



理事会提交大会的  
2024 年年度报告补篇

(2025 年 1 月至 6 月)



## 目录

1. 新出现的航空问题.....	1
1.1 2050 年实现净零碳排放.....	1
1.2 航空部门更清洁新型能源.....	1
1.3 航空部门更清洁能源的融资.....	1
1.4 危机准备和响应 .....	1
1.5 公共卫生事件的管理及相关简化手续措施.....	2
1.6 创新 .....	2
1.7 航空部门中的性别平等.....	2
2. 各项战略目标的进展.....	3
2.1 环境保护 .....	3
2.2 安全、空中航行能力和效率.....	3
2.3 安保和简化手续 .....	4
2.3.1 安保和网络安全.....	4
2.3.2 简化手续.....	4
2.4 航空运输的经济发展.....	5
2.5 法治 .....	5
解决分歧.....	6
条约的发展.....	7

<b>3.</b>	<b>实施支助和不让任何国家掉队举措</b>	<b>8</b>
3.1	对附件和空中航行服务程序的修订、手册、通告和工具	8
3.1.1	2025 年迄今通过/批准的对附件和空中航行服务程序的修订	8
3.1.2	手册和通告（包括预发稿和未编辑版本）	10
3.1.3	地区合作	11
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）	11
3.3	地区小组的成就	11
3.4	人力资源开发	12
3.5	实施支助	13
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	14
3.7	宣导和公共外联	14
<b>4.</b>	<b>辅助战略</b>	<b>16</b>
4.1	治理和问责	16
4.2	战略规划	16
4.3	基于成果的管理（RBM）	16
4.4	转型目标	16
4.5	法律和对外关系	17
4.6	业务连续性和混合会议服务	17
4.7	人力资源管理	17
4.8	道德操守	18
4.9	信息安全	18
4.10	语文服务和实行多种语文	18
4.11	信息和通信技术	18
4.12	采购	19
	<b>对截至 2025 年 6 月 30 日针对大会第 41 届会议决议所采取行动的审查</b>	<b>20</b>

## 1. 新出现的航空问题

### 1.1 2050 年实现净零碳排放

1.1.1 国际民航组织继续加强外联和能力建设工作，推动航空业脱碳，到 2050 年实现净零碳排放。“2025 年国际民航组织航空气候周——天空行动：实现航空的可持续未来”于 2025 年 6 月 2 日至 4 日在蒙特利尔举行，在大会第 42 届会议之前通报环境专题的进展情况。

1.1.2 截至 2025 年 3 月，占全球国际空中交通量 99% 以上的 150 个国家提交了国家行动计划。

1.1.3 国际民航组织密切关注关于气候融资问题的讨论和磋商，敦促各成员国和利害攸关方对外部机构的提议给予关注，即将国际航空作为征费和征税的潜在来源，以调动资源至其他部门。2025 年 4 月发布的 ENV 1/1-25/39 号国家级信件以及联合航空和国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）网站上的宣传材料，介绍了航空税收相关历史背景。

### 1.2 航空部门更清洁新型能源

国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案覆盖范围扩大，涵盖 106 个国家和 123 个伙伴组织，参与者通过 ACT-SAF 网站获得认可。ACT-SAF 的 18 期系列培训课程提供了可持续航空燃料相关专题的全面培训。目前有 22 项可持续航空燃料可行性研究和业务实施研究正在开展或计划开展。

### 1.3 航空部门更清洁能源的融资

1.3.1 国际民航组织融投资枢纽（Finvest Hub）的工作正在取得进展，其中包括国际民航组织与国际可再生能源机构（IRENA）达成的一项协议，旨在为国际可再生能源机构（IRENA）能源转型加速器融资（ETAF）平台建立融投资枢纽模块。

1.3.2 关于在国际民航组织下设立气候融资倡议或筹资机制的问题，理事会在第 234 届会议上审议了第三方咨询机构的成果，并将进一步审议其提交大会第 42 届会议的报告。

### 1.4 危机准备和响应

1.4.1 在 2025 年前五个月，国际民航组织继续制定全球危机准备和响应框架，涵盖危机和紧急事件的所有方面。各区域论坛和全球论坛，包括在摩洛哥马拉喀什举行的第四次更安全的天空论坛，都进一步促进了国际民航组织的工作。

1.4.2 在编写本报告期间，由于各种紧急事件，包括武装冲突、地震、技术故障和政治动荡，已经发生了超过 15 次空域中断情况，需要多个应急协调小组（CCT）。一些应急协调小组涉及国际民航组织的多个地区，并长期保持活跃状态。

1.4.3 在应急协调小组机制取得成功的基础上，并根据第十四次空中航行会议的建议 1.1/2，国际民航组织正在制定统一的地区空中交通管理应急管理框架，以纳入全球危机管理框架。

## 1.5 公共卫生事件的管理及相关简化手续措施

在喀麦隆举行的国际民航组织地区简化手续论坛（2025 年 3 月）以及在卡塔尔多哈举行的简化手续会议（2025 年 4 月）上，民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）提供了公共卫生方面的专门知识。在简化手续会议上，部长们核可了《多哈宣言》，同时，会议敦促成员国支持《多哈宣言》中所载民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排的活动。

## 1.6 创新

理事会于 2025 年 3 月批准了《国际民航组织的创新政策》（C-DEC 234/6 号决定），这是执行大会 A40-27 号决议（航空创新）的一个重要里程碑。理事会（C-DEC 234/12 号决定）还核可了行业咨询论坛第五次会议提出的建议。

## 1.7 航空部门中的性别平等

1.7.1 2025 年迄今，全球性别问题联络人网络持续扩大，涵盖 105 个成员国，通过定期会议和通讯保持接触；国际民航组织与联合国妇女署关于“技术部门的性别问题分析：航空”的联合指导文件已编写完成，计划在大会召开前出版。

1.7.2 2025 年 3 月 7 日，国际民航组织举办了题为“唯有提升：为了航空部门中的所有妇女和女童”的活动，庆祝国际妇女节，理事会代表、秘书处成员和业界利害攸关方举行了高级别对话。

## 2. 各项战略目标的进展

### 2.1 环境保护

#### 2.1.1 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

2.1.1.1 CORSIA 结对子伙伴关系得到扩大，涵盖 130 多个支持国和请求国。国际民航组织秘书处于 2025 年 3 月组织了年度培训员培训课程，为各国专家提供支助。

2.1.1.2 另外三门 CORSIA 课程正在开发中。

2.1.1.3 理事会将在 2025 年 6 月审议航空环境保护委员会为 2025 年定期审查提供的技术投入和 CORSIA 相关分析，并编写向大会第 42 届会议提交的报告。

#### 2.1.2 航空环境保护委员会（CAEP）

2.1.2.1 航空环境保护委员会第十三次会议（CAEP/13，2025 年 2 月 17 日至 28 日）提出了 31 项航空环境保护的建议，供理事会第 235 届会议审议。

2.1.2.2 这些建议包括关于航空器噪声、温室气体和与当地空气质量有关的排放的最新全球环境趋势；噪声和二氧化碳排放的综合双重严格度标准；超音速飞机的噪声标准；以及 CORSIA 合格燃料、CORSIA 监测、报告和核查（MRV）及机场和运行所涉及的标准。

2.1.2.3 航空环境保护委员会还建议，应使用长期理想目标（LTAG）监测和报告方法来跟踪国际航空部门绩效和减排目标的实现进展。

#### 2.1.3 与联合国的合作

2.1.3.1 世界可持续交通运输日将于 2025 年 11 月 26 日启动“联合国可持续交通运输十年”实施计划，国际民航组织将为其提供航空部门的观点。

2.1.3.2 联合国环境规划署（UNEP）继续就一项具有法律约束力的塑料污染相关国际文书进行谈判，国际民航组织正在监测这一事项的进展情况。

2.1.3.3 国际民航组织继续积极参与《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）进程，特别是在国际碳市场和气候融资方面，为将在巴西贝伦举行的缔约方会议第三十届会议（COP30，2025 年 11 月 10 日至 21 日）提供助力。

### 2.2 安全、空中航行能力和效率

2.2.1 在 2024 年底和 2025 年初发生几起重大航空事故后，国际民航组织强调要彻底进行事故调查并开展透明的公共沟通，敦促成员国发布临时报告。有两项重大活动探讨了上述关切：在卡塔尔举行，重点关注受害者和家属关怀的简化手续会议；在新加坡举行，旨在审查技术调查方面的第六次事故调查论坛。

2.2.2 国际民航组织继续促进航空安全频谱防御和应对全球导航卫星系统（GNSS）干扰威胁，理事会动员利害攸关方减轻风险并为民用航空提供保障。

2.2.3 国际民航组织附件的修订工作仍在进行，尤其侧重于修订附件 10（航空电信）、附件 14（机场）和附件 19（安全管理）。

## 2.3 安保和简化手续

### 2.3.1 安保和网络安全

2.3.1.1 新的指导材料获得了批准，包括《航空安保培训手册》（Doc 10207 号文件）、关于保护安全货物和处置安检设备的指导。

2.3.1.2 国际民航组织继续举办航空网络安全地区研讨会，2025 年 1 月至 5 月期间举行了三次会议，涵盖亚洲及太平洋地区（APAC）、欧洲和北大西洋地区（EUR/NAT），以及北美、中美和加勒比与南美地区（NACC/SAM）。《全球网络风险因素》（Doc 10213 号文件 — 限制分发）计划于 2025 年 9 月出版。作为《联合国全球反恐协调契约》成员，国际民航组织加入了边境管理和执法工作组，为关于无人航空器系统、网络、生物识别和安全理事会第 2370 号决议执行情况的讨论做出了贡献。

### 2.3.2 简化手续

2.3.2.1 国际民航组织继续开发关于航空运输简化手续管理的新课程。

2.3.2.2 在编写本报告期间，继 2024 简化手续年（FAL2024）之后，开展了多项重大活动，包括：

- 雅温得地区论坛（2025 年 3 月）
- 在乌兰巴托举行的另一场亚太地区论坛（2025 年 7 月）
- 在多哈举行的简化手续会议（2025 年 4 月），最终达成了《多哈宣言》。

2.3.2.3 国际民航组织新的公钥簿（PKD）系统合同于 2025 年 3 月签订，公钥簿数据质量指导方案将持续到 2025 年初。

2.3.2.4 国际民航组织继续维持其与联合国阻止恐怖分子旅行方案的伙伴关系，支持成员国在预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）数据应用方面的能力建设。

## 2.4 航空运输的经济发展

2.4.1 国际民航组织通过 EC 2/16.8-25/10 号国家级信件推进航空运输自由化，对各国市场准入壁垒和外国对航空公司的投资进行了调查。调查结果将为航空运输监管专家组（ATRP）的《外商投资国内航空公司公约》草案拟定工作提供信息，并为国际民航组织理事会航空运输的经济发展问题小组提供支持。

2.4.2 航空运输监管专家组的工作重点是审查航空运输协定范本，解释《芝加哥公约》第十五条，监测无人航空器系统运行的经济监管需求，并为第七次世界范围航空运输会议（2026 年）作出规划。

2.4.3 机场经济专家组与空中航行服务经济专家组第十次联席会议（2025 年 3 月）对跨国实体名下机场的经济监督、监督职能筹资以及国际民航组织收费政策的执行情况进行了调查。

