

临时版本
202 年 10 月

大会通过的决议



大会第 4 届会议

202 年 9 月 2 日 — 10 月 日，蒙特利尔

国际民用航空组织

大会第 42 届会议通过的决议

临时版本

目录

决议	页
A42-1 纪念《芝加哥公约》80 周年：法律领域工作的遗产.....	1
A42-2 俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为.....	2
A42-3 朝鲜民主主义人民共和国违反《国际民用航空公约》的行为.....	3
A42-4 应对冲突区对民用航空造成的风险.....	4
A42-5 国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明.....	5
A42-6 国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划.....	12
A42-7 对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持.....	16
A42-8 国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统以及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明.....	18
A42-9 国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明.....	22
A42-10 通过地区合作与援助来解决安全缺陷.....	37
A42-11 哈龙替代品.....	40
A42-12 普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）.....	41
A42-13 关于减少航空灾害风险的战略和应对机制.....	44
A42-14 国际民用航空中的无障碍通行.....	45
A42-15 援助航空事故受害者及其家属.....	47
A42-16 制定和实施简化手续的规定 — 打击人口贩运.....	49
A42-17 国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明.....	50
A42-18 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明.....	63

决议	页
A42-19 解决民用航空网络安全问题.....	77
A42-20 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.....	80
A42-21 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	95
A42-22 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）	108
A42-23 国际民航组织关于能力发展和实施支助政策的综合声明	115
A42-24 下一代航空专业人员 — 航空人才发展.....	123
A42-25 航空创新	125
A42-26 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明	126
A42-27 2026-2027-2028 年预算.....	140
A42-28 2026 年、2027 年和 2028 年普通基金的摊款	143
A42-29 周转基金	150
A42-30 批准本组织 2022 年、2023 年和 2024 年财务年度账目并审查其审计报告	151
A42-31 对《财务条例》的修订	151
A42-32 任命外部审计员	155

大会第 42 届会议通过的决议

临时版本

第 A42-1 号决议：纪念《芝加哥公约》80 周年：法律领域工作的遗产

鉴于 2024 年标志着《芝加哥公约》签署 80 周年，且国际民航组织重视并推动国际民用航空法治建设；

注意到法律委员会在起草、制定和推动批准航空法条约过程中发挥了关键作用；

还注意到法律委员会就国际航空法相关主要问题开展了研究，并为发展有韧性的民用航空业做出了贡献；

进而注意到国际民航组织成员国通过提名本国民航法律专家参与执行法律委员会工作方案的众多任务队、研究组和工作组及其他论坛的工作所给予的支持；

认识到国际民航组织秘书处，特别是法律事务和对外关系局，对促进法律委员会的工作并进而对国际航空法的发展和编纂工作提供的有力支持；

还认识到民用航空当局的法律顾问在国家层面实施《芝加哥公约》各项原则和国际规则，以及确保国家规章与《公约》及其附件保持一致方面发挥的关键作用；

还认识到国际民航组织其他机构和专家 — 包括空中航行委员会、航空运输委员会、航空环境保护委员会，以及专家组和专家小组 — 所做出的重要技术和政策贡献；

决心确保法律工作继续有效应对持续存在的挑战，维护民用航空部门的法治；

大会值此庆祝《芝加哥公约》80 周年之际：

1. 向坚定推动民航法律事务发展的各类行为主体致敬；
2. 强调国际民航组织法律委员会的工作对民航部门发展的重要贡献；
3. 认识到国际民航组织秘书处，特别是法律事务和对外关系局给予法律委员会的大力支持；
4. 承认成员国通过委派本国法律专家参与法律委员会的工作所做出的宝贵贡献；
5. 强调国家民航当局的法律顾问在国家层面发挥的重要作用；
6. 重申必须坚持法律委员会在审查影响航空法的新的和正在出现的问题，以及促进国际航空法的制定、编纂和实施方面的工作；
7. 请所有成员国继续积极支持法律委员会及其相关工作组执行其工作方案；

8. 请国际民航组织各技术机构和专家组继续主动开展以下工作：(a) 在技术工作启动之初即查明需进行法律分析的问题；(b) 与法律委员会及法律事务和对外关系局保持协调，以确保法律影响与技术发展得到同步考量；

9. 敦促所有成员国继续增强和更新其民航法律顾问的技能和能力；

10. 请所有利害攸关方，包括全球民用航空界相关组织，继续通过国际民航组织法律委员会开展合作，进一步发展和完善国际航空法，以造福于所有国家和人民。

第 A42-2 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。

第 A42-3 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（A42-WP/44 号文件附录）

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。

第 A42-4 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 and 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。

第 A42-5 号决议：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明

鉴于认为整合关于本组织法律领域政策的大会决议是适宜的，以便通过使其文本更加容易获取、更易理解和更合乎逻辑而便利其执行和实际运用；

大会：

1. 决定附于本决议的附录构成国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明，这些政策是大会第42届会议闭幕时存在的最新政策；

2. 决定在每届常会上继续通过国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明；和

3. 宣布本决议取代A41-4号决议。

附录 A

一般政策

鉴于国际民用航空能够极大地有助于增进和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用却可能成为对普遍安全的威胁；

鉴于避免摩擦，促进世界和平赖以维系的国家之间和人民之间的合作是适宜的；

鉴于成员国普遍接受国际航空法文书并遵守这些文书规定的义务将有助于加强国际航空法框架；和

鉴于国际民用航空法律框架必须通过应对新的和正在出现的需求、机遇和挑战，保持反应迅速、稳健和切合目的；

大会：

重申法律在避免和解决世界各国之间和人民之间的冲突和争议以及特别是在本组织实现其宗旨和目标方面的重要作用；

认识到可以通过成员国普遍接受和实施国际航空法条约来加强国际航空法框架；

认识到通过分析和考虑新的和正在出现的需求、机遇和挑战，跟上影响国际航空法的新发展，有助于为航空部门建立一个反应更迅速、适应性更强的法律框架，确保本组织始终站在国际民用航空新发展的前沿；

请所有成员国继续支持本组织在法律领域的活动，在经常方案预算之外提供人力和财务资源方面的自愿捐助。

附录 B

国际航空法公约草案核准程序

大会决议如下：

以下内容构成核准公约草案的程序：

1. 法律委员会认为可以作为定稿发给各国的任何公约草案应当连同有关该草案的报告一并提交理事会。
2. 理事会可以采取其认为适当的行动，其中包括向缔约国及其确定的其他国家和国际组织发送该草案。

3. 在发送公约草案时，理事会可以加注评论，并给予各国和国际组织不少于四个月的时间向国际民航组织提交评论意见的机会。

4. 应当通过可能与大会某一届会议同时召开的会议的方式，对公约草案进行审议，以便核准。会议开幕之日在按上述第2和第3段规定发送草案之日期后不得少于六个月。理事会可邀请其认为适合的任何非缔约国参加会议，并决定这种参加是否附带表决权。理事会还可以邀请国际组织派代表以观察员身份出席会议。

附录 C

国际民航组织国际文书的批准

大会：

忆及其关于批准修正《芝加哥公约》各项议定书和本组织主持制定和通过的航空私法及其他文书的 A41-4 号决议附录 C；

关切地注意到上述各项修正议定书，尤其是 2016 年通过的修订第五十条第一款和第五十六条的修正议定书以及（分别于 1995 年和 1998 年通过的关于阿拉伯文和中文文本的）最后条款的批准进程一直十分缓慢；

还注意到虽然有相当多的国家是将第三条分条和第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的缔约方，但仍有必要进一步推进批准这些议定书的进程；

认识到这些修正对国际民用航空，特别是对《芝加哥公约》的活力的重要意义以及随之而来加速那些尚未生效的修正生效的迫切需要；

认识到加速本组织主持制定和通过的国际航空法文书的批准和生效的必要性；

意识到只有普遍参加这些修正议定书及其他国际航空法文书，才能保证和增进其所体现的国际规则的统一化带来的利益；

敦促迄今尚未这样做的所有缔约国尽快批准尚未生效的对《芝加哥公约》的上述修正，即分别于 1995 年和 1998 年通过的关于修正最后条款以便增加阿拉伯文和中文作为公约正式文本的几项修正，以及 2016 年通过的对第五十条第一款和第五十六条的那些修订；

敦促尚未批准关于在《芝加哥公约》中纳入第三条分条和第八十三条分条议定书的所有缔约国予以批准；

敦促迄今尚未这样做的所有缔约国尽快批准其他国际航空法文书，特别是 1999 年《蒙特利尔公约》、2001 年《开普敦公约》和《航空器议定书》、2009 年的两项蒙特利尔公约、2010 年《北京公约》、《北京议定书》和 2014 年《蒙特利尔议定书》，和《芝加哥公约》的四种正式语文文本的议定书（1995 年）和六种正式语文文本的议定书（1998 年）；

敦促已批准有关文书的国家向秘书长提供其在批准和执行此类文书过程中使用的并可作为样本协助同一过程中其他国家的文字和文件的副本；和

指示秘书长与各国进行合作，采取本组织可采取的一切可行措施，应要求向在批准和实施航空法文书过程中遇到困难的国家提供援助，包括组织和参加讲习班或研讨会，以促进国际航空法文书的批准进程。

附录 D

航空法的讲授

大会：

考虑到航空法的专业讲授对于本组织和各国不容置疑的重要性和培养对这一重要主题的知识适宜性；

欢迎引入国际民航组织航空法领域的课程，目的是使民航管理局、机场和空中航行服务提供者的代表能够支持其各自组织实施航空法；

指示理事会和秘书长采取所有可能的行动，在全世界推广航空法知识的讲授和传播工作；

敦促各国采取有利上述目标实现的适当措施；和

要求各缔约国和感兴趣的各方向阿萨德·柯台特研究生和博士后研究金基金提供捐助。

附录 E

通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为 (不循规和扰乱性旅客) 的国家立法

大会：

认识到依据《国际民用航空公约》序言和第四十四条，本组织的宗旨和目标之一是促进国际航空运输的规划和发展，以便满足世界人民对于安全、正常、高效和经济的航空运输的需要；

注意到所报道的涉及民用航空器上涉及不循规和扰乱性旅客的事件数量越来越多，也越来越严重；

考虑到这些事件对于航空器及这些航空器上旅客和机组安全的影响；

念及现有国际法以及许多国家的国内法律和规章不能充分有效地处理这一问题；

认识到飞行中的航空器的特殊环境及与之有关的内在危险，以及需要通过适当的国家法律措施，从而使各国能够对构成航空器上的不循规和扰乱性行为的犯罪行为和违法行为进行起诉；

鼓励通过国内法律规定，以使各国能够在适当情况下行使管辖权，对在其他国家登记的航空器上发生的犯罪行为和构成不循规和扰乱性行为的违法行为进行起诉；

注意到各国在 2014 年 4 月 4 日于蒙特利尔举行的国际航空法会议上通过了关于修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》的议定书，以及会议决定不在议定书内纳入关于犯罪和其他行为的清单，但建议对 2002 年公布的国际民航组织第 288 号通告 — 《关于不循规和扰乱性旅客法律问题的指导材料》进行更新；

进一步注意到国际民航组织 Doc 10117 号文件 — 《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》的发布，其中纳入了通过 2014 年《蒙特利尔议定书》后产生的后续变化，并载有不循规和扰乱性旅客最有可能在航空器上犯下的犯罪和行为的清单；

因此：

敦促所有缔约国尽快制定有效地处理不循规和扰乱性旅客问题的国内法律和规章，同时虑及国际民航组织《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》(Doc 10117 号文件)中的指导，并在示范立法中尽可能纳入以下所规定的条款；呼吁所有缔约国把其有合理理由认为犯有所颁布的国内法律和规章所规定的而且按照这些法律和规章其具有管辖权的任何违法行为的所有人员送交其主管当局，以便考虑提出起诉；和

鼓励尚未这样做的国家考虑采取民事和行政制裁措施，以迅速有效的方式处理与航空器上不循规和扰乱性行为有关的不太严重的行为或犯罪。

关于在民用航空器上所犯某些违法行为的示范立法

第 1 节：在航空器上针对机组人员实施的攻击和其他干扰行为

任何人在航空器上犯有任何下列行为均构成违法：

- (1) 针对机组人员的身体攻击或威胁实施身体攻击；
- (2) 针对机组人员实施语言上的恐吓或威胁，而且此类行为干扰了机组人员履行职责或降低了机组人员履行这些职责的能力；
- (3) 拒绝遵循机长或代表机长为下列目的而发出的合法指示：
 - (a) 为保护航空器或机上人员或财产的安全；或
 - (b) 为维护机上良好的秩序和纪律。

第 2 节：在航空器上实施攻击和其他危害安全或危及良好秩序和纪律的行为

- (1) 任何人在航空器上犯有对他人的人身暴力行为或性攻击或儿童性侵犯行为均构成违法。

- (2) 任何人在航空器上犯有任何下列行为的，如果此类行为可能危害航空器或机上任何人员的安全或如果此类行为危及航空器上的良好秩序和纪律的，均构成违法：
- (a) 对他人实施无论身体上还是言语上的攻击、恐吓或威胁的；
 - (b) 故意造成财产损坏或损毁的；
 - (c) 饮用酒精饮料或使用药物导致中毒的。

第 3 节：在航空器上所犯的其他违法行为

任何人在航空器上犯有任何下列行为均构成违法行为：

- (1) 在盥洗室吸烟，或在禁止吸烟时在其他地方吸烟；
- (2) 损坏航空器上的烟雾探测器或任何其他安全装置；
- (3) 操作被禁止操作的便携式电子装置。

附录 F

推进通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM） 系统的法律和体制方面的实用做法

鉴于在全球范围内实施通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统，其目的是对航空器航行安全提供至关重要的服务，自 1991 年第 10 次空中航行会议首次提出以来已取得实质性进展，并在 2003 年第 11 次空中航行会议上得到热烈核准；

鉴于 CNS/ATM 系统现有的法律框架，即《芝加哥公约》、其附件、大会决议（特别包括《GNSS 服务相关国家权利和义务宪章》）、国际民航组织的相关指南（特别包括国际民航组织关于 CNS/ATM 系统实施和运行政策的声明）、地区航行计划，以及国际民航组织和运行卫星导航星座的国家之间交换的信函已使迄今为止在技术上得以实施；

鉴于国际民航组织在国际民航组织大会、理事会、法律委员会、法律及技术专家小组和研究小组中为研究 CNS/ATM 系统的法律和体制方面已投入了大量资源，建立了详细的记录档案，并就全球社会所面临的问题、挑战和关注达成了理解；

鉴于需要考虑开展地区性做法，以制定措施，处理可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或体制方面的问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》保持一致；和

鉴于 2018 年的第十三次空中航行会议审查了实现全球空中航行系统的现有和未来技术的现状：

大会：

1. 认识到法律委员会总体工作计划第八项“研究全球导航卫星系统的国际法律问题”的重要性，及大会和理事会对此做出的决议或决定；
2. 重申无需为实施CNS/ATM系统修订《芝加哥公约》；
3. 请各缔约国还要考虑使用地区组织制定必要的机制，解决可能阻碍在该地区实施CNS/ATM的法律或体制方面的问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》和国际公法保持一致；
4. 鼓励国际民航组织、各地区组织和工业界在实施CNS/ATM系统方面促进技术援助；
5. 请各缔约国、其他多边机构和私营金融机构考虑开发额外资金资源，以协助缔约国和地区小组实施CNS/ATM；
6. 指示秘书长尤其根据欧洲民航会议成员国和其他地区民航委员会所提议的结构和模式以及基于国际法，跟踪并酌情协助制定各方可加入的合同框架；
7. 请各缔约国向理事会通报各地区的做法；和
8. 指示理事会（根据《芝加哥公约》第五十四、五十五和八十三条）将这些地区做法记录在案、评估其价值，并尽早予以公布。

附录 G

提高各国实施航空法条约更新国家法律法规的能力和效力

回顾法律（特别是航空法）对于国际民航组织实现其宗旨和目标以及国际民航组织、成员国和航空业有效应对国际民用航空发展面临的新的和正在出现的机遇、挑战和威胁的重要作用；

认识到成员国必须确保制定适当的立法和条例以执行《芝加哥公约》、相关航空法文书和国际民航组织的规定并根据《芝加哥公约》、相关航空法文书和国际民航组织的规定进行适用；

申明民航法律顾问和航空法从业人员在支持其国家和组织执行航空法条约以及制定和更新国家法律法规以落实国家政策和监管要求方面发挥的重要作用；

考虑到法律顾问必须不断更新和加强其能力、实力和水平以有效履行其职责；和

欢迎国际民航组织召集并由成员国主办的民航法律顾问论坛倡议，这样使得法律顾问，特别是在管理民航的组织中任职的法律顾问，能够就国际航空界当前关心的问题以及加强对其组织和国家的支持交流意见。

大会：

1. 鼓励尚未为其民航管理部门设立专职内部法律顾问职位的成员国设立这样的职位；
2. 鼓励成员国利用国际民航组织研讨会和讲习班、国际民航组织航空法领域的课程和其他类似活动，继续培训和培养其法律顾问，并考虑在其国家和地区不时主办此类活动；
3. 请成员国支持民航法律顾问论坛倡议，考虑举办后续论坛，并鼓励和促进其法律顾问参加论坛并为论坛作出贡献；
4. 请秘书长协助成员国实现和保持民航法律顾问的适当能力，包括为此制定一个加强其作用的能力框架；和
5. 敦促成员国支持国际民航组织在法律领域的工作，鼓励其法律顾问积极参与法律委员会、小组委员会和工作队、专门小组、工作组和类似机构的工作，审查航空法问题和制定法律解决方案。

