



ICAO



理事会提交大会的
年度报告

2024年

理事会提交大会的 2024 年年度报告

目录

理事会主席致辞

1. 新出现的航空问题

- 1.1 2050 年实现净零碳排放
- 1.2 航空部门更清洁新型能源
- 1.3 航空部门更清洁能源的融资
- 1.4 应急准备和响应
- 1.5 公共卫生事件的管理及相关简化手续措施
- 1.6 创新
- 1.7 先进空中出行
- 1.8 航空部门中的性别平等

2. 各项战略目标的进展

- 2.1 环境保护
- 2.2 安全、空中航行能力和效率
- 2.3 安保和简化手续
- 2.4 航空运输的经济发展
- 2.5 法治

3. 实施支助和不让任何国家掉队举措

- 3.1 对附件和空中航行服务程序的修订，手册、通告和工具
- 3.2 国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）
- 3.3 地区小组的成就
- 3.4 人力资源开发
- 3.5 实施支助
- 3.6 国际民航组织与国际机构的伙伴关系及其对联合国 2030 年可持续发展议程的支持
- 3.7 宣导和公共外联

4. 辅助战略

- 4.1 治理和问责
- 4.2 战略规划
- 4.3 基于成果的管理
- 4.4 转型目标
- 4.5 法律和对外关系
- 4.6 业务连续性和混合会议服务
- 4.7 人力资源管理
- 4.8 道德操守

- 4.9 内部监督
- 4.10 信息安全
- 4.11 语文服务和实行多种语文
- 4.12 信息和通信技术
- 4.13 采购
- 4.14 财务

理事会主席致辞

国际民航组织理事会的这份年度报告是在国际民航组织 80 周年庆祝活动刚刚结束之后发布的。2024 年 12 月，我们在芝加哥纪念了这一里程碑；1944 年，54 个国家正是在这里首次相聚，建立了我们今天所知的国际民用航空框架。

从创始之初到现在的 193 个成员国，国际民航组织的发展历程反映了航空业的非凡演变。事实证明，在芝加哥确立的原则既历久弥坚又适应性强，指导着航空业从 1945 年服务 900 万乘客到 2019 年服务超过 45 亿乘客，并支持航空业从前所未有的全球挑战中顽强复苏。

理事会在第四十二届国际民航组织大会上提交的三份年度报告，记录了我们在推进国际民航组织战略目标方面取得的进展。同样重要的是，这些报告还展示了我们的集体工作是如何架构的，以朝着国际民航组织新的《2026 年至 2050 年长期战略计划》迈进。这项计划以六大核心战略目标为基础，设想建立一个不仅安全和安保更有保障，而且具有环境可持续性、实现数字化转型和真正具有包容性的航空系统。

从我们到 2050 年实现零死亡和净零碳排放的承诺到我们对技术创新的支持，从我们对无缝流动的关注到我们致力于不让任何国家掉队--我们的每一个目标都建立在《芝加哥公约》创始原则的基础之上，同时应对当代的挑战。

最初的代表们超越了其所处时代的严峻挑战，通过航空建立了一个和平框架。今天，我们也必须这样做。使国际民航组织诞生的国际合作精神在我们的工作中依然充满活力，我们也需努力确保整个国际社会公平分享航空运输带来的好处。

大会第四十二届会议为我们提供了一个难得的机会，让我们把愿望变为现实，并为未来几十年夯实全球航空业的基础。通过核准和推进国际民航组织的《长期战略计划》，代表们可以确保本组织在应对明天的挑战时，仍能像过去 80 年一样具有针对性和有效性。通过携手合作，我们可以充分发挥航空的潜力，推动全人类可持续发展和全球互联互通。

国际民航组织理事会主席
萨尔瓦托雷·夏基塔诺

1. 新出现的航空问题

1.1 2050 年实现净零碳排放

1.1.1 2024 年, 国际航空到 2050 年实现净零碳排放的长期理想目标 (LTAG) 的实施工作取得重大进展, 国际民航组织理事会核准了可持续航空燃料 (SAF) 、低碳航空燃料 (LCAF) 和其他更清洁航空能源全球框架的全面路线图, 并批准了实施 CAAF/3 会议成果和 LTAG 的实施路线图。

1.1.2 2024 年 LTAG 盘点活动¹展示了减排技术的具体进展, 而绿色机场研讨会则开启了机场脱碳化的创新进程。

1.1.3 国际民航组织各地区举办的地区环境研讨会, 亦为 LTAG 的实施带来新的动能。

1.1.4 尤其是, 国际民航组织国家行动计划倡议获得全球空前高度的承诺: 占全球收入吨公里 (RTK) 99%以上的 150 个国家提交了航空二氧化碳减排计划。这展现了航空部门从最难减排的一个行业转变为气候行动推手的决心。

1.2 航空部门更清洁新型能源

1.2.1 国际民航组织的路线图促使在政策和规划、监管框架、实施支助和融资等四大组块取得具体成果。2024 年全年每一要素均取得可衡量的进展。

1.2.2 一项重大突破, 是理事会批准了对可持续燃料新的指导, 各国因而得以加速执行其可持续燃料方案; 而批准新的可持续燃料原料途径和新的可持续性认证计划 (SCS), 则为扩大可持续燃料生产建立了明确的框架。

1.2.3 国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训 (ICAO ACT-SAF) 方案覆盖广大, 将 200 多个国家和组织团结起来, 组成了有史以来规模最大的可持续航空燃料发展联盟。国际民航组织通过这项举措提供专门培训, 开展可行性研究, 制作了可持续航空燃料可行性研究协同模板和可持续航空燃料商业实施研究模板。

1.2.4 继续通过先进的国际民航组织更清洁能源跟踪工具监测进展, 实时掌握全球实施情况。

¹ 网址正在迁移中; 今后该链接将为: <https://www.icao.int/events/2024-icao-ltag-stocktaking-event-aviation-co2-emissions-reductions-0>

1.3 航空部门更清洁能源的融资

1.3.1 按照 LTAG 向可持续航空转型，要求进行前所未有的投资：到 2050 年，为扩大可持续航空燃料和其他更清洁能源的规模大致需要 3.2 万亿美元。对此，国际民航组织 2024 年启动了开拓性的融资枢纽（Finvest Hub）倡议，旨在为航空可持续性公、私投资开辟新的路径。另外，还启动了一项关于在国际民航组织框架下建立气候融资倡议或资金机制的全面第三方研究。

1.3.2 [CAAF/3 全球框架认可](#) Finvest Hub 倡议，促进了各大金融中心高层的参与；而秘书长在伦敦、新加坡、东京和华盛顿特区高级别会议上通过与金融实体和可持续航空燃料价值链代表进行专题圆桌讨论等战略性外联活动，则将各主要利益攸关方团结在一起。

1.3.3 国际民航组织与国际可再生能源机构（IRENA）的新合作备忘录，亦将为可持续航空燃料、低碳航空燃料和更清洁能源项目的发展创造新的可能性。

1.4 应急准备和响应

1.4.1 全球民用航空体系要实现可持续性和复原力，就必须做好应对不规则但可合理预测的严重灾害的准备。这些灾害可发生于全球、地区或国家等不同层面，亦往往发生在最脆弱的时刻。

1.4.2 2024 年，国际民航组织在制定内容全面、适应性强的危机响应框架方面取得重大进展，同时与成员国广泛开展合作，以提高其运行就绪水平。这一框架将支持各国履行《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）各附件规定的义务，同时满足《国际卫生条例》等其他领域的要求。框架的治理结构和协调战略经过细致完善，可指导各国制定、颁布和实施相关的应急预案和应急计划。

1.4.3 这一新的框架将加强各国对多种危机情景，包括机场或空中交通管理服务中断，爆发流行病等卫生紧急情况，以及发生自然灾害等人道主义危机时的响应能力。

1.5 公共卫生事件的管理及相关简化手续措施

1.5.1 在整个 2024 年，国际民航组织始终高度重视支持各国实施[国际民航组织 COVID-19 高级别会议](#)² 简化手续分会提出的 62 项建议，并协助各国建立其国家航空运输简化手续委员会。

1.5.2 为了系统跟踪进展情况，国际民航组织实施了一个在线监测系统，各国可借此实时更新其对高级别会议各项建议的实施情况。这一动态方法有利于进行持续评估，并根据需要提供精准支持。

² 网址正在迁移中；今后该链接将为：<https://www.icao.int/events/high-level-conference-covid-19>

1.5.3 理事会就各项举措的优先排序和应对实施中的挑战提供了战略指导，以确保协调一致地管理航空公共卫生事件，定期听取汇报，了解国际民航组织与公共卫生团队在危机准备和响应方面加强合作的情况。能力建设和发展方面亦取得显著进展，包括建立新的工作组，以应对各种新出现的挑战。

