ICAO

理事会提交大会的年度报告

2023 年

2025年9月修改版

理事会提交大会的
2023 年年度报告

目录

理事会主席致辞

2023 年的航空运输世界

- 2023 年航空运输统计结果呈报

1. 新出现的航空问题

1.1 到 2050 年实现净零
1.2 航空业的新型更清洁能源
1.3 为航空业更清洁能源融资
1.4 危机管理规划和防范
1.5 公共卫生事件管理及相关的简化手续措施
1.6 创新
1.7 先进空中出行（AAM）
1.8 网络安全
1.9 航空业的性别平等

2. 国际民航组织战略目标和全球计划的进展

2.1 环境保护
2.2 安全及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 — 加强管理国际民用航空的法律框架

3. 实施支助和“不让任何国家掉队”举措

3.1 附件和《空中航行服务程序》修订、手册和通告以及工具
3.2 国际民航组织审计计划
3.3 地区小组的成就
3.4 人力资源发展
3.5 实施支助
3.6 与国际机构的伙伴关系以及国际民航组织对联合国 2030 年可持续发展议程的支持
3.7 宣传和公共外联

4. 辅助战略

4.1 治理
4.2 战略规划
4.3 转型目标
4.4 法律和对外关系
4.5 业务连续性和混合式会议服务
4.6 人力资源管理

4.7　道德操守
4.8　监督
4.9　语文服务和使用多种语文
4.10　信息和通信技术（ICT）
4.11　采购
4.12　财务

理事会主席致辞

2023 年，国际民航组织开展的各项活动以及取得的各项成就，为本组织主题为“安全天空 — 可持续未来”的意义非凡的 80 周年庆典奠定了基础。

尽管当今国际航空面临的挑战极为严峻，尤其是气候突发情况需要我们付出前所未有的全球合作及承诺，但我们完全有理由保持乐观。

航空清洁能源有望带来各国实现其净零排放宏大目标所需的半数以上的减排量。2023 年，国际民航组织第三次航空与代用燃料会议制定了一个加强清洁能源生产和部署的全球框架，从而向前迈出了意义深远的一步。

航空业的技术及运行创新的步伐正在迅速加快，这也为环境可持续性提供了极其令人振奋的机遇，同时也为航空安全、安保和能力的提升提供了亟需的支助。与此同时，国际民航组织正在持续推进其治理的现代化进程，秘书处也在进行自身转型，以确保本组织能够跟上成员国、本组织核心利害攸关方及新兴利害攸关方的需求，并将本组织立于创新领域领导者和推动者的地位。

《国际民用航空公约》创立了国际民航组织，并为我们今天所了解的国际民用航空奠定了基础，我请各位以《公约》80 周年为契机，与我一起重申我们对核心价值观的执着，这些价值观已经并将继续给予我们抓住机遇、战胜挑战所需的力量和灵感—合作、共识和承诺。

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 到 2050 年实现净零

1.1.1 2023 年，在 2050 年之前实现净零碳排放的国际航空长期理想目标（LTAG）方面取得了重大进展，最重要的里程碑是国际民航组织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（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他航空更清洁能源全球框架。

1.1.2 此次活动的成功举办，是第三次航空与代用燃料会议筹备活动的结果。国际民航组织组织在其所有地区举办了面对面的地区研讨会，以提高认识并促进各国交流对会议预期的意见，并且国际民航组织关于航空部门内二氧化碳减排长期理想目标盘点和第三次航空与代用燃料会议第一次会前政策和财务磋商活动涵盖了直到第三次航空与代用燃料会议之前航空所有部门的二氧化碳减排措施。

1.1.3 第三次航空与代用燃料会议第一次会前磋商侧重于政策和财务事项，其中包括公共和私营金融机构及其他相关利害攸关方的参与，而第三次航空与代用燃料会议第二次会前磋商则侧重于会议的可能成果。

