将在今天晚些时候致辞时详细阐述我们针对航空可持续增长所采取的战略做法。

我们还必须安全地将飞速进步的技术整合到航空器设计、自主飞行和空中交通管理系统之中，同时加强我们的航空基础设施，以应对日益增长的网络威胁。虽然这些挑战并不是全新的，但需要我们更新侧重点并采用创新性解决方案。

第 41 届国际民航组织大会强调了关键的优先领域：航空运输的疫情后恢复和长期可持续性；我刚才提到的二氧化碳减排；以及在维持安全水平的同时提高航空系统的复原力。

各位的出席再次强调了我们将以战略意图和重新焕发的活力，共同致力于应对这些优先事项。

此次会议将重新将我们的工作重点放在现有和新的技术举措上，这些举措与国际民航组织战略计划中设想的三大理想目标相一致：

- 国际航空事故和非法干扰行为造成的死亡人数为零；
- 到 2050 年，国际航空运营实现净零碳排放；和
- 航空是繁荣、互联、无障碍、包容和经济上可以承担的人员和货物运输系统的一个不可或缺的组成部分，有助于社会经济发展，同时确保不让任何国家掉队。

我重申，秘书长将更加详细地说明这些目标如何塑造我们的长期战略。

在此次会议上，各位将有机会审查我们组织上下重新确定优先次序工作所取得的结果。这项工作包括我们当前业务计划中的所有活动以及源自大会第四十一届会议的活动。各位还将讨论理事会确定的优先重点领域，这些领域旨在指导我们组织开展当前三年期的各项工作。

展望未来，我们将探索如何有效地协调我们的全球计划。我们的目标是确保这些计划在应对当前和新出现的挑战方面相辅相成，同时尽量减少重叠举措，最大限度地发挥协同作用。这种协调对于我们全球航空系统的连贯发展至关重要。

就长期战略规划而言以及为了做好 2025 年大会第 42 届会议的筹备工作，本次会议提供了一个宝贵的机会，以讨论可对国际民航组织大会技术委员会的工作重点做潜在调整。

在后一点上，我谨强调，理事会致力于提高国际民航组织大会的效率，并打算更好地评估高级别会议（如此次举行的第十四次空中航行会议）所得出的结论，将其合并纳入大会决议，以尽可能减少进一步讨论。

我相信，你们将在这两周的审议中考虑到这一方面，更重要的是，你们也将在筹备将在一年多后举行的国际民航组织大会第 42 届会议过程中考虑到这一方面。

本次会议特别以从去年在蒙特利尔和新加坡举行的世界空中航行活动中收集到的意见为基础。这些活动突出了航空界的期望和优先事项，将对我们在这里的讨论有所启发。

几个重点领域将指导我们的审议。我们将探讨安全和及时引入新型航空器技术的问题，评估其对机场运营和空中交通管理中的运营和基础设施的影响。

最近全球导航卫星系统（GNSS）干扰的增加令人深为关切。它影响着民用航空运行的安全性和连续性。一方面我必须谴责全球导航卫星系统干扰，因为它危及民用航空安全，另一方面我们必须承认，我们需要重新评估我们目前的政策、标准和指导材料是否充分，并制定有效的缓解措施。

提高空中航行效率以支持长期理想目标（LTAG）中所述的环境目标至关重要。我们欢迎承诺将更广泛、更一致地改进绩效的新举措。

我们议程上的一个关键问题是从传统系统向新技术的过渡。

特别是，我们将重点关注对我们的飞行计划机制进行现代化改进。这包括从我们目前的系统转向协作环境下的飞行和流量信息这一新做法，简称 FF-ICE。这是对我们的做法进行现代化改进和提高全球空中航行效率的关键一步。

