



第七次世界范围航空运输会议 (ATCONF/7)

2026 年 11 月 16 日至 20 日，蒙特利尔总部

范围、议程和行政安排

(由秘书处提交)

1. 引言

1.1 第七次世界范围航空运输会议 (ATConf/7) 将于 2026 年 11 月 16 日至 20 日在加拿大蒙特利尔的国际民航组织总部举行。会议议程见附录 A。

1.2 在前三次世界范围航空运输会议 (1994 年的 ATConf/4、2003 年的 [ATConf/5](#) 和 2013 年的 [ATConf/6](#)) 奠定的基础上，ATConf/7 将为国际航空运输的可持续发展提出政策指导建议和协调一致的监管框架，并就各国及国际民航组织的未来行动提出建议。

1.3 会议将根据《航空运输领域会议 (世界范围会议和专业会议) 常用议事规则》(Doc 8683 号文件) 举行。理事会第 195 届会议通过了一项决定，修订了 Doc 8683 号文件第 26 条，规定全体会议的议事摘要应记录在会议报告中并在每次会议之后尽早通过 (参见 C-DEC 195/1 号决定)。该修订仍然有效，并适用于 ATConf/7。

2. 会议范围与任务

2.1 经理事会确定且以“航空运输：在动态世界中推动全球连通性、经济发展和韧性”为主题，本次会议的目标如下：

- (i) 利用数据，推进经济监管框架，以适应不断演进的市场趋势和技术。
- (ii) 通过处理劳动力、供应链、市场准入、应急响应缺口与消费者保护问题，增强行业韧性。
- (iii) 调动混合融资以支持民用航空基础设施。
- (iv) 为创新和新兴技术构建经济政策基础。
- (v) 加强机构和人的能力。
- (vi) 促进航空运输的可持续和包容性增长。

2.2 反映这些优先主题的会议详细议程见附录 A。

2.3 根据国际民航组织的《战略计划》及其至 2050 年的国际民用航空愿景，ATConf/7 的建议将主要用于推动实施本组织的“航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉”这一战略目标。

2.4 秘书处开展了包括宣传倡导在内的筹备活动，例如举办地区网络研讨会，并向各地区民航局长会议通报最新情况，以使与会者了解 ATConf/7 的目标、议程项目和会议安排，以及国际民航组织对各成员国的期望。

3. 全权证书、注册及工作时间

3.1 参加会议需有全权证书，并提交国际民航组织秘书长。全权证书必须由得到适当授权的人员代表国家、国际组织或其他相关受邀实体亲笔签署。全权证书必须提供每位代表团成员的姓名和头衔，并说明其出席会议的身份（对于成员国而言：首席代表、代表、候补代表、顾问；对于非成员国、国际组织和其他受邀人员：首席观察员、观察员）。全权证书最好于 **2026 年 10 月 20 日**前通过电子邮件 ATConf7@icao.int 发送给秘书长，亦可在现场注册时通过指定的证书协调员交给会议秘书。若现场注册时未收到全权证书原件，则只能发放临时身份牌。有关全权证书的详细要求载于 ATConf/7 网站：<https://www.icao.int/events/ATConf7/Credentials>。参加 ATConf/7 需要特定的全权证书。为 2026 年 11 月 19 日和 20 日举行的国际民航组织大会第 43 届（特别）会议（A43）签发的全权证书不能作为有效凭证。不过，ATConf/7 和 A43 的全权证书可以包含在同一信函中。

3.2 为避免不必要的延误，强烈建议所有与会者在线注册。有关本次会议在线注册的详细信息以及现场注册日期/时间等补充信息，载于 ATConf/7 会议网站（<https://www.icao.int/events/ATConf7>）。

3.3 会议的正式开幕式将于 2026 年 11 月 16 日星期一上午 9 时在会议中心四楼的大会厅举行。

3.4 会议期间的工作时间如下：

上午 — 9 时至 12 时

下午 — 14 时至 17 时

3.5 每天大约在 10 时 30 分和 15 时 30 分各安排一次 30 分钟的休息，每天 12 时至 14 时为午餐休息时间。

3.6 附录 B 列出了举行会议的暂定时间表，但可能根据会议进程作必要调整。

3.7 国际民航组织将于 2026 年 11 月 16 日举办招待会。

4. 语文

4.1 会议工作语文为英文、阿拉伯文、中文、法文、俄文和西班牙文。将提供同声传译服务。

5. 文件

5.1 工作文件编写指南可从 ATConf/7 网站 <https://www.icao.int/events/ATConf7/Documentation> 获取，也可参见国际民航组织 2026 年 5 月 4 日的 SC 7/1 – 26/39 号国家级信件。