1.2 航空业的新型更清洁能源

1.2.1 第三次航空与代用燃料会议的全球框架包括一个“集体性全球理想愿景”，即利用这些能源到 2030 年之前将国际航空二氧化碳排放减少 5%。

1.2.2 每个国家的特殊情况和各自的能力将决定其在本国时间框架内做出贡献的能力，但没有要求每个国家承担具体义务或承诺。

1.2.3 该框架反映了在航空更清洁能源过渡中“不让任何国家掉队”的必要性，将确保所有国家都有平等机会为预期减排做出贡献并从中受益。

1.2.4 该框架围绕四个组块构建：1) 政策和规划；2) 监管框架；3) 实施支助；和 4) 融资。这些建设组块相互关联，需要共同推进和协作以实现其预期目的。

1.2.5 该框架向全球燃料和投资业界发出了一个重要信号，即：国际航空业正在认真践行脱碳目标。

1.3 为航空业更清洁能源融资

1.3.1 根据国际民航组织关于长期理想目标可行性的报告，到 2050 年之前实现长期理想目标需要累计投资约 32 000 亿美元，以便扩大可持续航空燃料和其他更清洁能源的规模。因此，确保获得财务资源十分关键。

1.3.2 因此，国际民航组织于今年与各开发银行和私募股权实体等金融机构积极接触，并在理事会领导下进行了高级别交流。

1.3.3　通过第三次航空与代用燃料会议的全球框架，各国表示欢迎建立国际民航组织融投资枢纽举措。这一举措旨在促进提升对金融机构公共和私营投资能力及供资的获取水平。

1.3.4　现已查明融投资枢纽可以开展的主要活动。其中包括开发一个连接航空脱碳项目的平台，包括一项“配对”功能，以帮助投资者确定和评估项目；一个供资和融资来源数据库以开辟项目供资途径；以及可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源条款清单模板的工具包。

1.3.5　2023 年，涉及 89 个国家和 51 个组织的可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案也取得了进展。国际民航组织与可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案合作伙伴提供了一套可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案培训课程，并为促进可持续航空燃料可行性研究的准备工作，国际民航组织与可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案合作伙伴进行了磋商，以便拟定一份模板和指南。

1.4　危机管理规划和防范

1.4.1　国际民航组织理事会 2023 年至 2025 年业务计划中的 2023 年全组织范围优先事项活动，以及大会第 41 届会议产生的新活动引发了一系列优先重点区域。其中一个区域是“国际民航组织危机响应机制/框架。”

1.4.2　根据资源可用情况，正在开展不同发展阶段的工作，以便：

- 编制全面的危机管理框架（包括多种类型的危机）；
- 建立高级别机制，以便为应对应急响应而加强利害攸关方之间的关系；
- 加强国际民航组织参与应急响应的部门能力，审查预防和管理民用航空公共卫生事件的协作安排框架和治理；
- 建立应急响应基金；和
- 并制定一项逐步淘汰的战略，以确保对冠状病毒病（COVID-19）响应的目标连续性及成就。

1.5 公共卫生事件管理及相关的简化手续措施

1.5.1 2023 年，COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）提醒各国注意简化手续分会的 62 项建议。同时，举办了一场网络研讨会以支助成员国实施这些建议。

1.5.2 将通过一项新的在线调查问卷跟踪其实施情况。它使各国能够随着其实施状况的变化逐步更新其信息，直至全部完成实施工作。

1.5.3 2023 年，国际民航组织还审查了 Doc 9957 号文件：《简化手续手册》，以便向各国提供关于如何实施新制定的附件 9 第 10 章所载与健康规定有关的经调整的信息。

1.5.4 2023 年，国际民航组织出席了世界卫生组织针对新兴威胁的防范和应变能力的全球启动会议，以及世界卫生组织第二次突发公共卫生事件期间的公共卫生和社会措施全球协商。

