



| ICAO

**Doc 10225, A42-EX**

## 大会第四十二届会议

2025 年 9 月 23 日 — 10 月 3 日，蒙特利尔

## 执行委员会

### 报告

经大会执行委员会批准  
并由秘书长授权出版





| ICAO

**Doc 10225, A42-EX**

## 大会第四十二届会议

2025 年 9 月 23 日 — 10 月 3 日，蒙特利尔

## 执行委员会

### 报告

经大会执行委员会批准  
并由秘书长授权出版

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版  
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，  
请查阅国际民航组织网站 [www.icao.int](http://www.icao.int)

第四十二届会议 — 2025 年

**Doc 10225 号文件 — 《执行委员会报告》**

订购编号：10225

ISBN 978-92-9275-959-9

© ICAO 2025

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分  
复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

## 执行委员会

### 报告

### 目录

### 报告

	页码
执行委员会的报告.....	1
综述.....	1
出席会议的国家和观察员代表团.....	1
议程.....	4
议程项目 10: 拖欠的会费 .....	6
议程项目 11: 理事会给大会的 2022 年、2023 年和 2024 年年度报告 .....	6
议程项目 12: 简化手续方案 .....	6
议程项目 13: 航空安保 — 政策.....	31
议程项目 14: 审计计划 — 持续监测做法.....	59
议程项目 15: 环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量.....	65
议程项目 16: 环境保护 — 国际航空与气候变化.....	82
议程项目 17: 环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA) .....	104
议程项目 18: 能力建设和实施支助 — 政策和活动.....	114
议程项目 19: 国际民航组织多种语文的使用 .....	127
议程项目 20: 航空创新 .....	129
议程项目 21: 下一代航空专业人员 (NGAP) 举措 .....	132
议程项目 22: 拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题 .....	139
附录 执行委员会审议的工作文件清单.....	149



执行委员会讨论的项目时间安排表

会议日期和次数										
		九月						十月		
项目		24 上午 1, 2	25 下午 3*	26 上午/下午 4, 5	27 下午 6		29 上午/下午 7, 8	30 下午 9, 10*	1 上午/下午 11, 12	2 上午 13
10.	拖欠的会费	X								
11.	理事会给大会的 2022 年、2023 年和 2024 年年度报告			X				X		
12.	简化手续方案	X	X							X
13.	航空安保 — 政策						X			X
14.	审计计划 — 持续监测做法						X		X	
15.	环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量			X				X		
16.	环境保护 — 国际航空与气候变化			X					X	
17.	环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA)			X					X	
18.	能力建设和实施支助 — 政策和活动				X				X	
19.	国际民航组织多种语文的使用			X					X	
20.	航空创新				X				X	
21.	下一代航空专业人员 (NGAP) 举措				X				X	
22.	拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题						X	X		X

\* 执行委员会第三和第十次会议 1700 时开始。





## 执行委员会向大会提交的报告

### 综述

1. 自 2025 年 9 月 23 日至 10 月 3 日，大会第 42 届会议执行委员会召开了 13 次会议。大会主席 Naif Ali Al-Abri 工程师阁下（阿曼）主持了会议。

### 出席会议的国家和观察员代表团

2. 持有有效全权证书的以下 192 个成员国出席了委员会的全部或部分会议：

阿富汗	喀麦隆	斐济
阿尔巴尼亚	加拿大	芬兰
阿尔及利亚	中非共和国	法国
安道尔	乍得	加蓬
安哥拉	智利	冈比亚
安提瓜和巴布达	中国	格鲁吉亚
阿根廷	哥伦比亚	德国
亚美尼亚	科摩罗	加纳
澳大利亚	刚果	希腊
奥地利	库克群岛	格林纳达
阿塞拜疆	哥斯达黎加	危地马拉
巴哈马	科特迪瓦	几内亚
巴林	克罗地亚	几内亚比绍
孟加拉	古巴	圭亚那
巴巴多斯	塞浦路斯	海地
白俄罗斯	捷克	洪都拉斯
比利时	朝鲜民主主义人民共和国	匈牙利
伯利兹	刚果民主共和国	冰岛
贝宁	丹麦	印度
不丹	吉布提	印度尼西亚
多民族玻利维亚国	多米尼克	伊朗伊斯兰共和国
波斯尼亚和黑塞哥维那	多米尼加共和国	伊拉克
博茨瓦纳	厄瓜多尔	爱尔兰
巴西	埃及	以色列
文莱达鲁萨兰	萨尔瓦多	意大利
保加利亚	赤道几内亚	牙买加
布基纳法索	厄立特里亚	日本
布隆迪	爱沙尼亚	约旦
佛得角	斯威士兰	哈萨克斯坦
柬埔寨	埃塞俄比亚	肯尼亚

基里巴斯	尼日利亚	索马里
科威特	北马其顿	南非
吉尔吉斯斯坦	挪威	南苏丹
老挝人民民主共和国	阿曼	西班牙
拉脱维亚	巴基斯坦	斯里兰卡
黎巴嫩	帕劳	苏丹
莱索托	巴拿马	苏里南
利比里亚	巴布亚新几内亚	瑞典
利比亚	巴拉圭	瑞士
立陶宛	秘鲁	阿拉伯叙利亚共和国
卢森堡	菲律宾	塔吉克斯坦
马达加斯加	波兰	泰国
马拉维	葡萄牙	东帝汶
马来西亚	卡塔尔	多哥
马尔代夫	大韩民国	汤加
马里	摩尔多瓦共和国	特立尼达和多巴哥
马耳他	罗马尼亚	突尼斯
马绍尔群岛	俄罗斯联邦	土耳其
毛里塔尼亚	卢旺达	土库曼斯坦
毛里求斯	圣基茨和尼维斯	图瓦卢
墨西哥	圣卢西亚	乌干达
密克罗尼西亚联邦	圣文森特和格林纳丁斯	乌克兰
摩纳哥	萨摩亚	阿拉伯联合酋长国
蒙古	圣马力诺	联合王国
黑山	圣多美和普林西比	坦桑尼亚联合共和国
摩洛哥	沙特阿拉伯	美国
莫桑比克	塞内加尔	乌拉圭
纳米比亚	塞尔维亚	乌兹别克斯坦
瑙鲁	塞舌尔	瓦努阿图
尼泊尔	塞拉利昂	委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）
荷兰	新加坡	越南
新西兰	斯洛伐克	也门
尼加拉瓜	斯洛文尼亚	赞比亚
尼日尔	所罗门群岛	津巴布韦

3. 来自以下 60 个国际组织的观察员也出席了一次或多次会议：

非洲民用航空委员会（AFCAC）  
中部非洲航空安保监督机构（ASSA-AC）  
非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）  
航空和航天学院（AAE）  
空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）  
航空运输行动小组（ATAG）  
航空服务协会（ASA）  
国际机场理事会（ACI）  
阿拉伯航空承运人组织（AACO）  
阿拉伯民用航空组织（ACAO）  
非洲航空培训机构协会（AATO）  
美国国际材料与试验协会（ASTM）  
非洲和马达加斯加民用航空局（AAMAC）  
航空工作组（AWG）  
班珠尔协议集团事故调查机构（BAGAIA）  
班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）  
中美洲空中航行服务组织（COCESNA）  
民用空中航行服务组织（CANSO）  
民用航空安全和安保监督机构（CASSOA）  
西非国家经济共同体（ECOWAS）  
欧洲民用航空会议（ECAC）  
欧洲民用航空设备组织（EUROCAE）  
欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）  
欧洲联盟（EU）  
欧盟航空安全机构（EASA）  
飞行安全基金会（FSF）  
全球快递协会（GEA）  
赫尔墨斯航空运输组织（HERMES）  
国际航空和空间医学学会（IAASM）  
国际航空运输协会（IATA）  
国际航空航天教育协会（ALICANTO）  
国际原子能机构（IAEA）  
国际公务航空理事会（IBAC）  
国际可持续航空联盟（ICSA）  
航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）  
国际卫星辅助搜救组织（COSPAS SARSAT）  
航空情报管理协会国际联合会（IFAIMA）  
航空公司签派员协会国际联合会（IFALDA）  
航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）

空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）  
空中交通安全电子器材协会国际联合会（IFATSEA）  
国际航空研究论坛（IFAR）  
国际法协会（ILA）  
航空发展、创新和可持续性国际伙伴（iPADIS）  
国际石油工业环境保护协会（IPIECA）  
国际可再生能源署（IRENA）  
国际运输工人联合会（ITF）  
国家间航空委员会（IAC）  
无人系统联合规则制定机构（JARUS）  
联合航空当局 — 培训机构（JAA-TO）  
拉丁美洲航空和空间法协会（ALADA）  
拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）  
太平洋航空安全处（PASO）  
皇家航空学会（RAeS）  
南部非洲发展共同体航空安全组织（SASO）  
国际航空货物协会（TIACA）  
联合国欧洲经济委员会（ECE）  
世界银行集团（WB）  
世界鸟击协会（WBA）  
非洲青年航空专业人员协会（YAAPA）

4. 理事会主席萨尔瓦托雷·夏基塔诺先生和秘书长胡安·卡洛斯·萨拉萨尔先生参加了委员会所有会议。法律事务和对外关系局局长 M. Gill 先生担任委员会秘书。丁春宇先生为副秘书长。N. Abdennebi 女士、T. Agiri 女士、S. Da Silva 先生、B. Frot 先生、S. Hifdi 女士、J. Hupe 女士、P. Luciani 先生、M. Marin 先生、M. Merkle 女士、A. Mishra 先生、O. Nam 女士、M. Rahma 先生、J. Vargas 先生和文伟先生为助理秘书。

## 议程

5. 以下项目由全会交由执行委员会审议：

议程项目 10：拖欠的会费

议程项目 11：理事会给大会的 2022 年、2023 年和 2024 年年度报告

议程项目 12：简化手续方案

议程项目 13：航空安保 — 政策

议程项目 14：审计计划 — 持续监测做法

议程项目 15：环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量

议程项目 16: 环境保护 — 国际航空与气候变化

议程项目 17: 环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA)

议程项目 18: 能力建设和实施支助 — 政策和活动

议程项目 19: 国际民航组织多种语文的使用

议程项目 20: 航空创新

议程项目 21: 下一代航空专业人员 (NGAP) 举措

议程项目 22: 拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题

6. 委员会审议的所有文件和工作文件均按照议程项目排列, 载于国际民航组织大会网站 <https://www.icao.int/events/assembly-42nd-session/Assembly-Working-Papers>。

—————

## 议程项目 10：拖欠的会费

（此题目包含在给全会的口头报告中；本文件中无书面记录）

## 议程项目 11：理事会给大会的 2022 年、2023 年和 2024 年年度报告

11.1 在执行委员会第五次会议上，理事会主席忆及，他在全体会议第一次会议的开幕致辞中概述了理事会呈交给大会的 2022 年、2023 年和 2024 年年度报告概况，以及涵盖 2025 年前六个月的补充报告。

11.2 委员会注意到了这一信息，对此的理解是，这些年度报告以及该补充报告载于国际民航组织公共网站，所有成员国均可查阅。

## 议程项目 12：简化手续方案

12.1 在第二次和第三次会议上，执行委员会根据理事会关于国际民航组织（ICAO）旅行者身份识别方案（TRIP）战略、国际民航组织公钥簿（PKD）以及附件 9 —《简化手续》的发展情况的报告（WP/15 号文件），审议了“简化手续方案”的议题。执行委员会还审议了卡塔尔多哈简化手续会议部长级会议的成果（WP/14 号文件），以及下一个三年期关于援助航空事故受害者及其家属的优先事项，包括 2024 年 11 月专题讨论会的成果（WP/16 号文件）。委员会还审议了提案以便更新大会决议：国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明（取代 A41-17 号决议）、对航空事故受害者及其家属进行援助（取代 A41-14 号决议）、关于减少航空灾害风险的战略和应对机制（取代 A41-13 号决议）、国际民用航空中的无障碍通行（取代 A41-15 号决议）和制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运（取代 A41-16 号决议）。此外，成员国和观察员还提交了 36 份工作文件（WP/58、59、72（第 1 号修改稿）、104（第 1 号修改稿）、105、127、156、158、161、182、184、185、244、264、276、285、290、319、320、323、325（第 1 号修改稿）、354、372、386、416、433、439（第 1 号修改稿）、447、449、460、461（第 1 号修改稿）、466、469、471、475、526）和 18 份信息文件（WP/128、130、186、247、286、299、302、356、357、397、402、414、450、488、509、555、563、564）。

### 航空运输简化手续战略事项

12.2 理事会在 WP/14 号文件中报告了国际民航组织简化手续会议高级别部长级会议（2025 年 4 月 17 日，于多哈）的成果，该会议根据国际民航组织的新战略目标：航空实现可靠、无障碍和无缝的全民出行通过了《多哈宣言》。请大会重申这些承诺、推动《多哈宣言》并支持将《多哈宣言》的条款纳入对 A41-17 号决议和 A41-14 号决议的拟议修订案文。委员会建议大会采取该文件所载的行动。

12.3 在 WP/15 号文件中，理事会介绍了自上届大会以来国际民航组织简化手续工作的发展情况，重点关注了附件 9 —《简化手续》、国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略和公钥簿（PKD）。理事会提出了 2026-2028 三年期的优先事项和成果，注意到 A41-17（2022）号决议，并建议修订附录 E。委员会注意到对该文件的广泛支持，建议大会核可并通过第 12/1 号决议，以取代大会 A41-17 号决议。

12.4 在 WP/58 号文件中，卡塔尔报告了 2025 年简化手续会议的成果和《多哈宣言》的通过，其中强调了将简化手续与安全、安保、可持续性和旅客权利并列为优先事项的重要性。委员会敦促各国重申遵守附件 9 的规定、支持《多哈宣言》、加强国家简化手续方案并更多地参与简化手续活动。它还鼓励国际民航组织在资源允许的情况下提供监督指导和援助。委员会建议大会核准该文件所载的拟议行动。

12.5 在 WP/319 号文件中，塞内加尔强调简化手续对高效和可持续的航空运输至关重要，同时指出附件 9 的标准和建议措施（SARPs）的实施取得了进展并需要讨论运量增长问题。塞内加尔提议制定一项全球简化手续计划（GFALP），这是一个用于监测标准和建议措施实施情况的自愿自我评估框架，并每三年召开一次全球简化手续会议。委员会核准该文件的 a) 项行动并建议大会将该文件所载的 b) 和 c) 项行动转交理事会，以结合相关机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。委员会不支持每三年召开一次高级别简化手续会议的提案，注意到成员国和国际民航组织的资源局限，因此每三年召开一次高级别简化手续会议不可行。委员会鼓励国际民航组织为保持势头探索替代手段，包括利用既有的国际民航组织活动和地区平台，同时评估以间隔更长的周期召开未来的高级别简化手续会议的可行性。

12.6 在 WP/72 号文件第 1 号修改稿（Rev.1）中，联合王国和国际航空运输协会（IATA）在国际机场理事会（ACI）的联署下，强调了根据附件 9 推行简化手续的复杂性，因此，提出一项简化手续长期战略计划，以提高对标准和建议措施的遵守、资源协调、全球一致以及精简法规，从而实现可预测、无障碍的航空旅行。委员会注意到多个代表团强力支持以更为聚焦的战略性做法开展简化手续工作，建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

#### **第 12/1 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**

鉴于附件 9 —《简化手续》是为了表述《公约》第二十二、第二十三和第二十四条规定的成员国的义务和使符合第十、第十三、第十四、第二十九和第三十五条中所提及的法律要求的程序标准化而制定的；

鉴于执行附件 9 的标准和建议措施对于便利航空器、旅客及其行李、货物和邮件的放行以及管理边境管制和机场出入方面的挑战，从而维护航空运输运行效率是至关重要的；

认识到 COVID-19 大流行病带来的限制和公共卫生措施对航空业产生了严重影响，国际民航组织及其各成员国在作出关于航空运输简化手续的决定时必须考虑到这些影响；

重申 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）部长宣言中作出的承诺，其中包括有必要确保安全的、有安保措施的和有序的交通流，做好航空运行准备，确保国际航空的长期复原力，并吸取当前和过去大流行病的经验教训；

忆及 2021 年 10 月 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）简化手续分会的结论和建议；

鉴于各成员国在此类通关业务中继续寻求最大程度的效率和安保的目标是至关重要的；和

鉴于联合国安全理事会决议强调国际民航组织在边境管控和旅行证件安保方面的工作在反恐怖主义斗争中继续发挥重要作用；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录构成了国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明，这些政策是在大会第42届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 简化手续条款的制定与执行

附录 B — 确保旅行者身份识别和边境管制完整性以及增强安保方面的国家和国际行动

附录 C — 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

附录 D — 旅客数据系统

附录 E — 确保航空实现可靠、无障碍和无缝隙全民出行的全球承诺

2. 要求理事会对有关简化手续的综合声明不断进行审查，并在需要做出修改时酌情向大会提供咨询意见；  
和

3. 宣布本决议取代 A41-17 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。

## 附录 A

### 简化手续条款的制定与执行

鉴于 2006 年 12 月由联合国大会通过的《残疾人权利公约》及其《任择议定书》于 2008 年 5 月 3 日生效；

鉴于由本组织制定的机读旅行证件规范已经证明对于开发各种系统，加速国际旅客和机组成员通过机场放行管制，同时加强移民和其他边境控制当局合规方案是行之有效的；

鉴于制定一套标准标志，以便利旅行者和其他使用者高效率地使用机场候机楼已经证明是有效而有益的；

鉴于让包括残疾人在内的所有旅客都能乘飞机旅行是实现联合国可持续发展目标（SDGs）的关键因素，并与《联合国残疾人权利公约》（CRPD）等全球承诺保持一致；

鉴于机读旅行证件（MRTDs）通过改善验证旅行者和机组成员身份的证件的完好性，加强边境管控流程和增强安保；

鉴于此类机读旅行证件也使各国能够进行高度合作，以加强打击护照欺诈，包括伪造或假造护照、冒名者使用有效护照、使用过期失效或注销的护照，以及使用欺诈获得的护照的情况；

鉴于通过加强边境管制管理流程和改进证件的完好性，也可将机读旅行证件和其他旅客信息工具用于安保目的，从而为国际民用航空系统增加了一个重要的层面，以在航空器登机流程之前发现恐怖主义分子并防止非法干扰行为；

鉴于本组织采用电子数据交换（EDI）、区块链技术和自动海关程序等技术驱动的解决方案已证明能有效加快国际旅客和机组人员的机场放行管制速度，同时加强移民和其他边境管制当局的合规方案；



鉴于 2013 年的国际民航组织大会第 38 届会议决议指出，应鼓励各成员国使用电子申报差异（EFOD）系统，该系统是为了满足需求，以更有效的手段报告和研究与标准和建议措施的差异以及替代现有的纸页文件机制；

铭记附件 9 —《简化手续》有些部分既支持边境管理也支持边境安保目标，并在国际民航组织普遍安保审计计划（USAP）下得以审计；

认识到简化手续的重要性，以及需要设立集中化的国家简化手续协调单位、定期举行机构间会议和利害攸关方参与论坛，加上充足的人力和财政资源来支持简化手续方案的活动，并协助成员国实施附件 9 —《简化手续》中的标准和建议措施；

忆及 2018 年 11 月 29 日和 30 日在蒙特利尔召开的高级别航空安保会议的公报，以及与边境管控有关的会议结论和建议。

大会：

1. 敦促各成员国特别注意加强执行附件 9 的标准和建议措施的努力；
2. 要求各成员国在切实可行的范围内，在考虑到不同国情和政策的情况下，实施全球和地区协调统一的、协作的和相互接受的措施，同时不造成不当的经济负担，也不损害民用航空的安全和便利，以促进国际旅客旅行的恢复和可持续发展；
3. 敦促成员国采用和实施电子数据交换（EDI）、数字化和自动海关程序等技术驱动的解决方案，以提高机场放行管制流程的效率和合规性；
4. 敦促各成员国在实施附件 9 的相关规定时适当注意 Doc 9984 号文件：《为残疾人提供航空运输便利的手册》；
5. 要求秘书长就残疾旅客无障碍通行制定一个工作方案，以建立一个包容残疾人的航空运输系统；
6. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》是最新的，并能满足各成员国有关边境控制管理和旅行证件安保的现时要求以及其对联合国安理会决议的适当义务、其对世界卫生组织（WHO）《国际卫生条例（2005）》（经 2014 年、2022 年及 2024 年修订）的义务、对公共卫生突发事件的处理和响应，此外还有成员国在货物和旅客行政管理方面的要求、，以及与此种行政管理相关的技术进步；
7. 要求秘书长确保相关指导材料保持常新，并对成员国的要求做出反应；
8. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》中与边境管控相关的规定和附件 17 —《航空安保》的规定相互一致和相互补充；
9. 敦促成员国适当关注现有的关于导路和标识的指导材料和最佳做法，包括 Doc 9636 号文件：《为在机场和海运码头上的人员提供指南的国际标志》，以其仍具适用性为限；

10. 敦促成员国确保，在实施附件 9 —《简化手续》标准和建议措施中发挥作用的所有机构和部门，包括但不限于民航主管部门、移民、海关、卫生、检疫、旅行证件签发当局、空中交通管制、执法、邮政当局、边境警察和外交部门通过国家航空运输简化手续委员会或类似安排进行协作和协调，以在电子申报差异（EFOD）系统中全面完成附件 9 的遵守情况检查单；

11. 敦促理事会确保简化手续方案作为最高优先事项对待，国际民航组织及其成员国提供适当的资源；

12. 敦促所有成员国以人力和财务资源的形式提供自愿捐助，继续在财务上支持本组织经常方案预算之外的简化手续活动；和

13. 认识到国际民航组织在简化手续活动领域的领导作用，要求理事会采取措施，尽快和尽可能把融资要求纳入经常方案预算中并确保提供充足的人力资源，从而确保本组织简化手续方案的长期可持续性。

## **附录 B**

### **确保旅行者身份识别和边境控制 完整性以及增强安保方面的国家和国际行动**

鉴于各成员国承认旅行者身份识别和边境管控对于国际民航组织安保和简化手续战略目标的重要性；

鉴于各成员国承认独特地识别个人身份的能力要求具备全面而协调的方法，这种方法能够将旅行者身份识别和边境管制措施管理的以下五种相互依赖的内容纳入协调的框架之中：

- a) 确保身份识别证据所需要的基本证件、工具和进程；
- b) 符合 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》中确定的国际民航组织规格的标准化机读旅行证件（MRTDs）特别是电子护照的设计和制作；
- c) 主管当局印发提供给经授权持有人的证件的程序和规约，以及应对盗窃、篡改和丢失的控制措施；
- d) 用于在边境有效及安全读取和验证机读旅行证件的检查系统和工具，包括使用国际民航组织公钥簿（PKD）；和
- e) 开展检查行动时能够及时、安全和可靠地将机读旅行证件及其持有人同可获得的相关数据联系起来的兼容运作。

鉴于各成员国需要具备能力以便独特地识别个人的身份，并需要可获得的各种工具和机制以确定和确认旅行者的身份；

鉴于国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略集中了旅行者身份识别管理的各项内容，从而为实现旅行证件和边境管制的最大惠益提供了全球框架；

鉴于联合国成员国根据 2015 年 9 月 25 日通过的第 70/1 号决议，决定通过 2030 年可持续发展议程，其中包括一套 17 项可持续发展目标（SDGs），辅以 169 个具体目标，第 16.9 项具体目标就是到 2030 年，为所有人提供法律身份，包括出生登记；

鉴于联合国安全理事会在第 1373 号决议（2001）、2178 号决议（2014）、396 号决议（2017）和 2482 号决议（2019）中决定，所有成员国须通过有效的边境管制和对签发身份文件和旅行证件的控制，并通过防止假造伪造或冒用身份证和旅行证件防止恐怖分子和恐怖主义集团的移动。

鉴于机读旅行证件（MRTDs）的准确性和有效性有赖于这些证件的可读性和保护和确保上证件准确性和有效性的物理和电子安保措施；

鉴于一个人可能的公民身份数量的限制取决于用来确定身份识别、确认公民身份或国籍及评估护照申请人应享权利的文件（即原始证件）；

鉴于护照是表示一个人的身份和公民身份的主要正式旅行证件，旨在通知过境国和目的地国持有者能够返回护照颁发国；

鉴于对护照完整性的国际信任对国际旅行系统发挥职能至关重要；

鉴于企图用虚假身份进入一国的人使用偷盗的空白护照的现象在世界范围内正在增加；

鉴于按照附件 9 —《简化手续》的标准，向国际刑警组织（INTERPOL）被盗和遗失旅行证件（SLTD）数据库及时准确地报告每个成员国签发的旅行证件的被盗、遗失或注销信息是强制性规定；

鉴于旅行者身份识别和边境管制措施的安保有赖于健全的身份识别管理系统和旅行证件颁发程序的完整性；

鉴于需要成员国之间的高度合作，以加强打击护照欺诈，包括伪造或假造护照、冒名者使用有效护照、使用过期失效或注销的护照，以及使用欺诈获得的护照的情况；

鉴于联合国成员国在 2006 年 9 月 8 日通过的全球反恐战略中，决定在适当情况下加强每一层面的努力与合作，提高身份和旅行证件制作和签发的安保，防止和查明篡改或欺诈使用证件的行为；

鉴于需要各成员国之间改进和加强合作，以便打击和防止身份和旅行证件欺诈行为；

鉴于由 1951 年《关于难民地位的公约》第 28 条规定的难民旅行证件，以及由 1954 年《关于无国籍人地位的公约》规定的无国籍人旅行证件，应当向合法在其领土上居留的难民或无国籍人签发，因此是两个国际条约中为得到国际承认地位的人士所预见的旅行证件；

鉴于国际民航组织建立了公钥簿（PKD）以协助验证电子机读旅行证件（eMRTDs），包括电子护照，借以加强其安全性和边境管制的完整性；

鉴于各成员国请求国际民航组织各方案给予技术援助和能力建设支助以便加强其旅行者身份识别和边境管控；和

鉴于成员国之间以及与对该领域感兴趣的地区、国际各方和其它利害攸关方之间关于人口贩运问题的合作已经为打击人口贩运的程序提供助益。

大会：

1. 敦促各成员国通过其旅行证件和边境管控，独特地对个人进行身份识别，以取得最大程度的简化手续和航空安保惠益，包括防止非法干扰行为和对民用航空的其他威胁；
2. 敦促各成员国实施严格的流程和工具，以保障种文件的安全性和完整性，尤其要运用身份证据原则，例如：确保身份存在且存活；通过提供申请者在生命周期中与社会利害攸关方互动的“社会足迹”可信信息、核对相关机构记录或将记录与一个或多个生物特征关联，来确保申请者与身份的关联性和在系统中的独特性；
3. 敦促各成员国加强努力，以建立并实施加强的身份识别管理系统和保障旅行证件颁发工作的安保和完整性；
4. 敦促成员国加强努力，建立和实施一个完善的电子机读旅行证件完整性的核验系统，主要是验证其中的电子签名并核验其有效性；
5. 要求理事会指示秘书长保持和更新国际民航组织旅行者身份识别方案战略的实施路线图，以协助各成员国独特地识别个人的身份，并加强其旅行证件和边境管制措施的安保和完整性；
6. 要求各成员国加强努力，以保障其旅行者身份识别和边境管制措施的安保和完整性，并在这些事项上相互援助；
7. 敦促尚未采取如此举措的成员国，根据 Doc 9303 号文件中的规范颁发机读护照；
8. 提醒各成员国确保非机读护照不再流通；
9. 敦促那些已决定颁发电子机读旅行证件的成员国按照 Doc 9303 号文件的规范予以颁发；
10. 敦促各成员国确保为难民和无国籍人士颁发旅行证件时，这些旅行证件是符合 Doc 9303 号文件规范的机读证件；
11. 提醒各成员国制定管制措施，防范偷窃空白旅行证件和挪用新签发的旅行证件；
12. 敦促在建立有效和高效的旅行者身份识别和边境管制系统方面需要援助的各成员国毫不延迟地与国际民航组织联系；
13. 要求理事会确保 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》所载规范和指导材料继续跟上技术进步；
14. 敦促成员国通过实施有关的附件 9 —《简化手续》标准，加强边境控制管理过程，这也是相关联合国安理会决议的要求。

15. 呼吁成员国实施旨在加强边境控制安保和简化手续同时改进放行程序的技术解决方案，例如在验证电子机读旅行证件时联合使用自动边境管制（ABC）登机门和国际民航组织公钥簿；

16. 要求理事会继续探索旨在加强边境控制安保和简化手续同时改进放行程序的技术解决方案；

17. 要求理事会继续致力于进一步加强旅行者身份识别和边境控制管理的完整性以及增强安保，并致力于制定指导材料以协助各成员国推动这些目标；

18. 敦促理事会探讨以何种方法在旅行者身份识别和边境管制领域加强对各成员国的协助和能力建设支持，包括国际民航组织在国际社会中便利和协调此种协助的积极主动的领导作用；

19. 敦促所有成员国加入国际民航组织的公钥簿，将其自己国家的相关信息上传到公钥簿，并使用国际民航组织公钥簿内所有国家提供的信息在边境管制验证电子机读旅行证件；

20. 敦促尚未采取如此举措的成员国，及时准确地向国际刑警组织报告其国家签发的旅行证件的被盗、遗失和注销信息，以纳入国际刑警组织的被盗和遗失旅行证件（SLTD）数据库；

21. 呼吁尚未采取如此举措的成员国，在边境出入境管制点对照国际刑警组织被盗和丢失旅行证件（SLTD）数据库，查询从事国际旅行的个人的旅行证件；

22. 敦促各成员国建立高效和有效机制，以便向被盗和丢失旅行证件数据库提交信息和进行查询；

23. 敦促所有成员国按照 Doc 9303 号文件签发机读护照，并遵守证件类型次要标识符的实施期限；

24. 鼓励签发电子机读旅行证件的成员国确保完全遵守国际民航组织的标准，并在可行的情况下纳入数字旅行凭证；

25. 敦促所有签发电子机读旅行证件的成员国弃用基本访问控制（BAC）和实施密码认证连接确立（PACE），以及更新其面部图像编码并在相应时限内准备好检查系统，以便在边境管制中解码新编码；

26. 敦促成员国在所有参与的利害攸关方之间建立一个有效的信息共享和协作系统，防止人口贩运；和

27. 要求秘书长继续制定关于打击人口贩运的相关指导材料，以支持成员国实施附件 9 —《简化手续》中有关人口贩运的各项规定。

## 附录 C

### 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于各成员国需要采取持续行动，增强放行管制手续的效力和效率；

鉴于国家航空运输简化手续方案和简化手续委员会的成立和积极运作是经过证明的实现必要改善的手段；

鉴于成员国之间以及与对简化手续事项感兴趣的国家、地区和国际各方以及业界在简化手续事项方面的合作为相关各方带来了效益；

鉴于不统一的旅客数据系统对航空运输业的生存能力产生不利影响，且边境管制当局对旅客数据传输的要求不断增加，公共卫生当局对旅客健康相关信息的要求也日益增长，此种合作至关重要；

鉴于过去几年来在世界范围内通过航空运输传播传染病的威胁与日俱增；

鉴于附件 9 提供了促进向航空器事故受害者及其家属提供协助的框架，尤其是规定成员国有义务制定用以支持对航空器事故受害者及其家属提供援助的立法、法规和/或政策的第 8.43 条标准，以及关于航空器和机场运营人制定适当的计划以向航空器事故受害者及其家属提供及时有效援助的建议措施；和

鉴于成员国就野生动物贩运问题相互之间以及与各国、地区、国际当事方及其他利害攸关方之间的合作为打击野生动物贩运程序带来效益；

大会：

1. 敦促各成员国成立和利用国家航空运输简化手续方案和简化手续委员会，并采纳邻国之间区域合作的政策，促进跨境数据共享协议和公私合作伙伴关系；
2. 敦促各成员国参与其他政府间航空组织的地区和次地区航空运输简化手续方案；
3. 敦促各成员国通过国家航空运输简化手续方案和简化手续委员会或其他适当手段，采取一切必要步骤，以便：
  - a) 确保及时有效地实施附件 9 —《简化手续》的标准和建议措施；
  - b) 定期要求其政府所有有关部门注意以下需要：
    - 1) 使国家规章和做法符合附件 9 的规定和意图；
    - 2) 详细拟订解决简化手续方面日常问题的令人满意的办法；
    - 3) 推广简化手续文化；
    - 4) 通过国家航空运输简化手续委员会（NATFCs）的实施工作，在所有国家相关机构和部门、包括公共卫生当局和相关利害攸关方之间进行协调。
  - c) 采取所需的任何后续行动；和
  - d) 确保进行适当协调，以有效地实施国际民航组织旅行者身份识别战略。

4. 敦促各成员国鼓励其国家及其他简化手续方案和委员会研究简化手续问题，并和与其有航空联系的成员国一道协调其委员会关于简化手续问题的研究结果；

5. 敦促相邻和接壤的成员国在处理简化手续方面可能具有的共同问题时，凡是在协商似乎可以导致出现对问题的一致解决办法的情况下相互进行协商；

6. 敦促各成员国航空器经营人和机场经营人在以下方面继续密切合作：

a) 简化手续问题的确定和解决；和

b) 制定防止麻醉品非法贩运、非法移民、传染病和对国家利益的其他威胁的合作安排；

7. 敦促各成员国呼吁航空器和机场运营人及其协会参与电子数据交换系统，以便在处理国际航站的货物运输方面取得最大效率；

8. 敦促各成员国实施附件 9 的规定，促进向航空器事故受害者及其家属提供协助，包括确保航空器和机场运营人制定适当计划以及及时向航空器事故受害者及其家属提供援助，并认识到机场运营人的计划可构成附件 14 之中机场应急计划的一部分；

9. 敦促各国和航空器和机场运营人与有关国际组织合作，尽一切可能努力加快空运货物的办理和放行，同时确保国际供应链的安保；

10. 要求各成员国考虑查明和指定一个负责简化手续的适当当局或相关协调机制，并确保有可持续的供资机制和相应的人力资源来支持实施附件 9 简化手续规定及相关活动；

11. 要求成员国批准和实施 2014 年蒙特利尔议定书，并考虑国际民航组织《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》（Doc 10117 号文件）中的建议；

12. 敦促成员国与机场和航空器运营人合作采取措施，提高旅客对在机场和机上不循规或扰乱性行为的不可接受性及其可能产生的法律后果的认识，以阻止和防止不循规和扰乱性行为；

13. 敦促成员国与机场和航空器运营人合作采取措施，确保相关人员接受培训，以识别和处理不循规和扰乱性旅客情况；

14. 要求成员国确保为残疾人航空旅行提供协助，尤其应采取步骤以缓解在异常程序期间（如与公共卫生有关的紧急情况期间）限制老年人和残疾人能力的障碍；

15. 敦促成员国确保机场设施适应残疾人的需要，充分提供升降系统和适当的装置，所指定的残疾人接点应尽可能靠近航站楼主要入口和/或出口，并为有助行需求的人提供足够的无障碍停车设施，包括在公共卫生紧急情况期间；

16. 敦促成员国确保提供能够满足残疾旅客需求的机场服务，包括向听力和视力有障碍者提供与航班服务相关的信息服务；

17. 敦促各成员国在国家、地区和国际边境控制和安保相关机构之间就其对附件 9 —《简化手续》和相关联合国安理会决议的义务展开对话和合作；

18. 要求秘书长确保国际民航组织继续在边境管控和旅行证件安保方面开展工作，打击恐怖主义，并加强其与相关联合国（UN）机构例如联合国反恐办公室（UNOCT）和联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）之间的合作和协作；和

19. 敦促成员国在所有参与的利害关系方之间建立一个高效的信息共享和协作系统，防止野生生物贩运。

## 附录 D

### 旅客数据系统

鉴于需要各成员国持续采取行动，增强放行管制手续的效力和效率；

鉴于联合国安理会在第 2396 号决议（2017）中欢迎国际民航组织决定在附件 9 —《简化手续》下设定成员国使用预报旅客资料（API）系统的标准，并认识到许多国际民航组织成员国尚未执行这一标准，因此在第 11 段决定，为促进第 2178 号决议（2014）第 9 段和国际民航组织的标准，成员国应建立预报旅客资料系统，并须要求在其境内营运的航空公司将预报旅客资料提供给相关国家主管当局；

鉴于联合国安理会还在第 2396 号决议第 12 段决定，为推进国际民航组织的标准和建议措施，成员国须增强收集、处理和分析旅客姓名记录（PNR）数据的能力，并确保所有国家主管当局在充分尊重人权和基本自由的条件下并出于防止、发现和调查恐怖主义犯罪行为和相关旅行的目的而使用和分享这些数据，还促请成员国、联合国和其他国际、区域和次区域实体为成员国落实此类能力提供技术援助、资源和能力建设，并鼓励成员国酌情与相关或有关切的成员国分享旅客姓名记录数据，以发现返回来源国或国籍国、或前往或迁往第三国的外国恐怖主义作战人员，特别是第 1267 号决议（1999）、第 1989 号决议（2011）和第 2253 号决议（2015）所设委员会指认的所有个人；

鉴于联合国安理会在第 2482 号决议（2019）中呼吁成员国履行收集和分析 API 并建立收集、处理和分析能力的义务，以促进国际民用航空组织（ICAO）各项标准和建议措施、PNR 数据并确保在充分尊重人权和基本自由的前提下，由国家主管当局使用并与其共享旅客姓名记录数据，这将有助于安保官员确定与无论是国内还是跨国组织犯罪相关的个人与恐怖分子之间的关系，包括利用能力建设方案制止恐怖分子旅行，并对无论是国内还是跨国恐怖主义及有组织犯罪进行起诉；和

鉴于国际民航组织旅行者身份识别方案战略中提到的预报旅客资料和旅客姓名记录数据也可以用于安保目的，为国际民用航空系统增加了一个重要的层面，以在航空器登机流程之前发现恐怖主义分子并防止非法干扰行为；



大会：

1. 敦促各成员国促请提供国际航空运输服务的航空器运营人通过提供预报旅客信息，参加电子数据互换系统，以实现国际机场处理客流的最大效率；
2. 敦促各成员国使用电子旅客数据系统，以确保旅客数据要求符合相关国际组织和联合国机构为此目的通过的国际标准，并在充分尊重人权的条件下确保此种数据的安保、公平处理和保护；
3. 要求各成员国实施旅客数据单一窗口设施，使参与航空客运的各方能够通过单一数据输入点提交标准化的旅客信息（即 API、iAPI 和/或 PNR），以满足国家各个机构可能提出的与旅客入境和/或出境有关的所有监管要求；
4. 敦促各成员国在建立旅客数据系统方面视情援助其它成员国，并共享最佳做法；
5. 要求各成员国考虑部署交互式 API 系统，并向航空器运营人提供与移民、安保和公共卫生要求有关的旅行前综合核查回复；
6. 呼吁各成员国支持国际民航组织关于制定适当的指导材料和实施附件 9 旅客姓名记录规定方面的工作；和
7. 敦促尚未采取如此举措的成员建立收集、处理和分析 PNR 数据的能力，并确保国家主管当局在充分尊重人权和基本自由的条件下并出于防止、发现和调查恐怖主义犯罪行为和相关旅行的目的而使用 and 分享这些数据。

## 附录 E

### 确保航空实现可靠、无障碍和无缝隙全民出行的全球承诺

忆及 2025 年 4 月 14 日至 17 日在卡塔尔多哈举行的简化手续会议（FALC 2025）和 2025 年 4 月 17 日通过的部长级宣言（多哈宣言）；

鉴于实施 1944 年《国际民用航空公约》附件 9 —《简化手续》中的标准和建议措施对于便利航空器、旅客及其行李、货物和邮件的放行以及应对边境管制和机场程序方面的挑战，从而维护航空运输运行的效率至关重要；

忆及国际民航组织大会 A42-XX 号决议：国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明；A42-XX 号决议：制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运；A42-XX 号决议：国际民用航空的无障碍通行；A42-XX 号决议：对航空事故受害者及其家属进行援助；A41-12 号决议：在影响航空旅行的公共卫生紧急事件期间保持健康并维持安全的国际航空运输；和 A41-11 号决议：申明全球承诺支助航空从 COVID-19 大流行中安全高效地恢复并使航空在今后更具韧性的航空运输简化手续宣言，它们体现各成员国和国际民航组织加强航空运输简化手续的全球承诺；

强调成员国有必要通过自愿捐助，包括借调工作人员，积极支持国际民航组织为改善航空运输简化手续所做的努力，并促进与国家和国际机构，包括移民、边境管制、海关和公共卫生实体的密切合作；

鉴于航空运输简化手续对确保安全、安保和可持续的民用航空业的重要性；

鉴于实施简化手续标准和建议措施对实现旅客、机组、航空器和货物处理的全球统一和协调至关重要；

鉴于积极参与国际框架和决策势在必行，以精简和不断改进简化手续和旅行者身份识别工作；

认识到航空运输在联接人民、促进贸易、改善可持续社会和经济发展的同时，提高生活质量，同时确保国际民用航空继续促进实现联合国相关可持续发展目标（SDGs）方面具有至关重要的作用；

鉴于重大危机中人道主义应急行动在很大程度上依赖于航空援助和救济物资的迅速运送；

认识到国际民航组织正在通过制定附件 9、国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略和国际民航组织公钥簿（PKD）方案，以及通过制定技术规范、政策、指导材料、能力建设和援助以及与相关国际组织的合作，领导全球对航空运输简化手续措施的标准化和改进做出努力；

认识到航空运输简化手续所需的各种组合专业技能；和

承认对于未来公共卫生相关危机的有效危机响应框架必须借鉴相关指南、最佳做法、综合风险管理策略以及从 COVID-19 大流行病中吸取的经验教训，以使国际航空界得以快速应对公共卫生相关危机，建立起应对未来类似疫情的复原力。

大会：

1. 要求各成员国加强与移民和边境管制机构、海关、公共卫生当局以及参与跨境管理的所有利害攸关方建立牢固伙伴关系的机制，以促进统一和综合性的航空运输简化手续做法；

2. 要求各成员国制定战略性、有优先次序、前瞻性愿景，以解决新出现的趋势、技术进步和全球迫切需要，例如人员和货物的无缝流动、包容性和可持续性；

3. 敦促各成员国积极参与相关国际法律和行政框架的制定，以支持国际民用航空和简化手续不断变化的需求，特别是在民事登记、数字身份、生物特征识别、预报旅客资料、旅客姓名记录数据及旅客和机组人员无缝处理等领域的需求；

4. 要求各成员国考虑制定确保简化手续方案的长期可行性和航空运输的持续改进的可持续供资机制；

5. 要求各成员国积极参与活动并采取措施，支持实现相关的联合国可持续发展目标（SDG）；

6. 敦促各成员国密切合作，支持国际民航组织“不让任何国家掉队”战略目标的价值和重要性，其目的在于通过向有需要的国家提供针对性和有成效的航空运输简化手续援助和能力建设，帮助各国并提供专业知识和资源；

7. 敦促各成员国最大限度地允许人道主义特派团使用空域和机场；
8. 要求理事会审查和加强国际民航组织的规定，为人道主义飞行运行提供便利；
9. 敦促各成员国和国际民航组织优先考虑向有明显残疾和不明显残疾以及行动不便的人提供包容性和无障碍的航空运输服务，确保他们参与决策进程、确保多边利害攸关方的合作和民间社会的参与、促进数据收集和共享以及加强标准化的人员培训等工作，以便建立包容残疾人的航空运输系统；
10. 敦促各成员国采取措施，确保打击人口贩运的现行程序以全面政策为基础，并包括报告系统和相关主管当局的联络点，以及建议对与旅行公众直接接触的机场和航空器运营人员进行适当培训；
11. 要求各成员国通过提高航空器、旅客、机组人员和货物的运输效率，改善旅客旅行体验和货运便利化；
12. 要求各成员国促进所有旅客处理工作的互操作性，无论是涉及人工或自动程序，还是两者的某种结合；
13. 敦促各成员国与国家和国际人权机构合作，采取措施和/或行动，解决与难民和无国籍人有关的航空运输简化手续问题；
14. 敦促各成员国采取措施，在国家当局与航空公司业界之间协作并按照附件 9 的规定，改善对不能获准入境者情况的处理；
15. 敦促各成员国采取战略性、积极主动和协作的做法，实施能改善航空运输简化手续包括边境管制的各个方面的创新技术，确保认可的技术在简化手续的所有方面得到适当实施、推广和使用，以加强与旅客、机组、航空器、货物和邮件相关的流程，并考虑采用和整合创新技术来应对现有的简化手续挑战；
16. 提醒各成员国鼓励与移民和边境管制机构、海关、公共卫生当局建立强有力的合作伙伴关系，以优化旅客和货物流通的效率和有效性；
17. 要求各成员国重点关注招聘和培训工作；
18. 敦促各成员国努力吸引下一代简化手续专业人员，同时推广增强多样性、公平性和包容性的政策和举措，包括努力缩小航空业内的性别平等差距；
19. 要求理事会加强国际民航组织在国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略的持续实施和发展方面的领导作用，包括制定确保数据的互操作性的旅行证件和数字证书的先进技术规范及其高效验证的机制；
20. 要求理事会支持国际民航组织公钥簿（PKD）及其在国际上的积极使用，倡导在政府和私营部门的使用，为旅行证件和相关数字证书的全球验证提供基础；
21. 敦促各成员国与公共卫生部门和相关利害攸关方协作，制定国家航空计划，以便应对可能构成公共卫生风险的传染病的爆发，以确保航空运输在任何情况下都能安全高效地持续运行；这项计划的制定应符合世界卫生组织的《国际卫生条例》；
22. 敦促各成员国向旅行公众和航空界的所有利害攸关方及时传达与公共卫生相关的入境要求，同时定期评估紧迫公共卫生威胁的可能性，并及时采取应急措施；和

23. 敦促各成员国积极参与“预防和管理民用航空公共卫生事件合作安排”（CAPSCA）的活动；和
24. 宣布本决议取代 A41-17 号决议。

—————

## 附件 9 —《简化手续》

12.7 在 WP/323 号文件中，加拿大在国际航空运输协会（IATA）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）的联署下，强调了与有限签发机组成员证（CMC）相关的挑战，并呼吁国际民航组织航空安保专家组、网络安全专家组和简化手续专家组之间加强合作，在边境安保与旅行效率之间取得均衡，以符合《多哈宣言》的要求。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.8 在 WP/460 号文件中，哥伦比亚在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）15 个成员国的支持下，分享了其在宠物、情感支持动物和服务犬的航空运输方面的监管经验，并建议以此经验作为向各国提出促进标准化的建议的基础。该文件强调了宠物的拥有量和需求不断增长，认为需要制定标准和建议措施以确保安全、高效和以旅客为中心的运输。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.9 在 WP/461 号文件第 1 号修改稿中，哥伦比亚在拉美民航委员会 14 个成员国的支持及国际公务航空理事会（IBAC）的联署下，介绍了灾害响应面临的挑战，并提出了促进航空器、机组人员和工作人员快速流动的监管规定和合作机制。它还强调需要建立信息系统，使各国能够识别援助来源，并由国际民航组织地区办事处为此目的支持一个专门的平台。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.10 在 WP/466 号文件中，多米尼加共和国在拉美民航委员会 18 个成员国的支持下，报告了该国已通过一项全面的国家简化手续方案（NATFP），并制定了规章、技术检查手册和由国家简化手续委员会提供支持，以进行机构间协调。它强调了各国在实施附件 9 方面遭遇的挑战，因此，建议国际民航组织将该模式作为基准对待。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究和提出前进之道，并将多米尼加共和国的经验作为可复制的最佳实践纳入考虑。

12.11 在 WP/104 号文件第 1 号修改稿中，沙特阿拉伯在新加坡的联署下强调，在客运量不断增长的情况下，需要通过优化现有的机场容量来提升和升级旅客体验，并指出在新建基础设施方面的限制。它提议各国应建立一个使用量化指标的运行绩效审查系统，并以设施和服务评估系统给予辅助，以保持质量，以及提议国际民航组织首先汇总各国当前的最佳做法。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.12 在 WP/105 号文件中，沙特阿拉伯在新加坡的支持下，概述了其卫生和民航当局之间为保障旅行者和人员而开展协调的做法，国际机场的监视中心和持续的能力改进也为这种协调提供了助力。委员会建议大会将该文件所载行动转交给理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.13 在 WP/386 号文件中，沙特阿拉伯强调了航空在人道主义响应方面的作用，并指出诸如通道不畅、放行迟缓和收费不一致等阻碍救助飞行及时运行的各种障碍。它提议设立一个工作队来审查现有规定，以加快援助的运输。委员会建议大会将行动 (c) 转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道，并通过第 12/2 号决议，以取代大会 A41-13 号决议。

12.14 在 WP/156 号文件中，美国强调，在新冠疫情期间，对待机组人员的方法不一致，这导致不安全条件且运行效率低下。它回顾了大会要求协调各项标准的呼吁并指出简化手续专家组的附件 9 工作组（WGA9）在起草新规定方面取得的显著进展。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道，最终完成统一对待机组人员的标准的工作。

12.15 在 WP/161 号文件中，美国审查了附件 9 中关于不能获准入境者和被驱逐者的标准和建议措施，要求各国在 30 天内签发遣返文件。它注意到普遍存在不遵守规定的行为，并认为鉴于现代技术的进步，设定这种时限已经不合时宜。一些国家指出，将遣返文件的签发时间从 30 天缩短至 7 天的提议在实践中可能不切实际，并可能在实施反面给发展中国家带来挑战。有一个国家提到，在采取明确措施之前，首先需要研究合适的技术。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.16 在 WP/372 号文件中，乌拉圭在拉丁美洲民用航空委员会 19 个成员国的支持下，回顾了南美洲在处理扰乱性和不循规旅客方面取得的进展，包括 2024 年在巴西举行的会议，期间欧洲联盟航空安全局（EASA）分享了欧盟层面的相关举措。它还进一步注意到航空运输政策、经济和法律事务专家组（GEPEJTA）制定的决议草案。一些代表团建议，与不循规旅客相关的行动也应重点关注航空器内的行为。委员会建议大会核准这份文件所载的 a) 和 b) 项拟议行动。

12.17 在 WP/285 号文件中，国际航空运输协会（IATA）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）、国际运输工人联合会（ITF）和国际航空货运协会（TIACA）强调，有必要加快机组人员跨境流动，以支持高效的航空运输。文件提出，尽管附件 9 规定持有机组成员证（CMC）的机组人员可免签证入境，但其认可度依然有限，许多国家仍依赖其他证件证明身份。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，并虑及数字证书的技术发展情况，开展进一步研究并提出前进之道。

12.18 在 WP/439 号文件第 1 号修改稿（Rev.1）中，国际原子能机构（IAEA）强调了放射性物质可靠航空运输的重要性，特别是对癌症诊断和治疗至关重要的短衰退期放射性药物。尽管已有健全的国际监管框架，但拒绝和拖延的情况仍然存在。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.19 委员会注意到以下信息文件：中国提交的 WP/563 和 WP/564 号文件、古巴提交的 WP/247 号文件、意大利提交的 WP/509 号文件、南非提交的 WP/450 号文件和国际航协提交的 WP/302 号文件。

## **第 12/2 号决议：关于减少航空灾害风险的战略和应对机制**

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条规定国际民用航空组织的一个宗旨和目的是在于促进国际航空运输的规划和发展，以满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要；

鉴于联合国大会在其第三次联合国世界减少灾害风险大会通过了《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》；

鉴于重大危机中的人道主义响应高度依赖航空运输快速提供援助和救援物资；

铭记自然灾害破坏所有国家的社会和经济基础设施，而且自然灾害的长期后果对发展中国家尤为严重，阻碍了他们的可持续发展；

铭记国家在预防和减少灾害风险方面负有主要责任，本组织所采取的任何应对措施应由受影响的国家主导、并与其协调；

认识到附件 1 —《人员执照的颁发》、附件 6 —《航空器的运行》、附件 9 —《简化手续》、附件 11 —《空中交通服务》、附件 14 —《机场》和附件 19 —《安全管理》等，分别就国家应急规划和应急反应、以及天灾人祸后的救援飞行边防管制手续等，提出了标准和建议措施（SARPs）；

认识到减少灾害风险是联合国系统的一项重要职能，应该得到持续关注，并强调国际社会需要拿出必要的坚定政治决心来利用科学和技术知识减少面对自然灾害和环境危害时的脆弱性，同时虑及发展中国家的特殊需求；

认识到所有国家对具有灾害复原能力的航空基础设施都有很大需求，这些设施可推动社会经济发展且在需要时支持及时和高效地分发援助；

认识到所有国家可以从将减少灾害风险的战略纳入他们的航空运输部门战略计划中受益；和

认识到需要对达到地区或全球规模的自然或人为灾害以最适当的水平来协调政治和运行响应措施；

大会：

1. 敦促各国在国家一级的减少灾害风险背景下，包括在其航空运输部门战略计划中，认识到航空的重要作用；

2. 敦促各国在制定他们国家的应急反应计划及在对航空服务提供者的应急反应计划要求中，对《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》中减少灾害风险的优先事项予以考虑；

3. 指示理事会建立危机应对政策和关于减少航空灾害风险的战略，使本组织对可能影响到国际民用航空安全或连续性的特定航空危机的战略性做法和战术应对措施制度化并提供指导；

4. 指示理事会协助各国实施关于减少航空灾害风险的战略，重点协助最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）；

5. 指示秘书长在国际民航组织、各地区、各国和业界之间建立国际民航组织的危机协调结构网络及相关的协调机制和安排，支持以最适当的水平对危机的政治和运行应对措施和援助进行协调；

6. 指示秘书长继续与联合国系统进行协作，以确保为受灾害危及人们健康和发展的所有国家提供及时、协调和高质量的援助；
7. 指示秘书长确保国际民航组织在适用时且符合其战略目标时参与现行适当机制，以支持跨部门实施《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》和《联合国关于为促进复原能力减少灾害风险的行动计划》。
8. 敦促各成员国给予人道主义任务最大化空域和机场准入；
9. 请理事会审查并加强国际民航组织相关规定，以便利人道主义飞行运行；和
10. 宣布本决议取代 A41-13 号决议。

—————

#### 国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略和国际民航组织公钥簿（PKD）

12.20 在 WP/475 号文件中，阿根廷在多个拉丁美洲民用航空委员会成员国的支持下，介绍了国际民航组织的公钥簿和电子护照（ePassports）的使用在改善边境安保和效率方面的益处，同时指出在技术障碍、互操作性和证书更新不定期等方面的挑战。委员会建议大会将该文件所载的实施和能力建设相关行动转交理事会，以结合相关专家小组的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.21 在 WP/325 号文件第 1 号修改稿中，国际机场理事会（ACI）在哈萨克斯坦的联署下强调，预计到 2045 年客运量将增长至 187 亿人次，并强调数字身份和生物识别技术在解决交通拥堵、提升安保和旅客体验方面的作用。它呼吁成员国就其内部政策和流程进行协调，呼吁国际民航组织加快数字旅行证书（DTCs）的开发，并请成员国和国际民航组织积极与行业相关机构合作，重点关注数字身份管理和生物识别系统的实施。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合如旅行者身份识别方案技术咨询小组（TAG/TRIP）等相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.22 会议注意到以下信息文件：哈萨克斯坦提交的 WP/286 号文件、沙特阿拉伯提交的 WP/397 号文件、泰国提交的 WP/357 文件和乌拉圭提交的 WP/186 号文件。

#### 国际民用航空的无障碍通行

12.23 在 WP/447 号文件中，哥伦比亚在拉美民航委员会 14 个成员国的支持下，介绍了其关于运输宠物、情感支持动物和服务犬的监管框架，并提议将其作为其他国家提出推动标准化的建议的参考。该文件强调，应采取标准和建议措施，以确保安全、舒适和无障碍运营而同时保持运行效率。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.24 在 WP/184 号文件中，丹麦代表欧洲联盟（EU）、欧洲民用航空会议（ECAC）成员国并由澳大利亚、加拿大、日本和国际机场理事会联署，提议加强全球航空对无障碍通行的承诺，并回顾了关于尊严和非歧视的 A41-15 号决议。委员会建议大会通过第 12/3 号决议，以取代大会 A41-15 号决议，并将该文件所载的行动 (b) 转交理事会，以结合相关技术机构的意见，在开展现有工作的同时审议。