我们还将探索改善航空器与地面系统之间的连接的方法。这对于促进实施基于航迹的运行等先进的空中交通管理概念所需的广泛信息交换至关重要。

我们承认存在一些挑战，包括优化使用有限的频谱、确保无缝的跨境互操作性以及减轻网络威胁。

您对下一版《全球航空安全计划（GASP）》和《全球空中航行计划（GANP）》的反馈也至关重要。下一版《全球航空安全计划》的各项拟议目标和具体目标旨在促进全球安全问题的解决。

对《全球空中航行计划》所进行的更新反映了与大会第 41 届会议所认可的优先领域的一致性，对概念路线图、胜任能力框架和航空系统组块升级（ASBU）框架进行了完善。

我认为，本次会议是大会第 41 届会议和第 42 届会议之间的重要桥梁。它是我们迈向更可持续、更安全和更高效的全球空中航行系统路上的一个重要里程碑。

让我们以深刻的责任感和乐观态度开始这两周的审议。我们的讨论结果将有助于国际民航组织工作方案的制定工作，并为大会第 42 届会议做出有影响力的决定奠定基础。

最后，我要感谢您的承诺和积极参与。同时，我也敦促大家让这些讨论发挥作用 — 让我们以决心和远见开辟一条前进的道路。

现在，我荣幸地宣布第十四次空中航行会议开幕，并请空中航行委员会主席梁均荣先生发表讲话并对会议议程做进一步阐述。祝愿各位的审议工作取得圆满成功。

7.2 空中航行委员会主席梁均荣先生

尊敬的各位参会代表团团长和参会代表、加拿大运输部副部长、理事会主席、国际民航组织秘书长、各位空中航行委员会委员、女士们、先生们，我很荣幸地欢迎大家参加国际民航组织第十四次空中航行会议。

2024 年是庆祝之年。全球航空界庆祝国际民航组织成立 80 周年，该组织是根据 1944 年 12 月 7 日签署的《国际民用航空公约》（通常称为《芝加哥公约》）成立的。诸位可能还了解到，今年，空中航行委员会（ANC）庆祝其成立 75 周年，它于 1949 年 2 月 7 日成立。

这些年来，国际民航组织与各国和业界合作，取得了令人瞩目的成就。航空安全水平不断提高，使航空运输无疑成为最安全的运输方式。同样，空中航行能力和效率得到了提高，每年可运送数十亿旅客和运行数百万航班。我谨借此机会感谢所有成员国和国际组织对本组织工作的持续支持，特别是对航委会技术工作的持续支持。

虽然已经取得了这么多成就，但仍有许多工作要做。未来，航空运输业的特征将是更先进的航空器和发动机技术、自动化、数字化和相关的网络安全威胁、遥控驾驶航空器系统（RPAS）和先进空中出行（AAM）等新生事物、客运量的快速增长、可持续性和环境关切。这些都是我们为行业及其用户造福而可以利用的机会，但前提是我们能够妥善应对挑战并缓解随之而来的风险。

为了在不断变化和挑战日益增加的情况下持续履行其职责，国际民航组织需要利用有限的资源做更多的事情。因此，至关重要，在提高工作效率的同时，优先考虑该组织的工作计划，以满足未来的需求。

在国际民航组织大会第四十一届会议上，强调了在大会届会之前举行专业性会议的重要性，如空中航行会议和高级别安全会议。这些会议至关重要，因为它们为各国和业界提供了机会，借此可以讨论关键问题、确定优先领域并提议必要的技术工作以纳入下一个三年期业务计划。

第十四次空中航行会议是大会第 41 届会议和大会第 42 届会议之间的重要桥梁，它的作用相当于一个论坛，用以收集对本组织正在进行的工作的见解并确定其未来方向。本次会议旨在建立共识，确保做出承诺，并制订建议，使国际民航组织和成员国能够在快速发展的航空环境中提出关键的空中航行举措。