2.4.4 此外，专家组推进了关于第十五条澄清、气象成本回收以及无人航空器系统和商业空间发射成本回收指导的工作。

2.4.5 国际民航组织首届全球航空货运峰会（2025 年 4 月）聚集了来自 80 个国家的 600 名参与者，讨论安全、安保和可持续发展领域航空货运服务发展方面新出现的问题。

2.4.6 已签署协议的活动包括：

- 第二届国际民航组织/联合国非洲旅游和航空运输部长级会议（2025 年 7 月，安哥拉罗安达）
- 国际民航组织航空服务谈判会（ICAN2025）（2025 年 11 月，多米尼加共和国蓬塔卡纳）

2.4.7 国际民航组织推出了第五期关于航空运输经济学的自定进度法语版在线课程，课程重点关注航空货运经济监管。

## 2.5 法治

2.5.1 法律委员会于 2025 年 5 月 7 日任命了一名报告员，负责审查国际炸药技术委员会在《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》下的作用，报告将于 2025 年 8 月 31 日完成。

2.5.2 秘书处无人驾驶航空器相关法律问题研究组通过多次分组会议继续开展工作。赔偿责任与安保分组（LSSG）审议了各项国际航空安保文书对无人驾驶航空器运行的适用性，并在 2025 年 2 月至 2025 年 5 月期间举行了五次在线会议，开展这项评估工作。芝加哥公约遵约分组（CCSG）继续审议在无人驾驶航空器运行的某些关键方面的《公约》解释和适用问题，重点关注公海上空运行以及统一术语的必要性。

2.5.3 今年 5 月，芝加哥公约遵约分组召开了两次在线会议。两个分组都向 2025 年 6 月 3 日至 4 日在蒙特利尔举行的秘书处无人驾驶航空器相关法律问题研究组第四次会议提交了报告。

2.5.4 2025 年 5 月 1 日，国际民航组织就大会第 42 届会议期间举行的第三次国际民航组织条约活动发布了一封国家级信件，以促进航空法条约的批准。

2.5.5 2025 年第二季度，启动了一项关于各国执行促进网络安全的国际航空法文书情况的法律调查，以支持国际民航组织的网络安全战略。

2.5.6 理事会核准在法律委员会的工作方案中增加“国际航空运输和数据保护法”部分。秘书处成立了一个研究小组，负责研究国际航空运输和数据保护法之间的相互作用，并提出促进成员国对这一领域的理解和认识的方法。人们认识到，这一问题超出了航空运输部门的范畴，制定数据保护法律和政策仍然是各国的责任。理事会确定了秘书处数据保护法研究小组（SSG-DPL）的职权范围，并向选定的国家和组织发出了一封国家级信件（LE 4/80-IND/25/2），要求提名专家。秘书处数据保护法研究小组第一次会议于 2025 年 6 月 5 日至 6 日在蒙特利尔举行。

## 解决分歧

### 2.5.7 巴西与美国（2016 年）

未进一步采取措施；事项仍悬而未决。

### 2.5.8 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）

### 2.5.9 申请 B：卡塔尔与巴林、埃及和阿拉伯联合酋长国（2017 年）

未进一步采取措施；针对巴林和阿拉伯联合酋长国的事项仍悬而未决。

### 2.5.10 澳大利亚和荷兰王国与俄罗斯联邦（2022 年）

在第 234 届会议第一次会议（2025 年 2 月 7 日）上，理事会宣布初步审查阶段结束，并请各方根据《解决分歧规则》第十二条提出最终辩词。在第 235 届会议期间，理事会开始审议这一事项，以期根据《解决分歧规则》第十五条就案情作出裁决。在第 235 届会议第三次会议（2025 年 5 月 12 日）上，理事会裁定，澳大利亚和荷兰对俄罗斯联邦提出的索赔具有充分的事实与法律依据，因此 2014 年 7 月 17 日击落 MH17 航班构成俄罗斯联邦不履行《芝加哥公约》第三条分条规定的义务。在第 235 届会议第四次会议（2025 年 5 月 21 日）上，理事会裁定双方立即进行真诚谈判，以便迅速解决俄罗斯联邦不履行《芝加哥公约》第三条分条规定的义务所涉充分赔偿问题，包括适当的赔偿形式，以及因不遵约而产生的其他法律后果。

### 2.5.11 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。随后就应诉人的初步反对意见书提交了以下诉状：对申请人的初步反对意见书的答辩状（2024 年 12 月 27 日）；37 个应诉人提交的对申请人的答辩状之复辩状（2025 年 3 月 17 日至 2025 年 3 月 31 日）。理事会已请申请人在适当时候就初步反对意见书提交最终诉状。理事会将在适当时候审议初步反对意见书。

#### 2.5.12 加拿大、瑞典、联合王国和乌克兰与伊朗伊斯兰共和国（2024年）

2024年6月4日，应诉人提交了初步反对意见书。在第234届会议第五次会议（2025年3月17日）上，理事会决定不接受应诉人提交的初步反对意见书。2025年4月17日，国际民航组织获悉，伊朗伊斯兰共和国政府已向国际法院提交申请，对理事会于2025年3月17日就上述事项作出的裁决提出上诉。根据《国际民用航空公约》第八十六条，“理事会的裁决一经上诉，在上诉裁决以前应暂停有效”。因此，理事会于2025年3月17日作出的裁决自2025年4月17日起暂停有效，直至国际法院对上诉作出裁决。

#### 2.5.13 委内瑞拉玻利瓦尔共和国与阿根廷（2024年）

2024年7月22日，应诉人提交了初步反对意见书。在第234届会议第十次会议（2025年3月25日）上，理事会决定接受应诉人提交的初步反对意见书。理事会请各方继续寻求通过谈判解决其存在争端的任何未决事项，并请理事会主席为谈判进行斡旋。

### 条约的发展

#### 2.5.14 移动设备（航空器设备）的国际利益

国际登记处监管机关专家委员会（CESAIR）于2025年3月举行会议，审议对《国际登记处的规章和程序》（Doc 9864号文件）的拟议修改。拟议修改由CESAIR修订并提供建议，将在2025年6月举行的理事会第235届会议上审议。截至2025年5月15日，开普敦各文书共有86个当事方。

### 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 2025 年迄今通过/批准的对附件和空中航行服务程序的修订

附件 3 —《国际空中航行气象服务》，第 82 次修订（AN 10/1.1-25/24 号国家级信件）

第 82 次修订涉及：附件 3 的结构调整、空间气象情报服务、定量火山灰情报和国际航路火山监视（IAVW）、国际民航组织气象情报交换模型（IWXXM）、世界区域预报系统（WAFS），以及气象当局定义的完善和气象服务提供者这一新定义的引入；和截至 2026 年 11 月 26 日的定量火山灰情报。

附件 6 —《航空器的运行》

第 I 部分 —《国际商业航空运输 — 飞机》，第 50 次修订（AN 11/1.3.37-25/22 号国家级信件）

第 II 部分 —《国际通用航空 — 飞机》，第 42 次修订（AN 11/6.3.35-25/34 号国家级信件）

第 III 部分 —《国际运行 — 直升机》，第 26 次修订（AN 11/32.3.18-25/35 号国家级信件）

这些修订是继发性的，旨在与新的《空中航行服务程序—气象》（Doc 10157 号文件）（即将发布）保持一致。

附件 10 —《航空电信》

第 I 卷 —《无线电导航设备》，第 94 次修订（AN 7/62.2.4-25/31 号国家级信件）

第 II 卷 —《通信程序 — 包括具有 PANS 地位的程序》，第 94 次修订（AN 7/63.2.5-25/37 号国家级信件）

第 III 卷 —《通信系统》，第 93 次修正（AN 7/64.2.4-25/25 号国家级信件）

第 V 卷 —《航空无线电频谱利用》，第 91 次修正（AN 7/66.2.2-25/21 号国家级信件）

这些修订涉及：

- a) 先进接收器自主完好性监测（ARAIM）；全球定位系统（GPS）；伽利略系统、星基增强系统（SBAS）、陆基增强系统（GBAS）、测距仪（DME）和仪表着陆系统（ILS）、甚高频全向信标（VOR）、测距仪和陆基增强系统的频率分配规划（附件 10，第 I 卷）；
- b) 更新航空电信网络（ATN）/互联网协议套件（IPS）要求；以及空间气象情报服务（附件 10，第 II 卷）；

- c) 更新航空电信网络（ATN）/互联网协议套件（IPS）在网络协议套件移动性、跨多个媒体、命名和寻址、网络协议套件安全、服务质量（QoS）、系统管理和整体过渡方面相关的要求（附件 10，第 III 卷）；
- d) 引入与无线航空电子内部通信（WAIC）相关的新定义、标准和建议措施（SARPs）；更新关于仪表着陆系统（ILS）、甚高频全向信标（VOR）、测距仪（DME）和陆基增强系统（GBAS）频率使用的指导材料和部分过时规定（附件 10，第 V 卷）。

#### 附件 11 —《空中交通服务》，第 54 次修订（AN 13/13.1-25/26 号国家级信件）

第 54 次修订为继发修订，涉及完善对气象当局的定义，引入关于气象服务提供者的新定义，旨在确保注释与新的《空中航行服务程序—气象》（Doc 10157 号文件）（即将发布）保持一致。

#### 附件 14 —《机场》

##### 第 I 卷 —《机场设计和运行》，第 18 次修订（AN 4/1.2.31-25/23 号国家级信件）

##### 第 II 卷 —《直升机场》，第 10 次修订（AN 4/16.11-25/28 号国家级信件）

这些修订涉及：

- a) 代码 3 非仪表式跑道的跑道升降带宽度；跑道剩余距离标记牌（RDRS）；II 类运行的统一机场照明要求；主光束平均光强；跑道入口标志；封闭跑道照明；不能使用的标记牌；停机坪管理服务（附件 14，第 I 卷）；
- b) 截至 2026 年 11 月 26 日的地面服务（附件 14，第 I 卷）；和
- c) 截至 2030 年 11 月 21 日的障碍物限制面（OLS）（附件 14，第 II 卷）。
- d) 直升机停机坪、障碍物限制面和与直升机停机坪相关的视觉辅助设备（照明）的认证和安全管理系 统（SMS）（附件 14，第 II 卷）。

#### 附件 15 —《航空情报服务》，第 44 次修订（AN 2/2.9-25/27 号国家级信件）

第 44 次修订是继发性的，涉及空间气象情报服务的发展。

#### Doc 4444 号文件，《空中航行服务程序—空中交通管理》，第 13 次修订（AN 13/2.1-25/15 号国家级信件）

第 13 次修订为继发修订，引入了关于“气象服务提供者”新的定义，旨在确保相关提法与结构经调整的《附件 3 — 国际空中航行气象服务》及新的《空中航行服务程序—气象》（Doc 10157 号文件）（即将发布）保持一致。

**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 35 次修订 (AN 2/12-25/16 号国家级信件)

第 35 次修订为继发修订, 旨在更新相关提法以便与结构经调整的《附件 3 — 国际空中航行气象服务》及新的《空中航行服务程序 — 气象》(PANS-MET, Doc 10157 号文件) (即将发布) 保持一致。

