国 际 民 用 航 空 组 织

ATConf/7-WP/130
24/9/26

工 作 文 件

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

议程项目 3： 加强监管和制度框架
3.2: 通过为国际航空运输构建渐进式航空经济和监管框架提升航空连通性

论对成员国的双重标准差别待遇阻碍了全球连通性、经济发展与韧性

(由朝鲜民主主义人民共和国提交)

执行摘要

本文件分析对成员国的双重标准差别待遇阻碍全球连通性、经济发展和韧性并就此提出下述行动。

行动：请会议:

a) 注意到本文件详述的内容;
b) 在宣言中表明，在国际民用航空组织（ICAO）舞台上明确存在对成员国实行差别待遇因而阻碍航空运输全球连通性的行为，且此种行为对全球连通性、经济发展和韧性产生了负面影响; 和
c) 向国际民航组织大会和理事会提出切实可行的措施，以消除阻碍民用航空健康发展的差别待遇行为。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标: 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉。
财务影响：	不适用
参考文件：	不适用

1. 背景

1.1 本次会议提出了“航空运输：在动态世界中推动全球连通性、经济发展和韧性”的主题。然而，当前存在的对成员国的双重标准差别待遇，阻碍着在国际民用航空领域实现这项主题所设定的目标。

1.2 包括美国在内的一些成员国为达成其政治目的，通过滥用其在民航领域的技术优势，违反《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》），对其他成员国实行差别待遇。一些成员国遭受

双重标准差别待遇的领域涉及技术服务的提供与合作活动，包括国际标准的实施、航空器及其维修零部件采购，以及国际空中航行服务（国际航空电讯集团（SITA）、安全航空数据信息服务（SADIS）、柯林斯宇航等）的使用。

1.3 关于避免在朝鲜民主主义人民共和国（DPRK）开展技术活动的决定（见 C-DEC 223/4 号决定），是双重标准差别待遇的典型例证，它阻碍着航空运输的全球连通性、经济发展和韧性。这是国际民用航空组织（ICAO）在其 80 年历史上针对成员国犯下的最严重的错误。

2. 分析

2.1 本次会议确立了“推动民用航空全球连通性、经济发展和韧性”这一主旨，以实现《芝加哥公约》各项根本目标。

2.2 《芝加哥公约》第四十四条规定，为确保全球国际民用航空的安全有序发展，满足世界各国人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需求，必须避免缔约各国之间的差别待遇。

2.3 包括美国在内的一些成员国对其他成员国实行双重标准差别待遇，对航空运输的全球连通性、经济发展和韧性，特别是航空安保，造成了负面影响。

2.4 由于国际民航组织理事会通过的自相矛盾且违法的决议，国际民航组织“北亚地区运行安全及持续适航合作项目”（COSCAP–NA）、预防和管理民用航空公共卫生事件的协作安排以及航空共同虚拟专用网络（CRV）等的国际实施，均受到了限制；2024 年，本组织被迫取消原定在其一成员国开展的普遍安保审计计划（USAP）。

2.5 自国际民航组织第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）以来这十年间，朝鲜已按国际标准要求重建了平壤国际机场和元山-卡尔马国际机场，目前正按国际标准有计划地推进三池渊机场和义州机场等民用机场的建设工作。

2.6 目前，朝鲜开发并投入使用平壤飞行情报区导航用广播式自动相关监视（ADS-B）系统监测能力；颁布了空中搜救条例并据此组建并启动非常设空中搜救协调委员会；研发并引入电子飞行包、 液晶显示器以及 AIRCOM 等管制员-飞行员数据链通信（CPDLC）系统，并在确保飞行安全方面取得重大进展，包括通过航空电信网报文处理系统（AMHS），以气象数据交换模型（IWXXMD）格式分发包括严重天气通告（SIGMET）在内的运行气象（OPMET）数据等所做的准备工作，目前进入最后阶段。

2.7 这一切清楚表明，朝鲜正凭借其自有技术团队取得的成就，履行其作为国际民航组织成员的职责。

— 完 —