本次会议的主题是“绩效提升推动可持续发展”，尽管是传统内容，但代表着一个转型机会，将构成长期战略规划的基础，并使国际民航组织能够管理和缓解未来的挑战。

几十年来，国际民航组织制定了分布在 19 个附件中的 12 000 多项标准和建议措施（SARPs）和 6 个空中航行服务程序（PANS）。它们都在不断变化中，以适应最新的发展和 innovation，为安全、高效和可持续的全球民航系统奠定基础。

然而，技术的快速进步和行业需求的不断增长凸显了我们非常有必要利用这些标准来实现绩效提升，而绩效提升是建立有韧性的、可持续的航空系统所必需的，并可满足国家、行业和其他利害攸关方的期望。

本次会议将重点讨论与空中航行系统绩效提升有关的主题，以及如何安全及时地应对航空运行和技术的快速发展。一些子议程项目支持为国际航空的全球长期理想目标（LTAG）做出贡献，特别是通过安全及时地使用新技术和提高运行效率。

除了空中航行系统绩效提升外，本次会议还将提供一个机会，借此各方可就新技术的及时、安全使用以及空中航行系统的超连接性进行深入的技术讨论。这些讨论的结果将指导本组织在资源有限的情况下优先考虑其技术工作计划。

当我们考虑新兴技术带来的机遇和挑战时，从长远的角度看问题是至关重要的。在关注下一个三年期的同时，我们还应该展望未来，预测全球空中航行的未来趋势和方向。这种前瞻性方法将使大会下届会议能够就空中航行的技术战略和政策做出有效决策，最终做到安全地在全球统一部署新技术和创新。

在接下来的两周内，国际民航组织秘书处的专业人员将把各位的工作汇总到一份报告中。各位的审议结果将首先提交给空中航行委员会。这样，我们将能够优先考虑关键活动，就像我们在 COVID-19 高级别会议和大会第 41 届会议之后作为国际民航组织理事会技术顾问所做的那样。

在这次会议的筹备过程中，我们努力采取措施提高成效和效率。这些措施是基于以往高级别会议和大会第 41 届会议的经验教训。我们预计这些改进将有助于进行更具建设性和更富有成效的讨论。会议结束后，ANC 打算审查这些措施，所吸取的教训将有助于未来高级别技术会议和大会的准备工作。

在结束发言之前，我借此机会向大家介绍我的空中航行委员同事。他们由特定的国际民航组织成员国提名，并由理事会任命，他们作为一个团队独立工作，并利用他们的专业知识为整个国际民用航空界服务。请与我一起深切感谢他们所做的持续努力以及在第十四次空中航行会议筹备过程中发挥的关键作用。

7.3 加拿大运输部副部长 A. Thangaraj 先生

我很荣幸地欢迎各位参加国际民航组织第十四次空中航行会议，并欢迎各位来到蒙特利尔市。蒙特利尔和国际民航组织有着独特而长期的联系。自成立以来，国际民航组织一直是加拿大和蒙特利尔航空生态系统的基石，营造了一个国际合作和航空专业知识蓬勃发展的环境。各位今天出席此次会议证明了这种富有成效和持久的伙伴关系。

加拿大人很自豪地欢迎各位的到来，并以将该组织设置在蒙特利尔市中心为荣。

2024 年是国际民航业具有里程碑意义的一年。我们庆祝《芝加哥公约》签署 80 周年，以及空中航行委员会成立 75 周年和附件 9 —《简化手续》制订 75 周年。同时，今年也是附件 17 —《航空安保》制订 50 周年纪念。

得益于《芝加哥公约》的签署，我们都是该公约所提愿景的幸运受益者 — 1944 年，这一愿景激励 54 个国家走到一起，商定核心原则，以确保民用航空履行其承诺以“建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解”。