12.25 在 WP/471 号文件中，多米尼加共和国在拉美民航员会 18 个成员国的支持和国际机场理事会的联署下，提出一项民用航空普遍无障碍通行的地区战略，该战略与《联合国残疾人权利公约》、附件 9 —《简化手续》、大会 A41-15 号决议和 Doc 9984 号文件：《为残疾人提供航空运输便利的手册》相一致。它强调无障碍通行是一项人权和可持续发展的优先事项。委员会建议大会核准这份工作文件所载的拟议行动。

12.26 在 WP/416 号文件中，乌拉圭在拉美民用航委员会 19 个成员国的支持下，提交了一份关于残疾定义、监管方法以及统计数据的报告，以便更好地了解全球残疾人的状况。委员会建议大会核准这份工作文件所载的拟议行动。

12.27 在 WP/354 号文件中，国际航空运输协会（IATA）在国际机场理事会的联署下，强调老年和残疾人口的增长，并强调需要发展包容残疾人的航空运输。它回顾了 A41-15 号决议，敦促制定统一的规章、标准和程序，以改善无障碍的通行环境。委员会建议大会核准这份工作文件所载的拟议行动。

12.28 在 WP/264 号文件中，国际航空发展、创新和可持续发展合作伙伴组织（iPADIS）提及了 A41-15 号决议，并强调无障碍通行环境是社会和商业的优先事项。它提出了“人人享有无障碍航空旅行”战略的三大支柱：航空旅行和旅游业的无障碍评估和促进（ACCEPT）、无障碍示范政策和指南（MPGA）、技术和培训支持（TTS），支持 A42-WP/15 号文件和附录 E 中的优先事项。该文件呼吁加强协调、参与、培训和能力建设。委员会建议大会核准该文件所载的行动 (a)、(b) 和 (c)，并通过 A42-WP/15 号文件所提决议草案附录 E 的修订。

12.29 在 WP/433 号文件中，拉丁美洲航空航天法协会（ALADA）从多维度视角阐述了拉丁美洲旅客的脆弱性，重点关注残疾或行动不便的旅客。该文件强调，无论是暂时性的还是永久性的残疾都需要特殊照顾，并介绍了国际民航中对残疾问题的监管概况。委员会建议大会核准这份工作文件所载的拟议行动。

12.30 会议注意到以下信息文件：意大利提交的 WP/509 号文件、埃塞俄比亚提交的 WP/555 号文件、哈萨克斯坦提交的 WP/299 号文件、沙特阿拉伯提交的 WP/130 号文件、联合王国提交的 WP/526 号文件和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的 WP/488 号文件。

### **第 12/3 号决议：国际民用航空中的无障碍通行**

鉴于残疾和行动不便人员在世界人口中占了很大的比例，并且这一比例在不断增加；

鉴于联合国（UN）《残疾人权利公约》及其《任择议定书》促进、保护和确保所有残疾人充分和平等地享有一切人权和基本自由，包括迁徙的自由和选择的自由；

忆及联合国残疾包容战略，通过联合国工作的所有支柱，为在残疾包容方面取得可持续和变革性进展奠定基础；



忆及联合国大会于 2021 年通过的 A/RES/76/154 号大会决议，认识到残疾人在生活的所有方面无障碍十分重要，需要查明和消除偏见、歧视、阻碍和障碍，以免限制残疾人无障碍地进出物理环境，使用交通工具，利用信息和通信；

关切地注意到尽管有上述各项文书和承诺，残疾和行动不便人员在作为平等社会成员参与方面继续面临各种障碍，包括自由迁徙的障碍；

认识到航空界需要照顾患有显性和隐性残疾的人员、行动不便人员和老龄化人口对航空部门日益增长的服务需求，并且不断演进的社会趋势正在重塑无障碍通行需求的性质和普遍性；

认识到政府和业界携手合作以支持残疾和行动不便人员的旅行需要，同时在任何情况下都坚持安全第一的重要性；

申明多元性和社会包容是对国际民用航空可持续发展至关重要的概念；

认识到航空运输服务的必需性质和向所有旅客平等地提供此种服务的必要性；

还承认数字化和创新为残疾和行动不便人员及老龄化人口创造了新的机会，也带来了新的挑战；

再次强调附件 9 —《简化手续》所载的相关标准和建议措施以及 Doc 9984 号文件 —《为残疾人提供航空运输便利的手册》所载的程序和原则；

大会：

1. 决定尊严和不歧视是适用于所有人、包括进行航空旅行的残疾人和行动不便人员的普遍权力；
2. 要求理事会：
  - a) 确保国际民航组织在可持续性、包括包容和无障碍通行这些社会可持续性的必要之举上持续发挥领导力；
  - b) 与所有利害攸关方合作，就残疾和行动不便旅客无障碍通行制定一个有成效的战略和工作方案，包括采取行动监测社会和人口变化对航空部门的影响，并评估其对提供无障碍出行服务的影响，以期使这些服务面向未来，以建成一个包容残疾人的航空运输系统；
  - c) 确保附件 9 —《简化手续》的标准和建议措施认识到为残疾和行动不便人员提供无障碍服务的必需性质，并根据不断演进的无障碍通行需求支持此类服务不断发展；
3. 敦促各成员国将为残疾和行动不便人员提供包容和无障碍航空运输服务作为优先事项；
4. 鼓励各成员国在其航空运输无障碍通行规章、标准和程序方面尽力求得可能的最高程度的一致并与残疾人团体及其他相关利害攸关方密切协作；

5. 鼓励各成员国确保运输部门与业界和民间社会协调其做法，以向残疾和行动不便人员交付无障碍的端对端服务，并与残疾人团体及其他相关利害攸关密切协作；和

6. 鼓励各成员国通过提供财务和实物资源支持国际民航组织的活动，以确保成功实施经商定的措施，支持残疾和行动不便人员的航空运输。

7. 宣布本决议取代 A41-15 号决议。

---

### 援助航空事故受害者及其家属

12.31 在 WP/16 号文件中，理事会审查了自 A39-27、A40-16 和 A41-14 号决议通过以来在为援助航空器事故受害者及其家属（AAAVF）提供支持方面取得的进展，包括 2021 年提出的 30 项 AAAVF 建议以及 2024 年的 AAAVF 成果。该文件概述了各项正在开展的行动、差距和 2026—2028 年的优先事项。委员会建议大会核准该方案，敦促利害攸关方加强实施，并通过第 12/4 号决议以取代大会 A41-14 号决议。

12.32 在 WP/59 号文件中，卡塔尔强调在援助航空器事故受害者及其家属方面需要做好准备，并指出准备不足带来的后果以及持续存在的国家挑战。它提议采取行动，以解决关于 AAAVF 的普遍安全监督审计计划（USOAP）规程问题执行率低的问题，包括调查、参与和地区战略。委员会建议大会将该文件所载的行动转交理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.33 在 WP/290 号文件中，空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）在哈萨克斯坦的联署下，建议加强未来 AAAVF 专题讨论会的组织工作，并回顾了 A39-27 号决议：对航空事故遇难者及其家属进行援助、A40-16 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和 A41-14 号决议中所作的承诺以及 2021 年至 2024 年 AAAVF 的贡献。委员会建议大会注意到国际民航组织目前关于举办专题讨论会的政策框架，请理事会继续促进广泛的利害攸关方的参与，并鼓励按照国际民航组织的程序、理事会相关决定和东道国协议召开 AAAVF 专题讨论会。

### 第 12/4 号决议：援助航空事故受害者及其家属

考虑到即使国际航空运输是最安全的运输方式，也不能保证彻底消除严重事故；

鉴于事故发生所在国的行动应解决受民用航空事故影响的人员最关键的需要，包括确保每一航空器或机场运营人制定和实施一项全面的家属援助计划，并忆及 2005 年在附件 9 中列入规定，使航空器事故受害者的家属能够迅速进入事故发生地国；

鉴于国际民航组织的政策应是确保国际民航组织及其成员国考虑到和照顾到民用航空事故受害者及其家属的心理、生理和精神安康，包括建立受害者支助国家网络；

鉴于至关重要，国际民航组织及其成员国认识到及时通知民用航空事故受害者家庭成员、迅速搜寻和准确查明受害者、归还受害者个人物品以及向其家庭成员传达准确信息的重要性；

认识到民用航空事故受害者所属国家政府在通知和援助受害者家属方面的作用；

忆及 1999 年《蒙特利尔公约》第二十八条的规定（《统一国际航空运输某些规则的公约》）以及蒙特利尔会议通过的第二号决议，其中呼吁不迟延地向航空器事故受害者及其家属提供预付款，并确认《蒙特利尔公约》没有得到普遍批准，妨碍了改进的和标准化的赔偿制度，并强调需要普遍批准和执行 1999 年《蒙特利尔公约》；

忆及通过对国际民航组织附件 9 —《简化手续》的第 29 次修订，将第 8.46 建议措施升级为标准 8.47，由此，确定各国为支持援助航空器事故受害者及其家属制定立法、规章和/或政策的义务；

认识到理事会决定正式指定 2 月 20 日为空难受害者及其家属国际纪念日的重要性，以纪念受害者并向其家属表示声援，以及继续加强航空安全并防止今后发生此类悲剧；

确认理事会于 2013 年 3 月批准了《国际民航组织关于援助航空器事故受害者及其家属的政策》（Doc 9998 号文件），于 2013 年 12 月印发了《关于援助航空器事故受害者及其家属的手册》（Doc 9973 号文件）；

确认对电子申报差异（EFOD）系统遵守情况检查单（CC）的审查表明，附件 9 标准和建议措施（SARP）的执行率低，并敦促成员国提高报告频率，以改善遵守情况；

鉴于至关重要，无论事故在何处发生，应当向民用航空事故受害者家庭成员提供支持，并把提供支持者得到的经验教训，包括有效程序和政策，及时传达给其他成员国和国际民航组织，以改善各国的家属支持工作；

考虑到处理民用航空事故受害者及其家属需要的规章的统一性也是一项人道主义义务和《芝加哥公约》第五十五条第三款中设想的国际民航组织理事会的一项可以行使的职能，并认识到需要完善各国和运营人的信息共享机制和培训资源，以进行全面的风险评估和实施缓解策略；

考虑到各国应提供解决民用航空事故受害者及其家属待遇的同类办法；

认识到民用航空事故所涉及的航空承运人往往最有条件在事故发生后立即援助家属；

确认国际民航组织援助航空器事故受害者及其家属专题讨论会（AAAVF 2021）的成果，包括专题讨论会报告中所概括的 30 项建议；

忆及国际空难受害者家属联合会（ACVFFI）在协助受害者家属方面的有益举措；

注意到无论事故在何处发生或受害者的国籍为何，民用航空事故受害者的家庭成员都会表现出某些基本的人的需要和情感；

认识到公众注意力将继续集中于国家的调查行动以及民用航空事故的人性方面；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其支持民用航空事故受害者及其家属的承诺，并确保每一航空器或机场运营人制定和实施一项全面的家属援助计划；
2. 敦促各成员国遵照国际民航组织附件 9 标准 8.47 的规定，并按照 1999 年《蒙特利尔公约》第二十八条的规定和蒙特利尔会议通过的第二号决议，为支持民用航空事故受害者及其家庭成员制定立法、规章和/或政策；
3. 鼓励已具有处理支持民用航空事故受害者及其家属事务的立法、规章和/或政策的国家，虑及 Doc 9998 号文件中所载的国际民航组织政策和 Doc 9973 号文件中所载的指导材料，必要时对这些文件进行审查；
4. 敦促各成员国通过电子差异通报（EFOD）系统中的遵守情况检查单（CC），向国际民航组织定期报告其对于附件 9 中关于家属援助计划的各项规定的实施水平，并提高报告的透明度和频率，以改善遵守情况；
5. 敦促成员国确认 2 月 20 日为空难受害者及其家属国际纪念日，并开展与受民用航空悲剧影响公民相关的国家纪念活动；
6. 敦促尚未采取如此行动的成员国，批准并实施 1999 年《蒙特利尔公约》；
7. 欢迎专题讨论会提出的建议，并指示理事会将那些需要与专家小组进一步磋商的专题讨论会的建议纳入下个三年期的业务计划，尤其要支助成员国的能力建设需求，包括完善冲突地区风险缓解方面的培训和资源；
8. 指示理事会根据需要，就专题讨论会产生那些建议，对国际民航组织的相关专家小组予以积极和及时的跟进；
9. 指示理事会在审议关于家属援助计划的实施水平时，进一步考虑制定支持民用航空事故受害者及其家庭成员的标准和建议措施，包括及时通知和向家庭成员传播准确信息的规定；和
10. 宣布本决议取代 A41-14 号决议。

---

### 简化手续监督和简化手续能力建设

12.34 在 WP/320 号文件中，沙特阿拉伯强调，《芝加哥公约》附件 9 —《简化手续》规定各国负有义务通过遵守边境放行的标准和建议措施（SARPs）最大限度地减少延误。尽管在 1949 年获得通过，但其实施一直落后于安全和安保。它提议建立国家监督框架和制定监督手册。委员会建议大会将文件中的行动转交给理事会，以结合相关技术机构的意见，在特别虑及资源要求和工作优先排序的情况下，开展进一步研究并提出前进之道。

12.35 在 WP/244 号文件中，阿拉伯联合酋长国提出了“简化手续年（FAL2024）”倡议，以期通过培训和援助促进能力建设，以提高全球遵守情况。它回顾了简化手续专家组为制定全球战略成立了简化手续能力建设工作组。委员会建议大会核准这份文件所载各项行动。

12.36 在 WP/158 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家介绍了安哥拉认证简化手续检查员和教员的法律框架，强调了国家做法如何加强附件 9 的实施。它鼓励各国采用类似的模式。委员会建议大会敦促各国实施国家简化手续方案，注意借鉴安哥拉提出的模式，并将行动 (c) 转交给理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.37 在 WP/127 号文件中，非洲民用航空委员会代表 54 个非洲国家强调了旅客数据系统（预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR））在边境安保和简化手续方面的作用，并提出了一个全球援助框架。委员会建议大会将该文件所载行动转交给理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道，鼓励各国开展合作，进行能力建设和建立伙伴关系，并敦促理事会指示秘书长促进地区合作、更新供资信息并制定具有成本效益的解决方案。

12.38 委员会注意到沙特阿拉伯提交的 WP/128 号和 WP/356 号信息文件。

#### 人口贩运和非正常移民

12.39 在 WP/185 号文件中，丹麦代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议成员国并经澳大利亚、日本和国际商务航空理事会联署，讨论了利用商业航空运输进行非正常移民活动的问题，包括移民偷运网络滥用免签证制度和虚假劳务移民机会进行此类活动。它强调加强国家与业界之间的合作、实施 Doc 10171 号文件：《关于打击航空业中人口贩运的全面战略手册》以及对附件 9 和 Doc 10184 号文件：《大会有效决议》（截至 2022 年 10 月 7 日）作出可能的修订。总体上，成员国认识到解决这一问题的重要性，并重申其对国际合作及打击人口贩运和偷运移民的坚定承诺。有一个成员国和一些国际组织对提及人口贩运与偷运移民之间的关联表示关切，这些关联具有高度复杂性和多维性，因此必须与联合国相关机构密切协调的基础上，按照现有人权与移民问题多边框架处理。一些国际组织对寄予在航空器和机场运营人身上的期望表示担忧，认为这可能会在应对利用航空运输进行非正常移民活动的问题上给他们带来新的责任。委员会注意到，各方对该文件表示广泛支持。为应对利用航空运输进行非正常移民活动的问题，委员会还建议大会将该文件所载行动转交给理事会，以结合相关技术机构的意见，并与相关联合国机构协商，及时开展进一步研究并提出前进之道。

12.40 在 WP/469 号文件中，多米尼加共和国在拉丁美洲民用航空委员会 17 个成员国的支持下，强调人口贩运是一种影响到 2 500 万受害者的跨国犯罪，而航空业是其主要助长因素。它注意到国际民航组织的文书，但强调由于这些文书不具约束力，因此其执行力度不均衡。委员会建议大会核准拟议的行动，并注意附件 9 的 8.49 和 8.50 在该附件第 30 次修订中已升级为标准；这些标准已于 2025 年 7 月 11 日起适用。

12.41 在 WP/276 号文件中，牙买加强调通过非定期航班和通用航空进行的偷运移民的活动日益增多，而这些活动往往缺乏旅客数据。它呼吁更新附件 9 和 Doc 9626 号文件：《国际航空运输管理手册》、加强风险评估并将预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）要求扩展到通用航空。委员会建议大会将该文件所载行动 (a) 转交给理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道，敦促各国与主管当局合作，并鼓励开展地区和全球合作共同防堵偷运移民。

12.42 在 WP/449 号文件中，墨西哥强调通过航空偷运移民的问题日益严重及其对安保和移民系统的影响。它敦促承认这是一个全球性问题，因此，要求理事会分析各国的做法、合作以及可能的指导或标准和建议措施，并在“不让任何国家掉队”倡议下开展能力建设。委员会建议大会将该文件所载行动转交给理事会，以结合相关技术机构的意见，开展进一步研究并提出前进之道。

12.43 在 WP/182 号文件中，美国强调人口贩运是一项影响 2 760 万人的全球性犯罪，并强调航空在预防和缓解方面的作用。它回顾了关于打击贩运的 A41-16 号决议。委员会注意到，现有的大会 A41-16 号决议：制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运处理打击人口贩运的问题。因此委员会同意将该工作文件附录中概述的决议并入 A41-16 号决议，并建议大会通过第 12/5 号决议，以取代 A41-16 号决议。

12.44 会议注意到以下信息文件：沙特阿拉伯提交的 WP/402 号文件和美国提交的 WP/414 号文件。

### **第 12/5 号决议：制定和实施简化手续的规定 — 打击人口贩运**

鉴于联合国大会于 2000 年 11 月通过并于 2003 年 12 月 25 日生效的《联合国打击跨国有组织犯罪公约关于预防、禁止和惩治贩运人口特别是妇女和儿童行为的补充议定书》提供了一个国际框架，并得到多数国家的批准；

鉴于 2018 年 5 月发布的国际民航组织和联合国人权事务高级专员办事处关于培训机组人员识别和应对人口贩运准则的第 352 号联合通告强调了国际航空在打击人口贩运方面的重要作用；

鉴于培训面向客户的员工和其他航空人员识别和应对可疑的人口贩运事件有助于制止这一犯罪；

鉴于附件 9 —《简化手续》中的标准 8.45 要求缔约国采取措施，确保建立打击人口贩运的程序以全面战略为基础并包括明确的举报制度和机场和航空器运营者的相关主管当局联络点；

鉴于附件 9 中的标准 8.46 要求缔约国采取措施，确保与旅行公众直接接触的机场和航空器运营者的人员接受关于认识人口贩运的培训；

鉴于在航空人员和旅行公众中开展提高认识活动有助于提高对涉嫌贩运人口事件的认识和并进行举报；

鉴于国际民航组织应促进制定供每个国家执行的明确的人口贩运准则，包括示范举报议定书和以受害者为中心的创伤知情执法对策；

鉴于 Doc 10171 号文件：《关于打击航空业中人口贩运的全面战略》于 2021 年 7 月获得简化手续专家组批准，并于 2021 年 9 月获得航空运输委员会（ATC）批准，加强了国家打击人口贩运的政策和程序框架，并为各国、民航当局和组织、航空器运营人和机场提供了指导和建议，以便使其掌握信息，用于根据国际民航组织大会 A42/XX 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来制定打击人口贩运的全面战略；

鉴于通过一项包括法律、领导力、政策、报告规程和响应机制、伙伴关系、培训、公众意识、数据收集、信息共享（包括共享根据贩运幸存者提供的信息制定的建议和观点）以及受害者和幸存者支持在内的全面战略，可以帮助民航当局和组织、航空器运营人和机场制止这种犯罪；

鉴于国际民航组织第 362 号通告：《打击航空运营人供应链人口贩运的指南》为民航当局和航空运营人提供了指导和建议，使它们能够制定政策，确保在供应链管理中尽职调查和保持透明度；

鉴于采用国际民航组织第 362 号通告：《打击航空运营人供应链人口贩运的指南》，包括政策、程序、提高认识和员工培训，可以帮助民航当局和航空运营人制止此类犯罪；

大会：

1. 敦促成员国关注通过和立即实施附件 9 第 30 次修订中的标准 8.45 和 8.46；
2. 呼吁成员国在实施附件 9 的相关规定时，适当考虑第 352 号通告：《客舱机组关于人口贩运识别和响应培训指南》；
3. 请理事会确保与打击人口贩运问题相关的指导材料与时俱进并符合成员国的需要；
4. 呼吁成员国在实施附件 9 的相关规定时充分考虑到 Doc 10171 号文件：《关于打击航空业中人口贩运的全面战略》。
5. 敦促成员国在实施附件 9 —《简化手续》的相关规定时，充分考虑到第 362 号通告：《打击航空运营人供应链人口贩运的指南》；和
6. 宣布本决议取代 A41-16 号决议。

---

### 议程项目 13：航空安保 — 政策

13.1 执行委员会在其第八次会议上，根据理事会关于在阿曼马斯喀特举行的国际民航组织 2024 年安保周期间高级别部长级会议的成果（WP/13 号工作文件）和与冲突区和成员国义务相关的持续工作（WP/35 号工作文件）的报告，审议了航空安保（AVSEC）政策题目。委员会还审议了理事会关于更新下列决议的提案：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明（WP/11 号工作文件第 1 号修改稿）和民用航空的网络安全（WP/12 号工作文件第 1 号修改稿）。此外，还有由各国和观察员提交的 35 份文件：WP/78 第 1 号修改稿、WP/79、WP/86、WP/100、WP/101、WP/102、WP/111、WP/117、WP/118、WP/119、WP/120、WP/124、WP/165、WP/199、WP/200、WP/201、WP/233 第 1 号修改稿、WP/239 第 1 号修改稿、WP/240、WP/241、WP/324、WP/369、WP/370、WP/371、WP/398、WP/419、WP/438 第 1 号修改稿、WP/453、WP/454、WP/470 和 WP/482。

13.2 注意到以下信息文件：孟加拉提交的 WP/498、WP/513、WP/515 和 WP/516，喀麦隆提交的 WP/562，丹麦提交的 WP/586，多米尼加共和国提交的 WP/116 和 WP/198，印度尼西亚提交的 WP/551，哈萨克斯坦提交的 WP/580，大韩民国提交的 WP/561，沙特阿拉伯提交的 WP/80，国际运输工人联合会（ITF）提交的 WP/584 和国际航空运输协会（IATA）提交的 WP/667。

### 马斯喀特宣言和拟由大会通过的决议

13.3 在 WP/13 号工作文件中，理事会介绍了在马斯喀特举行的 2024 年国际民航组织安保周期间高级别部长级会议的成果，其目的在于确保航空继续是推动全球进步的一支具有安保性且有韧性的力量。文件呼吁重申《关于航空安保和航空网络安全的马斯喀特宣言》中所作的承诺。

13.4 在 WP/11 号工作文件第 1 号修改稿中，理事会提议更新关于国际民航组织航空安保持续政策的 A41-18 号决议，以反映自大会第 41 届会议以来的发展情况。

### 讨论

13.5 委员会注意到 WP/13 号工作文件所述在阿曼举行的 2024 年国际民航组织安保周期间高级别部长级会议成果，并重申了《关于航空安保和航空网络安全的马斯喀特宣言》中的承诺。委员会还注意到，该宣言的关键要素已分别体现在 WP/11 号工作文件第 1 号修改稿和 WP/12 号工作文件第 1 号修改稿提出的对 A41-18 和 A41-19 号决议的修订中。

13.6 在介绍 WP/11 号工作文件第 1 号修改稿时，理事会忆及，国际民航组织大会第 41 届会议通过了 A41-18 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明。依照 A41-18 号决议的执行条款 2，大会每届常会均须对该综合声明进行审查。

13.7 最后，委员会获得广泛支持，将提交大会通过经修订的 A41-18 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，并在其中纳入就此事项讨论时达成一致的关键要素。

13.8 一个成员国提议对 A41-18 号决议附录 G（在航空安保领域的国际和地区性合作）的新增执行条款 4 进行修订，修改后的表述为：“请成员国积极支持国际民航组织在航空安保和网络安全方面的各地区小组以及在不同地区的航空安保合作方案和小组，……”但这项拟议修订未获委员会支持。

### 第 13/1 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

鉴于认为整合有关航空安保的国际民航组织持续政策的大会决议，以便使其文本更易获取、更易理解和进行更合逻辑的编排，从而促进其实施和实际应用是适宜的；

鉴于大会在 A41-18 号决议中决定，在每届会议上通过一份国际民航组织关于航空安保政策的综合声明；  
和

鉴于大会审查了理事会关于修订 A41-18 号决议中包括附录 A 至 H 在内的国际民航组织航空安保持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 42 届会议期间做出的决定；



大会：

1. 决定本决议所附各附录构成国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，这些政策是大会第 424 届会议闭幕时存在的最新政策；
2. 决定要求理事会在每届常会上提交一份国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，以供审查；和
3. 宣布本决议取代 A410-184 号决议。

## 附录 A

### 一般政策

鉴于国际民用航空的发展能够极大地有助于建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用则会构成对普遍安全的威胁；

鉴于针对民用航空的非法干扰行为已成为仍然是对其安全和有序发展的主要威胁，因此民用航空应受到有效保障；

鉴于恐怖危害行为威胁的不断演变的性质，包括由藏匿的爆炸装置、放置在空运货物中的自制燃烧装置（IID）以及其他滥用航空货运系统进行不法行为的新威胁、藏匿的爆炸装置、陆侧攻击构成的威胁、包括便携式防空系统（MANPADS）的地对空威胁、其它远距离攻击、化学威胁、使用无人驾驶航空器系统（UAS）进行的攻击、航空货运系统滥用于恐怖主义目的、将航空器作为武器、网络攻击和针对民用航空的其他非法干扰行为特别是包括内部人员威胁，对国际民用航空的安全、效率和正常具有严重的不利影响，危及机上和地面人员的生命，并有损民众世界人民对国际民用航空安全的信心；

鉴于针对航空运输的某些威胁、攻击场景和简易装置的复杂程度日益增加；

鉴于针对国际民用航空的一切非法干扰行为均构成违反国际法的严重犯罪；

忆及 A27-12 号决议和 A29-16 号决议仍然有效；

认识到各种犯罪活动不当利用航空部门被利用来从事各种犯罪活动，包括非法航空运送麻醉品和精神药物，以及贩卖人口、野生动物和其他非法物品，会显露或加剧可能遭到图谋进行非法干扰行为者利用的脆弱性；

忆及 A40-12 号决议关于航空安保的宣言；

~~忆及国际民航组织与世界海关组织（WCO）于 2012 年 7 月在新加坡、2014 年 4 月在巴林麦纳麦和 2016 年 7 月在马来西亚吉隆坡召开的关于加强航空货物安保和简化手续的联席会议上所发布的联合公告；~~

铭记联合国（UN）共同做法的重要性，由所有相关机构和专门机构开展合作与协调，承认航空部门是国家安全、繁荣与发展以及全球经济所依赖的关键基础设施；

铭记关于恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁的第 2178（2014）、2309（2016）、2341（2016）、2395（2017）、2396（2017）、2482（2019）和 2617（2021）号联合国安全理事会决议（UNSCR）；

铭记联合国全球反恐战略（2006 年）作为一项加强国家、地区和国际反恐努力的全球文书，其第八次审查于 2023 年由联合国大会决议（A/RES/77/298 号决议）通过；

铭记联合国安全理事会反恐委员会关于打击利用新兴技术进行恐怖主义活动的《德里宣言》（2022 年）；

铭记国际民航组织及其成员国为实施联合国全球反恐战略所付出的努力，以加强国际、地区和国家反恐工作，包括采取切实步骤增进成员国应对恐怖主义威胁的能力，并加强协调联合国系统开展的反恐活动；

认识到为制定并完善全球航空安保计划（GASeP）与成员国全球磋商以及推广力度成功地使理事会于 2017 年 11 月初次通过了该计划，并于 2024 年 6 月通过全球航空安保计划第二版；

认识到成员国需要在其他成员国、国际民航组织、地区机构、业界以及所有其他利害攸关方的集体支持下，加大努力实现为 2023 年和 2030 年制定的全球航空安保计划的全球理想目标，以建立并维持一个强大的全球航空安保体系，其基础是所有成员国全面和有效地实施国际民航组织航空安保标准；

认识到国际民航组织及其成员国实施和促进基于风险的、适当的和与威胁成比例的全球安保做法的重要性；

强调必须保持警惕，因为没有发生严重航空安保事件并不意味着风险降低，主动措施仍然至关重要；

认识到成员国、业界和其他利害攸关方一直需要促进航空安保意识的提高和强大而有效的安保文化；

铭记 2017 和 2018 年期间在埃及、巴拿马、葡萄牙和泰国举办的地区航空安保会议上通过的地区路线图；

回顾 2018 年 11 月在蒙特利尔召开的第二次航空安保高级别会议的公报以及会议的结论和建议；

铭记 2024 年 12 月 11 日在阿曼马斯喀特举行的国际民航组织 2024 年安全周上通过的《马斯喀特航空安保和航空网络安全部长宣言》；

回顾各成员国全面看待航空安保和其他航空学科的重要性，在其不同机构之间保持有效协调以确保考虑所有适当信息，并评估任何措施对民航活动特别是对航空安全造成的后果；

认识到航空货运在运输医疗物资和疫苗等必需品方面发挥着至关重要的作用，正如在 COVID-19 大流行期间所见证的那样；带来的限制和公共卫生措施对航空业产生了严重影响，国际民航组织和成员国在就航空安保政策和措施作出决定时必须考虑到这种影响；和

忆及国际民航组织与世界海关组织（WCO）于 2012 年 7 月在新加坡、2014 年 4 月在巴林麦纳麦和 2016 年 7 月在马来西亚吉隆坡召开的关于加强航空货物安保和简化手续的联席会议上所发布的联合公报；

鉴于在航空货物和/或邮件中放置燃烧装置的破坏行为或企图破坏行为给全球供应链带来了新的安保和安全风险，并对相互关联的国家经济和全球贸易造成毁灭性后果；

重申在 COVID-19 高级别会议 (HLCC 2021) 部长级宣言中的承诺，除其他外，需要应做好航空运行准备，以确保安全、可靠和有序的交通流量，并从当前和过去全球事件大流行病中吸取经验教训，以确保国际航空的长期复原力。

大会：

1. 强烈谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因针对民用航空的一切非法干扰行为；

2. 憎恶地注意到旨在破坏飞行中的民用航空器和民用机场、以地对空威胁、对航空货运、邮件和供应链的燃烧威胁、使用无人驾驶航空器系统攻击和其他远距离攻击以及滥用民用航空器作为杀伤性武器造成机上和地面人员丧生的所有非法干扰行为和未遂行为；

3. 重申保护航空免遭复杂和尖端威胁安保对航空运输的可持续性至关重要，航空安保和网络安全必须继续作为国际民用航空组织及其成员国的最高优先事项来对待，并提供充分的资源，如同适用于民用航空其他各个方面的情况；

4. 要求所有成员国确认其对于国际民航组织既定政策的坚决支持，单独地和相互合作地运用最有效的安保措施，根据附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的规定所要求和建议，以防止非法干扰行为，并惩罚任何此类行为的罪犯、策划者、赞助者、老练的行为者及同谋的资助者；

5. 重申国际民用航空组织对促进一致和统一解决成员国之间就影响全世界国际民用航空安全而有序运营事宜可能产生的问题的责任；

6. 指示理事会作为一项紧迫的优先事项继续其关于非法干扰行为预防措施的工作，并确保以最高效率和反应来开展这项工作；

7. 呼吁国际民航组织及其成员国根据其各自的能力实施联合国安理会第 2178、2309、2341、2395、2396 和 2482 号决议，并集体展示国际民航组织在保障国际民用航空免遭非法干扰行为方面的全球领导力；

7 之二. 呼吁国际民航组织及其成员国实施《联合国全球反恐战略》和联合国安全理事会反恐委员会关于打击将新兴技术用于恐怖主义目的的《德里宣言》，特别是关于恐怖分子使用无人驾驶航空器系统 (UAS) 所构成威胁的不具约束力的指导原则中规定的内容；

8. 认识到国际民航组织在航空安保领域的领导作用，要求指示秘书长在国际民航组织内部及其地区办事处提高对航空安保的重视，并在经常方案预算范围内确保本组织航空安保方案的长期可持续性；

9. 敦促所有成员国继续在财务上支持本组织，通过以人力和财务资源形式提供自愿捐助，开展编入经常性方案预算以外的航空安保活动；

9 之二. 敦促所有成员国确保有效实施国际民航组织的标准，共同努力实现国际民航组织全球航空安保计划 (GASeP) 及其六个优先领域的理想目标，并积极参与全球和地区为实现这一理想目标所做的努力；

10. 指示理事会确保航空安保专家组对全球航空安保计划进行定期审查，使其保持相关性，其优先事项针对处理现有和新出现的威胁，并继续作为有用的工具以支持成员国努力实现附件 17 —《航空安保》的充分实施；

11. 指示理事会在完善全球航空安保计划时审议从实施全球航空安保计划中汲取的经验，包括航空业因 COVID-19 大流行的后果已发生的变化，确保其中载有明确和集体的航空安保目的与目标，同时考虑到将 2027 年、2030 年和 2033 年的全球里程碑作为国际社会评估所取得的进展的检查点，以及使用现有进程和工具监测进展的机制，以协助国际民航组织、成员国和利害攸关方确保航空安保的持续改进；

12. 指示秘书长利用与成员国和业界之间的协商机制继续全面审查和完善国际民航组织航空安保计划及方案，以确保这些计划及方案仍然有助于实现其预期目的并适应新的航空安保挑战，同时虑及创新性做法以进一步改进或加强他们的有效性。审查的结果，包括任何建议，应该定期向理事会进行报告；

~~13. 敦促所有成员国积极地参与全球和地区工作，实现全球航空安保计划国家和地区层面的目的、目标、具体目标和优先事项，考虑到为全球航空安保计划制定的 2023 年和 2030 年全球理想目标；和~~

14<sup>13</sup>. 敦促所有成员国、行业和其他利害攸关方继续采取实际行动，加强航空安保文化，以支持安保措施的有效实施，并促进所有实体和个人的安保意识和最佳安保行为。

## 附录 B

### 制止非法干扰民用航空行为的 国际航空法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

#### a) 国际航空法律文书

鉴于保护民用航空免遭非法干扰行为已通过以下各项公约得到加强：《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）、《制止在用于国际民用航空的机场发生的非法暴力行为以补充制止危害民用航空安全的非法行为的公约的议定书》（蒙特利尔，1988 年）、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）和《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）及制止此类行为的各项双边协定；

大会：

1. 敦促尚未成为《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）和《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）以及《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）<sup>1</sup> 的缔约方的成员国成为这些公约的缔约方。

<sup>1</sup> 各项航空安保法律文书成员国的名单可从 [www.icao.int](http://www.icao.int) 网站国际民航组织条约汇编项下查阅。

2. 呼吁尚未成为上述航空法律文书缔约方的成员国甚至在批准、接受、核准或加入之前，实行这些文书的原则，并要求制造可塑炸药的国家尽快实施给此类炸药进行标注的工作；和

3. 要求秘书长继续提醒成员国成为《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书、《制止非法劫持航空器的公约》的 2010 年补充议定书、《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 2014 年议定书和《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》缔约方的重要性，并提供在成为这些文书缔约方中遭遇任何困难的成员国所要求的援助。

b) 颁布国家立法和缔结适当协定

鉴于由成员国颁布对此类行为进行严惩的国家刑法可极大地促进制止非法干扰民用航空的行为；

大会：

1. 呼吁各成员国特别注意对犯有策划、赞助、供资或便利非法干扰民用航空行为的人员采取充分措施；特别是在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定；和

2. 呼吁各成员国对犯有非法干扰民用航空行为的人员采取有关引渡或起诉的充分措施，如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款，和缔结适当协议，以规定引渡对国际民用航空进行犯罪性攻击的人员。

## 附录 C

### 技术安保措施的实施

鉴于保护国际民用航空免遭非法干扰行为需要成员国不断保持警惕并制定和实施减轻威胁的行动，包括载于附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的规定；

鉴于显然需要加强与人员、其客舱和货舱行李、货物、邮件、信袋和快递包裹的运输相关的所有阶段和过程的安保以及保护民用航空免受网络攻击和网络威胁；

鉴于对航空货运和邮件的整个威胁，包括在航空器上安置自制燃烧装置（IID）企图进行破坏，从而对空运货物、邮件和全球供应链造成燃烧威胁，要求必须采取全球性做法，制定和实施安保规定和最佳做法，包括与世界海关组织（WCO）、万国邮政联盟（UPU）、~~和~~国际海事组织（IMO）和联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）持续共享信息和进行合作。在这方面，各国应分享为减轻自制燃烧装置而实施的最新最佳做法或分享为辅助侦测自制燃烧装置而开发的新技术；

鉴于确保政府机构、机场当局、航空器运营人和其他实体采取安保措施的责任由成员国承担；

鉴于有效实施国际民航组织倡导的安保措施是预防非法干扰民用航空行为的有效手段；

鉴于必须采用一套广泛的风险管理策略和工具以期使安保措施与安保风险目标一致，确保航空安保措施的有效性和可持续性，并考虑到对民用航空安全的任何意外影响。反过来，航空安全、安保和网络安全的有  
效协调将受益于共享的知识和增强的努力；

鉴于除了背景审查、合格认证和质量控制以外，只有通过雇用经过良好培训和胜任称职的安保人员，保护民用航空的应对措施才能有效；

~~鉴于 COVID-19 大流行可能已要求根据情况而授权暂时放宽特定安保要求；~~

~~认识到仔细评估和处理航空运行恢复相关风险的重要性，特别注意因大流行病对工作人员的影响所导致的风险；~~

~~鉴于 COVID-19 大流行要求处理安保威胁和风险并虑及新的卫生相关风险，同时确保简化手续和可持续性的平衡；~~

鉴于在各个层级和跨整个航空领域为安保和非安保职能的所有人员建立一个强大的安保文化对于一个有效安保环境的发展和可持续性十分重要；和

鉴于需要进行技术、流程创新和适当的培训，实现有效和高效的航空安保与旅客和货物简化手续措施，并确定安保检查制度的未来，同时认识到操作和管理当前和新出现的航空安保技术所需的专业技能，并雇用和培训工作人员使用这些技术所需的专业技能，同时努力吸引下一代航空专业人员；和

认识到及时和高效地对现有及快速发展的航空安保设备进行测试与认证对加强全球航空安保和满足日益增长的客运量需求至关重要。

大会：

1. 敦促理事会继续以最高优先级通过与当前国际民航安保威胁相称的有效、基于证据及风险和操作上可行的非法干扰行为预防措施，以虑及该威胁的创新性和不断演变性，并从威胁和风险角度不断更新《芝加哥公约》附件 17 的条款；
2. 敦促所有成员国以单独方式和以与其他成员国合作的方式，为防止非法干扰行为采取一切可能的措施，特别是附件 17 所要求或建议的以及理事会所建议的措施；
3. 重申成员国有责任在考虑到不断演变的威胁的基础上在其领土内实施有效的航空安保措施；
4. 敦促各成员国完全和可持续地实施附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款，加强努力，实施关于航空安保的现行标准和建议措施（SARPs）以及有关航空安保的程度，监督其实施情况，采取一切必要步骤预防非法干扰国际民用航空的行为，并适当注意国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件 — 限制发行）和国际民航组织《航空安保培训手册》（Doc 10207 号文件）所载的指导材料，以及国际民航组织受限制访问公共网站上所提供的其他与安保有关的指导材料；
5. 鼓励成员国高度重视为应对内部人员威胁最近通过的标准，确保在其各自管辖区内对其有效实施，并继续调整和采取措施应对这一威胁；
6. 鼓励各成员国将民航安保作为国家、社会和经济的优先事项、规划与运行的一个基本组成部分来推动；

7. 鼓励各成员国与行业建立伙伴关系，制定、试用和实施有效的安保措施和创新技术、技能和流程；

7之二. 敦促各成员国和相关实体加强协作，改进安保设备认证程序，力求减少延误、消除标准差异，从而提升全球航空安保水平。

8. 鼓励成员国和业界协调努力，发展航空安保检查，以更加灵活地应对新威胁、更加无缝和以旅客为中心，同时确保持续实现附件 17 —《航空安保》中的安保目标；

9. 鼓励各成员国和所有航空实体推广强大和有效的航空安保文化包括制定工作队伍和公众的安保意识方案和活动，以强调安保人人有责；

10. 敦促成员国得到资源，确保有合格和称职的专业人员来规范、操作、维护和监督与航空安保相关的措施得到有效实施维持胜任称职、积极进取和训练有素的工作队伍，并采取行动以保证和维持 COVID-19 大流行之前已存在的工作人员能力；

11. 鼓励各成员国对其航空安保计划的方方面面进行有效监督，包括当限制或其他情况不允许进行现场监测活动时采用远程技巧，以确保安保措施得到有效和可持续实施。

12. 鼓励各成员国依照其国内法、规章和航空安保方案，并根据适用的标准和建议措施，以务实的方式促进实施航空安保措施，以便：

- a) 为了迅速交流信息和及早发现对民用航空运行的安保威胁，包括网络威胁，酌情扩大成员国和业界之间现有的合作机制。在技术层面，这种迅速的信息共享应该包括所有相关专家；
- b) 共享与安保预防措施有关的专长、最佳做法和信息，包括检查和检查技巧，侦测炸药和燃烧装置、机场安保行为侦测、对机场工作人员的检查和背景检查、人力资源发展和相关技术的研究与开发；
- c) 利用先进现代技术侦测违禁物品和材料，预防将此类物品和材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；
- d) 确定基于证据和风险的、适当和与威胁相称的、有效、高效、多层面、操作上可行、经济上可持续和可持续运作的航空安保措施，并虑及对旅客、机组人员和合法贸易的影响；
- e) 加大保障航空货运和邮件安保系统努力的力度，办法是特别是减轻对航空货物和邮件的燃烧威胁：
  - 1) 建立强有力、可持续和适应性强的航空货物和邮件安保框架；
  - 2) 有效和可持续地实施健全的安保保障；
  - 3) 酌情就航空货运和邮件安保采取整体供应链做法；
  - 4) 建立和加强对航空货运和邮件安保的监督和质量控制；

- 5) 开展双边和多边努力以协调各项行动，以便统一和加强航空货运和邮件安保及保障全球航空货运供应链；
- 6) 同其他成员国分享最佳做法和所吸取的经验教训，以便提高航空货运和邮件安保的整体水平；和
- 7) 加强强化航空货运和邮件安保能力建设和创新的各项举措；
- f) 解决考虑无人驾驶航空器和先进空中出行（AAM）系统的潜在滥用，并采取安保措施，以防止其用于非法干扰行为；
- g) 确保对各自领土和空域中的民用航空安保威胁和风险持续进行评估，使用这些评估为反措施的制定提供适当信息并调整航空安保政策设置，且尽可能迅速地向相关利害关系方提供有关民航所有可能风险的信息；
- h) 通过与所有利害关系方合作开展以下行动，应对针对陆侧区域，包括针对候机楼发起攻击的风险：
  - 1) 在有效和可持续性的安保措施与为旅客提供便利的需求之间保持适当的平衡；
  - 2) 实施一组灵活且切实的基于风险的措施，并明确有关各方的责任；
  - 3) 尽量避免在候机楼内部或附近区域因人群聚集而带来的脆弱性；和
  - 4) 维持时刻保持警惕、威慑、预防、在不断变化的威胁面前以协调一致的方式应对和适应的文化；
- i) 确保保护民用航空免受网络攻击和网络威胁；和
- j) 处理因内部人员利用工作人员及其对安保区和敏感安保信息的特权而造成的风险，~~考虑到 COVID-19 大流行的影响以及大流行病已造成新的或加剧了现有内部人员漏洞的可能性。~~

13. 呼吁各成员国并在尊重其主权的同时通过合作及协调行动，以便一致、高效率和有效地执行标准和建议措施以及指导材料，并通过向旅行公众提供清楚、及时和现有的信息，把对标准的混淆或不一致的解释所引起的对航空旅行的扰乱减至最小程度；

14. 呼吁各成员国在要求另外一国实施安保措施对飞入该成员国领土的航空器加以保护时，应全面考虑在另外一国内已经实施并持续得到验证的安保措施，并在适当的情况下承认这些措施是等效的以避免重复；

15. 要求国际民航组织：

- a) 确保附件 17 —《航空保安》和附件 9 —《简化手续》的条款相互融合和补充；



- b) 通过应有关成员国要求举行的提高认识的地区和次地区航空安保活动，继续促进制定有效和创新性安保进程和概念，包括与行业利害攸关方和设备制造商合作，制定下一代旅客和货物检查流程；
- c) 继续支持航空安保专家组的工作，以应对针对民用航空的新的和现有的威胁，并制订适当和基于证据及风险的预防措施和指导材料；
- d) 鼓励各国和利害攸关方酌情通过双边或多边安排加强合作，以完善信息共享机制，提升安保设备测试与认证能力，从而应对不断演变的全球航空安保威胁态势；
- de) 促进制定相互承认等同流程的进程发展，以便协助成员国实现互惠安排，包括一站式安保安排，这些安排承认成员国按照附件 17 的要求所采取的航空安保措施在取得同样结果情况下的同等性，这些安排还立足于商定的全面和持续的验证进程以及就其航空安保系统有效持续地交流信息，和
- ef) 继续与航空安保专家组和网络安全专家组协商以处理其他威胁和风险，包括复杂和尖端的威胁和风险、对航空安保的网络威胁，以及对机场陆侧区域和空中交通管理安保的风险，和。

16. 指示秘书长每隔一定时间，更新和修订国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件 — 限制发行）并制定新的指导材料，旨在协助各成员国对新的和现有的针对航空的威胁做出回应，并实施有关民用航空安保的规范和程序；

16 之二. 指示秘书长以适当间隔更新和修订国际民航组织《航空安保培训手册》（Doc 10207 号文件），并制定新的指导材料，旨在协助成员国招聘、选拔和培训其工作人员，包括考虑质量保证和人的因素，同时实施与民航安保有关的规范和程序；

17. 指示秘书长确保定期审查和更新国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件 — 限制发行），该综述为航空安保提供了风险评估方法，各成员国可考虑利用该声明进一步制定本国风险评估，以及按照 Doc 10108 号文件列入基于风险的评估，同时提出供通过附件 17 或国际民航组织任何其他文件中的新的和经修订航空安保措施的建议；

18. 指示秘书长确保利用适当的专门知识领域，以便评估航空安保风险和制定标准和建议措施（SARPs）、规范、指导材料，以及处理航空安保问题的其他手段，包括和其他专家组协调；

19. 指示理事会对航空安保专家组的职权范围进行不断评估并建立治理程序，以确保对专家组全面审议航空安保问题的能力没有任何限制；和

20. 指示秘书长继续确保将航空安保适当定位为国际民航组织秘书处的核心原则和职能组成部分，使其与国际民用航空的进步、可持续性和安全有序发展的关键重要性相称。

## 附录 D

### 国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测做法

鉴于国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA），已经成功地完成了 A401-148 号决议附录 D 的任务；

鉴于本组织的主要目标之一仍然是确保在全世界范围国际民用航空的安保；

鉴于各成员国承诺遵守附件 17 — 《航空保安》标准和附件 9 — 《简化手续》中与安保相关的标准；

鉴于各成员国建立一个有效的航空安保监督系统，可支持执行国际航空安保的标准和建议措施（SARPs），并有助于这一目标；

忆及确保民用航空安保的最终责任都在各成员国；

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法能已经证明有助于查明对航空安保的关切，为解决这些关切提出建议；并且该计划继续得到各国的支持，促进成员国努力履行其在航空安保方面的国际义务；

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法的审计结果对了解全球、地区和个体成员国家航空安保态势做出重要贡献；且汇编的普遍安保审计计划持续监测做法数据，也可用来确定成员国是否正在达到实现全球航空安保计划设定的理想目标里程碑，并可帮助航空安保专家组确定优先工作领域，包括制定和更新附件 17；

认识到有效实施国家纠正行动计划以解决通过普遍安保审计计划持续监测做法审计所查明的缺陷，是为实现加强全球航空安保总体目标而开展的监测进程的一个重要的组成部分；

承认国际民航组织航空安保审计结果方面有限程度披露的重要性，要在既需要使成员国认识到未解决的安保关切，又需要使敏感的安保的信息不公之于众之间保持平衡；

考虑到理事会批准了一个及时处理重大安保关切（SSeCs）的机制；

认识到制定一项经协调的战略，通过高级别的秘书处监测和援助审查委员会，便利对成员国进行援助的重要性；

认识到继续实施普遍安保审计计划持续监测做法以及该计划的持续演变，对成员国之间在航空安保一级建立相互信任，并对鼓励充分执行与安保有关的标准至关重要；

认识到通过上一个三年期增加了主要由自愿捐助资助进行的审计数量，普遍安保审计计划持续监测做法已从 COVID-19 大流行的影响中恢复和资源局限的影响限制了能够进行审计的频率；

忆及大会第 4140 届会议要求理事会报告普遍安保审计计划持续监测做法的总体实施情况；

大会：

1. 注意到普遍安保审计计划持续监测做法有助于通过审计和持续监测成员国的航空安保绩效促进了来改善全球航空安保；

2. 要求秘书长确保普遍安保审计计划持续监测做法继续评估与衡量可持续和有效实施附件 17 标准，包括酌情就其合规采取基于风险的做法、附件 9 的安保相关标准，以及审计的优先排序是基于风险的，且普遍安保审计计划持续监测做法及时处理严重的缺陷；

3. 表示赞赏各成员国在普遍安保审计计划持续监测做法审计过程中所给予的合作，并提供安保专家，经认证作为普遍安保审计计划持续监测做法的审计员，在进行普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计时担任短期专家，以及提供长期专家，担任普遍安保审计计划持续监测做法的审计组组长；

4. 要求理事会确保普遍安保审计计划持续监测做法继续以及得到足够资源，并监督其活动，因为该计划监测成员国在建立和维持可持续的航空安保系统、遵守国际民航组织与安保有关的标准的能力以及实施纠正行动计划以及及时处理普遍安保审计计划持续监测做法审计期间查明的缺陷；

5. 敦促注意到国际民航组织秘书处与各成员国协商审查普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法，并鼓励继续协作，以确保该方案继续满足成员国的需要，并敦促秘书处与秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究小组协商，并酌情在航空安保专家组成员和观察员的协助下，继续提高该计划的有效性和效率，同时保持其质量；

6. 核准普遍安保审计计划持续监测做法的安保审计结果有限披露的政策，包括立即通报存在着重大安保关切的政策；

7. 敦促所有成员国通过以下方式，全力支持国际民航组织：

- a) 签署有关普遍安保审计计划持续监测做法的谅解备忘录；
- b) 在国际民航组织安排的普遍安保审计计划持续监测做法活动之前，根据既定时间表编制并向国际民航组织提交所有规定的文件；
- c) 在进行普遍安保审计计划持续监测做法活动期间，便利普遍安保审计计划持续监测做法小组的工作；
- d) 拟定并提交一份用以处理普遍安保审计计划持续监测做法活动中查明之缺陷的适当纠正行动计划；和
- e) 在成员国和国际民航组织商定的时限内实施那些纠正措施。

8 之二. 敦促所有成员国按国际民航组织排定的日期接受审计，除非因不可抗力而无法接受，以确保及时提供相关信息，支持国际民航组织的其他方案和活动，并防止对审计计划产生负面的财务和行政影响；

8. 要求秘书长采取措施，尽快将普遍安保审计计划持续监测做法的人员配置及其活动供资要求纳入经常方案预算，从而确保该计划的长期财务可持续性；和

9. 要求理事会向大会下一届常会提交一份关于普遍安保审计计划持续监测做法实施情况的进度报告。

## 附录 E

### 国际民航组织实施支助和发展 — 安保方案（ISD-SEC）方案

鉴于实施预防非法干扰国际民用航空的行为的技术措施需要财物资源和人员培训；和

鉴于尽管得到援助，但一些国家，特别是发展中国家，由于财政、技术和物质资源不足，缺乏航空安保监督能力，在全面实施预防措施方面仍然面临困难；和

重申国际民航组织“不让任何国家掉队”战略目标的价值和重要性，其目的在于帮助有需要的国家，使其有更多机会获得有针对性和有效的航空安保和网络安全 培训、援助和能力建设，同时促进各国的长期自我可持续性。

大会：

1. 指示秘书长促进成员国和其他航空实体在全世界范围的工作，在国际民航组织航空安保援助和能力建设战略的指导下，通过鼓励经协调、有针对性和经优先排序的国际航空安保能力建设活动，向成员国提供有效的技术援助和支持；
2. 敦促各成员国自愿捐助资金和实物资源，以扩大国际民航组织航空安保提升活动的影响范围和影响力；
3. 指示秘书长确保，所收到的针对航空安保实施支助和发展活动的捐助全部只用于这些活动；
4. 敦促有能力的成员国协助在航空安保领域提供有效和有针对性的能力建设活动。此种活动应包括培训、技术援助以及实施支助和发展、技术转让和在需要时提供其他必要资源，以便使所有成员国实现更加强大的有效的航空安保制度；
5. 请各成员国利用国际民航组织在提供、便利或协调短期补救援助和长期援助方面的能力，补救其在实施附件 17 的标准和建议措施时存在的缺陷，并利用国际民航组织最佳运用普遍安保审计计划的审计结果的能力，来确定和调整航空安保能力建设活动，以惠及有需要的成员国；
6. 请各成员国还考虑要求得到其他国际和地区组织的援助，以满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；
7. 敦促各成员国和各组织与国际民航组织共享与其援助方案和活动相关的信息，以推进有效和高效地使用资源；

8. 指示秘书长尽可能地推进对援助方案和活动进行协调，包括收集与此类举措相关的任何可获信息；
9. 指示秘书长对国际民航组织援助项目的质量和有效性进行监测和评估，并就资金和实物资源的使用和此种捐助的探明影响提供定期报告；
10. 敦促各成员国和相关利害攸关方协同组织和实施能力建设活动，记录每一当事方所做的承诺；
11. 请秘书长更新和加强国际民航组织的航空安保培训方案、~~包括维持和开发航空安保成套培训资料（ASTPs）和航空安保讲习班~~，并推动航空安保培训的其他方法，如电子学习和混合学习；
12. 敦促成员国为国际民航组织航空安保培训方案活动做出贡献；
13. 请秘书长监督、制定、促进、支持、维持和定期重估国际民航组织航空安保培训中心（ASTC）网络，以确保满足航空安保培训要求和达到良好的合作水平；和
14. 敦促成员国利用国际民航组织航空安保培训中心进行航空安保培训。

## 附录 F

### 理事会关于在世界不同地区的多边和双边合作的行动

鉴于各项国际航空安保航空法文书和理事会通过的关于航空安保的标准和建议措施所规定的成员国权利和义务可在成员国之间的多边和双边合作中得到补充和加强；

鉴于多边和双边航空运输协定是旅客、行李、货物和邮件的国际商业航空运输的主要法律基础；

鉴于航空安保条款应成为多边和双边航空运输协定的一个组成部分；和

鉴于注重安保成果、承认同等性和一站式安保以及尊重多边和/或双边航空运输协定中规定的合作精神是政策原则，实施这些原则能够大大有助于航空安保的可持续性；

大会：

1. 认识到要成功地消除对民用航空的威胁，只能通过有关各方的共同努力以及所有成员国在各国家机构与航空安保监管者之间建立起密切的工作关系方能实现；
2. 敦促所有成员国考虑 1986 年 6 月 25 日理事会通过的示范条款和 1989 年 6 月 30 日理事会通过的协定范本，在其多边和双边航空运输协定中插入一个航空安保条款；
3. 敦促所有成员国通过下列主要原则，作为航空安保国际合作的基础，并确保成员国、国际民航组织和其他相关国际组织间的有效航空安保合作：
  - a) 尊重双边和/或多边航空运输协定中规定的合作精神；

b) 承认同等的安保措施；和

c) 着重于安保成果；

4. 敦促所有尚未参加国际民航组织航空安保联络点（PoC）网络的成员国加入该网络，该网络是为通报对民用航空运输运行的紧迫威胁而设，目的是在每一国家内提供一个国际航空安保联络的网络，并强化其协调与合作，以确保通过航空安保百科全书（AVSECPaedia）交流最佳做法；