**Doc 9981** 号文件,《空中航行服务程序 — 机场》, 第 5 次修订 (AN 4/27-25/29 号国家级信件)

第 5 次修订涉及: 目视助航; 以及截至 2030 年 11 月 21 日的障碍物限制面。

**Doc 10066** 号文件,《空中航行服务程序 — 航空情报管理》, 第 4 次修订 (AN 2/33-25/30 号国家级信件)

第 4 次修订为继发修订, 旨在完善对气象当局的定义。

**Doc 10157** 号文件,《空中航行服务程序 — 气象》, 第一版 (AN 10/25.2-25/36 号国家级信件) (即将发布)

第一版《空中航行服务程序 — 气象》涉及附件 3 的结构调整、空间气象情报服务、定量火山灰情报和国际航路火山监视 (IAVW)、国际民航组织气象情报交换模型 (IWXXM)、世界区域预报系统 (WAFS), 以及气象当局定义的完善和气象服务提供者这一新定义的引入。

### 3.1.2 手册和通告（包括预发稿和未编辑版本）

Cir 362 号通告,《打击航空运营人供应链中人口贩运的指南》

Cir 364 号通告,《水上机场的设计与运行》

Doc 7910 号文件,《地名代码》, 第 195 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 211 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 212 版

Doc 9718 号文件,《民用航空无线电频谱要求手册》, 第 II 卷 —《航空无线电通信和导航系统的频率分配规划标准》, 2022 年第二版, 第 1 次修订

Doc 9766 号文件,《国际航路火山监视 (IAVW) 手册 — 运行程序和联系人名单》

Doc 9849 号文件,《全球导航卫星系统 (GNSS) 手册》

Doc 10039 号文件,《全系统信息管理 (SWIM) 概念手册》

Doc 10165 号文件,《全球航空遇险与安全系统手册》

### **3.1.3 地区合作**

国际民航组织继续加强地区航空安全合作、地区安全监督组织（RSOO）和地区事故和事故征候调查机构（RAIO）合作平台、伙伴关系、评估和执行支助。

## **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）**

3.2.1 截至 2025 年 5 月 31 日，本年度共开展了 7 项 USOAP 持续监测做法（CMA）活动，包括：

- 三次审计；
- 两次由国际民航组织协调的验证访问；
- 一次异地验证活动；和
- 一次讲习班。

有两次审计延期，并发现了一项重大安全关切。

3.2.2 在同一参照期内，开展了 14 项 USAP-CMA 活动，包括

- 十二次审计；
- 一次验证访问；和
- 一次 USAP-CMA 研讨会。

有七次 USAP-CMA 审计延期。

3.2.3 在秘书处研究小组（SSG）的支持下，继续改进 USAP-CMA，该研究小组最近一次会议于 2025 年 4 月 28 日举行。

## **3.3 地区小组的成就**

3.3.1 地区规划和实施小组（PIRG）与地区航空安全小组（RASG）通过数据驱动的决策和增强的关键绩效指标（KPI）管理，加强了协调举措，确保国家和地区计划与全球框架保持一致。

这些地区小组在三个关键领域实现了切实的改进：

### **3.3.2 空中航行**

3.3.2.1 地区规划和实施小组通过协作框架增强了地区空中航行系统，促进实施航空系统组块升级（ASBU），并改善了空中交通流量管理（ATFM）。

3.3.2.2 这些举措的重点是效率和能力建设，以促进各地区与《全球空中航行计划》(GANP)保持一致。

3.3.2.3 主要成就包括数字/遥控塔台技术的整合、网络基础设施的优化以及地区空中交通协调的进步。

3.3.2.4 部署了一个促进地区办事处协调的流动项目，以便对每个地区规划和实施小组在执行全球、地区和国家空中航行计划方面取得的进展进行比较分析。

### 3.3.3 安全

3.3.3.1 地区航空安全小组通过开展有针对性的能力建设、实施安全管理系统(SMS)和加强对安全绩效的监测，促进各地区的航空安全。这些小组利用协作框架，重点确保地区安全计划与《全球航空安全计划》(GASP)保持一致。

3.3.3.2 主要举措包括推广有效的国家安全方案(SSP)、优化安全数据分析流程，以及加强监督机制以应对新出现的安全挑战。跨地区协调和标准化培训对于促进建立一致的安全文化至关重要。

### 3.3.4 安保和手续简化

3.3.4.1 各项举措的重点是强化安保框架，加强遵守国际民航组织附件17和附件9的规定，并确保国家战略与《全球航空安保计划》(GASeP)和航空安保与简化手续的全面地区实施(SECFAL)路线图保持一致。

3.3.4.2 与各国和利害攸关方的合作促进了开展有针对性的能力建设活动，旨在应对网络安全、一站式安保框架和跨境手续简化等新出现的挑战。

3.3.4.3 加强监督机制、风险评估和推广综合安保解决方案有助于提高抵御能力并与全球航空安保优先事项保持一致。

## 3.4 人力资源开发

### 3.4.1 全球航空培训

3.4.1.1 来自四个国家的五名新成员加入了航空培训方案升级版(TRAINAIR PLUS)。

3.4.1.2 开展了五次TRAINAIR PLUS(TPP)合规和上岗任务培训以及三次培训组织评估，以支持落实国际民航组织在航空培训方面的要求。

3.4.1.3 在本报告所述期间，民航组织与TPP成员和伙伴共同开发了五套国际民航组织培训资料(ITP)、一套成员-培训资料(M-ITP)、六套标准培训资料(STP)、两个航空培训方案升级版和一个捆绑方案。

3.4.1.4 国际民航组织所有地区共有2 872名受训人员受益于国际民航组织认可的课程。

3.4.1.5 颁发了147项培训奖学金，其中包括与印度尼西亚、大韩民国、新加坡和卡塔尔在国际民航组织发展中国家培训方案框架内颁发的77项奖学金。

3.4.1.6 截至 2025 年 5 月 30 日，来自 82 个成员国的 82 名女性专业人员受益于国际民航组织—阿联酋性别平等方案——“释放航空英才：193 名女性赋权”。

3.4.1.7 在航空安保培训方面，秘书处通过国际民航组织航空安保培训中心网络举办了 12 次由国际民航组织赞助的航空安保全球培训活动，来自 47 个成员国的 185 名航空安保专家从中受益。除了赞助的活动外，共开展了 18 项由国际民航组织总部支助的航空安保援助活动。

### 3.4.2 下一代航空专业人员（NGAP）与航空人才培养

3.4.2.1 国际民航组织与相关伙伴合作，加强航空教育，重点是弥合学术方案与业界期望之间的差距。

3.4.2.2 为支持这些工作，马德里理工大学于 2025 年 4 月举办了首届国际民航组织航空类高校讲习班，为讨论如何加强和统一各机构的学术成果提供了基础平台，并为创建全球航空教育方案奠定了基础。国际民航组织还开发了与下一代航空专业人员有关的培训课程，包括“下一代航空专业人员的关键软技能和与欧洲空中航行安全组织（Eurocontrol）合作开办的辅导课程”。

3.4.2.3 国际民航组织持续与全球航天和航空技能任务队（GAAST）合作，继续支持国际协调、部门间合作以及教育系统、培训机构和行业需求之间的协调。全球航天和航空技能任务队正在建立一个专门的最佳做法在线资料库，将与国际民航组织共享，使所有航空利害攸关方能够更广泛地获取这些资料。

3.4.2.4 所有地区办事处都积极组织了讲习班、会外活动和研讨会，推进下一代航空专业人员相关事项，加强各自地区的航空人力发展，并在全球一级提高认识。

3.4.2.5 将于 8 月 12 日至 14 日在南非德班举行的 2025 年“下一代航空专业人员峰会”的筹备工作一直在进行当中。该峰会旨在讨论瓶颈、经验教训和具体行动，以改善人才吸引、教育和留存情况。这些成果将促进达成一项可采取行动和注重结果的行动呼吁。

3.4.2.6 理事会将在大会第 42 届会议上提出一项关于“国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案”的最新决议。新决议强调了一个更加结构化的劳动力发展框架，旨在扩大下一代航空专业人员的范围，涵盖所有类别的航空人员和年龄段，并将下一代航空专业人员纳入国家战略，以确保长期的人才储备。

## 3.5 实施支助

3.5.1 预计将在 2025 年实施一项 1.644 亿美元的能力发展和实施支助方案。预计行政和业务服务费用（AOSC）基金将有 1 290 万加元的盈余。

3.5.2 国际民航组织继续与各国接触，工作重点是在 143 个国家和 8 个组织内及时实施 109 个项目以及 5 个实施套包（iPacks），受益于这些实施套包的两个非洲地区安全组织包括：民用航空安全和安保监督机构（CASSOA）；班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）及其 15 个成员国。

3.5.3 国际民航组织继续侧重于通过新的实施支助解决方案来实现收入多样化，这些解决方案是通过以需求为基础、以数据为驱动的评估制定的，旨在解决各国的优先需求和挑战。此外，国际民航组织通过地域多样化不断扩大其全球足迹，目的是根据其“不让任何国家掉队”的任务，进一步支持国际民航组织所有地区，特别是发展中国家。

3.5.4 2025 年迄今为止，国际民航组织在资源调动周期的所有四个阶段均推进了其资源调动工作。

在第一阶段，即确定需求阶段，国际民航组织《2025 年优先需求手册》汇编综合介绍了成员国优先需求的情况，作为有针对性筹资工作的基础。此外，在北美和加勒比（NAM/CAR）地区进行的试点需求分析提高了与捐助者开展外联的成效。

在第二阶段，即捐助者摸底调查阶段，针对 2025 年第三季度捐助者摸底调查讲习班进行了预先规划，为制定全面的捐助者摸底调查方法奠定了基础。

在第三阶段，即捐助者外联阶段，在筹备国际民航组织认捐活动的同时，举行了多边捐助者对话，旨在使捐助者的认捐与已确定的国家需求保持一致。

在第四阶段，即治理阶段，继 2024 年底更新资源调动政策之后，调整了国际民航组织主要自愿基金的职权范围，并启动了一项新的捐款管理职能，以加强受托自愿基金的财务管理。

### 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 应理事会第 228 届会议的要求，并根据国际民航组织大会第 41 届会议期间提出的一项建议，国际民航组织拟定了一项关于进行内陆发展中国家（LLDC）航空需求分析研究的提案。该提案确定了贯穿国际民航组织所有战略目标的关键重点领域。这项分析的最终目标是根据事实调查分析制定建议，以弥合差距并解决需要改进的领域，从而为后续阶段的实施制定路线图。

3.6.2 该提案得益于内陆发展中国家非正式工作组的投入，该工作组由蒙古担任主席，所有内陆发展中国家均派代表参加。开展这一需求分析和落实各项建议，将需要调动资源，并与各国、联合国系统以及潜在私营部门合作。

### 3.7 宣导和公共外联

3.7.1 在 2025 年前五个月，国际民航组织显著扩大了其战略沟通和外联活动，对提高声誉和利害攸关方参与采取了一种新的综合办法。关键信息侧重于航空安全优先事项、可持续发展倡议和能力建设伙伴关系。

3.7.2 国际民航组织在传统和数字媒体平台上一直保持着很高的活跃度，并就卫星无线电导航业务(RNSS)干扰、加强非洲的手续简化和提高对人口贩运的认识等关键问题开展针对性宣传。通信支助有助于推进重大举措，如 FINVEST 枢纽、全球航空货运峰会和大会第 42 届会议的筹备工作。