1.5.4 这一工作以上述成就为基础，在促进航空运输高效运行的同时，继续增强全球航空系统对突发公共卫生事件的复原力。

1.6 创新

1.6.1 理事会核准国际民航组织 2025 年实施工作标准化路线图，为监管发展指明了道路，并直接响应了大会第 41 届会议表达的意图，即加强、规划、开发和部署国际民航组织各种文书和工具，以便及时、有效和高效地对各国的创新实施监管。

1.6.2 理事会核准了[行业协商论坛](#)第四次会议提出的建议，该论坛[第五次会议](#)在网络安全、网络复原力和一体化空域创新方面取得新的突破。

1.6.3 此外，国际民航组织创新博览会（2024 年 3 月 12 日至 14 日）开展活跃的跨行业专家组活动，并表彰了国际民航组织创新竞赛的获胜者。

1.7 先进空中出行

1.7.1 2024 年是先进空中出行（AAM）实现突破的一年。先进空中出行研究组的两次会议推动了全球和整体愿景文件的制定；同时，国际民航组织首次[先进空中出行专题讨论会](#)（2024 年 9 月，蒙特利尔）汇聚了全球的专家，共同探讨电动垂直起降（eVTOL）航空器、垂直起降机场、自动化、信任框架和空域整合等方面革命性发展。

1.7.2 专题讨论会围绕认识先进空中出行、构建先进空中出行生态系统和治理/监管先进空中出行三大支柱，提出了一项果断的[行动呼吁](#)。

1.7.3 最后，第 14 次空中航行会议强调全球协调的至关重要性，批准了国际民航组织关于先进空中出行、无人航空器系统运行和无人机交通管理系统的综合管理办法。航行会议关于标准和建议措施的制定应遵循生态系统评估的建议，有助于切实取得可衡量的进展。

1.8 航空部门中的性别平等

1.8.1 2024 年，国际民航组织性别平等方案通过具体行动落实大会第 A41-26 号决议，取得了新的势头。国际民航组织根据全球航空性别峰会第二次会议决定的[行动呼吁](#)，协调了各项开拓性努力，以加强性别数据的收集，强化战略伙伴关系。

1.8.2 全球大使方案的推出揭开了促进航空全行业性别平等、多样性和包容性的新篇章。国际民航组织全球性别问题联络人网络聚集 100 多个国家的代表，形成了一个共享知识、共同进步的活跃社群。

1.8.3 国际民航组织还开始与联合国妇女署合作，以赋予各国进行性别数据分析的新能力。

2. 各项战略目标的进展

2.1 环境保护

2.1.1 国际民航组织 2024 年最突出的环保成就包括自愿加入国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的国家自 2025 年 1 月 1 日起达到 129 个。CORSIA 中央登记处展示了前所未有的成功，实现 99% 的二氧化碳排放报告覆盖率；而 2024 年 CORSIA 二氧化碳核算和报告工具（CERT）的发布，更进一步加强了这一框架。

2.1.2 重大进展还来自理事会批准第一阶段（2024-2026 年）[CORSIA 合格排放单位的另外四个方案](#)，使获批方案总数达到六个；同时，理事会批准了七种新的可持续航空燃料原料和一项新的可持续性认证计划，扩大了对于可持续燃料生产和认证的选择。

2.1.3 航空环境保护委员会（CAEP）指导小组就长期理想目标的监测和报告方法达成共识。肯定了噪声、二氧化碳双严格度分析工作的进展，该分析旨在为可能的新噪声和二氧化碳严格度提出以数据驱动的建议提供指导。最后，航空环保委讨论了机场和运行活动方面的进展，发布了国际民航组织关于生态机场工具包中“一次性塑料”的新电子出版物。

与联合国的合作

2.1.4 国际民航组织通过与国际海事组织（IMO）、联合国气候变化框架公约（UNFCCC）、国际可再生能源机构、国际能源署（IEA）、政府间气候变化专门委员会（IPCC）、联合国开发计划署（UNDP）和世界银行建立战略伙伴关系，加强了其在全球气候行动中的地位。

2.1.5 具体而言，国际民航组织积极参加联合国气变公约第二十九次缔约方会议，通过富有影响力的言论和外联活动展示了航空业在气候方面的进展，同时，第二十九次缔约方会议关于第 6 条的协议通过防止重复计算，加强了 CORSIA 的环境完整性。国际民航组织还密切跟踪新的气候融资讨论，力主公平对待国际航空。

2.1.6 最后，国际民航组织还密切跟进联合国环境规划署（UNEP）政府间谈判委员会（INC）的讨论，该委员会旨在制定一项关于塑料污染的具有国际法律约束力的文书，2024 年国际民航组织绿色机场研讨会将讨论塑料问题。

2.2 安全、空中航行能力和效率

2.2.1 2024 年是航空安全和效率标准的重要年头，其间理事会通过了对 11 个附件的 17 次修订。一项显著成就，是将遥控驾驶航空器系统（RPAS）的规章纳入附件 6（《航空器的运行》），标志着容纳新兴航空技术迈出关键一步。

2.2.2 国际民航组织还通过多项举措加强航空安全，包括发布防止跑道侵入全球行动计划（GAPPRI）。航空气象方面亦取得重大进展，包括改进火山灰报告规程，加强以晴空湍流（CAT）为重点的湍流风险评估，以及加强对空间天气安全措施的技术支持等。

2.2.3 本组织采取果断行动应对新出现的挑战，重点保护航空安全频谱，协调对全球导航卫星系统（GNSS）干扰威胁的全面应对措施。其中包括促进多利益攸关方合作，共同制定和实施有效的民航安保风险缓解战略。

2.2.4 第 14 次空中航行会议³还提出若干重大建议，包括过渡到协作环境下的飞行和流量信息（FF-ICE），并在 2034 年前停用国际民航组织 2012 年飞行计划。

2.3 安保和简化手续

安保和网络安全

2.3.1 2024 年是附件 17 项下全球航空安保标准施行 50 周年，第 35 次航空安保专家组会议和在阿曼马斯喀特举行的国际民航组织安保周⁴都对此进行了庆祝。

2.3.2 而正是在国际民航组织安保周上，成员国通过了具有里程碑意义的关于航空安保和网络安全的《马斯喀特宣言》。该宣言加强了国际民航组织与联合国反恐办公室的持续合作，特别是在打击恐怖主义旅行方案、威胁评估建模和保护脆弱目标等关键领域。

2.3.3 庆祝之年还见证了全球安保框架的重大进展，其突出亮点是发布《全球航空安保计划》（GASeP）（Doc 10118 号文件）第二版。与阿拉伯联合酋长国民航总局联合主办了专门的“《全球航空安保计划》宣传和认知日”，帮助深化了利益攸关方对加强航空安保活动的参与。

2.3.4 在网络安全领域，国际民航组织通过特设网络安全协调委员会（AHCCC）的工作取得了前所未有的进展，该委员会将网络安全确立为跨越所有技术领域的优先事项。信任框架专家组（TFP）和网络安全专家组（CYSECP）协力推进网络复原力标准，并与负责通信、信息管理和航行系统的各技术专家组保持密切协调。

³ 网址正在迁移中；今后该链接将为：<https://www.icao.int/events/fourteenth-air-navigation-conference-conf14>

⁴ 网址正在迁移中；今后该链接将为：<https://www.icao.int/events/icao-security-week-2024>

2.3.5 发布网络信息共享全面指导并辅之以对网络安全标准和建议措施的广泛差距分析，也是一项重大的成就。国际民航组织通过首先在东部和南部非洲（ESAF）以及西部和中部非洲（WACAF）地区成功推出的专门培训方案和地区研讨会，进一步展现了它对全球实施的承诺。

简化手续

2.3.6 简化手续年推动了边境管理、国际合作和旅行证件安保领域的重大进展。

2.3.7 国际合作通过全球简化手续峰会及论坛，援助航空器事故受害者及其家属专题讨论会，以及国际民航组织、国际机场理事会、国际航空运输协会国际民用航空无障碍通行联合研讨会等一系列影响深远的活动，达到了新的高度。国际民航组织在蒙特利尔举行的旅行者身份识别方案研讨会，加上在斐济和西、中部非洲地区举行的地区研讨会，以及在中国西安举行的全球研讨会，也促进了成员国之间关键知识的交流。