1.5.5 2023 年，还举办了国际民航组织与泛美卫生组织的战略协作会议。

1.5.6 在中东（MID）、欧洲和北大西洋（EUR/NAT）、东部和南部非洲（ESAF）、西部和中部非洲（WACAF）以及亚太（APAC）地区举办了预防和管理民用航空公共卫生事件的协作安排地区会议。

1.6 创新

1.6.1 2023 年，国际民航组织行业磋商论坛第三次会议，促使国际民航组织理事会通过了旨在为代用推进系统创造有利运行和监管环境的一系列建议。理事会在论坛上与来自不同地理区域的利害攸关方以及航空和能源业界各个部门组成的 20 名座谈成员进行了高级别交流。

1.6.2 2023 年，理事会还通过理事会创新小组为秘书处的创新工作提供了战略指导。该小组的工作范围包括联合国系统职员学院（UNSSC）对国际民航组织创新工作的独立评估以及由此产生的建议。

1.6.3 此外，该小组从活动主题“数字航空：未来就在眼前”到每届会议目标的描述，验证了国际民航组织 2024 年创新博览会的概念说明。

1.6.4 如本报告相关部分所述，在国际民航组织战略目标的背景下，技术工作取得了其他方面的最新进展。

1.7 先进空中出行（AAM）

1.7.1 随着先进空中出行和新进入者的崛起，航空面临着变革转型。因此，根据大会第 41 届会议的指示，国际民航组织于 2023 年成立了先进空中出行研究小组，作为该领域活动的协调中心。

1.7.2 该研究小组正在评估先进空中出行 — 不仅涵盖航空器，而且涵盖整个生态系统 — 并制定先进空中出行生态系统的整体愿景。

1.7.3 由于先进空中出行是一个多学科的题目，因此，一直在对国际民航组织内部的多个专业区域进行协调。

1.7.4 为了应对先进空中出行的机遇和挑战，国际民航组织于 2023 年拟定了第一届先进空中出行专题讨论会（AAM 2024 年）的时间安排。该专题讨论会以国际民航组织“放飞无人机”（DRONE ENABLE）活动为基础，将重点关注先进空中出行生态系统的组成部分，特别是：电动垂直起降（eVTOL）航空器、垂直起降机场、自动化和自主化；交通管理以及无人驾驶航空器系统（UAS）。将从运营人、制造商、监管机构和服务提供者的角度审议这些组成部分及其他新概念。

1.7.5 先进空中出行与传统航空生态系统之间的战略融合将在实现空中航行和运行全球协调、可互用性以及维护安全及安保方面发挥核心作用。为此，国际民航组织正在对无人驾驶航空器系统（UAS）运行进行监管框架差距分析，与多个利害攸关方接触以减轻与无人驾驶航空器系统滥用的相关风险，并制定无人航空器系统交通管理实施指南。

1.7.6 此外，开始了自主和自动化方面；人力、信息和数据管理的作用；以及先进空中出行如何支助联合国可持续发展目标等方面的探索工作。

1.7.7 同时，国际民航组织与联合国、其反恐怖主义执行局、其业务支助部（UN-DOS）、世界粮食计划署和其他机构持续密切合作。在这方面，国际民航组织正在积极参与制定一项旨在应对利用无人驾驶航空器系统进行恐怖活动所构成威胁的联合国决议。

1.7.8 此外，国际民航组织继续制定规定，使那些根据附件 8 获得认证的遥控驾驶航空器系统（RPAS）能够开展国际运行。

1.7.9 其他专家小组也在处理其他方面的考虑，如国际运行的经济方面以及与无人驾驶航空器系统有关的成本回收。

1.8 网络安全

1.8.1 2023 年，国际民航组织成立了理事会特设网络安全协调委员会（AHCCC），并召开了其第一次会议。特设网络安全协调委员会由十三名成员组成：两名理事会代表分别代表理事会航空运输委员会和航空安保委员会，一名委员代表空中航行委员会，10 名专家代表开展与航空网络安全相关工作的其各自的专家小组。