3.7.3 在阿布扎比和渥太华举行了两次捐助者对话活动，加强了资源调动工作，为提高国际民航组织计划于 2025 年上半年举办的活动的参与度奠定了基础。

## 4. 辅助战略

### 4.1 治理和问责

秘书处于 2025 年开始实施国际民航组织问责框架，审查并改进了秘书处的内部治理，随后审查和加强了秘书长通过各局和办事处进行的授权。

### 4.2 战略规划

秘书处启动了国际民航组织《2026-2050 年战略计划》的宣传活动，主席和秘书长在全球活动和与各国的双边会议期间进行了宣传。已开始制定《2026-2028 年业务计划》，并审查组织设计以进行战略调整。

### 4.3 基于成果的管理（RBM）

理事会核可了《2026-2028 年业务计划》的成果、产出和关键绩效指标。绩效监测框架已最终确定，包括成果和产出关键绩效指标，且三年期业务计划已完成，包括优先项目。

包括变革管理框架在内的基于成果的管理路线图继续得到实施。

### 4.4 转型目标

4.4.1 转型目标已如期进入最后一年，符合预算规划。取得的主要成就包括：

人和文化转型：

- 启动文化变革加速器计划；
- 完成第一批人才流动试点，推出第二批试点；
- 全职监察员已获任命；和
- 完成组织设计评估

数字化转型：

- 推出 Quantum 机构资源规划系统；
- 推出高级标准和建议措施（SARPs）与客户关系管理系统；
- 通过 ISO 27001 认证；和
- 获得 ISO 27001 认证后，完成信息安全路线图

4.4.2 在业务转型方面，在编制经常预算和 2026-2028 年三年期业务计划方面继续取得重大进展，问责框架和成本回收方面的工作正在开展和实施。机构业务流程管理框架现已建立，战略组织模型仍在继续发展。

## 4.5 法律和对外关系

### 4.5.1 加强司法

国际民航组织正在缔结加入协议，以承认联合国争议法庭（UNDT）作为工作人员上诉的一级上诉法庭的权限；还打算缔结一项协议，促进国际民航组织工作人员通过联合国工作人员法律援助办公室提供的资源获得法律援助。

### 4.5.2 全球航空法的发展

2024 年至 2025 年期间，国际航空法课程向国际民航组织各地区的 237 名学员提供了 20 期课程。2024 年 6 月推出了一门新的专门课程 — 航空责任和保险（ALIC），以加强航空专业人员的风险管理能力。2025 年迄今已完成三次授课。

## 4.6 业务连续性和混合会议服务

会议服务的重点是大会第 42 届会议的筹备工作，相关预算已于 2025 年 4 月核准。

## 4.7 人力资源管理

4.7.1 截至 2024 年 12 月 31 日，国际民航组织秘书处共有工作人员 652 人，其中包括来自 90 个国家的 359 名专业及以上职类人员和 293 名一般事务人员。

4.7.2 专业及以上职类的性别平等继续得到改善，从 2023 年的 34% 增至 37%。2024 年，专业及以上职类人员中 45% 是女性，而公平地域代表性（EGR）外部任命人员的占比为 33%。

4.7.3 得益于提升透明度和扩大外联的努力，借调人员进一步增加。2024 年，秘书处接收了 117 名借调人员，其中包括 92 名免费人员和 25 名由信托基金资助的人员。

4.7.4 在 193 个成员国中，86 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；20 个成员国占位代表性不足；29 个成员国占位代表性超过理想水平。

#### **4.8 道德操守**

2025 年 3 月启动了针对管理人员和主管的关于强制性利益冲突的培训。

#### **4.9 信息安全**

4.9.1 截至 2025 年 3 月 31 日，国际民航组织成功完成了由英国标准协会（BSI）进行的 ISO/IEC 27001:2022 认证的第一阶段和第二阶段审计，这两个阶段均无重大不符合项。英国标准协会已正式推荐国际民航组织获得认证，等待最终颁证。

4.9.2 审计小组赞扬国际民航组织超出了基线要求，验证了信息安全管理系（ISMS）的深度和成熟度。

4.9.3 展望未来，信息安全办公室将继续通过“计划—实施—检查—行动”（PDCA）周期改进信息安全管理系，利用审计反馈、事件和审查来确保该系统持续有效，并响应国际民航组织不断变化的需求。

#### **4.10 语文服务和实行多种语文**

笔译、口译和出版统计数据（截至 2025 年 4 月）

- 笔译字数：300 万
  - 预算字数：260 万
- 口译场次：504 场
- 可销售出版物和新版本：14
- 2025 年 2 月 5 日发布的 A2/1.5 CONF-25/6 号国家级信件请成员国向国际民航组织借调口译员和笔译员，涵盖国际民航组织所有工作语文。

#### **4.11 信息和通信技术**

2025 年迄今为止，达成了以下里程碑：

对于通过 Quantum 进行的机构资源规划（ERP）和项目组合管理（PPM）：

- 所有模块都处于实时运行状态，所有交易如今均通过 Quantum 处理

对于标准和建议措施（SARPs）和文件管理系统（DMS）：

- 推出了客户关系管理国家级信件云解决方案；
- 设计了文件管理系统架构和项目计划；
- 制定了标准和建议措施流程改进计划； 和
- 利用各附件的标准和建议措施人工智能工具取得了进展。

对于客户关系管理（CRM）：

- 活动管理系统迁移至云端，增强了稳定性、可扩展性和可访问性；
- 客户关系管理销售模块于 2025 年 5 月 1 日上线； 和
- 营销模块的实施正在进行中。

对于商业智能（BI）和机构数据管理（EDM）：

- 数据仓库启动并扩展，与机构资源规划相连通
- 仪表板和报告的编制取得了进展，数据治理工具的实施也取得了进展。

对于服务管理：

- 信息技术服务管理（ITSM）成功启动，迄今已提交 7 400 多起事件。完结率达到 85%，高于前一个系统的 75%
- 人力资源服务的提供和工作流程正在进行中。

## 4.12 采购

国际民航组织制定了新的长期协议，以提高采购效率。

## 对截至 2025 年 6 月 30 日针对大会第 41 届会议决议所采取行动的审查

### A41-1：白罗斯共和国违反《国际民用航空公约》的行为

国际民航组织经由 2023 年 2 月 23 日第 2023/08 号电子公告，通知各成员国通过了大会 A41-1 号决议。

### A41-2：俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为

国际民航组织经由 2023 年 2 月 23 日第 2023/09 号电子公告，通知各成员国通过了大会 A41-2 号决议。

未向秘书处通报俄罗斯联邦为解决航空器双重登记引起的重大安全关切（SSC）而采取的行动，未围绕该重大关切作出更改。

### A41-3：朝鲜民主主义人民共和国未经宣布的导弹发射

国际民航组织经由 2023 年 2 月 23 日第 2023/10 号电子公告，通知各成员国通过了大会 A41-3 号决议。

尽管如此，朝鲜仍在继续进行未经宣布的导弹发射，且一年进行多次（2023 年、2024 年和 2025 年）。在某些情况下，朝鲜确实向个别成员国发出了发射通知。

2023 年 6 月 19 日，理事会第 229 届会议再次谴责朝鲜多次未经宣布发射导弹。

理事会主席多次致函朝鲜，告知理事会和大会的决定，并提醒其在《芝加哥公约》及其附件下的各项义务。

理事会主席还在其 2023 年 12 月 14 日的信件中向联合国秘书长通报了所采取的行动。

### A41-4：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明

#### 附录 C — 国际民航组织国际文书的批准

2024 年 5 月发出的国家级信件，纪念 2014 年 4 月 4 日在蒙特利尔签署的《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其他行为的公约〉的议定书》（2014 年《蒙特利尔议定书》）通过十周年，敦促尚未批准的成员国批准这一重要条约。截至 2025 年 5 月 1 日，53 个国家批准了该议定书。

2024 年 11 月发出的国家级信件，提醒尚未批准国际民航组织大会第 39 届会议通过的《关于修订〈国际民用航空公约〉第五十条第一款和第五十六条的 2016 年议定书》的成员国紧急批准该议定书。截至 2025 年 5 月 1 日，两项议定书各自获得 109 个国家的批准。两项议定书各需要共 128 个国家批准，方可生效。

自大会第 41 届会议以来，已优先批准六项关键条约。<sup>1</sup> 2023 年 1 月 1 日至 2025 年 5 月 1 日期间，这些条约共记录了 88 项保存行动。法律事务和对外关系局（LEB）在地区办事处的支持下，在亚洲及太平洋（APAC）、欧洲和北大西洋（EUR/NAT）、北美、中美和加勒比（NACC）、南美（SAM）以及中东（MID）地区举行的民航局长会议（DGCA）上提交了工作文件，重点介绍了脚注 1 所述六项关键条约的益处，以及与批准程序有关的信息。在第 8 届非洲-印度洋（AFI）周期间，在第 12 届非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划指导委员会上提交了一份类似的工作文件。请各成员国利用为相关目的编制的跟踪汇总表，向国际民航组织报告本国在国际航空法条约批准方面的进展情况。在这些会议之后，各地区办事处主任发出了国家级信件，请各成员国提名协调人，就国际航空法条约批准和实施有关事项与法律事务和对外关系局进行协调，并提交跟踪汇总表，说明本国在批准方面的进展情况。

#### 附录 D — 航空法的讲授

2024 年 4 月 16 日至 18 日，在大韩民国首尔成功举办了国际民航组织法律研讨会，该研讨会由法律事务和对外关系局和韩国土地、基础设施与交通部联合举办，汇集了来自 78 个成员国的 750 多名与会者就影响民用航空的新问题和正在出现的问题交流知识和经验，并鼓励各成员国推动批准和落实相关国际航空法文书。

此外，自大会第 41 届会议以来，法律事务和对外关系局在亚太地区、欧洲和北大西洋地区以及和西部和中部非洲（WACAF）地区安排的研讨会和讲习班使来自各成员国和国际组织的 150 多名参与者从中受益。这些研讨会和讲习班的目标是为航空专业人员提供能力，以支持其所在组织落实航空法，并强调批准国际航空法条约的好处、程序和要求。这些活动得到了国际民航组织地区办事处、成员国（塞内加尔、新加坡）和国际组织的支持，包括国际航空运输协会（IATA）、西非经济货币联盟（WAEMU）和联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）。

法律事务和对外关系局还协助了全球航空培训办公室（GAT）编制和讲授国际民航组织国际航空法课程（IALC），该课程旨在促进，除其他外，国际航空法律文书的批准。自 2022 年 10 月以来，该课程已在国际民航组织总部以及世界各地的地区办事处和航空培训方案升级版机构进行面授，并在线上进行讲授，使 550 多名参与者受益。关于国际航空法主题的第二门课程 — 航空责任和保险课程（ALIC）于 2024 年 6 月获得认证。

---

<sup>1</sup> 这六项国际航空法条约分别是《关于修订<国际民用航空公约>[第五十条第一款]的议定书》（Doc 10077 号文件）和《关于修订<国际民用航空公约>[第五十六条]的议定书》（Doc 10076 号文件）（2016 年，蒙特利尔）（2016 年《关于<芝加哥公约>第五十条第一款和第五十六条的议定书》）；《统一国际航空运输某些规则的公约》（Doc 9740 号文件）（1999 年，蒙特利尔）（1999 年《蒙特利尔公约》）；《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（Doc 9960 号文件）和《关于<制止非法劫持航空器的公约>的补充议定书》（Doc 9959 号文件）（2010 年，北京）（2010 年《北京公约》和《北京议定书》）；以及《关于修订<关于在航空器内的犯罪和犯有某些其他行为的公约>的议定书》（Doc 10034 号文件）（2014 年，蒙特利尔）（2014 年《蒙特利尔议定书》）。