5.2 会议将在无纸化基础上进行。包括参考材料在内的所有会议文件，将在准备就绪后登载于 ATConf/7 网站（<https://www.icao.int/events/ATConf7>）。

5.3 鉴于本次会议预计将有大量工作文件，所以用于讨论每份工作文件的时间有限。因此，每份工作文件的介绍将仅限两分钟；敦促介绍人准备介绍稿，突出工作文件的要点。

6. 座位安排

6.1 将根据预先注册的记录安排会议期间的座位，并将不断更新。每一代表成员国的代表团，预期最多有四个预留座位（两个靠近会议桌，两个置于其后）；每个国家的名牌按照国家名称的字母顺序排列。额外的座位根据空位情况分配。

6.2 代表国际组织和业界协会的与会者，可以在紧接着分配给各国的座位之后，找到其指定座位；名牌按照组织、协会的名称排列。请所有其他与会者，在大会厅后方没有指定给国家或观察员区域的空余座位就坐。位于大楼五层的观察旁听席有额外座位，可以通过第 7 号和第 8 号电梯、或大楼四层紧靠大会厅大门前方的楼梯到达。

6.3 为避免计算机控制的麦克风系统出现混乱，请代表们切勿擅自更换指定座位；如需调整座位安排，请联系秘书处工作人员。

6.4 文件和个人物品不得留在会议中心过夜。

—————

附录 A

第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）议程

（2026 年 11 月 16 日至 20 日，蒙特利尔）

主题：“航空运输：在动态世界中推动全球连通性、经济发展和韧性”

国际民航组织战略目标：“航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉”。该目标旨在促进发展经济上可行的航空系统，为所有人带来繁荣。

航空运输的战略重要性：航空运输将各国与地区及全球市场相连接，为出行、旅游、商业和贸易提供便利，从而促进经济增长与发展，提供就业机会，并带来其他社会经济效益。航空运输是各国经济发展的驱动力和增长引擎，其直接贡献估计达 4.1 万亿美元，相当于全球国内生产总值（GDP）的 3.9%。其直接、间接及引致贡献更为广泛，包括提供 8 650 万个就业岗位。2024 年，航空客运量达到 46 亿人次；58% 的国际游客和 37% 的商务旅客选择航空出行；航空运输的货物总值估计为 8 万亿美元，占全球国际贸易总值的 33%。

预计到 2050 年，航空客运量将达到 124 亿人次。要实现与这一预期增长规模相称的最大化效益，需要健全的监管环境、巨额的投资以及高质量的基础设施，以改善连通性、提升旅客体验、增强韧性、实现长期可持续性，并配备充足的劳动力。

议程项目 1：航空运输领域发展概况

1.1 第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）以来的发展与进展

会议将回顾自第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6，2013 年）以来航空运输业的重大发展以及监管框架方面的进展。会议将分析 COVID-19 大流行带来的影响，重点介绍能够改善旅客行程、提高供应链效率的关键创新举措，总结航空运输自由化方面的进展和最佳做法，并探讨不断变化的市场趋势和技术如何塑造全球航空政策与监管，同时虑及国际民航组织大会 A42-26 号决议。会议还将评估这些发展对客运、货运和邮件运输的市场及监管演变所产生的影响。

1.2 国际民航组织长期战略计划中的航空运输：推动航空业加速迈向 2050 年

会议将探讨并分析战略性做法，以助力各国按照国际民航组织 2026—2050 年战略计划及“不让任何国家掉队（NCLB）”战略目标，加速航空转型。该议程项目将重点阐述航空对经济发展的贡献、长期存在的能力与连通性缺口、需求复苏和技术进步带来的新机遇，以及与结构性失衡、成本压力、劳动力不足、劳工与社会因素以及连通性增长不均衡相关的风险。