在准备今天的讲话时，我觉得重要的是要提及这些原则的精神 — 即最初将我们聚集在一起，并继续构成我们对国际民用航空安全、可靠和可持续发展承诺的基础的那些核心价值。

这些简单但有力的原则为我们奠定了基础，国际民航组织依赖这一基础支持国际航空运输应对各种历史挑战。

航空安全和安保是建立公众信心的基石，也是国际民航组织的关键支柱。用以保护旅客、机组人员和航空器的标准和程序反映了我们对航空仍然是最安全旅行方式的承诺。

国际合作：《芝加哥公约》的核心是倡导合作的价值。它将本组织确立为一个各成员国都有发言权的论坛，并组成一个经选举产生的平等的理事会，以确保地域代表性。这种合作精神催生了“不让任何国家掉队”等重要举措，使国际民航组织能够履行其“在机会平等的基础上”发展国际民用航空的承诺。

协调和专业知识：在全球范围内制订、更新和实施标准不仅保障了航空运行的安全，还保证了我们的全球航空系统和标准将继续与不断增长的创新速度相匹配。

这项工作需要从行业和技术专家到国家的所有航空利害攸关方的积极和持续参与。通过为空中航行委员会及其专家组的工作做出贡献，我们正在对我们自己的航空部门的安全、效率和可持续发展进行投资。

《公约》在全球范围内推广标准的同时，也承认每个成员国对其领空拥有“完全和排他性主权”。对本机构的精神和全球航空业的成功而言，至关重要的正是相互尊重这一价值观中所体现的此种主权与和谐的平衡。

遵守共同制定的规则对于维护我们系统内的信任和问责做法以及维护我们所在机构的诚信至关重要。所有成员国都有责任确保国际民航组织能够在未来几代人中继续成功领导该行业。

航空旅行需求的日益增长只会加剧减轻航空对环境影响的迫切需求。我们的国际社会将需要通过新的技术、更高效的运营和经过改进从而能够使用新的可持续燃料的基础设施来实现该行业的脱碳。国际民航组织及其成员国采取了重要步骤，商定了一个到 2050 年净零排放的长期理想目标。

航空业的持续增长及航班和旅客数量的增加也将需要不断加强安全和安保，同时也需要改善旅客体验。这项工作包括使残疾人和行动不便者更容易获取航空服务。

然而，包容性不应仅限于旅客座位。在整个航空业，女性在驾驶员和航空器维修工程师等重要职位的代表性仍然不足。加强女性的参与是应对航空业面临的关键挑战的关键所在。

80 多年来，我们的共同努力在使数十亿旅客感到心安方面发挥了重要作用。不幸的是，发生了一些让人不安的悲剧。防止事故和未来的航空悲剧是我们的共同责任。

在这些毁灭性事件的背景下，国际民航组织已被证明是一个供全球采取行动的有效论坛。例如，国际民航组织成功应对了冠状病毒病大流行等前所未有的挑战，使航空业得以安全成功地恢复，并继续发展。

未来几周的主题和专题强调了国际民航组织的关键作用。通过为全球一级的详细技术讨论提供一个不可或缺的论坛，国际民航组织可以为新技术与全球航空运营的安全融合铺平道路。

请允许我再次对各位的参与和热情表示感谢。

各位的进言献策将至关重要。这将使我们有可能将雄心壮志转化为具体行动，并将为明年的国际民航组织大会制定航空安全和空中航行议程。

作为加拿大政府和国际民航组织总部东道国的代表，我再次非常高兴地欢迎各位参加这一重要活动。在蒙特利尔度过一段美好的时光，期待您的成功！

7.4 国际民航组织秘书长胡安·卡洛斯·萨拉萨尔先生

乘客 120 亿人次，零排放与零死亡航班记录，联通全球人类，确保航空业保持并显著扩大其作为全球可持续发展催化剂的作用，这便是我们到 2050 年的宏伟目标。

作为国际民航组织秘书长，我在此非常荣幸地欢迎各位参加第十四次空中航行会议。我们将借此次会议，以“绩效提升推动可持续发展”为主题塑造未来。

未来两周，我们将共同努力，就实现这一宏伟目标的绩效提升举措达成全球共识。这些举措，将使得国际民航组织、各成员国以及航空业能够在现有资源范围内应对行业在全球面临的环境挑战，同时适应快速发展的业务与技术。