5. 敦促国际民航组织推动能够建立各成员国之间交流航空安保信息的技术平台的各种举措；

6. 要求国际民航组织继续：

a) 鼓励成员国报告其在相互合作防止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；

b) 分析世界不同地区防止对国际民用航空的威胁的不同情况和趋势；和

c) 编制加强阻止和防止此类非法干扰行为的措施的建议；

7. 指示理事会采取必需的紧急和迅速的行动，以便处理针对民用航空的新的和现有的威胁，寻求减少由于对必要措施产生的混淆或不一致的实施或解释而对航空旅行造成的不必要的扰乱，便利成员国做出共同一致的反应，并鼓励成员国与旅行公众进行明确的沟通。

## 附录 G

### 在航空安保领域的国际和地区性合作

认识到对民用航空造成的威胁需要成员国和有关的国际和地区组织做出有效的全球回应；和

认识到为加强联合国以共同方法支持成员国实施联合国全球反恐战略和相关的联合国决议和任务，制定了联合国全球反恐协调契约。

大会：

1. 提请民用空中航行服务组织（CANSO）、国际原子能机（IAEA）、国际刑事警察组织（ICPO/INTERPOL）、国际海事组织（IMO）、欧洲安全与合作组织（OSCE）、联合国反恐怖主义委员会执行局（UNCTED）、联合国反恐怖主义办公室（UNOCT）、联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）、万国邮政联盟（UPU）、世界海关组织（WCO）、非洲联盟（AU）、欧洲联盟（EU）、阿拉伯民用航空组织（ACAO）、非洲民用航空委员会（AFCAC）、欧洲民用航空会议（ECAC）、拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）、国际航空运输协会（IATA）、国际机场理事会（ACI）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、全球快递协会（GEA）、货运代理人协会国际联合会（FIATA）、国际航空货运协会（TIACA）以及其他利害攸关方继续与国际民航组织合作，应尽最大可能保护国际民用航空免遭非法干扰行为；

2. 指示理事会继续与联合国反恐委员会（CTC）在航空安保和边境管理领域的打击恐怖主义全球努力中合作，并要求秘书长利用本组织的专业知识协助联合国反恐执行局（UNCTED）进行国家访问，以评估成员国的反恐努力，包括取得的进展、仍存在的缺失以及技术援助需要的优先领域，并查明与恐怖主义有关的趋势和挑战以及在执行安全理事会相关决议时采用的最佳做法；和

3. 指示秘书长利用本组织在航空安保和边境管理领域的专业知识，支持联合国全球反恐协调契约框架的工作，以加强联合国预防和打击恐怖主义的共同方法，并协助联合国反恐办公室（UNOCT）向成员国提供技术援助和能力建设支持的努力，同时确保协调援助活动以避免工作重复并确保高效利用资源；和

4. 请成员国积极支持国际民航组织在航空安保和网络安全方面的各地区小组以及在不同地区的航空安保合作方案，这对于帮助各国实施国际民航组织的标准、提高运行效率以及促进各国航空安保方案和运行的长期自我可持续性都至关重要。

## 冲突区

13.9 理事会通过 WP/35 号文件概述了国际民航组织及各成员国为保护民用航空免于遭受在冲突区上空或其附近运行所面临的固有风险而开展的活动。

13.10 由加拿大提交并由以色列、哈萨克斯坦、肯尼亚、摩洛哥、新西兰、阿曼、大韩民国、美国、欧盟及其成员国、欧洲民航会议（ECAC）其他成员国、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALP）和空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）联署的 WP/120 号文件介绍了在加强冲突区风险缓解和防止悲剧进一步发生方面所取得的进展及未来相关工作，强调有必要更新 Doc 10084 号文件、加强军民协调，以及推进应急协调小组（CCT）框架。除其他外，该文件还呼吁提高对国际民航组织《空中交通管理军民合作手册》（Doc 10088 号文件）的认知，制定涵盖实施支助、应急协调小组指导和培训的国际民航组织冲突区实施套包（iPack）。

13.11 埃及在 WP/201 号文件中强调该国在通过安保合作、能力建设和运行支助，协助受冲突影响国家重新融入全球民航系统方面所起的作用。除介绍埃及所开展的工作外，该文件还请国际民航组织协助其他从冲突或危机中恢复的国家，并敦促成员国分享技术专长和运行支助。

## 讨论

13.12 委员会重申国际民航界亟需在全球范围内持续加强冲突区的风险管理。虽然国际民航组织已制定全面指导，如第三版《冲突区上空或附近民用航空器运行风险评估手册》（Doc 10084 号文件），但各国及运营人的实施情况仍不均衡。会议指出现行指导需与时俱进，以反映新兴风险，其中包括对全球导航卫星系统（GNSS）进行干扰、先进武器系统的使用日益增多，包括为军用而设计的系统遭到各种行为者以危害民航的方式使用、和无人驾驶航空器系统武器化等问题。为此，委员会建议国际民航组织审查 Doc 10084 号文件，以应对已查明的不足和日益严峻的脆弱性。

13.13 委员会注意到，由于缺乏既定的冲突区信息共享规程，航空器运营人和空中航行服务提供者等相关利害关系方之间难以进行有效协调。因此委员会支持更安全天空举措等全球性举措，将其作为分享最佳做法与信息的有效途径，并请成员国和相关利害关系方加入此类行动。

13.14 委员会还强调建立结构井然的军民合作框架的重要性，并认识到与军事利害关系方进行接触所面临的固有挑战。为此，会上将国际民航组织 Doc 10088 号文件确定为推动此类合作的关键参考文件，确保各国既满足国内要求又履行《芝加哥公约》义务。

13.15 委员会欢迎加拿大为国际民航组织冲突区实施套包的开发所开展的工作和所提供的资金支助，该实施套包应提供实用工具，协助各国有效缓解冲突区上空及其附近的民用航空所面临的安全与安保风险。委员会特别指出，实施套包需包含针对应急协调团队的指导，并提高各方对该团队的认识，该团队旨在确保因冲突区导致空域中断时，在空中交通的中断最小化的情况下保障民用航空安全。

13.16 最后，委员会审议了国际和区域层面为帮助受武装冲突影响的国家恢复空中交通服务并降低相关风险所做的努力。在此方面，委员会赞扬埃及在通过航空安保协作来支持受冲突影响国家恢复国际航空连通性方面所做的努力，并承认此类努力是践行“不让任何国家掉队”战略目标的实践典范。委员会鼓励国际民航组织和成员国继续依照国际民航组织的规定和指导材料，通过结构化的双边援助机制提供技术和运行支助，协助那些正从危机中恢复的国家。

13.17 综上，委员会强调，国际民航组织在引导全球民航界优先应对冲突区上空及其附近的运行风险问题及加强风险缓解措施方面发挥着核心领导作用。尽管委员会注意到一些成员国的评论，但仍同意将 WP/35 号文件附录中所提议的应对冲突区对民用航空造成的风险的决议提交全体会议通过。除其他外，该决议还呼吁制定一个国际民航组织冲突区专项工作方案，以协助各国和运营人降低风险，并更好地管理空域的关闭与重新开放。

13.18 有几个国家对 WP/35 号文件及该文件所附决议草案中提及阿塞拜疆航空公司 8243 航班和马来西亚航空公司 17 航班表示保留意见。

---

### 第 13/3 号决议：应对冲突区对民用航空造成的风险

忆及 2024 年 12 月 25 日阿塞拜疆航空公司 8243 航班不幸失事，并严重关切地注意到民用航空器在冲突区上空或附近被击落的类似事件，包括 2020 年乌克兰国际航空公司 752 航班和 2014 年马来西亚航空公司 17 航班；

忆及《国际民用航空公约》第三条分条重申不对飞行中的民用航空器使用武器的原则；

忆及根据《国际民用航空公约》及其附件，当军事活动或冲突对民用航空构成风险时，成员国应在其控制的空域内采取预防措施，包括酌情及时公布禁区、限制区或危险区；

认识到冲突区风险管理的复杂性日益增加，包括使用军事或武器化无人航空器系统（UAS）、全球导航卫星系统（GNSS）射频干扰（RFI）、电子战和防空系统构成的威胁；



忆及 A41-8 号大会决议，即军民协调应便利与空域使用者共享相关信息，特别是针对冲突区上空或附近的民用航空器运行；

认识到需要加强协调，及时传播风险信息和决策，并更新对国家和运营人的指导；和

忆及国际民航组织《2026—2050 年战略计划》的基本愿望之一是国际航空因事故和非法干扰行为导致的死亡为零。

大会：

1. 强烈谴责对飞行中的民用航空器使用武器，并重申在拦截的情况下，不得危及机上人员的生命和航空器的安全；

2. 重申各国必须避免对飞行中的民用航空器使用武器，如《国际民用航空公约》第三条分条所示；

3. 敦促尚未批准《议定书》（其中将第三条分条纳入《国际民用航空公约》）的成员国尽快批准该《议定书》；

4. 呼吁成员国根据《国际民用航空公约》及其附件，在军事活动或冲突对民用航空构成风险时，查明、通报并在其控制的空域内采取适当措施，包括酌情及时公布禁区、限制区或危险区；

5. 敦促成员国与其主管的空中航行服务提供者和航空器运营人分享相关信息，并确保他们及时评估和减轻对冲突区上空或附近民用航空器构成的风险；

6. 敦促成员国号召航空器运营人确保其飞行计划决策包括最新的风险评估和适当的风险缓解措施，同时以一切合理手段将有关冲突区的信息考虑在内；

7. 呼吁成员国改善和加强空中交通管理（ATM）方面的军民合作，并支持制定和实施地区空中交通管理应急管理框架；

8. 呼吁成员国支持全球倡议，如“更安全天空倡议”，将其作为分享最佳做法和信息的有效手段，包括现有的地区倡议，并推动有效实施关于减轻冲突区对民用航空构成的风险的全球标准和指南；

9. 指示理事会继续更新国际民航组织相关文件，包括国际民航组织《冲突区上空或附近民用航空器运行风险评估手册》（Doc 10084 号文件），以反映当前的运行和技术威胁，包括使用武器化无人航空器系统（UAS）、GNSS RFI 和电子战进行的攻击；

10. 指示理事会确保建立一个国际民航组织冲突区专项工作方案，以支持国际民航组织内部的跨领域努力；和

11. 指示理事会监测本决议的执行情况，并向大会下届常会报告进展。

—————

## 全球航空安保计划（GASeP）实施经验

13.19 在 WP/370 号工作文件中，伯利兹代表中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国敦促各国加强适用于国内商业运营的政策、战略和安保措施，预防和减缓非法干扰行为。鼓励各国加强国内机场的威胁侦测能力，依据国际民航组织的标准和建议措施实现安保程序标准化，提高意识，培训人员，并改善机构间协调。

13.20 在 WP/470 号工作文件中，玻利维亚介绍了该国新的国家航空安保管理系统的实施情况，该系统为该国准备普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）审计提供了支持。该系统还包含一套用于收集、处理和分析民用航空安保数据的工具。玻利维亚倡导各国采用数字化工具管理安保数据，并鼓励开展知识共享。

13.21 在 WP/118 号工作文件中，巴西在 16 个拉美民航委员会（LACAC）成员国的联署下，强调巴西航空安保队的工作在将《全球航空安保计划》（GASeP）优先事项变成现实方面是一个成功的例证，并介绍了巴西强化航空安保的最佳做法。鼓励各国采取类似措施推动《全球航空安保计划》的全球优先事项。

13.22 在 WP/398 号工作文件中，阿曼重申了对航空安保的承诺，并介绍了承诺的具体体现，特别是承诺开展航空安保培训和本国安保机构的工作，鼓励开展国际合作进行知识、专业技能和支援的交流。

13.23 在 WP/239 号工作文件第 1 号修改稿中，巴拿马在拉丁美洲民用航空委员会 14 个成员国的联署下，说明了该国与本地区其他国家实施单方面一站式安保（OSS）的经验。认识到 OSS 依赖健全的验证方案，同时考虑到现有的指导和航空保安（AVSEC）专家组的优先事项，谨请委员会考虑是否需要由相关专家组制定额外的指导。

13.24 在 WP/100 号工作文件中，非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家强调，要实现雄心勃勃的目标，需要更强有力的安保监督和加强成员国之间的合作。该文件表明，实现两年内有 65% 国家的有效实施（EI）率达到或超过 75% 这一里程碑目标虽然雄心勃勃，但通过聚焦重点，这一目标切实可期。文件还强调了普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）的审计频率和合格审计员在跟踪 2027、2030 和 2033 年里程碑目标方面至关重要。

## 讨论

13.25 委员会赞赏 WP/118 号和 WP/470 号工作文件，并赞赏这些文件中分享了关于整合国家航空安保活动和系统以支持 GASeP 方面的宝贵经验。委员会请国际民航组织在相关技术机构的支持下，探索更多渠道以协助各国利用 GASeP，以第二版的经验分享机制为基础，促进全球一级交流最佳做法。此外，委员会还注意到阿曼就 WP/398 号工作文件中所述航空安保做出的承诺，并鼓励各国、地区集团和国际组织注意到在加强合作与协作方面可以利用的各种专门技能和设施。

13.26 在审议 WP/100 号工作文件时，有几个国家质疑，USAP-CMA 是否是衡量一个国家在 GASeP 里程碑和理想目标实施进展的最佳工具。委员会注意到在确保协调技术援助并将其用于实现已确定的 GASeP 里程碑目标方面的挑战，以及关于增加 USAP-CMA 审计频率的提议。委员会提醒不要单纯依赖增加审计频次，并指出 USAP-CMA 的资源有限，建议将该文件提交 USAP 工作队以供审议。委员会鼓励各国认识到 GASeP 中所有优先事项的重要性，同时强调全球合作与协作的重要性，特别是通过文件强调的信息分享和同行审议等举措这样做的重要性。

13.27 关于 WP/239 号工作文件第 1 号修改稿所述关于制定额外指导和提供技术援助支持各国实施一站式安保（OSS）的提议，委员会认识到各地区正在通过密切协作及分享最佳做法和专业知识，持续落实 OSS 安排。委员会注意到 OSS 安排避免重复实施安保管控的优势，但前提是，这种安排要确保最高级别的安保标准得到持续实施和维护，并考虑到威胁和风险的变化、航空安保实践和进程的创新、以及先进检查技术的发展情况。委员会还注意到应让所有国家和利益攸关方均知晓国家间达成的 OSS 安排，以便各国能够据此采取相应措施这一要求，并鼓励成员国在缔结和实施 OSS 时应谨慎留意。此外，委员会还表示支持 WP/370 号工作文件中发出的信息，该信息提醒所有国家注意，必须确保国内航空安保业务与国际安保业务具备同等水平的稳健性与韧性，但注意到有评论指出国际民航组织的职责范围仍应聚焦于国际民用航空。

13.28 最后，委员会认可各国与行业利害攸关方在推进全球航空安保计划过程中付出的努力和坚定承诺，这些工作虑及了理想目标和全球优先事项，并为未来修订和完善全球航空安保计划提供了有益借鉴。

### 促进航空安保创新

13.29 中国在 WP/86 号工作文件中强调了其在使用 X 射线安检图像违禁品的人工智能（AI）自动识别方面取得的进展。该文件鼓励探讨采用人工智能驱动的识图技术来提升安检效能，包括将其纳入安检系统的开放架构（OA）。

13.30 在 WP/199 号工作文件中，大韩民国在中国的联署下，注意到人工智能在航空安保设备例如自动违禁物品检测系统（APIDS）和智能金属探测器中的使用越来越多，这加强了威胁检测水平，但强调需要对人工智能赋能系统的性能认证制定国际指南。

13.31 沙特阿拉伯提交的 WP/79 号工作文件强调，由于货运量和利害攸关方不断增加，航空货运部门的复杂性和安保风险不断攀升，强调需要根据全球航空安保计划（GAScP）进行数字化转型。请委员会考虑建议国际民航组织召开一次拟由沙特阿拉伯主办的航空安保数字化转型国际专题讨论会。

13.32 阿拉伯联合酋长国在 WP/419 号工作文件中强调了人工智能在航空安保和更广泛的民用航空领域带来变革的潜力，同时指出了相关风险。鼓励各国加强与其他国家和行业的协作，分享有关新兴人工智能趋势的信息和挑战，以充分发挥人工智能的潜力，实现更安全、更安保和更高效的航空旅行。

13.33 由国际机场理事会（ACI）提交、由巴西、国际航空运输协会（IATA）、约旦和阿拉伯联合酋长国联署的 WP/233 号工作文件第 1 号修改稿强调，需要通过双边和多边合作，采取统一的、全球协调的方法来测试和认证先进的航空安保设备。该文件认识到国际民航组织在帮助成员国加强协作、促进互认和完成认证框架现代化方面可发挥的作用。

### 讨论

13.34 委员会审议了 WP/86、WP/199 和 WP/419 号工作文件，这些文件阐述了人工智能在航空安保方面的变革潜力，特别是在航空安检系统、认证、运行效率、风险意识和劳动力发展等领域。委员会注意到各国在这一问题上采取的各种举措，如利用人工智能自动检测违禁物品（APIDS）的成功试点，委员会强调需要统一的认证框架和特定的人工智能性能评估方法，注意到对人工智能集成设备的认证要求日益增多，但也认可认证是国家的责任。

13.35 委员会认可，在目前努力以统一方式为航空安保开发和利用人工智能方面，特别是在安检系统方面，在国际合作和信息共享的同时保护敏感信息十分重要。因此，委员会认为，在人工智能赋能的航空安保系统的测试方面，各国进行信息共享和协作有助于统一方法并建立对人工智能技术的信任。委员会还注意到，对特定的人工智能性能评估方法和认证标准指导材料的需求与日俱增。

13.36 考虑到上述情况，委员会欢迎最近成立的航空安保专家组人工智能工作队（TF-AI），目的是制定全面的实施战略，提高航空旅行的安保和效率，并认可该工作队是处理关键问题的适当平台，特别是信息共享、协调以及人工智能功能认证等问题。。由于航空中的人工智能技术具有跨领域性质，它还鼓励国际民航组织根据需要，与航空安保专家组和国际民航组织其他相关技术专家组和专家小组就这一事项方面的工作进行协调。此外，为确保在航空安保领域负责任、合乎道德和不偏不倚地使用人工智能技术，委员会强调，所有利害攸关方都应注意此类技术的风险和局限性，很重要的是要谨慎行事并全面了解此类技术。

13.37 在 WP/79 号工作文件中，委员会审议了货运量增加和航空货运供应链复杂性上升的问题。委员会注意到全球航空货运部门快速增长所固有的安保挑战，以及可能被利用的安保漏洞和脆弱性，支持航空货运安保数字化转型的一般原则，并建议国际民航组织相关专家小组探讨可否组织一次旨在促进此种举措的活动。

13.38 委员会认可了 WP/233 号工作文件第 1 号修改稿详述的在航空安保设备的测试和认证方面面临的挑战，以及缺少相关的统一和全球协调的做法。委员会注意到需要确保有效协调安保设备测试和认证过程中的各项工作，强力支持采取行动，让成员国和相关利害攸关方通过既有或新的协作机制来加强合作。

13.39 此外，委员会支持国际机场理事会提出的提案，即对综合声明的序言部分进行修订，以应对当前航空安检设备测试与认证框架所面临的挑战。尽管此次通过会场宣读确定的新版序言已取代 WP/233 号文件第 1 号修改稿所提提案，委员会仍支持在该综合声明的执行条款中增补两项内容，见该文件附录 A。

### 航空安保工作的优先排序

13.40 在 WP/102 号工作文件中，澳大利亚在加拿大和美国的联署下，强调航空部门面临着一系列动态的、日益复杂的威胁。鉴于非传统威胁行为者的崛起，应鼓励国际民航组织确保加强安保、网络安全和简化手续之间的关联，呼吁成员国和业界通过国际民航组织，特别是通过航空安保、网络安全和简化手续专家组开展密切协作。

13.41 由哥伦比亚提交，并由拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）的 16 个成员国和国家间航空委员会（IAC）联署的 WP/454 号工作文件请国际民航组织理事会和成员国优先处理无人航空器系统（UAS）的监管和控制问题，以保护安全、安保、基础设施和生命，具体做法是采用监管框架、安全运行标准、利害攸关方和公众意识战略、全球威胁数据共享系统以及机构间协调，以最大限度地减少恐怖主义或非法使用的风险。

13.42 在丹麦代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国以及由 EUROCONTROL 提交，并由巴西、哈萨克斯坦和秘鲁和国际公务航空理事会（IBAC）联署的 WP/111 号工作文件中，介绍了技术进步带来的机遇以及允许创新的监管框架的重要性。在这方面，文件强调了有针对性的援助对于缩小国家间技术差距的重要性，以及专业人员队伍在维护全球航空安保方面的重要作用。请委员会考虑是否有必要在即将到来的三年期内召开一次高级别航空安保会议以重申各国对航空安保的承诺，以及制定一个《国际民航组织下一代航空专业人员航空安保战略》。

13.43 阿曼提交的 WP/482 号工作文件强调，越来越多地使用无人航空系统（UAS）导致整个民用航空生态系统面临越来越大的安保挑战，请国际民航组织制定统一的无人航空系统规则，以应对非法使用 UAS 带来的新威胁，并加强国际合作和信息共享，以应对跨境风险。

13.44 沙特阿拉伯在 WP/200 号工作文件中强调了先进空中出行（AAM）以及无人航空器系统和城市空中出行（UAM）等相关技术带来的安保挑战，包括未经授权访问、网络攻击和恐怖主义滥用的风险。

13.45 由阿拉伯联合酋长国提交并得到巴西、约旦、尼日利亚、卡塔尔、大韩民国、沙特阿拉伯、塞内加尔、南非和美国联署的 WP/78 号工作文件第 1 号修改稿强调了在航空安保方面开展国际合作、协调和支助的重要性。敦促各国按照既定原则加强合作，并鼓励提供自愿捐款、资源和专家支持，通过提供短期和长期专家来加强能力建设活动，包括普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）。

13.46 联合王国在 WP/119 号工作文件中强调，在威胁持续存在和资源有限的情况下，有必要对国际民航组织的航空安保工作给予优先。请委员会考虑是否有必要制定多年期航空安保目标 — 通过航空安保专家组进一步确定和协调，并与秘书处一起重点关注影响较大的问题。

13.47 WP/117 号工作文件由非洲民用航空委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家提交，强调了不循规和扰乱性乘客行为对飞行中和机场的航空安全和运行造成的日益增加的威胁。文件呼吁各国、各组织和国际民航组织加强法律框架，确保一致执法，加强国际合作，并发起全球宣传运动。

13.48 在 WP/241 号工作文件中，国际航空运输协会（IATA）指出了国际民航组织航空安保机构和指导材料中可能需要改进的地方。在这方面，请大会鼓励所有成员国，包括参与国际民航组织安保机构的成员国，利用行业的技术投入意见，进一步加强安全和安保。

## 讨论

13.49 WP/102 号工作文件指出，民航面临的威胁日益复杂，涉及非传统的威胁行为者，因此敦促成员国确保全球对这些不断变化的威胁的应对措施始终有效。委员会强调持续关注航空安保的重要性，鼓励航空安保、简化手续和网络安全专家组之间开展更密切的协作。

13.50 此外委员会注意到 WP/111 号工作文件，强调应对这些不断变化的威胁需要对先进技术和有技能的专业人员进行投资，但指出一些国家在这些领域仍需要支助。因此，委员会同意，国际民航组织应考虑制定一个《下一代航空专业人员航空安保战略》，以加强全球工作队伍能力。考虑到所有这些优先事项，各方普遍支持下一个三年期在加拿大蒙特利尔召开一次高级别航空安保会议（HLCAS/3），委员会建议大会将此事项提交理事会审议，以确定会议的组织、议程及举办形式。

13.51 包括 WP/200、WP/454 和 WP/482 号文件在内的多份文件指出了先进空中交通和无人机的潜在滥用所带来的风险，强调有必要统一规章。委员会呼吁成员国适当加强对无人驾驶航空器的国家监管，并根据威胁和风险综述提高管制和认知，强化跨机构协调，并在全球范围内共享威胁数据。会上对指导方针的草案表示欢迎，支持由国际民航组织相关专家组进一步审议此事。

13.52 委员会认识到，正如 WP/78 号文件第 1 号修改稿所指出的那样，推动航空安保需要国际协作、协调和支助。因此鼓励各国提供自愿捐款和资源，包括派遣执行短期和长期任务的航空安保专家，以支持有针对性的能力建设活动和普遍安保审计计划持续监测做法。在此背景下，委员会考虑到 WP/119 号文件中强调的资源限制问题，强烈支持对航空安保工作进行有效的优先次序排定，并支持在航空安保专家组和国际民航组织秘书处的协调下制定多年期目标，以推进此优先排序过程。

13.53 针对 WP/117 号文件所述的日益严重的不守规旅客问题，委员会认为有必要依据国际民航组织的适用指南采取一致的全球行动，实施合作措施，并支持开展旅客意识提升活动。一些国家对该文件中的若干拟议行动表示关切，委员会认为此类事项需进一步审议，并注意到负责处理该问题的责任由国际民航组织的多个机构承担，其中包括法律委员会和技术专家组。特别是针对审查附件 9 —《简化手续》和附件 17 —《航空安保》以处理不守规旅客问题的提案，委员会建议由国际民航组织相关专家小组研议该文件中所述提案的后续推进方案。

13.54 最后，委员会赞扬行业在向国际民航组织及航空安保专家组等技术机构提供意见方面所发挥的作用，如 WP/241 号文件所述。此类意见仍然至关重要，鼓励各国在制定规定和完善指导材料时继续广泛采纳行业所贡献的意见，特别是那些积极参与国际民航组织航空安保专家小组的人员的意见。

### 航空网络安全

13.55 理事会提交的 WP/12 号文件第 1 号修改稿概述了国际民航组织过去三年期内的航空网络安全活动，提议更新关于解决民用航空网络安全问题的 A41-19 号决议，以强调有必要加强针对网络威胁的防护与韧性，这反映了国际民航组织在该领域所开展工作的持续发展。

13.56 巴西提交的 WP/240 号文件概述了该国根据国际民航组织航空网络安全战略 — 特别是支柱 6（事件管理和应急规划）和支柱 7（能力建设、培训和网络安全文化）— 来加强网络韧性的举措，并请各国根据本国经验推动制定网络事件管理计划及建立相关利害攸关方均参与的定期网络演习制度。

13.57 由哥伦比亚提交并得到拉丁美洲民航委员会 16 个成员国联署的 WP/369 号文件呼吁各国通过加强组织文化、技术基础设施和监管框架来实施可根据国情进行调整的国际民航组织《航空网络安全战略》和《网络安全行动计划》，以加强网络安全，并提议国际民航组织开发一项自评工具，供各国评估航空网络安全的成熟度。

13.58 由古巴提交并得到拉丁美洲民航委员会 17 个成员国联署的 WP/371 号文件强调了人的因素对航空安保人员的发展和行为能力的影响。着重指出需制定综合战略来加强人的因素和网络安全管理，包括与附件 17 和国际民航组织航空网络安全战略保持一致，并强调国际合作、风险评估、持续人员培训及健全的网络安全文化的重要性。

13.59 在由丹麦代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由巴西、哈萨克斯坦和秘鲁联署的 WP/124 号文件中，强调需针对航空网络安全采取一种全盘做法，以克服当前风险缓解措施分散问题。关键原则包括制定强有力的治理框架、将安保设计融入系统、开展与安全 and 安保规程相一致的主动网络风险管理、以及在所有航空领域开展基于能力的培训。

13.60 由萨尔瓦多代表中美洲空中航行服务公司成员国提交的 WP/324 号文件分享了中美洲空中航行服务公司成员国当前的网络安全做法，并确定了关键改进领域以增强系统应对新出现的网络威胁的韧性，同时要求国际民航组织支持各国建立监管框架、加强人员能力，并制定将网络安全纳入国家民用航空安保方案（NCASPs）的网络韧性计划。

13.61 由摩洛哥提交的 WP/101 号文件强调，有必要在国家层面加强民用航空当局与网络安全当局间的协调，以确保采取统一方法。该文件指出，国际民航组织《网络安保行动计划（CyAP）》行动项目 2.4 旨在通过此类协调机制改进治理，并鼓励国际民航组织考虑就此制定进一步的指导。

13.62 由阿曼提交的 WP/438 号文件概述了其在监管航空网络安全和参与 USAP-CMA 方面的经验，并鼓励其他国家在制定统一的网络安全治理架构时考虑其经验。

13.63 由委内瑞拉提交并得到拉丁美洲民用航空委员会 16 个成员国联署的 WP/453 号文件强调，航空网络安全具有国际属性，需要采取集体协调的方法，既要考虑各个国家的能力，也要结合影响网络威胁态势的地区背景，并提议在国际民航组织各地区办事处设立航空网络安全小组，以加强国际民航组织相关规定及指导材料的实施。

13.64 由航空航天工业协会国际协调委员会（ICCAIA）和航空公司飞行员协会国际联合会（IFALPA）提交、由空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）联署的 WP/165 号文件要求国际民航组织建立内部协调治理框架，以应对安全、安保和运营领域的数字威胁，初期重点关注故意和恶意威胁。该文件还鼓励国际民航组织加快制定相关标准及指导材料，以在航空生态系统中实现统一有效的网络安全性能。

## 讨论

13.65 在讨论 WP/12 号文件时，委员会注意到国际民航组织过去三年在航空网络安全领域所开展的工作，并对这些工作表示满意。委员会还对国际民航组织及其专家组的工作表示赞赏。委员会尤其欢迎在识别国际民航组织标准中与航空网络安全相关的潜在空白方面所取得的进展，以及航空网络安全政策、指导材料、能力建设和意识提升举措的持续制定。

13.66 委员会审查了拟议的 13/2 号决议，并同意建议大会通过这一带有两处修订的决议，以取代 A41-19 号决议：解决民用航空网络安全问题。

### 第 13/2 号决议：解决民用航空网络安全问题

鉴于国际航空系统是高度复杂和综合互联的系统，由数据、信息和系统组成，它们对民航运行的安全、和安保、效率和能力都至关重要的系统组成；

注意到航空领域越来越依赖数据、信息、数据和系统的可用性和完整性、保密性，以及在特定情况下其保密性；

认识到航空网络安全对于航空运输的可持续和高效发展至关重要，因此应予以优先重视并提供适当的资源；



考虑到对民航的网络威胁正在快速持续演变，其规模、复杂程度和频率都在不断增长，并且如同在网络和现实领域，航空继续成为网络领域犯罪份子恶意行为者的目标，并且网络威胁可以演变，影响到全世界范围的关键对民用航空的关键基础设施造成重大风险系统，可能危害航空安全、安保、效率或能力；

~~认识到不是所有影响民用航空安全、安保、效率或能力的网络安全事件网络事件都是非法和/或故意针对民航的；~~

认识到网络安全挑战和解决方案的多面性和多学科特点，并注意网络风险可同时影响到和扩散到广泛的航空领域并迅速扩散；

~~认识到不是所有影响民用航空安全、安保、效率或能力的网络安全事件网络事件都是非法和/或故意针对民航的；~~

重申《国际民用航空公约》（芝加哥公约）规定的义务来确保民用航空的安全、安保和持续性；

考虑到《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约补充议定书》（北京议定书）将改进全球法律框架，把对国际民航进行网络攻击作为犯罪行为应对，因此各国成员国广泛批准和实施这些文书将确保这些攻击无论发生在世界何处，都会受到震慑和惩罚；

重申解决加强民航关键系统、数据和信息数据、信息和系统的保护以防止和抵御网络安全和网络复原力不受网络威胁和危险风险的重要性和紧迫性，包括民用和军用航空与其他相关部门之间的共用接口；

考虑到需要协同工作，努力制定有效和协调的全球框架来应对航空网络安全框架，和支助以协调一致的方式防止和抵御这个部门受到全球航空系统网络安全和网络复原力，应对可能会带来民用航空安全和/或安保危险的网络安全威胁和风险；

认识到国际民航组织在航空网络安全和网络复原力方面跨越各个不同航空学科的领导力和工作；

认识到航空网络安全需要在全球、地区和国家层面进行协调，从而支持保证防止和抵御措施和程序风险管理体系的一致性和全面互操作性；

认识到各国制定和实施明确和全面的航空为民航网络安全计划建立清楚的国家治理和问责制的重要性，该计划应涵盖民航网络安全的法律、法规、政策、程序和措施，包括指定负责航空网络安全的国家主管当局与有关国家当局和机构协调，和

认可旨在协作和整体解决网络安全问题方面相关的规定、指导材料和倡议、行动计划、出版物和其他媒体的价值；和

考虑到 2024 年 8 月 26 日至 9 月 6 日在蒙特利尔举行的第 14 届空中航行会议的成果，以及 2024 年 12 月 11 日在阿曼马斯喀特通过的《关于航空安保和航空网络安全的马斯喀特宣言》的规定。



大会：

1. 敦促成员国通过、~~和批准~~和实施 2010 年《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》《北京公约》和 2010 年《制止非法劫持航空器公约补充议定书》《北京议定书》，将其作为处理民航网络攻击的方法；

2. 呼吁各国和业界利害攸关方采取下述行动来应对针对民航的网络威胁：

- a) 实施国际民航组织航空网络安全战略，并利用国际民航组织网络安全行动计划作为工具来支助其实施航空网络安全战略；
- b) 制定并实施国家航空网络安全计划，涵盖战略航空网络安全目标、治理和职责、政策、通信、网络风险管理、事件响应和恢复、身份管理、能力建设和培训、法规合规和审计、监测和持续改进、文件和记录保存，目的是以整体方式应对所有航空学科面临的民航网络威胁和风险；
- c) 制定并实施支持航空网络安全计划实施和监测的流程和工具；
- d) ~~b)~~ 作为国家航空网络安全计划的一部分，指定航空网络安全主管当局，并确定该当局和相关国家航空和非航空部门之间的互动；
- e) ~~e)~~ 确定国家机构和业界利害攸关方在民航网络安全方面的责任；
- f) 得到足够的资源，确保具备和持续培训合格和称职的航空和网络安全专业人员，他们能够监管、操作、管理、维护和监督相关航空网络安全法律、法规、政策、程序和措施的有效实施；
- g) ~~d)~~ 制定和实施强大的网络安全风险管理框架，将网络风险管理整合到吸取相应相关的安全、和安保、效率和能力风险管理做法，和采纳基于风险的方法，来加强保护重要的民航数据、信息和系统、~~信息和数据~~并使其抵御网络威胁和风险；
- h) ~~e)~~ 酌情制定法律、法规、政策、程序和措施和并分配适当资源来确保，针对关键的航空系统：系统架构在设计上是安全的；系统受到保护并具有韧性；数据在存储和在使用及迁移时安全并可用；系统监测和网络事件检测和报告以及方法得以执行；网络事件响应和恢复计划配合既定的应急响应和危机管理计划得到开发和实施；以及进行网络事件的法医分析；
- i) 设计并实施制定和实施实际行动，以加强跨民用航空领域跨所有民航实体的网络安全文化；  
~~f) 鼓励政府/业界针对航空网络安全战略、政策和规划以及信息共享进行协调，从而帮助确定需要解决的关键漏洞；~~
- j) ~~h)~~ 结合实际需要，在国内和国际范围建立并参与政府/政府和政府/行业之间的伙伴关系和机制，系统地共享有关网络威胁、事件、漏洞、危害指标、趋势、和缓解措施、最佳做法和经验教训的信息；
- k) ~~g)~~ 鼓励民用/军方与相关国家实体，包括但不限于军事、执法和网络安全部门，建立合作机制，以识别、保护和监测民用和军事航空系统接口可能影响民用航空系统的常见漏洞和数据信息流，并合作缓解和防范响应常见的网络威胁，以及应对网络事件和从中恢复网络事件；和

j) ~~鼓励各国继续为国际民航组织在制定国际标准、战略和最佳做法时做出贡献，以支持推进航空网络安全和网络复原力，和~~

l) ~~根据平行、跨部门和功能性的方法，继续协作和促进制定国际民航组织的航空网络安全框架，涵盖航空安全、航空安保、简化手续、空中航行、通信、监视、空中交通管理、航空器运行、适航性、以及其他所有相关航空学科，以便全面解决对航空安全、安保、效率和能力的网络威胁和风险。~~

3. 指示国际民航组织：

a) 继续推动普遍通过和批准 2010 年《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和 2010 年《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书）；和

b) 继续确保通过国际民航组织解决航空网络安全问题的新机制国际民航组织所有相关实体之间的协作，以跨领域和整体的方式考虑和协调航空网络安全和网络复原力问题。

4. 宣布本决议替代 A41-19 号决议。

13.67 委员会认识到，如 WP/240 号文件所述，制定并实施网络事件应对与恢复计划对于帮助各国及利害关系方提升网络安全态势和有效应对网络事件至关重要。委员会建议国际民航组织理事会将该主题转交本组织相关专家小组，以便其在相关工作事项中借鉴巴西的经验。

13.68 委员会承认，如 WP/369 号文件所述，将国际民航组织《航空网络安全战略和《网络安全行动计划》与各国实际情况相结合，对于有效应对民用航空面临的网络威胁与风险具有重要意义。在讨论国际民航组织拟开发自我评估工具以支持各国评估其航空网络安全成熟度的提案时，委员会肯定了该提案的潜在效用，并建议国际民航组织理事会将该提案转交该组织相关专家组审议。

13.69 委员会认识到，如 WP/371 号文件所述，在应对民用航空各领域（包括航空安保人员）面临的网络威胁和风险时，人的因素非常重要。委员会一致认为国际合作、网络风险评估、持续的人员培训、信息共享和强大的网络安全文化具有重要意义，同时强调需在国际性举措与国家要求之间取得平衡。委员会同意文件中的拟议行动，同时将其范围扩大到涵盖所有航空领域。

13.70 委员会承认，如 WP/124 号文件所述，采用整体方法应对航空网络安全至关重要，包括制定强有力的治理框架、在系统中嵌入安保设计、开展与安全及安保做法相一致的网络安全风险管理，并在所有航空领域开展基于能力的培训。委员会还同意有必要在航空网络安全培训中采取协作方式，以利用现有资源。委员会请国际民航组织继续在所有相关航空领域整体性推进网络安全工作，同时加强其在标准和建议措施及政策方面的工作，并推动针对能力建设举措的实施采取一种协作做法。

13.71 委员会注意到，如 WP/324 号文件所述，COSECNA 成员国在提升民用航空应对网络威胁与风险的防护能力和韧性方面的经验。委员会认可合作、监管框架、信息共享、能力建设以及网络事件管理计划对于提升组织的网络安全态势的价值，同时同意扩大该文件所列行动的范围，涵盖所有相关航空学科，以支持针对航空网络安全采取一种全盘做法。委员会指出，应慎重考虑保密和敏感信息的共享问题。它进一步建议国际民航组织理事会将该提案转交该组织相关专家小组审议。

13.72 委员会承认，如 WP/101 号文件所述，国家民用航空当局与国家网络安全当局间需要协调，以支持采用一致和统一的航空网络安全方法，并鼓励国际民航组织考虑就此制定进一步的指导。最后，委员会建议国际民航组织理事会将该提案提交该组织相关专家小组审议。

13.73 委员会讨论了 WP/281 号文件中关于建立适当航空网络安全治理架构的提案。对此，委员会一致认为为各国有必要建立完善的治理架构，以协调不同航空领域内航空网络安全的监管和监督职能，并确保在国家层面上就该议题与航空及非航空机构及利害关系方进行协调。然而，鉴于各国在监管和监督航空安全、安保、效率及网络安全方面的治理架构各不相同，委员会认识到，各国在确定国家航空网络安全的主管当局时需要保持灵活性。

13.74 委员会承认，如 WP/453 号文件所述，地区合作对于进一步提升航空业应对网络威胁与风险的防护能力和韧性的价值。在讨论关于在国际民航组织所有地区设立专职的航空网络安全小组的提案时，委员会忆及第十四次空中航行会议的 4.2/1 号建议，该建议呼吁各成员国通过规划与实施地区小组、地区航空安全小组以及地区航空安保与简化手续小组的协调流程，使地区空中航行、安全、安保及简化手续计划中的航空网络安全活动保持一致。根据上述情况，委员会建议国际民航组织理事会制定并实施适当机制以加强航空网络安全的地区合作，同时虑及资源的可用情况。

13.75 在讨论 WP/165 号文件时，委员会一致认为，有必要通过多学科治理架构，全面应对民用航空面临的网络威胁与风险，其中包括国际民航组织的相关工作。委员会提醒应避免使用“数字威胁”这一表述，因该术语并未在国际民航组织航空网络安全背景下予以界定，并指出，国际民航组织已建立的航空网络安全治理架构，以及理事会网络安全特别协调委员会和网络安全专家组的工作与职责，已体现了提案关于针对航空各领域的网络威胁与风险采取协调一致、整体应对方式的要求。委员会同意关于国际民航组织应加快制定航空网络安全规定和指导的提案，同时忆及第十四次空中航行会议的 4.2/1 号建议，该建议要求提供及时的、相关的且可操作的指导材料以满足成员国及其他航空利害关系方的需求。委员会不同意让国际民航组织通过其地区网络加强关于协同应对网络威胁的意识和沟通工作的提案，因为这么做的话，将使该组织承担超出其职权范围的业务职能。

## **议程项目 14：审计计划 — 持续监测做法**

### **国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划的实施情况**

14.1 委员会在讨论 A42-WP/4 号文件期间，对国际民航组织及其成员国努力地成功实施普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）和普遍安保审计计划（USAP）持续监测做法（CMA）表示赞赏，同时支持加强其活动的协调。委员会同意敦促成员国继续全面参与本组织的审计计划，并避免要求推迟或取消该国的审计，除非有令人信服的理由，因为这样的要求会对计划造成负面影响。委员会还鼓励捐助方继续提供自愿捐献以支持这些举措。

14.2 由新西兰提交、并由澳大利亚和加拿大联署的 A42-WP/315 号文件建议成立一个技术专家小组，在 2024 年第十四次空中航行会议（AN-Conf/14）的讨论基础上，向理事会报告加强国际民航组织的两个审计计划的建议，并支持向注重成果和基于风险的审计框架过渡。美国在 A42-WP/376 号文件中要求对 USOAP CMA 活动根据风险进行优先排序，提议设立一个常设指导委员会以支持 USOAP CMA 的不断改进，并要求国际民航组织实施专家小组提出的其余建议。在审查这些文件时，委员会注意到在其各相关专家组内继续就每一审计计划进行讨论的重要性。此外，关于 USAP-CMA 问题的一个工作队已在开展工作，其任务是对安保审计计划进行全面审查并提出改进建议，以确保该计划基于风险、注重成果和高效运作。委员会注意到定期审查 USOAP CMA 的益处，并支持成立一个小组，就 USOAP CMA 的演进向理事会提出建议，以期在越来越复杂的环境中保持自身的重要性、更多地以数据为驱动、更加知悉风险、更加注重成果，同时确保其问责制和持续改进。因此，委员会同意将 A42-WP/376 号文件中的提议转交该小组审议。为促进高效利用成员国和国际民航组织的资源，委员会进一步建议组建一个 USAP 和 USOAP 各小组之间的协调机制以应对共同挑战，并提出对两个审计计划都适用的建议，以此促进协作。委员会强调，即便是实施基于风险的监督，也应继续满足适用标准规定的各项最低要求，并同意将 A42-WP/315 号文件中所载的提案转交给两个小组审议。

14.3 委员会还进一步注意到，国际民航组织自采用持续监测做法以来，采取了风险知情做法就 USOAP 和 USAP 活动确定国家优先顺序，并根据专家小组的建议实施增强措施，同时考虑到资源的可用性以及这些计划持续和统一运作的需要。

14.4 孟加拉国建议附件 9 —《简化手续》的监督完全在 USAP-CMA 下进行，而不是用 USOAP CMA 的在线框架来完成合规检查单（CC）和电子申报差异（EFOD）数据库。委员会注意到通过电子申报差异（EFOD）系统通报的遵守附件 9 各项标准的情况的重要性，在这方面，现行的安排应予维持。此外，鉴于本附件下所涉问题种类繁多，其中有些是在 USOAP CMA 下进行审计，在 USAP-CMA 之下对附件 9 的所有内容进行审计将是不适当的。

### USOAP CMA 的演进

14.5 委员会确认 USOAP CMA 的效力和相关性、它在全球范围内带来的安全改进，以及国际民航组织理事会提交的 A42-WP/5 号文件中所载、在几个工作流下管理的演进计划。委员会对计划开展的工作表示欢迎，并核准了为 USOAP CMA 的演进拟议的工作流和时间表，以及根据第 14.2 段所述讨论做出的某些修订，同时还注意到，更多地使用数据用于监测目的，能够带来基于风险和基于绩效的做法和更有效利用资源的益处。委员会还注意到 USOAP 在线框架（OLF）中涉及数据管理的程序。

14.6 在 A42-WP/97 号文件中，阿拉伯联合酋长国建议国际民航组织对危险物品专家正式承认，并在 USOAP CMA 活动范围内作为审计员予以部署。在 A42-WP/265 号文件中，哈萨克斯坦建议国际民航组织加强其审计方法，在审计团队中纳入法律专业人员，特别是具有航空法专业知识的人员，以改进对关键要素（CE）-1：主要航空立法和 CE-8：解决安全关切的评估。委员会注意到，在 USOAP 活动中增加一名专家意味着每项活动的费用大幅增加，并将因此使得分配给 USOAP 活动的预算赤字提高。尤其是对 A42-WP/97 号文件，委员会注意到，USOAP CMA 内现行规程的结构满足了审计危险品规定的需要。委员会同意将 A42-WP/265 号文件中所提问题转交第 14.2 段所述拟议专家小组进一步审议。

14.7 在 A42-WP/497 号文件中，巴西在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国<sup>1</sup>的支持下，建议国际民航组织开展研究以修订关于及时实施新标准和建议措施（SARPs）的规程问题（PQ），更好地评估国家监管和立法规则制定进程的完整性与质量，从而推动建立健全的国家决策进程。委员会指出，审计计划应考虑各国将新附件和各项修订纳入其国家框架的努力，这本身就需要时间和审议，并同意将本工作文件中所提问题转交相关小组进一步审议。

14.8 在 A42-WP/429 号文件中，约旦代表阿拉伯民用航空组织（ACAO）成员国<sup>2</sup>建议各国从临时性审计筹备转向系统性、持续的合规监测做法。这将涉及在国家航空监督结构内设立一个专门的合规监测实体，以确保持续就绪接受国际民航组织审计。委员会指出，各国拥有就履行安全监督职能和责任决定其行政结构和手段的主权。在 CMA 概念下，委员会注意到，预计各国与国际民航组织将持续互动，提供其数据和信息的最新情况，使国际民航组织能够相应地规划 USOAP 活动。在《普遍安全监督审计计划持续监测手册》（Doc 9735 号文件）中，国际民航组织为各国与 USOAP CMA 的此类持续互动提供了指导。

14.9 由国际航空运输协会（IATA）和国际公务航空理事会（IBAC）提交并由国际机场理事会（ACI）联署的 A42-WP/388 号文件，主张更系统化地利用安全情报，特别是来自 USOAP CMA 传统活动和国家安全方案实施评估（SSPIA）的安全情报，为国际民航组织的标准和建议措施及指导材料提供信息并使其不断演进。委员会建议国际民航组织制定一个结构化机制，以确保国际民航组织专家小组系统化地获悉源自 USOAP 活动的相关安全情报。

14.10 南非提出的 A42-WP/68 号文件建议国际民航组织在目前的报告工具中，如 iSTARS，根据成员国民航活动规模和复杂性对其进行分组，以便进行更有意义的比较和更有针对性的协作。委员会建议国际民航组织加强载有 USOAP 数据和分析的报告，以反映成员国之间的民航活动规模和复杂性。

14.11 同样由南非提交的 A42-WP/69 号文件敦促国际民航组织重新考虑在 USOAP CMA 活动中使用来自外部利害攸关方的安全数据和审计结果。该提案主张完全依托国际民航组织的 USOAP CMA 来评估各国的安全监督能力。委员会注意到，根据 CMA 原则和专家小组的建议，国际民航组织不仅利用普遍保安审计计划和国际民航组织的数据和信息，还利用外部来源的数据和信息，为 USOAP 活动进行国家优先排序并确定其范围。不过，规程问题状态则仅由 USOAP 活动根据所示证据进行判定。

14.12 在 A42-WP/437 号文件第 1 号修改稿中，俄罗斯联邦在国家间航空委员会（IAC）的联署下，呼吁国际民航组织考虑采取政策，通过完全基于技术考虑因素和透明度的无政治偏见的进程，确保为国际民航组织成员国在国际航空运输服务方面的机会均等指定和保留重大安全关切（SSC）状态。工作文件随附的大会决议草案进一步要求大会“废除 A41-2 号决议”，该决议涉及俄罗斯联邦违反《芝加哥公约》的行为。委员会注意到，在讨论议程项目 22 时，在审议 A42-WP/53 号文件时委员会同意建议全会重申大会 A41-2 号决议继续有效。

---

<sup>1</sup> 阿根廷、伯利兹、多民族玻利维亚国、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

<sup>2</sup> 阿尔及利亚、巴林、科摩罗、吉布提、埃及、伊拉克、约旦、科威特、黎巴嫩、利比亚、毛里塔尼亚、摩洛哥、阿曼、巴勒斯坦、卡塔尔、沙特阿拉伯、索马里、苏丹、阿拉伯叙利亚共和国、突尼斯、阿拉伯联合酋长国和也门。

14.13 会议注意到国际航协提交的 A42-WP/373 号信息文件和中国提交的 A42-WP/604 号文件信息文件。

14.14 根据讨论情况，委员会同意提交以下决议供全会通过，以取代大会 A40-13 号决议。

#### 第 14/1 号决议：普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）

鉴于本组织国际民航组织的主要目标仍然是确保国际民用航空在全世界范围的安全；

鉴于《公约》第三十七条要求各缔约国在关于所有事项的规章、标准、程序和机构方面进行合作，确保可行的最高程度的一致，而这种一致性能够便利和改进空中航行；

鉴于进行安全监督，确保整个国际民用航空的安全既是缔约国的集体责任也是其各自的责任，而且也依赖于国际民航组织、成员国、业界和所有利害攸关方在有效实施全球航空安全计划（GASP）方面的积极协作；

鉴于 2006 年的全球航空安全战略的民航局长会议建议公众获得安全监督审计的相关信息，并制定补充机制以迅速解决根据普遍安全监督审计（USOAP）查明的重大安全关切（SSC）；

鉴于 2010 年的高级别安全会议（HLSC 2010），建议国际民航组织制定与有关利害攸关方共享重大安全关切的标准，并且评估重大安全关切的信息如何最终以一种方式同公众交流，使其能够就航空运输安全做出知情的决定；

鉴于 2010 年的高级别安全会议，建议国际民航组织与各国际实体和组织，就共享保密信息签订新的协议，并修订现有的协议，以便减少各国因重复审计或检查所造成的负担，并减少监测活动的重复；

鉴于第十三次空中航行会议（AN Conf/13）提出建议并经理事会同意，继续演进普遍安全监督审计的方法、进程和工具，并确保国家的持续监测保持强健、相关性和与时俱进；

鉴于 COVID-19 高级别会议（HLCC）建议国际民航组织将国家安全计划实施评估（SSPIA）与传统的普遍安全监督审计计划持续监测做法活动相结合，并注意到已制定了普遍安全监督审计计划持续监测做法数据管理框架，其中包含使用、管理和保护相关普遍安全监督审计计划信息的程序，同时为成员国的活动提供支持；

忆及大会第 32 届会议决定制定一项普遍安全监督审计计划，包括由国际民航组织进行定期的、强制性的、系统化和协调一致的安全监督审计；

鉴于大会第 39 届会议同意由国际民航组织建立一个独立的小组进行结构性审查，明确对普遍安全监督审计计划持续监测做法的调整，以使该计划进一步演进和强化，同时虑及国际民航组织不断演进的安全战略以及各国在实施附件 19——《安全管理》，特别是国家安全方案（SSP）要求方面的进展；且这项审查所产生的建议已经理事会同意，并附某些警示条件，以使普遍安全监督审计计划持续监测做法继续演进；

鉴于实施国际民航组织的普遍安全监督审计计划，是航空安全方面的一项重大成就，成功地完成了 A32-11 号和 A35-6 号决议赋予的任务，并提供了评价成员国的监督能力和确定有待改进的领域的的能力；

忆及大会第 33-8 号决议要求理事会确保普遍安全监督审计计划财政上的长期可持续性，并将其各项活动分阶段纳入经常方案预算；

忆及国际民航组织普遍安全监督审计计划的目标，是寻求确保各成员国充分履行其安全监督的责任；

认识到普遍安全监督审计计划的继续和扩展，以便涵盖所有与安全相关附件的规定，对促进充分执行与安全相关的标准和建议措施至关重要；

认识到秘书长已经采取了适当步骤来确保建立一个独立的质量保证机制，以监测和评估该计划 **USOAP** 的质量；

认识到各国行动计划的有效实施对加强全球空中航行的总体安全至关重要；

认识到国际和地区组织进行的审计、检查、审查、评价和/或评估对增进安全所做出的贡献，包括那些与国际民航组织有协议的组织，如国际机场理事会（ACI）、欧洲航空安全机构（EASA）、欧洲委员会（EC）、飞行安全基金会（FSF）、国际航空运输协会（IATA）和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）；

认识到透明性、~~和~~共享和分析安全信息是安全的航空运输系统的基本原则之一；和

认识到地区安全监督组织（RSOOs）在普遍安全监督审计计划持续监测做法中具有重要作用，适用时，下述“各国”一词应包括具备适当促成性法律框架的地区安全监督组织；

大会：

1. 赞赏理事会和秘书长成功地演进并实施了国际民航组织的普遍安全监督审计计划持续监测做法（CMA）；

2. 指示秘书长继续将国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（CMA）演进为更加以证据为基础有风险能知情、以成果为导向的计划，并在普遍的基础上对其加以运用，以评估各国的安全监督系统的有效性和可持续性，以及各国在实施安全管理要求，特别是国家安全方案（SSPs）方面的进展；

3. 指示秘书长按照理事会所同意的组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（~~USOAP CMA~~）结构审查专家组（~~GEUSR~~）特设 **USOAP** 咨询小组（**USOAP-AG**）的建议和 ~~AN-Conf/13~~ 高级别会议（**HLCC**）的相关建议，实施必要的组织改进措施，以成功管理 **USOAP CMA** 长期演化所带来的变化；

4. 指示秘书长有效利用现有持续监测和审计工具，以确保将资源有的放矢地用于 **USOAP CMA**；

45. 指示秘书长确保普遍安全监督审计计划持续监测做法继续维护有关附件所载的关键安全条款作为核心要素：附件 1 —《人员执照的颁发》、附件 2 —《空中规则》、附件 3 —《国际空中航行气象服务》、附件 4 —《航图》、附件 6 —《航空器的运行》、附件 7 —《航空器国籍和登记标志》、附件 8 —《航空器适航性》、附件 10 —《航空电信》、附件 11 —《空中交通服务》、附件 12 —《搜寻与援救》、附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》及附件 14 —《机场》、附件 15 —《航行情报服务》、附件 18 —《危险物品的安全航空运输》和附件 19 —《安全管理》；

56. 指示秘书长确保普遍安全监督审计计划持续监测做法遵守各项原则，其中包括独立性、普遍性、标准化和透明度等，以进一步加强全球对该计划及其结果的接受度；

7. 指示秘书长分析各国有效实施安全监测系统的低可持续性或不可持续性的原因，并查明适当的手段以加强有效性；

68. 指示秘书长继续确保维持为监测和评估普遍安全监督审计计划持续监测做法的质量而建立的质量保证机制，以及持续监测过程各方面的透明度；

79. 指示秘书长按照关于共享安全信息的既定程序，继续与有关利害关系方和公众共享重大安全关切使其能够就航空运输安全做出知情的决定；

810. 指示秘书长通过国际民航组织受限制访问网站普遍安全监督审计计划在线框架（OLF），向所有成员提供由普遍安全监督审计计划持续监测做法所生成的所有与安全监督相关的信息；

11. 指示秘书长实施数据管理程序，处理在线框架中普遍安全监督审计计划数据和信息的收集、存储、使用、管理、共享和保护；

912. 指示秘书长继续促进普遍安全监督审计计划持续监测做法同其它组织与航空安全相关的审计计划之间的协调与合作，从而共享保密的安全信息，以便减轻各国因重复审计或检查所造成的负担和减少重复劳动，并寻求协同效应以加强USOAP/CMA的效应监测活动的重复；