附录 H

向国际民航组织登记航空协定和协议

鉴于《芝加哥公约》第八十三条规定，缔约国应向理事会登记其航空协定和协议；

鉴于航空协定和协议的登记受理会通过并不时更新的《国际民航组织航空协定和协议登记规则》（ICAO Doc 6685）的约束；和

鉴于国际民航组织于 2020 年推出了航空协定和协议网站（WAGMAR），为缔约国自行登记航空协定和协议提供了便利；

大会：

1. 呼吁缔约国根据《芝加哥公约》第八十三条的规定，将其航空协定和协议提交理事会登记；和
2. 请缔约国利用WAGMAR平台登记其航空协定和协议

第 A42-6 号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划

鉴于国际民航组织致力于通过各成员国和其他利害攸关方之间的合作，来实现民用航空安全和有序发展；

鉴于国际民航组织在其《2026-2050 年战略计划》中制定了战略目标，包括关于安全和能力及效率的目标；

认识到一个全球框架和地区及国家计划对于支持国际民航组织战略目标的重要性；

认识到基于该全球框架有效实施地区和国家计划和举措的重要性；认识到在国际民航组织的领导下，与所有利害攸关方结成伙伴关系，采取合作、协作和协调的方法，是在提高全球民用航空安全、能力和效率方面取得进一步进展的最佳途径；和

注意到理事会批准了《全球航空安全计划》（GASP）2026-2028 年版和批准了《全球空中航行计划》（GANP）第八版；

大会：

1. 核准《全球航空安全计划》（GASP）2026-2028 年版和《全球空中航行计划》（GANP）第八版分别作为安全和空中航行系统演变的全球战略方向；

2. 决定国际民航组织应当实施《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》并保持其常新，用以支持本组织的相关战略目标，同时确保必要的稳定性和一致性；

3. 决定应当与所有相关利害攸关方密切合作、协作与协调来实施这些全球计划并保持其常新；

4. 决定这些全球计划应当提供一个框架，在此框架内将制定和实施地区、次地区和国家计划，从而确保旨在增强国际民用航空安全、能力和效率的努力得以协调一致；

5. 敦促各成员国制定可持续的安全解决办法，以充分履行其安全监督和空中航行的责任，这可以通过资源共享、使用内部和/或外部资源，例如地区和次地区安全监督机构以及其他国家的专长来实现；

6. 敦促各成员国表现出必要的政治意愿，通过全球航空安全计划（GASP）、全球空中航行计划（GANP）和国际民航组织地区规划流程，采取补救行动，解决安全和空中航行缺陷，包括普遍安全监督审计计划（USOAP）查明的缺陷；

7. 敦促各成员国、业界和供资机构为协调地实施《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》以及地区和国家计划提供必要的支持，避免重复努力；

8. 呼吁各国并请其他利害攸关方合作，根据《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》框架制定并实施地区、次地区和国家计划；

9. 指示秘书长促进、提供和有效传播《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》，并为成员国制定和实施国家计划提供必要的支助；和

10. 宣布本决议取代国际民航组织关于安全和空中航行的全球计划的 A41-6 号决议。

附录 A

《全球航空安全计划》（GASP）

重申根据国际民航组织《2026-2050 年战略计划》中国际航空零死亡的战略目标，本组织的首要目标仍然是提高国际民用航空系统的安全和相应地减少事故和相关死亡数目；

认识到安全是国际民航组织、各成员国和所有其他利害攸关方所共同分担的责任；

认识到通过各国与业界之间的伙伴关系能够带来的安全效益；注意到一个安全、有韧性和可持续的航空系统有助于各国及其行业的经济发展；

认识到有必要通过提供相关安全信息，保持公众对航空运输的信心；

认识到采取积极主动的做法建立一个战略来设定总体目标、具体目标和指标以管理组织面临的挑战和运行安全风险对于实现航空安全的进一步改善具有至高无上的重要意义；

认识到国际民航组织已经实施地区航空安全小组（RASGs），同时顾及不同地区的需要，以业已存在的合作结构和形式为基础；

注意到通过把行动重点放在最需要的领域，使用《全球航空安全计划》之中的基于风险的做法进行安全管理强化安全的意愿；

注意到制定全球航空安全路线图，作为协助航空界通过所有利害攸关方的有条理的共同参考框架，实现《全球航空安全计划》总体目标的行动计划；和

注意到需要协助成员国以安全监督系统为基础，在其国家安全方案（SSP）下采用安全管理方法；

大会：

1. 强调有必要通过在世界所有地区都减少航空运输运行中的事故和相关的死亡数目，持续增进航空安全；

2. 强调国际航空业界的资源有限，应该战略性地用来支持那些寻求援助以促进国家安全方案实施（包括加强安全监督）的国家或地区；

3. 敦促成员国实施与《全球航空安全计划》的目标相一致的国家航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；

4. 敦促各成员国、地区安全监督组织（RSOOs）、地区航空安全小组和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，实施与《全球航空安全计划》的目标相一致的地区航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；

5. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，要保证在其领土飞行的每一个外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要情况下采取适当行动以维护安全；和

6. 鼓励国际民航组织继续制定和更新指导材料和工具以支持制定和实施地区和国家航空安全计划。

附录 B

全球空中航行计划（GANP）

鉴于增强航空运行的安全、能力和效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A42-9 号决议 — 具体与空中航行有关的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明；

认识到全球空中航行计划作为运行战略与达到国际民航组织二氧化碳排放全球理想目标整体措施组成部分的重要性；

认识到许多国家和地区正在为本国空中航行的现代化和转型制定新的空中航行计划；

认识到面向服务的架构有助于安全、高效和灵活地提供空中航行服务；和

认识到分享最佳做法、经验以及提供指导资料能够支持各成员国通过采用无需中间步骤的先进系统从而经济高效地引进改进运行的做法。

大会：

1. 指示理事会利用全球空中航行计划（GANP）中的指导，以便制定国际民航组织在空中航行领域的技术工作方案，并将其列为优先事项；

2. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动，这些活动在顾及运行需要的情况下，根据全球统一的目标确定各项优先次序、目标和指标；

3. 呼吁各国在实施运行改进时考虑全球空中航行计划指导原则，作为减少国际航空二氧化碳排放在内之环境影响的国家战略的一部分；

4. 呼吁各国、地区规划实施小组（PIRGs）和航空业界及时向国际民航组织提交并互相提供关于全球空中航行计划执行情况的信息，包括从实施 ASBU 框架中概括的运行改进中吸取的经验教训；

5. 邀请地区规划和实施小组利用国际民航组织的标准工具或妥当的地区工具来监测并且与国际民航组织合作分析空中航行系统的实施状况；

6. 责成理事会在地区绩效显示板中公布分析结果，起码包括提供关键的优先实施事项和与航空系

统组块升级框架中概述的运行改进实施相关的环境效益；

7. 敦促正在为各自空中航行现代化制定新的空中航行计划的国家，要及时与国际民航组织协调并在其各自的地区规划实施小组框架下使其计划相一致，以确保地区协调一致和全球兼容与互操作性；

8. 指示理事会继续制定全球空中航行计划，包括空中航行系统演进所需的最低能力路线图以及全球实施时间表，并使其与日益发展和新涌现的技术和运行要求保持同步；

9. 要求国际民航组织将面向服务的架构原则纳入 GANP，以指导空中航行服务提供者规划和实施灵活的、全球互操作的且面向未来的系统，从而支持无缝的空中交通管理；和

10. 请国际民航组织在即将进行的 GANP 修订期间推进完善有关国家空中航行计划的指导材料，并且汇总和分享有关实施运行改进的最佳做法、经验和基准结果。

第 A42-7 号决议：对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持

鉴于国际民航组织是负责国际民用航空安全、正常和效率的联合国专门机构；

鉴于国际民航组织制定用于航空通信系统和无线电导航设施的国际标准和建议措施（SARPs）；

鉴于国际电信联盟（ITU）是管理无线电频谱使用的联合国专门机构；

鉴于理事会批准的国际民航组织对于国际电联世界无线电通信大会（WRCs）的立场是对国际航空无线电频谱要求进行协调的结果；

鉴于航空需要一项全面的频谱战略以支持及时提供和适当保护充足的频谱；

鉴于增长和技术开发需要一个可持续的环境，以支持目前及未来运行系统的安全和运行方面的有效性，并能够在目前和未来的技术之间进行过渡；

认识到如果航空对于适当安全频谱分配的要求得不到满足和对这些分配的持续保护无法实现，则可能会严重危及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的发展与实施以及国际民用航空的安全；

认识到与航空安全服务有关的未决频谱问题已导致航班取消、空中交通管理服务质量和飞行运行中断；

认识到民用航空无缝跨越国际边界，并运行于实施非航空无线电业务存在国家或地区差异的环境中，全球航空安全业务相关的未决频谱问题可能影响国际飞行运行；

认识到为确保优化利用分配给航空的频谱，需要高效的频率管理并使用最佳做法；认识到需要来自国际电联成员国政府的支持，以确保国际民航组织的立场得到世界无线电通信会议的支持和航空要求得到满足；

考虑到由于日益增长的频谱需求和来自商业电信业务的激烈竞争，迫切需要增加此类支持；

考虑到国际电联世界无线电通信大会（WRC）筹备活动的增加，无线电频谱所有用户对频谱段的日益扩大的需求，以及诸如亚太电信组织（APT）、阿拉伯频谱管理集团（ASMG）、非洲电信联盟（ATU）、欧洲邮电主管部门大会（CEPT）、美洲国家电信委员会（CITEL）和区域通信联合体（RCC）等机构制定地区立场的重要性的提高；和

考虑到特别通信/运行专业会议（1995年）（SPCOM/OPS/95）的建议 7/3 和 7/6 以及第 11 次空中航行会议（2003 年）的建议 5/2、第 12 次空中导航会议（2012 年）的建议 1/12、以及 COVID-19 高级别会议（2021 年）的建议 5/5；

大会：

1. 鼓励各成员国创造能使国家无线电监管当局与民航当局密切协调的有利环境，以便在国际电信联盟世界无线电通信大会的筹备及会议期间，确保将航空利益适当地反映在国家的频谱政策和国家立场中；

2. 敦促各成员国、国际组织和其他的民航利害攸关方通过包括下列方式在内的办法，坚定地支持国际民航组织的频谱战略和国际民航组织在世界无线电通信会议和为筹备世界无线电通信会议而进行的地区性和其他国际活动中的立场：

- a) 合作提供频谱高效的航空系统以及频率管理以符合当前的“最佳实践”；
- b) 通过相关的专家组会议和地区规划组，支持国际民航组织与航空频谱战略和政策有关的活动；
- c) 承诺在为世界无线电通信会议编制联合提案的地区性电信论坛上，表示的立场应充分考虑航空的利益；
- d) 在可能的情况下，在其向世界无线电通信会议提交的提案中纳入与国际民航组织立场相一致的材料；
- e) 支持国际民航组织的立场以及经理事会批准的国际民航组织在国际电联世界无线电通信会议上的政策声明，该声明载于《民用航空无线电频谱要求手册》（Doc 9718 号文件）；
- f) 承诺提供其民航方面的专家，以充分参与制定国家及地区立场并推广航空在国际电联方面的利益；和
- g) 在最大可能的程度上，确保其地区会议、国际电联研究组及世界无线电通信会议代表团中包括民用航空当局的专家和做好了充分准备代表航空利益的民航利害攸关方；

3. 敦促各成员国积极与其无线电监管机构沟通协作，以便在国际电信联盟世界无线电通信大会的筹备及会议期间，将航空业利益与其他国家利益的结合在一起。

4. 敦促各缔约国在决定如何启用新的或更多的服务时，优先考虑公共和航空安全，并与航空安全监管机构、专题专家和空域用户协商，提供一切必需的考虑因素，并制定监管措施，以确保现有的航空系统和服务不受有害干扰；

5. 要求秘书长提请国际电联注意妥当分配无线电频谱和保护航空安全的重要性；

6. 指示理事会和秘书长，作为大会通过的预算内的高度优先事项，确保提供必需的资源，以支持国际民航组织制定和实施一项全面的航空频谱战略并且更多地参与国际和地区性频谱管理活动；
和

7. 宣布本决议取代 A41-7 号决议。

第 A42-8 号决议：国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统以及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明

鉴于认为整合本组织关于 CNS/ATM 的政策和做法的大会决议是适宜的，以便通过使其文本更易于获取和编排上更合乎逻辑而促进其执行和实际适用；

大会：

1. 决定附于本决议的附录构成国际民航组织关于 CNS/ATM 的持续政策和做法的综合声明，这些政策是大会第四十二届会议闭幕时所存在的政策；

2. 决定大会每届常会继续通过一份国际民航组织关于 CNS/ATM 的持续政策和做法的综合声明，并为此设立一个技术委员会；和

3. 宣布本决议取代 A41-8 号决议。

附录 A

一般政策

鉴于国际民航组织是能够有效协调全球 CNS/ATM 活动的惟一的国际组织；

鉴于国际民航组织 CNS/ATM 系统应被用来服务于全世界民用航空的利益和目标；

鉴于各缔约国应享有从已纳入国际民航组织 CNS/ATM 系统的全球系统中受益的平等权利；和

考虑到国际民航组织理事会于 1994 年 3 月 9 日制定和通过的《国际民航组织关于通信、导航和监视/空中交通管理系统实施和运行的政策声明》；

大会：

1. 决定无论什么都不能剥夺缔约国从国际民航组织 CNS/ATM 系统中受益的权利或造成提供国和使用国之间的歧视；
2. 决定各国的主权和边境不受国际民航组织 CNS/ATM 系统实施的影响；
3. 敦促有关国际民航组织 CNS/ATM 系统所有方面的规定和指导材料应通过召集有缔约国参加的适当的会议、大型会议、专家组会议和讲习班进行探讨和制定；和
4. 敦促将拟订的涵盖国际民航组织 CNS/ATM 系统所有方面的规定事先提交给所有缔约国，以便给予其足够的机会，尽可能地做好准备。

附录 B

国际民航组织 CNS/ATM 系统的统一实施

考虑到民用航空的国际性质和空中航行服务的地区相互作用；

考虑到第十次航行会议的建议 4/5、6/2、7/1、8/4 和 8/5、监测和协调未来航行系统发展和过渡规划（未来航行系统第二阶段）特别委员会第三次会议的建议 4/4 和 4/5，未来航行系统（第二阶段）委员会第四次会议的建议 4/4，以及第 11 次航行会议的建议 1/1、1/5、1/13、2/8、4/1、6/9、6/13 和 7/3；

考虑到这些建议已得到国际民航组织理事会的注意或批准，而理事会已指示国际民航组织秘书长采取一切适当措施；

认识到各地区在规划和实施国际民航组织 CNS/ATM 系统方面必须发挥的作用；

意识到某些地区在向这些系统过渡时可能经历的延误；

满意地注意到试验和示范方案以及所有地区在实施先进的 ATM 系统方面正在取得的进展；

相信所有地区的贡献将保证对试验进行更好的评估，并将有利于国际民航组织 CNS/ATM 系统的发展，以便该系统成为可互用的并有助于全球化和无缝隙的 ATM 系统，能够被采纳有效地满足地区和当地的需要；

注意到经济和体制问题，特别是成本/效益分析、设施筹资、成本回收和合作方面，需要各国单独和/或集体处理；和

注意到为使用户早日实现效益和全球协调统一地实施 CNS/ATM 系统以支持全球性的 ATM 系统，一些国家将需要技术和财务援助，并认识到关于国际民航组织将在协调技术合作安排以及促进向各国提供技术、财务、管理、法律和合作方面援助中发挥中心作用的声明；

大会：

1. 呼吁各国、PIRGs 和航空界使用国际民航组织的全球 ATM 运行概念作为指导规划和实施 CNS/ATM 系统的共同框架，将所有开发工作集中在全球 ATM 运行概念方面；
2. 要求各国和地区安全监督组织（RSOOS）确立次区域一级的共同规划和合作框架，以便共同开发通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统；
3. 敦促理事会保证国际民航组织为支持实施全球 ATM 系统制定必要的过渡战略、ATM 的要求和 SARPs；
4. 敦促理事会毫不延迟地继续审议与国际民航组织 CNS/ATM 系统的实施有关的经济、体制、法律和战略方面的问题；
5. 敦促理事会采取必要的措施保证未来的 ATM 系统以效绩为基础，并及时为未来系统制定绩效目的和目标；
6. 要求有能力这样做的国家，并请有关国际组织、用户和服务提供者：
 - a) 与资源有限的国家密切合作，不遗余力地协调和促进研究、开发、试验和示范（RDT&D）方案的执行；和
 - b) 验证全球 ATM 运行概念中确定的概念各组成部分；
7. 要求理事会作为大会所通过的预算范围内的高度优先事项，确保国际民航组织地区办事处，特别是发展中国家的地区办事处，可以获得足够的资源，同时考虑到将要求其向地区规划和实施小组提供的更多的支助，这些小组是制定向国际民航组织 CNS/ATM 系统过渡的地区规划的主要机构；和
8. 进一步要求理事会继续敦促各国、国际组织和金融机构筹集资源，以便援助在国际民航组织 CNS/ATM 系统的规划和实施中需要技术合作的国家。

附录 C

确保国际民航组织 CNS/ATM 系统和服务的韧性

鉴于 CNS/ATM 系统在演进，CNS 面临的相关相互依赖性、威胁和脆弱性也在演进；

鉴于针对基于卫星的 CNS 系统、尤其是针对全球导航卫星系统（GNSS）的干扰发生次数显著增加；

鉴于 CNS 对干扰的抵御能力问题需要在全局一级以一种整体做法加以解决，应确保在基础设施架构、技术能力改进、民事和军事作业程序、无线电监管当局和军民协调等方面实现高效协调的演进；