## 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

2023 年 2 月，法律事务和对外关系局促成了由阿曼苏丹国主办的第二届民航法律顾问论坛（CALAF）。来自 60 多个成员国和国际组织的 150 多名法律专家参加了论坛，民航监管机构的法律顾问就应关注的热门法律问题，包括国际航空法条约的批准，进行了报告和讨论。

2024 年 11 月，举行了由英国主办的第三届民航法律顾问论坛。来自 54 个成员国和六个国际组织的 175 名法律专家参加了这次活动。论坛纪念《芝加哥公约》通过 80 周年，讨论了塑造国际航空未来的法律和监管最佳做法，业界、学术界和法律从业人员提供了意见。

### A41-5：国际民用航空组织法律委员会成立 75 周年

无需采取进一步行动。

### A41-6：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划

#### 《全球空中航行计划》(GANP)

秘书处与全球空中航行计划研究组及其工作组、航空系统组块升级（ASBU）专家项目组和全球空中航行计划绩效专家组共同起草了第八版《全球空中航行计划》，该版本考虑到了第十四次空中航行会议（AN-Conf/14）的成果。该版本草案于 2025 年 5 月经空中航行委员会审查，于 2025 年 6 月提交理事会核准，并将提交国际民航组织大会第 42 届会议核准。该版本反映了国际民航组织大会第 41 届会议提出的全球优先事项和国际民航组织《2026-2050 年战略计划》。其中包含《全球空中航行计划》战略的更新、航空系统组块升级（ASBU）框架、关于应用基于绩效方法的指南、环境关键绩效领域和抵御能力重点领域的更新，以及地区空中航行计划管理网络平台原型和国家空中航行计划编制指南。

#### 《全球航空安全计划》(GASP)

秘书处通过全球航空安全计划研究组的努力，起草了 2026-2028 年版《全球航空安全计划》，该版本考虑到了第十四次空中航行会议（AN-Conf/14）的成果和《全球航空安全计划》最新情况的在线调查问卷，该调查问卷为主要利害攸关方提供了机会，对 2023-2025 年版《全球航空安全计划》提供具体反馈，并为 2026-2028 年版提供建议。《全球航空安全计划》草案将于 2025 年 5 月提交空中航行委员会审查，然后在大会第 42 届会议之前提交理事会核准。此外，正在为年底修订配套的指导材料和工具，包括《全球航空安全路线图》和在线课程。为支持各成员国制定和实施其国家航空安全计划，国际民航组织在 2024 年举办了五次讲习班，还计划在 2025 年举办更多讲习班。2024 年，还设立了一个内部小组—地区计划协调委员会，该小组定期举行会议，通过总部和地区办事处之间的协调努力，确保协调和及时制定所有地区航空安全计划。

#### **A41-7：对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持**

理事会核准了国际民航组织关于国际电信联盟 2027 年世界无线电通信大会（WRC-27）的立场，并要求秘书长：a) 将其提交国际电信联盟 2027 年世界无线电通信大会；b) 将其转交各成员国、国际组织和相关地区电信组织，表明需要它们的支持；以及 c) 确保国际民航组织秘书处工作人员拥有充足的资源来积极参与国际电信联盟和地区筹备小组的工作，推动 2027 年世界无线电通信大会的筹备，并在会议召开期间继续参与相关工作。此外，为了促进国际民航组织的立场和提高对频谱问题的认识，除了 2025 年 2 月在亚太地区举办的讲习班外，国际民航组织还将在频谱管理专家组（FSMP）的协助下，于 2025 年和 2026 年再举办三次 2027 年世界无线电通信大会地区筹备讲习班。这些讲习班旨在提供指导和分享最佳做法，以便与国家频谱当局接触，以及制定国家立场并在国际电信联盟无线电通信部门（ITU-R）会议上作介绍。

#### **A41-8：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**

定期审查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。目前，不需要修改该声明。

#### **A41-8 号决议附录 C “确保国际民航组织 CNS/ATM 系统和服务的抵御能力”**

国际民航组织举办了多场地区讲习班和专题讨论会，提高对全球导航卫星系统（GNSS）无线电频率干扰影响的认识。在这些活动期间，强调迫切需要实施有效的缓解措施，包括但不限于建设具有抵御能力的地面基础设施和改善军民协调。此外，国际民航组织、国际电信联盟和国际海事组织发表了一份联合声明，敦促各成员国保护全球导航卫星系统不受干扰和/或欺骗性攻击，同时促进无线电监管部门、民用航空部门、海事部门、国防部门和执法部门之间加强合作。有关专家组（导航系统专家组）目前正在审查与替代定位、导航和授时（A-PNT）服务有关的必要任务，包括制定提供补充定位、导航和授时（C-PNT）的解决方案。

#### **A41-9：新进入者**

##### 关于遥控驾驶航空器系统（RPAS）的意见：

遥控驾驶航空器系统专家组继续制定规定，以支持持证类别的无人驾驶航空器运行，即主要根据仪表飞行规则（IFR）在管制空域和管制机场进行的国际运行的遥控驾驶航空器系统。随着理事会于 2024 年 3 月通过附件 6 —《航空器的运行》新的第 IV 部分 —《国际运行 — 遥控驾驶航空器系统》，现已具备监管框架的基本构建组块，以支持遥控驾驶航空器系统的国际运行。

国际民航组织先进空中出行研究组（AAM SG）成立于 2022 年 11 月，充当国际民航组织先进空中出行相关工作的联络点，以确保全球互操作性和协调性。该研究组的任务是制定先进空中出行整体愿景，对国际民航组织现有规定进行差距分析，并就支持先进空中出行安全发展的未来工作提出建议。先进空中出行研究组还在编制强化指导材料，以支持无人航空器系统（UAS）运行和无人航空器系统交通管理（UTM）系统。

国际民航组织于 2024 年 9 月 9 日至 12 日在加拿大蒙特利尔举行了首届先进空中出行专题讨论会（AAM 2024），重点讨论了先进空中出行的关键概念，包括电动垂直起降（eVTOL）航空器、垂直起降机场、自动化、信任框架和空域整合。第一届先进空中出行专题讨论会的关键数据包括：1 400 名注册参会者、76 个成员国、51 家参展商和赞助商、17 场静态展示、199 名演讲者和主持人，以及 850 名家庭日活动参与者。

关于更高空域运行（HAO）的意见：

国际民航组织发出了一份关于更高空域运行的国家级信件，其中载有一项调查，旨在收集关于各成员国参与这一新兴部门的相关信息。收到的答复有助于为下一步行动提供信息，其中包括为可能在未来几年内采用高空平台系统（HAPS）的成员国制定指南，以及实施第十四次空中航行会议（AN-Conf/14）的建议 3.1/7 — 更高空域运行。空中交通管理要求和性能专家组（ATMRPP）已开始为更高空域运行制定整体愿景和全球运行概念，而间隔和空域安全专家组（SASP）则继续就关于航空器在管制空域安全和高效过境的规定开展工作。

**A41-10：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**

定期审查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。目前，不需要修改该声明。

**A41-11：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**

民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）继续与内部和外部利害攸关方协作，编写指导材料，并协助落实附件 9 —《简化手续》中的卫生相关规定。这是通过民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排各工作组的活动以及民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排年度地区会议和培训讲习班来实现的。

#### **A41-12：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**

根据国际民航组织业务计划、国际民航组织现行战略计划和《2026-2050年战略计划》，更新了民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排的战略、框架和拟议治理方式。国际民航组织和世界卫生组织（WHO）实施了一项谅解备忘录，其中包括详细的辅助工作计划。目前正在审查这一合作，通过以国际民航组织和世卫组织之间更广泛和更具约束力的协定取代谅解备忘录，进一步加强合作。

航空医学科继续通过航空医疗认证和心理健康工作组的月度会议、医学规定研究组（MPSG）每年两次的会议以及参加相关国际会议，与各成员国、业界和学术界合作。正在通过相关手册的更新为《航空卫生管理计划》和《空中航行服务程序（PANS）—卫生》的制定提供信息。由于资源和预算限制，交付成果出现推迟。

在卢森堡政府的支持下，继续维持国际民航组织卫生主列表。2025年3月，签署了一份新的国际民航组织公钥簿运行合同，从而确保了卫生主列表服务的长期连续性。新的公钥簿系统将于2026年3月上线，其中将包括所有继续运行卫生主列表所需的服务。这将确保在必要时能够立即实现国际间的证书共享，以验证航空旅行中的电子和数字健康证明。

#### **A41-13：关于减少航空灾害风险的战略和应对机制**

在卫生方面，航空医学科和民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排继续与世卫组织、各成员国、业界和学术界合作，制定协调一致的全球和地区跨部门战略，这些战略以风险和证据为基础，并可在航空运行环境中得到切实的实施。指导材料和实施支助是通过航空医学和民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排工作组的活动、民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排地区会议以及航空医药培训讲习班提供的。

将把减少灾害风险战略作为国际民航组织全球危机防范和应对框架的一部分加以讨论，目前，正在根据国际民航组织理事会核准的优先重点领域制定该框架。

应急协调小组（CCT）机制被广泛用于应对大多数发生并扰乱飞行运行的危机，这些危机与自然灾害、武装冲突、技术问题、卫生、恶劣天气和其他事件有关。应急协调小组和航空人道主义援助和减少灾害专家组（HADRA）促进了与联合国相关组织的协调。

在国际民航组织和世界粮食计划署（WFP）的支持下，在国际民航组织所有地区办事处举办了地区讲习班和网络研讨会，以提高认识并改善与各成员国和其他利害攸关方的协调，促进联合国应对危机和提供人道主义援助。

#### **A41-14：对航空事故受害者及其家属进行援助**

国际民航组织大会第 41 届会议通过的 A41-14 号决议敦促各成员国制定立法、规章和/或政策，为民航事故受害者及其家属提供支助。

在这方面，简化手续小组援助航空器事故受害者及其家属工作组继续努力加强对合规情况的监测，以及包括 Doc 9973 号文件和 Doc 9998 号文件在内的国际民航组织主要指导材料的更新。该工作组还在积极努力查明和解决实施障碍，同时探索可行的解决方案，以确保各成员国获得有效执行相关规定的最新指导和模板。

为进一步支持实施工作，国际民航组织开发了一个专门的援助航空器事故受害者及其家属（AAAVF）实施套包（iPacK）。这一独立套包旨在协助和指导各成员国当局有效实施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。

2024 年 11 月 26 日至 28 日在荷兰王国哈勒姆举行的国际民航组织第二届援助航空器事故受害者及其家属专题讨论会（AAAVF 2024）强调，迫切需要为受害者家属建设强有力的支助体系。关键主题包括受害者宣传、危机管理以及国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的落实和监督。

根据第一届援助航空器事故受害者及其家属专题讨论会（AAAVF 2021）的建议和第二届讨论会的成果，正在编制对 A41-14 号决议的拟议修订和 2026-2028 年三年期方案的优先事项，以与这些近期发展动态保持一致，并确保在这一关键领域继续取得进展。

#### **A41-15：国际民用航空中的无障碍通行**

国际民航组织简化手续小组的国际民用航空无障碍通行工作组（WGAA）继续举行线上会议，以完成其任务。国际民用航空无障碍通行工作组根据其任务，将制定国际民航组织关于国际民用航空无障碍问题的战略和工作方案作为优先事项。该工作组已制定了一份国际民航组织国际民用航空无障碍战略草案，预计将提交将于 2025 年 12 月举行的简化手续小组第十四次会议（FALP/14）审议。国际民用航空无障碍通行工作组还继续举行线上会议来推进其任务的其他方面。