2.3.8 在边境管理方面，国际民航组织通过全面培训和指导加强了附件 9 的实施，同时，世界海关组织、国际航空运输协会和国际民航组织联络委员会核准了具有开拓意义的 2024 年互动式预报旅客资料（API）最佳做法指南。国际民航组织对旅行者身份识别方案路线图进行了战略性修订，以纳入对附件 9 的第 29 次修订，从而加强了旅行证件的合规框架。

2.3.9 国际民航组织公钥簿（PKD）迎来了第 100 个参与方，并同时完成了计划于 2026 年实施的新系统招标程序。私营部门对航空安保的参与度不断提高，目前已有 49 家公司在其服务中使用 PKD 数据，表明该方案的行业影响力不断扩大。

2.4 航空运输的经济发展

2.4.1 2024 年，在[国际民航组织《国际航空运输自由化长期愿景》](#)的指导下，国际航空运输监管现代化的势头大幅增长。航空运输监管专家组在制定航空公司外国投资多边公约、更新航空运输协定模板和加强《芝加哥公约》第十五条的实施框架等三个关键方面，取得实质性进展。

2.4.2 随着《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）第十版的发行，基础设施管理政策实现了重大进步。国际民航组织通过其机场经济专家组和空中航行服务经济专家组，处理了为新加入者、尤其是无人驾驶航空器系统（UAS）的监督职能提供资金和建立成本回收机制方面新出现的挑战。

2.4.3 2024 年 10 月 21 日至 25 日在吉隆坡举行的国际民航组织第十六次航空服务谈判（ICAN）活动加强了国际合作，促进了双边航空运输协定。再加上不断更新全球竞争政策汇编和消费者保护法规数据库，更增强了国际航空运输治理的透明度。

2.4.4 在航空数据和分析领域，国际民航组织通过现代化的大数据可视化仪表板大幅增强其数字能力，为成员国提供了用于恢复规划和实施的先进工具。航空竞争力工作组（ACWG）制定了一个综合指数，以衡量各国优化其航空运输部门价值的能力。同时，长期交通预测多学科工作组（MDWG-LTF）通过一个所有成员国均可访问的国际民航组织航空数据分析仪表板，提供了最新的预测。

2.4.5 国际民航组织通过有针对性的专家组活动，以提高竞争力、经济效率和生产率为重点，加强了对成员国的支持。这项工作的中心是扩大标准化统计数据和方法的获取渠道，同时促进国际民航组织交通预测和分析工具的实际应用，以支持实施。这一综合性方法促进了全球航空界更多的知情决策和战略规划。

2.5 法治

法律委员会第三十九届会议建立了重要里程碑，最终确定了《解决分歧规则》的修订版本，并扩大其工作方案，以应对两个新出现的挑战：审查国际爆炸物技术委员会的作用和数据保护法

第十二条任务组在实施研究方面取得实质性进展；秘书处无人驾驶航空器相关法律问题研究组在责任、安保和《芝加哥公约》对无人航空器运行的适用方面，开展了重要工作

国际民航组织通过地区民航局长会议重点推广航空法律文书取得实际成果。2024年12月截止，条约批准数量大幅增加，其中《1999年蒙特利尔公约》已达到140个当事国，加强了全球航空法律框架

2.5.1 解决分歧

巴西与美国（2016年）

双方继续讨论。

申请A：卡塔尔与巴林、埃及、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国（2017年）

申请B：卡塔尔与巴林、埃及和阿拉伯联合酋长国（2017年）

针对巴林和阿拉伯联合酋长国的这两个事项均悬而未决。

澳大利亚、荷兰王国与俄罗斯联邦（2022年）

理事会在其第231届会议第四次会议（2024年3月15日）上，决定根据《解决分歧规则》第六条第（2）款对此问题进行预审。

理事会在其第232届会议期间开始对此事项的预审。尽管俄罗斯联邦单方决定终止参与，但理事会仍确认裁定继续审理此案。

理事会在其第 233 届会议第五次会议（2024 年 11 月 1 日）上遗憾地承认，俄罗斯联邦已选择不参加口头听证或回应听证中提出的问题。理事会同意在其第 234 届会议期间再召开一次口头听证，以便双方总结其事实和法律论述。

俄罗斯联邦与 37 个成员国（2023 年）

截至 2024 年 6 月 7 日，全部 37 个应诉人均已递交初步反对意见书。

2024 年 12 月 27 日，俄罗斯联邦对 37 个应诉人提出的初步反对意见递交了答辩状。

加拿大、瑞典、联合王国、乌克兰与伊朗（伊斯兰共和国）（2024 年）

2024 年 1 月 8 日，加拿大、瑞典、乌克兰和联合王国政府根据《芝加哥公约》第八十四条和《解决分歧规则》的规定，递交了一份解决分歧的申请及申诉状，其中将伊朗（伊斯兰共和国）列为应诉人。

申请指出，“应诉人 2020 年 1 月 8 日对民用航空器（PS752 航班）使用武器，违反了《芝加哥公约》第三条分条禁止对飞行中的民用航空器使用武器的义务。”

2024 年 6 月 4 日，应诉人递交初步反对意见书。之后递交了以下诉状：申请人对初步反对意见书的答辩状（2024 年 7 月 26 日）；以及应诉人对答辩状的复辩状（2024 年 8 月 29 日）。

2024 年 11 月 1 日，理事会同意在其第 234 届会议期间对初步反对意见进行审理。

委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）与阿根廷（2024 年）

2024 年 4 月 2 日，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）根据《芝加哥公约》第八十四条及相关附件和《解决分歧规则》的规定，递交了一份解决分歧的申请及申诉状，其中将阿根廷列为应诉人。根据该申请及申诉状，阿根廷自 2022 年 6 月 8 日以来违背了《芝加哥公约》若干条款。

申请人进一步指控，上述违反行为是在编号为 ESU 217 和 9218 的不定期航班遭遇种种不便的背景下发生的；航班由 Empresa de Transporte Aereocargo del Sur S. A. EMTRASUR（南方航空运输公司 EMT RASUR）经营。

2024 年 7 月 22 日，应诉人递交初步反对意见书。本组织未收到申请人对应诉人初步反对意见的任何书面意见。2024 年 11 月 1 日，理事会同意在其第 234 届会议期间对初步反对意见进行审理。

2.5.2 条约的发展

移动设备（航空器设备）的国际利益

理事会 2024 年 2 月 7 日获悉，国际移动资产（航空器设备）登记处登记机构 Aviareto 有限公司于 2023 年 12 月 5 日关闭了用于 COVID-19 恢复的可信通信设施（TCF），因为该系统在运行的一年内没有任何活跃用户。

由于国际登记处监管机关专家委员会（CESAIR）成员的 3 年任期已于 2024 年 7 月 1 日结束，理事会任命了由巴西、喀麦隆、加拿大、中国、印度、爱尔兰、肯尼亚、阿曼、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、新加坡、阿拉伯联合酋长国、坦桑尼亚联合共和国和美国提名的 14 名成员。

2024 年 10 月 30 日，理事会第 233 届会议第四次会议批准登记机构关于增加国际登记处使用费的提议，同意对国际登记处程序费用表附录做出相应修改（2025 年 1 月 1 日起生效）。

截至 2025 年 1 月 1 日，开普敦各文书共有 85 个当事方。

审查《1999 年蒙特利尔公约》项下的责任限额

《1999 年蒙特利尔公约》第二十四条规定了对所定责任限额的内置定期审查机制，以防责任限额随时间推移受通货膨胀的侵蚀。国际民航组织作为公约保存人，对责任限额进行了第四次审查。

这些限额用特别提款权（SDR）表示。根据特别提款权管理机构国际货币基金组织提供的数据，认定公约规定上调责任限额的门槛值已经达到。确定调整系数为 17.9%。当事各国已通过 2024 年 10 月 16 日的 LE 3/38.1-IND/24/8 号国家级信件知悉，经修订的限额自 2024 年 12 月 28 日起对公约全体当事国生效。

3. 实施支助和不让任何国家掉队举措

3.1 对附件和空中航行服务程序的修订，手册、通告和工具

3.1.1 2024 年通过/批准的对附件和空中航行服务程序的修订

- 附件 1—《人员执照颁发》，第 179 次修订（AN 12/1.1.28-24/28 号国家级信件）

第 179 次修订涉及：飞行计划的定义，以支持协作环境下的飞行和流量信息（FF-ICE）服务的初步实施；以及关于 2026 年 11 月 26 日起在管制空域和机场进行国际遥控驾驶航空器系统（RPAS）运行相关执照的一般规则。