将特别关注发展中国家的状况和需求，尤其是最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）的状况和需求，这些国家在连通性、贸易、旅游和社会经济发展方面对航空运输存在结构性依赖。

议程项目 2：通过对基础设施、人力资本和伙伴关系的投资，促进航空增长和航空连通性

2.1 将民用航空纳入国家发展和投资计划

会议将探讨将航空项目纳入国家发展和投资计划的事宜，强化航空在各国更广泛经济战略中的作用。讨论将聚焦于加强政策协调，包括能更有效应对供应链动态变化及其他特殊需求的做法、项目优先排序以及跨政府部门协调，以支持连通性、社会经济发展以及贯穿航空价值链的可持续投资。

会议还将为支持国际民航组织在促进航空运输经济发展方面的工作以及其在此事项上的相关决定和决议提供契机。

2.2 为民航基础设施的发展与现代化投资

该议程项目将为各国提供一个平台，讨论并商定切实可行的措施，以支持物理和数字航空基础设施的发展与现代化、改善航空连通性、能力建设及所需劳动力，包括旨在推进妇女赋权和“下一代航空专业人员（NGAP）”的针对性举措。

在这方面，会议将探讨营造透明、稳定和可预测投资环境的做法，包括通过多方利害攸关方参与、资金来源多元化以及加强私营部门参与等途径。会议还将确定由先进和新兴航空运营（包括先进空中出行（AAM）、人工智能（AI）赋能系统及新型运行环境）所产生的融资需求与机遇。与多边金融机构合作开展的讨论将涵盖可扩展的混合融资、私人投资、商业和监管改革、公私合作伙伴关系及激励计划，以支持可持续航空发展。

会议还将提供契机，重点关注国际民航组织在促进航空运输经济发展以及协助各国进行基础设施项目确定、准备和优先排序方面的作用，以实现 2050 年客运和货运预测目标。

议程项目 3：加强监管和制度框架

3.1 加强监管监督和不断演进制度框架

该议程项目将确定优先事项，包括能力建设和技术援助需求，特别是最不发达国家、内陆发展中国家、小岛屿发展中国家及其他发展中国家的需求，以提升其对《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）及国际民航组织经济政策的实施力度与合规水平，从而展示出国际民航组织在航空运输经济发展中的领导作用，包括强化人力资本发展战略（NGAP），将其作为可持续监管监督的重要支柱。

讨论还将审议为民航当局和航空监管机构提供资金支持的不不断演进的模式，涵盖从完全依赖政府预算到建立运营和财务上独立的监管实体等不同方式。该议程项目将为各国提供一个分享经验、挑战和良好做法的平台，以期加强有效、透明和可持续的监管监督。

3.2 通过为国际航空运输构建渐进式经济和监管框架提升航空连通性

会议将强调航空连通性作为社会经济发展、贸易、旅游、区域一体化和韧性驱动因素的核心作用。会议将强调，充分释放航空运输的效益，有赖于能够促进连通性、增长和可负担性的关键经济政策。会议还将探讨使用数据驱动方法更新现有框架，包括使用国际民航组织全球航空竞争力指数和航空卫星账户。

忆及大会 A42-26 号决议，特别是其附录 A——国际航空运输的经济监管，该议程项目将审查在支持连通性和增长的核心监管领域所开展的现行工作，包括市场准入与自由化、市场集中度与公平竞争，同时认识到客运和货运市场的不同模式与需求。

3.3 加强应急规划机制与消费者保护，建设有韧性的航空系统

近期的大规模运行中断事件，尤其是 COVID-19 全球大流行，暴露了各国在应急准备方面的不足，特别是在航空公司/机场大规模紧急情况下对旅客的协助问题。该议题将探讨在考虑当前商业趋势和未来潜在危机的前提下，审查并加强航空应急规划以及现有消费者保护制度的必要性。同时，这也将为各国提供交流各自在航空消费者保护方面的经验的机会，并凸显国际民航组织在加强应急规划和消费者保护框架方面的作用。

会议还将强调，根据《统一国际航空运输某些规则的公约》（1999 年《蒙特利尔公约》），确保向航空器事故遇难者及其家属提供有效援助的重要性。

3.4 国际航空运输的税费征收

该议程项目将审议各国执行《芝加哥公约》相关规定以及国际民航组织关于用户收费和税收的政策与指导的情况，并回顾有关此事项的大会 A42-26 号决议（附录 B 和 C）。近年来，各种形式的征收（包括与航空相关和与非航空相关的征收）被引入或扩大，这促使各方需考虑其对国际航空运输发展的潜在影响。