根据大会 A41-15 号决议和“简化手续年”的工作，国际民航组织与国际机场理事会（ACI）和国际航空运输协会（IATA）合作，于 2024 年 12 月 2 日至 3 日在加拿大蒙特利尔国际民航组织总部举办了一次关于国际民用航空中的无障碍通行的专题讨论会。在拟议主题“为残障人士和行动不便者提供包容性和普遍无障碍的航空运输”下，该专题讨论会寻求解决残障人士和行动不便者空中交通简化手续的问题，改善其航空旅行体验；探讨各成员国、业界和其他利害攸关方面面临的挑战和开展的工作；并加强国际协作，从而为无障碍通行问题提出有效解决方案。

#### A41-16：制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运

在 Doc 10171 号文件 —《打击航空部门内人口贩运的全面战略手册》(2023 年) 出版后，简化手续小组在 2024 年 2 月 26 日至 3 月 1 日举行的第十三次会议上建议将建议做法 8.49 和 8.50 升级为附件 9 第 30 次修订中提出的标准。这一升级要求各成员国遵守这些规定。国际民航组织理事会于 2024 年 11 月 5 日通过了附件 9 —《简化手续》第 30 次修订，并规定第 30 次修订自 2025 年 7 月 11 日起适用。此外，在 2025 年 4 月 14 日至 17 日在卡塔尔多哈举行的国际民航组织简化手续会议中，专家组会议专门讨论了“通过简化手续方案解决人口贩运和非正常迁徙问题”。该会议旨在强调通过民用航空识别涉嫌贩运人口事件的可行解决方案，以及各成员国机构之间、各成员国之间以及与包括机场和航空器运营人在内的利害攸关方进行的必要协调。会议还将讨论在涉嫌或实际发生人口贩运案件时向执法机构报告的明确流程，以及对直接接触旅行者的机场人员和航空器运营机构人员进行适当培训的实施措施。

#### A41-17：国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明

国际民航组织继续通过专门培训、指导材料、地区研讨会、网络研讨会和实施套包及其他工具协助各成员国落实附件 9 —《简化手续》。在“简化手续年”的框架下，国际民航组织通过举办下列活动加强了全球协作和对简化手续的认识：2024 年 5 月 21 日至 22 日在沙特阿拉伯利雅得举行的国际民航组织简化手续全球峰会；2024 年 10 月 21 日至 23 日在哥伦比亚波哥大举行的简化手续全球论坛；2024 年 11 月 26 日至 28 日在荷兰哈勒姆举行的第二届援助航空器事故受害者及家属专题讨论会；2024 年 12 月 2 日至 3 日在加拿大蒙特利尔举行的国际民航组织/国际民航协会/国际民航运输协会专题讨论会，主题为国际民用航空中的无障碍通行。鉴于这些活动和航空运输简化手续方面的其他进展，国际民航组织预计将向理事会提交经修订的大会 A41-17 号决议，供理事会审议，并随后提交 2025 年国际民航组织大会第 42 届会议。

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

经修订的国际民航组织旅行者身份识别方案 (TRIP) 实施路线图已在国际民航组织公共网站上公布。该路线图纳入了附件 9 —《简化手续》中更新的和新通过的标准和建议措施 (SARPs)，与国际民航组织旅行者身份识别方案战略相一致。该路线图旨在指导各成员国落实安全、可互操作和高效的旅行者身份识别系统。其支持各成员国遵守附件 9 标准和建议措施，并采用 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》所载的机读旅行证件国际规范 (MRTD)。

Doc 9303 号文件第八版包含 13 个部分，于 2021 年以国际民航组织所有工作语文提供。此后，国际民航组织与新技术工作组 (NTWG) 和国际标准化组织第 3 工作组 (WG3) 的专家合作，继续更新 Doc 9303 号文件，筹备即将发布的第九版文件。第九版预计于 2027 年完成，将纳入最近的技术报告，引入与附件 9 一致的统一术语，并反映不断发展的规范，如标准化文件类型指示器、口令认证连接确立协议 (PACE) 以及向 ISO/IEC 39794-5 生物特征编码标准的迁移。

为支持增强证件认证和未来的互操作性，国际民航组织开发了国际民航组织条码数据结构 (IDB)，该结构统一了各种旅行证件上所有与国际民航组织有关的二维条形码实施标准。国际民航组织条码数据结构为从机读区 (MRZ) 向新模式的长期过渡奠定了基础，并支持对签证、紧急旅行证件和数字旅行授权 (DTA) 进行安全验证。

旅行者身份识别方案框架内的一项关键创新是开发和推广了数字旅行证书（DTC），该证书以电子机读旅行证件（eMRTD）的安全基础设施为基础。数字旅行证书是一种安全、全球可互操作的护照数据数字表示形式，可以存储在旅行者的移动设备上，并在旅行前进行验证，从而强化了预检查，减少了在边境处的实际接触，简化了旅行手续。国际民航组织发布了《制定数字旅行证书的指导核心原则》，并继续完善数字旅行证书实施指南，包括安全传输、移动设备认证和与自动化边境管制程序整合的标准。

在上一个三年期期间，国际民航组织举办了一系列全球和地区活动，以支持实施旅行者身份识别方案战略。这些活动包括旅行者身份识别方案年度专题讨论会、在卡塔尔举行的 2025 年简化手续会议（FALC）、在沙特阿拉伯举行的简化手续年（YoF）会议、在哥伦比亚和喀麦隆举行的简化手续全球论坛以及在哈萨克斯坦举行的旅行者身份识别方案地区专题讨论会。为进一步建设各成员国能力，国际民航组织在 2023 年至 2025 年期间为来自 40 个国家的 200 多名学员提供了旅行者身份识别方案战略线上和线下培训课程。这些工作对正在进行的指导材料更新形成了补充，这些材料可持续通过国际民航组织旅行者身份识别方案出版物门户网站进行查阅。

在大会第 41 届会议的敦促下，国际民航组织公钥簿参与者持续增加。截至 2025 年 5 月，共有 104 个文件签发实体加入。该系统的使用情况也在持续改进，国际民航组织主列表目前载有 500 多份证书，这些证书通过外交渠道移交国际民航组织，因而得到信任。

私营部门公钥簿使用试点工作仍在继续，目前有 55 个实体加入其中，这表明该群体关注公钥簿数据的使用，以加强对文件相关服务的信任，并参与旅行相关协作流程。目前正在制定付费方案计划，该计划将于 2026 年推出。

2025 年 3 月签署了新的公钥簿运行合同，在现有合同于 2026 年 3 月结束后继续提供服务。新系统还将为所有参与者和用户提供增强服务能力，旨在灵活应对未来的需求和提供服务。

#### 附录 D — 旅客数据交换系统

国际民航组织继续与联合国反恐怖主义旅行方案合作。该方案采取“联合国一体化”（One-UN）方针，根据安全理事会决议、附件 9 标准和建议措施及其他国际法义务，通过收集和分析旅客数据，包括预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）数据，协助成员国开展能力建设，预防、发现、调查和起诉恐怖主义犯罪及其他严重犯罪，包括犯罪相关旅行。这包括支助起草建立预报旅客资料系统和收集、处理、使用和保护旅客姓名记录数据的立法，以及建立运行能力，以便根据国际标准和人权原则处理和使用旅客数据，以打击恐怖主义和严重犯罪。

#### A41-18：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

国际民航组织大会第 41 届会议要求对当时已实施五年的《全球航空安保计划》（GASeP）进行更新，总结经验教训并反映 2017 年以来的发展变化。据此，航空安保专家组下属的全球航空安保计划特别工作队制定了《全球航空安保计划》第二版，作为指导各国、业界和国际民航组织加强航空安保工作的战略文件，该版本于 2024 年 6 月获理事会核准。

新版《全球航空安保计划》重申了其理想目标，即建立并维持一个强大的全球航空安保体系，该体系以所有成员国全面有效实施国际民航组织航空安保标准为基础。《全球航空安保计划》第二版的新特点是采用了自愿性自主报告与普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）结果相结合的方式，通过设立里程碑来评估全球进展。鼓励各成员国和业界在制定国家目标和实现共同理想目标的发展路线图时善用这些方法。

自《全球航空安保计划》第二版生效以来，为推动其实施展开了相关外联工作，包括以下国际圆桌讨论活动：2024年11月7日在阿拉伯联合酋长国迪拜举行的活动，以及2024年12月10日在阿曼苏丹国马斯喀特举办的2024年安保周期间举行的活动。这些活动为围绕新版《全球航空安保计划》开展协作对话、推动航空安保工作发展提供了有益且有效的平台。

为推进新版《全球航空安保计划》的实施并应对航空领域新出现的挑战，国际民航组织在阿曼民航局主办的马斯喀特2024年安保周期间（2024年12月9日至12日），于2024年12月11日举行了高级别部长级会议。10国部长出席会议，其中七位部长发表了口头声明。会议重申了各国对加强航空安保和航空网络安全的承诺，并为实现“每次飞行都安全和安保”这一新战略目标提供了政策指引。此次高级别部长级会议最终通过了《关于航空安保和航空网络安全的马斯喀特宣言》，该宣言主要包含以下目标：

- 认识到航空安保和网络安全是航空运输可持续发展的基础，需要得到优先考虑并给予适当的资源；
- 认识到没有重大航空安保或网络安全事件并不意味着风险较低，主动防范措施不可或缺；和
- 呼吁加强全球合作以应对新兴威胁，包括网络攻击和内部人员的威胁，同时构建面向未来的、有复原力的安保框架。

在2020年乌克兰国际航空PS752号航班被击落事件的背景下，民用航空在冲突区及附近空域的风险缓解问题在国际民航组织大会第41届会议上再次成为重点议题。大会第41届会议要求国际民航组织优先推进相关工作方案，包括对2018年首次发布的《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）进行审查和更新。

因此，发布了Doc 10084号文件第三版，新版文件扩展了就地对空导弹（SAM）、弹道导弹、地对地导弹（SSM）、空对空袭击的风险问题向各国和运营人提供的咨询建议，并为关闭冲突区空域以及对冲突后空域进行重新评估提供指南。该版文件还纳入了关于协调一致开展风险评估以及风险相关通信的新的指导方针。该修订版手册自2023年10月起已通过国际民航组织官网公开发布，可下载包括中文在内的六种联合国官方语文版本（<https://www.icao.int/aviation-security-policy-section/Conflict-Zones>）。

国际民航组织认识到外联工作对确保有效落实该手册的重要性，已制定并实施了一项外联战略，包括发布新闻、在区域和全球性民航活动中加强宣传，以及制作社交媒体推广视频。此外，在2024年12月9日至12日于阿曼马斯喀特举行的国际民航组织2024年安保周期间，专门设置了围绕军民协调与创新安保等议题的专题会议。该会议重点探讨了民航航班在冲突区上空或附近运行所面临的风险，特别是在充满不确定性和动荡的时期。会议强调，面对日益严峻的挑战，必须加强民航各利害攸关方之间的协调合作，并推进民用航空部门与军事部门的合作，这对保障航空运行的安全和安保至关重要。