- 附件 2—《空中规则》，第 48 次修订（AN 13/1.1-24/29 号国家级信件）

第 48 次修订涉及：飞行计划和提交飞行计划的相关定义；以及 2026 年 11 月 26 日起在管制空域和机场进行国际遥控驾驶航空器系统（RPAS）运行的相关证书。

- 附件 3—《国际空中航行气象服务》，第 81 次修订（AN 10/1.1-24/33 号国家级信件）

第 81 次修订涉及：全系统信息管理（SWIM）和信息安全。

- 附件 4—《航图》，第 62 次修订（AN 9/1.6-24/30 号国家级信件）

第 60 次修订涉及：绘制航图的规范和精度；以及关于翼尖伸出时可安全运行飞机的区域的建议。

- 附件 6—《航空器的运行》

第 I 部分—《国际商业航空运输—飞机》，第 49 次修订
(AN 11/1.3.36-24/34 号国家级信件)

第 II 部分—《国际通用航空—飞机》，第 41 次修订
(AN 11/6.3.34-24/35 号国家级信件)

第 III 部分—《国际运行—直升机》，第 25 次修订
(AN 11/32.3.17-24/36 号国家级信件)

第 IV 部分—《国际运行—遥控驾驶航空器系统》，第一版
(AN 11/61.1-24/37 号国家级信件)

上述修订涉及：

- 飞行数据分析方案（FDAP）（附件 6，第 I 部分）；
- 关于飞行计划和初步实施协作环境下飞行和流量信息（FF-ICE）服务的相关定义（附件 6，第 I、II、III 部分）；和
- 关于遥控驾驶航空器系统（RPAS）在管制空域和机场进行国际运行的规定（附件 6，第 IV 部分—2026 年 11 月 26 日起适用）。

- 附件 8—《航空器适航性》，第 110 次修订（AN 3/5.15-24/38 号国家级信件）

第 110 次修订涉及：遥控驾驶航空器系统（RPAS）在管制空域和机场的国际运行（2026 年 1 月 26 日起适用）。

- 附件 10—《航空电信》

第 II 卷—《通信程序—包括具有 PANS 地位的程序》，第 93 次修订
(AN 7/63.2.4-24/24 号国家级信件)

第 III 卷—《通信系统》，第 92 次修订 (AN 7/64.2.3-24/25 号国家级信件)

上述修订涉及：

- a) 协作环境下的飞行和流量信息（FF-ICE）服务（附件 10，第 II 卷）；
- b) 全系统信息管理（SWIM）和信息安全（附件 10，第 II 卷和第 III 卷）；和
- c) 航空器 24 位地址码（附件 10，第 III 卷）。

- 附件 11—《空中交通服务》，第 53 次修订（AN 13/13.1-24/31 号国家级信件）

第 53 次修订涉及：全球航空遇险和安全系统（GADSS）概念；以及适用于协作环境下的飞行和流量信息（FF-ICE）服务的定义。

- 附件 12—《搜寻与救援》，第 19 次修订（AN 15/1.4-24/23 号国家级信件）

第 19 次修订涉及：全球航空遇险和安全系统（GADSS）；搜寻与救援（SAR）行动的响应能力，事故现场搜救人员的安全，进行演练，以及 2026 年 11 月 26 日起截获遇险电报后应遵循的程序。

- 附件 13—《航空器事故和事故征候调查》，第 19 次修订（AN 6/1.1-24/26 号国家级信件）

第 19 次修订涉及：公布调查信息；全球航空遇险和安全系统（GADSS）数据和信息；发布最后报告；最后报告的征求意见期；以及 2026 年 11 月 26 日起关于涉及无人驾驶航空器的调查的规定。

- 附件 15—《航空情报服务》，第 43 次修订（AN 2/2.8-24/40 号国家级信件）

第 43 次修订涉及：基于能力的培训和评估（CBTA）方法；编辑性修改；以及全系统信息管理（SWIM）和信息安全。

Doc 4444 号文件：《空中航行服务程序—空中交通管理》，第 12 次修订（AN 13/2.1-24/41 号国家级信件）

第 12 次修订涉及：基于时间的（TBS）最低尾流间隔标准；基于空中交通服务监视系统的最低间隔标准；飞行中遇有紧急天气情况时的远程空中交通服务和特殊程序；以及协作环境下的飞行和流量信息（FF-ICE）服务的初步实施。

Doc 8168 号文件: 《空中航行服务程序 — 航空器的运行》

(AN 11/19.1、AN 11/19.2、AN 11/19.10-24/45 号国家级信件)

第 I 卷 — 《飞行程序》，第 11 次修订

第 II 卷 — 《目视和仪表飞行程序的构建》，第 10 次修订

第 III 卷 — 《航空器运行程序》，第 3 次修订

对 PANS-OPS 第 I 卷、第 II 卷和第 III 卷的第 11 次、第 10 次和第 3 次修订分别涉及: 绘制航图的规范和精度、直升机基于性能导航 (PBN) 运行的仪表飞行程序 (IFP) 和仪表程序的高度; 以及对规定中含有飞行计划和飞行规划术语的、因混合模式运行而产生的继发修订。

Doc 8400 号文件: 《空中航行服务程序 — 国际民航组织缩略语和代码》，第 34 次修订 (AN 2/12-24/46 号国家级信件)

第 34 次修订涉及: 协作环境下的飞行和流量信息 (FF-ICE) 服务的初步实施; 以及悬挂滑翔和伞翼滑翔活动的航行通告代码。

Doc 10066 号文件: 《空中航行服务程序 — 航空情报管理》，第 3 次修订 (AN 2/33.1-24/42 号国家级信件)

第 3 次修订: 折叠式翼尖航空器, 基于能力的培训和评估 (CBTA) 方法, 多种航空信息产品中出现的数据的一致性, 编辑性修改和全系统信息管理 (SWIM); 协作环境下的飞行和流量信息 (FF-ICE) 服务的初步实施; 以及绘制航图的规范和精度。

Doc 10199 号文件: 《空中航行服务程序 — 信息管理》，第一版 (AN 2/36.1-24/39 号国家级信件)

《空中航行服务程序 — 信息管理》第一版与全系统信息管理 (SWIM) 和信息安全相关。

《危险物品安全航空运输技术细则》 (Doc 9284 号文件)，2025-2026 年版

新版《技术细则》提高了安全性, 解决了国家和业界报告的在应用中遇到的困难, 允许运输新的商品, 并有利于航空运输与其他运输方式之间危险物品的安全运输。

3.1.2 手册和通告 (包括预发稿和未编辑版本)

Cir 349 号通告: 《横向间隔最低标准实施指南》

Cir 360 号通告: 《保护无线电高度仪免受潜在有害干扰的保障措施指南》

Cir 361 号通告: 《自动化研究报告》

Cir 363 号通告: 《客舱运行复原力建设指南》

Doc 7910 号文件: 《地名代码》, 第 191 版

Doc 7910 号文件: 《地名代码》, 第 192 版

Doc 7910 号文件: 《地名代码》, 第 193 版

Doc 7910 号文件: 《地名代码》, 第 194 版

Doc 8126 号文件: 《航空情报服务手册》, 第 7 版 (2022 年), 第 1 次修订

Doc 8585 号文件: 《航空器运营机构、航空当局和服务部门代码》, 第 207 版

Doc 8585 号文件: 《航空器运营机构、航空当局和服务部门代码》, 第 208 版

Doc 8585 号文件: 《航空器运营机构、航空当局和服务部门代码》, 第 209 版

Doc 8585 号文件: 《航空器运营机构、航空当局和服务部门代码》, 第 210 版

Doc 8643 号文件: 《航空器型号代码》, 第 52 版

Doc 9184 号文件: 《机场规划手册》, 第 1 部分 — 总体规划, 第 3 版 (2023 年) 第 1 号更正 (仅有法文、俄文、阿拉伯文、中文版)