1.8.2　特设网络安全协调委员会是国际民航组织航空网络安全治理工作的支柱之一。

1.8.3　它制定和维护一个全组织范围的航空网络安全方案，确保在所有相关航空领域对这一主题采取协调一致的互补做法，并向理事会全面介绍整个组织与航空网络安全有关的所有工作项目。

1.8.4　国际民航组织推进其工作，以便为各国和利害攸关方制定一个强有力的框架，以应对民用航空网络安全问题。

1.8.5　在对《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）16 个附件中的规定进行研究，查明了其中可能与网络安全有关的区域后，通过扩大研究范围并对现有标准和建议措施进行差距分析以查明航空网络安全标准和建议措施的必要性，网络安全专家组（CYSECP）开始制定航空网络安全标准和建议措施（SARPs）。差距分析工作将与国际民航组织相关专家小组协调进行。

1.8.6　网络安全专家组的网络威胁和风险工作组（WGCTR）支助制定了网络威胁和风险评估方法，以便将网络威胁纳入现行的航空评估（安全、安保以及空中航行效率和能力）。经决定，将在一份文件中公布该方法，同时提供指示性网络威胁情况，以强调在所有航空领域以统一协调的方式处理网络安全问题的重要性。

1.8.7　网络安全专家组的网络安全指导材料工作组（WGCGM）支助制定了一系列指导材料，以支助各国将航空网络安全纳入其监管过程，并支助利害攸关方实施与航空网络安全有关的重要方面，如网络信息共享、网络征候事件报告以及网络征候事件响应和恢复。

1.8.8　网络安全指导材料工作组也在同时开展工作，以最终将所有航空网络安全指导材料合并为《航空网络安全手册》。

1.8.9　2023 年 10 月 23 日至 27 日举办的国际民航组织安保周提供了一个机会，以讨论与航空网络安全有关的主题，并开展提高认识的会议和网络桌面演习（TTX），重点是应对可能影响安全的网络征候事件。这次演习由来自国际民航组织、各国和业界的 10 位专家制定和主持，为 40 名参与者提供了一个场景，其中强调了将网络安全纳入航空应急框架的必要性，以及在发生网络征候事件期间各国与业界之间开展协调的重要性。这些考虑因素以及其他技术方面的审议，将为制定航空网络安全指导材料提供参考。

1.9　航空业的性别平等

1.9.1　国际民航组织正在根据国际民航组织大会关于性别平等的第 A41-26 号决议，实施国际民航组织性别平等方案。

1.9.2　2023 年，第二次国际民航组织全球航空性别峰会将来自世界各地的公共和私营利害攸关方及有影响力的变革者聚集在一起，讨论解决方案、推动进步并倡导变革。会议由西班牙政府通过其运输、出行和城市议程部主办，峰会产生了一份全面的变革行动呼吁书。

1.9.3　国际民航组织还在一份题为“加强航空性别平等的最佳做法和经验汇编”的文件中，收集了各国在促进性别平等方面的最佳做法，该文件已在峰会前提供。

1.9.4　峰会举行了 2023 年国际民航组织“航空领域妇女多媒体参与竞赛”的颁奖仪式，对此收到了来自 64 个国家的 289 项参赛作品。围绕竞赛的参与为提高航空领域的性别平等意识以及倡导进步提供了一个重要的机会。