4013. 指示秘书长通过适当的加密网站，继续促进与各缔约国、行业界和其它利害关系方共享关键安全信息；

4114. 敦促所有成员国支持国际民航组织开展普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进工作，并敦促有能力的成员国，在长期或短期的基础上，向国际民航组织借调合格的、有经验的技术人员，以使本组织能够继续成功地运行方案普遍安全监督审计计划持续监测做法；

15. 敦促成员国、国际组织、捐助方和相关利害关系方提供自愿捐款，支持普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进和运作；

4216. 敦促所有成员国及时向国际民航组织提交并更新国际民航组织所要求的所有资料 and 文件，以确保有成效地运行普遍安全监督审计计划的持续监测做法；

4317. 敦促所有成员国与国际民航组织进行合作，在可行情况下，尽量根据排期接受普遍安全监督审计计划持续监测做法活动，包括审计、核实访问和异地核实活动和国家安全方案（SSP）实施评估，以便利普遍安全监督审计计划持续监测做法的顺利进行；

4418. 敦促所有成员国实施纠正行动计划，以处理在普遍安全监督审计计划持续监测做法活动期间发现的发现情况；



4519. 敦促所有成员国与其它成员国分享可能影响国际空中航行安全的关键性安全信息，并便利获取所有有关的安全信息；

4620. 鼓励各成员国在履行其安全监督职能时，包括在《公约》第十六条所规定的检查期间，充分利用所能得到的安全信息；

4721. 提醒各成员国需要监视其领土之内的所有航空器，包括外国航空器的运行，并在必要时采取适当行动以维护安全；

4822. 指示理事会将普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进工作进行优先排序，力求向方案普遍安全监督审计计划持续监测做法提供充分的人力和财务资源，并向大会下一届常会报告其 ~~USOAP-CMA~~ 的演进和绩效情况；和

4923. 宣布本决议取代 ~~A37-5~~A40-13 号决议。

---

## USAP-CMA 的相关发展情况

14.15 在 A42-WP/486 号文件第 1 号修改稿（仅有英文）中，俄罗斯联邦支持加强国际和国家监督系统，并要求国际民航组织在评估国家监督绩效的可持续性和《全球航空安保计划》里程碑的实施情况时，探讨整合国家纠正行动计划（CAP）实施情况的可能性。委员会注意到已经成立了一个 USAP-CMA 工作队来进行全面审查，并同意该提案转交该工作队，在其工作方案下进行审议。

## 议程项目 15：环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量

15.1 执行委员会在其第四次会议上根据理事会提交的本组织在一般规定、航空器噪声和当地空气质量方面工作的进展报告，审议了环境保护问题，并审议了理事会关于更新 A41-20 号决议：国际民航组织关于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（WP/24）的提案。此外，成员国和观察员提交了三份文件，即：WP/340 号、WP/476 号和 WP/578 号文件。

15.2 在 WP/24 号文件中，理事会报告了自大会第 41 届会议以来国际民航组织在民用航空和环境领域取得的进展，包括航空器噪声和排放趋势、标准和建议措施（SARPs）与指南的制定情况，以及其他联合国机构和国际组织的相关发展。此外，理事会根据上届大会以来的发展情况，对大会 A41-20 号决议提出了修改建议。对大会决议的拟议修改主要源自于国际民航组织与其他组织合作开展的工作，以及航空环境保护委员会（CAEP）所开展活动的成果。

15.3 一个国家提出关切，表示环境效益、技术可行性和经济成本之间的平衡应在更新标准时加以考虑。

15.4 在 WP/476 号文件中，俄罗斯联邦在国家间航空委员会（IAC）的联署下，建议大会从拟议的超音速运输机（SST）新的起降（LTO）噪声标准中删除任何关于可变降噪系统（VNRS）的提及，因为缺乏对安全因素的考虑，需要开展进一步研究。俄罗斯联邦请大会推迟就拟议的超音速运输机新的起降噪声标准进一步协调，以待进一步研究安全问题、适航标准与超音速运输机噪声限值之间的关系。俄罗斯联邦还建议大会指示国际民航组织理事会有必要加强与空中航行委员会（ANC）相关专家组的协调，并考虑在航委会和航空环保委（CAEP）专家间设立一个国际民航组织协调小组。澄清的是，根据空中航行委员会 2025 年 6 月进行的初步审查，交给成员国和国际组织的附件 16 第 I 卷的拟议修订不包含 VNRS，而 CAEP 与 ANC 相关专家组之间关于潜在安全影响的协调已经开始。

15.5 委员会注意到中国提交的 WP/578 号信息文件，该文件介绍了中国民航领域塑料污染治理的创新做法，特别是推动减少一次性塑料制品使用、实现塑料废弃物的智能化标准化回收与运输等做法。委员会还注意到国际航空运输协会（IATA）提交的 WP/340 号信息文件，该文件阐述了航空业塑料管理面临的挑战以及采取部门化做法实现可持续塑料管理的需要，同时认识到全球塑料管理领域的持续发展情况以及航空业在此领域作出积极贡献的必要性。

15.6 委员会承认国际民航组织自大会上届会议以来在应对噪声、当地空气质量和全球气候排放的影响方面取得的重大进展，并同意请国际民航组织酌情准备及时更新和制定国际民航组织相关环境标准和建议措施及指南。关于超音速运输的标准和建议措施的制定工作，委员会承认在国际民航组织主持下正在进行的协调工作，并同意按照现有标准和建议措施的通常修订流程继续推进。

15.7 委员会同意建议大会通过 WP/24 号文件所附的决议，但需要对附录 B 执行部分第 13 段进行修订，如下：

**第 15/1 号决议： 国际民航组织关于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**

鉴于大会 ~~A41-20A40-17~~ 号决议决定，在每届常会上，要继续通过一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

鉴于 ~~A41-20A40-17~~ 号决议由引言部分和一系列特定但相互关联的主题的附录组成；和

考虑到有必要反映大会第 ~~41~~<sup>42</sup> 届会议以来，在航空器噪声和发动机排放方面已出现的发展情况；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录，连同 ~~A42-xxA41-21~~ 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及 ~~A42-xxA41-22~~ 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明，这些政策是大会第 ~~41~~<sup>42</sup> 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 总则

附录 B — 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导性材料的制定

附录 C — 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

附录 D — 超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器的逐步淘汰

附录 E — 地方与噪声有关的机场运营限制

附录 F — 土地使用规划和管理

附录 G — 超音速航空器 — 音爆问题

附录 H — 航空对当地空气质量的影响

2. 请理事会向大会每届常会提交一份国际民航组织关于环境保护的政策和做法，以供审查；和

3. 宣布本决议连同 ~~A42-xxA41-21~~ 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及 ~~A42-xxA41-22~~ 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），取代 ~~A41-20 号决议、A41-21 号决议和 A41-22 号决议~~ ~~A40-17 号决议、A40-18 号决议和 A40-19 号决议~~。

## 附录 A

### 总则

鉴于《国际民用航空公约》序言指出“国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助……”，且《公约》第四十四条指出国际民航组织应“发展国际航行的原则和技术，并……促进国际航空运输的规划和发展，以……满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要”；

鉴于民用航空活动对环境的许多不利影响可以通过运用综合措施加以减少，这些综合措施包括进行技术改进、实行更加有效的空中交通管理和运行程序、航空器回收利用、使用清洁的、可再生的和可持续的能源、适当利用机场规划、土地使用规划和管理、社区参与以及采取基于市场的措施等；

鉴于国际民航组织所有成员国都同意继续处理所有与环境有关的航空事项并保持制定有关这些事项的政策指导材料的主动性，而不把这种主动性留给其他组织；

鉴于其他国际组织正在强调影响航空运输的环境政策的重要性；

鉴于航空的可持续增长对未来的经济增长和发展、各国和人民间的贸易和商业、文化交流和理解是非常重要的，因此，必须立即采取行动，确保航空与环境质量相兼容，确保航空以减少不利影响的方式发展；

认识到本组织的环境工作有助于实现联合国可持续发展目标（SDGs）17 个目标中的其中 14 个；

鉴于拥有航空对环境影响的可靠的和最佳信息对国际民航组织和其各成员国制定政策至关重要；

承认在应对航空对环境的影响方面已取得重大进展，以及当今制造的航空器比 20 世纪 60 年代制造的航空器的燃油效率高 80%，且噪声水平低 75%；

认识到新的创新性航空技术和能源开发正在迅速进行，国际民航组织将需要做出大量工作以便跟上发展速度，对此类新技术及时酌情进行环境合格审定；

鉴于就航空的环境影响（如噪声和发动机排放）有公认的相互依存性而言，在确定源控制和运行减排减噪政策时，需对这种相互依存性加以考虑；

鉴于空域管理和设计在处理航空温室气体排放对全球气候的影响中能够发挥作用，而且有关经济和制度问题需要在地区基础上由国家单独或集体地去处理；

鉴于同其他国际组织合作对于增进对航空对环境影响的了解和制定消除这些影响的适当政策是重要的；

认识到一个有复原力的航空运输系统的重要性，这样可使其基础设施和运行适应不断变化的气候；

认识到燃油效率和航空燃料的研发工作的重要性，它将能够使国际航空运输业降低对环境（就当地空气质量和全球气候而言）的影响；和

注意到国际民航组织全球环境趋势所载有关航空器噪声和航空器排放的目前及未来影响的最新信息以及国际民航组织的其他评估报告，如 2022 年国际民航组织关于国际航空二氧化碳减排长期理想目标（LTAG）可行性的报告对支助环境事项决策的重要性；

大会：

1. 宣布国际民航组织作为在涉及国际民用航空事务中牵头的联合国（UN）机构，认识到并将继续处理可能与民用航空活动有关的不利的环境影响问题，承认本组织及其成员国达到民用航空安全有序的发展和环境质量之间的最大兼容性的责任。为了履行这些责任，国际民航组织与其成员国将力求：

- a) 限制或减少受到严重的航空器噪声影响的人数；
- b) 限制或减少航空器排放对当地空气质量的影响；
- c) 限制或减少航空温室气体排放对全球气候的影响；和
- d) 确保航空运输系统通过使其基础设施和运行适应气候变化的后果而在今后具有复原力。

2. 强调国际民航组织在与环境有关的一切国际民用航空事务方面继续显示其领导作用的重要性，并要求理事会坚持主动制定承认行业面临挑战的严重性的关于这些事务的政策指导；

3. 要求理事会继续评估航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来的影响，并继续为此目的开发工具；
4. 要求理事会继续密切跟进航空创新技术和新能源来源，以便准备对此类技术及时酌情进行环境合格审定，包括通过国际民航组织盘点流程；
5. 欢迎开发和更新启用国际民航组织创新追踪工具，这可产生部门内二氧化碳减排；并要求理事会酌情不断追踪和更新这些工具；
6. 要求理事会保持和不断加强对与减少航空对环境影响的措施有关的相互依存性和折衷选择的认识，以便做出最佳决策；
7. 要求理事会制定一套航空环境指标，以便各国可用来评价航空运行的效绩以及减轻航空对环境影响的标准、政策和措施的有效性；
8. 要求理事会以适当的形式，例如通过常规报告和讲习班，包括通过与国际民航组织地区办事处进行协调，发放航空器噪声、航空器燃油消耗、航空系统燃油效率和航空器发动机微粒物质（PM）和氮氧化物（NO<sub>x</sub>）排放的目前和未来影响及趋势方面的资料，以反映本组织开展的工作、各国提交的行动计划、国际民航组织全球空中航行计划、国际民航组织标准和建议措施，以及国际民航组织在环境方面的政策和指导材料；
9. 请各国继续积极支持国际民航组织与环境有关的活动，并敦促成员国通过提供合理数额的自愿捐款，支持预算中没有预见到的活动；
10. 请各国和国际组织提供必要的科学资料和数据以使国际民航组织在这一领域的工作有据可循；
11. 欢迎建立国际民航组织可持续航空全球联盟向国际民航组织长期理想目标的援助、能力建设和培训（ACT-LTAG）过渡，作为利害攸关方的一个方案论坛，以便利形成新思路和加速实施环境创新解决办法，并要求理事会鼓励更多的利害攸关方在国际民航组织长期理想目标的援助、能力建设和培训成立后加入这一联盟；
12. 鼓励理事会继续就对航空对环境的影响的认识和制定处理此种影响的政策，以及促进与塑料污染和生物多样性丧失相关的联合国可持续发展目标（SDG）同各国际组织及其他联合国机构密切合作；和
13. 敦促各国避免采取会对国际民用航空的有序和可持续发展产生不利影响的环境措施。

## 附录 B

### 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定

鉴于对继续引起公众关注和限制机场基础设施发展的世界许多机场附近的航空器噪声问题需要采取适当的行动；

鉴于科学界正在提高关于航空器排放对当地一级和全球一级环境影响之不确定因素的了解，这种影响仍然是引起关切的原因，需要采取适当的行动；

认识到在处理有关噪声、当地空气质量和气候变化的关切时，关于航空器的技术、设计和运行有相互依存性；

鉴于理事会已成立了航空环境保护委员会（CAEP），以协助进一步制定关于航空器噪声和发动机排放的标准、建议措施及程序和/或指导材料；

鉴于理事会已通过了附件 16 第 I 卷 —《航空器噪声》，其中包括亚音速航空器的噪声合格审定标准（短距起降和垂直起降飞机除外），并已将这一行动通知各成员国；

鉴于理事会已通过了附件 16 第 II 卷 —《航空器发动机排放》，其中包括航空器发动机的排放合格审定标准，并已将这一行动通知各成员国；

鉴于理事会已通过了附件 16 第 III 卷 —《飞机二氧化碳排放》，其中包括飞机二氧化碳排放的合格审定标准，并已将这一行动通知各成员国；

认识到非挥发性微粒物质（nvPM）排放合格审定标准和二氧化碳排放合格审定标准是对旨在分别用于非挥发性微粒物质排放合格审定和二氧化碳排放合格审定过程的各种航空技术进行的技术对比，不旨在作为运行限制或排放征税的依据；

鉴于国际民航组织已制定、修订和出版了处理对航空器噪声和发动机排放的环境关切之措施的政策指南；

认识到航空环境保护委员会关于制定更严格的飞机二氧化碳排放新标准的建议；

认识到航空环境保护委员会关于制定更严格的亚音速航空器起降噪声合格审定新标准的建议；

认识到航空环境保护委员会进行的其首次关于航空器和发动机技术独立专家综合审查的工作，并为噪声、燃料消耗和排放制定了中期（2027 年）和长期（2037 年）技术目标；

承认需要为新的先进航空器技术及时酌情更新和制定相关的国际民航组织环境标准和建议措施；和

认识到包括混合动力、电动及氢能航空器在内的新的创新性航空技术和能源开发正在迅速进行；

大会：

1. 欢迎附件 16 第 I 卷第 14 章中更加严格的航空器噪声新标准不断带来的益处，这项标准于 2017 年 12 月 31 日（含）和 2020 年 12 月 31 日（含）适用于最大起飞质量（MTOM）低于 55 吨的航空器；

2. 欢迎理事会于 2014 年 3 月通过了已于 2018 年 1 月 1 日（含）之后适用于倾转斜旋翼航空器的新噪声标准；

3. 欢迎国际民航组织飞机二氧化碳标准带来的益处，这项标准于 2020 年 1 月 1 日（含）适用于新机型，但最大起飞质量低于或等于 60 吨、且最大旅客座位数不超过 19 座（含）的那些新机型除外，对其将已于 2023 年 1 月 1 日（含）适用；

4. 欢迎国际民航组织飞机二氧化碳标准带来的益处，这项标准将已于 2023 年 1 月 1 日（含）适用于在产的且生产截止日期为 2028 年 1 月 1 日的飞机；

5. 欢迎航空环境保护委员会制定新的、更严格的飞机二氧化碳排放标准，该标准一旦通过，将构成附件 16 第 III 卷的一部分；

6. 欢迎航空环境保护委员会制定新的、更严格的噪声标准，该标准一旦通过，将构成附件 16 第 I 卷的一部分；

~~5. 欢迎非挥发性微粒物质质量排放最初标准带来的益处，这项标准适用于额定推力大于 26.7kN、单台发动机的制造日期为 2020 年 1 月 1 日（含）或之后的所有涡轮风扇和涡轮喷气航空器发动机；~~

67. 欢迎理事会于 2020 年 3 月通过了新的非挥发性微粒物质（nvPM）质量和数量排放标准带来的益处，这项标准已自 2023 年 1 月 1 日起适用于额定推力大于 26.7kN 的新型和在产发动机设计；

78. 敦促各国认识到非挥发性微粒物质和二氧化碳排放合格审定标准不是旨在作为运行限制或排放征税的依据；

89. 要求理事会在本组织其他机构和其他国际组织的协助和合作下，继续大力推进有关处理航空对环境影响的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定工作；

10. 呼吁理事会密切监测降低航空器噪声等级和排放的技术改进，并相应定期更新相关标准；

911. 要求理事会密切跟进航空创新技术和新能源来源，以便准备对此类技术及时酌情进行环境合格审定；

1012. 要求理事会确保其航空环境保护委员会（CAEP）迅速实施其噪声和排放方面的工作方案，以便尽快制定出适当的解决办法，并为此提供必要的资源；

1113. 敦促世界各地区目前在航空环境保护委员会中代表性不足的成员国动员所需专家参加该委员会的技术工作；

1214. 要求理事会向各国和国际组织提供关于减少航空运行对环境影响的可用措施的信息，以便于使用适当的措施来采取行动；

1315. 敦促各成员国妥当遵守按照本附录第 89 条款制定的国际民航组织规定；和

1416. 要求理事会继续在为评估航空排放对未来环境的影响拟定和运用设想方面开展工作，并与其他国际组织在此方面进行合作。

## 附录 C

### 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

鉴于国际民航组织的目标之一，是促进国际民用航空，包括环境规章方面最大可能的一致性；

鉴于在不进行协调的情况下制定国家和地区降低航空器噪声的政策和方案可能阻碍民用航空在经济发展中的作用；

鉴于许多机场航空器噪声问题的严重性已经导致制定了限制航空器运营的措施，并引起对扩建现有机场或建造新机场的激烈反对；

鉴于国际民航组织已经承担了推行旨在实现民用航空安全、经济和有序的发展与环境质量之间最大兼容性的行动方针的全部责任，并正积极实施降低航空器噪声的“平衡做法”概念和国际民航组织关于各国如何应用这一方法的指导意见；

鉴于国际民航组织制定的噪声管理平衡做法包括确定机场的噪声问题，然后通过探索以下四个要素来分析可用于降低噪声的各种措施，即从源头上降低噪声、土地使用规划和管理、减噪运行程序和运行限制，目标在于以成本效益最高的方式解决噪声问题；

鉴于目前和未来的航空噪声影响评估是国际民航组织及其成员国制定政策的基本工具；

鉴于平衡做法各要素的实施和决定过程由成员国掌握，而且对国际民航组织的规则和政策给予应有的考虑的情况下制定机场噪声问题的适当解决办法最终是各个国家的责任；

鉴于国际民航组织第 351 号通告：《社区参与航空环境管理》强调社区参与发挥着全面噪声管理政策的一个必不可少组成部分的作用；

鉴于对已制定的国际民航组织为协助各国实施平衡做法的指导原则（《航空器噪声管理平衡做法指南》（Doc 9829 号文件））随后进行了更新；

认识到噪声问题的解决办法需要根据有关机场的特性量身定制，这要求机场与机场之间采用不同的办法，而且如确定机场有类似的噪声问题，可应用类似的解决办法；

认识到解决噪声的措施对于经营人和其他利害关系方可能具有重大的成本意义，对发展中国家的经营人和利害关系方来说尤其如此；

认识到各国具有可能影响其实施国际民航组织“平衡做法”的相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；

认识到一些国家可能还有关于噪声管理的更广泛的政策；

认识到批准了新的《减少航空器噪声的运行机会手册》（Doc 10177 号文件）；



考虑到许多机场通过用噪声较低的航空器取代符合第 2 章规定的航空器（符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格鉴定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章规定的噪声等级的航空器）而使噪声环境得到的改善，应通过考虑未来增长的可持续性来加以保护，而且不应被机场周围不相容的城市扩展所抵消；和

注意到航空环境保护委员会对航空器噪声趋势的分析显示，在具有先进技术改进的情况下，如果国际民航组织成员国为实现这一设想而开展多项宏大行动，则 2030 年后航空器运行的增加可能不会再导致受噪声影响区域的增加；

大会：

1. 要求国际民航组织各成员国和国际组织承认国际民航组织在处理航空器噪声问题中的主导作用；

2. 欢迎迄今为止在应对航空噪声方面取得的进展，并鼓励各国、制造商和运营人继续参与国际民航组织在应对航空噪声方面的工作，并继续致力于研发可减少航空器噪声对机场周围社区的影响的技术和政策；

3. 敦促各国：

a) 在处理其国际机场的噪声问题时，采取噪声管理平衡做法，同时充分考虑国际民航组织指导原则（Doc 9829 号文件）、相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；

b) 在审议降低噪声的措施时，建立或监督透明的过程，其中包括：

1) 依据客观的、可衡量的标准和其他相关因素评估有关机场的噪声问题；

2) 评估各种可利用措施的可能成本和效益，并在此评估的基础上，选择以成本效益最高的方式获取最大的环境效益的措施；和

3) 对评估结果的传播、与利害攸关方协商和争议的解决等做出规定；

4. 鼓励各国：

a) 促进和支持旨在从源头上或以其他方式减少噪声的研究和技术方案，同时虑及与其他环境关切之间的相互依存性；

b) 按照本决议附录 F 运用土地规划和管理政策，限制不相容的发展侵入噪声敏感地区，并对受噪声影响地区采取减噪措施；

c) 在不影响安全的可能程度上，并虑及与其他环境关切之间的相互依存性，运用减噪运行程序；和

d) 不将运行限制作为第一手段使用，而只在考虑到从平衡做法的其他要素中获得的益处之后，以符合本决议附录 E 的方式使用这种限制，并考虑到这种限制对其他机场的可能影响；

5. 要求各国：

- a) 密切合作，以确保方案、计划和政策尽可能一致；
- b) 根据国际民航组织第 351 号通告界定的原则，在及时、一贯的基础上使社区参与；
- c) 确保任何减噪措施的应用均符合《芝加哥公约》第十五条的不歧视原则；和
- d) 考虑发展中国家的特定经济条件；

6. 请各国随时通报理事会其减缓国际民用航空中航空器噪声问题的政策和方案；

7. 要求理事会：

- a) 继续评估航空器噪声影响的变化情况；
- b) 确保 Doc 9829 号文件中关于平衡做法的指导原则是最新的，并回应了各国的要求；
- c) 确保向各国提供并保持有关社区参与的适当指导；和
- d) 推广使用平衡做法，例如通过讲习班；和

8. 要求各国对国际民航组织的指导工作和任何有关方法的补充工作，以及在评估平衡做法措施的影响或有效性方面，提供适当的支持。

## 附录 D

### 逐步淘汰超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器

鉴于附件 16 第 I 卷规定了亚音速喷气航空器噪声等级的合格审定标准；

鉴于为本附录目的，逐步淘汰的定义是从一个或多个国家所有机场的国际飞行中停止使用根据噪声等级确定的某一类航空器；

鉴于航空环境保护委员会得出的结论认为，让已规定逐步淘汰第 2 章所规定的航空器运营的所有国家全面淘汰第 3 章所规定的航空器运营，从成本效益的角度讲站不住脚；航空环境保护委员会在不应考虑新的逐步淘汰的前提下，承担提出关于附件 16 第 I 卷新的噪声合格审定标准的建议的工作；

鉴于一些国家已实施或开始实施超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰，或正在考虑这样做；

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实施运行限制；

认识到对现有航空器的运行限制可能会提高航空公司的成本和增加沉重的经济负担，特别是对于那些没有财政资源重新装备其机队的航空器经营人，诸如发展中国家的经营人；和

考虑到航空器噪声问题的解决必须建立在各国相互承认所遇到的困难及其不同的关注事项之间的平衡的基础上；

大会：

1. 敦促各国在考虑下列事项之前，不要开始淘汰超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器：

- a) 此类航空器的现有机队的正常缩减是否将对其机场周围的噪声环境提供必要的保护；
- b) 是否能够通过制定规章防止经营者以购买或租用/包用/互换方式增加其机队中的此类航空器，或通过对加速机队现代化进程实行奖励来实现必要的保护；
- c) 是否能够通过只对国家已确定和宣布其使用会产生噪声问题的机场和跑道和只对造成更大噪声干扰的时段实施限制来实现必要的保护；和
- d) 任何限制措施对其他有关国家的影响，应与这些国家进行协商并向其发出合理的意向通知；

2. 敦促尽管作了上述决定条款 1 中的考虑但仍决定逐步淘汰符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的国家：

- a) 在拟定任何限制时，允许各经营人目前在其领土上运营的符合第 2 章规定的航空器可在不少于 7 年的时期内逐渐从这些运营中退役；
- b) 在上述时期结束之前，不限制任何自其单机适航证首发之日起不足 25 年的航空器的运营；
- c) 在该时期结束之前，不限制任何目前现有的宽体航空器或任何装有涵道比高于 2:1 的发动机的航空器的运营；和
- d) 将所实施的一切限制措施通知国际民航组织以及其他有关国家；

3. 大力鼓励各国继续进行双边、地区内和地区间的合作，以期：

- a) 在不增加航空器经营人重大经济负担的情况下，减轻机场周围社区的噪声负担；和
- b) 考虑到发展中国家经营人就目前在其登记册上的，在逐步淘汰期结束前不可能被取代的第 2 章所指航空器存在的问题，但前提是要具备用于替代的符合第 3 章规定的航空器的订单或租赁合同的证明，而且航空器交货的首日已被接受；

4. 敦促各国不要采取逐步淘汰经初始审定或重复审定，符合附件 16 第 I 卷第 3 章、第 4 章或任何最新章节中噪声合格审定标准的航空器的措施；

5. 敦促各国不要对符合第 3 章规定的航空器实行任何运行限制，除非作为国际民航组织制定的噪声管理平衡做法的一部分且符合本决议附录 C 和 E；和

6. 敦促各国协助航空器经营人加速机队现代化进程的努力，从而排除障碍并使所有国家得以租赁或购买符合第 3 章规定的航空器，包括酌情提供多边技术援助。

## 附录 E

### 当地与噪声有关的机场运行限制

鉴于附件 16 第 I 卷中规定了亚音速喷气航空器噪声合格审定标准；

鉴于就本附录而言，运行限制的定义是任何与噪声有关的限制或减少航空器进入机场的行动；

鉴于本决议附录 C 呼吁各国在解决其国际机场噪声问题时采用噪声管理平衡做法；

鉴于进一步在源头上减少噪声预计是采取附件 16 第 I 卷中新的噪声合格审定标准以及机队消化噪声降低技术的结果；

鉴于在许多机场，虽然在某些情况下城市扩展仍在继续，但土地使用规划和管理以及减噪运行程序已在使用，而且其他噪声减缓措施也已到位；

鉴于在一些国家已经完成了对符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准、但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器实施逐步淘汰（如本决议附录 D 所规定），而且假定航空活动继续增加，如不采取进一步行动，在这些国家受一些机场航空器噪声影响的人数会有所增加；

鉴于在预计航空器噪声将在多大程度上成为未来 20 年的问题上存在巨大的地区差别，而且一些国家因此一直在考虑对符合附件 16 第 I 卷第 3 章噪声合格审定标准的某些航空器实行运行限制；

鉴于如果某些机场采用对第 3 章航空器的运行限制，应以平衡做法和相关的国际民航组织的指导原则（Doc 9829 号文件）为基础，并应针对有关机场的特定要求制定；

鉴于这些限制可能对未实行限制的国家的航空器经营人的机队投资产生重大的经济影响；

认识到这些限制超出本决议附录 D 中规定的政策和国际民航组织制定的其他相关政策指导；

认识到国际民航组织未规定各国承担对第 3 章所规定的航空器实行运行限制的任何义务；

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实行运行限制，特别是载于附件 16 第 I 卷第 4 章和第 14 章的标准以及理事会通过的任何进一步严格度，所基于的谅解是，该标准仅为合格审定的目的；和

特别认识到各国具有可能涉及其机场噪声问题管理并可能影响本附录实施的法律义务、法律、现有协议和既定政策；

大会：

1. 敦促各国在任何可能的情况下，确保任何运行限制仅在此类行动得到对预期效益和可能的不利影响进行的事先评估的支持的情况下方可采用；
2. 敦促各国在采取下列行动之前不在任何机场对符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器实行运行限制：
  - a) 在有关机场，完成超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰；和
  - b) 按照附录 C 中描述的平衡做法，充分评估可利用的解决有关机场噪声问题的措施；
3. 敦促考虑了上述决定条款 2 所述因素之后，仍允许在机场对经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器的运行实行限制的国家：
  - a) 以按照附件 16 第 I 卷进行的合格审定程序所确定的航空器噪声情况作为此类限制的根据；
  - b) 按照平衡做法，使这种限制与有关机场的噪声问题相适合；
  - c) 在任何可能的情况下，使这种限制只限于局部，而不是全部停止在某一机场的运行；
  - d) 考虑到对没有合适的替代办法的航空运输服务（例如远程航班）可能造成的后果；
  - e) 考虑到发展中国家经营人的特殊情况，以便通过授予豁免权，避免给这些经营人带来不应有的负担；
  - f) 在可能的情况下逐步实行这种限制，以便考虑对受影响的航空器经营人的经济影响；
  - g) 给经营人一个合理的事先通知期限；
  - h) 考虑到对民用航空的经济和环境影响；和
  - i) 将所实施的一切限制通知国际民航组织以及其他有关国家；和
4. 进一步敦促各国不允许实行旨在停止经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 4 章和第 14 章噪声标准以及理事会通过的任何进一步严格度的航空器的任何运行限制。

## 附录 F

### 土地使用规划和管理

鉴于土地使用规划和管理是噪声管理平衡做法的四大要素之一；

鉴于受航空器噪声影响的人数取决于机场周边土地使用的规划和管理方式，特别是住宅开发和其他对噪声敏感的活动的受控制程度；

鉴于大多数机场的活动可能会大量增加，存在着未来的增长可能会被机场附近土地使用不当所限制的危险；

鉴于对符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的亚音速喷气航空器的逐步淘汰，使许多机场成功地缩小了人们接触不可接受的噪声等级噪声区的范围，同时也减少了接触噪声的总人数；

考虑到对当地社区利益而言，将这些改善保持到可行的最大程度是至关重要的；

认识到载于附件 16 第 I 卷第 4 章的新标准，已增加了经营人以噪声更低的航空器取代其机队航空器的机会；

认识到附件 16 第 I 卷第 14 章中所载的标准一经得以实施，便会增加经营人以噪声更低的航空器取代其机队航空器的机会；

认识到虽然土地使用管理包括主要由地方当局负责的规划活动，然而却影响机场的容量，并进而影响民用航空；

认识到关于适当的土地使用规划和减轻噪声措施的最新指导材料载于《机场规划手册》（Doc 9184 号文件）第 2 部分——土地使用和环境管理；

认识到国际民航组织第 351 号通告：《社区参与航空环境管理》可补充关于机场和机场周围航空器噪声管理的现行政策；和

认识到生态机场工具包电子文献集是机场和机场周围环境无害管理政策的有益资源；和

认识到新兴技术航空器，例如无人机和遥控驾驶航空器系统（RPAS）等，可能对机场周围土地之外的区域产生噪声影响；

大会：

1. 敦促按照本决议附录 D 的规定已经停止第 2 章所规定的航空器在其机场运行的国家，在将当地社区的利益保持到可行的最大程度的同时，在可能的任何情况下避免在已实现噪声等级降低的地区进行不当的土地使用侵占；

2. 敦促各国确保通过引进噪声更低的航空器，特别是符合新的第 4 章标准的航空器而获得的噪声等级的降低也不会受到不当的土地使用或被侵占的本可避免的损害；

3. 敦促仍然有机会通过预防措施将航空器噪声问题降至最低限度的国家：

- a) 将新机场设置在适宜的地方，如远离对噪声敏感的地区；
- b) 采取适当措施，以便在任何新机场或现有机场发展的初始阶段充分考虑到土地使用规划；
- c) 结合人口水平和增长以及交通增长预测的考虑，划定机场周围不同噪声等级的区域，并结合国际民航组织提供的指导，建立适当使用这些土地的标准；

- d) 颁布法律、拟订指导材料或采取其他适当的办法，以使这些土地使用标准得到遵守；和
  - e) 确保机场附近社区可以得到关于航空器运营及其环境影响的通俗易懂的资料；和
4. 要求理事会：
- a) 确保 Doc 9184 号文件中关于土地使用的指导原则是最新的并是对各国的要求做出的反应；和
  - b) 考虑采取何种措施来推行土地使用管理，特别是在世界上那些有可能在未来避免航空器噪声问题的地区，包括通过生态机场工具包电子文献集来做到这一点。

## 附录 G

### 超音速航空器 — 音爆问题

鉴于自商业服务中引进超音速航空器以来，已采取行动避免由于音爆而造成公众不可接受的情况，诸如音爆的扩大造成的睡眠干扰以及对陆地和海上的人员和财产的有害影响；和

鉴于参与制造此类超音速航空器的国家以及其他国家继续从事音爆的生理、心理和社会影响的研究；

认识到航空环境保护委员会关于超音速飞机起降噪声合格审定新标准的建议；

认识到在为未来航空器拟定一项新的超音速航路噪声标准方面正在开展的工作，以及在了解音爆知识、研究工作和超音速飞机项目的当前状况方面所开展的工作；和

认识到超音速航空器的适航合格审定能够在 2020-2025—2025-2030 年这个时间框架内进行，并且需要进行探索性研究，以便更好地理解推出超音速航空器所产生的机场噪声影响；

大会：

1. 重申重点是确保超音速航空器的音爆不造成任何公众不可接受的情况；
2. 欢迎航空环境保护委员会制定超音速飞机起降噪声合格审定新标准，该标准一旦通过，将构成附件 16 第 I 卷的一部分；
23. 指示理事会按照可获取的信息和利用适当的手段，审查附件和其他相关文件，以便确保其充分考虑到超音速航空器的运营对于公众可能造成的特别是音爆方面的问题，采取行动就音爆测量“公众不可接受的情况”一语定量或定性的定义和相应限制的确立达成国际共识；和
34. 请参与制造超音速航空器的国家适时向国际民航组织提交关于以何种方式达到国际民航组织所确定的规格的建议。

## 附录 H

### 航空对当地空气质量的影响

鉴于人们对航空对就当地空气质量而言的大气的影响和相关的人类健康和福祉的影响的关切日益增加；

鉴于航空器发动机的氮氧化物和微粒物质（PM）排放，对当地地表和地区空气质量产生影响的证据，现已更加令人信服；

认识到科学界正在提高关于航空器发动机的氮氧化物和微粒物质排放，对全球气候影响的不确定因素的了解；

认识到在处理有关噪声、当地空气质量和气候变化的关切时，关于航空器的设计和运行有相互依存性；

认识到国际民航组织已制定了技术标准，并推动制定了已大幅度减少航空器对当地空气质量污染的运行程序；

认识到航空环境保护委员会进行的其首次关于航空器和发动机技术独立专家综合审查的工作，以及为噪声、燃料消耗和排放制定的中期（2027 年）和长期（2037 年）技术目标；

鉴于近几十年来影响当地和地区空气质量的许多污染物，例如煤烟和航空器发动机排出的未燃烧的碳氢化合物，已大量减少；

鉴于在诸如持续下降运行等运行程序方面取得的进展，进一步减少了航空器的排放；

鉴于对航空排放的氮氧化物、微粒物质和其他气体排放趋势的评估，显示出全球排放值在增加；

鉴于对航空排放的氮氧化物、微粒物质和其他气体排放的影响需要进一步评估和了解；

认识到在理解微粒物质的非挥发性成分排放的影响方面取得的坚实进展，同时正在继续开展科研工作，以更好地评估微粒物质的挥发性成分排放；

鉴于航空排放对当地和地区空气质量的影响是受影响地区总排放的一部分，因而应从造成空气质量关切问题的所有起源的更广范围加以考虑；

鉴于航空排放对当地空气质量和健康的实际影响取决于一连串的因素，其中包括航空排放在所涉地区的总浓度中所占份额及其暴露人数；

鉴于《国际民用航空公约》第十五条载有关于机场和类似收费的规定，其中包括无差别对待原则，而且国际民航组织制定了包括关于有关噪声收费和关于当地空气质量的有关排放收费的具体指导在内的关于各成员国收费的政策指导（《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》，Doc 9082 号文件）；

鉴于国际民航组织理事会于 1996 年 12 月 9 日以决议形式通过了关于与排放有关的收费和收税的临时政策声明，在声明中理事会强烈建议任何此类款项征收均应以收费而非收税的形式进行，收集的资金应首先用于减轻航空器发动机排放对环境的影响；



鉴于此类收费应根据减轻航空器发动机排放的环境影响的成本来征收，只要此类成本能够适当确定并可直接归因于航空运输；

鉴于国际民航组织理事会已通过了与使用排放收费有关的政策和指导材料来处理机场或机场周围航空器发动机排放的影响问题；

注意到国际民航组织理事会已出版了由航空业界利害关系方使用的关于环境管理制度（EMS）的资料；和

注意到国际民航组织理事会已制定了《机场空气质量指导手册》，随后又对其进行了更新；

大会：

1. 要求理事会与其他相关的国际组织如世界卫生组织等合作，监测并增进了解航空排放的微粒物质、氮氧化物和其他气体对人类福祉和健康的影响，并传播这方面的信息；

2. 要求理事会继续开展工作，制定技术上可行，环境上有利和经济上合理的标准以进一步减少航空器对当地空气污染的影响；

3. 要求理事会继续监测对微粒物质的挥发性和非挥发性成分排放的科学和技术理解方面的进展情况；

4. 要求理事会确保适当考虑各项措施之间的相互依存性，以减少影响当地空气质量和全球气候的航空器噪声和发动机排放；

5. 要求理事会继续开展工作，制定燃料消耗、噪声和航空器发动机氮氧化物及非挥发性微粒物质减排的中期和长期综合技术目标；以及减少燃料消耗的运行目标；

6. 要求理事会继续促进运行和空中交通的改进，以减少航空器对当地空气污染的影响；

7. 鼓励各成员国和有关其他各方采取行动，通过自愿措施限制或减少影响当地空气质量的国际航空排放，并使国际民航组织保持了解情况；

8. 欢迎制定并宣传关于与评估机场空气质量有关问题的指导材料；

9. 要求理事会同各国和各利害关系方一道努力推行和分享在机场适用的减少航空排放对当地空气质量不利影响的最佳做法；

10. 欢迎制定关于涉及当地空气质量的排放收费的指导，要求理事会使此种指导保持最新状况，并敦促各成员国交流关于实行此种收费的信息；和

11. 敦促各成员国确保尽可能最高程度地遵守并适当地考虑到国际民航组织关于与当地空气质量有关的排放收费的政策和指导原则。

## 议程项目 16: 环境保护 — 国际航空与气候变化

16.1 执行委员会在其第四次和第五次会议上, 根据理事会就本组织在国际航空与气候变化工作的进展报告 (WP/25 和 WP/26 号工作文件) 审议了环境保护题目, 并审议了理事会关于更新 A41-21 号决议: 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化 (WP/27 号工作文件) 的提案。此外, 各国和观察员提交了 54 份工作文件: WP/45、57、64、65、75、76、112 (第 1 号修改稿)、121、126 (第 1 号修改稿)、131、139、162、163、169、219、243、249、254、266 (第 1 号修改稿)、271、274、279 (第 1 号修改稿)、303、338、339、346、365 (第 1 号修改稿)、366、367、368、379、382 (第 1 号修改稿)、384、385、396、434、440、448、451、452、458、468、481、490、491、517、518、554、560、565、570、573、575 和 579。

16.2 在 WP/25 号工作文件中, 理事会报告了国际民航组织自大会第 41 届会议以来在国际航空与气候变化方面取得的进展, 重点是国际航空长期全球理想目标 (LTAG) 的实施情况。文件强调了于 2023 年 11 月在阿拉伯联合酋长国迪拜举行的国际民航组织第三次航空与代用燃料会议 (CAAF/3) 的成果, 即国际民航组织可持续航空燃料 (SAF)、低碳航空燃料 (LCAF) 和其他更清洁航空能源全球框架, 以及国际民航组织第三次航空与代用燃料会议成果和长期理想目标实施路线图。该路线图包含四个相互依存的区块: 1) 政策和规划; 2) 监管框架; 3) 实施支助; 和 4) 融资。

16.3 除了 WP/25 文件中提交的信息外, 秘书处还重点介绍了一些近期发展情况。例如, 自该工作文件发布后, 国际民航组织现已收到共 154 份国家行动计划, 包括科威特、东帝汶、安道尔和科摩罗最近提交的计划。国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训 (ACT-SAF) 方案下的可持续航空燃料可行性研究及业务实施研究已达 30 项, 其中有已经完成、正在开发或规划到 2028 年的研究, 包括在印度和约旦近期完成的研究。国际民航组织融投资枢纽 (Finvest Hub) 平台, 经与国际可再生能源机构 (IRENA) 协作已正式启动, 以促进可持续航空燃料及航空清洁能源项目的筹资。

16.4 此外, 秘书处告知, 一个 CORSIA 可持续认证计划 (SCS), 即国际可持续认证和碳认证 (ISCC), 近期已启动其申请提交, 拟将其认证资格范围从可持续航空燃料扩展涵盖低碳航空燃料, 该申请将提交航空环境保护委员会 (CAEP) 审议。待 CAEP 完成评价并经理事会批准后, ISCC 将获得资格对低碳航空燃料进行认证。

16.5 在 WP/26 号工作文件中, 理事会报告了国际民航组织在国际航空与气候变化方面开展的工作, 重点介绍气候变化适应和复原力及其加强对航空气候影响的科学认识方面的进展和未来步骤, 以及与其他联合国机构和国际组织 (包括《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC) 进程) 的合作及相关发展。

16.6 在 WP/27 号工作文件中, 理事会提议根据自大会第 41 届会议以来的发展情况, 包括第三次航空与代用燃料会议通过、对国际民航组织可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源全球框架的修订、经理事会批准的第三次航空与代用燃料会议成果和长期理想目标实施路线图, 以及国际民航组织理事会的 CAEP 技术工作及其未来工作方案, 对 A41-21 号决议进行修订。

16.7 在 WP/169 号工作文件中，巴西就航空二氧化碳减排措施的融资问题提出了意见，强调需要支持全面实施全球框架和承认资金需求和缺口，同时呼吁：定期向国际民航组织自愿环境基金提供足量捐款，并有明确的年度筹资目标；进行差距分析以查明需求，尤其注意发展中国家和有特别需要的国家；优先考虑可持续航空燃料和低碳航空燃料；设定一个专门的理事会 workflow，负责资源筹措和治理；修订国际民航组织自愿环境基金的运作规则，包括加强透明度和绩效监测；以及界定该基金在为脱碳提供全面支持，特别是在可持续航空燃料的开发、生产和部署方面的作用。

16.8 在 WP/440 号工作文件中，巴西强调，实现长期理想目标，不仅取决于未来燃料和先进航空器技术，而且取决于立即采取运行改进措施和重构空域布局等可扩展的行动。巴西通过近期国家和地区案例，展示了通过空域重新设计实现的量化二氧化碳减排成效，呼吁国际民航组织通过其各地区办事处提供战略指导、技术援助和财务支持，并重申运行措施和空域设计与可持续航空燃料和技术创新一样，同为国际民航组织环境战略的支柱。

16.9 在 WP/112 号工作文件第 1 号修改稿中，中国阐述了国际航空减排对于全球气候努力的重要性，认为应当遵循公平、共同但有区别的责任（CBDR）和各自能力原则，由各国根据本国国情和发展阶段做出自主贡献。中国强调了其为全球国际航空可持续发展所做的重要贡献，认为对于长期理想目标的监测与报告（LMR）的实施应具体到地区和国家两个层面，并指出长期理想目标的成功与否取决于发达国家能否为发展中国家推进航空低碳转型提供充足的、可负担、可监测、可报告、可核查的资金援助。

16.10 在 WP/452 号工作文件中，中国提出了共建绿色空中丝绸之路的倡议，旨在促进共建国家民航实现绿色低碳转型，助力联合国可持续发展目标以及国际民航组织战略目标的实现。该倡议坚持共商共建共享的原则，聚焦共建绿色机场、共建绿色空管、共建绿色航班、共同开展民航绿色转型能力建设。委员会注意到一些成员国倡导绿色空中丝绸之路倡议（GASRI），该倡议已获得第 60 届亚太地区民航局长会议认可，并因此强调地区倡议和平台在推动国际民航绿色转型与能力建设方面的重要作用，且与“不让任何国家掉队”（NCLB）相一致。一个国家不支持该倡议，因其与共同但有区别的责任相关联。

16.11 在 WP/271 号工作文件中，埃及强调了发展中国家在扩大可持续航空燃料生产规模方面面临的挑战，指出燃料供应商、空中航行系统提供者（ANSP）需要大量投资。文件概述了埃及正在国家层面开展的可持续航空燃料开发和部署举措，呼吁根据“不让任何国家掉队（NCLB）”倡议确保可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源在全球范围内分布均衡。该文件并强调成功实施长期理想目标需要基于各国的特殊情况和各自能力（SCRC）采取不同途径，同时加强体制建设以获得成比例的融资、科学和技术转让以及援助和能力建设。埃及还强调了国际民航组织融投资枢纽作为气候融资取得进展的催化剂的作用。

16.12 在 WP/163 号工作文件中，印度强调可持续航空燃料是中短期的脱碳杠杆。文件概述了各项国家举措，包括制定可持续航空燃料掺混目标、参与国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案、推进可持续航空燃料认证进程，以及在现有炼油厂采用共处理途径以迅速扩大可持续航空燃料生产规模。印度还阐述了发展中国家在可持续航空燃料开发与部署方面面临的挑战，如可持续航空燃料生产能力有限、认证和监管瓶颈、原料和基础设施缺口、资金限制和全球就绪程度参差不齐等问题。建议实行可持续航空燃料快道认证、建设地区可持续航空燃料集散中心、扩大国际民航组织批准的 SCS 范围、调动混合融资机制，并通过国际民航组织平台加强合作。

16.13 在 WP/346 号工作文件中，哈萨克斯坦强调 TS-1 是该地区的主要航空燃料，但与 ASTM D7566 标准对 Jet A-1 燃料与可持续航空燃料的混合使用作出的规定不同，目前并没有国际民航组织（ICAO）承认的 TS-1 和可持续航空燃料进行混用的规程。哈萨克斯坦提议国际民航组织应设立一个多利害攸关方工作组，共同解决在全球航空框架内将可持续航空燃料与 TS-1 燃料混合使用所涉及的技术、监管和物流方面的问题，并呼吁通过政策激励和搭建基础设施促进可持续航空燃料的应用。在这方面，一个国家进一步澄清，燃料标准的制定和维护工作不归属于国际民航组织，并请各国与开展此类工作的标准制定机构合作，例如 ASTM 国际标准组织。这项澄清得到一个国际组织的支持。

16.14 在 WP/45 号工作文件中，尼日利亚重点介绍了其可持续航空燃料开发和部署工作，并要求持续支助特别是发展中国家的能力建设和技术转让。尼日利亚还表示需要通过确保国际民航组织投融资枢纽运行路径畅通，为包括可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源在内的脱碳项目提供明确的操作路径，更加便利各国特别是发展中国家获得供资。

16.15 在 WP/64 号工作文件中，阿曼强调了国家行动计划在实现长期理想目标中的重要性，指出不断审查和持续支助对于其有效实施实属关键。阿曼还就一揽子措施（技术、运行、燃料和国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA））所需的各项发展阐述了观点，强调需要便利获取国际气候融资（特别是用于可持续航空燃料基础设施和研发的资金），以及推动建立更强有力的地区协作框架，促进成员国之间政策、监管方法和技术能力的协调一致。

16.16 在 WP/65 号工作文件中，阿曼表示需要政策协调、融资、能力建设和统一标准，以扩大可持续航空燃料和低碳航空燃料的开发和部署规模，支持全球航空脱碳目标。阿曼强调了政府、私营部门、学术界和国际组织之间建立战略伙伴关系对发展可持续航空燃料和低碳航空燃料行业的重要性，并强调低碳航空燃料作为减排短期解决方案的作用，特别是在拥有现有炼油能力的国家。

16.17 在 WP/219 号工作文件中，卡塔尔强调了当前面临的挑战：国际民航组织核准的可持续航空燃料和低碳航空燃料可持续性认证计划（SCS）数目有限，且低碳航空燃料缺乏认证路径，妨碍了国际航空碳抵消和减排计划的更广泛实施。卡塔尔强调在解决这些障碍的同时部署国际航空碳抵消和减排计划合格燃料的重要性，并警示应避免因监管环境的碎片化，致使各种不同的国家或地区规则可能导致合规努力的复杂化和重复工作，从而给航空公司带来的不必要财务负担。

16.18 在 WP/254 号工作文件中，卡塔尔就低碳航空燃料商业规模开发、生产和部署现状阐述了观点，指出低碳航空燃料是 100% 即加即用燃料，在处理航空二氧化碳排放方面似乎是一个被忽视的代用航空燃料选项。该文件呼吁采取措施和分配资源，协助成员国扩大和加速低碳航空燃料对长期理想目标的贡献。

16.19 在 WP/448 号工作文件中，大韩民国就通过采取强制性目标和支持性政策以及利用现有炼油厂基础设施来扩大可持续航空燃料使用表达了观点。文件认识到可持续航空燃料生产过程中产生的平行产品的重要作用，同时指出这些平行产品被当作传统石油衍生产品对待，导致与其他国际计划缺乏兼容性，并强调需要对平行产品进行可持续性认证的互认，这将有助于可持续航空燃料市场的开发与拓展。

16.20 在与国家间航空委员会（IAC）联合提交的 WP/434 号工作文件中，俄罗斯联邦强调提高森林吸收能力和减少野火造成的有害排放对减少全球二氧化碳排放至关重要。文件着重指出航空在野火管理从早期监测到灭火全过程中的有效作用，呼吁国际民航组织在考虑各国政策的情况下制定国际规则，并制定利用国际航空扑灭野火的法律框架。秘书处澄清指出，国际民航组织继续与联合国环境规划署（UNEP）、粮食及农业组织（FAO）和全球火灾监测中心（GFMC）等联合国相关机构和组织密切合作，研究国际航空对森林消防的贡献。国际民航组织最近加入了由粮农组织牵头的致力于国际互用性的全球火灾管理中心，并将在 2025 年 11 月在巴西举行的联合国气候变化框架公约第 30 次缔约方大会上就该主题举办的会外活动做出贡献。

16.21 在 WP/451 号工作文件中，俄罗斯联邦对国际民航组织核准的可持续性认证计划（SCS）活动中可能存在的表示不一致表示关切，包括某些国家的可持续航空燃料认证申请未受理的情况。文件还强调了当前框架下低碳航空燃料认证面临的挑战，并提出改进建议以增强国际航空碳抵消和减排计划实施的透明度、可预测性和包容性。其中包括接受国家认证机构对低碳航空燃料的合规性认证、要求附件 16 第 IV 卷及相关国际民航组织文件的更新间隔不得少于三年，以及鼓励各国在国际民航组织参与下，采取措施支持航空领域国内外气候项目的发展。一个国家澄清说，目前的 CORSIA 认证制度不允许未经国际民航组织评估和批准的机构进行认证。

16.22 在 WP/266 号工作文件第 1 号修改稿中，沙特阿拉伯强调，迫切需要通过统一指导、综合实施做法和将相关规定纳入现有国际民航组织附件与标准和建议措施（SARPs）中以构建抵御风险的复原力，从而增强全球航空气候变化适应能力，以实现整个航空系统一致有效的适应。文件还分享了沙特阿拉伯采取的措施，包括将适应措施纳入其民用航空环境可持续性计划。

16.23 在 WP/139 号工作文件中，新加坡并由孟加拉国、多米尼加共和国、斐济、日本、巴布亚新几内亚和斯里兰卡联署，就建立有组织的长期理想目标援助、能力建设和培训（ACT-LTAG）方案的必要性阐述了观点，该计划应建立在国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案和可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案的基础上，确保所有国家在制定符合国际民航组织目标和原则的脱碳战略时都能获得支持，同时扩大对国家行动计划制定及其他新领域的支持。新加坡还强调了地区平台如何发挥补充作用，提供有针对性、切合实际的能力建设方案，以解决地区挑战和推动优先事项。新加坡提议修订大会 A41-21 号决议，增加新的段落，将 ACT-LTAG 正式确立为国际民航组织“不让任何国家掉队”举措下的全球援助框架。

16.24 在 WP/75 号工作文件中，南非强调了在气候变化风险评估和适应方面继续向成员国提供支持和指导的必要性，概述了规划、融资、实施和治理方面的关键措施。南非强调了将适应纳入国家行动计划、扩大发展中国家适应行动专项融资规模，以及确保采取针对性方法，以应对特定国家和地区脆弱性的重要性。

16.25 在 WP/76 号工作文件中，南非表示，迫切需要加快实施气候融资举措，以便在发达国家的财务和实物捐助的支持下，推动发展中国家航空部门采取气候行动。文件概述了此类举措的关键考虑因素，包括避免对发展中国家债务水平产生不利影响、确保可持续的补充机制和可预见性、优先考虑发展中国家作为主要受益者、应对减缓和适应需求、建立跟踪和报告方法，以及确保治理结构中代表性的均衡。

16.26 在 WP/379 号工作文件中，伯利兹代表中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国<sup>1</sup>强调了该组织通过实施先进技术和优化中美洲地区的空域管理，为国际民航组织的环境保护目标作出的重大贡献。他们敦促国际民航组织与其他国际组织合作，使地区举措与全球可持续性目标保持一致，推动航空公司和航空部门其他参与方采用可持续的做法，并制定持续监测温室气体排放的指南。

---

<sup>1</sup> 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜。

16.27 在 WP/468 号工作文件中，伯利兹代表中美洲空中航行服务公司成员国强调了该机构到 2030 年实现运行碳中和的理想承诺。文件展示了通过提升运行效率实现的量化二氧化碳减排成果，并强调了中美洲空中航行服务公司在推进环境保护和可持续航空方面的地区领导作用。文件强调了协作在支持航空部门可持续发展方面的作用，并呼吁国际民航组织促进及时协调双边、多边和南南合作的技术和财务资源，以支持其脱碳目标。

16.28 在 WP/243 号工作文件中，巴西在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）19 个成员国<sup>2</sup>的支持下强调，航空部门对环境失调高度敏感，必须做好减少自身排放并抵御日益频繁和严重的气候影响。这些国家表示，必须将适应和减缓作为气候战略中同等紧迫和相辅相成的两个支柱，鼓励国际民航组织及其成员国强化指导、资源和规划工具，以支持航空部门在进行脱碳努力的同时建设复原力。

16.29 在 WP/162 号工作文件中，巴西和埃塞俄比亚表示，需要加强更强有力的一揽子实施承诺，以支持扩大所有地区的可持续航空燃料供给，从而实现全球理想愿景和长期理想目标。两国强调了基于全球框架的关键指导参数，其中包括：i) 承认国际航空碳抵消和减排计划为可持续航空燃料的可持续性标准；ii) 对生产可持续航空燃料的原料和途径采取非歧视性和技术中立的方法，前提是它们符合国际航空碳抵消和减排计划衡量标准；iii) 加快原料和途径可持续性的审批，增加发展中国家在更包容的国际航空脱碳方面的机会；和 iv) 实施支助和融资。

16.30 在 WP/249 号工作文件中，加拿大、哥斯达黎加、多米尼加共和国、赤道几内亚、加纳、日本、肯尼亚、巴布亚新几内亚、大韩民国、卢旺达、欧洲民用航空会议及其成员国<sup>3</sup>和欧盟及其成员国<sup>4</sup>并由墨西哥联署，提出了国际航空气候雄心联盟（IACAC）成员的观点，呼吁大会欢迎监测和报告方法以及可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源全球框架，鼓励全球各国参加国际航空碳抵消和减排计划，加强国际民航组织的能力建设和实施支助方案，并实施国际民航组织融投资枢纽的各项举措。