Doc 9284 号文件: 《危险物品安全航空运输技术细则》, 2025-2026 年版

Doc 9284 号文件: 《危险物品安全航空运输技术细则补编》, 2025-2026 年版

Doc 9365 号文件: 《全天候运行手册》, 第 5 版

Doc 9481 号文件: 《与危险物品有关的航空器事故征候应急响应指南》, 2025-2026 年版

Doc 9756 号文件: 《航空器事故和事故征候调查手册》

第 II 部分: 《程序和检查单》, 第 2 版

第 III 部分: 《调查》, 第 2 版

第 IV 部分: 《报告》, 第 3 版 (2020 年), 第 1 次修订

Doc 9880 号文件: 《采用 ISO/OSI 标准和协议的航空电信网络 (ATN) 详细技术规范手册》

第 I 部分: 《空对地应用》, 第 3 版

第 II 部分: 《地对地应用 — 空中交通服务电文处理服务 (ATSMHS)》, 第 3 版

第 III 部分: 《上层通信服务 (ULCS) 和互联网通信服务 (ICS)》, 第 3 版

第 IV 部分: 《目录服务和标识符注册》, 第 3 版

Doc 9992 号文件: 《空域设计中使用基于性能导航 (PBN) 的手册》, 第 1 版, 第 1 次修订

Doc 9997 号文件: 《基于性能导航 (PBN) 运行审批手册》, 第 3 版

Doc 10193 号文件: 《客舱运行有效安全监督手册》, 第 1 版

Doc 10197 号文件: 《考试设计指南: 国际民航组织语言能力要求考试设计手册》, 第 1 版

Doc 10203 号文件: 《全系统信息管理 (SWIM) 实施手册》, 第 1 版

Doc 10205 号文件: 《航空器事故现场危险手册》, 第 1 版

Doc 10206 号文件: 《航空器事故和事故征候调查培训手册》, 第 1 版

Doc 10209 号文件: 第 14 次空中航行会议的报告

3.1.3 工具

USOAP 国家优先排序模块

根据优先指数、延期情况、来自利益攸关方的安全信息和地区平衡等因素, 对国家开展 USOAP 活动的先后顺序进行确定和选择的模块。

国际民航组织附件管理系统

通过用户友好界面访问作为结构化数据的附件以及标准和建议措施, 支持不同语文和文档类型, 包括国际民航组织各附件、空中航行服务程序和指导材料。

数据分析

为顺应数据驱动决策的趋势, 增强了数据分析视角, 以充实演示文稿、报告和其他文件的内容。此外, 还开发了一套支持内部绩效管理的 Power BI 仪表板。

3.2 国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）

2024年USOAP和USAP持续监测做法（CMA）的活动和发现情况

| 方案组成部分 | USOAP CMA | USAP CMA |
|---------|------------------|-----------------|
| 活动总数 | 26 | 35 |
| 已进行审计 | 15 | 31 |
| 验证访问 | 5 | 1 |
| 讲习班 | 5 | 3 |
| 其他活动 | 1 次 MIR*，2 次场外验证 | - |
| 培训课程 | 4 次审计准备课程 | 1 次审计员培训课程 |
| 新查明关切 | 2 个重大安全关切 | 5 个重大安保关切 |
| 已解决关切 | 2 个重大安全关切 | - |
| 未解决关切总数 | 6 国 9 个重大安全关切 | 11 国 24 个重大安保关切 |
| 延期活动 | 3 次审计 | 12 个延期** |

* MIR: 强制性信息要求

** 共收到 16 个延期申请，其中 4 个在 2024 年重新安排

3.2.1 2024 年，两个监督计划都取得重大进展。USOAP-CMA 计划成功实施特设咨询小组的 18 项建议，推动了国家实施方案实施评估与传统活动的整合。安全监督审计计划还在制定在线框架数据管理政策方面取得进展。9 个未解决的安全关切涉及航空器的运行、适航性和空中航行服务。

3.2.2 在安保监督方面，USAP-CMA 计划年初开始修改合规指标，改进了对各国遵守附件 17 标准和附件 9 安保相关标准的衡量措施。安保计划的审计员培训能力在斐济民航局支持下得到加强。

3.3 地区小组的成就

3.3.1 地区规划和实施小组(PIRGs)和地区航空安全小组（RASGs）通过数据驱动的决策和增强的关键绩效指标（KPI）管理，加强了安全与空中航行措施的协调。这一系统性做法确保了国家和地区计划与全球框架，尤其是全球空中航行计划（GANP）和全球航空安全计划（GASP）的一致性。

3.3.2 地区小组在三个关键领域实现了切实的改进：

3.3.3 加强安全：各地区安全小组在跑道安全措施、机场合格审定和安全改进项目方面展开合作。并通过有针对性的研讨会和能力建设活动制定协调同一的程序，以监督各地区优先事项的实施情况。

3.3.4 空中航行：各小组关注的重点是解决缺陷，实施优先类航空系统组块升级（ASBU）。具体工作包括制定地区指导材料、技术公告和指导视频，以支助实施。

3.3.5 安保和简化手续：各航空安保/简化手续小组在地区办事处的支持下，专注于应对网络安全和公共卫生应急准备等新出现的挑战。协助各国建立简化手续委员会，提高对标准和建议措施的遵守水平，直接促进改善 USAP-CMA 的成果，推进全球航空安保计划（GASeP）的优先事项。

3.3.6 跨地区合作和行业伙伴关系仍然是这些成就的核心，它促进了信息交流和各项举措的共同推行。事实证明，这种协调一致的做法对应对复杂的跨地区挑战特别有效，同时可促进全球标准的统一实施。

3.4 人力资源开发

2024 年航空培训方案升级版（TRAINAIR PLUS）执行情况

| | |
|----------|--------|
| 参与成员国 | 80 |
| 培训机构和伙伴方 | 132 |
| 已进行机构评估 | 40 |
| 已开发新培训课程 | 43 |
| 课程参与人数 | 15 200 |

2024 年航空安保培训

| | 活动数量 | 参与者 | 受益国家 |
|---------------|------|-------|------|
| 国际民航组织主办的全球培训 | 39 | 605 | 103 |
| 额外的培训活动 | 108 | 1 595 | 85 |

2024 年奖学金和专门培训

| 方案类型 | 参与者 |
|--------------|-----------|
| 奖学金（发展中国家方案） | 875 (418) |
| 民航人才培训（技术合作） | 5 919 |
| 设备供应商培训 | 778 |

航空中的女性倡议

3.4.1 阿拉伯联合酋长国民航总局资助的“释放航空英才：193 名女性赋权”方案，赞助了来自 86 个成员国的 123 名女性专业人员。国际民航组织 2024 年全年通过对所有自定进度和教师指导课程的女学员减免 10% 的学费，进一步促进性别平等。

下一代航空专业人员（NGAP）

3.4.2 国际民航组织 2024 年重振其下一代航空专业人员方案，制定了应对全球劳动力挑战的全面战略。该战略在国际民航组织网站发布，提供了吸引、培养和保留航空专业人员，同时支持联合国可持续发展目标 4（优质教育）、5（性别平等）和 8（体面工作和经济增长）的框架。

3.4.3 2024 年的关键举措包括与沙特阿拉伯民航总局（GACA）和国际航空运输协会（IATA）合作举办以青年为重点的联合国峰会场边会议；与全球航空和空域任务队（GAAST）合作开展劳动力创新活动；并与欧洲空中航行安全组织合作开办导师课程。国际民航组织还制定了下一代航空关键软技能培训方案，以满足新出现的专业发展需要。

3.5 实施支助

3.5.1 2024 年，国际民航组织在[国际民航组织向各国提供实施支助的政策](#)指引下，致力于按照国际民航组织统一做法确定、协调和提供实施支助。

数据分析和预测能力的培养是 2024 年的一个重点，为此，国际民航组织通过其地区办事处在巴黎举办了研讨会，又与沙特阿拉伯民航总局合作在利雅得举办了研讨会。国际民航组织还通过与土耳其民航局合作举办首届“空中人工智能”活动，探讨各国围绕航空和人工智能的日益增长的需要。

第三届国际民航组织全球实施支助专题讨论会（GISS 2024）是一大亮点，吸引了来自 90 个国家的 900 名参与者。该专题讨论会由蓬塔卡纳的多米尼加民航学院（IDAC）主办，重点介绍国际民航组织为促进航空复原力、创新、可持续性和运行解决方案，新近开展的实施支助活动与合作。

3.5.2 2024 年能力建设和实施方案达到 7750 万美元，其中：

- 99% 的资金来自接受国政府和实体
- 1% 来自国际民航组织自愿基金、经常预算和外部筹资
- 在 140 个国家实施了 112 个项目和 11 个实施套包（iPacks）。

两个项目是通过 [国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）](#) 开展的。

| 地区 | 技术合作 | 技术援助 | 套包 | 实施总金额 (百万美元) |
|--------|------|------|----|-----------------|
| 非洲 | 27 | 8 | 4 | 3.1 |
| 美洲 | 40 | 4 | 3 | 63.1 |
| 亚洲和太平洋 | 15 | 3 | 0 | 2.3 |
| 欧洲 | 3 | 1 | 3 | 0.8 |
| 中东 | 10 | 1 | 1 | 8.2 |
| 合计 | 95 | 17 | 11 | 77.5 |