同时，我们也面临着安全、安保和可持续性地联通全球的复杂挑战。气候变化、网络安全以及其他种种危机都需要我们予以重视。我们还须在自己的空域纳入新进者，包括无人机和商业航天运营商，同时管理复杂的信息系统和高空作业。为应对这些复杂的挑战，国际民航组织须在所发挥的作用和承担的责任上不断演变。

2007 年以来，国际民航组织的作用显著扩大，特别是在监测和监督国家安全与安保监督系统以及为各国的具体实施提供支持方面。国际民航组织作用的扩大，源于几起重大事故。这些事故凸显出我们迫切需要加强监督与援助，才能弥补安全与安保方面的不足。

目前，我们在面对技术、环境、经济和社会变革的背景下，所发挥的作用将再次扩大。

我认为，未来的道路一片光明，尤其是我们已经在关键领域取得了重大进展。我们的转型目标，是在理事会和大会的支持下，实现国际民航组织流程和系统的现代化，以便更好地为我们的利害攸关方服务。理事会明确划定了优先重点领域，用于指导我们管理全球航空的努力。我们在庆祝国际民航组织成立 80 周年之际，也获得了巨大的支持，能够铺开我们全新综合制定的国际民航组织 2026 年至 2050 年长期战略规划、更新的全球航空安全、安保和空中航行计划，以及新的可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他更清洁航空能源全球框架。

国际民航组织新的长期战略规划将指引我们达成 2026 年至 2050 年的使命。

该长期战略计划综合了过去五年的重要洞察信息，包括：对各国需求与期望的回顾；与国际民航组织全球计划和行业趋势保持一致；从类似本次会议的高级别会议得出的意见；国际民航组织最近一届大会给出的指示。

该计划侧重于以成果为导向的战略目标。这些目标在 2050 年及之后将仍具重要性。

我们还为国际民航组织制定了新的愿景，即“安全、安保和可持续的国际民航系统，联通全球，造福所有国家与人民”。

为实现这一愿景，我们设定了以下三个雄心勃勃且相辅相成的目标：国际航空事故和非法干扰行为造成的死亡人数为零；到 2050 年，国际航空业务实现净零碳排放；让航空业成为繁荣、联通、无障碍、包容且经济型运输系统不可或缺的一部分。

我们的使命是引领国际民航业实现负责任的联通。这样的领导力，对于促进社会经济发展、确保环境可持续性以及实现我们对联通世界的愿景至关重要。我们通过以下几项重要活动履行这一使命：制定相关政策和标准；进行监测和审计；支持各成员国发展航空能力；以及推进国际航空法。

国际民航组织全新制定的六项战略目标，是我们新的全球长期战略的支柱。

航空业过去 80 年取得的成功，向来都是以安全第一为前提。因此，毫无疑问，我们的首要目标便是确保每一次航班都安全可靠，最终目标是航空事故或事故征候零死亡。这一目标对于维持公众信任、促进全球航空旅行持续增长至关重要。

我们的第二项目标以环境可持续航空增长为重心。我们必须以负责任的方式联通全球，要尽量减少排放与噪声。我们明确声明，我们须保障航空运输能力增长，方可满足全球日益增长的需求。这种极具环保意识的做法，推动着创新，开辟了全新机遇，并确保我们这个行业和整个地球能够具备长期生存能力。

我们的第三项目标涉及移动出行、可靠出行、无障碍出行和无缝顺畅出行。我们在此方面的目标，是所打造的全球航空系统能够为所有用户提供高效服务，无论其身处何方或境遇如何。具体包括，即使在受到干扰期间也能及时完成运输，将偏远地区与大型枢纽连接起来，并提供无压力的跨境旅行体验。