16.31 在 WP/481 号工作文件中，哥伦比亚在拉丁美洲民用航空委员会 17 个成员国<sup>5</sup>的支持下，强调了可持续航空燃料在实现长期理想目标方面的关键作用，并强调了各国在向可持续航空燃料转型过程中面临的财务和技术挑战。文件建议建立一个信息观察站，并制定“可持续航空燃料展望”，以改善数据可用性、提高透明度并支持知情决策。文件还要求制定补充指导，说明如何适用与石油和原料价格相关的灵活激励和保障措施，以及建立机制，加强监测可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案的进展情况。

---

<sup>2</sup> 伯利兹、多民族玻利维亚国、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

<sup>3</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、奥地利、阿塞拜疆、比利时、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、格鲁吉亚、德国、希腊、匈牙利、冰岛、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、摩纳哥、黑山、荷兰、北马其顿、挪威、波兰、葡萄牙、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、圣马力诺、塞尔维亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国。

<sup>4</sup> 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙和瑞典。

<sup>5</sup> 伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和乌拉圭。

16.32 在 WP/365 号工作文件第 1 号修改稿中，丹麦代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民航会议（ECAC）<sup>6</sup> 其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）强调了在推进实现长期理想目标方面持续取得进展的重要性，呼吁核准长期理想目标监测和报告方法，并要求毫不延迟地实施该方法。文件要求根据设计和技术的进展情况，定期审查附件 16；通过更新 A41-21 号决议，认可在国际民航组织第三次航空与代用燃料会议上达成的全球框架，同时强调有必要了解并应对航空业非二氧化碳排放。文件进一步指出，剩余二氧化碳仍将存在，还需采取碳移除等其他措施以实现长期理想目标。

16.33 在 WP/367 号工作文件中，丹麦代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织并由日本联署，提出看法认为实现长期理想目标需要各国团结、合作、互助，展现非凡努力，以确保所有国家都能从净零目标所承诺的环境、社会和经济效益中获益。文件强调应扩大国际民航组织 ACT-SAF 方案与 ACT-CORSIA 方案的实施规模，呼吁进一步扩大和加快技术支持，同时鼓励所有成员国和业界为此作出贡献。文件敦促优先推进国际民航组织融投资枢纽的运营，为航空脱碳项目提供便利，进而促进可持续航空燃料、低碳航空燃料及其他更清洁能源生产在全球范围内更均衡地分布。

16.34 在 WP/396 号工作文件中，洪都拉斯代表中美洲空中航行服务公司成员国强调，该地区极易受到气候变化的影响，并概述了可持续航空联盟（ALAS）的各项活动，这些活动体现了中美洲各国在推动可持续航空运输体系、促进航空安全与运行安保、促进经济增长、改进服务、提高效率及保护环境方面的共同利益。文件同时强调，实现长期理想目标需要各国之间开展合作，并要求协调双边、多边和南南合作，为实施减少航空部门二氧化碳排放的举措提供技术和财务资源。

16.35 在 WP/126 号工作文件第 1 号修改稿中，沙特阿拉伯、埃及、尼日利亚和阿拉伯联合酋长国强调，低碳航空燃料在推进国际航空碳抵消和减排计划、长期理想目标及国际民航组织可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源全球框架的实施过程中发挥着关键作用。这些国家敦促经国际民航组织核准的可持续性认证计划（SCS）加快制定关于低碳航空燃料认证的体系要求，敦促航空环境保护委员会优先考虑申请可持续航空燃料与低碳航空燃料双核准的可持续性认证计划，并采用更灵活的流程，包括申请可持续性认证计划的时间规定，并还敦促国际民航组织各成员国积极支持航空环境保护委员会认证计划评估小组（SCSEG）并向其提供资源。这些国家敦促国际民航组织理事会加强外联力度，向新的候选可持续性认证计划通报申请 CORSIA 批准的机会，并优先考虑同时寻求低碳航空燃料和可持续航空燃料双重认证的计划。

16.36 在 WP/458 号工作文件中，委内瑞拉在拉丁美洲民用航空委员会 15 个成员国<sup>7</sup>的支持下强调，针对气候变化对航空业造成的影响，国际民航组织迫切 need 加强对各国气候适应方面的援助和能力建设。文件指出，极端天气事件与海平面上升会影响航空基础设施和操作，从而产生风险。文件要求国际民航组织开展气候影响相关研究、编制指导材料以支持制定基于风险的航空适应计划、提供能力建设援助，并鼓励各国就适应措施分项经验与最佳做法。

---

<sup>6</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国。

<sup>7</sup> 伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、哥伦比亚、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭和乌拉圭。

16.37 在 WP/279 号工作文件第 1 号修改稿中，国际机场理事会（ACI）、巴西、航空服务协会（ASA World）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调整理事会（ICCAIA）并由多米尼加共和国、哈萨克斯坦和特立尼达和多巴哥联署，强调必须确保航空业获取充足、可靠、可再生的低碳能源，以满足日益增长的需求，实现国际民航组织和航空业脱碳目标，并推动未来可持续的航空运输解决方案。文件敦促制定和实施促进机场可再生低碳能源项目部署的框架，同时提供能力建设与技术援助方案，并对大会 A41-21 号决议提出具体修订。

16.38 在 WP/382 号工作文件第 1 号修改稿中，航空运输行动小组（ATAG）并由 ACI、IBAC 和航空航天工业协会国际协调整理事会（ICCAIA）联署，重申了对以下事项的支持：国际民航长期理想目标（LTAG）；国际民航组织国际航空碳抵消与减排计划（CORSIA）；国际民航组织第三次航空与代用燃料会议成果；以及国际民航组织为持续推进这些气候目标所做的工作。无论是在地区或国家层面，各级政府应为以下活动创造有利的政策环境：技术部署、基础设施改进工程、低碳能源开发、可持续航空燃料开发，以及将航空业需求纳入政府氢能战略的考虑范围。文件还强调了能源部门、金融机构以及客户在支持能源转型中发挥的作用。

16.39 在 WP/338 号工作文件中，国际航空运输协会（IATA）并由多米尼加共和国、马来西亚和新加坡联署，敦促各国应对近期可持续航空燃料强制令所带来的非预期后果，这些后果导致了成本增加、市场扭曲并影响了航空公司申领环境效益的能力。文件呼吁采取更强有力的政策行动以扩大可持续航空燃料生产规模，并整合一套全球统一且健全的可持续航空燃料核算和报告方法，以便利可持续航空燃料环境效益的申领，并与国际航空碳抵消和减排计划及其他相关国际公认的推荐做法保持一致。

16.40 在 WP/384 号工作文件中，国际可持续航空联盟（ICSA）提出多项行动建议以增强国际民航组织实现长期理想目标的能力，具体包括：提出包含与《巴黎协定》气温目标一致的中期二氧化碳目标的减排路径；更新大会 A41-21 号决议，承认非二氧化碳排放目前占国际航空净温室气体排放的显著比例；并鼓励开展工作以推进科学、制定目标及探索减缓方案；以及对至 2050 年的二氧化碳和非二氧化碳排放影响进行综合减排路径评估。

16.41 委员会注意到以下信息文件：中国提交的 WP/570 和 WP/573 号文件；意大利提交的 WP/517 和 WP/518 号文件；哈萨克斯坦提交的 WP/303 号文件；马来西亚提交的 WP/579 号文件；挪威提交的 WP/490 号文件；阿曼提交的 WP/57 号文件；沙特阿拉伯提交的 WP/575 号文件；土耳其提交的 WP/565 号文件；丹麦代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/366 和 WP/368 号文件；印度尼西亚和东帝汶提交的 WP/554 号文件；沙特阿拉伯、埃及、尼日利亚和阿拉伯联合酋长国提交的 WP/131 号文件；乌拉圭提交并得到拉丁美洲民用航空委员会 18 个成员国支持的 WP/121 号文件；国际机场理事会提交的 WP/560 号文件；国际航空运输协会提交的 WP/339 号文件；航空航天工业协会国际协调整理事会提交的 WP/491 号文件；国际可持续航空联盟提交的 WP/385 号文件；拉丁美洲和加勒比国际航空运输协会提交的 WP/274 号文件。

16.42 委员会承认自上届大会以来取得的实质性进展，包括 CAAF/3 通过了民航组织全球框架，理事会批准了民航组织路线图。委员会还认识到及时制定了 LTAG 监测和报告（LMR）方法，以及在民航组织国家行动计划倡议、LTAG 盘点活动和跟踪工具方面取得的进展在这方面取得的重要性。委员会忆及长期合作行动小组和全球愿景的集体性质，它们并没有将减排形式的具体义务或承诺归于单个国家。委员会强调了透明的 LMR 和定期更新国家行动计划的重要性，并请各国采取适当的政策行动，支持在实现 LTAG 方面取得进展。委员会还认识到，国际民航组织需要继续监测国际民航组织路线图的四个组成部分的进展情况。



16.43 委员会重申，应将 CORSIA 的可持续性标准、可持续性认证和用于符合 CORSIA 条件的燃料所用生命周期排放量的评估方法作为可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空清洁能源在国际航空中获得资格的公认基础，并强调促进其在所有区域的全球规模扩大的重要性。在这方面，它鼓励各国进一步参与国际民航组织的活动，以加快分析和批准新燃料来源和途径的生命周期价值，并根据全球统一的方法对其进行可持续性认证，同时它强调了全球和健全的可持续航空燃料核算和报告方法的重要性。

16.44 具体到与低可燃性和低排放燃料有关的问题，委员会承认目前缺乏对低可燃性和低排放燃料进行认证的可持续性认证计划（SCS），同时强调国际民航组织必须按照 CAAF/3 的要求，加快评估和批准符合 CORSIA 标准的燃料（可持续航空燃料和低可燃性和低排放燃料）的新的可持续性认证计划、在这方面，委员会强调需要及时和灵活的评估程序，同时确保遵守 CORSIA 的要求不受影响。委员会还鼓励各国参与国际民航组织与低碳航空燃料有关的技术工作，并强调了提高对制定和部署低碳航空燃料所需行动的认识的重要性，以确保不让任何国家掉队。

16.45 委员会对在航空脱碳措施的实施支持和融资方面取得的进展表示赞许。它承认在国际民航组织 ACT-SAF 计划下提供的自愿捐助和取得的进展，同时鼓励所有国家和利益攸关方参与并继续提供更多资源，并请国际民航组织在资源允许的情况下继续扩大活动。作为下一步，委员会请国际民航组织以 ACT-SAF 和 ACT-CORSIA 为基础，制定一个 ACT-LTAG 方案，纳入其他航空脱碳措施，同时注意相关的资源影响。委员会欢迎最近与国际可再生能源机构（IRENA）合作启动的国际民航组织 Finvest 平台，并要求其全面投入运行。委员会还认识到区域倡议和平台对于航空脱碳的实施支持和融资的重要性。

16.46 关于按照上届大会的要求考虑在国际民航组织下建立气候融资倡议或融资机制的问题，委员会认识到扩大航空去碳化措施融资规模的紧迫性和重要性，并要求理事会采取紧急行动，落实 WP/25 号文件附录 G 中确定的近期建议，以加强现有的融资和融资倡议框架和计划，进一步支持在实现和实施 LTAG 和《全球框架》中关于可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空清洁能源的规定方面取得进展，特别是对发展中国家和有特殊需要的国家。委员会还要求理事会设立一个工作流程，以确定资金需求和缺口，探讨如何解决 WP/25 号文件附录 G 中确定的长期备选方案，包括可行性问题，并向国际民航组织大会第四十三届会议报告。

16.47 委员会表示广泛支持国际民航组织在适应气候变化方面采取进一步行动。委员会承认国际民航组织与各国、联合国有关机构和国际组织合作开展工作的重要性，指出气候变化对国际航空运行及相关基础设施的潜在影响，以及应对这种影响的可能适应措施；在这方面，委员会注意到 CAEP 在这一主题上所做工作的重要性，包括最近更新的国际民航组织气候适应综合报告和作为 LTAG 监测和报告（LMR）方法一部分的气候变化成本影响评估，并鼓励理事会制定进一步的指导材料和援助举措，以促进各国制定航空气候变化适应计划，同时注意到秘书处用于实现这些目标的资源有限。委员会鼓励各国进一步合作，分享航空业适应气候变化行动的经验。

16.48 关于国际航空的非二氧化碳排放问题，委员会肯定了自上届大会以来所取得的进展，包括召开国际民航组织非二氧化碳航空排放专题讨论会和航空环境保护委员会下设立非二氧化碳协调小组。委员会要求国际民航组织继续提供论坛，以加强对二氧化碳排放以外的航空气候影响的科学认识，包括潜在措施的成本影响。许多国家注意到在这一问题上仍然存在着众多不确定性，因此不支持就消除这些影响制定措施而开展进一步工作。

16.49 委员会认识到对国际航空排放征税表达的关切，并且在议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）下，阿拉伯民航组织（ACAO）代表 21 个阿拉伯国家提交的 WP/295 号文件、非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家提交的 WP/122 号文件和国际航空运输协会提交的 WP/322 号文件，以及在议程项目 26：航空运输的经济发展下，美国提交的 WP/181 号文件和国际航空运输协会提交的 WP/267 号文件，都对此表示了关切。

16.50 在这方面，委员会敦促国际民航组织及其成员国推动认可国际民航组织在国际航空脱碳方面作出的努力和取得的成就，并明确对将国际航空作为向其他部门调动气候融资收入的潜在来源的提议表示关切，包括通过与相关政府代表和国家驻相关联合国机构和国际组织的代表团进行协调，务使国际航空不会不成比例地成为此类收入来源。委员会还要求国际民航组织继续与其他联合国机构和国际组织合作并向其提供相关意见，以确保国际民航组织在所有与国际航空和气候变化有关的事务中发挥领导作用。

16.51 关于 WP/27 号文件所附的大会决议草案，委员会审议并商定了以下补充修正案：

a) 增加关于建立国际民航组织 ACT-LTAG 方案的新的执行部分第 16 段之四，内容如下：

16 之四. 要求理事会将 ACT-LTAG 方案确立为一个结构化的综合框架，以支持制定和更新自愿为 LTAG 做出贡献的国家行动计划，在 ACT-CORSIA 和 ACT-SAF 方案等现有举措的基础上，并与地区举措和平台合作，根据不让任何国家掉队（NCLB）的目标，依照各国的具体需求，提供有针对性的切实支持；

b) 在现有序言部分和执行部分与机场相关的段落中认识到机场对脱碳的贡献，具体如下：

欢迎于 2017 年 11 月、2019 年 5 月、2021 年 11 月和 2024 年 4 月召开的国际民航组织绿色机场研讨会，并认识到机场在向航空运输提供新的创新能源方面发挥的重要作用。机场为支持 LTAG 在部署和分配清洁能源以实现航空运输脱碳方面发挥着关键作用及对机场复原力的重要性；

25. c) 要求各国：制定和实施促进在机场部署脱碳项目例如能源储存和基础设施的框架和通过国际民航组织进行合作，交流关于绿色机场的信息和最佳做法，包括与机场规划、发展、运行和维护有关的做法；和

26. c) 要求理事会：继续提供促进能力建设和技术援助和提供论坛，交流有关绿色机场最佳做法的信息，涵盖智能建筑、可再生能源、绿色交通、气候变化适应和具有韧性的发展、社区参与和可持续性报告等主题，旨在加强机场之间的统一和协同作用；

16.52 委员会同意建议大会通过以下决议：

#### 第 16/1 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化

鉴于国际民航组织及其成员国认识到为国际民用航空提供持续的领导以限制或减少其促成全球气候变化的排放至关重要；

再强调国际航空对全球经济和社会发展发挥着关键性作用，需要确保国际航空继续以可持续的方式发展；

确认本组织关于环境的工作对 17 项联合国可持续发展目标（SDG）中的 14 项做出了贡献，包括可持续发展目标 7 “每个人都能获得价廉、可靠和可持续的现代化能源”、可持续发展目标 9 “建造有抵御灾害能力的基础设施、促进具有包容性的可持续工业化，推动创新”和可持续发展目标 13 “采取紧急行动应对气候变化及其影响”；

鉴于 1999 年公布的应国际民航组织的请求由政府间气候变化专门委员会（IPCC，气专会）编写的《航空与全球大气》的特别报告中载有关于航空对大气影响的综合性评估；

鉴于气专会的特别报告和评估报告承认一些类型航空器排放的影响已被充分认识，指出其他类型的航空器排放影响并未被充分认识，并查明了一系列在科学上具有不确定性的关键领域，而这些不确定性限制了预计航空对气候和臭氧的全部影响的能力；还认识到本组织有必要继续提供一个论坛，以加强对航空气候影响的科学理解，并探索应对此类影响的措施本组织将更新气候专委会特别报告中所载的信息；

确认国际航空排放继续占全球二氧化碳排放总量 2% 以下，除非采取行动减排，国际航空排放预计会由于航空运输业的继续增长而增加；

鉴于《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）的最终目标，是将大气中温室气体（GHG）的浓度稳定在不对气候系统造成危险人为干扰的水平上；

鉴于在 1997 年 12 月联合国气候变化框架公约缔约方会议通过在 2005 年 2 月 16 日生效的《京都议定书》，呼吁发达国家（附件一所列缔约方）通过国际民航组织谋求限制或减少“航空舱载燃料”（国际航空）产生的温室气体排放（第二条第 2 款）；

鉴于 2015 年 12 月在联合国气候变化框架公约缔约方会议上通过的《巴黎协定》加强了对《联合国气候变化框架公约》的实施，包括其目标，并在可持续发展和消除贫困努力的背景下旨在加强气候变化威胁的全球应对，包括使全球平均气温上升远低于工业化前水平 2 摄氏度并努力使气温上升较工业化前水平高 1.5 摄氏度，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；

鉴于联合国气候变化框架公约缔约方会议于 2021 年 11 月通过的《格拉斯哥气候协定》重申长期全球目标，即使全球平均气温上升远低于工业化前水平 2 摄氏度并努力使气温上升较工业化前水平高 1.5 摄氏度，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；《格拉斯哥气候协定》还认识到温度上升 1.5 摄氏度与 2 摄氏度相比，气候变化的影响将大大降低，并决心继续努力将温度上升限制在 1.5 摄氏度；

认识到 2010 年国际民航组织大会第 37 届会议上通过并分别在 2013 年、2016 年、~~和~~2019 年和 2022 年其第 38 届、第 39 届、~~和~~第 40 届和第 41 届会议上再次确认的国际航空部门每年改进燃油效率百分之二和从 2020 年起将净碳排放保持在同一水平的全球理想目标；

确认忆及国际民航组织虑及《巴黎协定》中的 2 摄氏度和 1.5 摄氏度温度目标，为探索国际航空长期全球理想目标的可行性所开展的实质性工作；

~~认识到自国际民航组织大会第 40 届会议以来就国际航空长期全球理想目标的可行性开展的信息共享和协商工作，包括国际民航组织对航空部门内二氧化碳减排情况的盘点工作，以及国际民航组织全球航空对话（GLAD）和高级别会议的召开；~~

认识到国际民航组织关于国际民用航空二氧化碳减排长期理想目标的可行性报告评估了全球一级各种航空部门内二氧化碳减排情景设想的技术可行性，是 2022 年国际民航组织大会第 41 届会议审议和通过到 2050 年实现净零碳排放的国际航空集体长期全球理想目标（LTAG）的依据，以支持《巴黎协定》的温度目标，并认识到每个国家的特殊情况和各自能力（例如发展水平、航空市场的成熟度、国际航空的可持续增长、公正的过渡以及国家航空运输发展的优先事项）将塑造每个国家在其各自国家时间表内为长期理想目标做出贡献的能力；

~~认识到国际航空部门每年燃油效率改进 2%和从 2020 年起将净碳排放保持在相同水平达到碳平衡增长这一全球理想目标不会实现必要的减排量，以稳定并进而削减航空促成气候变化的绝对排放量，而需要更宏大的目标，以便为航空提供可持续的途径；~~

确认处理国际航空温室气体排放需要国家和业界的积极参与和合作，并注意到国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）代表国际航空运输业宣布的集体承诺，从 2009 年至 2020 年以每年平均 1.5%的比例持续改进二氧化碳效率，从 2020 年起实现碳平衡增长，到 2050 年实现碳净零排放的长期目标；

认识到理事会在航空环境保护委员会的技术支持下制定的长期理想目标监测和报告（LMR）方法，用于评估为实现长期理想目标而实施二氧化碳减排措施的进展情况，包括过去和未来的二氧化碳减排量、实现长期理想目标的努力所产生的成本影响、对行业发展的影响，以及气候变化对国际航空的成本影响；

忆及《联合国气候变化框架公约》及《巴黎协定》，并鉴于各国不同的国情，确认其共同但有区别的责任及各自能力的原则；

还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到本决议不会为按照《联合国气候变化框架公约》或《巴黎协定》开展谈判开启先例或者对谈判结果做出预判，也不代表这些协定缔约方的立场；

注意到为促进国际航空的可持续增长及实现其全球理想目标，需要一种全面做法，由减少排放的一揽子措施组成，其中包括技术、可持续航空燃料、运行改进和基于市场的措施，以及可能演进的标准和建议措施（SARP）；

确认航空部门取得的重大技术进步，使现今生产的航空器比 20 世纪 60 年代生产的航空器以客公里计算的燃油效率提高了约 80%，同时看到为向绿色航空过渡而涌现的新技术和创新达到史无前例的水平；

~~确认理事会于 2017 年 3 月通过了飞机二氧化碳标准排放的合格审定标准，需要随时根据最新的航空器效率技术更新这项标准；~~

确认需要视情况为新的先进航空器技术及时更新和制定相关国际民航组织环境标准和建议措施与指南；

欢迎航空环境保护委员会建议的最新飞机二氧化碳排放合格审定标准，并需要随时根据最新的航空器效率技术改进情况更新这项标准；

认识到正在开展工作，以审议航空器寿命终止的各方面环境影响，如通过航空器回收产生的影响；

认识到国际民航组织《全球空中航行计划》所规定的空中交通管理（ATM）措施有助于提高运行效率并减少航空器的二氧化碳排放；

欢迎航空系统组块升级（ASBU）的环境效益评估已完成对组块 0 和组块 1 的评估，和第一次全球水平和垂直飞行效率分析的结果；

欢迎于 2017 年 11 月、2019 年 5 月、2021 年 11 月和 2024 年 4 月召开的国际民航组织绿色机场研讨会，并认识到机场在向航空运输提供新的创新能源方面发挥的重要作用，机场为支持 LTAG 在部署和分配清洁能源以实现航空运输脱碳方面发挥着关键作用及对机场复原力的重要性；

注意到 2009 年 11 月举行的首次航空与代用燃料会议（CAAF/1）核准了将可持续航空燃料，尤其是在短期至中期内使用现成燃料，作为减少航空排放的一个重要手段，以及，~~还注意到~~首次航空与代用燃料会议制定的国际民航组织的航空代用燃料全球框架（GFAAF）已整合入国际民航组织更清洁能源跟踪工具，通过该框架已登记了所取得的进步，包括增加了燃料转化流程的数目以及为更多商业航班提供这些燃料的机场数目；

进一步注意到 2017 年 10 月举行的第二次航空与代用燃料会议（CAAF/2）通过了建议，并批准了一项宣言，包括 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，作为一个动态激励路径，旨在到 2050 年以可持续航空燃料替代相当大比例的航空燃料，并包括表示，有必要更新 2050 年国际民航组织愿景，在其中列入到 2050 年使用的这些燃料所占比例；

认识到现成可持续航空燃料、低碳航空燃料和其它更清洁航空能源的技术可行性已得到证明，根据国际民航组织长期理想目标报告，这些燃料将对到 2050 年的航空二氧化碳减排产生最大的影响并在 2050 年之后继续产生重大影响，以及需要采用适当的政策和奖励措施，以开拓长期市场前景；

认识到正在继续开发可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）等现成燃料，用于航空二氧化碳减排，欢迎为航空开发新的燃料和更清洁能源来源，包括使用氢燃料和可再生电力；

确认这类燃料需要以经济上可行及社会和环境可接受的方式得到开发和部署以及并需要在协调可持续性做法方面取得的进步，~~包括，认识到~~制定和更新了可持续性评价标准、可持续性认证和对此种燃料生命周期排放的评估方法，以之作为实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）工作的一部分，并应将其作为国际航空可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源合格性的公认依据；

欢迎 2023 年 11 月举行的第三次航空与代用燃料会议（CAAF/3）通过了国际民航组织可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源全球框架，包括全球理想愿景。该框架旨在通过向所有利害攸关方提供更清晰、一致和可预测的政策、法规、实施支助及所需的投融资，促进在全球范围内扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的开发和部署，确保所有国家享有平等的机会为这种更清洁航空能源的预期减排作出贡献并从中受益，~~确认需要探索和促进民用航空部门获取可再生能源，包括通过其与人人享有可持续能源（SE4ALL）举措的合作，将其作为本组织对可持续发展目标 7“确保人人获得负担得起的、可靠和可持续的现代能源”贡献的一部分；~~

还欢迎理事会于 2024 年 6 月批准了国际民航组织第三次航空与代用燃料会议成果和长期理想目标实施路线图，作为一份动态文件，用于监测和反映政策和规划、监管框架、实施支助和融资四个相互依存的组块之间的平衡进展；

忆及大会 A37-19 号决议要求理事会在成员国的支持下开展相关工作，以便拟定一个国际航空基于市场的措施（MBMs）的框架，包括进一步阐释 A37-19 号决议附件中所列的指导原则，这些指导原则在本决议附件中转载的大会 A38-18、A39-2 和 A40-18 号及 A41-21 号决议附件中做了阐释；

注意到国际民航组织根据“不让任何国家掉队”举措为协助编制和提交国家行动计划实施了重大能力建设战略和其他技术与财务援助，包括举办地区研讨会、制定和更新国际民航组织 Doc 9988 号文件——《关于制定国家二氧化碳减排活动行动计划的指导》、交互式网络界面、国际民航组织燃料节省估算工具（IFSET）、国际民航组织环境效益工具（EBT）和边际减排成本（MAC）曲线工具；

欢迎到 2022 年 2025 年 7 月为止，代表全球国际航空运输量逾 9899% 的 133150 个成员国自愿编制并向国际民航组织提交其行动计划；

认识到有必要进一步制定和更新国家行动计划，包括采用实用工具量化二氧化碳减排带来的好处，以实现可持续发展的航空和基础设施，重点是环保所驱动的创新；

认识到各国对气候变化相关挑战作出回应的能力不同，以及需要提供必要的支持，尤其是对发展中国家和有特定需求的国家；

确认应尽快开始启动具体措施去援助发展中国家，以及便利获得财务支持、技术转让和能力建设；

认识到国际民航组织与其他组织开展伙伴关系所提供的援助，以促进成员国采取行动减少航空排放，并持续探求与其他组织之间的潜在援助伙伴关系；

欢迎发起国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案取得的进展，用以支持在全球范围内扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的开发和部署，包括认识到按照“不让任何国家掉队”（NCLB）举措建立国家和相关利害攸关方之间的伙伴关系、举措和国际合作的重要性；

认识到根据长期理想目标报告，到 2050 年需要最多投资 3.2 万亿美元用于生产更清洁航空能源，并且还需要对航空器技术和运行改进等其他航空二氧化碳减排措施进行额外投资，还欢迎建立国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案及国际民航组织投融资枢纽等举措以加速发展，并便利为有助于国际航空脱碳的项目提供更多获得公共和私人投资能力和金融机构资金的机会，特别是针对发展中国家和有特定需求的国家；

认识到理事会根据国际民航组织大会第 41 届会议的要求，考虑在国际民航组织下建立气候融资倡议或融资机制，同时应对可能的财务、体制和法律挑战；

认识到根据气专委的最新报告，所有行业和区域都在气候变化变化的规划和实施方面取得了进展，但分布情况仍然参差不齐，观察到了一些适应气候变化方面的缺口，包括一些关键基础运输设施（例如国际航空系统和基础设施）可能存在脆弱性，意味着应该适当顾及这些设施的设计标准，把预计的气候影响和风险考虑在内；

认识到需要更加有利的条件来实施长期气候变化适应措施，对于航空系统和基础设施中较为脆弱的部分而言尤其如此，这种环境将提高国际航空业对应对预计的极端和破坏性气候相关事件的准备程度；

认识到国际民航组织与各国及相关联合国机构和国际组织正在合作开展的工作的重要性，即查明气候变化对于国际航空运行和相关基础设施的潜在影响，以及确定适应措施选项；和

认识到国际民航组织在实施联合国气候中和举措方面所取得的进展，以及国际民航组织为这一举措所提供的大力支持，尤其是通过开发和定期更新国际民航组织碳排放计算器来支持评估航空旅客排放及欢迎将其扩展至评估航空货运排放；

大会：

1. 决定本决议及 ~~A41-20~~A42-xx 号决议：国际民航组织关于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和 ~~A41-22~~A42-xx 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），取代 ~~A40-17、A40-18 和 A40-19~~ A41-20、A41-21和A41-22 号决议并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 要求理事会：

- a) 确保国际民航组织继续发挥领导作用，处理与国际民用航空有关的环境问题，包括温室气体排放；
- b) 继续研究政策选择以限制或减少航空器发动机排放的环境影响，并在必要时拟定具体提案，包括技术解决方案和基于市场的措施，同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响；和
- c) 继续同参与这一领域决策的组织尤其是同联合国气候变化框架公约缔约方会议合作；

3. 重申：

- a) 国际民航组织应继续主动宣传有关对航空影响的科学理解以及采取行动解决航空排放问题的信息，并且应继续提供便于讨论针对航空排放的解决方案的论坛；和
- b) 应着重强调那些会减少航空器发动机排放而又不会对尤其是发展中经济体的航空运输增长造成不利影响的政策选项；

4. 决定各国和有关组织将通过国际民航组织开展工作，按完成的每收费吨公里所使用的燃油体积计算，在 2020 年之前，实现全球年平均燃油效率改进 2%，以及从 2021 年至 2050 年，实现全球年平均燃油效率改进 2%的理想；

5. 同意上述第 4 段提到的目标并不对个别国家构成具体义务，不同情况、各自能力、发展中国家和发达国家对造成大气中航空温室气体排放浓度的作用，将决定每一个国家如何能自愿帮助达成全球理想目标；

6. 还决定在不对个别国家构成具体义务的情况下，国际民航组织及其成员国将与有关组织携手努力，力求实现集体中期全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放保持在相同水平，同时虑及：各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力；航空市场的成熟程度；国际航空业的可持续增长；以及在降低排放的技术和燃料以及其他减缓措施得到开发和部署以前，由于国际航空运输业务量的预期增长，排放量还可能会增加，同时认识到下文第 7 段中的长期全球理想目标；

7. 进一步决定除了上文第 6 段的中期全球理想目标之外，鼓励国际民航组织及其成员国携手合作，力求实现到 2050 年净零碳排放的国际航空集体长期全球理想目标（LATG），以支持《巴黎协定》的温度目标，同时认识到每个国家的特殊情况和各自能力（例如发展水平、航空市场的成熟度、其国际航空的可持续增长、公正过渡和航空运输发展的国家优先事项）将塑造每个国家在其本国时间框架内为长期理想目标作出贡献的能力；

8. 虽然认识到长期理想目标是集体全球理想目标，不会以减排目标的形式为单个国家规定具体义务或承诺，但敦促每个国家以社会、经济和环境上可持续的方式并按照国情为实现这一目标作出贡献；

8 之二. 强调需要在全球范围内扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的开发和部署，这些能源预计将对航空二氧化碳减排做出巨大贡献，以支持实现长期理想目标，并决定国际民航组织及成员国将力争实现一项共同的全球理想愿景，即通过使用可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源，到 2030 年将国际航空的二氧化碳排放量减少 5%（相比不使用清洁能源）。在实现这一愿景的过程中，每个国家的特殊情况和各自能力将塑造每个国家在其本国时间框架内为这一愿景作出贡献的能力，而不会以减排目标的形式为单个国家规定具体义务或承诺；

9. 要求理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，实施长期理想目标监测和报告（LMR）方法，以评估为实现长期理想目标而实施二氧化碳减排措施的进展情况。监测和报告将以来自国际民航组织长期理想目标年度盘点、国际民航组织追踪工具、国际航空二氧化碳减排国家行动计划的信息和其它信息来源为支撑，包括监测实施支助和融资手段的进展情况。监测和报告还将纳入对全球理想愿景以及国际民航组织可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源全球框架的监测和审查，包括通过国际民航组织长期理想目标年度盘点并不迟于在 2028 年召开第四次航空与代用燃料会议，以期根据各地区市场发展情况更新力度。在这方面，理事会将提交关于监测和报告的必要更新，供国际民航组织大会第 43 届会议审议；定期监测实施一揽子措施的各项要素以实现长期理想目标的进展，包括通过：国际民航组织环境盘点流程；审查国际民航组织可持续航空燃料愿景；进一步评估二氧化碳减排和气候变化对国际航空、地区和国家、尤其是发展中国家的费用影响和对部门发展的影响，以及为实现长期理想目标所开展的各项努力的费用影响；监测国际航空二氧化碳减排国家行动计划提供的信息；和实施手段。为此目的，理事会将考虑必要的方法以监测进展，并向国际民航组织大会的未来届会报告；

9 之二. 要求理事会继续监测和更新国际民航组织第三次航空与代用燃料会议成果和长期理想目标实施路线图，并将其作为一份动态文件，同时维持政策和规划、监管框架、实施支助和融资四个相互依存的组块之间的平衡进展；



10. 进一步鼓励所有国家向国际民航组织提交和更新减少国际航空二氧化碳排放的自愿行动计划，阐述其各自的政策、行动和路线图，包括长期预测；

11. 邀请那些选择编制或更新其行动计划的国家尽快并最好在 2024/2027 年 6 月底以前向国际民航组织提交该项计划，且此后每三年提交一次，以便国际民航组织可以继续汇编实现全球理想目标和全球理想愿景的量化资料，并且该行动计划应包括关于各国考虑采取的反映各自国家能力和情况的一揽子措施的资料、关于实施该一揽子措施中选定措施所带来的预期环境效益的量化资料以及关于实施这些措施的任何具体援助需要的资料，以便国际民航组织能够根据各国需求制定相应的能力建设和实施支助措施，包括便利获取融资和供资的途径；

12. 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资料并建立伙伴关系，以便向尚未编制行动计划的国家提供支持，并向公众提供已提交的行动计划，同时虑及国家行动计划中所载信息的商业敏感性；

13. 要求理事会协助分发关于全球理想目标和全球理想愿景的经济和技术研究报告和最佳做法，并在 2024/2027 年 6 月底以前继续为各国编制和更新行动计划提供指导和其他技术援助，包括通过与金融和其他相关机构合作，就查明可能的航空脱碳融资来源开展合作与援助，以便各国进行必要的研究，并自愿向国际民航组织提交行动计划；

14. 要求理事会维持和加强衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放的适当标准方法和机制，以及各国通过报告年度业务量和燃油消耗及二氧化碳排放数据，支持国际民航组织关于衡量进展情况的工作；

14 之二. 具体要求理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，对目前公开市场使用的国际航空燃料核算系统开展一项研究。该研究将包括对所谓“订货即可申报”概念的初步探讨，以评估其相关性和适用性，并虑及其他联合国机构的相关发展，包括《巴黎协定》第六条。该研究旨在更好地理解这些核算系统和概念，并确定进一步调查研究的潜在领域。这项工作有助于确定国际民航组织在支持这些系统方面可以发挥何种作用（如有），以便利国际航空获得可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的环境效益，并确保环境完整性，以期培育而不是打消全球生产此类燃料的积极性，特别是在发展中国家；

15. 要求理事会请各国继续支持国际民航组织为提高衡量/估算国际航空产生的全球温室气体排放的可靠性所作的努力，并定期向《联合国气候变化框架公约》报告来自国际航空的二氧化碳排放，将其作为根据成员国批准的信息来评估本部门实施行动中所取得进步的贡献的一部分；

16. 在认识到应当不遗余力地掌握各种方式方法，以支持减少并稳定来自所有来源的二氧化碳排放，并强调需要大量财政资源以实现更清洁航空能源转型和长期理想目标的同时，敦促国际民航组织及其成员国通过《联合国气候变化框架公约》及其他相关进程对使用国际航空作为调动对其他行业的气候融资的潜在收入来源表示明确关切，务使国际航空不会以不当的比例成为这种收入来源的目标；

16 之二. 认识到实现长期理想目标需要一项强有力、有针对性和定制化的能力建设和实施支助方案，国际民航组织、业界、学术界和其他相关利害关系方需要共同努力执行这一方案，同时虑及各国和各个地区的不同情况，并遵循“不让任何国家掉队”举措；

16 之三. 要求理事会继续实施国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案，以支持在全球范围内扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的开发和部署，包括：

- a) 提供指导和培训，包括为国家政策制定提供指导和培训；
- b) 分享最佳做法，包括通过国际民航组织研讨会和国际民航组织追踪工具进行分享；
- c) 便利可持续航空燃料援助、能力建设和培训合作伙伴之间建立伙伴关系、开展知识共享和技术合作；
- d) 推动自愿技术转让，尤其是向发展中国家和有特定需求的国家进行技术技能、制造、加工和设备方面的自愿技术转让；
- e) 协助开展可行性研究和业务实施研究；
- f) 加快制定具体的航空二氧化碳减排项目（例如，加快可持续航空燃料项目的可持续性评估），包括在技术合作方案下制定项目，这也可以便利项目在下文第 18 段 c)小段所载国际民航组织投融资枢纽框架内获得资金；
- g) 进一步联系各国和其他利益攸关方，推动其向国际民航组织自愿环境基金提供额外资源的自愿捐助，以支持上述可持续航空燃料援助、能力建设和培训合作伙伴方案下的各项活动，并敦促各国和其他利益攸关方定期向该基金提供大量捐款；和
- h) 将可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案扩展为长期理想目标援助、能力建设和培训方案，以增加对其他减排措施（例如航空器技术、运行和基础设施措施）的实施支助；

16 之四. 要求理事会将 ACT-LTAG 方案确立为一个结构化的综合框架，以支持制定和更新自愿为 LTAG 做出贡献的国家行动计划，在 ACT-CORSIA 和 ACT-SAF 方案等现有举措的基础上，并与地区举措和平台合作，根据不让任何国家掉队（NCLB）的目标，依照各国的具体需求，提供有针对性的切实支持；

17. 认识到与力度水平相称的实施手段、包括融资，将推动长期理想目标的实现。这要求根据国情向国家进行大量投资，国际民航组织也可使用各种可能的模式和（或）供资机制以补充上文所述的能力建设和实施支助活动，并便利为实施具体的航空二氧化碳减排措施提供融资和投资支持；

18. 要求理事会：

- a) 加强成员国与国际金融界及其他相关利益攸关方（包括公私金融机构、投资者和保险公司，以及联合国和其他国际认可的基金和投资工具）之间的接触，建立网络并开展结构化对话，以推广和宣传实现长期理想目标所需的资金需求，包括可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的资金需求，并查明和促进融资和供资机会，优先考虑航空脱碳项目，特别是针对发展中国家和有特定需求的国家；

- b) 推动和鼓励各国使用国际民航组织的可持续性衡量标准，这些衡量标准是可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的公认的合格性依据，以对更清洁的航空能源项目给予优先并便利获得资金的机会；
- c) 进一步运作国际民航组织投融资枢纽，以便利增进获得公共和私人投资及金融机构供资的机会，用于促进国际航空脱碳的项目，致力于实现长期理想目标，并特别关注可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源，特别是针对发展中国家和有特定需求的国家，包括：
  - 1) 开发一个平台，该平台可将航空脱碳项目与潜在的公共和私人投资者联系起来，并具备匹配功能，从而帮助投资者查明和评估项目，包括为此与其他组织的融资平台建立伙伴关系，同时确保满足国际民航组织的技术要求（例如可持续性衡量标准）；
  - 2) 与不同的利害攸关方合作，探索适用于航空脱碳的创新融资和风险缓解机制，激励投资，并促进利害攸关方之间的合作，以有效调动财务资源（例如，促进公私伙伴关系）；
  - 3) 与开发银行等金融机构协作，为处于不同成熟阶段的项目创造供资途径；
  - 4) 开发一个供资和融资来源数据库并制定条款和条件，供项目开发参考；和
  - 5) 为可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源开发一套条款文本模板（列明基本条件以满足投资者）；
- d) 在认识到扩大为航空脱碳措施融资的紧迫性和重要性的同时，采取紧急行动，落实理事会在审议国际民航组织下可能的气候融资举措或供资机制<sup>1</sup>时确定的短期建议，加强现有的供资框架和计划以及融资举措，以进一步支持实现和实施长期理想目标和国际民航组织关于可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的全球框架方面的进展，特别是针对发展中国家和有特定需求的国家；
- e) 设立一个工作流，以查明资金需求和缺口，并探讨针对理事会在审议国际民航组织下可能的气候融资举措或供资机制<sup>1</sup>时确定的长期选项的方法，包括可行性方面，并向国际民航组织大会第43届会议报告；和
- f) 继续监测实施支助和融资手段的进展情况，作为上文第9段所载监测和报告的一部分；

~~18. 要求理事会：~~

- ~~a) 启动具体措施或机制，以便尤其为发展中国家和有特别需要的国家提供便利，更好地获得私人投资能力和发展银行等金融机构的供资来开展有助于国际航空脱碳的项目，并鼓励为这一目的提供新的和额外的供资；~~

---

<sup>1</sup> 参见A42-WP/25号文件附录G。

- ~~b) 进一步考虑在国际民航组织之下建立一项气候融资举措或供资机制，同时处理可能的财务、机构和法律挑战，并向国际民航组织大会第 42 届会议报告~~
- ~~e) 上文 a) 和 b) 分段将补充稳健的长期理想目标专项援助和合作方案，以便就最佳做法分享信息及提供指导、能力建设和其他技术援助。欢迎制定国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT SAF）方案，并应对其进行扩展，增加对于实施国际民航组织长期理想目标援助、能力建设和培训（ACT LTAG）方案中其他减排措施（例如航空器技术、运行改进、基础设施改变、低碳航空燃料和其他更清洁的航空能源来源）的支持~~
- ~~d) 推动自愿转让技术，尤其是向发展中国家和有特别需要的国家，以使其能适应先进技术，并增强其对实现长期理想目标的贡献；和~~
- ~~e) 按照不让任何国家掉队举措，敦促国际民航组织成员国向国际民航组织环境基金作出经常性和实质性捐助，以开展国际民航组织长期理想目标的具体活动，包括 ACT SAF 方案，旨在协助发展中国家和有特别需要的国家。还鼓励各国在国际民航组织技术合作方案下开展具体项目。~~

19. 要求各国推动科学研究，旨在继续研究政府间气候变化专门委员会关于航空与全球大气特别报告和评估报告中所认定的不确定性，并确保气候专委会以及其他联合国相关机构将来所作的国际评估包括航空器引起的对大气的任何影响的任何最新信息；

19 之二. 要求理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，加强对航空气候影响的科学理解并处理其不确定性，包括探索量化非二氧化碳航空排放对气候的潜在影响的方法及应对此类影响的技术和运行措施；

20. 要求理事会：

- a) 为成员国就采用旨在减少或限制国际航空排放对环境影响的政策和措施继续制定和及时更新指南，并就减轻国际航空对气候变化的影响以及使国际航空系统和基础设施适应气候变化的影响和风险进行进一步研究；
- b) 鼓励各国合作，拟定预见性的分析模型，以评估航空的影响；
- c) 考虑到有关各方的利益，包括对发展中国家的潜在影响，继续评估各种措施的成本和效益，包括现有的措施，目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题；和
- d) 协助各成员国与本地区其他国家就研究、评价和制定程序进行合作，在全球的基础上限制或减少温室气体的排放，同时共同合作努力，通过它们不同的方案，取得最佳环境效益；

21. 请理事会和成员国与相关组织携手合作，力求就实施航空部门内二氧化碳减排措施（例如技术、运行和燃料）取得可能的最大程度的进展，并认识到对航空二氧化碳减排的最大潜在影响将来自燃料相关措施；

22. 鼓励理事会和成员国按照不让任何国家掉队举措，跟上创新航空器技术、有利于减排的新型运行及可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源~~可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）~~和其他更清洁能源来源的步伐，以便促成及时认证，并及时视情况更新与制定相关国际民航组织标准和建议措施与指南。鼓励国际民航组织及其成员国为实现长期理想目标继续就一揽子措施的各项要素开展工作，包括下文第 23 段至第 28 段；

23. 要求各国：

- a) 考虑采取鼓励向市场推出越来越节省燃料的航空器的政策，推动制造商和航空器运营人进行具有成本效益的机队更新，并通过国际民航组织进行合作来交换信息及制定航空器寿命终止的最佳做法（例如通过航空器回收）的指导；和
- b) 激励和加快在研究和开发零二氧化碳排放的新航空器方面的投资；

24. 要求理事会：

- a) 酌情根据航空器效率技术的最新改良更新飞机的二氧化碳排放合格审定标准；
- b) 视情为新的先进航空器技术及时更新和制定相关国际民航组织标准和建议措施（SARP）与指导；和
- c) 更新航空器燃油燃烧的中、长期技术目标；

25. 要求各国：

- a) 与制造商、空中航行服务提供者（ANSP）、航空器运营人和机场运营人携手合作，在考虑到航空系统组块升级（ASBU）的情况下，加快开发和实施节省燃料的航线和空中航行程序及地面运行，以减少航空排放，并与国际民航组织合作，使这些环境效益造福所有地区和国家；
- b) 减少法律、安保、经济以及其他制度上的障碍，以便能执行新的空中交通管理运行概念，更具环境效益地利用空域；
- c) 制定和实施促进在机场部署脱碳项目例如能源储存和基础设施的框架和通过国际民航组织进行合作，交流关于绿色机场的信息和最佳做法，包括与机场规划、发展、运行和维护有关的做法；和
- d) 考虑进行气候风险评估，以此酌情帮助把有关国际航空系统和基础设施的气候变化适应措施纳入国家气候政策和规划过程；

26. 要求理事会：

- a) 维护和更新国际航空减排运行措施的指南，并强调在国际民航组织空中航行计划（GANP）各个方面提高燃油效率；鼓励各国和利害攸关方发展最具环境效益的空中交通管理；

- b) 继续开发和更新必要的工具和指南，以评估与改善空中交通管理相关的效益，并评估与实施航空系统组块升级（ASBU）相关的环境效益；
- c) 继续提供促进能力建设和技术援助并提供论坛，交流有关绿色机场最佳做法的信息，涵盖智能建筑、可再生能源、绿色交通、气候变化适应和具有韧性的发展、社区参与和可持续性报告等主题，旨在加强机场之间的统一和协同作用；
- d) 出版并维护关于在机场实施环境可持续做法的指导，包括生态机场工具包电子版；和
- e) 通过提供指导和交流最佳做法，鼓励各国以具有气候韧性的方式发展其航空系统和基础设施，重点是制定政策，整合减缓和适应气候变化的行动，推动可持续的航空发展。

27. 要求各国：

- a) 根据各自国情，在国家行政机关内设定政策行动及投资的协调一致的做法，以便制定政策行动，加快可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源航空更清洁和可再生能源来源的适当研究、开发、部署和使用，包括使用可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）；
- b) 考虑采取激励和其他措施，鼓励扩大航空更清洁和可再生能源来源的生产和部署规模，包括可持续航空燃料和低碳航空燃料，注意到国际民航组织的指导意见为这些潜在的政策方法进一步提供了详细说明，并认识到需要考虑多种政策组合，这些政策可能因各国国情而异；
- c) 与相关利益攸关方携手合作以加速燃料研究、认证和开发以及加工技术与原料生产，和对新航空器和发动机的认证以允许使用 100%的可持续航空燃料，以便降低成本和支持可持续燃料生产途径逐步扩大形成商业规模，尤其是通过鼓励和促进可持续航空燃料和/或低碳航空燃料购买协议以及支持及时对机场和能源供应基础设施进行必要改变，同时顾及各国的可持续发展；
- d) 确认可持续性评价标准、可持续性认证以及此类燃料生命周期排放评估方法，其制定和更新是实施国际航空碳抵消和减排计划工作的一部分，应作为国际航空所使用的可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源合格性的公认依据评估包括航空代用燃料在内的所有燃料的可持续性的现行做法，这些燃料应实现温室气体在生命周期内净排放量的减少，促进当地社会和经济的发展，应避免与食物和水的竞争；和
- e) 采取措施，在现有做法或各类做法相结合的基础上，确保航空燃料的可持续性，并在国家一级监测其生产的可持续性；

28. 要求理事会：

- a) 鼓励各成员国并邀请业界、金融机构和其他国际组织通过研讨会和培训积极参加信息和最佳做法的交流，并通过国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训等途径通过地区研讨会促进建立伙伴关系和将进一步推动转型至更清洁、可再生航空能源来源的政策定义，包括可持续航空燃料和低碳航空燃料；
- b) 继续维持国际民航组织更清洁能源追踪工具代用燃料全球框架（GFAAF）；

- c) 在航空环境保护委员会的技术协助下，加强努力，提高所有地区经国际民航组织批准的可持续性认证计划（SCS）的数量，并加快对符合国际航空碳抵消和减排计划要求的合格可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源进行可持续性认证，同时不排除任何特定的燃料来源、路径、原料或技术；并在这方面加快制定和批准新的可持续性认证计划，以及分析和批准新燃料来源和路径的生命周期价值；
- de) 继续给出关于可持续航空燃料和、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源未来使用情况的全球观点和说明温室气体生命周期的排放方面的变化，以便评估朝着实现全球理想目标和全球理想愿景取得的进展；
- cd) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续航空燃料和、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的基础设施开发项目获得供资，并为克服初期的市场障碍提供激励办法；
- fe) 与其他相关国际举措合作，包括人人享有可持续能源（SE4ALL）举措，以促进航空获取可再生能源；和
- gf) 继续评估开发和部署可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源的进展，以此作为监测和报告的一部分，以及对上文第 9 段中全球理想愿景和国际民航组织全球框架的监测和审查的一部分，并在不晚于 2028 年召开第四次航空与代用燃料会议，以期根据所有地区的市场发展情况更新目标；国际民航组织盘点进程的一部分，并于 2023 年召开第三次航空与代用燃料会议，以审查 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，其中包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源，以便按照不让任何国家掉队（NCLB）举措界定一个全球框架，并顾及不同的国情和能力。

29. 要求理事会与其他有关国际机构及业界合作，查明气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生的潜在影响，确定针对潜在气候变化影响的适应措施并维护和加强国际航空气候变化风险评估和适应措施指南；和

30. 要求理事会继续与联合国不影响气候之举措合作，在为这一举措拟定量化航空温室气体排放的方法和工具方面保持领先地位，包括还集成货运排放的国际民航组织碳排放计算器，并进一步制定和实施减少温室气体排放及强化本组织内部可持续性管理做法的战略。

## 附件

设计和实施国际航空基于市场的措施（MBM）的指导原则：

- a) 基于市场的措施应支持国际航空部门的可持续发展；
- b) 基于市场的措施应支持减缓国际航空的温室气体排放；
- c) 基于市场的措施应有助于全球理想目标的实现；

- d) 基于市场的措施应透明且行政上简易；
- e) 基于市场的措施应具有成本效益；
- f) 基于市场的措施不应重复，并且国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；
- g) 基于市场的措施应尽量减少碳泄漏和市场扭曲；
- h) 基于市场的措施应确保，与其他部门相比，公平地对待国际航空部门；
- i) 基于市场的措施，在航空燃油效率方面以及在减少航空排放的其他措施方面，应认识到过去和未来的成就与投资；
- j) 基于市场的措施不应应对国际航空施加不适当的经济负担；
- k) 基于市场的措施应便利对所有碳市场的适当准入；
- l) 基于市场的措施应酌情根据以二氧化碳减排量或避免排放量所衡量的绩效，相对于其他措施来进行评估；
- m) 基于市场的措施应包括微量豁免规定；
- n) 对于基于市场的措施产生的收入，强烈建议应该首先用于减缓航空器发动机排放对环境的影响，包括减缓和适应，以及援助和支持发展中国家；
- o) 通过基于市场的措施实现的减排，应在各国的排放报告中列明；和
- p) 基于市场的措施应考虑到共同但有区别的责任和各自能力的原则、特殊情况 and 各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。

—————

## 议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

17.1 执行委员会在其第五次会议上，根据理事会就国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施情况提交的进展报告，审议了环境保护题目，并审议了理事会关于更新大会 A41-22 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA 的提案）（WP/28 号文件）。此外，还有 12 份由国家和观察员提交的文件：WP/103、WP/112 第 1 号修改稿、WP/114、WP/122、WP/219、WP/249、WP/263、WP/294、WP/295、WP/322、WP/382 第 1 号修改稿和 WP/576。



17.2 在 WP/28 号文件中，理事会报告了国际民航组织自大会第 41 届会议以来在 CORSIA 方面取得的进展，包括 CORSIA 相关标准和建议措施（SARPs）及其他相关实施要素的更新，在国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案下提供的实施支助，以及 2025 年 CORSIA 定期审查反映 CORSIA 的实施步上正轨，并继续按照 2016 年通过该计划时的预期进行。此外，理事会还根据上届大会以来的发展情况，提出了对 A41-22 号决议的修改建议。

17.3 在 WP/112 号文件第 1 号修改稿中，中国就国际航空二氧化碳减排措施提出了自己的立场，并就基于市场的措施（MBM）做法对实现国际航空脱碳的重要性，尤其针对 CORSIA 提出了其观点。该文件建议后续通过定期审查修订大会第 41 届会议通过的经调整的 CORSIA 基线，而后续的定期审查除了描述国际航空排放和抵消供需情况外，还包括一套根据设计与实施 MBM 的指导原则开发、并具有评估指标体系的方法。

17.4 在 WP/263 号文件中，印度表达了其对 CORSIA 的看法，特别是有必要为各国制定额外的程序指南，以便处理 CORSIA 合规背景下的飞机运营人合并、分割、分拆和收购等复杂的组织变革。该文件建议针对这种情况纳入保障机制，以保持 CORSIA 排放核算和抵消义务的透明度和一致性，并加强在 CORSIA 下排放报告的能力建设和最佳做法共享。

17.5 在 WP/294 号文件中，巴基斯坦介绍了其对 CORSIA 的看法，特别是关于经修改的基线应用及其对发展中国家潜在的经济影响。在此背景下，该文件指出 CORSIA 抵消要求为运营人带来了额外的成本，特别是由于采购 CORSIA 合格燃料（CEF）和 CORSIA 合格排放单位（CEEU）所致。该文件建议通过扩大可接受的原料对 CORSIA 合格燃料合格标准进行审查，并通过纳入第 6.4 条机制下产生的抵消来扩大 CORSIA 合格排放单位的清单。一个国家表示，国际民航组织已经具备现有机制来评估 CORSIA 合格燃料和合格排放单位，不应与超出国际民航组织的机制相关联。

17.6 在 WP/219 号文件中，卡塔尔认识到 CORSIA 作为全球国际航空气候政策基石的重要性，特别是 CEF 和 CEEU 的作用及其有效实施的重要性。该文件还强调了国际民航组织成员国在支持实施 CORSIA 方面的关键作用，并为增加 CEF 和 CEEU 的可获性，提出了一系列行动建议，即：确保 CEEU 授权书的签发、以及防止 CORSIA 和其他计划之间的重复计算和重复补偿。

17.7 在 WP/103 号文件中，阿拉伯联合酋长国（UAE）表示支持继续实施 CORSIA 以及 CORSIA 中央登记处（CCR）报告 CORSIA 数据的相关性，同时也提到了管理二氧化碳排放数据量的一些挑战，特别是国家有多个运营人的情况。该文件介绍了由阿联酋开发一个数字平台的提案，该平台能够汇总和报告国家排放数据，并向有兴趣实施类似平台的国家提供支持。

17.8 在 WP/295 号文件中，阿拉伯民用航空组织（ACAO）代表 21 个阿拉伯国家<sup>1</sup>提出了其成员对 CORSIA 当前和未来实施的看法，重申了 CORSIA 作为处理国际航空二氧化碳排放的唯一全球 MBM 的作用。该文件对其他地区或单边出台 MBM 以及将航空部门作为气候融资来源的征税提案表示关切，这将影响 CORSIA 的有效实施。该文件还展示了参加 CORSIA 的 ACAO 成员国的积极参与、国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案的作用、以及有必要采取确保 CEEU 供应的协调做法，包括签发授权书。