相关摘要可见于 [能力建设和实施方案项目摘要](#)。

3.5.3 国际民航组织共管理 1240 名在聘人员：

- 征聘和部署了 589 名国际外勤专家和顾问
- 为民航管理局征聘 651 名国家项目人员
- 67 名国际外勤专家和顾问仍在为进行中的项目服务。

采购活动

3.5.4 2024 年为实地项目采购民航设备和服务总额为 4170 万美元，共签发 216 份采购订单和分包合同。

财务管理

3.5.5 行政和业务服务费用（AOSC）基金用于支付国际民航组织能力建设和实施方案的全部行政费用。

- 总收入：1980 万加元
- 总支出：1100 万加元
- 收入超过支出：880 万加元
- 截至 2024 年 12 月 31 日的累计盈余：2000 万加元

3.5.6 秘书长批准一项资源筹措实施计划，将 2024 年筹款目标定为 1050 万加元，用于支付业务计划 (BP) 中无经费的活动、转型目标和实施支助。

- 成员国自愿捐助：1340 万加元
- 其他来源（国际金融机构、私营部门、联合国机构、国际和地区组织）：250 万加元
- 借调人员折合价值：950 万加元

3.5.7 从成员国和其他来源收到的捐款包括对以下基金的捐款：

- 国际民航组织安全基金（120 万加元）
- 航空安保和简化手续基金（310 万加元）
- 环境基金（210 万加元）
- 能力建设和实施基金（110 万加元）和
- 其他基金（850 万加元）。

3.6 国际民航组织与国际机构的伙伴关系及其对联合国 2030 年可持续发展议程的支持

3.6.1 国际民航组织继续加强其全球伙伴关系，以支持可持续航空发展和联合国 2030 年议程目标。

3.6.2 欧盟与国际民航组织第八次联合委员会会议就能力建设和航空安保监测正式达成扩大合作新协议，这是一项尤为重要的成就。

3.6.3 此外，国际民航组织还实现了与外方互动政策的现代化，通过建立精简的流程和健全的尽职调查程序提高其参与的有效性，并将为此提供详细的实施指导。

3.7 宣导和公共外联

3.7.1 国际民航组织成立 80 周年的庆祝活动，为继过往之成就，开未来之愿景，以彰显本组织对全球航空的持久影响提供了强大平台。

3.7.2 外联活动聚焦于国际民航组织 2026-2050 年长期战略计划，尤其是其零死亡和零排放目标。对于后者而言，围绕实施国际民航组织长期理想目标，参加第 29 次缔约方会议和通过《德里宣言》展开的造势活动，因此获得了支持。

3.7.3 与此平行的一个宣导工作流，则侧重于通过条约批准动员，强调标准化国际框架的重要性，推进全球航空治理。这项努力是对国际民航组织加强国际民航法制这一更广泛使命的补充。

3.7.4 这次公开宣导活动的轴心是在芝加哥举行的纪念活动和蒙特利尔国际民航组织博物馆的重新开放。

3.7.5 国际民航组织通过在道德操守问题上的透明沟通，使其作为全球航空发展和创新领导者的声誉进一步加强。

3.7.6 与捐助方的定期对话加强了资源筹措工作，2024年成功举行的三次会议，为结合2025年计划开展的国际民航组织主要活动以扩大参与，奠定了基础。

3.7.7 宣导活动重点针对关键航空需求，特别是通过制定内陆发展中国家（LLDC）航空需求分析，此系源自第三次联合国内陆发展中国家会议期间拟议举办的一场边会。这一综合分析框架旨在汇集证据，找出实施差距，为推动内陆发展中国家的航空发展制定切实可行的建议。

4. 辅助战略

4.1 治理和问责

4.1.1 2024 年，本组织在加强问责机制方面取得重大进展。继理事会第 232 届会议批准问责框架以来，第二阶段的实施工作已经启动，为包括新的内部治理机制、授权框架和八大问责支柱的绩效指标全面改革，奠定了基础。

4.1.2 风险管理能力大幅提升，企业风险管理 2024 年 4 月移交给财务办公室。一项显著的成就是内部控制制度声明书获得“有效”评级，这是内部监督办公室首次授予的此类评级。本组织完全符合联合检查组的企业风险管理基准，达到联合国风险成熟度模型三级“领先”地位。

4.1.3 具体改进包括制定数字化管理保障声明和各局、办事处系统性内部控制评价声明。地区办事处风险管理通过共同挑战综合风险登记制度，实现了精简。为了支持这些举措，共开发和部署了四个针对管理层和工作人员的综合培训单元。

4.1.4 这些发展反映了国际民航组织对实行强有力的治理和风险管理的承诺，为组织的有效性和透明度奠定了坚实的基础。

4.2 战略规划

4.2.1 国际民航组织理事会 2024 年 11 月 1 日通过 2026-2050 年战略计划，宣告第 41 届大会后启动的历时两年的全面规划进程结束。这是一份根本性文件，据此各成员国和航空业各利益攸关方得以将自己的计划与国际民航组织长期优先事项保持一致。

4.2.2 此前，理事会 2024 年 3 月成立一个专门磋商小组，以支持秘书长将大会授权和业界意见转化为具体的战略方向。

4.2.3 理事会还制定了 2026-2028 年三年期业务计划的主要成果和产出。这一计划将为第 42 届大会前关于预算和工作方案的讨论提供框架，切实保证与 2026-2050 年战略计划中概述的更广大目标和促成因素保持一致。这一综合性战略规划方法更加坚定了国际民航组织在全球航空发展中发挥及时有效的领导作用的承诺。

4.3 基于成果的管理

4.3.1 理事会原则上核准了 2026-2028 年业务计划的成果、产出和关键绩效指标。业务计划融合了基于成果的各项管理原则，以确保高效和负责任地实现国际民航组织各项战略目标。

4.3.2 最后完成了包含成果和产出关键绩效指标的绩效监测框架，为监测进展提供了清晰的结构。包括优先项目和活动的三年期运营计划已告完成。基于成果的管理（RBM）路线图，包括其中所含的变革管理框架，继续推动组织的转型。

4.4 转型目标

4.4.1 转型目标进入第二年，已在所有方案和项目加速实施。整个业务组合均将按照预定完成日期和预算指标正常运行。

4.4.2 2026-2028 年业务计划纳入了强化的成果管理制做法，通过零基预算编制常规预算设想，以支持理事会批准的 2026-2050 年战略计划。

4.4.3 人和文化转型通过多项关键举措取得进展。全面的文化会诊为制定新的组织文化蓝图提供了参考。人才流动框架的引入配以导师方案，开辟了新的职业道路。道德操守框架在全组织深深扎根，并任命了监察员提供支持。

4.4.4 数字化转型通过增强企业资源规划系统和改善信息安全基础设施，增强了组织的能力。新的数字化工具，包括企业绩效监测和报告工具，促进了协作和数据管理。信息安全路线图的完成，使国际民航组织具备了获得 ISO 27001 认证的条件。

4.4.5 组织发展随着新的费用回收政策和问责框架的出台而取得进展，这两项举措加强了运行治理。新的机构业务流程管理框架正在加强知识管理做法，同时，在线提供的战略组织模型继续向前发展。

4.5 法律和对外关系

加强司法

4.5.1 国际民航组织迈出重大一步，从内部申诉委员会过渡到联合国争议法庭（UNDT）。这一转变要求修改《国际民航组织服务守则》和《工作人员细则》，以符合争议法庭的要求。根据新协议，国际民航组织按个案向争议法庭缴纳 14 153 美元的审理费。目前，正计划视预算拨款情况，为工作人员安排取得联合国工作人员法律援助办公室（OSLA）的援助。

民航法律顾问论坛

4.5.2 第三届民航法律顾问论坛在英国伦敦举行，聚集了来自 54 个国家和 6 个国际组织的 175 名法律专家。为纪念《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）80 周年，论坛讨论了国际航空法中出现的各种挑战。主要议题包括可持续性、人工智能、安全监管执法，以及安全信息在司法程序中的使用。论坛还讨论了航空运输简化手续、《开普敦公约》项下航空器融资问题，以及下一代航空专业人员的发展机会。

全球航空法的发展

4.5.3 2024 年，国际航空法律课程扩大范围，为国际民航组织各地区 250 名学员实际完成 22 项课程。2024 年 6 月推出航空责任和保险新专门课程，以加强航空专业人员的风险管理能力。国际民航组织还举办了国际航空法条约讲习班，有来自 20 个成员国的 30 名学员参加。