认识到需要以一种互补和合作的方式最大限度地纳入所有合适的地面基础设施、空间基础设施

和机载部件，以尽可能稳健地应对基于卫星的服务出现中断的情况或存在虚假或欺骗性信号的环境，从而提高对干扰的抵御能力；

认识到对基于卫星的 CNS 系统进行补充的航空器机载和地面基础设施都需要进行调整，以酌情包括干扰检测、减轻和报告功能，支持解决运行中遇到的性能异常；

相信如果结合使用适当的法律框架，此类能力和措施将使有关当局能够对发射机的非法运行造成的有害干扰采取行动，并避免此类非法发射机的扩散和使用以及测试和维修设备的滥用；

相信如果进行适当协调和适用最佳做法，军事和国家当局可以在必要时在不给民用航空造成不当影响的情况下，使用无线电设备进行与全球导航卫星系统有关的测试和其他干预；

相信军民协调应可推动与空域用户共享相关信息，特别是在冲突区附近飞行时；和

承认由于恶意原因导致机组人员丧失态势感知可被归类为网络安全威胁，在民航中是不可容忍的；故意发送误导性信号来代替准确信号对飞行安全的威胁远比失去此种信号严重得多。

大会：

1. 鼓励各国补充纳入合适且独立的航空器能力、基于卫星和地面的基础设施，最大限度地提高对任何类型干扰的抵御能力和抵抗力，以便向经过优化且采取了安保措施的 CNS 系统过渡；
2. 鼓励标准化机构和行业为航空器机载、基于卫星和地面的 CNS 系统组件开发适当的干扰检测、减轻和报告能力，以确保更高的 CNS 抵御能力、运行的连续性，并防止因使用受损的位置、速度或时间数据而产生任何级联效应；
3. 鼓励各国确保可提供具有韧性的地面 CNS 能力，以确保安全运行，并使用用于支持运行韧性和安全的独立监视信息补充在航空器一级纳入的位置、导航和时间（PNT）信息；
4. 请国际民航组织制定高级别原则，涉及到如何纳入地面、空间和机载 CNS 系统和能力，推动 PNT 解决方案发展，使所获取的定位和定时服务更具抵御能力；
5. 鼓励各标准化机构和业界与国际民航组织合作，共同推进符合国际民航组织举措的 PNT 解决方案制定；
6. 请国际民航组织建立全面的审查框架，增强通信、导航、监视/空中交通管理系统的韧性；
7. 敦促各国采取必要措施，避免干扰机等非法发射机的商业化/扩散、采购、拥有和使用，并避免滥用可能影响到 CNS 系统的测试和维护设备；
8. 敦促各国确保航空当局、军事当局、服务提供者、无线电监管和频谱执行当局之间密切协作，采取任何必要的特别措施，确保所有 CNS 系统，特别是全球导航卫星系统所使用的频谱

不受有害干扰；

9. 敦促各国避免进行影响民用航空的任何形式的干扰或欺骗；

10. 敦促各国在开展军事或其他经国家授权的安保或国防相关行动或训练时，尽可能提前与负责受影响空域的空中航行服务提供者（ANSP）进行协调并发出通知，以防止有可能造成影响民用航空的任何形式的干扰或欺骗；和

11. 敦促各国和运营人在评估冲突地区的干扰风险时，考虑到在这些地区外基于卫星的CNS系统的使用也可能受到影响。

第 A42-9 号决议：国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

鉴于大会 A15-9 号决议决定在设立技术委员会的大会每届会议上通过在该届会议结束时最新的、具体针对空中航行的持续政策的综合声明；

鉴于大会 A40-4 号决议附录 A 至 O 通过了大会第 40 届会议结束时存在的、具体针对空中航行的持续政策和相关做法的声明；

鉴于大会审查了理事会关于修订 A40-4 号决议附录 A 至 O 中包括的持续政策和相关做法的声明的提案，并对声明进行了修订，以反映第 41 届会议期间做出的决定；

鉴于需要连续适用三年以上的政策或相关做法，应被视为一项持续政策或相关做法；和

鉴于如附件、全球计划、议事规则以及对空中航行会议的指示等国际民航组织管理文件或现有可用权威文件所载的材料，通常不应列入综合声明，尤其包括不列入相关做法；

大会：

1. 决定：

- a) 本决议所附附录构成大会第 41 届会议闭幕时存在的、国际民航组织关于空中航行的持续政策和相关做法的综合声明；和
- b) 附录中各项政策的相关做法，构成意在促进和确保各项政策得到实施的指导意见。

2. 要求理事会保持对国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明的审查，并在需要修改该声明时向大会通报；和

3. 宣布本决议取代 A40-4 号决议及其附录和 A15-9 号决议。

附录 A

世界范围的空中航行会议

鉴于召开世界范围空中航行会议是国际民航组织的重要职能，并需要各成员国和国际民航组织的大量人力和财力的支出；和

鉴于有必要确保从这些会议中取得最大效益，而不给成员国或国际民航组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 由理事会召集的所有成员国可以在平等基础上参加的会议是促进解决具有世界意义问题，其中包括拟订附件、全球计划和空中航行领域其他基本文件的修订的主要手段；

2. 此类会议仅在有待解决的问题数量和重要性证明合理时和存在解决这些问题的建设性行动的可能性时召开，在此基础上召开的会议，也可以应要求就采取确定的行动时机尚未成熟的事项进行探索性讨论；

3. 对此类会议的组织应当妥为安排，以使指派的工作得以执行并能在有关技术专业之间进行适当的协调；和

4. 除非特殊情况需要，否则，不得在一个日历年内召开两次以上这类会议，而且接连召开的基本涉及同一技术专业的会议应至少间隔十二个月。

相关做法

1. 在决定将一事项提交世界范围的会议之前，理事会应该考虑与各国进行通信联系或利用专家组或空中航行研究小组等机制是否可处理这一事项，或是否有利于未来的会议随后对其采取行动。

2. 议程应充分明确地界定应予完成的任务并说明会议所需要的专业知识的种类。在包含一种以上技术专业的议程中，应该将要求的专业知识种类保持在与效率相一致的最低限度。

3. 为便利所有成员国的参加，理事会应该对会议安排做出计划，以使对于各国技术官员的时间需求保持在与效率一致的最低限度。

4. 预定会期应该有足够的时间完成议程、研究以会议工作语文起草的报告和核准报告。会议之后，秘书处应该对会议报告做出任何必要的小的编辑性修改和排印错误的更正。

5. 核准的议程和主要支持性文件通常以航空邮寄方式发送，议程应该在会议召开之日至少十个月之前发送，主要支持性文件应该在至少三个月之前发送；其他文件应该尽快发出。

附录 B

空中航行委员会（ANC）各专家组

鉴于空中航行委员会专家组经证明是推动专业技术问题的解决的有价值的媒介；和

鉴于有必要确保从空中航行委员会各专家组中取得最大效益，而不给成员国或国际民航组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 如有必要对空中航行委员会通过其他常设机构不能充分或迅速解决的专业技术问题提出解决办法时，空中航行委员会应当设立各种专家组；
2. 空中航行委员会应确保专家组的职权范围和工作方案应当支持国际民航组织战略目标，简单明了并有时间表，而且应当予以遵守；
3. 空中航行委员会应定期审查各专家组的工作进度，分派给专家组的活动一经完成，应立即解散专家组。仅在空中航行委员会认为其有理由继续存在时，方可允许专家组连续存在。
4. 专家组的活动应尽可能支持采用基于效绩的做法来制定标准和建议措施。

相关做法

应该将有关报告明确作为某个专家组的咨询意见提交给空中航行委员会，以免将其视为代表成员国的看法。

附录 C

适航证、合格证书和飞行机组执照

鉴于《公约》第三十三条未明确界定对证书和执照给予承认的目的；

鉴于对在适用于航空器和飞行机组人员的标准和建议措施生效之前，成员国是否有义务承认其他成员国颁发或核准有效的证书和执照，存在几种解释；和

鉴于对于某些航空器类别或飞行机组人员执照而言，标准和建议措施可能需要多年才能生效，或对一些类别或飞行机组人员执照不采用标准和建议措施可能被认为最为可行；

大会决议如下：

1. 由作为航空器登记国的成员国颁发或核准有效的航空器的适航证和合格证书以及飞行机组执照，应当被其他成员国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而承认为有效，但须遵守《公约》第三十二条第二款和第三十三条的规定；和

2. 在关于航空器或飞行机组人员以及证书的特定类别作为航空器登记国的成员国依据国家规章颁发或核准有效之前，应当由其他成员国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而给予承认。

附录 D

合格和胜任的航空人员

鉴于令人满意地实施标准和建议措施及空中航行服务程序取决于具备合格和胜任的人员；

鉴于由于缺乏合格的人员以支助现行及未来的航空运输系统，各成员国在这些事项上正在经历困难；

鉴于需要做出特别努力，以支助成员国满足其人力资源需要；和

鉴于国际民航组织开办的学习活动是促进共同理解和统一运用标准和建议措施及空中航行服务程序的有效方式；

大会决议如下：

1. 国际民航组织应当通过国际民航组织的航空培训方案，协助实现并保持航空人员的胜任能力；

2. 国际民航组织航空培训方案应当遵循下列原则：

a) 航空专业人士的资格是各成员国的责任；

b) 高度重视支助实施标准和建议措施的各种学习活动；

c) 与成员国及行业开展合作，对制定和实施各种学习活动以支助实施标准和建议措施至关重要；和

- d) 应当优先培养下一代航空专业人员。
- 3. 国际民航组织向培训设施运营人提供咨询建议，但不参与此类设施的运作；和
- 4. 各成员国互相援助，以便优化向其航空专业人员提供各种学习活动。

相关做法

1. 理事会应该协助成员国对航空专业人员的胜任能力水平开展协调一致。这方面的努力应以以下方面为基础：
 - a) 数据分析以确定优先安排和需求；
 - b) 经查明实施国际民航组织各项规定的培训需求；和
 - c) 基于胜任能力的做法。

附录 E

包括地区补充程序在内的地区计划的制定和实施

鉴于理事会制定出地区计划，规定各成员国根据《公约》第二十八条提供或使用的设施、服务和地区补充程序；

鉴于地区计划需要随时修订，以反映不断变化的国际民用航空的需要；

鉴于国际民航组织已确定了以全球空中交通管理运行概念和全球空中航行计划为中心来规划设施和服务的做法；和

鉴于地区计划的实施中存在的任何严重缺陷都可能影响国际航空业务的效益，并应尽量在实际可行的范围内迅速予以消除；

大会决议如下：

1. 当地区计划显然不再符合国际民用航空当前和预期的要求时，将对其进行修订；
2. 当所需变化的性质允许时，将通过国际民航组织和各成员国以及有关国际组织之间的信函往来进行地区计划的相关修订；和
3. 在如下情况下，理事会可以授权地区一级制定和颁布此类修订。修订案与各国提供的服务和设施有关，且此类修订案：
 - a) 不代表理事会在地区计划中规定的要求有所改变；
 - b) 不与国际民航组织既定政策相冲突；和
 - c) 不涉及在地区一级无法解决的问题；
4. 地区空中航行（RAN）会议虽然是确定各项设施和服务的重要手段，但会议的召开仅应讨论那些通过全球地区规划实施组（PIRGs）无法解决的问题；

5. 在成员国的实施方案中，应该优先重视某些设施和服务的提供和持续运作，因其匮乏有可能对国际航空运行产生不利影响；

6. 国际民航组织应在可行的最短时间内确定、调查地区计划实施中存在的重大缺陷并采取行动；
和

7. 地区规划和实施小组（PIRGs）应采取项目管理方法，查明地区计划及其实施中的问题和缺陷，并提出建议的补救措施。

相关做法

1. 理事会应该确保地区计划的结构和格式应当与全球空中航行计划相一致，并支持基于效绩的规划做法。

2. 在评价任何地区计划修订的紧迫程度时，理事会应该考虑到成员国安排提供任何必要的附加设施和服务所需的时间。

3. 理事会应该确保涉及新型设备采购的地区计划的实施日期与适当设备的及时提供切实有关。

4. 理事会应该确保基于网络的地区计划的制定，并有支持性规划工具，以便提高效率并加速修订周期。

5. 理事会应该利用在各地区设立的地区规划和实施小组（PIRGs），协助保持地区计划和任何补充文件的最新状态。

附录 F

地区空中航行（RAN）会议

鉴于地区空中航行会议是确定各成员国按照《公约》第二十八条预期应予提供的设施和服务的重要工具；

鉴于这些会议需要各成员国和国际民航组织投入大量的人力和财力；

鉴于必须确保从这些会议中获取最大效益，而不给成员国或国际民航组织带来任何不应有的负担；和

考虑到地区空中航行规划通常都是由地区规划和实施小组（PIRGs）完成的；

大会决议如下：

1. 应当只为处理那些通过地区规划和实施小组不能适当处理的事项来召开地区空中航行会议；

2. 此类会议的召开及其议程应当以各有关地区的地区计划中存在或预期存在的具体缺陷为基础；
3. 应当为每次这类会议确定拟审议的地理区域(同时考虑到现有的和计划的国际航空运输和国际通用航空运营)、拟处理的技术领域和拟使用的语文；
4. 每次这类会议应当采用最适于处理议程和确保会议各部分之间的有效协调的安排；和
5. 当需要解决特定问题，特别是那些需要紧急解决的问题时，或当召开这些会议可减少必须召开全面地区空中航行会议的次数时，应当召开限制技术范围和/或地理范围的会议。

相关做法

1. 理事会应该尽力选在有关区域内的地点召开地区空中航行会议，并鼓励这些区域内的成员国单独或联合作为东道主。
2. 已核准的议程和主要支持性文件，应该通过电子方式予以提供；议程在会议召开之日至少十个月前发送；主要支持性文件应该在至少三个月前发送。
3. 理事会应该确保向地区空中航行会议提供与其议程相关的运作和技术事项方面的适当指导。
4. 与会的每一成员国应该在会议之前了解其航空运输经营人及其国际通用航空未来运营的计划，同时，了解在其登记册上的其他航空器的预期运输量以及这些各类航空对于设施和服务的总体要求。
5. 理事会在考虑到进一步提高现有安全等级的要求的同时，应该为地区空中航行会议并同时通过这些会议，促进最新规划标准的制定，而且这些标准应旨在确保地区计划满足运营要求并且具有经济上的合理性。
6. 理事会应该制定和维持详细而具体的指令，用于地区空中航行会议实施事项的审议。

附录 G

空中交通服务（ATS）空域的划定

鉴于《公约》附件 11 要求各成员国确定其领土上空将提供空中交通服务的空域部分，并于此后安排建立和提供此类服务；

鉴于《公约》附件 11 还规定各成员国通过相互协议将在其领土上空提供空中交通服务的责任委托给另一国家；

鉴于各成员国之间的合作努力能够导致更高效的空中交通管理；

鉴于委托国和提供国均可保留在任何时间终止任何此类协定的权利；和

鉴于《公约》附件 11 规定公海上空将提供空中交通服务的空域部分应当在地区空中航行协定的基础上加以确定，而这些协定通常由理事会根据地区空中航行会议的建议加以批准；

关于地区空中航行计划，大会决议如下：

1. 空中交通服务空域的界线，无论在国家领土上空还是在公海上空，应当在技术和运营考虑的基础上加以确定，其目的在于确保安全，并给服务提供者 and 使用者带来最佳成本效益；
2. 不应当为了技术、运行、安全和效率考虑以外的原因而分割已确定的 ATS 空域；
3. 如果任何空中交通服务空域需要扩展到两个或多个国家的领土上空或其部分领土上空，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定，同时考虑到富于成本效益地采用和运行通信、导航和监视/空中交通管理系统的需要，并采用更效率的空域管理，特别是高层空域的管理；
4. 提供国在委托国领土上空的空域内实施空中交通服务时应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；
5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关空域运营的空中交通的安全与正常有关的技术和运营职能方面；

而且，宣布：

6. 任何成员国在向另一国家委托在其领土上空的空域内提供空中交通服务责任并不减损其主权；
和
7. 理事会批准有关一国在公海上空空域内提供空中交通服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关空域的主权。

相关做法

1. 各成员国应该与其他有关国家和国际民航组织合作，寻求以最高效而经济的方式划定空中交通服务空域，寻找到责任转移点的最适宜位置，以及寻求制定最高效的协调程序。
2. 各成员国应该在必要时考虑联合设立单一的空中交通服务提供者，负责提供延伸到两个或两个以上国家领土上空或公海上空的空中交通服务空域内的空中交通服务。
3. 理事会应该鼓励在公海上空提供空中交通服务的国家尽可能与在毗邻空域提供空中交通服务的有关国家缔结协定，以便在所需的公海上空空交通服务不能提供时，备有能够在原来的服务恢复前，经国际民航组织理事会批准后得以实施的应急计划，该计划可能需要对空中交通服务空域界线进行临时变更。

附录 H

搜寻与援救服务的提供

鉴于按照《公约》第二十五条，各成员国承诺对在其领土范围内遇险的航空器提供其认为可行的援助措施，并在遵行根据《公约》不时建议的协同措施方面进行合作；

鉴于《公约》附件 12 包含有关在成员国领土内以及在公海海域内建立和提供搜寻与援救服务的规范；

鉴于《公约》附件 12 规定应在地区空中航行协定的基础上确定将提供搜寻与援救服务的公海部分，而这些协定通常是理事会根据地区空中航行会议的建议批准的；

鉴于《公约》附件 12 建议，搜寻与援救区域应该在实际可行的范围内，与相应的飞行情报区相一致，若属于公海地区，则与海上搜寻与援救区域相一致；

鉴于《公约》第六十九条规定，如果理事会认为一成员国的空中航行服务目前或预期不适合国际空中服务的安全运营时，理事会应当与直接有关的国家和其他受影响的国家进行协商，以期找到情况可得到补救的手段，并就此提出建议；和