2. 国际民航组织战略目标和全球计划的进展

2.1 环境保护

2023 年航空环境保护委员会指导小组（SG）会议

2.1.1 2023 年，国际民航组织理事会航空环境保护委员会（CAEP）指导小组会议在多个领域取得了重要进展。

2.1.2 关于国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划，会议就以下方面提出了建议：

- 国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划二氧化碳排放核算和报告工具（CERT）2023 年版；
- 航空环境保护委员会为支助理事会开展 2025 年国际航空碳抵消和减排计划的定期审查交付的工作；
- 以及根据《联合国气候变化框架公约》《巴黎协定》第六条的相关决定，更新和澄清国际航空碳抵消和减排计划排放单位评价指标的解释指南；
- 修订国际民航组织关于国际航空碳抵消和减排计划合格燃料的三项文件；和
- 更新 2030 年可持续航空燃料短期预测以支助第三次航空与代用燃料会议审议的做法。

2.1.3 会议还根据航空环境保护委员会的现有数据、方法和工具，在制定监测长期理想目标完成情况的方法方面取得了进展，并商定了成立长期理想目标监测和报告（LMR）任务组。

2.1.4 关于综合噪声/二氧化碳双严格度标准的制定工作，就分析严格度的主要选项和一套建模情景以及工作时间表和即将发生的重大事件达成了一致。

2.1.5 会议还审查了机场和运行事项，包括：

- 持续下降运行手册的更新，各种运行情景中的环境相互依存性；
- 减少尾迹和航空器引起卷云的运行机会；
- 以及其他非二氧化碳对气候变化的影响；和
- 两份新的生态机场工具包电子出版物，即：“在机场及其周围无人驾驶航空器运行的环境影响”和“机场可持续性方面的创新和技术”。

2.1.6 最后，会议讨论了航空环境保护委员会的影响及科学小组的进展情况，并注意到了在组织国际民航组织关于尾迹科学的科学讨论讲习班方面取得的进展。

国际航空碳抵消和减排计划

2.1.7　2023 年，国际航空碳抵消和减排计划的实施工作继续按计划进行，目前有 126 个国家自愿加入其第一阶段。通过大力实施二氧化碳国际航空碳抵消和减排计划监测、报告和核实（MRV）系统以及国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训方案，各国向国际民航组织中央登记处报告的年度二氧化碳排放量的涵盖范围几乎为 100%。

2.1.8　理事会通过了关于国际航空碳抵消和减排计划的附件 16 第 IV 卷第二版，并批准了国际航空碳抵消和减排计划实施要素的其他更新，包括 2023 年版的二氧化碳排放估算和报告工具（CERT）、与国际航空碳抵消和减排计划合格燃料相关的国际民航组织文件的更新，以及国际航空碳抵消和减排计划的合格排放单位。

《联合国气候变化框架公约》缔约方会议第二十八届大会（COP28）

2.1.9　国际民航组织通过将在国际民航组织网站公布的国际民航组织所有活动和材料，包括一份录像和一份特别报告，为缔约方会议第二十八届大会做出了贡献。

2.2　安全及空中航行能力和效率

全球航空安全计划（GASP）

2.2.1　努力在实现《全球航空安全计划》2023 年至 2025 年版所载各项目标和具体目标方面取得了进展。

2.2.2　2023 年，国际民航组织开展了一系列举措，以支助在地区和国家两个层面实施全球航空安全计划的全球安全战略，其中包括能力建设讲习班、电子学习和专门的实施成套方案。

2.2.3　到 2023 年年底，国际民航组织所有地区都根据全球航空安全计划公布了地区航空安全计划，以界定地区航空安全战略。此外，75 个国家提交了它们的国家航空安全计划。

全球空中航行计划（GANP）

2.2.4　2023 年，国际民航组织开展了各种举措，以支助在全球和地区两个层面实施全球空中航行计划，包括举办能力建设讲习班，以帮助各地区制定符合全球空中航行计划要求的其各自的空中航行计划。

2.2.5　此外，经过演进的全球空中航行计划门户网允许以电子格式开发和公布地区空中航行计划，从而提高了透明度和对计划之间联系的理解。这使各国和其他相关利害攸关方直接受益。