国际民航组织法律研讨会

4.5.4 国际民航组织 2024 年法律研讨会由韩国国土交通部主办，吸引了来自 78 个国家的 752 名与会者现场参加或直播参会。研讨会上讨论了以下主要问题：

- 航空安全和安保框架
- 地区安全监督组织的支助职能
- 国际运输中的数据保护
- 2014 年《蒙特利尔议定书》规定的不循规旅客行为
- 《芝加哥公约》项下的争端解决程序
- 航空运输简化手续的法律里程碑

4.5.5 同期举行的高级别论坛聚集了各国部长和政策制定者，共商可持续航空发展大计；另有一个专场会议，让年轻专业人士参与当前的航空法律辩论。

4.6 业务连续性和混合会议服务

2024 年，根据批准的政策和规划文件保持了业务运行的连续性，并向成员国提供了高质量的综合性会议服务及相关支持。广播中心的技术基础设施安装完毕，国际民航组织会议中心最多可同时举行三场混合会议。

4.7 人力资源管理

4.7.1 截至 2024 年 10 月，国际民航组织秘书处共有工作人员 639 人，其中包括来自 90 个国家的 353 名专业及以上职类人员和 286 名一般事务人员。

4.7.2 秘书处接收了来自 23 个国家的 81 名借调人员，其中包括 68 名免费人员和 13 个由信托基金资助的职位。

公平

4.7.3 专业类及更高类别职位中的女性占比从 2023 年的 35.5% 上升至 36.8%，2024 年女性在这些职位中的占比从 2023 年的 50% 增加至 61.5%。

4.7.4 在 193 个成员国中，87 个成员国所占职位受公平地域代表性（EGR）原则约束，其中 37 个成员国所占职位为理想水平；21 个成员国占位代表性不足；29 个成员国占位代表性超标。

4.8 道德操守

咨询服务

4.8.1 道德操守办公室共收到 235 项咨询和指导请求，其中 125 项归类为“个人”（更具个人性质的询问）；102 项为“管理”（国际民航组织人员以职务身份提出的询问）；8 项为“外部”（来自国际民航组织以外的询问）。

标准制定和政策支持

4.8.2 2024 年，道德操守办公室就一系列题目的 48 项标准制定和政策事项提供了意见（其中 5 个事项系由同一道德操守办公室依职权主动提出）。该办公室并积极参加了与外方互动政策、财务条例和国际民航组织实习方案指南等的修订。还就建立部门间咨询小组提供了战略建议，这个小组由各部门高层组成，旨在交流信息，通过向秘书长和高层领导提供有针对性的建议，促进防止工作场所的矛盾和滥权行为。

防止打击报复

4.8.3 道德操守顾问收到一份提供报复保护的正式请求，在对案件审查后，确定该工作人员的投诉未能成立表面证据确凿的报复案件。随后，该工作人员请求联合国道德操守办公室（UNEO）根据国际民航组织道德操守框架对该项认定进行独立复查。在对该案进行复查后，UNEO 建议秘书长将此事提交调查。在报告期内，UNEO 还对国际民航组织道德顾问 2023 年评估的另一个案件进行了独立审查，同意表面证据不能成立报复案件的认定，现已结案。

培训、教育和外联

4.8.4 2024 年，道德操守办公室编制并推出“道德与廉正课程”、“国际民航组织中、基层管理人员免遭报复课程”和“国际民航组织反欺诈、反腐败意识课程”等三个在线道德操守课程。

4.8.5 2024 年，启动了以“外部活动导引”为题的国际民航组织年度领导对话，重点强调必须确保国际民航组织人员参与外部活动及其外部关系不会导致利益冲突，或给国际民航组织带来声誉风险。

4.8.6 在本报告期内，道德操守办公室继续每月发布道德意识通讯和其他有关国际民航组织原则、价值观和预期行为标准的通报。还就相同题目向管理人员和工作人员发布专题海报、小册子、概况介绍和赠品。道德操守顾问访问了北美、中亚和欧洲/北大西洋地区办事处，并为理事会新任国家代表举行介绍会。并继续积极投身多边组织道德操守网络的工作。

4.8.7 最后，道德操守办公室与内部监督办公室、行政和服务局（行政法、政策和纪律事项专家）一道，组织了国际民航组织首次反欺诈、反腐败宣传运动，包括推出特别培训课程，纪念国际反腐败日，向国际民航组织人员发送有针对性的信息和赠品，以及提高相关外部利益攸关方（供应商、销售商、业务伙伴和赞助方等）的觉悟。

财务披露方案 (FDP)

4.8.8 道德操守办公室发动、管理并最后完成 2024 年财务披露方案，包括理事会主席和秘书长在内的相关人员 100% 符合要求。如认为必要，会联系参与者并建议其采取适当的缓解措施；这项工作完成时未发现需要报告采取行动的利益冲突事例。道德操守办公室还将收到的所有文件保密归档，并向秘书长提交特别报告，提供合规情况、投诉统计和已审查行动的相关信息。

4.9 内部监督

4.9.1 内部监督办公室 (OIO) 共完成 12 项工作，包括六项审计、四项评估和两项咨询服务。主要成绩包括完成内部监督办公室首次综合审计和评估工作；首个获得“有效”评级的内部控制制度审计声明书；以及成功完成外部质量评估，确认内部监督办公室符合国际内部审计师协会 (IIA) 标准。内部监督办公室报告中载有 82 项建议，管理层接受率为 96%。

4.9.2 内部监督办公室继续通过提供有关转型目标组合和企业风险管理框架等高优先举措的咨询服务，为本组织提供支持。评估职能部门制定了评估战略，以加强其价值主张，并对地区办事处的评估进行综合分析，以查出系统性问题。

4.9.3 调查活动主要针对关于不当行为、欺诈和其他不法行为的指控。

4.9.4 内部监督办公室 2024 年收到 42 起新投诉，完成 15 项初步评估和调查，结案 38 个。内部监督办公室还推出一个新的案件管理系统，以提高效率和报告能力。

4.10 信息安全

4.10.1 2024 年，国际民航组织通过实施信息安全路线图加强了其安全态势。主要成就包括完成脆弱性评估，增强安全监测能力以及实施新的安全控制措施。相关办公室还定期为全体工作人员进行安全意识培训和网络钓鱼模拟。

4.10.2 ISO27001 认证工作仍在如期进行，所需文件和流程均已完成。与 2023 年相比，安全事件减少 30%，显示了实施控制措施的有效性。相关办公室还与航空业安保组织建立新的合作伙伴关系，以加强威胁情报共享。

4.11 语文服务和实行多种语文

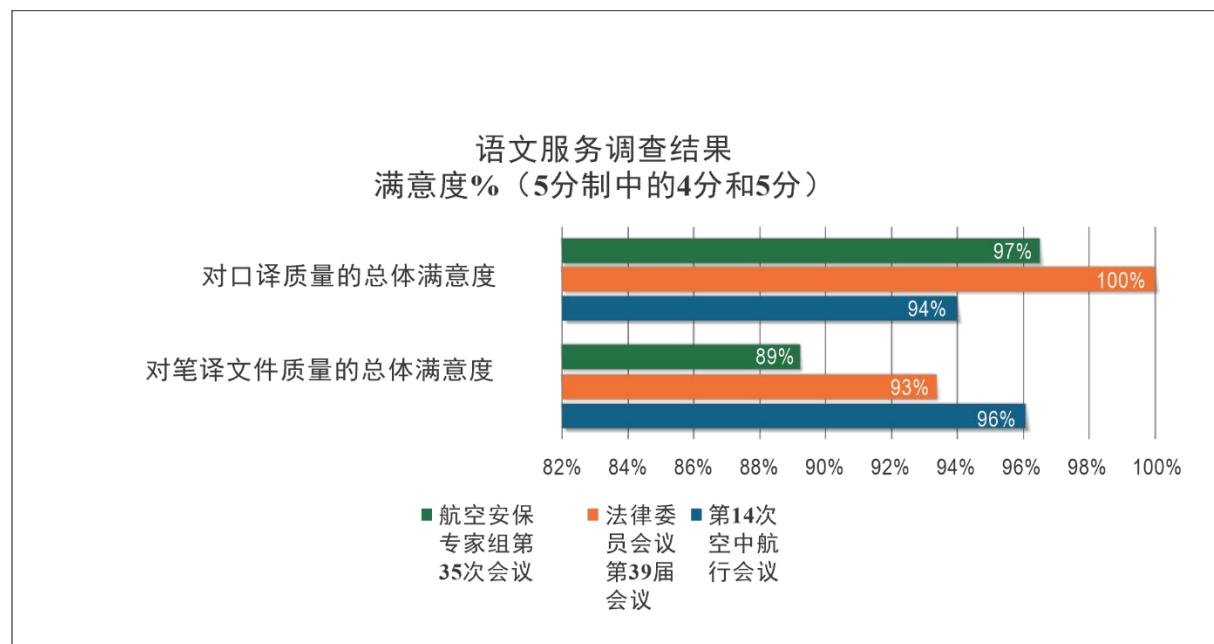
笔译字数：975 万

预算字数：770 万

口译场次：930（2023 年为 1042 场）

可销售出版物和新版本：70

2024 年, 国际民航组织通过实施一套全面的语文服务工具, 加强了其多语服务能力。新的数字生态系统包括用于简化口译管理的 eAPG; 标准化术语库 UTERM; 高效管理工作流程和文档存储的 gDoc 2.0; 以及使用 MS Translator 和 DeepL 机器翻译技术的先进翻译平台 eLuna。