鉴于《公约》第六十九条涉及的空中航行服务除其他外，包括搜寻与援救服务；

大会决议如下：

1. 无论国家领土上还是根据地区空中航行协议对超出一个国家主权空域以外的区域，或是在公海上的搜寻与援救区域应当根据技术和运作上的考虑加以划定，其中包括与飞行情报区、搜寻与援救区域，若属于公海地区，则与海上搜寻与援救区相一致是否可取，其目的在于确保安全，并以最小的总成本取得最佳的效率；

2. 各国应当保证在同一区域提供服务的海上和航空搜寻与援救服务尽可能地密切合作，可行时，建立联合援救协调中心来协调航空和海上的搜寻与援救行动；

3. 如果任何搜寻与援救区域需要扩大到两个或两个以上国家的领土或其部分领土时，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定；

4. 在委托国的领土上实施搜寻与援救服务的提供国应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；

5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关区域提供搜寻与援救服务有关的技术和运作职能方面；

6. 对包括在公海上提供高效的搜寻与援救服务方面存在的任何不足进行补救，应通过与在运作上或财政上可能给予搜寻与援救行动的援助的国家谈判获得，以便就此缔结协定；

而且，宣布：

7. 任何成员国在向另一国家委托在其领土内提供搜寻与援救服务责任并不减损其主权；和

8. 理事会批准有关一国在公海海域内提供搜寻与援救服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关海域的主权。

相关做法

1. 各成员国应该与其他国家和国际民航组织合作，寻求以最高效的方式划定搜寻与援救区域，并在必

要时考虑集中可利用的资源或联合成立一个搜寻与援救组织，负责在扩展到两个或两个以上国家领土或公海上的区域内提供搜寻与援救服务。

2. 理事会应该鼓励由于缺乏足够的设施而不能确保对其负责的搜寻与援救区域进行空中覆盖的国家，请求其他国家的援助来补救这一状况，并与有关国家谈判达成关于在搜寻与援救行动期间提供援助的协定。

附录 I

民用和军用空中交通的协调与合作

鉴于空域是民用和军用航空的共同资源，并鉴于许多空中航行设施和服务是由民用和军用航空两者提供和使用的；

鉴于《国际民用航空公约》序言规定，签字各国政府“议定了若干原则和办法，使国际民用航空按照安全和有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营”；

鉴于《公约》第三条第一款指出，“本公约仅适用于民用航空器、不适用于国家航空器”，且第三条第四款要求“各缔约国承允在发布关于其国家航空器的规章时，对民用航空器的航行安全予以应有的注意”；

认识到增长的民用空中交通和以任务为导向的军用空中交通将从更灵活地使用军用空域中受益以及尚未在所有地区找出令人满意地解决合作出入空域问题的办法；

鉴于民用和军用空中交通两者灵活使用空域可被视为最终目标，军民协调与合作方面的改善是得以更有效进行空域管理的直接办法；

忆及国际民航组织全球空中交通管理（ATM）运行概念声明，所有空域均是可利用资源，对使用空域任何特定容量的限制应视为是暂时的，应对所有空域灵活管理；和

鉴于应用缩小的垂直间隔最低标准（RVSM）可带来许多好处，包括增加空域容量、节省成本和减轻环境影响，但要求航空器符合严格的高度保持性能要求，即使是微小的机身改装也能削弱满足这些要求的能力；

大会决议如下：

1. 应当安排民用和军用航空共同使用空域及某些设施和服务，以确保民用航空的安全、正常和效率并确保满足军用空中交通的要求；

2. 各成员国制定的管理其国家航空器在公海上运行的条例和程序应当确保这种运行不损害国际民用空中交通的安全、正常和效率，而且在实际可行的范围内遵守附件 2 中的空中规则；

3. 秘书长应当提供关于军民协调与合作的最佳做法的指南；

4. 成员国可以在其出席国际民航组织会议的代表团中酌情包括军方当局的代表；和

5. 国际民航组织作为一个国际论坛，可以发挥作用，促进改善军民合作、协作和共享最佳做法，在军民伙伴的支持下，提供必要的后续活动，巩固关于军民合作的全球空中交通管理论坛（2009 年）的成果。

相关做法

1. 各成员国应该在必要时进行或改进其民用和军用空中交通服务之间的协调与合作，以实施上述决定条款 1 中的政策。

2. 当制定决议条款 2 中提及的条例和程序时，有关国家应该与负责在该地区公海上提供空中交通服务的所有国家协调这一事宜。

3. 各成员国应审查现行做法，以确保按相关的高度保持性能要求或按同等要求批准国家航空器在应用缩小的垂直间隔最低标准（RVSM）的空域内运行，并应考虑及随后的任何机身改装。此外，各成员国应在可行的最大限度内为适用的国家航空器参与高度监测技术方案提供便利，以确保持续满足此类性能要求，从而执行上述决议条款 1 和 2 中提到的政策。

4. 理事会应该确保按照上述决议条款 3、4 和 5，将空域使用中的民用和军用协调与合作事宜酌情纳入专业和地区会议的议程。

附录 J

适当机场的提供

鉴于许多地方都需要对机场的物理特征进行重大改进；

鉴于在某些情况下，这些改进将涉及大量支出，而且计划此类工作时不顾及未来发展是不妥当的；

鉴于国家和机场当局需要继续了解今后几代航空器最可能对机场提出的要求的一般趋势；

鉴于如果新航空器的运行要求使其得以经济地运行，而对机场的物理特征又没有进一步的需求，则能够避免许多严重的问题；

鉴于机场的运行有许多优势，而环境上的考虑对航空器在一些地方的运行提出限制。由于全球目前所经历的容量问题，应考虑采用噪声更低的小型航空器；

鉴于存在着日益增长的机场由自治实体经营的趋势，而国家确保提供安全的机场设施和服务的责任仍未改变；和

鉴于机场合格审定是确保机场安全和提高效率的重要手段，而国际民航组织的普遍安全监督审计

计划（USOAP）审计的结果表明，机场合格审定包括安全管理体系（SMS）的实施程度并不理想；

大会决议如下：

1. 机场的技术要求应当由国际民航组织不断加以审查；
2. 未来航空器的设计必须使之能够在供当代航空器运行使用的机场上高效运行，并尽可能最小地对环境造成干扰；
3. 各国应当采取必要的措施，包括分配足够的资源，提高实施机场合格审定包括机场的安全管理体系的水平；和
4. 各国应更加强调机场运行的管理，把跑道安全放在高度优先地位。

相关做法

1. 根据上述决议条款 1 提及的持续审查结果，理事会在考虑进一步提高现有安全等级和效率的要求的情况下，应该：
 - a) 制定关于未来发展的新的指导材料；
 - b) 制定机场运行的管理程序；和
 - c) 不断向各成员国通报发展情况。
2. 理事会应该继续提请航空器制造商和经营人注意决议条款 2 中表述的政策。

附录 K

聘用航空地勤人员的充分条件

鉴于航空地勤服务人员的聘用条件与其资格和职责不相适应的情况构成难以征聘到合格的人员和在培训完成后难以留住他们的主要原因；和

鉴于这种困难妨碍地区计划、标准和建议措施及空中航行服务程序以令人满意的方式得到实施；

大会决定各国应当采取必要步骤，以确保航空地勤服务人员的聘用条件应该与其所需要的资格和所承担的职责相适应。

附录 L

国家对国际民航组织技术工作的参与

鉴于各成员国技术上的贡献对于国际民航组织的技术工作取得令人满意的进展是至关重要的；

鉴于在得到成员国对国际民航组织技术工作的迅速而充分的贡献方面不时经历的困难；和

鉴于确保从这一参与中获取最大限度的效益，而不给成员国和国际民航组织带来不应有的负担是必要的；

大会决定各成员国有必要为国际民航组织的技术工作做出有效的技术贡献。

相关做法

1. 理事会应该鼓励各成员国有效参与国际民航组织的技术工作，同时对将国际民航组织和参与此类工作的成员国的成本降至最低的需要给予应有的重视。

2. 各成员国应该在其认为可行的范围内：

- a) 通过信函往来协助推进国际民航组织的技术项目；
- b) 具体通过载有与议程项目有关的具体提案的预交文件，或对向其预发的文件提出意见，参加国际民航组织的会议和积极参与会前筹备；
- c) 参与国际民航组织专家组的的活动，并确保其提名人具备适当资格和能够有效地对专家组的工作作出贡献；
- d) 按照国际民航组织要求，从事专业研究；和
- e) 通过理事会设定的任何其他办法，协助国际民航组织的技术工作。

附录 M

总部和各地区办事处的技术秘书处

鉴于不断需要向各成员国提供实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及补充程序方面的有效协助；

鉴于有效地利用总部和各地区办事处的技术秘书处协助各成员国解决其实施问题是重要的；和

鉴于为妥善执行其任务，使总部和各地区办事处的技术秘书处成员得以保持其技术水平和随时充分了解其特定领域的最新发展情况是重要的；

大会决议如下：

1. 应当有效地部署总部和各地区办事处技术秘书处的资源，以便最大限度地协助各成员国解决其持续的监测活动、实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及补充程序方面的问题；和

2. 应当促使总部和各地区办事处技术秘书处的成员保持其技术水平并随时充分了解最新技术发展的动态。

相关做法

1. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能在必要时或应成员国的要求，进行为期充分的经常性访问，以协助各国解决实施中的问题。
2. 当地区办事处要求临时增援时，在可行的最大程度上，应该从一地区办事处向另一地区办事处和从总部向地区办事处临时分派专业人员。
3. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能充分保持其所属领域的知识更新，特别是通过参加选定的技术会议、走访研究与发展组织、观摩试用情况以及评估新设备和技术。然而，不应允许此类访问优先于秘书处服务于国际民航组织及其若干议事机构的主要职能。而且，此类访问的旅行应尽可能与履行国际民航组织其他职责所必需的旅行相结合。

附录 N

成员国之间在航空器事故调查方面的合作

鉴于遵照《公约》第二十六条，对事故情况展开调查是事故发生所在国义不容辞的责任；

鉴于由于现代航空器的日益先进和复杂，事故调查的进行可能需要许多专业技术和运行领域专家的参与和具有特殊装备的调查设施的利用；

鉴于许多成员国没有此类专业技术和运行方面的专门知识和适用的设施；

鉴于至关重要，为了飞行安全和事故预防，应该对事故进行彻底的调查和报告，而且调查的有效性不应受到费用考虑的不当妨碍；

鉴于重大航空器事故的救助和调查费用可能给事故发生所在国的资源带来沉重的财务负担；和

念及国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》(Doc 9946 号文件)业已发布；

大会决定建议各成员国在航空器事故、特别是需要有高度专业化的专家和设施参与调查的事故中进行合作，为此目的，各成员国和地区事故和事故征候调查组织 (RAIOs) 除其他外，在可能的程度上应该：

- a) 按照其他成员国的请求，提供航空器事故调查的专家援助和设施；和
- b) 给予寻求调查经验的成员国参加航空器事故调查的机会，以便发展和促进调查专业知识。

相关做法

1. 鼓励各成员国支持地区事故调查研讨会的召开，目的在于交换以下方面的信息：每个国家的调

查立法和程序、调查管理和技术方面一般知识和专业知识的共享、专家和设施的提供以及对事故调查中所遇困难的处理做法等。

2. 应该鼓励各成员国促进事故调查当局的调查人员出于培训和定向访问目的，作为观察员参与其他国家的调查。

3. 鼓励各成员国和事故和事故征候调查组织评价其航空器事故调查和预防领域的需要和能力，目的在于制定有关事故调查和预防基础课程的培训大纲。应该充分探索利用地区培训中心教授此类课程，以及采用提供国际标准化和基于能力的培训的航空培训升级版项目方法。

4. 鼓励各成员国参照国际民航组织于 2007 年拟定的供各国使用的谅解备忘录（MOU）范本，以鼓励各国在航空器事故和严重事故征候的调查过程中相互合作。谅解备忘录范本登载在国际民航组织公共网站上。

5. 鼓励各成员国必要时考虑国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件），该手册就如何建立和管理地区或次地区内的地区事故和事故征候调查系统提供了指导。

附录 O

人的行为能力

鉴于《芝加哥公约》阐述的国际民航组织的宗旨和目标规定，促进国际航空运输的发展，“……以便……促进国际空中航行的飞行安全”；

鉴于认识到人的行为能力大大有助于航空系统的全面安全效绩，而同时亦受到生理和认识能力及限制的影响；

鉴于认识到与新技术、系统和程序相关的安全和效率收益，只有当它们是为增强每一使用者的行为能力而设计的情况下才能实现；和

鉴于认识到未来航空系统的实施将导致航空专业人员角色的改变，需要进行跨多学科小组进行工作以支持协作决策；

大会决议如下：

1. 各成员国确保将人的行为能力的考虑结合到新系统和新技术的规划、设计和实施中去，将其作为安全管理办法的一部分；

2. 各成员国促进和便利将人的行为能力的因素结合到专业人员整个职业生涯的基于胜任能力的培训方案中去；和

3. 各成员国纳入能够促进个人和个人团队的安全、连贯、有效和高效的运行效绩的战略，以便解决安全方面的优先事项。

4. 成员国和国际民航组织应通过处理数据密集型系统对人的行为能力的影响，提升日益数字化的驾驶舱环境中的安全水平，具体做法包括：

- a) 倡导以人为本的驾驶舱系统与界面设计原则以缓解信息过载并防止认知疲劳；
- b) 确保包括循证培训在内的驾驶员培训和胜任能力框架纳入有效管理复杂数字信息及缓解自动化相关风险所需的技能；和
- c) 鼓励将与人机交互及认知负荷相关的风险纳入国家安全方案（SSPs）和运营人安全管理体系（SMS）。

第 A42-10 号决议：通过地区合作与援助来解决安全缺陷

鉴于本组织的一项主要目标仍然是确保世界范围国际民用航空的安全；

鉴于确保国际民用航空的安全既是成员国的集体责任也是其各自的责任；

鉴于根据《国际民用航空公约》第三十七条，各成员国承允在关于航空器、人员、机场、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及组织方面进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

鉴于在世界范围的基础上改进国际民用航空的安全要求所有利害攸关方的积极协作；

鉴于公约及其附件为成员国建立一个以相互信任和承认为基础的民用航空安全系统提供了法律和运行框架，因而要求所有成员国尽量执行标准和和建议措施并充分地进行安全监督；

鉴于普遍安全监督审计计划持续监督做法（USOAP-CMA）活动的结果表明，有些成员国尚未能建立可持续的安全监督和/或调查制度，并查明某些成员国具有重大安全关切（SSCs）；

鉴于国际民航组织通过在航空安全伙伴当中协调支助并调配资源，在促进执行标准和和建议措施及纠正与安全有关的缺陷方面发挥着领导作用；

认识到 2022 年第 41 届大会核准了国际民航组织向各国提供的实施支助政策，通过“同一个国际民航组织”做法，向各国和非国家实体提供基于需求的实施支助；

认识到根据国际民航组织向各国提供的实施支助制定的国际民航组织国家战略，通过与其它利害攸关方的协调，可作为向各国提供直接实施支助和指导的平台，以解决其重大安全关切并处理关键要素有效实施（EI）水平较低的问题；

鉴于国际民航组织的地区合作政策致力于就国际民用航空的技术和政策等方面尽可能向各成员国提供援助、咨询和其它任何形式的支持，使其尤其通过与地区组织和地区民用航空机构的密切伙伴关系促进地区合作，履行与《国际民用航空公约》和国际民航组织战略目标有关的责任；

认识到并非所有成员国均有必要的人员、技术和财务资源来充分进行安全监督和/或调查职能；

认识到建立次地区和地区航空安全和安全监督机构，包括地区安全监督组织（RSOOs）、地区事故和征候事件调查组织（RAIOs）和调查合作机制（ICMs），有可能通过因建立和运行一个共同的安全监督和/或事故和征候事件调查系统各成员国之间的协作而带来的规模经济和更大范围的协调一致，在很大程度上可帮助各国履行《芝加哥公约》规定的义务；

忆及作为公约签署国，成员国承担并完全承担安全监督和/或事故调查相关义务，成员国负责实施国际民航组织标准，在此方面，成员国可自愿决定把某些任务和职能交给地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织，根据适当的法律文书并在适用时“各国”应理解为包括地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织；

忆及第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）（2018年）建议国际民航组织继续发展全球航空安全监督系统，以加强地区安全监督组织并提高其支持各国的有效性和效率；

认识到有必要将全球航空安全监督系统（GASOS）发展为地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织评估方案（RRAP），该方案将对地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织/调查合作机制的能力和资质进行评估，目标是加强这些组织的能力并提高这些组织在为各国提供支助方面的效力和效率。

认识到附件 19 承认地区安全监督组织及其在代表各国履行被委托的国家安全管理职能方面的作用；

认识到成员国集团可能决定建立地区航空系统，其法律依据可能通过一种或多种方式实现，包括但不限于地区框架，一项国际条约和国家基本立法，目标是制定可适用于各成员国的共同规则和监督；

认识到通过采取涉及所有地区安全监督组织、地区事故和征候事件调查组织、成员国、国际民航组织和民用航空运行中有关的其它各方的统一战略，可大大加强向在纠正安全监督审计中所查明的缺陷方面遇到困难的国家提供帮助，特别是在优先考虑具有重大安全关切的国家的情况下；和

忆及大会第 A37-16 号决议认可设立安全基金（SAFE），作为收集和分配来自各国和其他捐助方自愿捐助的机制，支持国际民航组织安全和空中航行计划，进而通过解决缺乏财力自愿捐助的成员国的严重安全缺陷提高民用航空安全；

大会：

1. 指示理事会与所有航空安全伙伴合作，继续实施有助于成员国纠正通过普遍安全监督审计计划持续监测做法查明的缺陷的协调一致的协作实施支助方案，重点是解决重大安全关切；