以下各项目标则阐述了国际民航组织将如何在国际上推动并牵头实现一致性。我们正是凭借这样的能力鼓励各方为达成前三项目标取得进展。

我们的第四项目标是协助各国有效地确定能力发展和实施支持工作的优先次序并进行规划。这一目标对于确保所有国家都能充分参与全球航空网络有着至关重要的意义。我们在考虑每个国家具体需求的同时，也酌情利用共通的解决方案和合作伙伴给予的支持，采取国际民航组织的综合做法，为成员国实施标准和建议措施（SARP）提供支持。

第五项目标是推进和调整国际航空法，以满足航空业不断变化的需求。我们须保持自身法律框架的相关性，应对当前以及新出现的挑战，同时促进民航增长、发展和运营。这项目标可确保我们基于规则的系统能够随着技术进步和全球不断变化的需求而发展。

我们的第六项战略目标，或许也是最新颖的目标，是确保通过航空运输为全人类带来经济繁荣和社会福祉。这一目标体现了负责任地联通全球的终极使命，即为全人类和社区创造切实效益。我们充分认识到，国际民航的价值可通过各成员国不断的繁荣发展和增长的福祉来衡量。

以上每项战略目标都将有具体的指标来界定，从而跟踪我们在国际合作中取得的进展。对于安全，我们可能会使用因各种原因导致的每百万航班死亡率这项指标。为了衡量环境可持续性，我们可能会跟踪每收入公里或每吨飞行的全球二氧化碳排放量。本次会议的工作将有助于确定这些指标。

我们确定了四个将推动我们实现进展的高优先级赋能因素。

首先，国际民航组织的“持续组织改进”工作以我们的转型目标为基础。过去 18 个月里，该目标在国际民航组织内部带来了重大的积极变化。这项工作须延续至下一个三年期业务计划及之后的时期。我们对此的目标是优化自身的运营效率，增强我们对新兴航空挑战的应对能力，同时强化我们有效支持各成员国的能力。

除此之外，我们在第 41 届大会制定的创新战略，将有助于优先安排技术小组和研究小组的工作，确保我们始终处于航空进步的前沿。

我们针对人力资源开发的承诺也同等重要。对此，我们的目标是吸引多元化且才华出众的新一代专业人士，由他们在未来数十年推动航空业的发展。我们将通过自己的性别平等方案促进包容性并挖掘更广泛的人才库，由此在人力资源的开发中发挥至关重要的作用。

最后，我们在发展伙伴关系和改进资源交付方面的工作对于可持续发展至关重要。用于有助于脱碳项目的“融投资枢纽”代表了一种新的金融协调和伙伴关系努力，国际民航组织在领导这项努力方面处于独特的位置。“融投资枢纽”举措，连同在发展伙伴关系和调动资源方面的其他努力，是确保我们预算可持续性和全面成功的关键。

我们目前正在制定 2026 年至 2028 年业务计划，这项基于结果的计划将使战略计划运作起来。该计划将详细说明几个关键要素，它将概述我们的结果（包括全球空中航行计划（GANP）和全球航空安全计划（GASP）等框架）所基于的全球背景。该计划还将涉及我们面临的挑战和机遇，以及我们的优先事项和三年期业务计划结束时的预期成果。重要的是，所有这些要素都将附有完整、明确的目标。

为确保计划的有效实施，我们制定了一个全面的绩效监测框架，作为业务计划的补充。该框架包括与我们目标保持一致的关键绩效指标。我们定期审查该框架，因为我们认识到，认真监测短期绩效对于实现战略规划中概述的长期航空进步至关重要。这种做法使我们得以跟踪进展情况、及时做出调整，并保持实现宏伟目标的势头。

