



A42-WP/695
P/58
29/9/25

大会 — 第 42 届会议

技术委员会关于其报告综述部分和 议程项目 23 的报告

（由技术委员会主席提交）

所附关于综述部分和议程项目 23 的报告已经技术委员会批准。建议全体会议通过第 23/1 号决议。

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

技术委员会向大会提交的报告

综述

1. 技术委员会于 2025 年 9 月 25 日至 26 日共召开了四次会议。

2. 在大会第二次全体会议上, Declan Fitzpatrick 先生(爱尔兰)当选为委员会主席。委员会在其第一次会议上, 根据多米尼加共和国提名并得到科特迪瓦和印度附议, 选举了 Luiz Ricardo de Souza Nascimento 先生(巴西)担任第一副主席。委员会根据澳大利亚提名并得到喀麦隆和哈萨克斯坦附议, 选举了 Toska Sem 女士(纳米比亚)担任第二副主席。委员会根据马耳他提名并得到孟加拉国和委内瑞拉附议, 选举了 Xuan Miao 先生(中国)担任第三副主席。

3. 来自约 192 个缔约国和 58 个观察员代表团的代表参加了委员会的一次或多次会议。

4. 空中航行局局长 M. Merkle 女士担任委员会秘书。主管空中航行和航空安全(ANS)的副局长 P. Luciani 先生、主管监测、分析和协调(MAC)的代理副局长 S. da Silva 先生担任委员会的副秘书长。委员会还得到了 M. de Leon 先生、A. Guiang 女士和秘书处以下其他成员的协助:

Y. Fattah 先生, 多学科优先事项科(MP)科长

D. Flanagan 女士, 地区安全合作股(RSCU)股长

E. Gnehm 女士, 安全管理科(SM)科长

J. Guévin 先生, 监督支助股(OSU)股长

L. Jónasson 先生, 通信、导航、监视和频谱管理科(CNSS)科长兼全球可互用系统科(GIS)代理科长

J. Jordaan 博士, 航空医学科(MED)科长

C. Kim 女士, 空中交通管理科(ATM)代理科长

C. Knowles 女士, 运行安全科(OPS)科长

F. Malaud 先生, 遥控驾驶航空器系统科(RPAS)科长

L. McGuigan 女士, 货运安全科(CSS)代理科长

M. Merens 先生, 实施支助规划和协调科(ISPC)科长

聂钧剑先生, 安全和空中航行监督审计科(OAS)科长

T. Thormodsson 先生, 事故调查科(AIG)科长

王勇先生, 机场运行和基础设施科(AOI)科长

议程和工作安排

5. 委员会审查了以下议程项目:

议程项目 23: 全球航空安全和空中航行计划

议程项目 24：航空安全和空中航行优先举措

议程项目 25：拟由技术委员会审议的其他问题

6. 与委员会工作相关的文件和工作文件，均按议程项目列于本报告附录。

7. 以下各段分别报告委员会对每个项目采取的行动。材料是按照委员会所审议议程项目的数字顺序排列的。

—————

议程项目 23：全球航空安全和空中航行计划

全球航空安全计划（GASP）

23.1 委员会审查了国际民航组织理事会提交的 A42-WP/17 号文件，该文件提出了《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）2026-2028 年版（第五版），供大会核准。经修改的 GASP 介绍了持续改进航空安全的全球战略，并且是制定和实施地区及国家航空安全计划的总体规划性文件。委员会建议大会核准 GASP 2026-2028 年版。

23.2 委员会审查了大韩民国提交的 A42-WP/137 号文件，以及新加坡提交并由新西兰、菲律宾、飞行安全基金会（FSF），国际商务航空理事会（IBAC）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）联署的关于 GASP 2026-2028 年版的 A42-WP/175 号文件。委员会同意国际民航组织向成员国提供必要支助，以根据 GASP 的最新版制定和实施国家航空安全计划。委员会进一步同意国际民航组织通过相关专家小组审议在 GASP 即将发布的版本和/或相关文件中，纳入加强数据驱动安全规划的机制，做法是通过查明全球运行安全风险以及与气候相关的运行安全风险，包括重大和不断演变的天气现象及相关环境因素。