2. 指示理事会推动地区合作的概念，包括加强地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织；

3. 指示理事会采取适当行动，确保某一组成员国制定的地区航空系统规范得到认可并与国际民航组织框架一体化；

4. 指示理事会进一步发展全球航空安全监督系统（GASOS）并推动该系统向地区安全监督组织

及地区事故和征候事件调查组织评估方案（RRAP）过渡, 包括其目标, 发挥与普遍安全监督计划（USOAP）协同效应的目标, 加强、评估和支持地区安全监督组织和地区事故和事故征候调查组织, 通过这些组织的工作协助其成员国完成某些安全监督、事故和事故征候调查及安全管理职能和活动, 同时确保这些国家了解《芝加哥公约》规定的其义务和责任;

5. 指示理事会继续建立新的伙伴关系并加强现有伙伴关系, 协调和便利向国家、次地区和地区的安全监督和调查机构, 包括地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织提供财务和技术援助, 以提高这些组织的能力;

6. 指示理事会继续分析有关关键安全信息, 以确定向国家和次地区、地区的安全监督和调查机构, 包括地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织提供实施支持的有效手段;

7. 敦促各成员国将解决重大安全关切作为最优先的工作, 以确保国际民用航空不会面临急迫的安全风险, 同时确保国际民航组织附件中提出的标准所确定的最低要求得到遵守;

8. 敦促各成员国开展并进一步加强地区和次地区合作, 以促进最高程度的航空安全;

9. 提醒各成员国、航空业界和其他利害攸关方, 根据 A37-16 号决议的要求向安全基金提供自愿捐助, 以确保在安全领域向需要援助的国家及/或地区合作机制提供有效的实施支助;

10. 呼吁所有成员国和有关航空安全伙伴, 在可能的情况下, 协助要求拥有财政和技术资源的国家确保立即解决所明确的重大安全关切和国家安全监督系统的长期可持续性;

11. 鼓励各成员国要求其地区安全组织和/或地区事故和征候事件调查组织参与地区安全组织及地区事故和征候事件调查组织评估方案（RRAP）, 以加强这些组织的能力, 更好地协助各成员国履行公约规定的安全和调查职责;

12. 鼓励各成员国与其它国家、地区安全监督组织、地区事故和征候事件调查组织、航空业界、金融机构和其它航空安全伙伴建立伙伴关系, 以加强其安全监督和调查能力, 从而更好地履行国家责任和促进更安全的国际民用航空系统;

13. 鼓励各成员国促进建立地区或次地区伙伴关系, 协作制定解决共同问题的办法, 以培养其各自国家的安全监督能力, 并参与加强和推动地区航空安全监督和调查机构, 包括地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织;

14. 要求理事会在协调各项努力中发挥领导作用, 通过制定国际民航组织国家战略和/或具体项目提案, 协助各国解决重大安全关切, 并协助各国取得必要的财务资源, 为此类实施支助计划供资;

15. 敦促各成员国和相关安全合作伙伴支持国家战略的实施, 协助各国解决重大安全关切并在各国建设可持续能力;

16. 要求理事会向大会下届常会报告地区合作和实施支持活动的进展;

17. 鼓励各成员国加强本国的地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织/调查合作机制法律框架, 确保授权机制已明确界定, 同时履行在《芝加哥公约》规定下各自的责任;

18. 鼓励航空业界积极参与地区安全监督组织及地区事故和征候事件调查组织/调查合作机制的工作并提供适当支持；和

19. 宣布本决议取代 A40-6 号决议。

第 A42-11 号决议：哈龙替代品

认识到航空器灭火系统对飞行安全的重要性；

认识到卤化碳氢化合物（哈龙）用于民用航空器灭火系统的主要灭火剂已有五十多年；

鉴于哈龙由于释放促成臭氧消耗和气候变化，根据国际协定已不再生产；

认识到有更多工作有待完成，因为哈龙的供应日益减少且不确定，环境人士对尚未为民用航空器所有灭火系统开发出哈龙替代品继续感到关切；

认识到国际航空器系统防火工作组在业界和监管机构的参与下，已经对每种哈龙的使用制定了最低效绩标准；

认识到在能够使用替代品之前，每种哈龙的使用必须符合与航空器有关的严格规定；

认识到航空器制造行业已经建立了利害攸关方参与制定共同解决办法的机制，以便在切合实际的时间框架内在货舱内应用哈龙替代品；

认识到国际协定禁止生产哈龙，目前只能完全通过回收、再生和再利用获取哈龙。因此，需要对哈龙气体的再生实行严格控制，防止将被污染的哈龙提供给航空业的可能性；和

认识到任何战略都必须依赖与其替代的哈龙相比较不会生成无法接受的环境或健康风险的替代品；

大会：

1. 敦促各国及其航空业加强开发和实施可接受的哈龙替代品，用于航空器货舱灭火系统；

2. 敦促各国确定和监测其哈龙的储备及哈龙的质量；

3. 鼓励国际民用航空组织继续就民用航空使用哈龙替代品的问题与国际航空器系统防火工作组和通过联合国环境规划署臭氧秘书处的技术和经济评估小组的哈龙技术备选办法委员会与臭氧秘书处合作；

4. 鼓励各国与发动机、辅助动力装置应用方面的行业联盟，以及航空航天工业协会国际协调理事会建立的货舱哈龙替代品工作组开展协作；

5. 鼓励各国支持采取措施以确保当未发生威胁安全的失火事件时将不必要的哈龙排放降至最低程序，并确保更好地管理和储存现有存量哈龙；

6. 鼓励各国在国际民航组织的协助下，与联合国环境规划署（UNEP）臭氧秘书处及《蒙特利尔议定书》咨询机构、技术和经济评估小组及其灭火技术选择委员会保持联络，以评估全球哈龙储备，支持现有哈龙库的可持续管理，包括根据《蒙特利尔议定书》对航空器货舱应用中的哈龙提出必要用途提名，以保障航空安全；

7. 指示理事会与行业协调并考虑全球哈龙储备可用性评估，就修订附件 8—《航空器适航性》中关于新航空器型号合格证申请的哈龙替代品可持续有效截止日期提出提案。该提案应基于包括哈龙可用性在内的全面数据、替代方案研发的进展情况，并充分考虑安全因素。

8. 指示理事会对 2024 年时间框架的某一指定日期后提交型号合格审定申请的航空器所用的货舱灭火系统规定使用哈龙替代品；和

9. 宣布本决议取代 A39-13 号决议。

第 A42-12 号决议：普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）

鉴于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 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 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、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特设 USOAP 咨询小组（USOAP-AG）的建议和高级别会议（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；

5. 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 —《危险品的安全航空运输》和附件 19 —《安全管理》；

6. 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；

8. 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；

9. 指示秘书长按照关于共享安全信息的既定程序，继续与有关利害攸关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；

10. 指示秘书长通过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；

12. 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监测活动的重复；

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

14. 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、捐助方和相关利害攸关方提供自愿捐款，支持普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进和运作；

16. 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；

17. 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以便利普遍安全监督审计计划持续监测做法的顺利进行；

18. 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查明的发现情况；

19. 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；

20. 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；

21. 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；

22. 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演进和绩效情况；和

23. 宣布本决议取代 A40-13 号决议。

第 A42-13 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响应、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。

第 A42-14 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 年通过的第 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。

第 A42-15 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个决议，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；

鉴于至关重要的是，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。

第 A42-16 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 —《打击航空部门内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-/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》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中人口贩运准则》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中人口贩运准则》，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 — 《关于机组人员识别和应对贩运人口的培训准则》；
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 — 《打击航空部门内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中人口贩运准则》；和
6. 宣布本决议取代 A41-16 号决议。

第 A42-17 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

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。

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有于安保目的，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：《关于残疾人利用航空运输的手册》
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 号文件中《为身处机场和码头的人员提供指导的国际标志》，以使其保持适用性；

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；和

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助，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成果；

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攸关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国建立收集、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和分享这些数据。

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 A42-17 号决议：国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明；A42-16 号决议：制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运；A42-14 号决议：国际民用航空的无障碍通行；A42-15 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，进而提高生活质量，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有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征聘和培训工作；

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关系方协作，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关系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。

第 A42-18 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

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 42 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 A41-18 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仍然是对其安全和有序发展的威胁，因此民用航空应受到有效保障；

鉴于危害行为威胁的不断演变的性质，包括由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、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；

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助下，加大努力实现全球航空安保计划的理想目标，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局安保做法的重要性；

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；

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；

8. 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；

9. 认识到国际民航组织在航空安保领域的领导作用，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，并在经常预算范围内确保本组织航空安保方案的长期可持续性；

10. 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，开展编入经常预算以外的航空安保活动；

11. 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；

12. 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；

13. 指示理事会审议从实施全球航空安保计划中汲取的经验，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；

14. 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；

15. 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）¹的缔约方的成员国成为这些公约的缔约方。

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；

¹ 各项航空安保法律文书成员国的名单可从www.icao.int网站国际民航组织条约汇编项下查阅。

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；特别是要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）、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；

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；
8. 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。
9. 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；
10. 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；
11. 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；
12. 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。

13. 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 and 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，并考虑对旅客、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，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攸关方提供有关民航所有可能风险的信息；
- h) 通过与所有利害攸关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。

14. 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釋所引起的对航空旅行的扰乱减至最小程度；

15. 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；

16. 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；
- e) 促进承认等同流程的发展，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，和不给航空网络带来漏洞和新的风险；和
- f) 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。

17. 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；

18. 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；

19. 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；

20. 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；

21. 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

22. 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 A41-18 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全球

航空安保计划设定的里程碑，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；

忆及大会第 41 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通过审计和持续监测成员国的航空安保绩效促进了全球航空安保；

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. 敦促国际民航组织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. 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；

9. 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

10. 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；

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得信息；

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、包括维持和开发培训资料和讲习班，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理理事会（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；

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。

第 A42-19 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；

注意到航空领域越来越依赖数据、信息和系统的可用性和完整性，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持续演变，其规模、复杂程度和频率都在不断增长，在网络和现实领域，航空继续成为恶意行为者的目标，并且网络威胁可以对民用航空的关键基础设施造成重大风险，可能危害航空安全、安保、效率或能力；

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

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

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，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何处，都会受到震慑和惩罚；

重申加强民航关键数据、信息和系统的保护以抵御网络威胁和风险的重要性和紧迫性，包括民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航空网络安全框架，以协调一致的方式防止和抵御这个部门受到网络威胁和风险；

认识到国际民航组织在航空网络安全方面跨越各个航空学科的领导力和工作；

认识到航空网络安全需要在全世界、地区和国家层面进行协调，从而支持防止和抵御措施和程序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网络安全计划的重要性，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；

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、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；
- 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) 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) 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) 制定和实施强大的网络风险管理框架，将网络风险管理整合到相关的安全、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、信息和系统并使其抵御网络威胁和风险；
- h) 酌情制定法律、法规、政策、程序和措施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紧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) 制定和实施实际行动，以加强跨所有民航实体的网络安全文化；
- j) 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、缓解措施、最佳做法和经验教训的信息；
- k) 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、保护和监测可能影响民用航空系统的常见漏洞和信息流，并合作缓解和防范常见的网络威胁，以及应对网络事件和从中恢复；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

调航空网络安全问题。

4. 宣布本决议替代 A41-19 号决议。

第 A42-20 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

鉴于大会 A41-20 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 A41-20 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 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 A42-21 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 A42-22 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 42 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 A42-21 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 A42-22 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。

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的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_x）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，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；

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的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 — 《航空器发动机的排放》，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；

认识到非挥发性颗粒物（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颗粒物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；

7. 欢迎新的非挥发性颗粒物（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；

8. 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；

9. 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；

11. 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；

12. 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；

13. 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；

14. 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；

15. 敦促各成员国妥当遵守按照本附录第 9 条款制定的国际民航组织规定；和

16. 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《降低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 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；
3. 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
4. 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攸关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大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。

第 A42-21 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

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；

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（附件一列国）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、2019 年和 2022 年其第 38 届、第 39 届、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；

忆及国际民航组织顾及《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；

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；

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、A40-18 号和 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”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 2025 年 7 月为止，代表全球国际航空运输量逾 99% 的 150 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，认识到按照“不让任何国家掉队”（NCLB）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供资机制，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 A42-20 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 A42-22 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、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；

9. 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；

10. 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；

11. 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；

12. 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；

13. 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 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；

14. 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；

15. 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 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；

16. 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；

17. 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；

18. 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；

19. 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；

20. 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攸关方需要共同努力执行这一方案，同时虑及各国和各地区的不同情况，并遵循“不让任何国家掉队”；

21. 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害关系方，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害关系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；

22. 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；

23 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。这要求根据国家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；

24. 要求理事会：

- a) 加强成员国与国际金融界及其他相关利害关系方（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) 与不同的利害关系方合作，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，供项目开发者参考；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¹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¹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；

25. 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；

26. 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；

27. 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，包括对发展中世界的潜在影响，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

¹ 参见A42-WP/25号文件附录G。

- d) 协助各成员国与本地区的其他国家就研究、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；

28. 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；

29. 鼓励理事会和成员国按照不让任何国家掉队，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；

30 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；

31. 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；

32. 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；

33. 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；鼓励各国和利害关系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。

34. 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的适当研究、开发、部署和使用；
- 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) 与相关利害关系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；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；

35. 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；
- 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；
- d) 继续给出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；
- e) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续航空燃料、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；
- f) 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
- g) 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；

36. 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

37. 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的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。

第 A42-22 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）

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；

忆及大会第 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（ETM）》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷 —《证明遵守国际航空碳抵消和减排计划的程序》第三版的发布；

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，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；

忆及在航空环境保护委员会的技术支持下，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；

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；

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 A42-20 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 A42-21 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 A41-20 号决议、A41-21 号决议和 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. 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 e) 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¹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；

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；

¹ 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。

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。

第 A42-23 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支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能力发展和实施支助政策的综合声明，这些政策指截至大会第 42 届会议闭幕时存在的政策；

2. 宣布本决议取代 A41-25 号决议。

附录 A

国际民航组织能力发展和实施支助方案

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、捐赠者和其他利害攸关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；

鉴于上一个三年期能力发展和实施方案的数量急剧减少，行政和业务服务费用基金的财务状况严重恶化，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；

大会：

能力发展和实施方案

1. 认识到技能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、和指导材料，以及发展和现代化其民用航空管理基础设施，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；

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；

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；

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能力发展和实施支助方案、项目和活动的合作与协调；

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、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能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；

扩大国际民航组织能力发展和实施支助

15. 重申为了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、捐助方及其他利害攸关方建立伙伴关系以获取筹集资源的机会，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程度的协同作用；

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；

框架协定

20. 重申国际民航组织在其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能力发展和实施支助产品和服务。

附录 B

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，支持标准和建议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讲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、经济发展和环境可持续性领域加强其对各国的支助，确保不让任何国家掉队，进一步承认此类贡献将推动 ICAO 战略目标的实现，通过促进全球协调一致的政策、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能力发展和实施方案接收对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；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）；

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

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）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能力发展和实施局，提供咨询、能力发展和实施支助产品和服务，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能力发展和实施方案，如 COSCAPs 和 CASPs；并敦促理事会考虑到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航空挑战、需求和机遇，包括新技术和新兴技术；

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，应依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 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。

第 A42-24 号决议：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，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、教育和留住航空专业人员的战略；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、背景和经验丰富的航空人才；

7. 鼓励成员国继续推广着眼于满足航空人才不断演变的需求和实现其价值的最佳做法，藉此更好地吸引和留住员工，并提高其生产力、绩效和安全；

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。

第A42-25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民用航空，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创新发展；

认可《国际民航组织的创新政策》；

大会：

1. 指示理事会实施创新政策；
2. 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；
3. 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. 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. 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的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。

第 A42-26 号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

鉴于《国际民用航空公约》确定了各国政府为了确保国际航空运输服务能以有序、正常、高效、经济、协调和可持续的方式发展将遵循的基本原则，因此，国际民航组织的宗旨之一是支持各项原则和安排，以便国际航空运输服务能够建立在机会均等、健康而经济的运营、相互尊重国家权利和考虑到普遍利益的基础上；

鉴于航空运输通过促进和加快旅游和贸易发展对各国经济可持续发展至关重要；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证最有效地利用机遇及迎接航空运输发展固有挑战所需的必要资源和跟上航空运输需求所造成的挑战的步伐日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各成员国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各成员国；

鉴于需要各成员国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写相关指导材料和研究报告；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，按照“不让任何国家掉队”的目标，愈加重视航空运输政策和相关指导材料的实施，而不是考虑在这一战略目标下制定标准；

鉴于本组织编制的指导材料和本组织在实施其战略目标（即航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉）方面采取的行动应有助于各成员国制定政策和做法，以便促进全球化、商业化和自由化，并营造一个有利于国际航空运输可持续发展的优良环境；

鉴于本组织制定了《缓解冠状病毒爆发对航空影响的经济和财政措施指南》，供成员国和业界应付 COVID-19 大流行对经济的不利影响，减轻业界即将面临的流动性和财务压力，并加强业界对于未来危机的抵御能力；

鉴于 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）通过的部长级宣言确认了向航空部门提供支持，包括经济和财政支持的重要性，以维持运营并确保提供基本服务，同时保障公平竞争和平等机会；

鉴于本组织已决定于 2026 年召开第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7），这是一个全球政策与决策平台，用于确定改善经济管理环境的措施，以期促进发展一个健全、经济上可行和负担得起的民用航空系统；

鉴于需要将航空运输经济发展纳入航空的所有方面，特别是关于跨领域问题，以了解各种行动对航空运输经济发展的相互影响；和

鉴于各成员国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义。

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第 42 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 国际航空运输的经济管理

附录 B — 税收

附录 C — 机场和空中航行服务经济学

附录 D — 航空数据/统计

附录 E — 预测、规划和经济分析

2. 敦促各成员国注意这些政策和理事会和秘书长在国际民航组织的相关文件中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各成员国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是提供本组织为开展航空运输工作所要求的全面和及时的统计和其他信息；