在推进这一新的长期战略规划时，请记住，我们联通世界的工作不仅影响我们所处的行业，而且影响整个国际社会。航空联通的未来一片光明，它需要我们的共同努力和承诺。

在结束发言之前，我想花一点时间赞赏空中航行委员会做出的宝贵贡献，特别是在今年庆祝其成立七十五周年之际。你们在制定和完善空中航行政策、标准和建议措施方面的专业知识、敬业精神和不懈努力，对塑造全球航空的未来发挥了重要作用。你们的工作是我们将在本次会议期间讨论的许多举措的支柱。我对你们致力于不断追求卓越的承诺表示衷心的感谢。

我还要向我们的秘书处同事表示衷心感谢。你们的勤奋、专业知识和无数个小时的准备工作，对会议的成功举办起到了至关重要的作用。你们对国际民航组织使命的承诺以及在幕后的不懈努力，是推动我们应对全球航空面临的复杂挑战的动力。感谢你们的敬业精神和辛勤工作。

我还要提前向各位表示感谢，感谢你们积极参加这次如此重要的会议。

8. 国际民航组织空中航行委员会沃尔特·比纳吉桂冠奖

8.1 1998年6月18日，空中航行委员会（ANC）设立了国际民航组织空中航行委员会桂冠奖，后更名为国际民航组织空中航行委员会沃尔特·比纳吉桂冠奖，以表彰比纳吉先生在担任空中航行委员会第一任主席的八年中做出的贡献。桂冠奖每两年颁发一次，表彰为国际民航组织空中航行委员会加强民用航空安全、效率和能力之使命做出贡献的个人或团体，目前已有10名个人获此表彰。

8.2 空中航行委员会主席梁均荣先生向由联合王国提名的J. Mettrop先生授予第十届国际民航组织空中航行委员会沃尔特·比纳吉桂冠奖，表彰他对空中航行委员会加强国际民用航空安全、规范和效率的工作做出的贡献，特别是通过参加空中航行委员会频谱管理专家组的工作。桂冠奖还表彰了Mettrop先生通过积极促进和保护有限的航空频谱资源对民用航空做出的杰出贡献，这些资源对于提供安全高效的通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）至关重要。

8.3 桂冠奖获得者将收到一份证书和一尊陈列于国际民航组织总部空中航行委员会会议厅中心、由Leonardo Nierman设计并由墨西哥捐赠的雕塑“飞翔”（Vuelo）的小型复制品。

9. 闭幕式致辞

（会议结束后将添加空中航行局局长的闭幕式致辞。）

—————

会议议程

议程项目 1: 国际民航组织 2023 年至 2025 年业务计划和长期战略规划的最新情况

- 1.1: 重新确定国际民航组织 2023 年至 2025 年业务计划的优先排序
- 1.2: 全球绩效提升计划的战略一致性
- 1.3: 国际民航组织大会技术委员会的演变

议程项目 2: 及时和安全地使用新技术

- 2.1: 有助于长期理想目标的不断演变的航空器技术
- 2.2: 应对与不断演变的航空技术相关的安全风险
- 2.3: 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》（GASP）

议程项目 3: 空中航行系统绩效提升

- 3.1: 关于加强空中航行服务效率，为长期理想目标做出贡献的建议
- 3.2: 逐步淘汰老旧系统
- 3.3: 第八版《全球空中航行计划》（GANP）

议程项目 4: 空中航行系统的超联通

- 4.1: 联通航空器的概念和相关挑战
 - 4.2: 网络安全和信息系统的韧性
-

术语表

AAM	先进空中出行
ACI	国际机场理事会
AFCAC	非洲民用航空委员会
AIS	航空情报服务
ANP	空中航行计划
ANS	空中航行服务
ANSP	空中航行服务提供者
AOC	航空运行管制
ASBU	航空系统组块升级
ASECNA	非洲和马达加斯加空中航行安全机构
ATAG	航空运输行动小组
ATCO	空中交通管制员
ATFM	空中交通流量管理
ATM	空中交通管理
ATS	空中交通服务
CAEP	航空环境保护委员会
CANSO	民用空中航行服务组织
CCT	应急协调小组
CMA	持续监测做法
CNS	通信、导航和监视
COCESNA	中美洲空中航行服务公司
CSIRT	网络安全事件响应团队
CST	商业航天运输
DATS	数字空中交通服务
DME	测距仪
ECAC	欧洲民用航空会议
ESA	欧洲空间局