23.3 委员会注意到了中国（A42-WP/603 号文件）和沙特阿拉伯（A42-WP/92 号文件第 1 号修改稿）提交的信息文件。

全球空中航行计划（GANP）

23.4 委员会审查了国际民航组织理事会提交的 A42-WP/31 号文件，该文件呼吁核准对《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件 — 第八版）的重大更新，并提出了对第九版的展望。GANP 第八版可通过 GANP 门户网站（<https://www4.icao.int/ganportal>）获取，其中反映了国际民航组织大会在其第 41 届会议上确定的全球优先事项以及国际民航组织 2026 年至 2050 年的战略计划。该文件介绍了：对 GANP 战略的更新；关于适用基于绩效的做法优化资源分配的指导；GANP 环境和复原力绩效框架的更新；对航空系统组块升级（ASBU）框架的更新；并根据第十三次空中航行会议（AN Conf/13）及国际民航组织大会第 40 届会议的要求，对航空系统组块升级框架与概念路线图的映射，以增强 GANP 战略层面与技术层面之间联系的能见度。

23.5 委员会审查了泰国提交、新加坡共同撰写、并由美国联署的 A42-WP/192 号文件，该文件强调了与 ASBU 框架稳定性及阻碍实施的结构相关的挑战。为了应对这些挑战，该文件建议精简 ASBU 框架，并倡导为 ASBU 实施工作建立“最低限度的道路”。该文件进一步强调了基于绩效做法的有限应用，并建议通过地区规划和实施小组（PIRGs）提供支助，以协助各国和各地区以全面和协调一致的方式报告其绩效。

23.6 委员会审查了中国和新加坡提交的、并由多米尼加共和国联署的关于整合国际民航组织跨地区运行改进举措的 A42-WP/202 号文件。委员会承认由于各地区的需求和挑战不同，因此，各地区具有不同的优先事项，并且正在按照不同节奏实施 GANP，委员会认识到需要有效的跨地区整合以实施运行改进举措，支助建立一个综合、协调一致、全球可互用并且无缝的空中航行系统。

23.7 委员会审查了由秘鲁提交、并得到拉丁美洲民航委员会（LACAC）成员国¹支持的 A42-WP/432 号文件，该文件概述了使其国家空中航行计划与 GANP 保持一致所面临的挑战。该文件建议延长 GANP 的更新周期，以便各国拥有充足的时间更新其各自的国家计划，并能够与国家航空业界协调，高效、协调一致且可互用地实施 ASBU 的要素。该文件还请国际民航组织加紧努力，以国际民航组织六种正式语文提供 GANP 文件。

23.8 委员会建议大会核准 GANP 第八版。考虑到 A42-WP/192、A42-WP/202 和 A42-WP/432 号文件所载的挑战和建议，委员会表示支持对 GANP 第九版提出的展望，并同意国际民航组织制定并发布最低实施路径指南，为各国提供清晰可行的步骤和时间表。委员会还同意国际民航组织推动利用 GANP 框架内提供的指南，以透明、全面和协调一致的方式报告绩效。委员会还同意，国际民航组织应制定跨地区举措的整合指南，包括制定一种做法以界定一套拟全球实施的最低限度的 GANP 举措，并制定相关时间表，且邻近地区自行制定一套 GANP 联合举措及其实施时间表的做法。委员会同意 GANP 更新周期延长至六年，并着重支持各国实施 GANP 和制定国家计划的提案。委员会还忆及，第十三次空中航行会议讨论了 GANP 的翻译问题，以及国际民航组织已根据第 13 次空中航行会议建议 1.1/1，使用国际民航组织所有六种语文提供《全球空中航行计划》全球战略层级的信息（可打印）。此外，委员会指出，虑及现有的优先事项和预算外资源的可提供性，国际民航组织大会第 41 届会议将类似建议交给了已认识到翻译全部 GANP 之重要性的理事会。