4. 敦促成员国在其监管职能中注意国际民航组织制定的关于国际航空运输经济管理的政策和指导材料，例如 Doc 9587 号文件《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》中所载的政策和指导材料；

5. 要求理事会特别重视与预测的交通发展水平相称的、特别是发展中国家的航空基础设施和能力发展的融资挑战；

6. 要求理事会在其认为有益于关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求成员国专家代表的意见，其中包括根据 Doc 9482 号文件《对航空运输委员会和航空安保委员会各专家组的指示》设立由此类合格专家组成的专家组或秘书处研究小组，通过开会或通信的方式开展工作并向航空运输委员会做出报告；

7. 要求理事会在根据待处理问题的数量和重要性证明有理由召开此类会议时以及在有可能对其采取建设性行动的情况下，召开所有成员国均可参加的大会或专业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段；

8. 要求理事会和秘书长向成员国并在成员国中传达和推广国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

9. 要求理事会和秘书长继续推广 COVID-19 高级别会议部长级宣言并提升对该宣言的意识，并做出努力实施宣言的相关条款；

10. 要求理事会主席和秘书长继续进行斡旋，促进航空运输给各国国民经济带来的社会效益，并提升各国元首和政府首脑在此方面的认识。

11. 要求理事会和秘书长采取必要的步骤，以便落实大会有关本组织各项航空运输活动的决议和决定，并监督和协助各成员国落实国际民航组织在航空运输领域的政策；

12. 要求理事会对国际民航组织航空运输政策的综合声明不断进行审查，并在需要对声明做出修

改时向大会提供咨询意见；

13. 要求理事会不断更新国际民航组织在航空运输领域的政策和指导材料，针对变革和成员国的需求做出响应，并保留其以之为依据的核心原则；14. 要求理事会制定多形式的主题式框架，以确保 ATConf/7 出席人数达到最高水平、互动有效并取得最佳成果；

15. 要求理事会制定政策，加强与航空运输经济发展有关的跨领域问题的协调，以便将经济发展考量系统地融入国际民航组织的所有活动和方案中，并实施一项跨领域议程，确保有效推进航空运输经济发展这一战略目标；和

16 宣布本决议取代 A41-27 号决议。

附录 A

国际航空运输的经济管理

第 I 节 基本原则和长期愿景

鉴于《公约》中规定的主权、公平和均等的机会、不歧视、相互依存、统一与合作等项基本原则一直很好地服务于国际航空运输并将继续构成其未来发展的基础；

鉴于在可能的最大程度上实行多边主义使国际航空运输自由化，特别是在多边基础上交换商业权利包括业务权继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，成员国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于有必要针对航空运输领域不断变化的监管和运行环境做出调整，并且本组织为此制定了政策指南，以促进对国际航空运输的监管，包括示范条款和航空运输协定模板；

鉴于 COVID-19 对航空业的韧性、可持续性或复苏造成了巨大冲击，要求不同政策和技术领域之间进行互动，为航空业找到恰当的解决方案；

鉴于大多数国际航空服务均受国家间或各地区性国家集团之间双边或多边航空服务协定（ASA）的管辖，而此类协定对于国际航空运输而言不可或缺，因为其提供了可预测的框架，航空公司可据此框架运营并在未来维持航空服务。因此，为应对危机而采取的任何限制措施均应保持在最低限度，且应与航空服务协定的要求相协调；

鉴于有必要进一步促使人们了解在旅客和货物服务方面的市场准入自由化有关的挑战和益处；

鉴于正常而可靠的航空运输服务的提供对于包括依靠旅游业的各国尤其是发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

鉴于本组织通过了旨在促进国际航空运输自由化的长期愿景，其中声明：“我们作为国际民航组织的成员国，决心积极促进国际航空运输的持续自由化，以便让所有利害攸关方和经济整体受益。我们应该根据需要确保尊重安全和安保的最高水平，以及所有国家及其利害攸关方公平和均等的机会的原则为指导”；

鉴于各成员国有义务遵守《公约》的规定，而且普遍遵循《国际航班过境协定（IASTA）》、《统一国际航空运输某些规则的公约》（《1999年蒙特利尔公约》）、《移动设备国际利益公约》（《开普敦公约》）及其关于航空器设备特定问题的议定书以及其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件，可促进并有助于实现本组织的目标；

鉴于在制定国家或地区以及国际航空运输政策和规章时，应当充分注意消费者利益；和

鉴于航空运输监管专家组的讨论表明，由于无人航空器全球运行日益增多，因而广泛支持审查无人航空器国际运行的经济与监管方面；

大会：

1. 敦促所有成员国在政策制定和监管做法中虑及并应用国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景；

2. 敦促各成员国以适合不同需求和情况的步伐和方式寻求自由化，并适当虑及所有利害攸关方的利益、不断变化的商业环境和基础设施的要求，以及为确保所有国家持续有效地参与而制定的与安全保障措施有关的原则，包括特别虑及发展中国家利益和需求的原则；

3. 敦促成员国避免采取可能影响国际航空运输有序、可持续和协调发展的单边和域外措施，并确保国内政策和立法在未适当考虑国际航空运输特殊性的情况下不适用于国际航空运输；

4. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》、《1999年蒙特利尔公约》、《开普敦公约》及其议定书和其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件缔约方的成员国对此事给予紧急考虑；

5. 敦促所有成员国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》，在国际民航组织登记有关国际民用航空的所有协定和协议，从而提高透明度；

6. 敦促各成员国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排在执行过程中产生的严重问题，以及在自由化进程中所取得的任何重大进展；

7. 鼓励各国确保国家航空运输条例可体现国际民航组织的主要优先事项，并予以补充；

8. 敦促各成员国在航空服务协定框架内交换市场准入权时适当考虑到航空货运服务的特点，并给予适当的权利和运营灵活性，以便推动航空货运服务的发展，包括可实现电子商务的航空货运服务；

9. 敦促各成员国在处理涉及起落时段分配和夜航限制等问题时，适当考虑其他国家的需要和关注，并且尽一切努力，以透明和非歧视的做法，通过相关各方之间的协商解决问题，同时尊重并遵循

国际民航组织有关管控机场航空器噪声的“平衡做法”原则；

10. 敦促各成员国和有关利害关系方在政策制定以及监管和运行做法方面虑及并实行国际民航组织关于消费者保护的高级别、不具约束力、非规定性的核心原则，包括在影响航空的大规模混乱的情况下，并就其在实施过程中取得的经验或遇到的问题向国际民航组织做出及时通报；

11. 要求理事会强烈支持就应用国际民航组织消费者保护核心原则交换意见和最佳做法，因为，考虑到各国根据各自的社会、政治和经济特点需要灵活性，这一努力有助于鼓励各国或地区制度的兼容性；

12. 鼓励各成员国继续利用国际民航组织航空服务谈判设施并从中受益，这些设施推动并改进了航空运输谈判和协商的效率；

13. 鼓励各成员国制定适当的国家战略，着眼于在人员招聘和保留方面提高航空部门的竞争力和吸引力。

14. 要求理事会继续更好地了解构建对于自由化的挑战和机会和以及开放市场准入的障碍的理解，从而得以进一步考虑在适当时机制定多边方做法；

15. 要求理事会通过航空运输监管专家组（ATRP）审查国际民航组织的航空运输协定模板（TASA），用于支持各成员国的双边与多边安排。应将航空运输协定模板视作动态文件，其中考虑到业界的动态与技术发展，反映多种备选方案，以协助谈判、增进认知并促进对话，同时始终保持中立与非约束性的立场；

16. 要求理事会持续监测无人航空器系统（UAS）行业的进展，促进并协调在成员国之间收集和共享无人航空器经济管理问题的相关信息和最佳做法；

17. 要求理事会继续推广对国际民航组织减轻 COVID-19 爆发对航空业影响的经济和财政措施指南关键原则的使用和遵守，该指南应在认为必要时更新；

18. 要求理事会推动在本组织内不同委员会、专家组和工作机构之间形成适当的互动，以确保各方在自身工作中妥善处理各自在政策领域的问题；

19. 要求理事会继续加强与各成员国和业界之间的对话和信息交流，同时虑及《国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景》以及各国以往的经验 and 成就，包括在双边、地区和多边各级签订的现有自由化协定，以及现有的多边航空法律条约的可适用性和相关性，以及第六次世界航空运输会议（ATConf/6）的各项建议；

20. 要求理事会继续与地区和次地区机构合作审查和制定包括自由化安排在内的合作措施和这些措施的结果，以便确定是否应在适当的时候向成员国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；和

21. 要求理事会为便于成员国使用，更新航空运输协定模板以纳入相关指导原则，从而确保在发生影响国际航班的危机期间，航空运输协定能继续提供可预测的框架；

22. 要求理事会继续对成员国在国际航空运输监管方面的政策和做法开展比较和分析研究，包括对航空服务协定条款的比较和分析研究，并与成员国分享此类信息；和

23. 要求理事会结合供应链瓶颈等新兴行业趋势，探讨现有经济监管框架是否适当，并协调国际民航组织旨在解决人力资本短缺问题的各项活动，以确保其能有效应对全球航空业的动态挑战。

第 II 节 航空承运人的所有权和控制权

鉴于授权航空公司行使航线和其他航空运输权利所适用的实际所有和有效控制标准的严格运用可能使许多国家无法在运营国际航班和充分利用从中获得的好处方面享有公平和均等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空公司应按照国家步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和安保进行有效的监管控制；

鉴于航空公司的指定和授权标准的扩大或灵活适用会有助于创造这样一个运行环境，使国际航空运输以稳定、高效和经济的方式发展和兴盛，并有助于达到使各国参与自由化进程这一目标，且不妨碍各国对航空安全和安保的义务；和

鉴于国家间的发展目标的实现正日益得到合作安排的促进，其形式是地区经济集团和象征着密切关系和利益共同体的职能性合作。大会：

1. 敦促各成员国根据需求和形势，认识到地区或次地区经济集团内部共同利益的概念以及国际民航组织建议的措施，通过诸如在双边航空运输协定或指定规定中免除所有权和控制权限制等各种现行措施，继续对航空承运人的所有权和控制权实行自由化；

2. 敦促各成员国依据包括有关方面商定或将商定的航空运输协定在内的相互可接受的条款和条件，接受其中所作的指定，并允许其中规定的航空公司行使同一集团内的一个或多个国家，尤其是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各成员国承认地区或次地区经济集团内利益共同体的概念，作为一个或多个国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个国家，并且由该另一个或多个国家或其国民实际所有和有效控制的航空公司的有效根据；

4. 敦促各成员国考虑使用航空公司指定和授权的替代标准，包括由国际民航组织制定的标准，并采取灵活和积极的做法，以照顾到其他国家使航空承运人所有权和控制权自由化的努力，而不损害安全和安保；

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的成员国不断向理事会提交关于其经验的信息，使本组织拥有可能会对成员国有所助益的信息；和

6. 要求理事会在主动直接在其彼此间订立国际航班联合所有和联合经营的合作安排或其航空公司订立此类安排的成员国提出要求时向其提供援助，并迅速向各国通报关于此类合作安排的信息。

第 III 节 监管安排方面的合作和竞争

鉴于国家一级单方面采用的某些经济、金融和运营限制影响国际航空运输的稳定性，往往造成国际航空运输中不公平的歧视性贸易做法，而且可能与《公约》的基本原则以及国际航空运输的有序和谐的发展相抵触：

鉴于国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）为使全球航空部门从 COVID-19 大流行灾难性影响中安全、安保和可持续地重启和恢复所建议的关键原则之一，是各国和金融机构考虑以各种适度 and 透明的方式提供直接和/或间接支助的必要性；和

鉴于国际民航组织已经制定出包括竞争问题在内的政策指南，以促进各国形成协调统一、兼容并蓄的国际航空运输管理方法和做法。

大会：

1. 敦促各成员国虑及公平竞争是国际航空运输业务运营的一个重要的一般原则；
2. 敦促各成员国制定适用于航空运输的竞争法律和政策，同时虑及国家主权和国际民航组织关于竞争问题的指南；
3. 敦促各成员国在处理有关国际航空运输的问题时，包括在核准联盟和合并的情况下，鼓励地区和/或国家竞争当局之间开展合作；
4. 鼓励成员国将《公约》中规定的并在国际民航组织政策和指导材料中体现的公平和均等竞争机会、非歧视、透明度、协调、兼容和合作的基本原则纳入国家立法、规则和规章以及航空运输协定；
5. 要求理事会提供诸如交流论坛这类工具，以增进各国之间的合作、对话和交流有关公平竞争的信息，从而促进形成可兼容的国际航空运输管理方法；和
6. 要求理事会持续监控国际航空运输竞争方面的发展情况，并在必要时对其关于公平竞争的政策和指导材料进行更新。

第 IV 节 服务贸易

鉴于世界贸易组织（“世贸组织”）通过的《服务贸易总协定》已经包括了国际航空运输的某些方面；和

鉴于国际民航组织已经积极促进所有有关方面理解《国际民用航空公约》条款和国际民航组织在国际航空运输方面的特殊任务和作用。

大会：

1. 重申国际民航组织需要继续探索未来的管理安排并拟订应对国际航空运输面临的挑战的建议和

提案，以便对影响它的内部和外部变化做出回应；

2. 承认此类安排能够创造出一个国际航空运输得以有序、高效和经济地发展并持续繁荣且无损于安全和安保的环境，同时又能保障所有成员国的利益及其有效而持续地参与国际航空运输；
3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；
4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的成员国：
 - a) 确保国家各管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业界直接参与谈判；
 - b) 确保各位代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
 - c) 考虑到相对于那些非世贸组织成员的国际民航组织成员国的权利和义务；
 - d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和安保诸方面之间的密切联系；
 - e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
 - f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；
5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：
 - a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的自由化；
 - b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和安保的基本责任；和
 - c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；和
6. 要求理事会：
 - a) 继续发挥全球领导作用，促进和协调经济自由化进程，同时确保国际航空运输的安全、安保和环境保护；
 - b) 主动跟踪服务贸易中可能影响国际航空运输的发展变化，并随后通知成员国；和
 - c) 促进国际民航组织、世贸组织及涉及服务贸易的其他政府间和非政府组织之间继续开展有效的沟通、合作和协调。

附录 B

税收

鉴于对国际航空运输征税，例如航空器、燃油和消耗性技术供应品，对国际航空运输企业的收入征税，和对国际航空运输的出售或使用征税，可能对国际航空运输运营带来不利的经济上和竞争上的影响；

鉴于 Doc 8632 号文件中所载的《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》对收费和收税作了概念上的区分，即：“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而收税则是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于一些成员国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通征收的款项（其中若干可归类为国际航空运输销售或使用税）正在激增是引起极大关注的事项；

鉴于有关航空器发动机排放物的款项征收已在大会 A42-20 号决议《国际民航组织有关环境保护的持续性政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量》（附录 H——航空对当地空气质量的影响）中提及；

鉴于 Doc 8632 号文件中的国际民航组织关于税收的政策补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的性质和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；

鉴于本组织出版并随时更新 Doc 8632 号文件的补篇，汇编成员国就其对关于税收的综合决议的实施状况的答复；和

鉴于《联合国发达国家和发展中国家之间避免双重征税公约范本》第 8 条“国际海运与空运”已经过修订，对国际航空运输企业所得收入的建议征税方案进行了修改。

大会：

1. 敦促各成员国遵循载于 Doc 8632 号文件的《国际民航组织关于国际航空运输领域的征税政策》，并避免对国际航空进行歧视性征税；
2. 敦促各成员国避免航空运输领域的双重征税；
3. 敦促成员国按要求向国际民航组织报送信息，介绍其对关于税收的综合决议的实施状况以更新 Doc 8632 号文件的补篇；和
4. 要求理事会继续推广国际民航组织关于税收的政策，监控其发展情况，并在必要时更新其政策和 Doc 8632 号文件的补篇。

附录 C

机场和空中航行服务经济学

第 I 节 收费政策

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据：

鉴于 Doc 9082 号文件所载的《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》对收费和税收作了概念上的区分，即“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所附成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本地用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项，已在大会 A42-20 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》（附录 H——航空对当地空气质量的影响），以及大会 A42-21 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——气候变化中单独提及；

鉴于已指示理事会拟订建议，以便在国际民用航空机场和空中航行服务的提供者收取费用以收回提供这些服务所付成本并从中产生其他收入所依据的原则问题上，以及在就此所采用的方法问题上对成员国提供指导；

鉴于成员国已呼吁本组织提供建议和指导，旨在促进机场和空中航行服务成本的公平回收，同时保持机场和空中航行服务提供者以及航空承运人和其他用户各自的经济利益之间的平衡；

鉴于各国日益需要确保具备充足且可持续的资金，为其监管监督部门（包括安全、安保和经济监督相关职能部门）提供支持；

鉴于理事会已采取关于分配全球导航卫星系统（GNSS）成本的政策指导，以确保公平对待所有可从全球导航卫星系统业务中实际获益的用户；鉴于为国际民用航空提供的航空气象服务在不断转型，且相关成本回收应与国际民航组织的收费政策保持一致；和

鉴于成员国间未能就建立全球成本回收机制的推进方案达成共识，理事会据此决定不再开展空间天气服务全球成本回收机制的开发工作。

大会：

1. 敦促各成员国确保《公约》第十五条得到充分遵守；
2. 敦促各成员国依据《公约》第十五条和 Doc 9082 号文件所载的国际民航组织政策中表述的原则，收回其为国际民用航空提供或共同提供机场和空中航行服务所付的成本，而不论机场和空中航行服务运营的组织结构如何；
3. 敦促各成员国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本；

4. 敦促各成员国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一成员国因任何其他成员国的航空器使用机场和空中航行设施而可能征收或允许征收的任何费用；