2.2.6　国际民航组织还根据国际民航组织大会第 41 届会议的决定，正在编制侧重于环境和复原力的新版全球空中航行计划。

2.3 安保和简化手续

航空安保

2.3.1 2023 年，出版了数套指导材料，包括关于人的因素在航空安保方面的重要性，并通过国家级信件对全球航空安保计划（GASeP）第二版草案进行了全球咨询。

2.3.2 同样，国际民航组织于今年对 Doc 10108 号文件的有益性和相关性的调查结果将用于充实下一版。

简化手续

2.3.3 国际民航组织理事会审议了航空中突发卫生问题工作队的工作完成情况，并核准敲定了这项全面的工作。

2.3.4 截至 2023 年 12 月，93 个护照签发实体是国际民航组织公钥簿（PKD）的参与者。理事会积极监测了 2023 年公钥簿私营部门试点项目的注册情况，并准备引导进一步拟定这种用途的可能方案。

2.3.5 2023 年，举办了多项大型简化手续活动，包括第十八次国际民航组织旅行者身份识别方案专题讨论会。

2.3.6 最后，理事会核准了 2024 年为国际民航组织简化手续年，并建议全球进一步努力提高对简化手续重要性的认识。

联合国的合作

2.3.7 2023 年，国际民航组织与联合国反恐怖主义办公室（CT）就联合国反恐旅行方案、联合国威胁评估模型计划等项目，以及专门针对网络安全和保护易受攻击目标的项目进行了协作。

2.4 航空运输的经济发展

2.4.1 根据航空运输管理专家组第十六次会议的结论，四个工作组于 2023 年审议了：

- 《外资投资航空公司公约》草案；
- 对航空货运实行自由化的多边文书的必要性；
- 无人驾驶航空器系统国际运行的经济方面；和
- 应对国际危机的航空运输协定指南。

2.4.2　2023 年机场经济学专家组和空中航行服务经济学专家组第九次会议，就关键的收费原则的定义和《芝加哥公约》第十五条的解释案文达成了一致意见，而航空数据和分析专家组第四次会议则涵盖了包括数据质量和报告、大数据分析、航空卫星账户框架、按性别分列的航空持照人员统计，以及长期业务量预测和全球航空竞争力等题目。

2.4.3　关于后两个题目，为建立一个衡量各国保持和最大限度发挥航空运输部门价值的能力指数，航空竞争力工作组推进了该项工作，长期业务量预测多学科工作组则编制了最新的一套长期业务量预测，并提供给了成员国。

航空大数据

2.4.4　2023 年，国际民航组织继续更新大数据可视化仪表板，以协助成员国开展其恢复、规划和实施工作。

2.5　法治 — 加强管理国际民用航空的法律框架

2.5.1　法律委员会的总体工作方案

审查国际民航组织解决分歧规则

国际民航组织解决分歧规则审查工作组完成了其工作，提出了一系列供法律委员会第 39 届会议审议的关于《解决分歧规则》（Doc 7782 号文件）的修改草案和建议。

无人驾驶航空器的法律问题

秘书处无人驾驶航空器相关法律问题研究小组（SSG-LIPA）赔偿责任和安保问题分组审议了相关国际文书对无人驾驶航空器运行的适用，并与全球承保人和再承保人讨论了各种潜在的问题，而《芝加哥公约》分组继续审议了《公约》中与无人驾驶航空器运行有关的某些重要方面的解释和适用问题，例如关于航空器机上携带适航证以及在公海上空运行的要求。

各国履行第十二条规定义务的过程和程序

第十二条工作队继续讨论了该题目。2023 年 5 月完成了一项法律调查，旨在更好地了解各国关于第十二条的实施状况、挑战和需求。秘书处评估了 94 个国家对调查的答复，并分析了向第十二条工作队报告的结果。