---

<sup>1</sup> 阿尔及利亚、巴林、科摩罗、吉布提、埃及、伊拉克、约旦、科威特、黎巴嫩、利比亚、毛里塔尼亚、摩洛哥、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯、索马里、苏丹、阿拉伯叙利亚共和国、突尼斯、阿拉伯联合酋长国和也门。

17.9 在 WP/122 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家<sup>2</sup>表示，其成员支持继续大力实施 CORSIA，将其作为国际航空唯一的全球基于市场的措施。该文件介绍了 AFCAC 成员国在实施 CORSIA 方面取得的进展，强调在 CORSIA 试点阶段和第一阶段，非洲的 CORSIA 自愿参加国数量稳步增长。该文件还阐述了其他地区 MBM 和征税/征费可能带来的挑战，这些措施和征税/征费将强加额外的监测、报告和核实（MRV）或其他重叠要求，这也可能导致发展中国家飞机运营人之间的不公平竞争。该文件表示支持国际民航组织的 ACT-CORSIA 方案，并强调需要继续支持非洲国家的能力建设。

17.10 在 WP/249 号文件中，加拿大、哥斯达黎加、多米尼加共和国、赤道几内亚、加纳、日本、肯尼亚、巴布亚新几内亚、大韩民国、卢旺达、欧洲民用航空会议（ECAC）及其成员国<sup>3</sup>、还有欧洲联盟（EU）及其成员国<sup>4</sup>、并由墨西哥联署，介绍了国际航空气候目标联盟（IACAC）成员的看法，包括他们对 CORSIA 作为国际航空唯一全球 MBM 的承诺。该文件肯定了自大会第 41 届会议以来在实施 CORSIA 方面取得的重大进展，并鼓励国际民航组织所有成员国在可行的情况下尽快参加该计划。该文件还强调，有关国家当局之间需要有效协作，以便及时为 CEEU 签发东道国证明。

17.11 在 WP/382 号文件第 1 号修改稿中，航空运输行动小组（ATAG）并由国际机场理事会（ACI）、国际商业航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）联署，重申了航空运输业支持将 CORSIA 作为适用于国际航空二氧化碳排放的唯一全球 MBM，并表达了应避免征税和征费的想法。该文件肯定了国际民航组织 ACT-CORSIA 方案在支持各国实施 CORSIA 方面的重大贡献。

17.12 在 WP/322 号文件中，国际航空运输协会（IATA）并由多米尼加共和国、马来西亚和新加坡联署，认识到 CORSIA 是处理国际航空二氧化碳排放的一揽子措施中的一个基本要素，并强调了将 CORSIA 确立为国际航空业唯一的全球 MBM 的重要性，并避免可能造成监管义务重复的任何单边或地区 MBM，以及可能导致飞机运营人额外行政和财务负担的征税和征费。该文件鼓励更多国家参加 CORSIA，以扩大该计划的国际航空二氧化碳排放覆盖面，使该计划继续成功实施。该文件还强调了需要东道国签发授权书以扩大 CEEU 的供应规模，确保飞机运营人以具有成本效益的方式满足 CORSIA 下的抵消要求。

17.13 委员会注意到俄罗斯联邦提交的 WP/451 号文件，其中表达了与实施 CORSIA 有关的建议，包括接受国家认证机构对低碳航空燃料的合规认证，对附件 16 第 IV 卷和国际民航组织相关文件的更新不超过每三年一次，同时表示难以遵守 CORSIA 排放单位方案的排放单位合格性评价标准，因为这些方案的特征和参数是由国家立法界定的。

---

<sup>2</sup> 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃斯瓦提尼、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦。

<sup>3</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、奥地利、阿塞拜疆、比利时、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、格鲁吉亚、德国、希腊、匈牙利、冰岛、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、摩纳哥、黑山、荷兰、北马其顿、挪威、波兰、葡萄牙、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、圣马力诺、塞尔维亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、乌克兰和英国。

<sup>4</sup> 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙和瑞典。

17.14 委员会注意到古巴提交的 WP/114 号信息文件，古巴重申支持 CORSIA 和国际民航组织 ACT-CORSIA 方案的继续实施，以及马来西亚就 CORSIA 的有效实施和航空脱碳提交的 WP/576 号文件。

17.15 委员会承认已取得的实质性进展，包括各国和飞机运营人根据《国际民用航空公约》附件 16 第 IV 卷所载的 CORSIA 实施标准和建议措施，有力地实施了 CORSIA 及其二氧化碳排放监测、报告和核实（MRV）要求，并对理事会及时制定和更新 CORSIA 实施要素表示欢迎，此类要素包括 CORSIA 合格燃料、CORSIA 合格排放单位以及 CORSIA 中央登记处。委员会还对国际民航组织 ACT-CORSIA 方案在成员国的捐助和参与下持续取得成功表示欢迎，并请各国继续参与和支助该方案。

17.16 委员会注意到某国提出的请求，即为各国制定额外的程序指南，以便处理 CORSIA 合规背景下的飞机运营人合并、分割、分拆和收购等复杂的组织变革。委员会还注意到相关的澄清说明：国际民航组织理事会航空环境保护委员会（CAEP）已就飞机运营人并购情形下 CORSIA 基线的分配和抵消要求的计算事宜制定了初步指导。委员会支持拟议的 CAEP 工作方向，即对可能出现的其他情景予以适当考量，从而就该事项制定进一步指南，纳入《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷的未来版本中。

17.17 委员会注意到某国在开发用于汇总和报告二氧化碳排放数据并将其提交至 CORSIA 中央登记处（CCR）这样一个数字平台方面开展的工作，并对该国提出支持其他成员国实施类似平台表示欢迎。委员会支持所提议的由该国与国际民航组织秘书处进行合作的工作方向，共同探讨在此事上开展合作的可行性，包括作为国际民航组织 ACT-CORSIA 方案的一部分开展合作。

17.18 关于 2025 年 CORSIA 的定期审查一事，会议澄清理事会借鉴 2022 年首次 CORSIA 审查期间所遵从的流程，在 CAEP 的技术支持下开展了此次审查，重点聚焦 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位的供应、需求和价格上。会议进一步明确，根据 2025 年定期审查的结果，CORSIA 实施的预估成本处于既往 CAEP 分析所得出的范围之内，其中包括 2016 年国际民航组织大会第 39 届会议达成 CORSIA 协议时进行的分析。重点在于针对 CORSIA 采用统一做法，分别通过附件 16 第 IV 卷所提及的 CORSIA 可持续性标准和 CORSIA 排放单位资格标准，确保 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位的质量。在此方面，委员会请理事会在 CAEP 的技术支持下，继续定期评估和监测 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位的供应、需求和价格，同时确保其可持续性和质量。

17.19 委员会鼓励各国和其他相关利益攸关方快速扩大 CORSIA 合格燃料的生产和认证规模，并敦促理事会在 CAEP 的技术支持下，加速对原料和生产路径可持续性的认证和批准，以最大限度提升可扩展性，让所有地区的国家有更多的机会参与国际航空部门的包容性脱碳工作。委员会承认授权书在推动飞机运营人获取 CORSIA 合格排放单位方面具有关键作用，鼓励开展 CORSIA 合格排放单位生成活动的东道国政府加快此类授权书的签发。

17.20 作为国际航空唯一的全球性机制，委员会鼓励更多国家自愿参与 CORSIA 以提升其环境完整性，重点提及了 WP/28 号文件所附大会决议草案第 18 段中的内容：“国际航空碳抵消和减排计划是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，以避免拼凑重复的国家或地区基于市场措施，从而确保国际航空二氧化碳排放量应只计入一次”。在此方面，针对向国际航空征税以便筹集资金用于应对气候变化或用于其他目的的举措日益增多一事，委员会表示高度关切，关于气候变化的大会 A41-21 号决议第 16 段提到了这一点，并注意到议程项目 16 和 26 下的部分文件也提出了类似关切。委员会承认此类举措将构成重复的基于市场的措施，导致航空碳排放被双重收费，对 CORSIA 的实施及最终对长期理想目标的实现产生负面影响。

17.21 委员会同意建议大会通过以下决议：

**第 17/1 号决议： 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）**

鉴于大会 A38-18 号决议决定制定用于国际航空的全球基于市场的措施（GMBM）计划，供大会第 39 届会议做出决定；

忆及大会 A38-18 号决议要求理事会在成员国支持下，查明包括成员国在内的存在的主要问题和困难，就全球基于市场的措施计划提出建议，以适当处理这些问题和各项关键设计要素，包括虑及各种特殊情况 and 各自能力的方法，以及从 2020 年开始作为一揽子措施的一部分实施这项计划的机制，该一揽子措施还包括实现国际民航组织的全球理想目标的各种技术、运行改进和可持续的代用燃料；

鉴于大会 A39-3 号决议决定作为一揽子措施的一部分，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的形式实施一项全球基于市场的措施计划，以实现国际民航组织的全球理想目标，这一揽子措施还包括航空器技术、运行改进以及可持续的航空燃料；

认识到国际民航组织是处理国际航空排放的适当论坛，并且理事会、其气候与环境委员会（CEC）、其技术咨询机构（TAB）及其航空环境保护委员会（CAEP）为支助实施国际航空碳抵消和减排计划所开展的大量工作；

欢迎附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划》第一二版获得通过，该文件中的规定包括针对国际航空碳抵消和减排计划的监测、报告和核查（MRV）程序；

还欢迎《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷 —《证明遵守国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的程序》第二三版的发布；

欢迎在编制和更新国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划实施要素方面所取得的进展，这些要素在附件 16 第 IV 卷中直接提及的 14 份国际民航组织文件中进行了反映，包含理事会核可的对实施国际航空碳抵消和减排计划至关重要的一些材料；

还欢迎理事会设立了技术咨询机构（TAB），其任务是就 CORSIA 合格排放单位向理事会提出建议；

认识到国际民航组织及其成员国采取一种协调一致的做法与航空业界合作开展能力建设活动的重要性，以支持国际航空碳抵消和减排计划的实施，特别是通过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（ACT-CORSIA）方案来开展这些活动，该方案包括组织研讨会、制定宣传材料以及在各各国之间建立国际航空碳抵消和减排计划伙伴关系，这有助于各国顺利实施监测、报告和核查方面的各项要求，以及向国际航空碳抵消和减排计划中央登记处报告年度二氧化碳的排放情况；

欢迎不断有成员国宣布欲在自 2021 年开始的试办阶段自愿参与国际航空碳抵消和减排计划，自愿参与的数量在 2021 年为 88 个国家，2022 年为 107 个国家，再2023 年为 115 个国家，2024 年为 126 个国家，2025 年为 129 个国家，而 2026 年为 130 个国家；

认识到强有力的能力建设活动能促进成员国决定自愿参与国际航空碳抵消和减排计划；

~~忆及鉴于 COVID-19 大流行病以及为避免给飞机运营人带来不适当的经济负担，理事会（2020 年 6 月）决定在试行阶段使用 2019 年排放量而不使用 2020 年排放量来实施 CORSIA 相关设计要素（即：CORSIA 基线、计算飞机运营人抵消要求的基准年和新加入者的阈值）；~~

~~认识到~~忆及在航空环境保护委员会的技术援助支持下，理事会完成了对国际航空碳抵消和减排计划的 2022 年定期审查，包括分析 COVID-19 大流行病及其二氧化碳恢复情景对 CORSIA 抵消要求的需求、供应和成本的影响，和相应通过的大会 A41-22 号决议与对 CORSIA 相关设计要素的调整，例如 CORSIA 基线及在试行阶段及之后对飞机运营人抵消要求的计算 ~~COSIA~~ 基线的影响分析；

注意到航空业反对分散的国家和地区基于市场的措施，支持制定国际航空碳抵消和减排计划作为单一的全球碳抵消计划，认为这是符合成本效益的措施，可补充包括技术、运行和基础设施措施在内的更为广泛的一整套措施；

认识到基于市场的措施不应重复，并且对国际航空二氧化碳排放量应只计入一次；

强调大会第 39 届会议关于实施国际航空碳抵消和减排计划的决定，反映了成员国大力支持对国际航空业采取一个全球性解决方案，反对可能是分散的国家和地区基于市场的措施；

重申关切利用国际民用航空作为调动其他部门气候融资的收入的一个潜在来源，和基于市场的措施应确保，与其他部门相比，国际航空部门受到公平的对待；

忆及《联合国气变公约》（UNFCCC）和《巴黎协定》，并确认其在顾及国情差异的情况下反映共同但有区别的责任和各自能力的原则；

还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到关于国际航空碳抵消和减排计划的相关工作及其实施将有助于实现《联合国气变公约》下通过的《巴黎协定》所规定的各项目标；

鉴于《联合国气变公约》及其《京都议定书》和《巴黎协定》规定了各种机制，例如，《京都议定书》下的清洁发展机制（CDM）和《巴黎协定》下的一个新的市场机制巴黎协定信用额度交易机制（PACM），有助于减少温室气体排放以支持可持续发展，这将特别惠及发展中国家；

~~欢迎 UNFCCC 与国际民航组织在开发用于航空的清洁发展机制方法方面开展的合作；~~

认识到本决议不构成根据《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际文书谈判的先例，不对谈判结果进行预判，不代表《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际文书缔约国的立场；

大会：

1. 决定本决议以及 ~~A42-xxA41-20~~号决议：国际民航组织关于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和 ~~A42-xxA41-21~~号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——气候变化取代 ~~A41-20A40-17~~号决议、~~A41-21A40-18~~号决议和 ~~A41-22A40-19~~号决议，并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 确认在可供用于解决国际航空产生的二氧化碳排放的一揽子措施的所有要素，包括航空器技术、运行改进、可持续的航空燃料和国际航空碳抵消和减排计划方面取得的进展，并申明最好使用在航空业内提供环境效益的航空器技术、运行改进和可持续的航空燃料；

3. 还确认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续的航空燃料产生的环境效益可能无法提供足够的二氧化碳减排来应对国际航空运输量的增长，以便及时实现全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放量保持在相同水平；

4. 强调国际航空碳抵消和减排计划具有补充实现全球理想目标的一揽子广泛措施的作用，不会给国际航空带来不适当的经济负担；

5. 忆及其在第 39 届会议上决定实施一项全球基于市场的措施计划，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）形式来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于国际航空碳抵消和减排计划基线水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，同时考虑到特殊情况和各自的能力。

6. 要求理事会继续确保做出一切努力，在使成员国采取的航空器技术、运行改进和可持续的航空燃料方面取得进一步进展，并反映在它们解决国际航空产生的二氧化碳排放的行动计划中，并监测和报告实施各项行动计划的进展情况，以及应制定一项方法，确保飞机运营人在某一特定年内计划下的抵消要求能够通过使用 CORSIA 合格燃料（即 CORSIA 可持续航空燃料和 CORSIA 低碳航空燃料）予以削减，以便使一揽子措施中的所有要素都有所反映；

7. 要求理事会继续监测一揽子措施中的各项要素的实施情况，并审议必要的政策和行动，确保以均衡的方式使所有要素都取得进展，并增加持续实施非基于市场的措施所减少的排放量的百分比；

8. 确认各国，特别是发展中国家，在气候变化影响面前的脆弱性、经济发展水平、以及对国际航空排放的贡献等方面的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲；

9. 忆及其在第 39 届会议上决定对国际航空碳抵消和减排计划采取分阶段实施的做法，以照顾到各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲，具体如下：

- a) 试办阶段在 2021 年至 2023 年实施，适用于自愿参加这个计划的国家。参加这个阶段的国家可从下文第 11 c) i) 段决定其飞机运营人的抵消要求的基础；
- b) 第一阶段在 2024 年至 2026 年实施，适用于自愿参加试办阶段的国家以及任何其他自愿参加这个阶段的国家，并可依照下文第 11 a) 段计算抵消要求；

- c) 强烈鼓励所有国家自愿参加试办阶段和第一阶段，注意到已经自愿参加的发达国家正在发挥带头作用，另外几个国家也已经自愿参加了；
- d) 秘书处将在国际民航组织网站公布自愿参加试办阶段和第一阶段的国家的最新信息；
- e) 第二阶段在 2027 年至 2035 年实施，适用于 2018 年在以收费吨公里数表示的国际航空活动中其单个份额占到总收费吨公里数的 0.5% 以上的国家，或者在从最高到最低收费吨公里数排列的国家名单中，其累计份额达到总收费吨公里数 90% 的国家，但最不发达国家（LDCs）、小岛屿发展中国家（SIDS）和内陆发展中国家（LLDCs）不包括在内，除非它们自愿参加这个阶段；
- f) 强烈鼓励受到豁免或尚未参加的国家，特别是那些作为地区经济一体化组织成员的国家，尽早自愿参加这个计划。决定自愿参加这个计划或决定停止自愿参加这个计划的国家仅可从任何特定年份的 1 月 1 日开始，并且它们必须在前一年的 6 月 30 日以前将这项决定通知国际民航组织；和
- g) 从 2022 年开始，理事会将每三年审查一次国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），包括审查它对国际航空增长的影响，将其作为理事会审议是否必须对下一阶段或遵守周期酌情作出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其作出决定；

10. 忆及其在第 39 届会议上决定国际航空碳抵消和减排计划应适用于两国之间相同航线上的所有飞机运营人，以期尽量减少市场扭曲，具体情况如下：

- a) 根据上文第 9 段纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均属国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求的范围；
- b) 根据上文第 9 段纳入国际航空碳抵消和减排计划的一个国家与另一个未被纳入该计划的国家之间航线上的所有国际航班均被免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，但保留简化的报告要求；和
- c) 根据上文第 9 段未被纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，但保留简化的报告要求；

11. 忆及其在第 39 届会议上决定并在第 41 届会议上进一步决定从 2021 年起每年计算一给定年度须由飞机运营人抵消的二氧化碳排放量，计算方法如下：

- a) 飞机运营人的抵消要求 = [ % 部门部分 × ( 给定年度国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量 × 给定年度的部门增长因子 ) ] + [ % 个别部分 × ( 给定年度国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量 × 给定年度飞机运营人的增长因子 ) ]；
- b) 其中，2021 年至 2023 年期间的部门增长因子 = ( CORSIA 在给定年度覆盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 覆盖的总排放量 ) / CORSIA 在给定年度覆盖的总排放量，和 2024 年至 2035 年期间的部门增长因子 = ( CORSIA 在给定年度覆盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 覆盖的总排放量的 85% ) / CORSIA 在给定年度覆盖的总排放量；

- c) 其中, 2033 年至 2035 年飞机运营人的增长因子 = (给定年度飞机运营人在 CORSIA 计划下覆盖的排放量 — 2019 年飞机运营人在 CORSIA 计划下覆盖的排放量的 85%) / 给定年度飞机运营人在 CORSIA 计划下覆盖的排放量;
- d) 其中, 部门百分比 = (100% — 个别百分比); 和
- e) 其中, 部门百分比和个别百分比按以下方式应用:
  - i) 2021 年至 2023 年, 部门为 100%, 个别为 0%, 但每个参与国都可以在试行阶段选择是否将此应用于:
    - a) 上文所述给定年度 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量, 或
    - b) 2019 年 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量;
  - ii) 2024 年至 2026 年, 部门为 100%, 个别为 0%;
  - iii) 2027 年至 2029 年, 部门为 100%, 个别为 0%;
  - iv) 2030 年至 2032 年, 部门为 100%, 个别为 0%;
  - v) 2033 年至 2035 年, 部门为 85%, 个别为 15%;
- f) 给定年度飞机运营人的排放量和 CORSIA 覆盖的总排放量不包括该计划当年豁免的排放量;
- g) 上述第 11 b) 和 11 c) 段中的排放范围将在每年年初重新计算, 以考虑到由于自愿加入或新阶或合规周期开始而增加的所有国家的往返航线;

12. 忆及其在第 39 届会议上决定并在第 41 届会议上进一步决定对新加入者<sup>1</sup>免于适用国际航空碳抵消和减排计划, 豁免期三年, 或直至其年排放量超过 2020 年总排放量的 0.1%, 以较早发生者为准。从次年起, 新加入者将被纳入该计划, 并享受与其他飞机运营人同等待遇;

13. 忆及其在第 39 届会议上决定, 尽管有上述规定, 国际航空碳抵消和减排计划不适用于以下低水平的国际航空活动, 以避免行政负担: 飞机运营人的国际航空业务每年产生的二氧化碳排放量不到 10 000 公吨; 飞机最大起飞质量 (MTOM) 小于 5 700 千克; 进行人道主义、医疗、消防作业;

14. 忆及其在第 39 届会议上决定作为分阶段实施和豁免的结果, 未被该计划所涵盖的排放量, 不被指定为被纳入该计划的任何飞机运营人的抵消要求;

---

<sup>1</sup> 新加入者被定义为在附件 16 第 IV 卷生效之时或之后开始从事属于该卷范围内的航空活动, 并且其活动不是另一飞机运营人先前进行的航空活动的全部或部分延续的任何飞机运营人。



15. 忆及其在第 39 届会议上决定设立为期三年的遵守周期，从 2021 年至 2023 年第一个周期开始，使飞机运营人能根据该计划协调其抵消要求，同时它们每年向飞机运营人所在国指定的登记处主管部门报告所需的数据；

16. 忆及其在第 39 届会议上决定需要在国际航空碳抵消和减排计划中提供保障措施，以确保国际航空部门的可持续发展和防止给国际航空带来不适当的经济负担，并要求理事会决定启动此种行动的基础和标准，并确定可能的手段解决这些问题；

17. 忆及其在第 39 届会议上决定为上文第 9 g) 段提到的目的以及为推动国际航空部门的可持续发展和该计划的有效性，理事会在航空环境保护委员会的技术协助下从 2022 年起每三年对国际航空碳抵消和排放计划（CORSIA）进行一次定期审查，供大会审议。除其他外，定期审查应包括：

- a) 评估：实现国际民航组织全球期望目标的进展；该计划对各国和飞机运营人的市场和成本影响和对国际航空的影响；该计划的设计要素的运作情况；
- b) 考虑该计划的改进将能支持《巴黎协定》的宗旨，特别是长期温度目标；和更新该计划的设计要素，以便改善实施、提高成效和尽量减少市场扭曲，同时亦顾及改变该计划的设计要素如对监测、报告和核查要求带来的后果；和
- c) 在 2032 年底对该计划的终止、其 2035 年之后的延长或任何其他改进进行一次特别审查，包括考虑航空器技术、运行改善和可持续航空燃料对于实现国际民航组织的环境目标所作的贡献；

18. 决定国际航空碳抵消和减排计划是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，以避免拼凑重复的国家或地区基于市场措施，从而确保国际航空二氧化碳排放量应只计入一次；

19. 要求采取以下行动，实施国际航空碳抵消和减排计划：

- a) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情更新附件 16 第 IV 卷和环境技术手册第 IV 卷；
- b) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情继续编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及的国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划文件，其中涉及：国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划二氧化碳核算和报告工具、国际航空碳抵消和减排计划合格燃料、国际航空碳抵消和减排计划排放单位标准（EUC）、和国际航空碳抵消和减排计划中央登记处等；
- c) 理事会虑及技术咨询机构的建议，编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及、关于国际航空碳抵消和减排计划使用的合格排放单位的国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划文件；
- d) 理事会保持和更新由国际民航组织主持的国际航空碳抵消和减排计划中央登记处，以便成员国向国际民航组织报告相关信息；
- e) 理事会将继续监督国际航空碳抵消和减排计划的实施，并在气候与环境委员会及航空环境保护委员会的支持下酌情提供支持；和

- f) 成员国采取必要行动，按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表，确保为遵守和执行国际航空碳抵消和减排计划制定国家政策和监管框架；

20. 忆及其在第 39 届会议上决定《联合国气变公约》及其《京都议定书》建立的机制，以及巴黎协定信用额度交易机制（PACM）下产生的排放单位，符合在国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）中使用的资格，只要它们与理事会就避免重复计算和使用时间和期限的决定以及技术咨询机构和航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；

21. 决定国际民航组织和成员国采取一切必要行动，为按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表实施国际航空碳抵消和减排计划提供能力建设和协助，并建立伙伴关系，包括：通过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（ACT-CORSIA）方案来开展这些活动，该方案包括组织研讨会、制定宣传材料以及在各国之间建立国际航空碳抵消和减排计划伙伴关系，同时强调在国际民航组织的框架下采取协调一致的做法进行能力建设和援助活动的重要性；

22. 忆及其在第 39 届会议上决定国际航空碳抵消和减排计划将采用符合上文第 19 段排放单位标准（EUC）的排放单位；

23. 要求理事会促进采用能够惠及发展中国家的方案所产生的排放单位，并鼓励各国拟定本国的航空相关项目；和

24. 要求理事会探索进一步拟定航空相关方法，用于各种抵消方案，包括《巴黎协定》下的机制或其他方案，并鼓励各国使用这些方法来采取行动减少航空二氧化碳的排放，这可能会进一步促使国际航空碳抵消和减排计划使用实施这些方案所产生的信用额，而不重复计算减排量。

---

## 议程项目 18：能力建设和实施支助 — 政策和活动

### 不让任何国家掉队（NCLB）

18.1 委员会审查了秘书处提交的 A42-WP/19 号工作文件，内容为国际民航组织能力发展和实施支助 — 政策和活动，其中介绍了 2022 年至 2024 年三年期内开展的能力发展和实施方案各项活动的总体实施情况及绩效成果，这些活动帮助推进了“不让任何国家掉队（NCLB）”的战略目标，包括国际民航组织培训和资源调动工作以及推进实现联合国可持续发展目标（SDGs）的各项举措，该文件还提供了关于国际民航组织实施支助相关政策和战略的最新执行情况。委员会赞扬能力发展和实施方案在过去三年期取得的运行和财务业绩，包括其培训、实施套包、研究金和资源调动活动，这些工作有助于在实现 NCLB 战略目标和联合国可持续发展目标方面取得进展。委员会认识到国际民航组织所有地区、包括最不发达国家提供的支持。委员会同意请大会通过附录 C 中经修订的“国际民航组织关于实施支助政策的综合声明”，取代大会 A41-25 号决议。

18.2 委员会审查了巴西提交的 A42-WP/138 号工作文件，该文件介绍了巴西在飞行检查服务、空中交通流量管理（ATFM）实施、空域设计和能力优化等关键领域为支助邻国而采取的有针对性的举措，目的是加强这些国家的空中航行系统。委员会认识到地区合作的重要性，将其作为一个关键因素，实现能力发展和实施支助成果的最大化。

18.3 委员会审查了喀麦隆提交、加拿大联署的 A42-WP/360 号工作文件，该文件提议建立一个全球平台，以便在希望转让或获取民用航空安全和安保设备的实体之间促进交流。委员会认可这种平台的益处，并支持实施这一举措，但必须仔细审查财务考虑因素、设备生命周期及对标准和建议措施的遵守情况等要素。委员会注意到需要确保敏感的航空安保信息以及与安保设备相关的其他敏感技术数据得到适当保护。

18.4 委员会审查了加拿大提交、美国联署的 A42-WP/147 号工作文件，内容涉及技术合作在推进国际民航组织战略目标方面的关键作用，包括其对促进全球航空安全和安保的重要贡献。委员会承认将捐助和实施支助的申请与国际民航组织的战略目标保持一致的重要性，以支持对《芝加哥公约》的遵守和加强航空安全和安保。委员会鼓励成员国协调努力，扩大全球能力发展举措的范围和影响，改善协调，减少重复工作，并确保根据需求加以实施。委员会认可请各国向国际民航组织包括其地区办事处提供捐助和协作，以支持能力建设和实施支助活动。

18.5 委员会审查了哥伦比亚提交并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）17 个成员国支持的 A42-WP/392 号工作文件，内容涉及知识管理与合作对于促进提高生产力、能力建设和流程优化的重要性，这应最终促成一个更加安全、高效和创新的部门。委员会承认知识管理的重要性，这可以支持本组织战略目标的实现。

18.6 委员会审查了埃及提交的 A42-WP/430 号工作文件，该文件提议采取措施，在受地区冲突和争端影响的国家建立民航部门的重建机制。委员会认识到国际民航组织和各国在必要时向受冲突和争端影响的国家提供支持方面发挥的重要作用，这符合“不让任何国家掉队”的战略目标，同时充分考虑到受影响地区的敏感性。

18.7 委员会审查了伊朗伊斯兰共和国提交的 A42-WP/133 号工作文件，该文件提议采取行动，加强航空业的社会责任，以确保按照联合国 2030 年议程取得平衡和包容性的进展，包括设立航空社会责任委员会，并制定框架和报告制度。委员会考虑到本组织的职责和有限的资源，对设立此类委员会及相关报告机制表达了关切。

18.8 委员会审查了南非提交的 A42-WP/146 号工作文件，其中论及国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）的战略目标。文件支持能力建设和成员国之间共享稀缺资源，目的是实现与安全、安保和环境等相关的目标。委员会请成员国支持“不让任何国家掉队”的战略目标，支持要求国际民航组织调动和分配足够资源以实施这一目标，并鼓励成员国和各组织以协调的方式向可能需要援助的国家提供支助。

18.9 委员会审查了非洲民用航空委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家提交的 A42-WP/132 号工作文件，题为“在安保和可持续性之间取得平衡：将航空安保培训中心（ASTC）纳入航空培训升级版方案（TPP）的挑战”，该文件认识到航空安保（AVSEC）在保护航空运输系统方面发挥的关键作用。委员会重申了国际民航组织 ASTC 的作用，以及为所有国家提供高质量且可负担的航空安保培训的重要性，这符合国际民航组织“不让任何国家掉队”的战略目标。委员会还建议与所有利害攸关方协商，对 ASTC 网络与航空培训升级版（TRAINAIR PLUS）方案的可能整合所产生的影响进行透彻的运营和财务评估，包括考虑其他替代模式。最后，委员会强调，有必要在保持可持续的长期存续性的同时，提供公平的航空安保培训机会。

18.10 委员会注意到日本（A42-WP/542 号文件）、哈萨克斯坦（A42-WP/363 号文件）、巴基斯坦（A42-WP/499 号和 A42-WP/502 号文件）、中华人民共和国代表吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、斯里兰卡和泰国（A-WP/585 号文件）、塞舌尔（A-WP/590 号文件）、丹麦代表欧洲联盟和欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织（A-WP/591 号和 A-WP/592 号文件）提交的信息文件。

18.11 根据讨论，执行委员会请全会同意：

- a) 国际民航组织认识到建立全球安全和安保设备交流平台的潜在好处，并支持实施这一举措，但前提是仔细审查财务考虑因素、设备生命周期、保护敏感的航空安保信息和敏感技术数据、及标准和建议措施的遵守情况等要素；
- b) 国际民航组织鼓励成员国协调努力，扩大能力建设举措在全球的覆盖面和影响，加强协调，减少重复工作，确保按需实施，并向国际民航组织包括其地区办事处提供捐助和协作，以支持能力建设和实施支助活动；
- c) 鼓励国际民航组织与所有相关利害攸关方协商，继续探索替代模式，并对 ASTC 网络与 TRAINAIR PLUS 方案的可能整合所产生的影响进行透彻的运营和财务评估；
- d) 调动和分配足够资源以实施“不让任何国家掉队”的战略目标，并鼓励成员国和各组织以协调的方式向可能需要援助的国家提供支助；和
- e) 提交下列决议供全会通过，该决议将取代大会 A41-25 号决议。

#### 第 18/1 号决议：国际民航组织关于能力发展和实施支助政策的综合声明

鉴于理事会以技术援助和技术合作的形式批准了能力发展和实施支助政策，且取代了大会第 38 届会议核准了的技术援助政策；

~~鉴于“技术援助”是国际民航组织向国家提供的援助，由经常预算和/或自愿基金出资，并根据项目性质和持续时间通过任何局/办事处实施；~~

~~鉴于“技术合作”是由国家和/或组织要求和出资并通过技术合作局在成本回收基础上实施的项目，有关该项目的直接和间接成本均收回；~~

鉴于大会核准了新版《关于向各国提供国际民航组织实施支助的政策》，旨在加强和统一整个组织的能力发展和实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调和管理；

鉴于国际民航组织以“同一个国际民航组织”的方式向各缔约国提供能力发展和实施支助，确保产品、服务和活动的开发、分配和提供，注重相关性、一致性、效率和效益；

认识到国际民航组织通用能力发展和实施支助方案会进一步加强本组织的能力发展和实施支助活动，从而更好地满足各缔约国的需求；

认识到国际民航组织向各缔约国提供的能力发展和实施援助对于实现本组织长期战略计划中“不让任何国家掉队”的战略目标至关重要。

大会：

1. 决定本决议各附录构成国际民航组织关于技术合作和技术援助能力发展和实施援助政策的综合声明，这些政策指截至大会第 41~~42~~ 届会议闭幕时存在的政策；
2. 宣布本决议取代 A40~~41~~-24~~25~~ 号决议。

## 附录 A

### 国际民航组织技术合作和技术援助能力发展和实施援助方案

鉴于民用航空的增长和改善能够对各国的经济发展做出重要贡献；

鉴于民用航空对于所有国家尤其是发展中国家的技术、经济、社会和文化进步及其次地区、地区和全球合作是重要的；

鉴于国际民航组织能够援助各国发展其民用航空，同时促进本组织战略目标的实现；

鉴于 1949 年 8 月 15 日联合国经济和社会理事会的第 222 (IX) A 号决议于 1949 年 11 月 16 日经联大决议批准，并经国际民航组织大会 A4-20 号决议核准，其中要求联合国系统所有各组织充分参与经济发展的技术援助扩大方案，而国际民航组织作为联合国在民用航空领域的专门机构，于 1951 年开始执行技术合作和技术援助项目，其资金来源于依据以上决议而设立的联合国技术援助专门账户；

鉴于 1983 年至 1995 年经历的高额赤字使得有必要界定新的技术合作和技术援助政策以及 ICAO 技术合作局新的组织结构；

鉴于执行新的技术合作和技术援助政策得到大会第 31 届会议核准，其基础是逐步执行核心工作人员概念、把技术合作局纳入本组织的结构中、建立国际民航组织目标施行筹资机制、以及在 20 世纪 90 年代执行的技术合作局新的组织结构，新政策使技术合作和技术援助方案的成本大幅降低，并使财务状况得到极大改善；

鉴于新政策的目标强调了技术合作和技术援助方案对在全球执行国际民航组织标准和建议措施及空中航行规划 (ANPs) 的重要性，以及对发展需要国际民航组织技术合作或技术援助的各发展中国家的民航基础设施和人力资源的重要性；

鉴于将标准和建议措施的实施予以标准化和进行监测仍是本组织的重要职能，且重点已放到国际民航组织在开展实施工作及支助缔约国方面所起到的作用；

鉴于理事会已核准将技术援助和技术合作重新调整为在“同一个国际民航组织”的做法中实施的新的战略方向；

鉴于理事会批准的新的《关于向各国提供国际民航组织实施支助的政策》，旨在加强和统一对能力发展和实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调和管理，确保向各国民用航空所有领域提供的支助均是相关的、高效的，支助内容和实施方式是一致的，而不论援助来源或相关供资机制如何；

鉴于 A35-21 号决议鼓励理事会和秘书长采取一种按商业导向做法的结构和机制，以便能够与供资伙伴和受援国建立起富有成效的伙伴关系；

鉴于 A39-23 号决议敦促成员国、行业、金融机构、捐赠者和其他利害关系方之间展开协调与合作，并按照国际民航组织确立的全球和地区优先次序支持实施援助活动，进而避免重复工作；

鉴于理事会同意应该给予技术合作局更大程度的运作灵活性，同时对技术合作和技术援助活动进行适当监督和控制；（移动位置）

鉴于技术合作能力发展和实施支助是快速演变的技术环境中的一个影响各国需求及发展伙伴利益的动态且复杂的领域，因此需要采取创新方式，以有效应对固有挑战、提高可交付成果质量、提高能力和效率、为实现与标准和建议措施的合规性确保更高可靠性，并加强在全球航空市场中的竞争力；

鉴于理事会核准了技术合作局的一项新的战略和业务模式，其宗旨是加强与国际民航组织其他各局及地区办事处合作提供的服务，并为受惠国及非国家实体带来更高的价值；

鉴于国际民航组织已将工作重点转向以本组织的核心使命和服务为中心，建立一个更强有力、更具凝聚力的品牌认同，秘书长因此已批准将技术合作局更名为能力发展和实施局，这反映了国际民航组织致力于加强航空能力，囊括国际民航组织的各类服务和支助，目标是更好地满足各缔约国的需求；

鉴于理事会已同意，应赋予能力发展和实施局业务上更大的灵活性，并进行适当的监督和管理；

鉴于本组织的所有技术合作能力发展活动在可能的情况下继续以成本回收为原则，并拟继续采取措施，将行政和运作成本降至最低；

鉴于本三年期及今后的技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案和相关行政和业务服务费用（AOSC）基金收入不能精确估算，可能会根据国际民航组织掌控之外的各种要素大幅变动；

鉴于本上一个三年期技术合作方案能力发展和实施方案的数量急剧下降减少，行政和业务服务费用基金的财务状况显著严重恶化，加上前所未有的 COVID-19 大流行病的影响和航空运输业的恢复迟缓，使情况进一步恶化；

鉴于本三年期内，能力建设和基础设施建设投资的可持续性得到提高，从而使能力发展和实施方案的活动稳步恢复到大流行病前的水平，并实现了稳健的财务业绩；

鉴于理事会通过了一项成本回收政策，在确保竞争力的同时，通过更合理的成本分配，尽可能减少经常预算和预算外资金来源之间的交叉补贴经常预算和行政和业务服务费用基金之间经常方案向技术合作局提供服务及技术合作局向经常方案提供服务的成本分摊问题通过了一项成本回收政策；

大会：

~~技术合作和技术援助方案~~能力发展和实施方案

1. 认识到~~技术合作和技术援助方案~~能力发展和实施方案对促进推进本组织战略目标，高度优先事项和关键优先事项的实现的重要性，重申本组织的承诺，即在航空发展方面不让任何国家掉队，同时也为实现相关联合国可持续发展目标做出了贡献；

2. 重申在国际民航组织规则、条例和程序范围内执行的~~技术合作和技术援助方案~~能力发展和实施方案是国际民航组织的长期重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行国际民航组织政策、标准和建议措施，空中航行服务程序及全球计划、地区和国家航空计划、空中航行服务程序和技术合作和技术援助方案指导材料，以及发展和现代化其民用航空管理基础设施，和~~能力发展和~~人力资源培训方面的作用；

3. 重申能力发展和实施局是国际民航组织为了整个国际民航界的利益在民用航空领域向各国提供定制援助的主要工具之一；（移动位置）

4. 认识到本组织的全球航空培训方案在提高全球范围内航空专业人员能力方面的核心作用，确保各国能够获得标准化、高质量和有针对性的培训，从而支持国际民航组织标准和建议措施的实施并加强各自的民用航空系统；

4.5. 重申应在现有财务资源内，在总部、地区办事处一级和在实地应加强国际民航组织~~技术合作和技术援助方案~~能力发展和实施方案，以使本组织能更加切实有效地发挥作用，但应认识到：不得增加项目的开支；

~~4. 重申技术合作局是国际民航组织为了整个国际民用航空界的利益协助各国弥补其民用航空领域缺陷的主要工具之一；（位置上调）~~

~~5.6. 重申应通过明确划分每个局的任务和活动以避免重复和冗余，来增强国际民航组织技术合作和技术援助能力发展和实施支助方案、项目和活动的合作与协调；~~

~~6. 核可理事会批准的新的国际民航组织向各国提供实施支助的政策，旨在加强和统一对实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调及管理，并认识到一个共同的国际民航组织实施支持方案将进一步加强本组织的实施支助活动，以便更好地满足成员国的需求；（移至序言位置）~~

7. 要求秘书长考虑到秘书处内部相关机构实体的专业化、资格条件和专业知识和有限的财务和人力资源、职责分工及任务等情况，优化与能力发展和实施支助方案、项目和活动相关的资源调配以及作用与责任的分配；

8. 重申如果行政和业务服务费用基金在任何确定的财政年度运作结束时出现赤字，这一赤字首先应该由行政和业务服务费用基金累计的结余来填补，要求经常方案预算予以支助可作为最后手段；

9. 要求秘书长执行提高效率的措施，逐步减少用于~~技术合作和技术援助~~能力发展和实施支助项目、产品和服务的行政支助开支；

10. 重申本组织针对提供给技术合作能力发展和实施局的支助服务收回的成本必须直接且仅与项目运行相关，以便将行政支助费用控制在最低水平；

国际民航组织作为公认的民用航空机构

11. 提醒正在谋划发展或加强其民用航空基础设施的缔约国，考虑借助国际民航组织技术合作能力发展和实施方案的优势开展其民用航空项目；

12. 要求秘书长不断提高各国、业界及私营部门、国际和地区组织、金融机构、捐助方以及联合国对于借助国际民航组织实施和资助民用航空领域能力发展及基础设施开发项目的认识；

13. 建议各捐助国、筹资机构和其它发展伙伴，包括航空业界和私营部门，在任何适当的情况下，优先考虑让国际民航组织负责技术合作和技术援助领域民用航空项目的确定、拟订、分析、实施和评估，并要求秘书长与此类实体和潜在的受援国继续联系，以便将国际民航组织作为执行机构，对发展民用航空的资金进行分配；

14. 建议接受双边或其他由政府发起的援助的国家考虑利用国际民航组织技术合作和技术援助能力发展和实施方案来支助实施其民用航空相关方案的价值；

扩大国际民航组织技术合作和技术援助活动能力发展和实施支助

15. 重申为了技术合作能力发展和实施局财务稳定而采用以商业为导向的做法时，需要建立灵活机制，以促进与新的民用航空发展项目的潜在受益人的合作，同时与各国、捐助方及其他利害关系方建立伙伴关系以获取调集资源的机会，并请秘书长查明允许国际民航组织参与捐助组织、开发银行和符合联合国系统最佳做法的国际金融机构发布的民用航空发展招标，并虑及其他国际民用航空实体所使用的现有模式，规范国际民航组织与业界合作的方式，同时确保制定适当的控制措施并维护国际民航组织的良好声誉；

16. 重申有必要把由国际民航组织提供的技术合作和技术援助能力发展和实施支助扩大到直接参与民用航空的非国家实体（公共或私营），以推动实现国际民航组织的战略目标，此种合作和援助将包括，除其它外，那些一贯由国家民用航空当局提供、而在某种程度上正在被私营化的活动，但是对此国家仍然应当根据《芝加哥公约》为所提供的服务质量并使其符合国际民航组织的标准和建议措施继续承担责任，并要求秘书长在开始同非国家实体进行谈判时立即将项目的技术问题通告有关民航当局；

17. 重申国际民航组织应该应要求，向在各缔约国民用航空领域里实施旨在加强航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、环境保护及国际航空运输的经济发展的项目的非国家实体（公共和私营）扩大提供技术合作和技术援助服务能力发展和实施支助产品和服务；并指示秘书长在个案的基础上，考虑此类实体请国际民航组织在传统的技术合作和技术援助领域提供合作和援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施，在适用的情况下，也符合受援国所公布的有关国家政策和规定；

18. 要求秘书长继续采取协调一致的持续行动，以确保逐步调整技术援助与技术合作，使其能力发展和实施支助以统一和协调一致的方式发挥作用，并支持和鼓励新的创新的解决办法，在强化“同一个国际民航组织”的做法内实施能力发展和支助项目和活动以实现更高层次的协同作用；



19. 鼓励使用系统和工具以加强能力发展和实施支助的规划、开发和管理，并要求秘书长提供必要的方法，使这些技术可用于加强对成员国的支助；

#### ~~技术合作和技术援助~~框架协定

20. 重申国际民航组织在其~~技术合作和技术援助方案~~能力发展和实施方案的框架内，使用信托基金（TF）协定、管理服务协定（MSA）、民用航空采购服务（CAPS）和其它必要的框架协定及筹资安排，为执行民航项目的利害攸关方提供最大限度的合作和援助；和

21. 满意地看到各国更多地利用这些安排以在民用航空领域得到~~技术合作和技术援助~~能力发展和实施支助产品和服务。

## 附录 B

### 技术合作和技术援助能力发展和实施支助方案、项目和活动的筹资

鉴于国际民航组织许多缔约国缺乏高效且一致地发展和保持其民用航空的基础设施和人力资源，以及纠正所查明缺陷的必要资金；

鉴于在民用航空领域进行能力发展和实施支助的可用资金不足以满足民用航空的需要，在发展中国家尤为如此；

鉴于国际民航组织能力发展和实施支助的资源来自本组织的经常预算、国际民航组织自愿基金和实物捐助、成本回收机制、创收，以及根据《国际民航组织关于与外部各方互动的政策》，通过合作安排并利用资源和专门知识与潜在的合作伙伴建立联系；

鉴于~~技术合作~~能力发展和实施方案除少数例外之外，是由为其自己的项目供资的发展中国家提供资金；

鉴于~~技术援助方案~~是通过国际民航组织自愿基金并通过本组织的经常预算予以供资；—

鉴于尤其最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）的民用航空管理局所需的支助最多，同时，还最依靠金融机构和部门行业资助其技术合作项目；

鉴于联合国开发计划署的供资主要针对的是民用航空之外的发展部门，其对民用航空活动的财务捐助已经显著减少到国际民航组织~~技术合作和技术援助方案~~能力发展和实施方案 1%以下的水平，但联合国开发计划署继续在国家一级为国际民航组织提供行政支持；

鉴于民用航空技术的迅速发展要求发展中国家在航空地面设施上大量支出，以跟上这一发展，并继续加大对国家航空人员进行培训的要求，而这超出了其财政资源和培训设施的能力；

鉴于大会引入了国际民航组织目标施行筹资机制，以调动额外资源，用于必要的技术合作和技术援助项目，支持标准和措施以及空中航行规划所列的设施和服务得到执行，以及执行与国际民航组织审计有关的建议和纠正所查明的缺陷；

鉴于理事会设立了其他主题和多个捐助方的信托基金，以期协助成员国加强民用航空；

鉴于建立伙伴关系和汇集资源对于为能力发展和实施支助和避免重复努力以实现可持续和可预测的供资十分必要；

鉴于供资机构期望其资助项目的实施者能够迅速有效地实施项目，并能提供关于项目活动和财务状况的详细而实时的资料；

鉴于理事会已批准国际民航组织资源调动政策，以简化国际民航组织自愿基金的管理框架，从而加强资源调动工作。

大会：

1. 要求筹资机构、捐助国和其它发展伙伴，包括业界和私营部门，给予发展中国家航空运输分支行业的发展以更优先的地位，并要求理事会主席、秘书长和秘书处加强与联合国，包括联合国开发计划署的接触，以增加其对于国际民航组织技术合作和技术援助项目及方案的捐款；

2. 提请筹资机构、捐助国和其它发展伙伴注意，国际民航组织是有关民用航空的联合国专门机构，并以此身份被联合国认定为向发展中国家的民用航空项目提供技术合作和技术援助能力发展和实施支助的专门权威机构；

3. 敦促与筹资来源有关的缔约国提请其驻这些组织的代表注意向民用航空项目提供合作和援助的价值，特别是当这些项目对于国家关键的航空运输基础设施的提供和/或经济发展必不可少时；

4. 敦促各缔约国通过提高广泛认识到航空在国家发展中关键作用，对民用航空发展给予高度优先地位，从而促进对民用航空产业的投资和再投资，并在为此寻求外部合作和援助时，通过某一适当级别的政府机构与筹资机构阐明希望国际民航组织作为执行机构参与实施可能得到资助的民用航空项目；

5. 鼓励发展中国家采取行动，从所有适当来源寻求发展其民用航空部门的资金，以补充从国家预算、筹资机构、捐助国和其它发展伙伴获得的资金，以便使这一发展尽快取得进展；

6. 认识到来自捐助者的预算外捐助将能够使技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案在航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、经济发展和环境保护可持续性方面领域扩大其加强给加强其对各国的服务支助，确保不让任何国家掉队，进一步承认此类贡献将推动从而进一步促进ICAO战略目标的实现，通过促进全球协调一致的政策、尤其是标准和建议措施、监管框架、指导和工具的执行解决新出现的需求、机遇和挑战以及纠正通过ICAO审计所查明的缺陷，以加强国家监督能力和责任；

7. 授权秘书长代表国际民航组织技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案接收对技术合作和技术援助项目的财务和实物捐助，包括来自国家、筹资机构和其它公共和私人来源的技术专长、奖学金、研究金、培训设备和培训资金形式的自愿捐助，并充当国家之间授予奖学金、研究金和提供培训设备的中介；

8. 敦促有能力的国家通过国际民航组织自愿基金，向国际民航组织技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案提供额外资金，包括能力发展和实施基金，用于实施民用航空项目、实施套包或任何其他有益的捐助，以支助各国与标准和建议措施的合规工作并补充民用航空需求；

9. 鼓励各国和其它发展伙伴，包括行业界和私营部门，为国际民航组织目标施行筹资机制捐款，使它们能够参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；

10. 请缔约国通过国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）提供持续的财务和人力资源支助，以便开发能力，在受惠国实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs），并促进自力更生和发展；和

11. 要求理事会向发展中国家提供咨询和援助，帮助它们争取得到筹资机构、捐助国和其它发展伙伴的支助，以实施国际民航组织地区和次地区的安全和保安方案，如合作制定运营安全和持续适航性方案（COSCAP）以及航空保安合作方案（CASP）；和

12. 要求秘书长加强资源调动工作，从而确保为能力发展和实施支助提供财政资源，目标是缩小执行率方面的显著差异，加强不同区域的航空运输发展，从而建立一个健全的、具有经济可行性、可及的民用航空系统；和

13. 认识到必须采取有针对性和通过数据驱动的方法，有效地确定能力发展和实施支持的优先次序。

## 附录 C

### 技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案的实施

鉴于国际民航组织的宗旨是确保全世界国际民用航空的安全而有序的发展；

鉴于实施技术合作和技术援助能力发展和实施支助项目在实现国际民航组织战略目标方面是经常方案下所做努力的补充；

鉴于各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询、技术合作和技术援助，以执行标准和建议措施，并通过加强其行政管理、使其基础设施现代化和开发其人力资源来发展其民用航空；

鉴于迫切需要根据国际民航组织普遍安全监督审计计划和普遍保安审计计划持续监测做法（USOAP/CMA 和 USAP/CMA）的审计结果采取有效后续和补救行动，为解决查明的缺陷，包括重大安全和安保关切，向各国提供支持；

鉴于技术合作能力发展和实施局或国际民航组织之外的任何其他第三方在实施项目时符合标准和建议措施，会极大地加强世界范围内民用航空的安全、保安和效率，并通过国际民航组织不让任何国家掉队举措，有效支助实现相关联合国可持续发展目标（SDGs）；

鉴于 COVID-19 大流行病和航空运输业的恢复迟缓，对民用航空以及各国和其他资金来源优先投资世界范围民用航空发展和基础设施项目的方式产生了显著的影响，并导致了国际民航组织技术合作能力发展和实施支助项目的取消或延误；

鉴于为在协调的全球基础上重启国际航空运输业并从大流行病的影响中得到恢复，并使航空在 COVID-19 之后更加可持续且更具韧性，国际民航组织为各政府和业界运营人制定了实用、一致的指导；

鉴于国际民航组织实施套包（iPacks）的制定和实施，与理事会航空恢复工作队（CART）报告所载的措施和建议完全一致，并且是其实施的关键要素继续通过一系列标准化的专家咨询、指导材料和培训工具，为在各个领域实施国际民航组织（ICAO）的标准和建议措施（SARPs）提供综合解决方案；

鉴于提供给技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案的预算外资金使国际民航组织能够向各国国家提供初步支持，国际民航组织审计查明的缺陷，并协助其开展与 COVID-19 相关的重启、恢复和韧性方面的工作；

鉴于项目的事后评估构成评估和监测单独航空项目的影响和规划今后项目的宝贵工具；

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营）越来越多地要求国际民航组织通过技术合作能力发展和实施局，在传统的技术合作和技术援助领域提供咨询、能力发展和实施支助产品和服务技术合作和技术援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施；

大会：

1. 提请要求技术合作和技术援助能力发展和实施支助服务的缔约国注意以民航总体规划为基础的经过良好界定的项目所产生的优势；
2. 敦促各缔约国在通过国际民航组织实施民用航空发展项目时，优先考虑国际民航组织普遍安全监督审计计划和普遍安保审计计划持续监测做法调查发现的问题和建议，以及地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全组（RASGs）等等其他来源的结论和决定，以期纠正所查明的缺陷、解决重大安全和安保关切，并抓住民用航空领域的所有改进机会，同时直接促进实现国际民航组织的所有战略目标；
3. 提请各缔约国注意通过由国际民航组织执行的次地区和地区项目所提供的技术合作和援助能力发展和实施方案，如 COSCAPs 和 CASPs；并敦促理事会考虑到它们所带来的巨大相关利益而对通过技术合作和技术援助方案，优先安排对此类项目的管理和执行；
4. 鼓励从事民用航空的国家和非国家实体寻求国际民航组织的支助，在必要情况下，通过其能力发展和实施支助方案和活动来应对 COVID-19 带来的航空挑战、需求和机遇，包括新技术和新兴技术以加快重启和恢复；
5. 要求秘书长加强本组织对能力发展和实施支助活动采用系统方法，以建立健全和可持续的国家监督系统；
6. 敦促各国制定综合培训方案，对其国家民航技术、运营和管理人员的培训给予高度优先的地位，并提醒各国提供适当的此种培训的重要性，以及提供适当奖励措施的必要性，以留住此类人员，在他们完成其培训后在其各自领域工作；
7. 鼓励各国将其努力集中于现有培训中心的进一步发展上，并向所在地区的地区培训中心（RTCs）提供支持，在不能在国家内进行此种培训时，可为其国家民航人员提供高级培训，以提高该地区自力更生的能力；

8. 敦促通过国际民航组织接受技术合作和技术援助能力发展和实施支助的国家避免项目实施方面的延误，为此，应按照项目协定的相关条款确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；

9. 提请各缔约国注意民用航空采购服务（CAPS），这是国际民航组织向发展中国家提供的购买高价值的民用航空设备和订立技术服务合同的一项服务，提供了完整的采购流程；

10. 提请缔约国、供资伙伴和其他航空利害攸关方注意国际民航组织的实施套包（iPacks），提供由指导材料、培训、工具和专家支助组成的可随时部署、高效和标准化的解决方案，以期通过协调一致和灵活的解决办法，促进实施国际民航组织的各项规定并为国家实体提供指导；

11. 要求所有缔约国鼓励完全合格的技术专家提出申请，以列入技术合作局的ICAO专家备用名册中；

12. 要求秘书长促进绩效指标的广泛使用，以客观评估技术合作和技术援助能力发展和实施支助对有效实施国际民航组织标准和建议措施的影响；

13. 鼓励各国利用技术合作能力发展和实施局在成本回收的基础上提供的质量保障服务，来监督在国际民航组织技术合作和技术援助方案能力发展实施支助之外由第三方所执行的项目，包括审查其对国际民航组织标准和建议措施的遵守情况；和

14. 鼓励各国和各捐助方将事后评估纳入其民用航空项目，并将其作为项目规划和执行的一个组成部分，同时为此提供经费。

—————

## 民用航空培训

18.12 委员会审查了多米尼加共和国提交的 A42-WP/391 号工作文件。该文件建议国际民航组织敦促各国在可持续供资的支持下实施公共政策和激励方案来培训航空人员，以确保为航空业的安全和发展提供充足的合格人才。委员会同意，成员国应制定一个鼓励航空人员培训的国家方案，作为可持续战略或公共政策的一部分，以满足航空业对合格专业人员日益增长的需求。委员会重申了此类方案的重要性，同时强调了注重包容性和多样性的奖学金的必要性。

18.13 委员会审查了多米尼加共和国提交的 A42-WP/408 号工作文件，以及伯利兹代表中美洲空中航行服务组织（COCESNA）成员国提交的 A42-WP/406 号工作文件，这些文件强调了人工智能（AI）的快速发展及其在航空培训中的重要意义。这两份文件都强调，民航培训中心缺乏关于使用人工智能以满足数字化和自动化需求的明确指导方针，并强调了创新教学方法和工具的必要性。作为回应，委员会支持国际民航组织探索资源，如实施套包（iPACKs）和数字学习发展指南，包括最佳做法和人工智能指导方针，以促进有效的人工智能融合，和考虑采用认知和循证培训。