5. 鼓励各成员国在国家立法、规章或政策中以及航空运输协定中采纳 Doc 9082 号文件所载国际民航组织政策中所阐述的非歧视、与成本挂钩、透明度和协商的原则，以确保机场和空中航行服务提供者予以遵守；

6. 鼓励各成员国确保 Doc 9082 号文件中所核准的目前国际民航组织关于机场和空中航行服务提供者安保措施及职能的成本回收政策得到实施，以使安保使用费合理、具有成本效益，并促进世界范围内的协调一致；

7. 敦促成员国合作收回多国空中航行设施和服务的成本，并考虑使用国际民航组织关于全球导航卫星系统费用分配的政策指导；

8. 敦促成员国在危机时期实施经济和财务措施时达成服务提供者和用户之间的适当平衡，包括通过有成效的磋商修改收费，并确保以合理的方式由所有各方分担困难；

9. 要求理事会根据需要进行更新国际民航组织关于用户收费的政策和相关的指导材料，以期有助于提高机场和空中航行服务的提供和运营效率，改善成本有效性，并促进提供者和用户之间的良好合作，以及加强政策对于未来危机的响应力度；

10. 要求理事会评估各类机制，以解决确保为各国安全、安保和经济监督职能部门提供可持续资金的问题，并根据需要更新和/或编制为各国监督职能部门提供资金的相关指导材料；

11. 要求理事会根据需要不断更新关于全球导航卫星系统成本分配的指导材料，并且解决为国际民用航空提供航空气象（MET）服务的成本回收问题；和

12. 要求理事会继续推广国际组织关于用户收费的政策和相关的指导材料，以提高成员国及其机场和空中航行服务实体的认识和实施。

第 II 节 航空基础设施管理和融资

鉴于各成员国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的效率和成本效益；

鉴于各成员国正日益将机场和空中航行服务的运营交给商业化和私有化的实体，而其对于《公约》及其各附件中规定的各国的义务和国际民航组织在经济领域的政策和指导材料可能缺乏认识 and 了解，而且各国正在使用多国设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；

认识到需要在高质量航空基础设施的发展和现代化方面进行长期和大量的投资，投资应与预期的交通增长水平相适应，包括与新进入者未来的需求和相关可持续发展目标相适应；

鉴于航空业一直在支付其自身基础设施的绝大部分成本，而不是通过税收、公共投资或补贴来筹集资金；

鉴于航空运输基础设施的发展以及航空系统组块升级（ASBU）全球计划需要必要的商业案例依据来确保资金筹措以支持实施；

鉴于无人航空器系统和先进空中出行（AAM）等空域内的新进入者在迅速扩张，需对新旧航空基础设施进行投资，以支持将其纳入并确保安全高效的运营；和

忆及《非洲航空基础设施发展行动计划的宣言和框架》是在 2017 年 11 月在尼日利亚阿布贾举行的第三次国际民航组织世界航空论坛（IWAF/3）上在非洲联盟《洛美行动计划》（2017-2019 年）的框架内通过的。

大会：

1. 提醒各成员国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；

2. 鼓励各成员国虑及经济可行性及用户和其他相关各方的利益，审议建立运行机场的自主实体和空中航行服务提供者；

3. 敦促各成员国通过树立善治，例如，建立有利的体制、法律和监管框架，使用数据驱动的方法，在运输当局和负责相关投资组合的其他部之间进行合作和兼容性的决策，可为航空基础实施投资的增长提供强有力的推动力；

4. 敦促各成员国制定国家和/或地区航空基础设施方案和计划，这些方案和计划应与适当平衡的运输模式发展保持一致并整合，与国家和/或地区发展框架和战略相联系，并与国际经济和金融框架相协调；

5. 鼓励成员国建立透明、稳定和可预测的投资环境，以支持航空基础设施的发展，例如，让利害关系攸关方参与，使资金来源多样化，并提升私营部门的作用，包括通过私人投资、商业改革、私人融资举措、公私合作伙伴关系和各种激励计划；

6. 鼓励成员国考虑向机场和空中航行服务提供商提供财政与监管支持的合理性，以应对 COVID-19 大流行造成的一切前所未有的经济困境。这种支持应符合公平与平等竞争机会的原则；

7. 要求理事会继续根据需要制定和更新关于为优质航空基础设施发展和现代化筹集资金的指导和工具，包括支持 ASBU 模块所述的运行改进的机制；

8. 要求理事会持续评估因业界技术进步而出现的供资和融资需求，包括为了支持无人航空器系统和先进空中出行等新进入者的运行而对基础设施进行的投资；

9. 要求理事会不断更新国际民航组织关于缓解冠状病毒爆发对航空影响的经济和财政措施指南并推广其使用；和

10. 要求理事会继续开展和支持相关的后续工作，以在现有安排下实施《非洲航空基础设施开发

行动计划宣言和框架》，特别是根据国际民航组织非洲航空安全综合地区实施计划（AFI计划）；

附录 D

航空数据和统计

鉴于国际民航组织的航空数据和统计数字方案为促进国际航空运输的规划与可持续的发展之目的，提供了一个独立的和全球性的基础；

鉴于每一成员国承诺其国际航空公司将按照《公约》第六十七条提交理事会所要求的数据和统计数字；

鉴于理事会遵照《公约》第五十四和第五十五条，拟定了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施数据和统计数字的要求；

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条，还拟定了收集在册民用航空器数据和统计数字的要求；

鉴于理事会已采行“按目标管理”的政策，要求收集相关数据、统计数字和分析，以便在实现本组织各项战略目标方面对本组织整体的和各个局部的效绩做出衡量；

鉴于在收集和发布航空数据和统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以增进数据的范围、覆盖率和质量，避免重复性工作，并使各国的负担得以减轻；

鉴于国际民航组织在处理和传播航空数据和统计数字方面的作用让各国能够将数据和统计数字用作促进健全而经济地运作的国际民用航空服务的安全和有序增长的一种重要工具；

认识到航空数据分析正在经历转型，数据的速度和数量不断增长，以及数据创新和人工智能（AI）有能力对此种数据进行先进的分析；和

认识到与成员国就大数据分析正在进行的协作，通过业务情报工具提供不断更新的运行和经济影响分析。

大会：

1. 敦促各成员国提名航空数据和统计数字联络人，并尽一切努力，及时提交国际民航组织所要求的数据和统计数字，并尽可能以电子形式提交；

2. 鼓励各成员国使用持续更新的大数据一览表和月度监测数据，以满足其数据驱动型决策、能力、规划和实施方面的需求；

3. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家，定期审查收集的官方统计数字，包括大数据的处理和人工智能的应用，以便更加有效地满足成员国和本组织的需要；和 4. 要求理事会：

- a) 继续收集、处理和分析包括大数据在内的航空数据，同时确保不同来源的航空数据和统计数字的协调统一，以便利提供各国进行知情决策时所需要的准确、可靠和一致的数据；
- b) 根据《公约》所载的原则和规定及本组织的相关决定，向成员国传播和共享符合航空运输领域共同利益的航空数据；
- c) 继续探索在根据需要收集和发布包括大数据在内的航空数据、统计数字和分析方面与联合国、其所属机构和其他国际组织一道开展更密切合作的方式；和
- d) 在适当基础上做出安排，由国际民航组织按照要求向成员国提供援助，以改进航空数据、统计数字和分析，包括采用人工智能和大数据分析等新兴技术。

附录 E

预测、规划和经济分析

第 I 节 预测和规划

鉴于成员国出于各种规划和实施的目的，需要对全球和地区民用航空未来的发展做出预测；

鉴于理事会在履行其航空运输经济领域的持续职能时，必须预见到可能需要本组织采取行动的未势态发展并必须适时启动此类行动；和

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境监测目的的特定预测。大会：

1. 要求理事会编制和更新民用航空未来趋势和发展态势的预测，并使成员国可以得到这些数据；
2. 要求理事会继续更新单独的一套长期业务量预测，根据这种预测可以制作各种目的的专门或较详细的预测，例如空中运输系统规划和环境分析；和
3. 要求理事会改进预测方法并使用嵌入大数据的人工智能算法，以此不断提升预测的准确性并对预测进行更频繁的更新。

第 II 节 经济分析

鉴于各成员国、国际组织、金融机构以及航空、旅游和贸易界均一直十分关注有关国际航空运输的经济分析，包括航空对全球、地区和国家经济的贡献；

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所开展的经济研究促进了中立和客观性，并导致产生了更公平的航空公司收入分享制度；

鉴于国际民航组织需要经济分析，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的；和

鉴于成员国越来越需要衡量其创造和保持民航部门产生的价值的的能力，因而要求制定方法以界定全球航空竞争力指数。

大会：

1. 要求理事会根据国际公认标准，制定航空活动对国家经济的直接、间接与诱发影响的衡量方法和程序；

2. 要求理事会定期公布关于国际航空运输运营成本水平的地区差别的研究报告，其中应分析运营和投入价格方面的差别是如何影响其成本水平的以及成本变化对航空运输关税可能具有的影响；

3. 要求理事会监控进展情况，就具有全球重要性的重大问题开展研究，并与各国、国际组织和业界分享其分析结果；和

4. 要求理事会为确定全球航空竞争力指数制定一种标准方法，以使各国实现市场产出、经济效率和生产率的最大化。

第 III 节 航空邮件

鉴于航空邮件是国际航空运输领域的一个有机组成部分，而且正在日益受到电子商务的影响；

大会：

1. 敦促各成员国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟（UPU）的会议上考虑到对国际民用航空的影响；

2. 指示秘书长根据要求并按照万国邮政联盟与国际民航组织之间的有关合作安排的规定，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息；和

3. 要求理事会与万国邮联协作，监测和分析对于电子商务的国际物流制约因素。

第A42-27号决议：2026-2027-2028年预算

A. 关于 2026-2027-2028 年预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了 2026、2027 和 2028 年每个财政年度的经常预算概算和指示性预算概算；

2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准了本组织的预算。

3. 按照《财务条例》第七条和第九条，理事会提交了，并由大会审议了 2026、2027 和 2028 年每个财政年度行政和业务服务费用（AOSC）基金和辅助创收基金（ARGF）的指示性预算概算。

B. 关于经常预算，大会：¹

决定：

1. 兹根据《财务条例》并遵照本决议的规定，批准支出下表所列的 2026、2027 和 2028 财年的款额（加元）：

2026—2027—2028年预算概算

（加元）

目标/能动因素	2026	2027	2028	合计
A. 每次飞行都安全和安保	54,121,000	55,818,000	59,262,000	169,201,000
B. 航空具有环境可持续性	8,021,000	8,403,000	8,935,000	25,359,000
C. 航空实现无缝、无障碍和可靠的全民出行	16,528,000	17,140,000	18,274,000	51,942,000
D. 不让任何国家掉队	3,908,000	4,111,000	4,397,000	12,416,000
E. 国际民用航空公约及其他条约、法律和规章应对所有挑战	1,817,000	1,999,000	2,037,000	5,853,000
F. 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉	5,150,000	5,373,000	5,730,000	16,253,000
战略目标	89,545,000	92,844,000	98,636,000	281,024,000
高优先能动因素	348,000	360,000	374,000	1,082,000
辅助能动因素	30,161,000	31,466,000	32,843,000	94,470,000
合计	120,054,000	124,670,000	131,853,000	376,577,000
运营支出	120,004,045	124,512,456	131,759,850	376,276,352
资本支出	49,955	157,544	93,150	300,648

2. 根据《财务条例》，按下表所列方式为年度核准拨款总额提供资金：

2026—2027—2028 资金来源

（加元）

资金来源	2026	2027	2028	合计
a) 成员国摊款	105,994,000	110,710,000	117,893,000	334,597,000
b) 辅助创收基金的盈余转款	8,899,667	8,899,667	8,899,667	26,699,000
c) 行政和业务服务费用基金的偿付款/转款	1,400,000	1,300,000	1,300,000	4,000,000
d) 特殊用途储备金	2,760,333	2,760,333	2,760,333	8,281,000
e) 杂项收入	1,000,000	1,000,000	1,000,000	3,000,000
合计	120,054,000	124,670,000	131,853,000	376,577,000

要求理事会继续开展使本组织走上长期财务可持续性和可持续性方面的工作，并向大会下一届常委会报告结果。

C. 关于补充经常预算，大会：

认识到加强本组织能力的重要性，以执行成员国规定的新的优先事项以及扩展的作用和职责；

赞赏并认可成员国愿意在其经常预算摊款之外对战略基金提供自愿捐款以支持业务计划的实施；

认可此种补充资金基于大会批准的 2026—2027—2028 年经常预算分摊比例表，作为对战略基金的建议捐款；

¹ “每次飞行都安全和安保”战略目标包括一次性追加资金，这笔资金的分配需要对《业务计划》中未供资的优先领域进行彻底的优先排序审查。

认识到此种捐款的自愿性质，并强调战略基金不属于大会第 A39-31 号决议 — 《成员国对本组织财务义务的履行及如若未能履行所要采取的行动》的范畴；

鼓励成员国向理事会通报其参加这项倡议的意向，以便利由战略基金供资的活动的规划和实施；

敦促成员国通过提交认捐信，承诺在经常预算摊款之外提供额外自愿捐款并向战略基金付款；

认识到在成员国最关注的安全和安保领域以及《国际民航组织 2026—2028 年业务计划》的其他优先领域为秘书处提供资源分配灵活度的重要性，并要求秘书处定期向理事会报告这些资源的分配和使用情况；

核准成员国为《业务计划》的核心活动和最高优先活动供资的战略基金指示性目标捐款须符合本决议的规定；

2026—2027—2028 年战略基金概算

(加元)

	2026	2027	2028	合计
指示性目标	3,500,000	3,500,000	3,500,000	10,500,000

D. 关于行政和业务服务费用基金的指示性预算概算，大会：

认识到行政和业务服务费用（AOSC）基金的主要资金来源为使用政府和其他来源等外部资金来实施分配给国际民航组织执行的项目所赚取的费用；

认识到在援助国政府和受援国政府就一个给定年份待实施的相关项目和金额做出决定之前，无法高度精确地确定能力发展和实施方案；

认识到鉴于上述情况，下文以加元（CAD）表示的 2026、2027 和 2028 年的年度 AOSC 净预算数字仅为指示性预算概算：

	2026	2027	2028
指示性预算概算	12,528,000	13,065,000	13,516,000

认识到能力发展和实施是促进民用航空发展与安全、安保、效率和可持续性的重要手段；

认识到本组织能力发展和实施方案所面临的境况和采取持续性管理措施的必要性；和

认识到如果行政和业务服务费用在任何给定财年的运行最终出现赤字，此种赤字应该首先由行政和业务服务费用基金的累计盈余来填补，万不得已时才能要求经常预算提供支助。

决定兹批准能力发展和实施方案的行政和业务服务费用的指示性预算概算，对此的谅解是：指示性预算概算的后续调整须按照《财务条例》第九条中的规定，在年度 AOSC 预算概算框架内进行。

E. 关于**辅助创收基金**的指示性预算概算，大会：

认识到理事会一贯支持秘书处开展创收活动，以确保辅助创收基金对经常预算的建议供款水平的可持续性；

认识到在提供服务所得的预计收入得到确认之前，无法高度精确地确定辅助创收基金的预算概算；

认识到如果创收活动未能产生足够的净盈余将所需数额转入经常预算，则资金缺口将由周转基金补充，如果仍然不足，则缺口须由成员国补足；

认识到鉴于上述情况，下文以加元（CAD）表示的 2026、2027 和 2028 年的年度 ARGF 净预算数字仅为指示性预算概算：

	2026	2027	2028
指示性预算概算	31,583,000	32,716,000	34,183,000

决定兹批准辅助创收基金的指示性预算概算，对此的谅解是：指示性预算概算的后续调整须按照《财务条例》第七条中的规定，在年度 ARGF 预算概算框架内进行。

第 A42-28 号决议：2026 年、2027 年和 2028 年普通基金的摊款

大会：

1. 决定 2026 年、2027 年和 2028 年各成员国遵照《公约》第十二章第六十一条分摊的数额按下述比例确定。

成员国	2026、2027、2028 年
	分摊比例草案
	%
阿富汗	0.06
阿尔巴尼亚	0.06
阿尔及利亚	0.08
安道尔	0.06
安哥拉	0.06
安提瓜和巴布达	0.06
阿根廷	0.39
亚美尼亚	0.06
澳大利亚	1.67
奥地利	0.57
阿塞拜疆	0.08

成员国	2026、2027、2028 年
	分摊比额草案
	%
巴哈马	0.06
巴林	0.12
孟加拉国	0.16
巴巴多斯	0.06
白俄罗斯	0.06
比利时	0.64
伯利兹	0.06
贝宁	0.06
不丹	0.06
玻利维亚（多民族国）	0.06
波斯尼亚和黑塞哥维纳	0.06
博茨瓦纳	0.06
巴西	1.16
文莱达鲁萨兰国	0.06
保加利亚	0.06
布基纳法索	0.06
布隆迪	0.06
佛得角	0.06
柬埔寨	0.06
喀麦隆	0.06
加拿大	2.54
中非共和国	0.06
乍得	0.06
智利	0.38
中国	16.55
哥伦比亚	0.29
科摩罗	0.06
刚果	0.06
库克群岛	0.06
哥斯达黎加	0.06
科特迪瓦	0.06
克罗地亚	0.06

成员国	2026、2027、2028 年
	分摊比额草案
	%
古巴	0.08
塞浦路斯	0.06
捷克	0.24
朝鲜民主主义人民共和国	0.06
刚果民主共和国	0.06
丹麦	0.41
吉布提	0.06
多米尼克	0.06
多米尼加共和国	0.06
厄瓜多尔	0.06
埃及	0.26
萨尔瓦多	0.06
赤道几内亚	0.06
厄立特里亚	0.06
爱沙尼亚	0.06
斯威士兰	0.06
埃塞俄比亚	0.35
斐济	0.06
芬兰	0.36
法国	3.24
加蓬	0.06
冈比亚	0.06
格鲁吉亚	0.06
德国	4.68
加纳	0.06
希腊	0.23
格林纳达	0.06
危地马拉	0.06
几内亚	0.06
几内亚比绍	0.06
圭亚那	0.06
海地	0.06