促进批准国际航空法文书

亚太、欧洲/北大西洋、北美、中美和加勒比以及南美地区民航局长会议的一项工作文件，强调了经挑选的国际航空法文书的益处以及与批准过程有关的信息。在非洲航空安保和简化手续全面地区实施计划指导委员会会议期间提交了一项类似的工作文件。在审议这些工作文件后，邀请了各国利用为此编制的矩阵表向国际民航组织报告其在批准国际航空法条约方面的进展情况。

2.5.2 解决分歧

巴西与美国（2016 年）

秘书处正在等候关于双方为解决这一问题而结束其谈判的讨论状况的信息。

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）

没有对巴林和阿拉伯联合酋长国的申请（A）和申请（B）采取进一步的步骤，这两项申请仍然悬而未决。

澳大利亚和荷兰王国与俄罗斯联邦（2022 年）

理事会于 2023 年 3 月在其第 228 届会议上，审议并决定不接受应诉人提出的初步反对意见，邀请了各方继续寻求通过直接谈判解决该事项，并为此请理事会主席为双方之间的协商进行斡旋。

理事会作出决定后，就该事项提交了以下诉状：应诉人提出的辩诉状（2023 年 4 月 24 日）；申请人的答辩状（2023 年 7 月 28 日）；和应诉人的答辩状（2023 年 11 月 14 日）。

理事会表示同意在其第 231 届会议期间就此事项今后步骤应遵循的《解决分歧规则》（Doc 7782 号文件）的程序做出决定。

俄罗斯联邦与 37 个成员国（2023 年）

俄罗斯联邦通过 2023 年 10 月 10 日的信件，向本组织提交了一份解决分歧的申请和申诉状，其中将阿尔巴尼亚、奥地利、比利时、保加利亚、加拿大、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、冰岛、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、摩纳哥、黑山、荷兰、北马其顿、挪威、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、联合王国和美国（37 个成员国）列为应诉人。该申请是根据《芝加哥公约》第八十四条及其相关附件以及《解决分歧规则》（Doc 7782 号文件）的规定提交的。根据该申请和申诉状，自 2022 年 2 月 24 日起，应诉人违反《芝加哥公约》第四条、第九条第二款、第十一条、第十五条、第二十二条、第二十八条、第三十七条、第三十八条、第四十四条（第一款、第四款、第六款、第七款、第八款）、第八十二条和第八十七条以及《芝加哥公约》附件的规定，对俄罗斯联邦实施了非法的单方面限制性措施。

理事会同意了在其第 231 届会议期间就确定对此事项提交辩诉状的时限作出决定。

2.5.3 条约动态

移动设备（航空器设备）国际利益

2023 年 6 月，理事会在其第 229 届会议上，根据《移动设备国际利益公约关于航空器设备特定问题的议定书》（《航空器议定书》）第十七条第 5 款，批准了重新任命 Aviareto 有限公司为移动资产（航空器设备）国际登记处登记官，自 2026 年 3 月 1 日起，任期五年。

理事会根据《移动设备国际利益公约》（开普敦公约）第十七条第 2 款（j）项的规定，于 2023 年 10 月以国家级信件的形式发布了国际登记处监管机关的第六次报告，报告期为 2020 年 1 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日。截至 2024 年 1 月 1 日，开普敦文书共有 84 个缔约方。

2023 年 5 月，根据《维也纳条约法公约》（1969 年）第七十九条第二款，重新发布了国际民航组织 Doc 9793 号文件、Doc 9794 号文件和 Doc 9795 号文件（分别为《开普敦公约》、《航空器议定书》以及《开普敦公约》和《航空器议定书》的综合文本），其中载有保存机关 — 国际统一私法协会的阿拉伯文、法文和西班牙文文本的更正。