4.12 信息和通信技术

4.12.1 2024 年, 国际民航组织的数字化环境继续快速发展。本组织通过新的变更控制流程加强 信通技术治理, 落实了 25 项审计建议。根据国际民航组织信通技术战略, 云架构的实施, 包括内联网、应用程序 (讲习班协议管理器、Dataplus、活动注册) 和现代备份系统的迁移等, 都取得重大进展。

4.12.2 基础设施复原力保持强劲, 达到 99.9%, 仅发生过一次服务中断。总部和曼谷、内罗毕、开罗地区办事处的网络能力得到增强。现代化工作包括推出新版三字母和电话代码应用程序和更新多个其他应用程序。

4.12.3 机构资源规划和项目组合管理 (Quantum ERP/PPM) 项目发布首批成品, 引入新的量子学习模块来取代之前的学习平台并改善用户体验。量子征聘模块取代之前的系统, 促进了与人力资源和财务/预算的数据集成。量子预算解决方案淘汰了手动电子表格和电子邮件审批。

4.12.4 新的服务管理门户 (Unall) 实现服务访问集中化, 确保了流程透明度。现代化云企业数据库的实施使决策和分析报告速度更快、内容更全面, 并启用了上述 gDoc 2.0 系统。

4.12.5 文件、标准和建议措施的管理改进包括空中航行委员会委员综合访问管理系统；加密网站增强的文件搜索功能；以及对标准和建议措施工作的初始人工智能试验。

4.13 采购

2024 年由于国际民航组织的数字化转型举措，企业采购支出持续增加。单个采购阶段的采购规划得到改善，使本组织得以满足方案期限。

4.14 财务

2024 年经常预算执行情况

4.14.1 下表概述了 2024 年的预算执行情况（单位：百万加元）：

2024 年最终订正后拨款和支出（单位：百万加元）

| 战略目标/辅助战略 | 拨款 | | 支出 和 承付款 | 方差 |
|-----------|------------------|--------------|----------------|------------|
| | 原始大会决议 A41-28 | 最终 经订正额 | | |
| 安全 | 34.2 | 38.4 | 37.4 | 1.0 |
| 空中航行能力和效率 | 22.2 | 24.7 | 23.0 | 1.7 |
| 安保和简化手续 | 15.5 | 17.3 | 16.7 | 0.6 |
| 航空运输的经济发展 | 5.1 | 6.0 | 5.8 | 0.3 |
| 环境保护 | 7.0 | 8.7 | 7.9 | 0.9 |
| 小计 | 84.0 | 95.1 | 90.7 | 4.4 |
| 转型目标 | 4.6 | 11.4 | 11.4 | 0.1 |
| 对战略目标的支助 | 14.4 | 15.8 | 15.8 | 0.0 |
| 管理和行政 | 14.7 | 21.6 | 21.2 | 0.4 |
| 小计 | 33.7 | 48.9 | 48.4 | 0.5 |
| 总计 | 117.7 | 143.9 | 139.1 | 4.9 |

应收分摊会费

4.14.2 下表概述了应收分摊会费：

按金额和国家数量分列的应收分摊会费表（单位：百万加元）

| | 理事国 | | 非理事国 | | 总计 | |
|-----------------------------------|-------------|----------|-------------|-----------|-------------|-----------|
| | 金额 | 国家数量 | 金额 | 国家数量 | 金额 | 国家数量 |
| 2023 年及以前年份的拖欠款 | | | | | | |
| 截至 2024 年 1 月 1 日的未缴付款余额 | 0.9 | 5 | 12.6 | 50 | 13.5 | 55 |
| (减去) 2024 年的收缴金额 | 0.9 | 5 | 2.4 | 20 | 3.3 | 25 |
| 截至 2024 年 12 月 31 日的未缴付款余额 | 0.0 | 0 | 10.2 | 30 | 10.2 | 30 |
| 2024 年摊款 | | | | | | |
| 截至 2023 年 1 月 1 日的应缴余额 | 89.8 | 36 | 26.4 | 157 | 116.2 | 193 |
| (减去) 2024 年的收缴金额 | 76.1 | 32 | 23.4 | 112 | 99.4 | 144 |
| 截至 2024 年 12 月 31 日的未缴付款余额 | 13.8 | 4 | 3.0 | 45 | 16.8 | 49 |
| 截至 2024 年 12 月 31 日的应缴摊款总额 | | | 13.2 | | 27.0 | |

4.14.3 截至 2024 年 12 月 31 日，八个国家达成按一定年限清偿拖欠会费的协议。协议规定这些国家除须缴纳当年会费外，每年还须分期缴纳上一年的拖欠会费。

循环基金

4.14.4 循环基金根据《财务条例》第 7.8 条于 2008 年 1 月 1 日设立，其中反映离职后健康保险（ASHI）、年假和离回国福利相关资金往来。2024 年，包括储备金在内的基金累计赤字年底达到 1.39 亿加元。

4.14.5 累积离职后健康保险和其他雇员福利负债仍无供资，2024 年继续实行现收现付做法。

辅助创收基金

4.14.6 设立辅助创收基金（ARGF）是为了管理自筹资金和创收的产品和服务。2024 年，辅助创收基金报收营业盈余 1270 万加元，其中，向经常预算缴付 810 万加元，另向国际民航组织工作方案缴款 30 万加元。辅助创收基金的净盈余为 410 万加元，调整后的盈余为 360 万加元。

辅助创收基金盈余表

(单位：千加元)

| | 2024 | 2023 |
|---------------------------|---------------|--------------|
| 1月 1 日的净资产 | | |
| 采用国际公共部门会计准则（IPSAS）41 的影响 | | (584) |
| 1月 1 日的经调整资产 | 9 610 | 7 538 |
| 收入 | 32 380 | 27 378 |
| 支出和向经常预算转款 | 28 315 | 25 306 |
| 当年净盈余/（赤字） | 4 065 | 2 072 |
| 12月 31 日的净资产小计 | 13 674 | 9 610 |
| 限制用途的盈余/储备金 | | |
| 业务储备金 | 7 113 | 5 594 |
| 特别项目专款 | 2 955 | 3 095 |
| 限制用途的盈余/储备金小计 | 10 068 | 8 689 |
| 12月 31 日的经调整累计盈余 | 3 606 | 921 |
| 行政和业务服务费用基金 | | |

4.14.7 行政和业务服务费用（AOSC）基金的设立是为了支付国际民航组织能力建设和实施方案（CDIP）的行政和运营费用。2024 年，AOSC 报告的业务盈余为 1110 万加元，其中 500 万加元用于正常预算的业务储备金。AOSC 的净盈余为 2670 万加元，调整后的盈余为 2270 万加元。

行政和业务服务费用盈余表

(单位: 千加元)

| | 2024 | 2023 |
|-------------------------------|---------------|---------------|
| 1月 1 日的累计盈余 | 20 577 | 11 998 |
| 收入 | 22 637 | 20 233 |
| 支出 | 11 488 | 11 654 |
| 当年净盈余/ (赤字) | 11 149 | 8 579 |
| 向业务储备金转款 (C-DEC 232/3) | (5 000) | |
| 12月 31 日的累计盈余/ (赤字) 小计 | 26 726 | 20 577 |
| | | |
| | | |
| 限制用途的盈余 | | |
| 效率和有效性基金盈余 | 496 | 810 |
| 特別储备金 | 3 507 | 1 560 |
| 限制用途盈余小计 | 4 003 | 2 370 |
| 12月 31 日的调整后盈余/ (赤字) | 22 723 | 18 207 |

—完—