成员国	2026、2027、2028 年
	分摊比额草案
	%
洪都拉斯	0.06
匈牙利	0.38
冰岛	0.07
印度	1.18
印度尼西亚	0.53
伊朗（伊斯兰共和国）	0.30
伊拉克	0.10
爱尔兰	0.84
以色列	0.49
意大利	1.99
牙买加	0.06
日本	5.25
约旦	0.06
哈萨克斯坦	0.13
肯尼亚	0.08
基里巴斯	0.06
科威特	0.21
吉尔吉斯斯坦	0.06
老挝人民民主共和国	0.06
拉脱维亚	0.06
黎巴嫩	0.06
莱索托	0.06
利比里亚	0.06
利比亚	0.06
立陶宛	0.06
卢森堡	0.27
马达加斯加	0.06
马拉维	0.06
马来西亚	0.45
马尔代夫	0.06
马里	0.06

成员国	2026、2027、2028 年
	分摊比额草案
	%
马耳他	0.06
马绍尔群岛	0.06
毛里塔尼亚	0.06
毛里求斯	0.06
墨西哥	1.00
密克罗尼西亚（联邦）	0.06
摩纳哥	0.06
蒙古	0.06
黑山	0.06
摩洛哥	0.13
莫桑比克	0.06
缅甸	0.06
纳米比亚	0.06
瑙鲁	0.06
尼泊尔	0.06
荷兰	1.28
新西兰	0.30
尼加拉瓜	0.06
尼日尔	0.06
尼日利亚	0.10
北马其顿共和国	0.06
挪威	0.51
阿曼	0.15
巴基斯坦	0.13
帕劳	0.06
巴拿马	0.16
巴布亚新几内亚	0.06
巴拉圭	0.06
秘鲁	0.19
菲律宾	0.30
波兰	0.63
葡萄牙	0.36

成员国	2026、2027、2028 年
	分摊比额草案
	%
卡塔尔	1.27
大韩民国	2.30
摩尔多瓦共和国	0.06
罗马尼亚	0.25
俄罗斯联邦	1.75
卢旺达	0.06
圣基茨和尼维斯	0.06
圣卢西亚	0.06
圣文森特和格林纳丁斯	0.06
萨摩亚	0.06
圣马力诺	0.06
圣多美和普林西比	0.06
沙特阿拉伯	1.04
塞内加尔	0.06
塞尔维亚	0.06
塞舌尔	0.06
塞拉利昂	0.06
新加坡	0.95
斯洛伐克	0.10
斯洛文尼亚	0.06
所罗门群岛	0.06
索马里	0.06
南非	0.19
南苏丹	0.06
西班牙	1.66
斯里兰卡	0.07
苏丹	0.06
苏里南	0.06
瑞典	0.58
瑞士	0.91
阿拉伯叙利亚共和国	0.06
塔吉克斯坦	0.06

成员国	2026、2027、2028 年
	分摊比额草案
	%
泰国	0.48
东帝汶	0.06
多哥	0.06
汤加	0.06
特利尼达和多巴哥	0.06
突尼斯	0.06
土耳其	1.40
土库曼斯坦	0.06
图瓦卢	0.06
乌干达	0.06
乌克兰	0.06
阿拉伯联合酋长国	1.95
联合王国	3.65
坦桑尼亚联合共和国	0.06
美国	21.69
乌拉圭	0.06
乌兹别克斯坦	0.06
瓦努阿图	0.06
委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	0.06
越南	0.27
也门	0.06
赞比亚	0.06
津巴布韦	0.06
	<u>100.00</u>

第 A42-29 号决议：周转基金

大会：

1. 注意到：

- a) 按照第 A41-30 号决议，理事会报告且大会也审议了周转基金额度的充分程度以及相关借款权的问题；
- b) 近年来，拖欠会费的累积，连同当年会费的迟付，在造成财政不确定的同时，对工作方案的实施构成了日益增长的障碍；
- c) 根据过去的趋势，周转基金额度可能不足以满足可预见的将来之需求的风险至为有限；
- d) 经验表明，通常某些国家在年初应缴会费时，没有予以缴付，国际民航组织甚至都不能指望这些国家在有关年度的年底前缴纳会费，一些成员国对于履行公约规定的其财务义务方面的这种有害的拖延正在造成本组织内潜在的财政危机，这可能影响到全体成员国；
- e) 只要现金流仍不确定，国际民航组织便需要周转基金作为缓冲，利用该基金偿付其不可避免的现金承付款项；和
- f) 理事会定期审查本组织的财务状况与周转基金额度。

2. 决定：

- a) 周转基金额度仍为 800 万美元；
- b) 理事会应继续监测周转基金额度，以决定是否紧迫需要提高额度；
- c) 如果理事会确定有这种必要，周转基金额度应定为不超过 1 000 万美元，但须允许比额表核准后成为本组织成员的新国家缴纳的预付款将使该额度有所提高。对周转基金的这些调整将基于核准提高周转基金额度的年度内生效的比额表；
- d) 授权秘书长，经理事会财务委员会事先核准，通过从外部借贷履行本组织即期义务所需的金额，为不能从普通基金和周转基金中供资的经常和补充经费筹资，并要求秘书长尽快偿还这些资金；本组织此类负债的未清偿总额在三年期间的任何时候都不得超过 300 万加元；
- e) 理事会应在大会常会期间报告：
 - i) 动用周转基金或借款权的情况；
 - ii) 提高或降低周转基金额度或借款权的要求；和
- f) 第 A41-30 号决议不再有效，而以本决议取代；和

3. 敦促：

- a) 所有成员国尽早缴纳当年应付的会费，以便减少本组织不得从周转基金中提款和依靠外部借款的可能性；和
- b) 按照 A39-31 号决议的要求，拖欠会费的成员国尽快履行对本组织承担的义务。

第 A42-30 号决议：批准本组织 2022 年、2023 年和 2024 年财务年度账目的并审查其审计报告

鉴于理事会已审查本组织 2022 年、2023 年和 2024 年财务年度的财务报表和外部审计员的报告，并已将其提交大会审查和批准；

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查；

大会：

1. 注意到外部审计员对 2022 年财务年度的财务报表发表了无保留意见的报告以及秘书长对外部审计员报告的评论；
2. 注意到外部审计员对 2023 年财务年度的财务报表发表了无保留意见的报告以及秘书长对外部审计员报告的评论；
3. 注意到外部审计员对 2024 年财务年度的财务报表发表了无保留意见的报告以及秘书长对外部审计员报告的评论；
4. 批准了 2022 年财务年度经审计的财务报表；
5. 批准了 2023 年财务年度经审计的财务报表；和
6. 批准了 2024 年财务年度经审计的财务报表。

第 A42-31 号决议：对《财务条例》的修订

鉴于理事会尊重大会有权批准本组织的预算和拨款；

鉴于理事会能够定期开会以处理影响拨款数额的紧急情况和事态发展；

鉴于理事会需要在大会届会之间具有灵活性，以适应资金需求的变化；

大会决定，根据《财务条例》第 14.1 条，确认对《财务条例》第 2.2、4.4、4.10、5.2、5.6、5.8、5.9、7.6、9.1、9.2、9.3、9.4 和 9.5 款；第九条标题；以及第十五条的更新。

编辑修改	经修订的新案文
2.2 财务委员会的活动应当符合理事会常设委员会议事规则。	2.2 财务委员会的活动应当符合理事会常设委员会议事规则。
4.4 秘书长的经常预算概算应当细分为与业务计划基于成果管理结构相关的战略目标和能动因素，。	4.4 秘书长的经常预算概算应当细分为与业务计划基于成果管理结构相关的战略目标和能动因素。
4.10 如条例第 4.7 款 c) 项中规定的预算决议，应当按与业务计划基于成果管理结构相关的各战略目标和能动因素以及核准的拨款总额，由大会表决通过。	4.10 如条例第 4.7 款 c) 项中规定的预算决议，应当按与业务计划基于成果管理结构相关的各战略目标和能动因素以及核准的拨款总额，由大会表决通过。
<p>5.2 对于某一特定财政年度，理事会可以批准超出大会表决通过的预算的拨款，其规定数额如下：</p> <p>a) 对于预算通过后的第一年，最多不超过核准拨款总额的 2%，对于第二年，最多不超过核准拨款总额的 4%，对于第三年，最多不超过核准拨款总额的 2%，以偿付除条例第 5.2 款 b) 和 c) 项所列支出以外的、未预见和必须的支出；</p> <p>b) 不超过年度总拨款的 2%，用于支持各战略目标而未包含在经批准的预算范围内的新的应急项目；和</p> <p>c) 尽管有上述 a) 和 b) 项的规定，在尚未向大会提交的一个或多个财政年度内，实际杂项收入超出大会核准该一年度、或该几年度拨款时所考虑的收入数额的，以超额部份为限，用以偿付与本组织业务计划中有关经常预算活动部分的高效执行有关之项目的支出。</p>	<p>5.2 对于某一特定财政年度，理事会可以批准超出大会表决通过的预算的拨款，其规定数额如下：</p> <p>a) 对于预算通过后的第一年，最多不超过核准拨款总额的 2%，对于第二年，最多不超过核准拨款总额的 4%，对于第三年，最多不超过核准拨款总额的 2%，以偿付除条例第 5.2 款 b) 和 c) 项所列支出以外的、未预见和必须的支出；</p> <p>b) 不超过年度总拨款的 2%，用于支持各战略目标而未包含在经批准的预算范围内的新的应急项目；和</p> <p>c) 尽管有上述 a) 和 b) 项的规定，在尚未向大会提交的一个或多个财政年度内，实际杂项收入超出大会核准该一年度、或该几年度拨款时所考虑的收入数额的，以超额部份为限，用以偿付与本组织业务计划中有关经常预算活动部分的高效执行有关之项目的支出。</p>
5.6 可在秘书长的授权下将任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标和能动因素或大会表决通过的任何其他目标或战略的每笔拨款的 10%以下，对于高于这一比例的任何数额，则在理事会授权下结转，可以不考虑财务条例第 5.9 款为其规定的授权。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一年结转的数额之和。任何未用	5.6 可在秘书长的授权下将任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标和能动因素或大会表决通过的任何其他目标或战略的每笔拨款的 10%以下，对于高于这一比例的任何数额，则在理事会授权下结转，可以不考虑财务条例第 5.9 款为其规定的授权。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一年结转的数额之和。任何未用

编辑修改	经修订的新案文
拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。	拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。
5.8 每一战略目标内的战略成果之间的资金转拨，可由秘书长实施。	5.8 每一战略目标内的战略成果之间的资金转拨，可由秘书长实施。
5.9 秘书长可以从大会表决通过的一个战略目标向另一战略目标或能动因素转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标或能动因素的年度拨款的 20%。高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标或能动因素之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。	5.9 秘书长可以从大会表决通过的一个战略目标或能动因素向另一战略目标或能动因素转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标或能动因素的年度拨款的 20%。高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标或能动因素之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。
7.6 包括基金所得银行利息在内的收入应当记入该基金的贷方，但以下情况除外： a) 普通基金和周转基金所得的投资收入和银行利息，均应当作为杂项收入记入普通基金的贷方；和 b) 为支持能力发展和实施方案而设立的基金所得的投资收入和银行利息，均应当记入行政和业务服务费用（AOSC）基金的贷方，或者根据与捐助方的协议规定，记入捐助方的贷方。	7.6 包括基金所得银行利息在内的收入应当记入该基金的贷方，但以下情况除外： a) 普通基金和周转基金所得的投资收入和银行利息，均应当作为杂项收入记入普通基金的贷方；和 b) 为支持能力发展和实施方案而设立的基金所得的投资收入和银行利息，均应当记入行政和业务服务费用（AOSC）基金的贷方，或者根据与捐助方的协议规定，记入捐助方的贷方。

第九条 能力发展和实施	第九条 能力发展和实施
9.1 大会已批准本组织参与完全由预算外资源供资的能力发展和实施方案（CDIP）。根据第七条第 7.1 款，理事会可以授权设立必要的基金，以管理能力发展和实施方案。根据条例第 7.2 款，秘书长可以为支助能力发展和实施方案而建立这些基金，并应当根据本《财务条例》的适用规定，适当注意到提供各项基金的组织、政府和其它实体的要求，来进行管理。	9.1 大会已批准本组织参与完全由预算外资源供资的能力发展和实施方案（CDIP）。根据第七条第 7.1 款，理事会可以授权设立必要的基金，以管理能力发展和实施方案。根据条例第 7.2 款，秘书长可以为支助能力发展和实施方案而建立这些基金，并应当根据本《财务条例》的适用规定，适当注意到提供各项基金的组织、政府和其它实体的要求，来进行管理。
9.2 秘书长应当在《理事会年度报告》中，包括实施此类能力发展和实施方案的情况。理事会应当随后将本组织实施能力发展和实施方案的情况报告大会。	9.2 秘书长应当在《理事会年度报告》中，包括实施此类能力发展和实施方案的情况。理事会应当随后将本组织实施能力发展和实施方案的情况报告大会。

<p>9.3 CDIP 方案的行政和业务费用，应当根据本组织所承担的估计实施费用，由提供资金的组织、政府和其它实体支付，但须遵守条例第 7.7 款，并通过行政和业务服务费用基金进行管理。</p>	<p>9.3 CDIP 方案的行政和业务费用，应当根据本组织所承担的估计实施费用，由提供资金的组织、政府和其它实体支付，但须遵守条例第 7.7 款，并通过行政和业务服务费用基金进行管理。</p>
<p>9.4 本组织由于此种收费收到的资金，应当由秘书长根据本财务条例的适用规定，通过统一的行政和业务服务费用基金进行管理，此项基金应当用来支付本组织对 CDIP 方案的此种行政、业务和支持的所有费用。</p>	<p>9.4 本组织由于此种收费收到的资金，应当由秘书长根据本财务条例的适用规定，通过统一的行政和业务服务费用基金进行管理，此项基金应当用来支付本组织对 CDIP 方案的此种行政、业务和支持的所有费用。</p>
<p>9.5 行政和业务服务费用的概算，在经技术合作和实施支助委员会和财务委员会审查、并经理事会批准后，应当与经常预算一并提交大会。大会应当审查和批准行政和业务服务费用概算。秘书长应当在有关的预算期间，对核准的概算进行必要的调整，以便根据本财务条例的条件，以及为此向本组织提供的预算外资源的数额，向本组织的能力发展和实施方案提供充分的行政和支助服务，并就此向财务委员会和技术合作和实施支助委员会报告。对年度日常行政和业务费用的任何调整，其增加幅度超过大会批准的、或理事会先前依此批准的数额之 5%的，应当向理事会报告，超过 10%的增加，须经理事会事先批准。</p>	<p>9.5 行政和业务服务费用的概算，在经技术合作和实施支助委员会和财务委员会审查、并经理事会批准后，应当与经常预算一并提交大会。大会应当审查和批准行政和业务服务费用概算。秘书长应当在有关的预算期间，对核准的概算进行必要的调整，以便根据本财务条例的条件，以及为此向本组织提供的预算外资源的数额，向本组织的能力发展和实施方案提供充分的行政和支助服务，并就此向财务委员会和技术合作和实施支助委员会报告。对年度日常行政和业务费用的任何调整，其增加幅度超过大会批准的、或理事会先前依此批准的数额之 5%的，应当向理事会报告，超过 10%的增加，须经理事会事先批准。</p>
<p>第十五条 定义</p>	<p>第十五条 定义</p>
<p>“问责制”是指对他人有义务 (i) 证明工作是按照既定的规则 and 标准在适当的授权下开展的；和 (ii) 公平、准确地报告针对授权的职责和/或计划取得的绩效结果。”</p>	<p>“问责制”是指对他人有义务 (i) 证明工作是按照既定的规则 and 标准在适当的授权下开展的；和 (ii) 公平、准确地报告针对授权的职责和/或计划取得的绩效结果。”</p>
<p>“能动因素”是指支撑实现战略目标的关键跨领域因素（高优先能动因素）；或促进实现战略目标或有助于加快国际民航组织高级别优先事项进展的辅助性活动（辅助性能动因素）。</p>	<p>“能动因素”是指支撑实现战略目标的关键跨领域因素（高优先能动因素）；或促进实现战略目标或有助于加快国际民航组织高级别优先事项进展的辅助性活动（辅助性能动因素）。</p>
<p>“战略目标”指国际民航组织努力实现成果的指导原则，构成国际民航组织所有方案、项目和活动的基础。</p>	<p>“战略目标”指国际民航组织努力实现成果的指导原则，构成国际民航组织所有方案、项目和活动的基础。</p>

第 A42-32 号决议：任命外部审计员

大会：

1. 注意到：

- a) 《财务条例》规定，理事会应为本组织任命一名外部审计员，但须经大会确认；和
- b) 理事会审查了各成员国于 2024 年提交的提名，并于 2025 年 3 月 10 日根据《财务条例》第 13.1 条，批准任命法国审计院首席院长 Pierre Moscovici 先生为国际民航组织 2026、2027 和 2028 财政年度外部审计员。

2. 衷心感谢瑞士联邦审计署署长 Michel Huissoud 先生和 Pascal Stirnimann 先生在各自任期（2020—2025 年）内为本组织提供的高质量服务，以及在此期间向国际民航组织官员和机构提供的有效和通力协助；和

3. 确认理事会采取的行动，任命法国审计院首席院长 Pierre Moscovici 先生为国际民航组织 2026、2027 和 2028 财政年度外部审计员。

— 完 —