自 2024 年 9 月起，国际民航组织在欧洲民航会议（ECAC）对欧非地区活动的支持下，与更安全天空咨询委员会合作，在国际民航组织各地区（泰国曼谷、哈萨克斯坦阿拉木图、摩洛哥马拉喀什、多米尼加共和国圣多明各、埃及开罗和肯尼亚内罗毕）成功举办了六场关于风险评估流程及 Doc 10084 号文件的区域认知研讨会。

#### 附录 D — 国际民航组织普遍安保审计计划

为落实大会 A41-18 号决议附录 D 关于国际民航组织普遍安保审计计划（USAP）的要求，秘书处继续采用基于风险和注重结果的优先排序方法，评估附件 17 标准及附件 9 相关安保标准的可持续有效实施情况，并推动及时处理严重缺陷。2022 年 1 月 1 日至 2024 年 12 月 31 日期间，共开展了 114 项普遍安保审计计划持续监测做法（USAP CMA），包括现场审计、基于文件的审计、验证访问、地区研讨会、审计员培训课程以及在线审计员技术培训等多种形式。

秘书处通过 USAP-CMA 秘书处研究组与各成员国保持磋商，不断提升该计划的有效性。部分亮点包括：

- a) 修改 USAP-CMA 的规程问题（PQ），以反映附件 17 —《航空安保》的第 18 次修订和附件 9 —《简化手续》的第 29 和 30 次修订；
- b) 对所有敏感审计信息应用加密归档系统，辅以安全机制收发敏感材料；
- c) 采用修订后的合规评估指标，更准确反映各国对附件 17 标准的遵守情况及实施成效；
- d) 编制匿名保密分析报告，探索如何与其他专家组共享关于已确认的重大安保关切根本成因的有效信息，从而提升查明成员国不合规趋势及原因的能力；
- e) 筹备建立航空安保应用门户，集中管理所有现有航空安保相关平台（如 AVSECPAEDIA、AUID、POC 网络及 EFOD）的安全访问权限。该门户还将为各国提供直达审计管理器的安全通道，便于获取报告和统计数据，并上传纠正行动计划（CAP）等文件，从而减少电子邮件往来需求；
- f) 调整 USAP-CMA 的审计日程安排，提前通知各国以减少延期请求数量。

此外，秘书处将继续：

- a) 为 USAP-CMA 审计员编制半年期通讯简报并提供年度在线培训课程，以进一步强化复训工作；
- b) 在普遍安保审计计划加密门户网站上发布国家协调员名单及其通讯详情；和
- c) 在普遍安保审计计划加密门户网站上发布 USAP-CMA 年度审计结果分析报告。

## 附录 E — 国际民航组织实施支助和发展 — 安保方案 (ISD-SEC)

根据大会 A41-18 号决议，并经《全球航空安保计划》(GASeP) 的优先目标申明，国际民航组织的目的之一在于实施有针对性的援助，以解决成员国经查明的缺陷。航空安保和简化手续援助的首要目标是支持成员国解决通过国际民航组织航空安保审计计划 (USAP) 查明的重大安保关切 (SSeC)，以及协助各国实施附件 9 —《简化手续》和附件 17 —《航空安保 — 保护国际民用航空免遭非法干扰行为》中的标准和建议措施 (SARPs)。

航空安保改进计划 (ASIP) 专门为国家个体设计，以对其需求的评估结果和国家的援助要求为基础，可在普遍安保审计计划审计后启动或依国家要求启动。航空安保改进计划的每个阶段都有绩效指标、条件和质量保证措施，必须满足后才能启动下一阶段。因此，国家能否完成航空安保改进计划取决于多重要素，包括国际民航组织向该国提供援助的能力，以及该国满足航空安保改进计划的条件以确保有效实施经改进的安保措施的能力。2023 年至 2025 年三年期间，共有 13 个航空安保改进计划得到实施，其中三个已完成。另有五个航空安保改进计划已提出实施申请。

国际民航组织航空安保培训方案管理着七门航空安保培训课程和九个航空安保讲习班，为在“不让任何国家掉队”倡议的框架下向所有成员国提供航空安保培训。该方案还管理着国际民航组织航空安保培训中心 (ASTC) 网络，该网络目前有 35 个成员，在国际民航组织全部七个地区开展工作，2023 年和 2024 年，通过航空安保培训中心网络共举办了 78 期由国际民航组织支持的航空安保课程和讲习班，惠及来自 103 个成员国的 1202 名航空安保专业人员。

此外，秘书处认可需要继续更新现有培训，使其与附件 17 的当前版本、附件 9 中安保相关标准和建议措施，以及国际民航组织的《航空安保手册》(Doc 8973 号文件 — 限制发行) 保持一致，并开发新的航空安保和简化手续培训套包，以弥合现有材料在新的和正在出现的威胁方面的缺口。

### A41-19：解决民用航空网络安全问题

国际民航组织持续在国内外所有论坛倡导推动全面批准 2010 年《北京公约》和《北京议定书》，在所开展或参与的各类航空网络安全相关活动中均积极推动这两项文书的批准进程。

过去三年间，随着国际民航组织解决民用航空网络安全问题新机制的建立，专家组之间以及秘书处专家之间的协调配合持续改善。新版国际民航组织业务计划为促进包括航空网络安全在内的跨领域议题协作提供了平台。

#### **A41-20：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**

为响应大会关于更新全球环境趋势信息的要求，国际民航组织提供了有关航空器噪声、温室气体（GHG）以及与当地空气质量（LAQ）有关的排放的最新数据。

关于航空器噪声问题，航空环境保护委员会第十三次会议（CAEP/13）同意了关于附件 16 第 I 卷 —《航空器噪声》和《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）第 I 卷 —《航空器噪声合格审定程序》的各项修订建议，供理事会审议。此次修订包含两大重点内容：一是新增适用于超音速飞机机型着陆和起飞（LTO）噪声标准章节；二是基于噪声、二氧化碳双严格度分析，针对新型亚音速飞机机型制定的更为严格的着陆和起飞噪声标准章节。

在二氧化碳排放方面，基于噪声、二氧化碳双严格度分析结果，航空环境保护委员会第十三次会议（CAEP/13）同意建议对附件 16 第 III 卷《飞机二氧化碳排放》和《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）第 III 卷 —《飞机二氧化碳排放合格审定程序》进行修订，供理事会审议。此次修订主要包含两项更严格的排放标准：一是适用于新型亚音速飞机机型的二氧化碳排放标准；二是针对现产亚音速飞机机型的二氧化碳排放标准。

国际民航组织还持续与其他联合国机构开展合作，共同推进环境相关行动，并为联合国可持续发展目标（SDG）作出贡献，包括就塑料污染和生物多样性采取行动。

#### **A41-21：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**

按照大会 A41-21 号决议的要求，国际民航组织及其成员国与所有相关利害攸关方共同努力，在解决国际航空排放问题方面取得了实质性进展，同时确保国际民航组织在国际航空与气候变化领域的持续领导地位获得联合国系统及其他国际组织的广泛认可。

特别是，为推动航空业向更清洁、可再生的能源转型，国际民航组织于 2023 年 11 月召开了第三次航空与代用燃料会议（CAAF/3），会议达成了国际民航组织可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他更清洁航空能源全球框架。随后，理事会于 2024 年 6 月批准了落实第三次航空与代用燃料会议成果及长期理想目标（LTAG）的国际民航组织路线图，该路线图包含四个相互依存的构建模块：1) 政策和规划；2) 监管框架；3) 实施支持；和 4) 融资。

为响应大会 A41-21 号决议第 9 段的要求及理事会的进一步指示，并依据第三次航空与代用燃料会议全球框架，航空环境保护委员会制定了长期理想目标的监测和报告（LMR）方法。该方法将回顾性评估与前瞻性评估相结合：前者用于跟踪国际航空业对照第三次航空与代用燃料会议确立的里程碑等指标的实际表现，后者则面向 2050 年开展评估。航空环境保护委员会同时制定了长期理想目标的监测和报告方法的分级实施方案，包括核心方法（第一级）和需要额外资源与数据/建模能力的增强方法（第二、第三级）。这种分级设计可实现长期理想目标的监测和报告方法的阶段性实施。

国际民航组织开发并持续更新更清洁能源跟踪工具，用于监测全球框架四大构建模块的实施进展；还持续协助各成员国制定和更新自愿二氧化碳减排行动计划。截至 2025 年 3 月，占全球国际空中交通量 99%以上的 150 个国家提交了国家行动计划。此外，国际民航组织每年举办长期理想目标盘点活动，监测长期理想目标和全球框架的落实进展。

国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案的实施也取得了圆满成功。截至 2025 年 3 月，已有 106 个国家和 123 个组织加入该方案。通过举办的 18 期系列培训课程，就一系列与可持续航空燃料相关的重要专题为合作伙伴提供了全面的培训。目前，可持续航空燃料援助、能力建设和培训研究项目持续推进，共有 22 项可持续航空燃料可行性研究和业务实施研究正在开展或计划开展。

为促进实现长期理想目标的融资与投资支持，国际民航组织持续推进融投资枢纽（Finvest Hub）平台建设，包括与国际可再生能源机构（IRENA）达成协议，为该机构能源转型加速器融资（ETAF）平台建立融投资枢纽模块。

国际民航组织继续通过提供并定期更新国际民航组织碳排放计算器（ICEC），支持联合国气候中和倡议，该工具是联合国机构核算航空旅行碳排放的官方工具。2024 年，58 个联合国机构采用国际民航组织碳排放计算器（ICEC）核算了其航空旅行碳排放量。

#### **A41-22：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）**

大会 A41-22 号决议要求理事会延续 2016 年该机制建立以来的做法，在其气候和环境委员会（CEC）、其技术咨询机构（TAB）及其航空环境保护委员会（CAEP）的支持下，继续监督并更新 CORSIA 实施框架。

2023 年 3 月，理事会通过了附件 16 第 IV 卷的修订，该修订反映了 A41-22 号决议对 CORSIA 设计元素的调整，以及 2022 年 2 月航空环境保护委员会第十二次会议（CAEP/12）提出的技术建议。此修订自 2024 年 1 月 1 日起作为附件 16 第 IV 卷第二版正式生效实施。

2023 年 10 月，国际民航组织发布了 Doc 9501 号文件第 IV 卷第三版，该文件载有关于实施 CORSIA 的技术指南。此次更新由航空环境保护委员会完成，旨在协助利害攸关方落实附件 16 第 IV 卷中的标准和建议措施。

2025 年 2 月召开的航空环境保护委员会第十三次会议建议对附件 16 第 IV 卷及 Doc 9501 号文件第 IV 卷进一步进行技术修订，提请理事会审议。

自上届大会以来，理事会持续审议并批准与 CORSIA 五个实施要素相关的国际民航组织文件更新。例如，自愿参与 CORSIA 的国家数量持续增加，2024 年达到 126 国，2025 年增至 129 国。2026 年度自愿参与国数量将于 2025 年 6 月底前确定。

关于 CORSIA 的监测、报告和核查（MRV）体系，国际民航组织于 2024 年 3 月更新了 CORSIA 中央登记处（CCR），使其与附件 16 第 IV 卷第二版更新的报告要求保持一致。自上届大会以来，各成员国已通过 CCR 系统提交了 CORSIA 三年试点阶段（即 2021 年、2022 年和 2023 年）的二氧化碳排放报告，其中 2023 年的二氧化碳排放量报告覆盖率达到 99% 的历史新高。