23.9 委员会审查了巴西提交的 A42-WP/209 号文件，该文件强调了安保、简化手续和登机前其他流程可能对飞行运行效率产生的影响。它建议国际民航组织通过一项全面研究来查明登机前流程在哪些方面对效率影响最大，并制定相关的关键绩效指标（KPIs），以确保全球计划之间的相互关联，从而使 GANP、全球航空安保计划（GASep）与其他方案的效率原则保持一致。该文件进一步建议国际民航组织开发技术材料和工具，以支助各国收集、分析和报告登机前的效率指标，并鼓励各国促进其自愿共享。委员会承认加强 GANP、GASP 和 GASep 之间协调一致性的重要性，并同意在充分考虑现有优先事项和可用资源的前提下，将该提案交给相关专家小组进一步审议和评价。

23.10 委员会审查了由新加坡、阿拉伯联合酋长国、国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际商务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）和空中交通安全电子器材协会国际联合会（IFATSEA）提交的 A42-WP/341 号文件，该文件介绍了业界制定的完整空中交通系统（CATS）运行概念（CONOPS）。委员会鼓励将提案提交给相关专家小组，以便他们在今后修订《全球空中交通管理运行概念（GATMOC）》（Doc 9854 号文件）、GANP 以及先进空中出行（AAM）和较高空域运行（HAO）等举措时，能够考虑将 CATS CONOPS 反映在这些修订中。

23.11 委员会审查了伊朗伊斯兰共和国提交的 A42-WP/527 号文件，该文件指出了对民用航空实施制裁带来的相关挑战，及其对该国根据国际民航组织规定和 GANP 推进其空中航行系统发展的能力的影响。委员会注意到，制裁不仅限于空中航行，包括伊朗伊斯兰共和国在内的多个国家在国际民航组织大会前几届会议上均提出过该题目事项。委员会还注意到，制裁对民用航空（包括改善空中航行

¹ 伯利兹、多民族玻利维亚国、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拉圭和乌拉圭

服务规划)的影响已超出 GANP 的范围,也超出了国际民航组织专家小组的职权范围。委员会强调,制裁问题超出了技术委员会的审议范围,并忆及经济委员会在国际民航组织大会第 41 届会议期间认识到制裁具有复杂性、政治性和敏感性,因此,应将这些事项提请理事会主席注意,理事会主席此前曾就此类问题进行斡旋。

23.12 委员会注意到了多民族玻利维亚国(A42-WP/345 号文件)、中国(A42-WP/589、A42-WP/594、A42-WP/595、A42-WP/596 和 A42-WP/607 号文件)、日本(A42-WP/543 号文件)、沙特阿拉伯(A42-WP/537 号文件)、非洲和马达加斯加空中航行安全机构(ASECNA)²(A42-WP/378 号文件)、CANSO(A42-WP/522 号文件和 A42-WP/529 号文件)以及国际航空运输协会(IATA)(A42-WP/350 号文件)提交的信息文件。

23.13 鉴于本议程项目下关于 GASP 和 GANP 以及议程项目 24 下 A42-WP/225 号文件的讨论,委员会同意了提交以下决议供全体会议通过,以取代大会第 41-6 号决议:

² 代表贝宁、布基纳法索、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、赤道几内亚、法国、加蓬、几内亚比绍、马达加斯加、马里、毛里塔尼亚、尼日尔、卢旺达、塞内加尔、多哥

决议 23/1：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的总体目标；

鉴于国际民航组织在其《2026-2050 年战略计划》中为实现这一总体目标，本组织制定了战略目标，包括关于安全和空中航行能力及效率的目标；

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）~~2023—2025~~2026-2028 年版和批准了《全球空中航行计划》（GANP）第七第八版；

大会：

1. 核准《全球航空安全计划》（GASP）~~2023—2025~~2026-2028 年版和《全球空中航行计划》（GANP）第七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关系方合作，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 ~~A40-1~~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关系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），同时虑及不同地区的需要，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关系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（包括地区航空器运行）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（SSP）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（RASGs）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国家和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 A41-10/A42-XX 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. 敦促理事会为各国提供全球空中航行计划中宣布的标准化和演变路线图，作为国际民航组织工作的一个基础；~~

32. 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；

43. 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；

54. 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；

65. 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；

76. 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；

87. 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配合使其计划相一致，以确保地区协调一致和全球兼容与互操作性；

98. 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。

— 完 —