EUROCONTROL	欧洲空中航行安全组织
eVTOL	电动垂直起降航空器
FF-ICE	协作环境下的飞行和流量信息
FRA	自由航路空域
FUA	灵活使用空域
GANP	全球空中航行计划
GAPPRE	防止跑道偏离全球行动计划
GAPPRI	预防跑道入侵全球行动计划
GASP	全球航空安全计划
GASeP	全球航空安保计划
GBAS	陆基增强系统
GNSS	全球导航卫星系统
GRSAP	全球跑道安全行动计划
HAO	较高空域运行
IATA	国际航空运输协会
IBAC	国际公务航空理事会
ICCAIA	航空航天工业协会国际协调整理事会
IFALPA	航空公司驾驶员协会国际联合会
IFATCA	空中交通管制员协会国际联合会
IFATSEA	空中交通安全电子器材协会国际联合会
ILS	仪表着陆系统
iPack	实施套包
ISASI	国际航空安全调查员协会
ITF	国际运输工人联合会
ITU	国际电信联盟
KPI	关键绩效指标
LACAC	拉丁美洲民用航空委员会
LTAG	长期理想目标
MISP	恶意软件信息共享平台

NACC	北美、中美和加勒比
NGAP	下一代航空专业人员
PANS	空中航行服务程序
PBN	基于性能的导航
PFA	优先重点领域
PIRG	地区规划和实施小组
PQ	规程问题
RFI	射频干扰
SAM	南美
SARPs	标准和建议措施
SBAS	星基增强系统
SMS	安全管理体系
SSPIA	国家安全方案实施评估
SWIM	全系统信息管理
TBO	基于航迹的运行
UAS	无人航空器系统
UN	联合国
UNOOSA	联合国外层空间事务厅
USOAP	普遍安全监督审计计划
UTM	无人航空器系统交通管理
VHF	甚高频
VOR	甚高频全向信标

情况介绍会摘要

2024 年 8 月 26 日举行的情况介绍会旨在有助于使会议期间的审议更高效和有效，处理在磋商期间从成员国和国际组织收到的关于会议需求的请求（参见 2023 年 7 月 10 日 SL ST 15/1-23/12 号国家级信件），并提供有关各种主题的最新情况。情况介绍会的目的是提供：

- a) 关于召开会议的相关情况；
- b) 额外的背景信息，作为将要提交讨论的各主题的预热，支持在会议期间有重点地讨论；和
- c) 关于尚未达到足够成熟度供会议审议的优先重点领域的工作进展情况更新。

情况介绍会

- PPT 01: AN-Conf/14 的期望和目标
- PPT 02: 介绍国际民航组织对活动重新优先排序、优先重点领域和国际民航组织长期战略计划
- PPT 03: 国际民航组织安全和空中航行工作方案概述
- PPT 04: 关于大会第 41 届会议与标准制定进程相关决定的现行工作
- PPT 05: 普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）的演化
- PPT 06: 从磁北改为真北的现行工作
- PPT 07: 关于更新全球空中交通管理运行概念（Doc 9854 号文件）的现行工作
- PPT 08: 与较高空域运行（HAO）有关的现行工作
- PPT 09: 与先进空中出行（AAM）、无人航空器系统（UAS）、无人航空器系统交通管理（UTM）有关的现行工作
- PPT 10: 与通信、导航、监视和频谱（ICNSS）综合任务队相关的现行工作
- PPT 11: 在不同航空领域人的表现的现行研究

情况介绍会和相关演示文稿见 AN-Conf/14 网站：<https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/presentations.aspx>。