18.14 委员会审查了印度提交的 A42-WP/283 号工作文件。该文件介绍了印度在航空技能发展和能力建设方面的战略视角和国家举措，侧重于结构化的航空教育和培训方案。印度强调，空中交通量呈指数级增长，因此对所有学科的航空专业人员需求不断增长，它倡导在国际民航组织“不让任何国家掉队”（NCLB）举措下开展地区和全球协作，以扩大进行高质量的航空培训。委员会鼓励在所有地区扩充 TRAINAIR PLUS 的成员组成，特别关注发展中国家。委员会还同意，成员国应支持数字航空教育基础设施，实现全球航空课程的标准化，将国家和地区的需要纳入考虑，及弥合课程和工作机会之间的差距。委员会还注意到调动资金和提供奖学金的重要性，以确保合格人员的机会均等和充足供应。

18.15 委员会审查了哈萨克斯坦提交的 A42-WP/393 号工作文件，其中强调建立一个安全的、经国际民航组织协调的数据库平台的重要性，以便成员国之间自愿分享有关技术援助、培训资源和能力建设支助的信息，哈萨克斯坦愿意协助开发该系统的数据结构。委员会认识到加强信息共享对支持技术援助、培训和能力建设的价值，并鼓励在资金和资源允许的情况下，为所有相关利害攸关方建立一个“安全的、经国际民航组织协调的数字数据库平台”。

18.16 委员会审查了大韩民国提交的 A42-WP/150 号工作文件，该文件强调了航空网络威胁与日俱增的危险。委员会注意到，网络安全专家组正根据国际民航组织附件 17 —《航空安保》标准 4.9.1 制定并发布相关指南。委员会认为，在资金和资源允许的情况下，国际民航组织应进一步制定指南，并与网络安全专家组密切合作，为制定新的国际民航组织网络安全的标准化培训方案查明主题，同时考虑各个国家的需要。

18.17 委员会审查了阿拉伯联合酋长国（UAE）提交的 A42-WP/149 号工作文件，该文件强调在民航当局的关键职能领域，包括监督、监管、安全和安保、事故调查和新技术的融合等方面的合格人员短缺问题。委员会支持拟议的战略行动以加强培训、能力建设和知识共享方面的地区协作，呼吁国际民航组织扩大先进数字技术和基于胜任能力的培训平台如 TRAINAIR PLUS 的可及性。委员会鼓励分享并支持将这些行动纳入现有的国际民航组织框架，包括下一代航空专业人员（NGAP）、全球航空安全计划（GASP）、其第二版全球航空安保计划（GASeP）和全球航空培训（GAT）框架。

18.18 委员会审查了萨尔瓦多代表中美洲空中航行服务组织（COCESNA）成员国伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜提交的 A42-WP/328 号工作文件，该文件鼓励为民航当局检查员和调查员建立明确的、基于胜任能力的培训内容，解决目前培训与具体监督和调查职能不相符的问题，从而加强运行安全。委员会同意，国际民航组织应制定协调一致的培训内容，以加强监督效率、战略性培训管理和民航当局的技术能力，同时确保为国际审计和评估做好准备。此外，它还认可有必要为检查员和调查员制定能力框架和编制培训内容，同时考虑到各个国家的需要。委员会建议，国际民航组织在资源和资金允许的情况下，应制定一份关于人工智能的战略框架，为查明、设计和验证差异化培训路径提供标准化的准则。

18.19 委员会注意到多米尼加共和国提交的关于空中交通管制中心监督培训的信息文件（A42-WP/183）和关于民用航空安全检查员职业发展路径的信息文件（A42-WP/390），这些文件强调为民用航空安全检查员（CASI）建立一个完全符合国际民航组织检查员胜任能力建设框架的、结构化的职业发展路径，在国际上统一胜任能力，加强国家安全监督，并支持遵守国家运行安全方案和普遍安全审计计划的结果。委员会注意到土耳其提交的信息文件（A42-WP/507），重点是在基于胜任能力的培训和评估（CBTA）框架下取消固定期限限制和实施个性化培训期限，也注意到关于经集中批准的培训组织（CENTRAL ATO）模式的信息文件（A42-WP/508）。委员会注意到印度尼西亚提交的信息文件（A42-WP/547），其中涉及通过国际民航组织培训套包

推进基于胜任能力的培训，侧重于印度尼西亚实现全球胜任能力标准化的目标；（A42-WP/548）涉及卓越白金培训和奖学金扩展，强调印度尼西亚在全球航空能力建设中的战略作用；（A42-WP/549）涉及培养符合国际民航组织资格要求的教员、课程开发人员和验证人员，侧重于印度尼西亚对可持续培训质量的承诺。

18.20 根据讨论情况，委员会建议全体会议同意：

- a) 国际民航组织通过增加 TRAINAIR PLUS 的成员、合格的教员和促进全球协作，继续在全球、特别是在发展中国家扩大进行高质量和标准化的航空培训，并虑及国家和地区的需要；
- b) 国际民航组织倡导课程的标准化，弥合课程和工作机会之间的差距，实施学分转移和员工流动系统；
- c) 国际民航组织呼吁加强监管能力和制定新的国际民航组织培训方案，以解决创新、环境、网络安全、监督、先进数字平台和人工智能整合问题，同时虑及与使用人工智能相关的风险和国家的需要；和
- d) 敦促国际民航组织和成员国通过员工队伍规划、奖学金和普及培训来解决技术和监督人员短缺的问题，以支持 NGAP、GASP、GAScP 和不让任何国家掉队的战略目标。

#### 议程项目 19：国际民航组织多种语文的使用

19.1 委员会审查了国际民航组织理事会提交的 A42-WP/36 号文件，该文件强调使用多种语文是国际民航组织的一项基本原则。文件报告了在落实大会第 41 届会议核准的实施多种语文战略方面取得的进展，包括制定一项行动计划，将该战略转化为全面和具体的行动。会议重点介绍了语文服务管理系统（LSMS）的推出、对工作人员服务质量和语文能力的调查，以及报告和政策编写方面的培训。其他成就包括将人工智能纳入语文服务、与联合国实体协作、分阶段出版所有语文版本的标准和建议措施（SARPs）及《空中航行服务程序》（PANS）。该文件还论及该战略实施方面的挑战，特别是财务资源不足和语文服务被视为低优先事项等问题。应在经常预算中划拨资源，并通过自愿捐助（包括成员国借调语文专家）等方式提供资源。

19.2 委员会审查了中国提交的 A42-WP/222 号文件，该文件强调使用多种语文对实现国际民航组织战略目标和实施标准和建议措施、空中航行服务程序和“不让任何国家掉队”举措的重要性。文件敦促成员国避免将语文服务视为可减缩的成本，而应将使用多种语文视为一项长期投资。为应对人工智能整合带来的挑战，必须审查网络安全及其他监管参数，对所有人工智能工具和软件一视同仁，并简化内部流程。国际民航组织应加强多种语文使用的意识和文化建设，将其作为核心内容融合到本组织的工作中。

19.3 委员会审查了俄罗斯联邦提交的 A42-WP/422 号文件，该文件重申支持使用多种语文和所有六种工作语文的服务均等。与会者对以下问题表示关切：英文在本组织内占主导地位；多语文战略行动计划的实施存在缺陷；缺乏多种语文使用的全面、系统审查和必要的综合统计数据；外包方面的挑战；口译和笔译的质量；语文服务未被列入高度优先的促进因素；未能确保所有工作语文的文件得到同时分发。

19.4 委员会表示总体上支持三份工作文件，认识到多种语文的使用是实现国际民航组织目标的基本原则，并强调语文服务对实施标准和建议措施、空中航行服务程序和“不让任何国家掉队”举措的重要性。所有六种工作语文的均等对于确保所有成员国参与国际民航组织的活动来说至关重要。委员会还强调确保及时用所有工作语文印发高质量出版物的重要性。

19.5 委员会请国际民航组织秘书处继续利用人工智能等新技术来进一步提高语文服务的效率和质量，同时指出，不应把人工智能和数字化置于语文专业人员及其培训之上，这一点极其重要。

19.6 一个成员国敦促秘书处最大程度地发挥预算拨款或通过自愿捐助获得的资金的作用。该国不支持在多语文战略或行动计划下那些带来新的财务影响的举措，这很可能增加成员国未来的摊款或缩减国际民航组织其他工作的资金。该国指出，人工智能工具反映了多种多样的培训数据、培训方法和网络安全防护措施，但仅支持使用那些有利于且符合特定最低标准的人工智能工具。该国不支持 A42-WP/222 或 A42-WP/422 号文件，其中载有大量建议，需要详尽考虑其所涉费用问题和由此给成员国带来的影响。

19.7 秘书处告知委员会，尽管采用了包括人工智能在内的新技术，但认为这些技术的现有能力是对语文专业人员工作的辅助。秘书处将继续利用快速发展的未来应用，进一步提高语文服务的效率和质量。秘书处还正在与其他联合国组织协作，采用共同的政策、做法和工具。下一个三年期的名义零增长预算提案将不把语文服务作为一个支持性能动因素，不增加其经费，这将进一步限制本组织提供优质语文服务的能力。然而，秘书处将继续在可用资源范围内实施国际民航组织的多语文战略。

19.8 秘书处进一步保证，将继续实施一个语文服务质量管理系统，包括管理自由职业专业人员所提供服务的质量。秘书处鼓励成员国提供必要的人力和财务支持，同时注意到，正如国际民航组织的多语文战略所反映的，已指定语文、出版和会议管理副局长为多语文协调员，负责在国际民航组织使用多种语文的事宜。

19.9 一个成员国不支持 A42-WP/36 号行动文件中的行动 a)，因为尚未使大会全面了解国际民航组织目前使用多种语文的情况。另一个成员国表示，以是否有资金为条件来贯彻多语文做法是不可接受的，这有悖于《芝加哥公约》的基本原则。

19.10 委员会审议了 A42-WP/36、222 和 422 号文件，并根据讨论情况，建议大会认识到多种语文的使用是本组织各项方案和活动的一部分，

- a) 承认国际民航组织为实施其多语文战略和行动计划所做的努力；
- b) 要求国际民航组织根据可用资源情况，继续实施大会第 41 届会议核准的国际民航组织多语文战略；和
- c) 鼓励成员国通过协作、人员借调或自愿捐助支持使用多种语文。

19.11 最后，主席宣布将于 9 月 30 日组织活动庆祝联合国 2017 年设立的国际翻译日。他向为确保信息跨越语文界限顺畅传递而在幕后孜孜不倦工作的口译员、笔译员和其他语文服务工作人员表示赞赏。

19.12 秘书处请代表们填写一份关于语文和会议服务的调查问卷，以帮助评估和改进这些领域的服务工作。

—————



## 议程项目 20：航空创新

### 人工智能

20.1 委员会在其第六次会议上，审查了国际民航组织理事会提交的 A42-WP/29 号工作文件，该文件强调了上一个三年期为执行大会 A40-27 号决议：航空创新而采取的措施，重要内容包括理事会批准了《国际民航组织的创新政策》。编写这份基础性文件是为了处理联合国系统职员学院（UNSSC）的独立评估所发现的问题和提出的建议。它确保与创新有关的主要活动包括国际民航组织行业咨询论坛（ICF）的连续性、与利害攸关方之间持续的、增强的和包容性的对话，并提出行动建议，以将能够对航空部门产生重大积极影响的部门外创新者纳入其中。在全球政策和标准的核心活动中，国际民航组织部署了标准化路线图，以帮助保持法规领先于创新。从战略角度看，创新已被定位为《2026-2050 年战略计划》中的“高优先能动因素”，从而可以更有效地利用创新来帮助实现所有战略目标。

20.2 根据这些发展情况，A42-WP/29 号工作文件介绍了对大会 A40-27 号决议的更新，并建议了若干条款，以加强国际民航组织创新政策的实施，特别是敦促各国和利害攸关方采取与国际民航组织行动相辅相成的行动。这些更新将有助于确保整个航空部门在创新方面保持一致。委员会同意国际民航组织有必要就人工智能（AI）的监管和实施问题与各国进行接触。

20.3 委员会审查了伯利兹代表中美洲空中航行服务组织（COCESNA）成员国<sup>1</sup>提交的 A42-WP/401 号工作文件，该文件分析了人工智能为民用航空带来的机遇和益处，强调了人工智能对运行管理的积极影响。

20.4 委员会审查了哥伦比亚提交并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国<sup>2</sup>支持的 A42-WP/389 号工作文件，该文件强调，了解人工智能的潜力并考虑其妥当使用中的各种因素至关重要。

20.5 委员会审查了沙特阿拉伯提交的 A42-WP/246 号工作文件，该文件概述了人工智能如何以更加敏捷、数据驱动和高效的方式提高本组织制定、验证和实施标准与建议措施（SARPs）和指导材料的能力。

20.6 委员会审查了新加坡提交、泰国共同撰写、加拿大、中国和大韩民国联署的 A42-WP/234 号工作文件，该文件提议国际民航组织应当在航空采用人工智能方面发挥领导作用。

20.7 委员会审查了阿拉伯联合酋长国提交的 A42-WP/375 号工作文件，该文件涉及将人工智能融入民航当局这一战略性当务之急。

20.8 所有文件都提出了各种行动建议，国际民航组织可以考虑通过这些行动在航空领域使用人工智能方面发挥积极主动的领导作用。

---

<sup>1</sup> 哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜。

<sup>2</sup> 伯利兹、多民族玻利维亚国、智利、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭、委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

20.9 委员会注意到了文件中概述的各项举措以及共同的主题，包括：国际民航组织需要制定全面的监管框架和标准化的人工智能实施方法；能力建设和培训需求；加强国际民航组织、成员国、业界和学术之界间的合作。委员会注意到，一些国家建议本组织首先审议为人工智能在航空领域的应用制定一个战略愿景和高级别框架，并告诫称，制定监管框架及采取工作文件所载的许多其他拟议行动为时尚早。委员会认识到人工智能是一个关键使能因素，但敦促在这一早期阶段谨慎行事，避免过度规范。

20.10 委员会注意到国际民航组织在《国际民航组织的创新政策》相关行动计划章节下正在开展和计划开展的相关活动。其中包括：

- 1) 目前，国际民航组织的几个专家小组正在以各种形式讨论人工智能问题，预计在下一个三年期内，这种讨论会越来越多；
- 2) 秘书处继续协调这些活动，以确保跨领域事项的协调统一；和
- 3) 秘书处正在发起一项协作，对航空领域的人工智能开展战略前瞻工作。这项工作将涉及各国、联合国、行业界、学术界和其他方面。一旦项目制定完成，将发出国家级信件，邀请各国和国际组织参与；

20.11 委员会欢迎各成员国为推动关于人工智能的全球和地区讨论而采取的各项举措。委员会认识到这些活动对推动国际民航组织在这一问题上的工作具有价值，并注意到目前已有一些机制可供向国际民航组织提供相关投入意见。

20.12 委员会注意到讨论期间对人工智能的高度关注，但同意不列举任何具体的创新，以确保在较长时期内保持稳定，避免因航空使用创新情况发生变化而修订案文。

20.13 委员会注意到在包括航空在内很多行业中人工智能的快速发展和越来越多的采用，并同意有必要为所有相关利害攸关方采取协作和包容性的做法。

20.14 委员会特别注意到，需要采取能够促进监管当局与系统制造者之间开展讨论的实施做法。

20.15 委员会认识到，在国际民航组织所有活动中采取一种结构性做法来利用人工智能可以带来益处，同时注意到，凡适当时，都需要将人工智能这一主题纳入本组织的工作方案。在这方面，委员会还同意，国际民航组织有必要研究监管者使用人工智能的问题。

20.16 委员会注意到所有文件中提到的诸多问题，同时之处，最好的行动路线应当在考虑创新政策以及预算外资源的需求和可用性的情况下，由国际民航组织理事会决定。

20.17 委员会注意到土耳其提交的信息文件（A42-WP/511 和 A42-WP/512）和航空航天工业协会国际协调理事会提交的信息文件（A42-WP/489）。

## 与航空创新有关的其他事项

20.18 委员会审议了巴西提交并得到拉丁美洲民用航空（LACAC）成员国<sup>3</sup>支持的 A42-WP/217 号工作文件第 1 号修改稿，该文件主张采用监管沙盒作为一种有效机制，来提高民用航空监管的灵活性、应变能力和循证决策。委员会同意国际民航组织在其指导材料中酌情提及沙箱，并欢迎呼吁成员国将沙盒方法作为其监管工具包的一部分，同时始终确保安全和空中交通服务方面的考虑仍然是任何实验框架的核心。

20.19 委员会审查了沙特阿拉伯提交的 A42-WP/218 号工作文件，其中着重提到 2024 年举行的未来航空论坛（FAF）。该文件还强调计划于 2026 年 4 月举行的下一届论坛将通过促进更深层次的国际伙伴关系、推进与国际民航组织一致的优先事项和展示变革性的航空解决方案来巩固已有势头。委员会注意到关于未来航空论坛的信息，并对文件中概述的举措表示欢迎。

20.20 委员会注意到印度尼西亚提交的信息文件（A42-WP/633）、大韩民国提交的信息文件（A42-WP/602）、赫尔梅斯航空运输组织提交的信息文件（A42-WP/420）以及国际航空研究论坛（IFAR）提交的信息文件（A42-WP/678）。

20.21 根据讨论情况，委员会同意提交以下决议供全体会议通过，以取代大会 A40-27 号决议：

### 第 20/1 号决议：航空创新

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条阐明国际民航组织的宗旨和目的在于发展国际空中航行的原则和技术，并促进国际空中航空运输的规划和发展，以满足世界人民对安全、正常和经济的航空运输的需要；

鉴于公约第三十七条规定国际民航组织应根据需要随时制定并修改有关[……]的国际标准及建议措施和程序，以及随时认为适当的有关空中航行安全、正常及效率的其他事项；

~~鉴于数个国际民航组织会议都认识到创新可为航空运输的安全、安保、简化手续并对经济和环境可持续性带来的实际和潜在的益处和挑战，并且应以不让任何国家掉队的方式为成员国提供实现这些益处的机会；~~

鉴于国际民航组织《2026—2050 年战略计划》认识到创新为航空运输部门带来实际和潜在的益处和挑战，并旨在为成员国提供工具、知识和思维方式，使其以不让任何国家掉队的方式实现这些益处，因此将创新确定为一项对成功实施各项战略目标至关重要的高度优先能动因素；

认识到国际民航组织的规定适用于所有民用航空空域用户，并且在全球一级缺少规范性活动可能妨碍实现创新技术解决方案并阻碍其效益在航空中实现；为此，国际民航组织可以受益于与业界的持续互动，以查明最新的技术发展以便及时将其纳入；

认识到创新的性质和速度要求国家、地区和全球一级的监管者采纳新方法，且国际民航组织提供相关框架，以藉此便利以技术中立的方式及时评价和评估技术创新发展；

认可《国际民航组织的创新政策》；

---

<sup>3</sup> 阿根廷、伯利兹、多民族玻利维亚国、智利、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭、委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

大会：

1. 指示理事会实施创新政策；

42. 敦促在促进民用航空采纳创新、以及已经发展演变了监管方法以更好地评价和评估这些创新方面有经验的成员国通过国际民航组织与其他国家分享其经验；

2. 指示理事会评估发展演变本组织各项程序的必要性以及所需资源，包括其与业界的合作方法，以便跟上影响民用航空可持续发展的各项创新的发展步伐；

3. 指示理事会在根据执行条款 2 进行的评估产生的结论的基础上，如果认为适当并必要，则制定高层面政策处理上述评估的发现结果，从而提供一个有助于确保及时制定全球政策和标准的框架，以支持不断改进安全、效率、安保、简化手续、经济和环境绩效，呼吁成员国支持国际民航组织开展努力，帮助确保所有国家都有公平的机会开发和部署航空创新；包括为此利用国际民航组织根据其创新政策提供的相关援助、能力建设和培训框架；

4. 指示理事会责成秘书长进一步与各国、政府和非政府组织、私有部门、学术界和联合国系统有关实体进行联络，以便建立战略级别的包容性对话，鼓励在创新方面进一步开展合作和分享经验；和鼓励成员国采用国际民航组织提供的框架，确保及时分析以技术中立的方式制定全球政策、标准和其他规定以及工具的必要性，支持国际航空部门不断推进创新，同时避免采用不成熟的创新；

5. 指示理事会紧急考虑与行业一起设立一个高级别机构，就航空创新问题经常性地向理事会提供战略咨询意见。呼吁成员国支持国际民航组织的努力，按照“不让任何国家掉队”（NCLB）的战略目标，并继续与业界合作，在所有国际民航组织地区营造一个使航空创新能够蓬勃发展的环境；

6. 呼吁成员国鼓励并支持已开发出可能用于实现国际民航组织战略目标创新成果的新兴航空利害攸关方以及部门外利害攸关方参与国际民航组织相关进程，和

7. 宣布本决议取代 A40-27 号决议。

---

## 议程项目 21：下一代航空专业人员（NGAP）举措

21.1 执行委员会审查了国际民航组织理事会提交的 WP/21 号文件，该文件提供了为支助国际民航组织下一代航空专业人员方案所开展活动的进展报告，并提议通过一项经修改的国际民航组织关于“下一代航空专业人员（NGAP）和航空人才发展”的大会决议。通过将其范围从青年和持照专业人员扩展到涵盖各个职业阶段的所有航空工作者，包括职业中期和非持照人员，以及从其他行业和其他领域转业的工作人员，该项经修改的决议取代大会 A39-29 号决议，并进一步强调通过增加获得可负担教育的机会、提供奖学金以及灵活培训等选项降低入门门槛。

21.2 委员会还审查了 WP/21 号文件附录 A 所载 2025 年国际民航组织下一代航空专业人员全球峰会（2025 年 8 月 12 日至 14 日，南非德班）通过的行动呼吁。该行动呼吁查明了各国和利害攸关方采取集体行动的优先区域，并通过强调需要加强领导和协调、将未来技能和创新纳入培训系统、确保广泛获得航空职业机会、促进道德流动性、提高下一代的话语权以及调动资源以实现长期可持续性，补充了经修改的决议。委员会呼吁各个层面加大行动力度，包括通过将航空劳动力战略纳入国家航空计划、地区框架和全球合作平台，落实 2025 年下一代航空专业人员全球峰会的行动呼吁以及经更新的决议。

21.3 委员会审查了巴西提交并由拉丁美洲民航委员会（LACAC）20 个成员国支持的 WP/154 号文件，该文件强调“为所有人插上翅膀”的方案是一项促进航空业多样性、公平性和包容性的国家举措。委员会认识到该方案与当前和预计劳动力短缺的相关性，强调了对优质教育和培训的投资在推动经济增长方面的关键作用。委员会进一步承认该方案与下一代航空专业人员战略、国际民航组织性别平等方案以及联合国 2030 年可持续发展议程，特别是与可持续发展目标（SDGs）4、5、8、9 和 10 相一致，并鼓励通过国际民航组织各种渠道传播该方案，将其作为良好做法的范例。委员会还请成员国审议根据当地情况采取类似举措，并扩展外联举措，以消除代表性不足群体面临的障碍。

21.4 委员会审查了智利提交并由拉丁美洲民航委员会 18 个成员国支持的 WP/407 号文件，该文件强调了当前和未来几代 CNS/ATM 系统专业人员专业发展的重要性。委员会认识到，鉴于这些专业人员的技术运行职业生涯相对于正常退休年龄较短，因此需要可持续的职业道路来留住专业知识并促进向领导和决策角色过渡。委员会鼓励成员国与学术界协作，促进工作生涯各个阶段的持续专业发展，并请成员国收集并与国际民航组织分享关于留住和利用经验丰富的 CNS/ATM 人力资本的益处方面的信息。委员会进一步请成员国协助 ANSPs 通过管理和领导力培训支助此类过渡，并鼓励国际民航组织促进 CNS/ATM 的持续专业发展，将其作为全球空中航行的基础支柱，包括将其用于中长期决策。

21.5 委员会审查了日本提交的 WP/151 号文件，该文件概述了日本为保障和利用技术、运行和管理领域的航空人力资源所做的全面努力。委员会注意到日本民航局为应对影响航空器机械师、驾驶员、地勤人员和空中交通管制员的劳动力短缺而采取的举措，包括对执照颁发制度的改革、改善工作条件以及为促进更多女性参与而采取的措施，其目标是在未来十年内将女性驾驶员和机械师的数量增加 10%。委员会进一步认识到吸引、留住和培养技术人员对维持航空增长的重要性，通过国际民航组织的下一代航空专业人员方案和全球航空航天技能工作队（GAAST），支助加强了协作并鼓励各国分享最佳做法。

21.6 委员会审查了南非提交的 WP/152 号文件，该文件介绍了一系列应对下一代航空专业人员方面挑战的国家举措，包括联合航空宣传方案和国际民航日活动等外联活动、STEM 辅导举措，以及以助学金、赞助、培训生和见习方案等形式设立的供资机制，这些方案每年共惠及 7 万多名学员。委员会表示支助在青年外联、财务支助、性别包容性举措以及促进公私伙伴关系方面的措施，并鼓励各国交流最佳做法。委员会进一步敦促国际民航组织与成员国协作，确保处理好性别平等及增强妇女和女童权能，并将其纳入下一代航空专业人员的所有举措当中。一个国家强调，需要在增强妇女和女童权能的同时，保持择优选贤。该国进一步鼓励国际民航组织采用精准名词，既承认生理现实，又坚持在安全关键岗位上维持最高标准。

21.7 委员会审查了联合王国、非洲民用航空委员会（AFCAC）、巴西、法国、日本、南非、阿拉伯联合酋长国、国际机场理事会（ACI）、机场服务协会（ASA 全球）、国际航空运输协会（IATA）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、联合航空局培训机构（JAA TO）、皇家航空学会（RAeS）和国际航空货运协会（TIACA）提交的 WP/153 号文件，该文件强调了扩展国际民航组织下一代航空专业人员方案的青年和持照专业人员的范围，以涵盖所有类别航空工作者（包括非持照人员、职业中期员工和转岗专业人员）的重要性，并表示支持反映这一做法的经修改的关于下一代航空专业人员的大会决议。委员会强调了当前和预计劳动力短缺对航空安全、安保和复原力构成的风险。委员会进一步强调通过建立一个下一代航空专业人员工作组，加强各国、学术界与业界协作的必要性，并鼓励国际民航组织与业界及国家主导的方案协作，共享资源、信息和良好的做法。委员会还注意到全球航空航天技能工作队（GAAST）在提供数据共享、资质相互认可及传播最佳做法平台方面的作用，并注意到呼吁各国、教育机构和业界通过技术专业知识、数据共享以及自愿财务或实物捐助来支助国际民航组织的努力。

21.8 根据审议，委员会同意建议全体会议：

- a) 通过经修改的关于下一代航空专业人员和航空人才发展的决议，并核准 2025 年国际民航组织下一代航空专业人员全球峰会的行动呼吁；
- b) 请国际民航组织审议设立一个下一代航空专业人员工作组，以促进所有利害攸关方之间的协作；和
- c) 强调调动额外资源（包括自愿财务和实物捐助、技术专业知识和数据共享）以支助国际民航组织下一代航空专业人员方案，并确保全球航空系统复原力和可持续性，保持所需共同努力的重要性。

21.9 委员会注意到了巴基斯坦提交的 WP/504 号信息文件；葡萄牙提交的 WP/503 号信息文件；全球航空航天技能工作队（GAAST）提交的 WP/278 号信息文件；赫尔墨斯航空运输组织提交的 WP/412 号信息文件；以及国际航空研究论坛（IFAR）提交的 WP/674 号信息文件。

#### 第 21/1 号决议：~~NGAP:~~下一代航空专业人员 — 航空人才发展

认识到航空是一个正在增长的行业，在支持全世界经济发展和增长的同时，它对于促进全球连通性至关重要；

认识到为了支持日益增长的航空需求并确保航空运输体系的安全和高效运行，要求有合格并能够胜任的航空专业人员，以及涵盖多样化的航空员工队伍；

注意到劳动力短缺可能会影响安全、安保和实现国际民航组织战略目标的能力；

考虑到吸引、培训和留住航空业各类人才（包括持证人员、专业人员和普通航空工作人员）的重要性，全面解决航空业的需求至关重要；

考虑到要满足当前和未来人力资源需求，对于各国和业界而言重要的是接触下一代航空专业人员不仅要与年轻的入职者接触，还要采取不分年龄的做法，重视各代人员的贡献，吸引和培训来自其他行业的人才；

认识到由于国际市场对熟练航空专业人员的需求量大，发展中国家正面临着航空专业人员流失速度快于替代速度的特殊挑战，因此必须全面了解这一情况，并通过在下一代航空专业人员方案下制定战略举措来解决这一问题；

认识到改善对航空部门的看法是吸引和留住可持续人才输送的关键，需要制定有针对性的战略，促进航空业成为在各个层面都有竞争力和回报的优选职业；

注意到政府成员国、地区组织、业界和教育机构之间的伙伴关系对于吸引、教育和留住下一代航空专业人员并虑及两性平等很重要；认识到促进航空业工作队伍发展中机会平等和妇女赋权的重要性；

大会：

1. 敦促成员国与航空界相关利害攸关方合作，查明长期人力资源需求以及制定吸引、教育和在部门内留住航空专业人员并虑及两性平等的战略；并充分考虑包容性和平等机会，确保妇女具有参与并提升其在航空业中地位的充分权能；

2. 鼓励各民用航空当局与政府教育和劳工机构、航空培训升级版方案（TPP）网络、航空安保培训中心（ASTCs）航空学术机构和研究中心网络与航空业进行沟通和合作，以制定推动航空和培养能够胜任的航空专业人员和普通工作人员并将其留在部门内的战略；鼓励学校和社区开展早期参与活动，激励青年人，包括女孩，投身航空事业。

3. 鼓励成员国通过在国际上商定的用于相互承认资格和执照的指导和评估做法，简化行政流程，以允许专业人员跨境自由无缝隙流动；

4. 敦促成员国、学术界和业界实施有针对性的举措，减少入行壁垒，包括增加获得负担得起的教育的机会，提供奖学金，并提供灵活的培训选项；

5. 敦促成员国、学术界和业界协作制定和实施明确界定的举措，如知识交流计划、联合培训项目、能力建设讲习班和技术咨询支持，以加强发展中国家的培训能力。这些努力应旨在缓解因难以留住熟练航空专业人员而产生的挑战，从而为这些地区航空劳动力的可持续发展和复原力做出积极贡献；

6. 建议扩大下一代航空专业人员方案的范围，以吸引、培养和留住来自不同年代、背景和经验水平的航空人才；

7. 鼓励成员国继续推广着眼于满足下一代航空专业人员人才不断演变的需求和实现其价值的最佳做法，以促使形成藉此更好地吸引和留住员工，并提高其的生产力、绩效、~~征聘、留住~~和安全；

8. 鼓励成员国积极考虑利用国际民航组织全球大使方案等举措，以期提高全球对航空业的关注和参与。

9. 指示理事会确保国际民航组织继续发挥领导作用，促进与各国和业界的沟通与合作，支持制定预测、战略、分享最佳做法、规划工具和指导方针，以招揽和培养下一代航空专业人员；以及

10. 鼓励各成员国、国际和地区组织、学术界及业界通过提供技术专业知识和指导意见以及资源（人力、财务和数据资源），支持下一代航空专业人员方案，将其作为能力建设重要内容之一，以帮助实现方案的目标。

## 2025 年下一代航空专业人员（NGAP）全球峰会行动号召

（2025 年 8 月 12 日至 14 日，南非德班）

为了满足在全球建设具有韧性、包容性、非歧视性且面向未来的航空工作队伍的日益增长的需求，并遵循国际民航组织战略目标及下一代航空专业人员全球战略（NGAP），2025 年 NGAP 全球峰会号召全球、地区和国家各级的利害攸关方在下列优先领域采取集体行动：

### 1. 加强对工作队伍规划的领导和协调

- 将 NGAP 和人才发展优先事项，包括技能监测、教育、能力建设和外联工作等核心支柱，纳入国家航空计划和国家发展议程。
- 采用具有明确目标、预算拨款和问责机制的 NGAP 战略，确保人才发展工作持续进行。
- 各国及各相关实体任命 NGAP 联络人，以协调各利害攸关方并跟踪进展情况。
- 鼓励建立协调一致的工作队伍监测和预测框架，如设立国家航空工作队伍观察站，并配之以强有力的政策协调和领导结构，以收集和分析有关就业岗位、人口构成及未来技能需求等的的数据。

### 2. 教育、培训与行业需求和未来技能相结合

- 学术界、培训机构、业界和民航当局（CAAs）之间开展结构化协作，确保教培系统反映不断变化的行业需求，使课程设置、认证模式及未来技能与实际运行需求保持一致，同时确保每位毕业生都能获得实践经验、学徒机会、实习岗位和清晰的就业前景。
- 鼓励学术机构、培训中心和民航当局之间开展结对合作方案和同行学习网络，以加强能力建设，促进知识转授，并扩大全球范围内获得优质航空教育的机会。
- 支持工作场所设计、培训方法和认证模式的创新，以应行业转型之需，并确保在各地区无差别和公平地加以实施。
- 鼓励采用灵活、技术能动性学习方式，包括微认证、混合教学模式和人工智能驱动的教学，以顺应新一代学习者的期望和航空业不断变化的需求，以及实现跨地区、跨群体公平获得教育资源的要求。
- 推动对应用研究、教学创新、学徒制度及跨行业实践的投资，以实现航空教育与培训体系的现代化。

### 3. 消除准入壁垒，确保航空职业的广泛可及性

- 通过定向奖学金、外联活动和赞助机制，力求减少各种经济、地域和社会障碍。
- 整合并扩大国际民航组织发展中国家培训方案（DCTP）、奖学金、研究金方案，确保除青年专业人员外，学生群体也能获得参与机会，为其提供接受专业化培训和早期接触行业实践的公平机会。
- 促进路径建设，确保弱势群体中的合格者获得实质性机会，包括赋权女童和女性、青年以及服务不足地区群体，确保不让任何国家掉队。
- 组建跨部门伙伴关系，确保公平的教育和供资机制立足于国家 and 地区的工作队伍发展战略。



- 根据国际民航组织全球大使方案，在国家和地区一级提名航空外联大使和领军人物，以提高航空职业的知名度，特别要面向青年和女性群体。

#### 4. 促进跨境流动性和工作能力的相互承认

- 鼓励各国和监管机构通过地区和双边合作，促进执照认证，资格互认，并简化资质认证和签证程序，从而推动专业能力与资质证书的可转移性，支持专业人员的公平和循规流动，特别是发展中国家人才的跨国流动及国内流动，以增强行业韧性和可持续工作队伍发展。
- 拓展和协调国际民航组织航空培训升级版方案等机制及航空院校网络，以提升航空培训质量的认可度和可比性，并推进监管协调。
- 推行均衡的工作队伍战略，将培养本土人才与公平的流动架构相结合，确保航空业继续发挥对社会流动和发展的推动作用，尤其是在条件欠佳的地区。
- 制定切实可行的地区性（如非洲和亚洲）举措，以解决执照承认和专业流动缺乏统一框架的问题。

#### 5. 提升下一代的聲音

- 承认青年专业人员和學生塑造航空业未来的关键作用，并致力于将其观点系统纳入政策制定、方案设计和治理结构。
- 建立青年理事会、顾问职务和协商席位等正式机制，确保青年在决策中发挥实质性作用，并加强代际对话和联合领导。
- 启动青年流动计划，提供国际和地区培训、交流和职业体验机会，鼓励在民航当局、国际民航组织地区办事处和行业合作伙伴内开展结构化实习。
- 通过资助项目、创新中心、黑客马拉松和青年主导的企业，支持青年研究与创新，组织年度竞赛，以应对现实世界中的航空挑战。
- 建立结构化青年与行业导师辅导通道，促进青年顺利入职并实现长期职业发展。

#### 6. 将航空业重塑为一个使命驱动、不歧视和可持续职业成长的行业

- 鼓励采取协调一致的传播策略，将航空业重新定位为一个创新、可持续、经济增长、互联互通和社会发展的行业。
- 推动国家和地区外联活动和雇主品牌建设举措，加强与学校和社区的早期互动，包括树立榜样、航空大使，制定导师计划和沉浸式体验方案。
- 利用社交媒体和知识共享平台，普遍提升航空职业的可见度和吸引力。
- 营造支持性工作环境，促进工作与生活平衡，以加强航空职业的吸引力，提高人才留任率。
- 鼓励对薪资、津贴和职业选择进行全面评估，确保具有竞争力的薪酬方案和晋升通道。
- 在航空业招聘、留任和职业发展中促进平等机会和非歧视性做法。

## 7. 加强地区和全球人才发展伙伴关系

- 加强政府、民航局、产业界、学术界和培训机构之间的合作，以协同工作队伍战略，分享好的做法。
- 支持共同开发规划工具、融资模式、互认框架和资源共享机制。
- 推动发展地区模范中心、跨境能力建设枢纽和同行学习网络。
- 鼓励与青年主导的组织、非政府组织及教育倡导团体建立合作伙伴关系，以扩大外联范围，拓展基层的航空参与。
- 推动将工作队伍优先事项纳入地区经济一体化议程，以确保获得长期的政策和资金支持。
- 加强地区合作平台（通过国际民航组织和地区组织），共享预测信息、交流好的做法，共同规划工作队伍能力建设。

## 8. 扩大知识转授、导师辅导和继任规划

- 在航空各专业领域建立导师制度、知识转授和继任规划全球和地区框架。
- 鼓励退休和经验丰富的专业人员参加辅导和培训工作，以保存机构知识。
- 利用技术创建全球导师网络、虚拟学徒计划和跨代知识共享平台。
- 制定政策，将继任规划纳入组织战略，确保专业知识得以延续。
- 建立制度，作为专业职责认可和奖励跨航空学科导师工作。

## 9. 为工作队伍建设调动资源和投资

- 鼓励各国、业界和发展伙伴为 NGAP 方案各项举措提供资金支持，包括奖学金、培训基础设施和研究项目。
- 动员多边开发银行、捐助方和慈善机构，通过创新融资机制支持工作队伍发展举措。
- 建立公私合作伙伴关系，以保持对航空工作队伍发展的长期投资。
- 优先向服务不足地区投入资源，以弥合培训差距，确保不让任何国家掉队。
- 扩大国际合作，将资源投向培训中心、模拟设施和数字平台。
- 动员各国和业界利害关系方提供自愿捐助，以支持国际民航组织 NGAP 全球战略及其实施工具。

## 10. 确保后续和问责

- 鼓励成员国和利害关系方在国际民航组织大会、地区活动和利害关系方论坛活动期间报告 NGAP 方案的实施情况。
- 建立机制，在全球和地区一级监测进展情况，分享经验教训。

峰会号召所有利害关系方在国家、地区和全球各级将这些承诺转化为具体行动，确保有效落实后续措施，加强问责并持续开展合作。峰会还鼓励筹集充足的资源和自愿捐助，支持本项议程的实施，在确保不让任何人才和任何世代掉队的同时，打造出一支坚韧、包容和可持续的全球航空工作队伍。

## 议程项目 22：拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题

### 关于本组织和《芝加哥公约》的政策事项

22.1 阿根廷提交的 A42-WP/505 号文件邀请成员国着手开展研究，以评估并决定是否需要对《芝加哥公约》进行修订。执行委员会秘书回顾说，1950 年大会第 4 届会议通过的 A4-3 号决议确立了《芝加哥公约》的修订政策和方案。该决议特别规定，只有在符合以下要件之一或两者同时符合时，才适宜对《公约》进行修订：i) 经验证明有必要进行修订之时；和/或 ii) 当修订明显可取或有用之时。秘书还指出，自《芝加哥公约》生效后，从未对《芝加哥公约》的第九十四条进行过修订。

22.2 虽然一个代表团表示支持着手修订《芝加哥公约》的提案，但发言代表团中明显的大多数未对工作文件表示支持。各代表团强调，鉴于地缘政治环境以及可能在本组织当前优先事项和资源影响方面给其带来重要挑战，这种审查的时机是不适当的。各代表团还指出，长期以来，《芝加哥公约》显示了足够的灵活性，而且，任何现代化的努力都只应在现有框架内进行。一个代表团指出，根据第四条（现有《公约》不溯及既往），1969 年的《维也纳条约法公约》并不适用于《芝加哥公约》。

22.3 最后，主席注意到，大多数发言代表团没有对着手修订《芝加哥公约》的提案表示支持。因此，委员会不支持该工作文件中得出的结论。

22.4 执行委员会审议了新西兰和澳大利亚提交并得到亚太国家支持的 A42-WP/224 号文件，该文件涉及亚太地区国际民航组织成员国在管理和回复国际民航组织国家级信件时面临的挑战。该文件根据一项调查（A42-WP/625 号文件），列举了技术专长和人员能力不足、难以处理大量国家级信件，以及需要更清晰地确定通信优先事项等主要问题。

22.5 委员会对 A42-WP/224 号文件给予了极大的支持，因此，秘书处承诺立即着手改进国家级信件的获取和管理方式。尤其是秘书处表示同意通过明确标注国家级信件的优先排序，并区分与标准和建议措施（SARPs）的通过或修订相关的高优先事项来加强沟通。秘书处还将提出新的信息共享方式，特别是针对那些标为“供了解情况并酌情采取行动”的国家级信件（例如：借调机会、地区培训框架、专题讨论会）。

### 危机管理

22.6 委员会审查了巴西提交并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国<sup>1</sup>支持的 A42-WP/262 号文件，该文件涉及加强国家危机监测系统与国际民航组织全球响应机制之间的整合。委员会认识到，加强国家危机监测机构与国际民航组织全球响应机制之间的整合，对于提升航空危机管理的韧性及响应能力的重要性。

22.7 委员会审议了埃及提交的 A42-WP/293 号文件，该文件强调了埃及在地区危机期间维护航空安全方面发挥的作用，并强调了埃及需要实行现代化并需要国际民航组织支助。委员会认识到埃及在地区冲突期间维护航空连续性及安全的关键作用，并注意到埃及迫切需要在国际民航组织支助下对其空域管理基础设施实行现代化。

---

<sup>1</sup> 伯利兹、多民族玻利维亚国、智利、哥伦比亚、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭、委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

22.8 委员会审查了危地马拉提交并得到中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国<sup>2</sup>支持的 A42-WP/410 号文件，该文件涉及中美洲空中航行服务应急规划。委员会注意到与国际民航组织标准的一致性以及地区安全和可持续性的重要意义。委员会注意到 COCESNA 在应急规划方面采取的全面做法，因此强调了各成员国使其规章与国际民航组织关于应急管理规定保持一致，以确保空中航行服务安全、连续性和效率的必要性。

22.9 委员会表示赞赏各国在应对危机和突发事件方面付出的努力，以及所有利害攸关方在管理空域中断方面进行的出色协作。委员会忆及，已经开始制定国际民航组织危机防范及响应的全球框架并将包含全球指导材料、培训方案和实施支助计划，以确保各国、国际民航组织和所有利害攸关方做好充分准备，以有效应对和管理危机与突发事件。委员会请各国及国际组织继续支持国际民航组织的各项工作，因为它们的积极协作对于提高这方面的效率和推动进展至关重要。

### 标准和建议措施（SARPs）的效率

22.10 委员会审议了巴西提交并得到 LACAC 成员国<sup>3</sup>支持的 A42-WP/281 号文件，该文件倡导在国际民航组织的监管框架内采用监管成果评估（ROA）程序。该文件强调，需要采用以成果为导向的评价来补充现行的基于合规性的监督机制，例如：普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP），以确定监管措施是否有效地实现了预期的安全、安保、效率和环境目标。文件强调了将明确的目标、基线数据、绩效指标、利害攸关方的参与和反馈机制纳入监管周期，以强化透明度、问责制和机构学习的重要性。委员会认识到，监管结果评估作为工具对于加强民用航空部门的战略监督、促进机构学习以及增强问责制具有重要意义。

22.11 委员会审议了美国提交的 A42-WP/288 号文件，该文件涉及审查和分析适用的国际标准以确保其相关性并改进实施工作。该文件强调，国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）以及空中航行服务程序（PANS）的数量和复杂性日益增加所构成的挑战，影响了国际民航组织的管理及各国的有效实施。委员会表示支持优先安排对国际民航组织标准进行审查和分析，以查明并处理过时、冗余或不必要的规定性条款，从而提高相关性、改进实施，并减轻各国和国际民航组织的负担。但是，在结束对这份工作文件的讨论时，委员会强调了通过国际民航组织内部相关机构，以透明且包容的方式遵循 SARPs 的制定和更新程序的重要性。

### 审查大会 A41-1、A41-2 和 A41-3 号决议的实施情况

22.12 委员会审议了全部由国际民航组织理事会提交的 A42-WP/52、A42-WP/53 和 A42-WP/54 号文件。委员会还审查了朝鲜民主主义人民共和国（DPRK）提交的 A42-WP/95 号文件。

22.13 许多发言代表团表示支持 A42-WP/52、A42-WP/53 和 A42-WP/54 号文件。其中许多代表团提到，理事会根据《芝加哥公约》第五十四条第十一款开展的程序严谨、规范且透明，同时指出，在每一事例中，该程序完全是技术性的，而非政治性的，且充分尊重了相关国家的正当程序权利。尽管已为相关文件所涉 3 个相关国家都提供了充分的机会以证明其遵守了适用的大会决议，但并未收到过任何此类信息。一些代表团对朝鲜民主主义人民共和国在大会 A41-3 号决议通过后继续进行未经通报的导弹发射表示了严重关切，指出了这给国际民用航空的安全和安保带来了严重影响。

---

<sup>2</sup> 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜。

<sup>3</sup> 阿根廷、伯利兹、多民族玻利维亚国、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、尼加拉瓜、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭、委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

22.14 少许发言 代表团不支持 A42-WP/52、A42-WP/53 和 A42-WP/54 号文件。其中一些代表团质疑大会 A41-1、A41-2 和 A41-3 号决议的持续效力。一个代表团坚决反对理事会向大会提出的重申上述决议仍然有效的建议，并表示大会 A41-3 号决议具有政治动机。其他一些代表团则强调，大会 A41-1、A41-2 和 A41-3 号决议提及的问题不属于国际民航组织的技术职能范围，并重申了对本组织技术活动政治化的关切。其他不支持 A42-WP/52、A42-WP/53 和 A42-WP/54 号文件的代表团拒绝将大会 A41-1、A41-2 和 A41-3 号决议中所述行动说成是违反《芝加哥公约》。

22.15 关于 A42-WP/95 号文件，绝大多数发言代表团反对该文件，原因是委员会对其中所载行动予以核可供全体会议批准则会损害理事会的作用，破坏本组织的信誉，并对国际民用航空的安全有序发展产生不利影响。一个代表团在另一个代表团的支持下，提到通过技术合作促进国际民用航空的安全有序发展，反对将空中航行服务、航空安全和技术合作政治化。该代表团还认为，制裁本身并不是目的，尽管有制裁，但联合国安全理事会的有关决议应本着诚信执行，不得过度实施。有几个代表团表示支持 A42-WP/95 号文件，理由是需要保障国际民航组织的中立性，防止本组织工作政治化。

22.16 主席在总结时指出，绝大多数发言国家再次谴责白俄罗斯共和国、俄罗斯联邦和朝鲜民主主义人民共和国违反《芝加哥公约》的行为，并核可理事会在 A42-WP/52、A42-WP/53 和 A42-WP/54 号文件中的结论和建议的行动。因此，主席得出结论，执行委员会同意建议全体会议重申大会 A41-1、A41-2 和 A41-3 号决议仍然有效，并敦促白俄罗斯共和国、俄罗斯联邦和朝鲜民主主义人民共和国采取适当行动以补救局面。主席还指出，委员会不同意建议全体会议核准 A42-WP/95 号文件所载的行动项目，包括该工作文件所附的大会决议草案。

22.17 委员会注意到朝鲜民主主义人民共和国提交的 A42-WP/558 号文件（信息文件）。

22.18 一个代表团不同意主席对委员会审议情况的总结，并得到另一个代表团的支持，要求委员会根据《国际民用航空组织大会常设议事规则》（Doc 7600/8 号文件）（《大会规则》）第 47 条进行无记名投票。应主席的邀请，该代表团确认，它希望对主席关于委员会审议情况的总结和结论的裁决提出异议。主席立即将该异议付诸表决，针对“你是否有意推翻我关于主席总结和结论反映了执行委员会讨论情况这项裁决？”这一问题，举手表决。绝大多数代表团表示支持主席的裁决，少数代表团表示反对，委员会因此决定主席的裁决须维持不变。

22.19 有几个代表团要求秘书处澄清为何没有按照《大会规则》第 47 条进行无记名投票。秘书处在答复时解释，虽然对主席裁决的质疑和异议由第 36 条管辖，但根据第 47 条，如果有两个代表团及时提出要求并且没有遭到反对，则完全可以进行无记名投票以决定一个特定问题。主席忆及，作为大会的附属机构，执行委员会的作用是向全体会议提出建议，而全体会议有充分酌处权决定是否通过这些建议。会议得到进一步澄清，任何意见分歧都将记录在执行委员会的报告中。

22.20 若干代表团表示，委员会对 A42-WP/52、A42-WP/53 和 A42-WP/54 号文件的决定通过违反了《大会规则》规定，并敦促主席确保委员会的审议工作严格遵守《规则》。

#### 关于缔约国违反《国际民用航空公约》的事项：全球导航卫星系统（GNSS）无线电频率干扰（RFI）

22.21 委员会审查了理事会提交的 A42-WP/44 号文件，该文件提请大会核准理事会的如下认定：在朝鲜半岛反复发生的源自朝鲜民主主义人民共和国的全球导航卫星系统无线电频率干扰事件构成了朝鲜对《芝加哥公约》的违反，并拟通过文件附录 B 所载的大会决议草案。委员会同时审查了由理事会提交的 A42-WP/553

号文件，该文件提请大会核准理事会的如下认定：在波罗的海、东欧及北欧地区反复发生的源自俄罗斯联邦领土的 GNSS 无线电频率干扰事件构成了俄罗斯联邦对《芝加哥公约》的违反，并拟通过文件附录 B 所载的大会决议草案。

22.22 大多数发言代表团均承认并谴责朝鲜和俄罗斯联邦违反《芝加哥公约》的行为，对 A42-WP/44 号文件和 A42-WP/553 号文件及其所附决议草案表示坚决支持。一个代表团（获数个其他代表团支持）强调，理事会向大会提交这两份文件遵循了严谨、透明、结构化的流程，完全符合《芝加哥公约》规定的原则与程序，且虑及了秘书处提供的技术与法律建议。该代表团进一步指出，理事会在其议事过程中完全遵循正当程序，并给予两个所涉国家充分机会就其为纠正违反《芝加哥公约》的行为所采取的措施进行说明。令人遗憾的是，朝鲜和俄罗斯联邦均未对国际民航组织就此发出的信件作出回应。在该代表团看来，理事会为履行《芝加哥公约》所规定的职责而采取的行动不具政治动机。

22.23 若干支持 A42-WP/44 号文件和 A42-WP/553 号文件的代表团对 GNSS 无线电频率干扰给国际空中航行安全与安保造成的负面影响表示严重关切。为佐证理事会就 A42-WP/553 号文件所确定的违反行为做出的认定，若干代表团特别强调，国际电信联盟（ITU）无线电规则委员会已得出结论认为，文件中提及的 GNSS 无线电频率干扰事件经地理定位确认源自俄罗斯联邦境内。

22.24 一个代表团在承认 GNSS 无线电频率干扰问题严重性及其对国际民航的安全和安保所产生负面影响的同时，强调需采取更宏观的视角审视无论发生于何地的此类事件（另有两个代表团对此表示支持），并谨记国际民航组织的首要职责在于促进成员国间的合作与相互理解。这些代表团呼吁各国加强技术合作，深化与业界伙伴的协调以提升机载导航系统抵抗压制式干扰和欺骗式干扰的能力，同时携手为 GNSS 建立一个最低运行网络。

22.25 若干代表团强烈反对并坚决抵制 A42-WP/44 号文件和 A42-WP/553 号文件，指出其中建议的行动缺乏依据、专门针对特定国家、破坏合作，并将国际民航组织的技术工作政治化。针对 A42-WP/44 号文件，一个代表团声称其中指控系韩国及其盟国的政治操弄，既无科学证据，亦旨在抹黑朝鲜的国际形象。就 A42-WP/553 号文件，另一代表团表示，任何可能源自俄罗斯联邦境内的 GNSS 无线电频率干扰事件，均系为应对乌克兰无人驾驶航空器而采取的国家安保措施所致，同时申明俄罗斯联邦已全力限制此类无线电频率干扰事件对民用航空接收机的影响。该代表团强调其开放合作的态度，并指出作为向全球航空界无偿提供 GLONASS 系统的国家，坚决反对 A42-WP/553 号文件中关于 GNSS 运行的指控性言论。

22.26 一个代表团依据《大会议事规则》第 47 条，要求对 A42-WP/553 号文件所附大会决议草案进行无记名投票。这一无记名投票要求获得另外两个代表团支持且未遭任何代表团反对。在寻求对无记名投票的问题进行澄清过程中，一个代表团（获数个代表团支持）建议将该问题修改为：“您是否反对 A42-WP/553 号文件所列行动？”。在主席澄清委员会职能并非通过决议而是向全会提出建议后，委员会同意就“**您是否支持向全会建议通过 A42-WP/553 号文件附录所载决议草案？**”这一问题进行无记名投票。委员会主席同意采纳某代表团（获另一代表团支持）的提议，邀请要求无记名投票的代表团的一位成员监督计票过程。共投 153 票，其中赞成 89 票，反对 19 票，弃权 42 票，另有无效 1 票，空白 2 票。根据无记名投票结果，主席宣布委员会以明显多数支持向全会建议通过 A42-WP/553 号文件所附大会决议草案，其文本如下：

## **A42/xx 号决议：俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为**

审议了关于在波罗的海、东欧和北欧地区反复发生的源自俄罗斯联邦领土的全球导航卫星系统（GNSS）无线电频率干扰（RFI）的项目；

铭记国际民用航空的安全仍然是《国际民用航空公约》和国际民用航空组织的首要宗旨和目标；

忆及关于确保国际民航组织 CNS/ATM 系统和服务抵御能力的大会 A41-8 号决议附录 C，其中承认 GNSS 应不受有害干扰，并敦促各国避免影响民用航空的任何形式的拥堵式或欺骗式干扰；

考虑到《国际民用航空公约》及其附件的原则和规则中载明维护国际民用航空的安全和安保至关重要；

注意到国际民航组织理事会于 2025 年 3 月 26 日回顾并重申其严重关切 GNSS 无线电频率干扰对国际民用航空安全和安保的有害影响，这些干扰违反了《国际民用航空公约》所载的原则；

注意到国际民航组织理事会于 2025 年 6 月 13 日表示严重关切源自俄罗斯联邦的全球导航卫星系统无线电频率干扰事件一再发生，影响到华沙（EPWW）、维尔纽斯（EYVL）、里加（EVRR）、塔林（EETT）、赫尔辛基（EFIN）和瑞典（ESAA）飞行情报区的国际空中航行；

注意到已通知俄罗斯联邦，反复发生的 GNSS 无线电频率干扰事件违反了《国际民用航空公约》所载原则，但俄罗斯联邦却未对理事会提出的关于执行理事会决定并遵守俄罗斯联邦在《国际民用航空公约》下义务的要求做出回应；

考虑到国际民航组织理事会决定按照《国际民用航空公约》第五十四条第十一款，将这一事项提交国际民航组织大会第 42 届会议；

大会：

1. 核准国际民航组织理事会的认定，即波罗的海、东欧和北欧地区源自俄罗斯联邦领土的 GNSS 无线电频率干扰及其对国际民用航空安全和安保的有害影响，有悖于《国际民用航空公约》所载的原则，并构成对该公约的违反；

2. 谴责俄罗斯联邦一再进行源自该国的 GNSS 无线电频率干扰，危及国际民用航空的安全和安保；

3. 紧急呼吁俄罗斯联邦严格遵守其在《国际民用航空公约》之下的义务，以停止此类 GNSS 无线电频率干扰活动再次发生；

4. 要求理事会继续处理这一事项并视情向大会报告；和

5. 指示秘书长立即提请所有缔约国注意本决议。

—————

22.27 关于 A42-WP/44 号文件，主席指出，多数发言代表团对该工作文件所附大会决议草案表示了支持。基于以上情况，主席认定委员会已同意向全会建议通过 A42-WP/44 号文件附录 B 所载大会决议草案，其文本如下：