讨论还将审议国际民航组织就为无人驾驶航空器系统（UAS）及新进入者的运行所提供的机场和空中航行服务，在成本回收方面可能制定的适当政策与机制。

议程项目 4：新兴技术、新商业模式及其他相关方面

4.1 新兴技术的经济监管框架

讨论将探讨新兴技术如何重塑航空业的格局。重点领域包括先进空中交通、人工智能、亚轨道与商业空间运输，以及该行业更广泛的数字化转型。会议将审议这些趋势所带来的经济监管影响，以及如何将这些新进入者在经济层面整合到现有监管框架之中。

4.2 对获取更清洁航空能源的支持和相关经济机遇

会议将讨论在支持落实国际民航组织中长期理想目标与愿景方面的机遇与挑战，包括通过激励私营部门参与以及金融机构、联合国（UN）其他机构和国际组织的介入来进行投资，以符合国际民航组织关于可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）及其他更清洁航空能源的全球框架，同时不影响其他国际民航组织论坛所负责处理的相关大会决议（A42-21 号决议和 A42-22 号决议）以及国际民航组织航空与代用燃料会议的各项成果。

审议将探讨更清洁航空能源在航空运输领域（特别是对发展中国家和有特殊需求的国家而言）的经济与投资潜力、其融资影响及投资机会，同时还将讨论在基础设施规划中确保运行韧性的必要性，以期塑造能够促进创新、环境可持续性以及公平获取航空运输服务的经济监管框架。

4.3 利用航空运输数据与数字生态系统实现无缝隙、有保障且有韧性的运行

会议将重点关注数字化、人工智能和数据驱动技术如何支持无缝隙、有保障且有韧性的航空运行，以及扩大对官方航空运输统计数据和大数据来源（包括空中交通、航班跟踪及市场情报数据）进行系统性收集、协调与整合的必要性，以支持预测性分析、人工智能建模、运行韧性及战略性连通规划。会议将重点强调应构建具有互操作性、可及性和时效性的航空运输专用数据生态系统，从而在整个航空系统中加强监管、运行连续性、网络安全和知情决策。

在此数字化转型背景下，会议还将探讨如何利用改进后的航空运输数据和分析方法来指导基础设施规划和投资，从而助力确保有韧性、高效且适应未来的客货运输。

—————

附录 B

暂定时间表

第 1 天 — 星期一		第 2 天 — 星期二		第 3 天 — 星期三	第 4 天 — 星期四	第 5 天 — 星期五
时间	活动	时间	活动	活动	活动	活动
09:00-10:00	开幕式	09:00-09:15	开场	开场	开场	开场
10:00-10:30	选举 ATConf/7 会议主席和副主席	09:15-10:30	小组讨论/ 介绍	小组讨论/ 介绍	小组讨论/ 介绍	批准报告
10:30-11:00	茶歇	10:30-11:00	茶歇	茶歇	茶歇	茶歇
11:00-12:00	高级别小组讨论	11:00-12:00	第一节会议： 议程项目 2	第一节会议： 议程项目 3	第一节会议： 议程项目 4	通过部长宣言
12:00-14:00	午餐	12:00-14:00	午餐	午餐	午餐	午餐
14:00-15:30	第一节会议： 议程项目 1	14:00-15:30	第二节会议： 议程项目 2	第二节会议： 议程项目 3	第二节会议： 议程项目 4	大会第 43 届 (特别) 会议
15:30-16:00	茶歇	15:30-16:00	茶歇	茶歇	茶歇	
16:00-17:00	第二节会议： 议程项目 1	16:00-17:00	第三节会议： 议程项目 2	第三节会议： 议程项目 3	大会第 43 届 (特别) 会议	
17:00	第 1 天结束	17:00	第 2 天结束	第 3 天结束		
18:00	招待会和社交活动					

注：午餐休息时间将用于安排诸如“SkyTalks”、研讨会及其他互动活动等会外活动，为与会者提供更多机会，就与会议议程相关的感兴趣的具体话题进行信息交流和知识分享。