关于 CORSIA 的碳抵消要求，国际民航组织已逐年发布包含 2021 年、2022 年及 2023 年度部门增长系数（SGF）值的《CORSIA 年度部门增长系数文件》。鉴于 2021 年、2022 年和 2023 年的部门增长系数值均为零，在 CORSIA 试点阶段未产生任何碳抵消要求。

自上届大会以来，理会在航空环境保护委员会的技术支持下，定期更新了与 CORSIA 合格燃料（CEF）相关的五份国际民航组织文件，更新内容涉及可持续性标准、新燃料来源及路径的全生命周期排放默认值和方法论，以及可持续性认证计划（SCS）框架。

技术咨询机构（TAB）持续对各排放单位方案进行评估，以建议是否符合供应 CORSIA 合格排放单位（CEU）的资格。根据 2024 年技术咨询机构评估结果，目前有 11 个排放方案符合供应 CORSIA 试点阶段（2021-2023 年）合格排放单位的资格，另有 6 个排放方案符合供应 CORSIA 第一阶段（2024-2026 年）合格排放单位的资格。技术咨询机构持续基于这些合格方案提供的信息向理事会定期报告潜在合格排放单位的供应最新情况。

国际民航组织的 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案持续协助各国实施 CORSIA。目前，CORSIA 结对子伙伴关系已吸引 130 多个支持国与请求国，确保 CORSIA 能够得到及时有效的落实。国际民航组织还持续编制和更新 CORSIA 宣传材料，包括常见问题解答（FAQ）、CORSIA 月度通讯简报以及定期更新的 CORSIA 指南。

2023 年 3 月，理会在航空环境保护委员会的技术支持下启动了 2025 年 CORSIA 定期审议工作。理事会将于 2025 年 6 月审议航空环境保护委员会最新版技术意见与分析报告，以便向国际民航组织大会第 42 届会议提交理事会报告。

#### A41-23：增强国际民航组织的效率和有效性

为落实 A41-23 号决议，国际民航组织以《2023-2025 年业务计划》为基础开展了目标高远的转型工作。该计划根据基于成果的管理（RBM）原则制定，并与战略规划保持系统性一致。

在理事会设立的磋商小组指导下，国际民航组织通过采用《2026-2050 年战略计划》和制定《2026-2028 年业务计划》推进战略规划工作。这些规划文书体现了国际民航组织的优先重点领域，并采用基于成果的管理（RBM）原则编制。已最终确定的绩效监测框架包含成果和产出关键绩效指标，用于支持持续进展审查，三年期运行计划则明确了优先项目。

在治理方面，理事会在第 232 届会议上批准了国际民航组织问责框架，并启动了第二阶段实施工作，包括建立新的内部治理机制、授权框架和八大问责支柱的绩效指标。机构风险管理（ERM）于 2024 年移交财务办公室，国际民航组织在联合国风险成熟度模型中达到“成熟”等级，完全符合联合检查组（JIU）的基准要求。基于机构风险管理框架，国际民航组织完善了基于风险的决策机制及财务报表中的内部控制声明书。还开发了数字化管理保障声明等工具，用于评估内部控制，同时建立了地区风险登记制度并开发了培训单元。

国际民航组织通过内部审查流程、基于风险的规划及理事会监督，确保能够适应三年期内新出现的发展变化。与此同时，国际民航组织在加强伙伴关系建设和资源筹措方面取得了进展。新制定的费用回收政策与资源筹措战略提升了预算可持续性。秘书处在全球范围内推广战略计划并对组织结构设计进行了审查，以增强其一致性。国际民航组织在建立合作伙伴关系和管理自愿资金时，始终谨慎避免利益冲突，同时通过加强与成员国及各利害攸关方的沟通来提升透明度。这些举措促进了非传统行为体的参与，同时国际民航组织已开始更为系统地利用外部专业知识。

此项实施工作得到了 2022 年获批的国际民航组织秘书处转型战略、专门的转型团队以及协调开展的审计与评估工作的支持，其中包括评价和审计咨询委员会（EAAC）、内部监督办公室和外部审计师的贡献。重要成果包括推出新内网平台、开展道德培训、制定国际民航组织道德操守框架和任命了一位监察员。

在数字化转型方面，国际民航组织在完成信息安保路线图后取得了 ISO 27001 认证，并在联合国开发计划署（UNDP）主导的联合体下推出了 Quantum 机构资源规划系统。其他数字项目包括机构绩效监测和报告工具（CPMR）、标准和建议措施与客户关系管理系统、语言服务管理系统，以及标准和建议措施和文件管理系统项目——所有这些都旨在简化流程、支持以结果为导向的报告并提高效率和信息获取能力。

理事会批准实施一项新的转型目标，并通过三大核心支柱（人和文化转型、数字化转型及组织转型）加以落实。这三大支柱涵盖六大产出：人和文化、原则和价值观、数字化、现代化、财务管理以及战略性组织改革。该举措旨在将国际民航组织重新定位为一个现代化、适应性强且具有协作精神的组织，从而为成员国提供更为优质的服务。

总体而言，国际民航组织的各项举措展现了对程序、管理和行政改革的坚定承诺，这与决议关于推进治理现代化、加强监督、提升工作环境质量以及确保基于成果的透明化运作的呼吁相一致，以同时应对传统与新兴挑战。

#### A41-24：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献

根据 A41-24 号决议要求，国际民航组织协助成员国更新了国际民航组织《与外部各方互动的政策》，该政策已在第 233 届会议期间获理事会批准。更新后的政策优化了与外部各方签署协议及使用国际民航组织名称与徽标的流程，同时强化了适用的尽职调查程序。该政策配合全面尽职调查框架的制定，使国际民航组织能更为有效地利用合作伙伴与利害攸关方的资源与专业知识。在防范对外交往风险的同时，该政策也有助于增强国际民航组织财务资源的可持续性。

为响应 A41-24 号决议对国际民航组织秘书长的要求，国际民航组织制定了与《2026-2050 年战略计划》及其战略目标相一致的内陆发展中国家航空需求分析。该需求分析查明了提升内陆发展中国家航空运输连通性、可持续性及安全水平的差距和发展机遇，旨在通过改善基础设施和政策、推进绿色倡议实现环境目标，以及加强与国际民航组织标准和建议措施的合规性，来支持内陆发展中国家的经济发展。分析还提出应推动能力建设、数字化转型与创新，以确保内陆发展中国家航空业实现韧性与包容性发展。这项国际民航组织内陆发展中国家航空需求分析的制定过程征询了内陆发展中国家非正式工作组的意见，该工作组包含所有 32 个内陆发展中国家的代表。

#### A41-25：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明

理事会批准“[关于向各国提供国际民航组织实施支助的政策](#)”后，国际民航组织在推进全组织实施支助活动采用更协作统一的方法方面持续取得进展。该政策旨在按照“国际民航组织一体化”方针，协调国际民航组织技术合作和技术援助方案的管理工作。此外，该政策还致力于加强和统一各类实施支助方案、项目、产品、服务及活动的协调与管理，将这些工作纳入国际民航组织业务计划，并确保在民用航空各领域向各国提供的支助在内容和实施上均具有针对性、高效性和一致性，不受援助来源或相关资金机制的影响。

在三年期内，该政策的实施提升了合作与协调效率，避免了工作重复和冗余，确保本组织有限的资源分配更加高效。通过国际民航组织实施支助小组（ISG）在多项关键举措上的工作，该政策的应用得到了显著推进，这些举措包括：

- i) 完成政策框架下的流程与程序制定；
- ii) 建立并完善实施支助平台； 和
- iii) 组建和运作自愿基金委员会。

实施支助小组还担任实施支助行动组（IS-AT）的协调机构，该行动组的设立旨在进一步加强国际民航组织内部的业务发展协调与成果产出。实施支助行动组的工作为构建更强大的新业务机会渠道发挥了关键作用，这些机会已转化为国际民航组织所有地区的新项目和新活动，有力支持了地域多元化发展。

#### A41-26：国际民航组织两性平等方案：推进全球航空部门中的妇女参与

国际民航组织始终致力于通过支持落实 A41-26 号决议的各项举措推进性别平等，具体包括将性别平等纳入战略规划流程及所有相关工作领域的主流；加强数据收集与分析工作，使之不仅限于持照人员开展；以及持续向各国开展宣传、认识提高活动和能力建设。

#### **A41-27：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明**

理事会和秘书处在 2023 年至 2025 年三年期内采取了行动，以落实大会 A41-27 号决议，其中涵盖了经济监管、税收、机场和空中航行服务经济学、航空数据和统计以及经济预测和分析等。

在经济监管领域，国际民航组织制定了政策指导以支持国际航空运输自由化，包括外国投资航空公司和货运自由化。启动了航空运输协定范本（TASA）的更新工作，并开始筹备将于 2026 年召开的第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）。理事会还探讨了无人航空器系统（UAS）的监管方面，并在航空运输监管专家组下设立了专门平台。

在税收领域，国际民航组织针对联合国征税协定范本的拟议修订与行业及联合国税务委员会进行了协调，该修订将允许对航空公司的收入按来源征税。国际民航组织发布了一份国家级信件，敦促各国将其立场与《国际民航组织关于国际航空运输领域的征税政策》（Doc 8632 号文件）的规定保持一致，以避免双重征税。

在机场和空中航行服务领域，国际民航组织发布了 Doc 9082 号文件第 10 版和 Doc 9161 号文件第 6 版。国际民航组织制定了关于供资监督职能、新兴基础设施、无人航空器系统和先进空中出行的整合以及空间天气服务的指导方针。虽拟议了一套空间天气服务成本回收制度，但由于成员国众说纷纭、莫衷一是，最终并未采行。

关于航空数据和统计方面，国际民航组织实现了近乎普遍的成员国报告，整合了官方和大数据来源，并部署了先进的商业智能平台，包括看板和连通性指数，以支持数据驱动的决策制定。

在预测、规划和经济分析方面，国际民航组织提升了业务量和劳动力预测能力，推进了全球航空竞争力指数的方法框架，并提供了支持基础设施规划、投资和联运收入分享的经济研究。基本航空邮件运输费率（BACR）系统继续承托国际邮政费用结算并支持电子商务。

鉴于上述进展，理事会将对 A41-27 号决议进行了实质性审查，并提交了修改后的综合声明供大会第 42 届会议审议。

#### **A41-28：2023-2024-2025 年预算**

A 节：无需采取行动。

B 节：无需采取行动。

C 节：无需采取行动。

#### **A41-29：2023 年、2024 年和 2025 年普通基金的摊款**

秘书长在 A 1/8-22/104 号国家级信件、A 1/8-23/44 号国家级信件和 A 1/8-23/65 号国家级信件中向成员国通知了其 2023 年的摊款；在 A 1/8-23/74 号国家级信件、A 1/8-24/56 号国家级信件和 A 1/8-24/87 号国家级信件中通知了其 2024 年的摊款；在 A 1/8-24/100 号国家级信件和 A 1/8-25/55 号国家级信件中通知了其 2025 年的摊款。

**A41-30：周转基金**

无需采取进一步行动。

**A41-31：对《财务条例》的修订**

《国际民航组织财务条例》第 17 版（Doc 7515/17 号文件）在大会第 41 届会议上批准，于 2023 年发布。

**A41-32：批准本组织 2019 年、2020 年和 2021 年财政年度的账目和审查各年度的审计报告**

无需采取进一步行动。

**A41-33：任命外部审计员**

无需采取进一步行动。

— 完 —