**A42/xx 号决议：朝鲜民主主义人民共和国违反《国际民用航空公约》的行为**

审议了关于在朝鲜半岛反复发生的源自朝鲜民主主义人民共和国的全球导航卫星系统（GNSS）无线电频率干扰（RFI）的项目；

铭记国际民用航空的安全仍然是《国际民用航空公约》和国际民用航空组织的首要宗旨和目标；

忆及关于确保国际民航组织 CNS/ATM 系统和服务抵御能力的大会 A41-8 号决议附录 C，其中承认 GNSS 应不受有害干扰，并敦促各国避免影响民用航空的任何形式的拥堵式或欺骗式干扰；

考虑到《国际民用航空公约》及其附件的原则和规则中载明维护国际民用航空的安全和安保至关重要；

注意到国际民航组织理事会于 2025 年 3 月 26 日回顾并重申其严重关切 GNSS 无线电频率干扰对国际民用航空安全和安保的有害影响，这些干扰违反了《国际民用航空公约》所载的原则；

注意到国际民航组织理事会于 2025 年 6 月 13 日重申其严重关切，尽管其之前分别于 2012 年 6 月 18 日、2016 年 5 月 31 日、2024 年 6 月 14 日和 2025 年 3 月 26 日就源自朝鲜民主主义人民共和国的朝鲜半岛 GNSS 无线电频率干扰事件作出了决定，但这些事件在此期间继续反复发生，并自 2024 年 10 月 2 日以来一直持续不断，危害仁川飞行情报区（FIR）的国际民用航空安全；

注意到已通知朝鲜民主主义人民共和国，反复发生的 GNSS 无线电频率干扰事件违反了《国际民用航空公约》所载原则，但朝鲜却未对理事会的一再决定和要求做出回应，以执行理事会的决定并遵守朝鲜民主主义人民共和国在《国际民用航空公约》下的义务；

考虑到国际民航组织理事会决定按照《国际民用航空公约》第五十四条第十一款，将这一事项提交国际民航组织大会第 42 届会议；

大会：

1. 核准国际民航组织理事会的认定，即源自朝鲜民主主义人民共和国的朝鲜半岛 GNSS 无线电频率干扰及其对国际民用航空安全和安保的有害影响，有悖于《国际民用航空公约》所载的原则，构成对该公约的违反；
2. 斥责朝鲜民主主义人民共和国无视国际民航组织理事会一再表示的关切，继续采取导致朝鲜半岛反复发生 GNSS 无线电频率干扰的行动；
3. 谴责朝鲜民主主义人民共和国一再进行源自该国的 GNSS 无线电频率干扰，危及国际民用航空的安全和安保；



4. 紧急呼吁朝鲜民主主义人民共和国严格遵守其在《国际民用航空公约》之下的义务，以停止此类 GNSS 无线电频率干扰活动再次发生；

5. 要求理事会继续处理这一事项并视情向大会报告；和

6. 指示秘书长立即提请所有缔约国注意本决议。

-----

22.28 委员会注意到由朝鲜提交的 A42-WP/557 号文件（信息文件）。

#### 单方面措施

22.29 委员会审议了俄罗斯联邦提交的 A42-WP/256 号文件、委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的 A42-WP/514 号文件以及国家间航空委员会代表白俄罗斯共和国、俄罗斯联邦和塔吉克斯坦提交的 A42-WP/250 号文件。

22.30 一些代表团表示支持这三份工作文件，强调单方面强制性措施对国际民用航空的负面影响，并请注意这些措施与《国际民用航空公约》（1944 年，芝加哥）所载原则相悖。这些代表团指出，此类单方面措施削弱了国际合作，损害了为实现国际民用航空可持续和公平发展所做的努力。还有代表团对单方面强制性措施对空中交通流量的破坏性影响以及可能使某些成员国无法享受本组织举措的益处表示关切。这些代表团呼吁大会指示理事会采取适当措施，包括根据《芝加哥公约》第五十五条第三款和第五款采取措施，处理这些单方面行动产生的不利后果。

22.31 大多数发言代表团不支持 A42-WP/256、A42-WP/514 和 A42-WP/250 号文件所载的行动项目，指出其中提出的许多问题与国际民航组织理事会有待审议的事项或各国之间可能进行的双边谈判直接或间接重叠。因此，这些代表团强调，大会不是讨论理事会正在审议的项目的适当场所，包括与《芝加哥公约》第十八章解决分歧有关的事项。还有与会者表示关切，认为大会就这些议题做出决定可能会开创不良先例，削弱和损害理事会的权威和本组织的治理框架。

22.32 主席总结说，大多数发言代表团并不支持建议全体会议通过 A42-WP/256、A42-WP/514 和 A42-WP/250 号文件所载的行动项目。

22.33 若干代表团表示不同意主席做出这一结论：即大多数发言代表团不支持 A42-WP/256、A42-WP/514 或 A42-WP/250 号文件。其中一个代表团指出，他们认为，许多发言呼吁理事会继续审议单方面强制性措施相关事项，这些发言支持要求理事会根据《芝加哥公约》第五十五条研究单方面限制措施对国际民用航空的影响。主席注意到这些代表团表达的关切。

## 与国际航空运输相关的其它政策事项

22.34 委员会审查了朝鲜民主主义人民共和国提交的 A42-WP/93 和 A42-WP/96 号文件。A42-WP/93 号文件要求大会全面调查 2022 年至 2025 年间涉及 DPRK 的理事会会议，包括第 234 届会议第 13 次会议，并采取措施防止国际民航组织理事会内部出现双重标准。A42-WP/96 号文件报告称，2024 年 10 月大韩民国无人航空器侵入朝鲜领土的行为违反了《芝加哥公约》，此举侵犯了朝鲜的主权并危及其民用航空安全，要求大会采取技术措施防止此类事件再次发生。

22.35 委员会还审查了由国家间航空委员会代表亚美尼亚、白俄罗斯、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦提交的 A42-WP/525 号文件，该文件涉及某些成员国根据国际民航组织某些标准和建设措施履行其义务的情况。该工作文件特别指出，一些国家对于为航空事故调查目的向其发送的通知或技术信息请求不予回应。该工作文件还请理事会审查成员国未履行义务的情况，并根据《芝加哥公约》第 54 j) 条向国际民航组织的成员国报告此类情况。

22.36 应委员会主席邀请，理事会主席向委员会通报了理事会第 234 届会议第 13 次会议关于 A42-WP/96 号文件所述事项的结果。在那次会议上，理事会审议了朝鲜民主主义人民共和国提交的 C-WP/15688 号文件，该文件涉及据称在其领空使用无人机和无人气球的事件。理事会主席进一步澄清，该事项已得到充分审议，理事会认为并未提供充分或实质性证据证明所称事件对该地区国际民用航空安全造成任何实质性影响，并不同意不要求理事会采取行动。主席还提及，该次理事会会议的记录（其中不包含任何所称双重标准的证据）已发布于国际民航组织门户网站，所有成员国均可查阅。一个代表团表示，A42-WP/96 号文件所述的无人航空器渗透事件构成不可容忍的行为，彻底侵犯了朝鲜民主主义人民共和国的国家主权和安全，违反了国际法，并严重危及航空安全。

22.37 在发言的代表团中，明显大多数代表团不支持 A42-WP/93、A42-WP/96 或 A42-WP/525 号文件。一些代表团反对讨论 A42-WP/93 和 A42-WP/96 号文件，认为理事会已经充分审议了该议题，并得出结论认为朝鲜民主主义人民共和国没有提供确凿证据。一个不支持 A42-WP/93 号文件的代表团表示，根据理事会的邀请，它仍然愿意与朝鲜民主主义人民共和国进行技术讨论，以防止此类事件再次发生。

22.38 两个代表团对 A42-WP/93、A42-WP/96 和 A42-WP/525 号文件表示支持。其中一个代表团进一步指出，双重标准和政治化问题已影响到越来越多的国家，破坏了国家间的互动，威胁到航空安全。另外两个代表团支持 A42-WP/525 号文件。

22.39 一个代表团对理事会审议 C-WP/15688 号文件时做出的决定表示关切，并询问理事会是否最终认定军用无人机不属于国际民航组织的职权范围；此外，大会是否有职权审查理事会做出的任何决定。据说明，理事会主席就此事项提供的信息是理事会讨论的结果；详细审议情况可参阅相关会议记录。

22.40 鉴于发言代表团中明显大多数代表均不支持 A42-WP/93、A42-WP/96 或 A42-WP/525 号文件，主席得出结论，委员会不核准其中提出的各项行动。委员会还注意朝鲜民主主义人民共和国提交的 A42-WP/559 号文件（信息文件），该文件补充了 A42-WP/96 号文件中的信息。

## 危及国际民用航空的军事侵略行为

22.41 委员会审查了伊朗伊斯兰共和国提交的 A42-WP/533 号文件第 1 号修改稿。该代表团援引《芝加哥公约》第三条第三款及 1977 年《日内瓦四公约第一附加议定书》第五十二条，呼吁大会重申必须确保民用航空（包括机场基础设施和航空器）免受任何威胁。

22.42 一个代表团指出，大会应强调，在武装冲突时期保护民用航空基础设施和运营对民用航空的安全与安保必不可少且至关重要，并鼓励本组织采取统一和非歧视性的做法应对所有国家及所有冲突中的此类威胁，以避免双重标准，维护《芝加哥公约》的完整性和普遍性。

22.43 大多数发言代表团不支持 A42-WP/533 号文件第 1 号修改稿所载的行动，包括其所附的大会决议草案。有与会者指出，该工作文件提出的问题涉及国际和平与安全，更适合在联合国安全理事会（UNSC）或联合国大会（UNGA）等其他论坛上讨论。另有意见指出，关于普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）的拟议行动在此情境下并非适当事项，因该计划仅专注于评估一个国家的航空安保监督工作及其对附件 9 —《简化手续》和附件 17 —《航空安保》的遵守情况。有与会者进一步指出，该工作文件具有政治动机。一个代表团坚决反对 A42-WP/533 号文件第 1 号修改稿，质疑文件使用贬损性措辞而非正式名称来描述相关成员国。该代表团还指出，根据《芝加哥公约》第八十九条，文件所述事件不属于大会职权范围。另一代表团认为，大会讨论 A42-WP/533 号文件第 1 号修改稿所涉问题为时尚早。

22.44 若干代表团对该工作文件所述事件的负面影响表示关切。这些代表团在谴责所有针对民用航空器和民用航空基础设施的武装袭击行为的同时，呼吁大会和国际民航组织其他机构避免采取双重标准，避免将本组织的工作政治化，并指出此种趋势破坏了各国在民用航空领域的合作。在提及某些代表团提出的关于 A42-WP/533 号文件第 1 号修改稿所涉事项更宜在其他论坛处理的建议时，一个代表团询问民用航空受扰乱的哪些具体方面应由国际民航组织大会处理，哪些应由联合国安理会或联合国大会处理。

22.45 根据委员会的审议情况，主席指出，大多数发言代表团不支持该工作文件所载的行动，包括大会决议草案，但发言代表团大多数认为，该文件提出的问题应在其他论坛加以审议，已确保正当程序。因此，主席做出结论，虽然委员会不同意向全体会议建议通过本工作文件所附的大会决议草案，但委员会同意向全体会议建议将此事项转交给国际民航组织理事会和其他相关技术机构进行进一步分析。

---



## 附录

### 执行委员会审议的工作文件清单

#### 项目 10：拖欠的会费

---

A42-WP/40 拖欠会费问题的财务方面  
EX/18; AD/9 (09/07/2025)

A42-WP/40 拖欠会费问题的财务方面  
第 1 号修改稿 (18/09/2025)  
EX/18; AD/9

A42-WP/40 拖欠会费问题的财务方面  
第 1 号修改稿 (26/09/2025)  
第 1 号增编  
EX/18; AD/9

#### 项目 11：理事会给大会的 2021 年、2022 年和 2023 年年度报告

---

A41-WP/643 议程项目 11 的报告案文草案  
EX/279 (26/09/2025)

#### 项目 12：简化手续方案

---

A42-WP/14 在卡塔尔多哈举行的简化手续会议部长级会议的成果  
EX/6 (21/07/2025)

A42-WP/15 国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明  
EX/7 (04/07/2025)

A42-WP/16 援助航空器事故受害者及其家属  
EX/8 (11/07/2025)

A42-WP/58 《航空运输简化手续多哈宣言》和附件 9 的实施  
EX/26 (18/07/2025)

A42-WP/59 支持与援助航空器事故受害者及其家属相关标准和建议措施的合规性  
EX/27 (18/07/2025)

A42-WP/72 契合未来发展 — 简化手续长期战略计划  
EX/32 (25/07/2025)

A42-WP/72 契合未来发展 — 简化手续长期战略计划  
第 1 号修改稿 (10/09/2025)  
EX/32

A42-WP/104 EX/47	顾及和改善旅客体验 (27/07/2025)
A42-WP/104 第 1 号修改稿 EX/47	顾及和改善旅客体验 (10/09/2025)
A42-WP/105 EX/48	航空旅行相关卫生风险管理防范 (27/07/2025)
A42-WP/127 EX/62	利用援助建立各种旅客数据交换系统 (28/07/2025)
A42-WP/128 EX/63	REGIONAL CAPACITY BUILDING AND STRATEGIC COOPERATION ON THE IMPLEMENTATION OF ADVANCE PASSENGER INFORMATION (API) AND PASSENGER NAME RECORD (PNR) SYSTEMS IN THE MIDDLE EAST AND AFRICA: THE EXPERIENCE OF SAUDI ARABIA (27/07/2025) *信息文件
A42-WP/130 EX/64	THE EXPERIENCE IN DEVELOPING AN EMERGENCY EVACUATION GUIDE FOR PERSONS WITH DISABILITIES (27/07/2025) *信息文件
A42-WP/156 EX/78	统一全球机组人员待遇标准 — 在下个三年期保持势头 (28/07/2025)
A42-WP/158 EX/79	安哥拉简化手续检查员和教员为促进与认证框架模板 (28/07/2025)
A42-WP/161 EX/80	更新附件 9 第 5 章以反映技术进步 (28/07/2025)
A42-WP/182 EX/85	打击航空运营人供应链中人口贩运的重要性 (28/07/2025)
A42-WP/184 EX/87	残疾人无障碍通行：根据统一行动计划应对运行挑战 (29/07/2025)
A42-WP/185 EX/88	利用航空运输从事非正常移民活动问题的协作应对方式 (29/07/2025)
A42-WP/186 EX/89	ACTUALIZACIÓN PASAPORTES URUGUAYOS (11/08/2025) *信息文件
A42-WP/244 EX/105	通过能力建设促进简化手续 (29/07/2025)
A42-WP/247 EX/107	NEW DEVELOPMENTS AND CHALLENGES RELATED TO ANNEX 9 — FACILITATION IN CUBA (25/07/2025) *信息文件

A42-WP/264 EX/113	提高航空业的可及性 (29/07/2025)
A42-WP/276 EX/118	利用加勒比地区和拉丁美洲不定期航班运营人和通用航空进行非正常移民问题 (29/07/2025)
A42-WP/285 EX/123	机组人员身份识别与《附件 9》规定的框架 (01/08/2025)
A42-WP/286 EX/124	DEVELOPING TRAVELLER IDENTIFICATION, DIGITAL DOCUMENTS, AND USE OF E-VISA IN KAZAKHSTAN (30/07/2025) *信息文件
A42-WP/290 EX/126	援助航空器事故受害者及其家属研讨会 (07/07/2025)
A42-WP/299 EX/130	KAZAKHSTAN'S COMMITMENT TO ADVANCING PASSENGER ACCESSIBILITY: IMPROVING SERVICES FOR PERSONS WITH REDUCED MOBILITY IN KAZAKHSTAN (30/07/2025) *信息文件
A42-WP/302 EX/131	ENHANCING PASSENGER FACILITATION THROUGH OFF-AIRPORT BAGGAGE OPERATIONS AND ELECTRONIC BAG TAG (01/08/2025) *信息文件
A42-WP/319 EX/134	关于持续改进航空运输简化手续相关义务履行的建议 (24/07/2025)
A42-WP/320 EX/135	建立航空运输简化手续国家监督框架 (27/07/2025)
A42-WP/323 EX/137	机组人员身份识别与简化手续 (29/07/2025)
A42-WP/325 EX/139	顺畅的旅客体验 (29/07/2025)
A42-WP/325 第 1 号修改稿 EX/139	顺畅的旅客体验 (09/09/2025)
A42-WP/354 EX/145	全球无障碍战略与统一规章、标准及程序的重要性 (01/08/2025)
A42-WP/356 EX/146	THE EXPERIENCE IN OVERSIGHT OF AIR TRANSPORT FACILITATION (27/07/2025) *信息文件
A42-WP/357 EX/147	IMPLEMENTING AUTOMATED BORDER CONTROL (ABC) : EXPERIENCE AND INSIGHTS FOR STATES (04/08/2025) *信息文件

A42-WP/372 EX/157	扰乱性和/或不循规旅客 (28/07/2025)
A42-WP/386 EX/166	人道主义飞行 (27/07/2025)
A42-WP/397 EX/174	THE NATIONAL PUBLIC KEY DIRECTORY (NPKD) GUIDE OF SAUDI ARABIA (27/07/2025) *信息文件
A42-WP/402 EX/177	MEASURES TO COMBAT HUMAN TRAFFICKING IN THE AVIATION SECTOR (27/07/2025) *信息文件
A42-WP/414 EX/183	PRACTICES TO COUNTER ILLEGAL IMMIGRATION (11/08/2025) *信息文件
A42-WP/416 EX/184	在航空运输中关注和确保残疾人的权利 (28/07/2025)
A42-WP/433 EX/191	残疾和/或行动不便人士 (02/08/2025)
A42-WP/439 EX/196	加强国际原子能机构与国际民用航空组织之间的合作以提高对放射性物质安全可靠运输的认识和了解 (02/08/2025)
A42-WP/439 第 1 号修改稿 EX/196	加强国际原子能机构与国际民用航空组织之间的合作以提高对放射性物质安全可靠运输的认识和了解 (09/09/2025)
A42-WP/447 EX/198	国际航空运输中对宠物的法律保护 (29/07/2025)
A42-WP/449 EX/200	关于国际民航组织在简化手续方案内处理通过航空偷运移民问题的提案 (29/07/2025)
A42-WP/450 EX/201	PROTECTING AVIATION THROUGH EFFECTIVE BORDER MANAGEMENT PROCESSES (19/08/2025) *信息文件
A42-WP/460 EX/207	国际航空运输中对宠物的法律保护 — 哥伦比亚的经验 (29/07/2025)
A42-WP/461 EX/208	发生灾害情况下的民航合作 (29/07/2025)
A42-WP/461 第 1 号修改稿 EX/208	发生灾害情况下的民航合作 (22/08/2025)



A42-WP/466 EX/209	通过监管结构和国家协调机制强化简化手续：多米尼加共和国的经验 (29/07/2025)
A42-WP/469 EX/211	国际民用航空关于人口贩运的条款的法律整合 (29/07/2025)
A42-WP/471 EX/213	民用航空普遍无障碍：基于多米尼加共和国经验的地区战略提案 (29/07/2025)
A42-WP/475 EX/214	改进边境管制中实施公钥簿（PKD）和电子护照的机会 (29/07/2025)
A42-WP/488 EX/219	EFFORTS OF AIRCRAFT MANUFACTURERS ON MAKING AIR TRAVEL ACCESSIBLE TO PERSONS WITH DISABILITIES (25/08/2025) *信息文件
A42-WP/509 EX/232	PET ON BOARD: ENHANCING ANIMAL WELFARE (28/08/2025) *信息文件
A42-WP/526 EX/242	AVIATION ACCESSIBILITY TASK AND FINISH GROUP (01/09/2025) *信息文件
A42-WP/555 EX/251	ENHANCING ACCESSIBILITY IN AIR TRANSPORT FOR PERSONS WITH DISABILITIES (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/563 EX/258	中国持续推进移民管理开放政策，为全球航空旅行便利化提供典范 (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/564 EX/259	中国国家航空运输简化手续工作分享 (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/680 EX/295	议程项目 12 的报告案文草案 (28/09/2025)

### 项目 13：航空安保 — 政策

---

A42-WP/11 EX/3	国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明 (11/06/2025)
A42-WP/11 第 1 号修改稿 EX/3	国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明 (15/07/2025)
A42-WP/12 EX/4	民用航空的网络安全 (21/07/2025)
A42-WP/12 第 1 号修改稿 EX/4	民用航空的网络安全 (06/08/2025)

A42-WP/13 EX/5	在阿曼马斯喀特举行的国际民航组织 2024 年安保周高级别部长级会议的成果 (30/05/2025)
A42-WP/35 EX/17	与冲突区和成员国义务相关的持续工作 (10/07/2025)
A42-WP/78 EX/35	通过国际合作、协调和支持促进航空安保 (25/07/2025)
A42-WP/78 第 1 号修改稿 EX/35	通过国际合作、协调和支持促进航空安保 (20/08/2025)
A42-WP/79 EX/36	通过数字化转型增强航空货运供应链安保 (27/07/2025)
A42-WP/80 EX/37	CENTRALIZED SECURITY MONITORING OF AIR CARGO SUPPLY CHAINS (27/07/2025) *信息文件
A42-WP/86 EX/38	用先进技术手段降低人为因素影响的研究与应用 (27/07/2025)
A42-WP/100 EX/43	基于新的《全球航空安保计划》框架优化航空安保体系 (28/07/2025)
A42-WP/101 EX/44	民航主管部门与网络安全主管部门之间改善治理的协调机制 (28/07/2025)
A42-WP/102 EX/45	持续重点关注安保的必要性 (29/07/2025)
A42-WP/111 EX/50	应对民航面临的不断变化的威胁：创新、投资和员工队伍专业化 (29/07/2025)
A42-WP/116 EX/53	TRAINING AND EVALUATION MANUAL FOR CANINE UNITS (K-9) (28/07/2025) *信息文件
A42-WP/117 EX/54	加强全球打击不循规和扰乱性旅客的行动 (28/07/2025)
A42-WP/117 第 1 号修改稿 EX/54	STRENGTHENING GLOBAL ACTION AGAINST UNRULY AND DISRUPTIVE PASSENGER BEHAVIOUR (09/09/2025)
A42-WP/118 EX/55	巴西航空安保队 (BASET) 及其与《全球航空安保计划》(GASEP) 的一致性 (29/07/2025)
A42-WP/119 EX/56	优先重视国际民航组织航空安保工作并制定多年期航空安保目标 (29/07/2025)

A42-WP/120 EX/57	冲突区：工作进展和后续步骤 (29/07/2025)
A42-WP/124 EX/60	航空网络安全整体方法：从概念到现实 (29/07/2025)
A42-WP/165 EX/83	加强对民航领域数字与网络安全威胁的治理与管理 (24/07/2025)
A42-WP/198 EX/90	IMPLEMENTATION OF A NATIONAL ACCREDITATION AND CERTIFICATION PROGRAMME FOR CIVIL AVIATION SECURITY (PNACSAC) (28/07/2025)
A42-WP/199 EX/91	建立航空安保设备人工智能功能认证的全球政策框架 (29/07/2025)
A42-WP/200 EX/92	先进空中出行及其对航空安保的风险 (31/07/2025)
A42-WP/201 EX/93	支持冲突区国家恢复国际航空连通性：埃及在航空安保方面的合作倡议 (29/07/2025)
A42-WP/233 EX/99	加强航空安保设备的测试和认证流程 (31/07/2025)
A42-WP/233 第 1 号修改稿 EX/99	加强航空安保设备的测试和认证流程 (19/08/2025)
A42-WP/239 EX/101	巴拿马单方面实施一站式安保 — 经验教训 (29/07/2025)
A42-WP/239 第 1 号修改稿 EX/101	巴拿马单方面实施一站式安保 — 经验教训 (22/08/2025)
A42-WP/240 EX/102	应急预案与网络演习作为提升应对网络威胁韧性的手段 (29/07/2025)
A42-WP/241 EX/103	提高实施附件 17 安保标准时的规律性、效率和经济效益的行业举措 (01/08/2025)
A42-WP/324 EX/138	国际民航网络安全的现行做法与改进 (25/07/2025)
A42-WP/369 EX/154	按照协作工作计划制定航空网络安全战略保护民用航空 (29/07/2025)
A42-WP/370 EX/155	加强航空安保倡议和适用国内民航运营的措施 (25/07/2025)

A42-WP/371 EX/156	需要加强航空安保中人的因素和网络安全管理措施 (28/07/2025)
A42-WP/398 EX/175	利用阿曼的战略位置合作推进全球民航安保体系 (21/07/2025)
A42-WP/419 EX/185	人工智能 (AI) 在航空安保 (AVSEC) 中的变革潜力 (29/07/2025)
A42-WP/438 EX/195	民航业的网络安全治理及阿曼苏丹国在普遍安保审计计划持续监测做法 (USAP-CMA) 方面的经验介绍 (29/07/2025)
A42-WP/438 第 1 号修改稿 EX/195	CYBERSECURITY GOVERNANCE IN THE CIVIL AVIATION SECTOR AND PRESENTATION OF THE SULTANATE OF OMAN'S EXPERIENCE IN THE UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME- CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USAP-CMA) (22/08/2025)
A42-WP/453 EX/204	在国际民用航空组织 (ICAO) 地区办事处设立地区航空网络安保小组 (29/07/2025)
A42-WP/454 EX/205	共同努力减轻涉及无人航空器系统的恶意利用空域相关风险 (29/07/2025)
A42-WP/470 EX/212	多民族玻利维亚国 SIGESA 及航空安保核心系统的实施成果 (29/07/2025)
A42-WP/482 EX/217	将无人航空器系统 (UAS) 纳入航空安保框架 (29/07/2025)
A42-WP/498 EX/224	STRENGTHENING CYBERSECURITY RESILIENCE IN CNS-ATM SYSTEMS (28/08/2025) *信息文件
A42-WP/513 EX/235	ADDITIONAL GUIDANCE ON THE DETERMINATION OF HIGH-RISK CARGO AND MAIL (28/08/2025) *信息文件
A42-WP/515 EX/237	DEVELOPMENT OF A COMPREHENSIVE RISK ASSESSMENT MANUAL FOR AVIATION SECURITY PURPOSE (28/08/2025) *信息文件
A42-WP/516 EX/238	AvSecID SYSTEM: A HOLISTIC APPROACH TO AIRPORT IDENTIFICATION MANAGEMENT (28/08/2025) *信息文件
A42-WP/551 EX/248	IMPLEMENTATION OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE-BASED CCTV SYSTEMS TO ENHANCE SECURITY AND ENSURE RAPID RESPONSE AT AIRPORTS MANAGING OVER ONE MILLION PASSENGERS PER YEAR (11/09/2025) *信息文件

A42-WP/561 EX/256	ENHANCING AVIATION SECURITY INSPECTOR COMPETENCY IN SECURITY EQUIPMENT: THE REPUBLIC OF KOREA'S EXPERIENCE & BEST PRACTICES (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/562 EX/257	MESURES PRISES PAR LE CAMEROUN POUR RENFORCER LA PROTECTION DES AÉRODROMES CONTRE LA MENACE MANPADS (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/580 EX/267	MINIMUM DETECTION SETTINGS FOR SECURITY SCREENING EQUIPMENT WITH REGARD TO EXPLOSIVES DETECTION: THE NEED FOR ICAO GUIDELINES (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/584 EX/268	预防及管理不循规和扰乱性乘客（UPAX）的良好做法 (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/586 EX/270	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/645 EX/281	议程项目 13 的报告案文草案 (29/09/2025)
A42-WP/667 EX/292	INDUSTRY INITIATIVE TO ADOPT CYBERSECURITY RECOGNITION ARRANGEMENTS (12/09/2025) *信息文件

#### 项目 14: 审计计划 — 持续监测做法

---

A42-WP/4 EX/1	国际民航组织持续监测做法（CMA）安全和安保审计计划的实施情况 (10/04/2025)
A42-WP/5 EX/2	普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）的演进 (03/04/2025)
A42-WP/68 EX/30	考虑到国家航空活动规模和复杂性而加强普遍安全监督审计计划持续监测做法报告的可能性 (30/07/2025)
A42-WP/69 EX/31	支助 USOAP CMA 的外部利害关系方安全数据和信息 (25/07/2025)
A42-WP/97 EX/42	提议在国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）和国际民航组织协调的核实访问（ICVM）框架内承认危险品审计员 (01/08/2025)
A42-WP/265 EX/114	国际民航组织审计中的法律监督：通过具有航空法背景的法律专家提高有效性 (29/07/2025)
A42-WP/315 EX/133	国际民航组织审计计划更注重绩效和风险的做法 (28/07/2025)

A42-WP/373 EX/158	INDUSTRY ASSESSMENT PROGRAMS (01/08/2025) *信息文件
A42-WP/376 EX/160	推动国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监做法的持续改进 — 加速实施计划增强措施 (28/07/2025)
A42-WP/388 EX/167	分享普遍安全监督审计计划 (USOAP) 和国家安全方案实施评估 (SSP-IA) 计划的见解以推动国际民航组织标准和建议措施 (SARPs) 的演进 (29/07/2025)
A42-WP/429 EX/189	在筹备民航组织审计时采用合规监测做法 (24/07/2025)
A42-WP/436 EX/193	在国际民航组织 USOAP CMA 框架下审查附件 9 — 《简化手续》的范围 (29/07/2025)
A42-WP/436 第 1 号修改稿 EX/193	在国际民航组织 USOAP CMA 框架下审查附件 9 — 《简化手续》的范围 (08/09/2025)
A42-WP/437 EX/194	关于国际民航组织指定“重大安全关切”(SSC) 状态的政策和程序 (29/07/2025)
A42-WP/437 第 1 号修改稿 EX/194	关于国际民航组织指定“重大安全关切”(SSC) 状态的政策和程序 (12/09/2025)
A42-WP/486 EX/218	加强国际民航组织在航空安保领域的标准和建议措施有效实施的国际和国家控管和监督系统 (29/07/2025)
A42-WP/497 EX/223	关于及时实施修订的规程问题 (29/07/2025)
A42-WP/604 EX/275	中国民用航空局 AGA 组普遍安全监督审计 — 持续监测做法 (USOAP-CMA) 审计经验分享 (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/646 EX/282	关于议程项目 14 的报告案文草案 (29/09/2025)

#### 项目 15: 环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量

A42-WP/24 EX/11	国际民航组织关于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 (10/07/2025)
A42-WP/340 EX/143	THE IMPORTANCE OF DEVELOPING A SECTORAL APPROACH TO SUSTAINABLE PLASTIC MANAGEMENT (01/08/2025) *信息文件

A42-WP/476 EX/215	协调国际民航组织新一代超音速客运航空器环境标准与适航标准的制定工作 (29/07/2025)
A42-WP/578 EX/265	民航塑料污染治理的创新实践 (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/647 EX/283	议程项目 15 的报告案文草案 (26/09/2025)

#### 项目 16: 环境保护 — 国际航空与气候变化

---

A42-WP/25 EX/12	气候变化 — 可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源全球框架 (16/07/2025)
A42-WP/26 EX/13	气候变化 — 适应与科学 (11/07/2025)
A42-WP/27 EX/14	国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化 (11/07/2025)
A42-WP/45 EX/21	推进尼日利亚可持续航空燃料 (SAF) 的发展 (02/07/2025)
A42-WP/57 EX/25	MUSCAT INTERNATIONAL AIRPORT'S ROLE IN ADVANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN AVIATION (21/07/2025) *信息文件
A42-WP/64 EX/28	支持国际民航组织长期理想目标 (LTAG) 的举措 (21/07/2025)
A42-WP/65 EX/29	推进可持续航空燃料和低碳航空燃料 (SAF 和 LCAF) 开发和部署 (21/07/2025)
A42-WP/75 EX/33	为发展中国家适应行动基础设施融资 (23/07/2025)
A42-WP/76 EX/34	长期理想目标 (LTAG) 能力建设与融资 (23/07/2025)
A42-WP/112 EX/51	关于国际航空碳减排目标和措施的立场与建议 (28/07/2025)
A42-WP/112 第 1 号修改稿 EX/51	关于国际航空碳减排目标和措施的立场与建议 (05/08/2025)
A42-WP/121 EX/58	COMPROMISO DE URUGUAY CON EL DESARROLLO DE COMBUSTIBLES SOSTENIBLES PARA LA AVIACIÓN (SAF): INICIATIVAS EN MARCHA Y PERSPECTIVAS DE FUTURO (29/07/2025) *信息文件

A42-WP/126 EX/61	可持续性认证计划在推动低碳航空燃料成为航空脱碳中伸手可摘果实的作用 (28/07/2025)
A42-WP/126 第 1 号修改稿 EX/61	可持续性认证计划在推动低碳航空燃料成为航空脱碳中伸手可摘果实的作用 (18/08/2025)
A42-WP/131 EX/65	SUPPLEMENTARY INFO ON THE ROLE OF SUSTAINABILITY CERTIFICATION SCHEMES IN ENABLING LOWER CARBON AVIATION FUELS AS A LOW HANGING FRUIT IN AVIATION DECARBONISATION (28/07/2025) *信息文件
A42-WP/139 EX/69	采取综合措施以推进航空可持续性的能力建设 (29/07/2025)
A42-WP/162 EX/81	扩大可持续航空燃料生产以实现国际航空脱碳 (29/07/2025)
A42-WP/163 EX/82	发展中国家的可持续航空燃料：挑战、进展和前进之路 (29/07/2025)
A42-WP/169 EX/84	航空二氧化碳减排措施的融资问题 (30/07/2025)
A42-WP/169 第 1 号修改稿 EX/84	FINANCING FOR AVIATION CO <sub>2</sub> EMISSIONS REDUCTION MEASURES (19/09/2025)
A42-WP/219 EX/96	支持落实国际民航组织第三次航空与代用燃料会议路线图以及实施国际航空碳抵消和 减排计划的政策和做法 (29/07/2025)
A42-WP/243 EX/104	航空部门的适应和气候复原力 (29/07/2025)
A42-WP/249 EX/108	国际航空气候目标联盟（IACAC）对实现长期理想目标进展情况的看法 (29/07/2025)
A42-WP/254 EX/110	在 CORSIA 和长期理想目标一揽子措施中的作用 (29/07/2025)
A42-WP/266 EX/115	加强全球航空气候变化适应：通过统一指导、综合实施做法和将相关规定纳入现有国 际民航组织附件与标准和建议措施中来构建抵御风险的韧性 (29/07/2025)
A42-WP/266 第 1 号修改稿 EX/115	加强全球航空气候变化适应：通过统一指导、综合实施做法和将相关规定纳入现有国 际民航组织附件与标准和建议措施中来提升抵御风险的韧性 (27/08/2025)



A42-WP/271 EX/116	埃及对长期理想目标的看法 — 迈向实施的挑战和机遇 (29/07/2025)
A42-WP/274 EX/117	LATIN AMERICAN AND CARIBBEAN CONTRIBUTION TO LTAG AND CORSIA: BALANCING SUSTAINABILITY, GROWTH, AND CONNECTIVITY (30/07/2025) *信息文件
A42-WP/279 EX/120	满足机场日益增长的能源需求，实现脱碳 (31/07/2025)
A42-WP/279 第 1 号修改稿 EX/120	满足机场日益增长的能源需求，实现脱碳 (27/08/2025)
A42-WP/303 EX/132	GREEN AIRPORTS – ENHANCING ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY IN CIVIL AVIATION OF KAZAKHSTAN (29/07/2025) *信息文件
A42-WP/338 EX/141	航空运输业关于国际民航组织第三次航空与替代燃料会议（CAAF/3）可持续航空燃料、低碳航空燃料及其他航空清洁能源全球框架实施路线图的看法 (29/07/2025)
A42-WP/339 EX/142	UPDATE ON CIVIL AVIATION DECARBONIZATION ORGANIZATION (CADO) (01/08/2025) *信息文件
A42-WP/346 EX/144	哈萨克斯坦针对 TS-1 燃料与可持续航空燃料（SAF）的混合使用制定国际认证标准 (29/07/2025)
A42-WP/365 EX/150	对国际民航组织减少航空对气候影响的行动的看法 (29/07/2025)
A42-WP/365 第 1 号修改稿 EX/150	对国际民航组织减少航空对气候影响的行动的看法 (19/08/2025)
A42-WP/366 EX/151	EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2025 (29/07/2025) *信息文件
A42-WP/367 EX/152	支持航空业向更清洁能源转型 (29/07/2025)
A42-WP/368 EX/153	EUROPEAN REGION ENVIRONMENTAL SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (29/07/2025) *信息文件
A42-WP/379 EX/161	COCESNA 对环境保护的贡献 (25/07/2025)
A42-WP/382 EX/163	航空业关于气候行动的意见 (29/07/2025)

A42-WP/382 第 1 号修改稿 EX/163	航空业关于气候行动的意见 (18/08/2025)
A42-WP/384 EX/164	制定全面框架以应对国际航空气候影响的下一步行动 (01/08/2025)
A42-WP/385 EX/165	THE POTENTIAL FOR CLIMATE NEUTRAL GROWTH THROUGH NON-CO <sub>2</sub> MITIGATION (29/08/2025) *信息文件
A42-WP/396 EX/173	加强中美洲空中航行服务公司 (COCESNA) 成员国和中美洲一体化体系 (SICA) 地区成员国的可持续航空联盟 (ALAS) (25/07/2025)
A42-WP/396 第 1 号修改稿 EX/173	STRENGTHENING THE ALLIANCE FOR SUSTAINABLE AVIATION (ALAS) IN THE MEMBER STATES OF COCESNA AND THE CENTRAL AMERICAN INTEGRATION SYSTEM (SICA) REGION (11/09/2025)
A42-WP/434 EX/192	俄罗斯联邦对国际民航组织关于组织航空消防领域国际对话的森林航空消防倡议的立场 (29/07/2025)
A42-WP/440 EX/197	实现净零排放的可行之路：释放空域重新设计和运行措施的潜力 (29/07/2025)
A42-WP/448 EX/199	部署可持续航空燃料：符合国际航空碳抵消和减排计划标准的燃料及其平行产品的可持续性认证 (29/07/2025)
A42-WP/451 EX/202	进一步完善国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA) 以及 CORSIA 可接受的可持续航空燃料和低碳航空燃料等航空代用燃料的认证程序 (29/07/2025)
A42-WP/452 EX/203	关于共建绿色空中丝绸之路的倡议 (28/07/2025)
A42-WP/458 EX/206	航空部门适应气候变化及其对国际航空运输可持续性潜在影响的援助和能力建设 (29/07/2025)
A42-WP/468 EX/210	中美洲空中航行服务机构到 2030 年实现运行碳中和的理想承诺 — “CNC 2030” (25/07/2025)
A42-WP/468 第 1 号修改稿 EX/210	ASPIRATIONAL COMMITMENT TO CARBON NEUTRALITY IN COCESNA'S CORPORATE OPERATIONS BY 2030, “CNC 2030” (11/09/2025)

A42-WP/481 EX/216	面对全球挑战的地区团结：拉丁美洲民用航空委员会在经济高度脆弱背景下促进可持续航空燃料所发挥的作用 (29/07/2025)
A42-WP/490 EX/221	INTERNATIONAL TEST ARENA FOR ZERO AND LOW EMISSION AVIATION (25/08/2025) *信息文件
A42-WP/491 EX/222	STANDARDIZATION ROADMAP AND LTAG TECHNOLOGIES (25/08/2025) *信息文件
A42-WP/517 EX/239	THE RESILIENCE OF THE ITALIAN AIRPORT SYSTEM IN RELATION TO CLIMATE CHANGE (28/08/2025) *信息文件
A42-WP/518 EX/240	A PROACTIVE APPROACH TO SUSTAINABLE AND DIGITAL AIRPORTS (28/08/2025) *信息文件
A42-WP/554 EX/250	THE BUDDY PARTNERSHIP BETWEEN INDONESIA AND TIMOR-LESTE ON THE PREPARATION OF THE STATE ACTION PLAN TO REDUCE CO <sub>2</sub> EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (11/09/2025) *信息文件
A42-WP/560 EX/255	AIRPORTS' ADAPTATION AND RESILIENCE TO CLIMATE AND DISASTER RISKS (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/565 EX/260	A NEW APPROACH TO DETERMINING THE USAGE RATES OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS BASED ON THE AMOUNT OF CO <sub>2</sub> EMISSION REDUCTION (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/570 EX/261	民航机场电动化治理的创新实践 (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/573 EX/262	中华人民共和国关于可持续航空燃料（SAF）应用试点进展 (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/575 EX/263	IMPLEMENTATION PROGRESS AND PERFORMANCE OVERVIEW OF THE CIVIL AVIATION ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY PROGRAM (CAESP) IN SAUDI ARABIA (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/579 EX/266	SUSTAINABLE AVIATION FUEL (SAF) TASK FORCE INITIATIVE IN MALAYSIA (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/648 EX/284	议程项目 16 的报告案文草案 (26/09/2025)
<b>项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）</b>	
A42-WP/28 EX/15	国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA） (04/08/2025)

A42-WP/103 EX/46	阿拉伯联合酋长国 CORSIA 数字平台 (28/07/2025)
A42-WP/112 EX/51	关于国际航空碳减排目标和措施的立场与建议 (28/07/2025)
A42-WP/112 第 1 号修改稿 EX/51	关于国际航空碳减排目标和措施的立场与建议 (05/08/2025)
A42-WP/114 EX/52	CUBA'S ROLE IN THE COMPENSATION AND CARBON REDUCTION SCHEME FOR INTERNATIONAL AVIATION (CORSIA) (28/07/2025) *信息文件
A42-WP/122 EX/59	将 CORSIA 作为唯一全球基于市场的措施予以实施 (29/07/2025)
A42-WP/219 EX/96	支持落实国际民航组织第三次航空与代用燃料会议路线图以及实施国际航空碳抵消和 减排计划的政策和做法 (29/07/2025)
A42-WP/249 EX/108	国际航空气候目标联盟 (IACAC) 对实现长期理想目标进展情况的看法 (29/07/2025)
A42-WP/263 EX/112	加强全球航空治理：在组织转型时国际民航组织协调 CORSIA 的作用 (29/07/2025)
A42-WP/294 EX/128	处理国际航空碳抵消和减排计划项下的预期成本 (29/07/2025)
A42-WP/295 EX/112	本文作者对国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA) 当前和未来实施的看法 (29/07/2025)
A42-WP/322 EX/136	国际航空运输协会关于确保 CORSIA 稳健实施的关键行动之观点 (29/07/2025)
A42-WP/382 EX/163	航空业关于气候行动的意见 (29/07/2025)
A42-WP/382 第 1 号修改稿 EX/163	航空业关于气候行动的意见 (18/08/2025)
A42-WP/576 EX/264	OPERATIONAL IMPROVEMENTS : A STIMULUS FOR EFFECTIVE CORSIA IMPLEMENTATION AND AVIATION DECARBONIZATION (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/649 EX/285	议程项目 17 的报告案文草案 (26/09/2025)

**项目 18：能力建设和实施支助 — 政策和活动**

---

A42-WP/19 EX/9	国际民航组织能力发展和实施方案 — 政策和活动 (17/07/2025)
A42-WP/132 EX/66	在安保和可持续性之间取得平衡：将航空安保培训中心纳入航空培训升级版方案的挑战 (29/07/2025)
A42-WP/133 EX/67	民用航空业在可持续发展中的社会责任 (26/07/2025)
A42-WP/138 EX/68	不让任何国家掉队：加强南美国家之间的地区技术协同增效 (26/07/2025)
A42-WP/146 EX/70	不让任何国家掉队 (29/07/2025)
A42-WP/147 EX/71	通过技术合作加强全球航空安全和安保 (27/07/2025)
A42-WP/149 EX/72	解决全球民航当局合格监督人员短缺的问题：加强航空安全和安保的监管能力 (27/07/2025)
A42-WP/150 EX/73	关于制定符合新指南的网络安全培训方案的提案 (29/07/2025)
A42-WP/183 EX/86	AIR TRAFFIC CONTROL CENTERS SUPERVISION TRAINING (29/07/2025) *信息文件
A42-WP/283 EX/122	印度对技能发展和能力建设航空课程的看法 (29/07/2025)
A42-WP/283 第 1 号修改稿 EX/122	印度对技能发展和能力建设航空课程的看法 (29/08/2025)
A42-WP/328 EX/140	确定民航当局检查员和调查员的培训内容 (29/07/2025)
A42-WP/360 EX/148	建立全球民航安全和安保设备交流平台 (24/07/2025)
A42-WP/363 EX/149	STRUCTURE OF THE AVIATION AUTHORITIES OF KAZAKHSTAN (25/07/2025)
A42-WP/390 EX/169	CAREER PATHWAY FOR CIVIL AVIATION SAFETY INSPECTORS (CASI) (27/07/2025) *信息文件
A42-WP/391 EX/170	制定并实施国家航空人员培训激励方案 (25/07/2025)

A42-WP/392 EX/171	合作与知识管理是促进航空部门生产转型的支柱 (25/07/2025)
A42-WP/393 EX/172	建立经国际民航组织协调的航空安全/安保监察员信息共享平台以支助技术援助、培训和能力建设 (24/07/2025)
A42-WP/406 EX/178	把人工智能用于航空培训 (27/07/2025)
A42-WP/408 EX/180	为民航教学中心设计人工智能实施套包 (25/07/2025)
A42-WP/430 EX/190	为受战争和地缘政治冲突影响的国家重建民用航空制定机制 (27/07/2025)
A42-WP/499 EX/225	PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ON TECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY – AGA AND ANS (27/07/2025) *信息文件
A42-WP/502 EX/226	PAKISTAN CIVIL AVIATION AUTHORITY INITIATIVES ON TECHNICAL SUPPORT AND ASSISTANCE TO ENHANCE AVIATION SAFETY (27/08/2025) *信息文件
A42-WP/507 EX/230	REMOVAL OF FIXED DURATION LIMITS AND IMPLEMENTATION OF INDIVIDUALIZED TRAINING DURATION UNDER THE COMPETENCY-BASED TRAINING AND ASSESSMENT (CBTA) FRAMEWORK (28/07/2025) *信息文件
A42-WP/508 EX/231	CENTRALIZED APPROVED TRAINING ORGANIZATION (CENTRAL ATO) MODEL (28/07/2025) *信息文件
A42-WP/542 EX/244	SUPPORT FOR THE SUSTAINABLE CAPACITY BUILDING (11/09/2025) *信息文件
A42-WP/547 EX/245	ADVANCING COMPETENCY-BASED TRAINING THROUGH ICAO TRAINING PACKAGES: INDONESIA'S GOAL TO GLOBAL COMPETENCY STANDARDIZATION (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/548 EX/246	PLATINUM TRAINING EXCELLENCE AND FELLOWSHIP EXPANSION: INDONESIA'S STRATEGIC ROLE IN GLOBAL AVIATION CAPACITY BUILDING (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/549 EX/247	DEVELOPING ICAO-QUALIFIED INSTRUCTORS, COURSE DEVELOPERS, AND VALIDATORS: INDONESIA'S COMMITMENT TO SUSTAINABLE TRAINING QUALITY (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/585 EX/269	航空气象服务能力建设与提升 (13/09/2025) *信息文件

A42-WP/590 EX/271	STRUCTURAL REFORM OF THE SEYCHELLES CIVIL AVIATION AUTHORITY (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/591 EX/272	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS, AND FUTURE PERSPECTIVES (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/592 EX/273	EUROPEAN SUPPORT TO ICAO'S "NO COUNTRY LEFT BEHIND" STRATEGIC GOAL (13/09/2025) *信息文件
A42-WP/650 EX/286	议程项目 18 的报告案文草案 (27/09/2025)

#### 项目 19：国际民航组织多种语文的使用

---

A42-WP/36 EX/19	国际民航组织多种语文的使用 (10/06/2025)
A42-WP/222 EX/97	在国际民航组织推广多种语文 (28/07/2025)
A42-WP/422 EX/187	使用多种语文是实现国际民航组织作为联合国专门机构目标的基本原则之一 (29/07/2025)
A42-WP/642 EX/278	议程项目 19 的报告案文草案 (26/09/2025)

#### 项目 20：航空创新

---

A42-WP/29 EX/16	航空创新 (28/06/2025)
A42-WP/217 EX/94	推动监管沙箱作为民用航空循证创新工具 (29/07/2025)
A42-WP/217 第 1 号修改稿 EX/94	推动监管沙箱作为民用航空循证创新工具 (11/08/2025)
A42-WP/218 EX/95	2026 年未来航空论坛 (FAF) (29/07/2025)
A42-WP/234 EX/100	以负责任和战略性的方式把人工智能纳入国际民用航空 (29/07/2025)
A42-WP/246 EX/106	将人工智能融入国际民航组织工作方案 (29/07/2025)
A42-WP/375 EX/159	利用人工智能进行标准化和强化的航空监督 (28/07/2025)

A42-WP/389 EX/168	人工智能对航空部门的影响 (29/07/2025)
A42-WP/401 EX/176	当前做法和人工智能强化措施 (25/07/2025)
A42-WP/420 EX/186	ENHANCING INNOVATION IN AVIATION (11/08/2025) *信息文件
A42-WP/489 EX/220	ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) CONTRIBUTION TO AVIATION (25/08/2025) *信息文件
A42-WP/511 EX/233	INTRODUCTION OF A DIGITAL AUDIT MANAGEMENT MODULE WITHIN TÜRKİYE'S CIVIL AVIATION MANAGEMENT SOFTWARE PLATFORM (28/08/2025) *信息文件
A42-WP/512 EX/234	DIGITAL TRANSFORMATION IN CIVIL AVIATION (28/08/2025) *信息文件
A42-WP/602 EX/274	AIRPORT DIGITAL TRANSFORMATION (DX) MATURITY ASSESSMENT MODEL FOR GLOBAL EXPANSION (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/633 EX/277	ENHANCING CNS/ATM SAFETY AND RELIABILITY THROUGH AIR TRAFFIC SAFETY ELECTRONICS PERSONNEL LICENSING FRAMEWORK IN INDONESIA (12/09/2025) *信息文件
A42-WP/652 EX/288	议程项目 20 的报告案文草案 (29/09/2025)
A42-WP/678 EX/294	THE ICAO-IFAR PARTNERSHIP: ENABLING FUTURE INNOVATION AND REGULATION IN AVIATION (12/09/2025) *信息文件

#### 项目 21：下一代航空专业人员（NGAP）举措

---

A42-WP/21 EX/10	国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案 (27/05/2025)
A42-WP/21 第 1 号修改稿 EX/10	国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案 (12/09/2025)
A42-WP/151 EX/74	日本航空人力资源的获得和利用 (29/07/2025)
A42-WP/152 EX/75	下一代航空专业人员 (29/07/2025)
A42-WP/153 EX/76	开展合作，确保建成一支具有韧性和为未来做好准备的劳动力队伍的重要性 (27/07/2025)



A42-WP/153 第 1 号修改稿 EX/76	开展合作，确保建成一支具有韧性和为未来做好准备的劳动力队伍的重要性 (29/08/2025)
A42-WP/154 EX/77	促进民用航空的可持续发展：“为所有人插上翅膀”方案 (27/07/2025)
A42-WP/278 EX/119	GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (29/07/2025) *信息文件
A42-WP/278 第 1 号修改稿 EX/119	GLOBAL AVIATION & AEROSPACE SKILLS TASKFORCE (GAAST) (29/08/2025) *信息文件
A42-WP/407 EX/179	CNS/ATM 系统方面的专业发展 (26/07/2025)
A42-WP/412 EX/182	RECRUITING AND RETAINING TALENT: THE KEY TO SUCCESS IN THE AVIATION INDUSTRY (26/07/2025) *信息文件
A42-WP/503 EX/227	“YOUR WINGS START HERE”: STRENGTHENING YOUTH OUTREACH AND CAREER PATHWAYS IN AVIATION (26/07/2025) *信息文件
A42-WP/504 EX/228	PAKISTAN’S INITIATIVES TO SUPPORT ICAO’S NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (NGAP) STRATEGY (26/07/2025) *信息文件
A42-WP/653 EX/289	议程项目 21 的报告案文草案 (27/09/2025)
A42-WP/674 EX/293	THE IFAR EARLY CARRIER NETWORK (ECN): AN INTERNATIONAL INITIATIVE SUPPORTING THE NEXT GENERATION OF AVIATION PROFESSIONALS (25/09/2025) *信息文件

---

**项目 22：拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题**

A42-WP/44 EX/20	朝鲜民主主义人民共和国违反《国际民用航空公约》的行为 (04/07/2025)
A42-WP/52 EX/22	白俄罗斯共和国违反《国际民用航空公约》的行为 (30/07/2025)
A42-WP/53 EX/23	俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为 (30/07/2025)
A42-WP/54 EX/24	朝鲜民主主义人民共和国未经宣布的导弹发射 (30/07/2025)

A42-WP/93 EX/39	国际民航组织理事会内的双重标准 (25/07/2025)
A42-WP/95 EX/40	不得容忍国际民航组织技术活动的政治化 (29/07/2025)
A42-WP/96 EX/41	大韩民国 (ROK) 对《公约》的违反行为 — 无人航空器的渗透 (28/07/2025)
A42-WP/224 EX/98	加强国际民航组织国家级信件的流程和沟通 (29/07/2025)
A42-WP/250 EX/109	关于单方面限制性措施对国际民用航空发展不利的影响 (28/07/2025)
A42-WP/256 EX/188	单边胁迫措施与《国际民用航空公约》规定的不相容性、其对国际民用航空的影响及其实施的后果 (28/07/2025)
A42-WP/256 第 1 号修改稿 EX/188	INCOMPATIBILITY OF UNILATERAL COERCIVE MEASURES WITH THE PROVISIONS OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION, THEIR IMPACT ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AND THE CONSEQUENCES OF THEIR APPLICATION (12/09/2025)
A42-WP/262 EX/111	危机管理流程的进一步发展 (29/07/2025)
A42-WP/281 EX/121	建立以成果为导向的监管周期：鼓励采用监管成果评估程序 (29/07/2025)
A42-WP/288 EX/125	审查和分析适用国际标准以确保相关性并改进实施 (29/07/2025)
A42-WP/293 EX/127	空域现代化与危机响应：埃及在地区冲突中确保航空连续性的作用 (29/07/2025)
A42-WP/410 EX/181	应急措施 (25/07/2025)
A42-WP/505 EX/229	更新《芝加哥公约》的必要性 (29/07/2025)
A42-WP/514 EX/236	委内瑞拉国关于对国际民用航空造成负面影响的单方面强制性措施的立场 (29/07/2025)
A42-WP/525 EX/241	关于航空事故和事故征候调查政治化的采信问题 (10/07/2025)

A42-WP/533 EX/243	非法军事侵略危及国际民用航空（2025 年 6 月） （28/07/2025）
A42-WP/533 第 1 号修改稿 EX/243	非法军事侵略危及国际民用航空（2025 年 6 月） （22/09/2025）
A42-WP/553 EX/249	俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为 — 全球导航卫星系统（GNSS）无线电频率干扰（RFI） （10/09/2025）
A42-WP/557 EX/252	A42-WP/44 IS THE PRODUCT OF PREJUDICE AND PROVOCATION ON THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA （12/09/2025）*信息文件
A42-WP/558 EX/253	RESPONSE TO A42-WP/54 MISSILE LAUNCHES BY THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA ARE EXERCISE OF LAWFUL RIGHTS IN ACCORDANCE WITH UN CHARTER AND CONVENTION （12/09/2025）*信息文件
A42-WP/559 EX/254	SUPPLEMENTARY INFORMATION TO A42-WP/96 "INFRACTION BY THE ROK TO THE CONVENTION – UNMANNED AIRCRAFT INFILTRATION" （12/09/2025）*信息文件
A42-WP/625 EX/276	ASIA PACIFIC STATE LETTER COMMUNICATIONS SURVEY RESULTS （11/09/2025）*信息文件
A42-WP/654 EX/290	议程项目 22 的报告案文草案 （01/10/2025）
A42-WP/654 第 1 号修改稿 EX/290	DRAFT TEXT FOR THE REPORT ON AGENDA ITEM 22 （03/10/2025）





ISBN 978-92-9275-959-9