3. 实施支助和“不让任何国家掉队”举措

3.1 附件和《空中航行服务程序》修订、手册和通告以及工具

3.1.1 2023 年通过的附件和《空中航行服务程序》修订

- **附件 7 —《航空器国籍和登记标志》补篇 B 部分 —《航空器国籍、国徽和共用标志》**

第 7 次修订涉及：航空器登记、注销登记和转让登记流程。

- **附件 10 —《航空电信》**
  第 I 卷 —《无线电导航设备》第 93 次修订（AN 7/62.2.3–23/26 号国家级信件）

第 93 次修订涉及：

a) 通过增加关于全球定位系统（GPS）、全球导航卫星系统（GLONASS）和星基增强系统（SBAS）的额外运行频率的规定，并通过引入关于新的北斗导航卫星系统（BDS）和伽利略系统的规定，支持引入双频多星座（DFMC）全球导航卫星系统（GNSS）；和

b) 支持针对地基增强系统（GBAS）的电离层梯度减缓。

- **附件 16 —《环境保护》**
  第 I 卷 —《航空器噪声》第 14 次修订（AN 1/17.14–23/35 号国家级信件）

第 14 次修订涉及：

a) 使附件 16 第 I 卷与《对专业类空中航行会议的指示及其议事规则》（Doc 8143 号文件）第 II 部分，对会议的指示：制定国际标准、建议措施和程序的提案相一致，特别是恰当使用情态动词方面；

b) 纳入用于获取直升机悬停噪声数据的准则，作为附篇 H 的一部分；和

c) 处理关于将试验日 SPL 调整到基准条件的规范限制的修订；和纠正小的排印错误。

第 II 卷 —《航空器发动机排放》第 11 次修订（AN 1/17.14–23/36 号国家级信件）

第 11 次修订涉及：

a) 根据《对专业类空中航行会议的指示及其议事规则》（Doc 8143 号文件）第 II 部分《制定国际标准、建议措施和程序的提案》进行结构调整并对相关参引进行更新；

b) 根据 Doc 8143 号文件第 II 部分，对用语的一致性进行更新，包括恰当使用情态动词以及前后一致地使用“注”和“建议”；

c) 完善关于适用范围的措辞，以反映发烟指数和非挥发性微粒物质（nvPM）的质量浓度标准对于发动机的适用范围；

d) 引入一个“等同程序”的新定义，并随后对附件 16 第 II 卷和第 III 卷做相应修改以保持一致；

e) 对定义、描述、参引和措辞进行改进，包括进一步澄清、方法说明、中间程序步骤和额外的“注”和“建议”；

f) 根据 SAE ARP 6320A 和 AIR 6241A 关于持续采样和测量航空器涡轮发动机非挥发性微粒物质排放的最近更新信息，对非挥发性微粒物质的测量程序进行改进；和

g) 纠正一般性技术、术语和排版问题。

第 III 卷 —《飞机二氧化碳排放》第 2 次修订（AN 1/17.14–23/37 号国家级信件）

修订涉及定义、描述、参引和措辞方面的改进，旨在除其他外，避免可能的误解并引入与基准几何因子（RGF）相关的额外澄清。

第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）》第 1 次修订（AN 1/17.14–23/38 号国家级信件）

第 1 次修订涉及：

a) 澄清与监测、报告和核查规定相关的技术事项；

b) 为国际航空活动水平较低的飞机运营人界定一个抵消阈值；

c) 澄清不符合新进入者资格要求的新的飞机运营人抵消要求的计算；

d) 与国际标准化组织的最新版标准保持一致；

e) 附件 7 第 7 次修订引发的继发修订；和

f) 大会第 A41-22 号决议引发的继发修订。

3.1.2 手册和通告（包括先期版、未经编辑版）

Circ 359 号通告：《制定使用所需导航性能按规定航迹目视机动的程序》
Doc 7910 号文件：《地名代码》，第 187 版
Doc 7910 号文件：《地名代码》，第 188 版
Doc 7910 号文件：《地名代码》，第 189 版
Doc 7910 号文件：《地名代码》，第 190 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 203 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 204 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 205 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 206 版
Doc 8643 号文件：《航空器型号代码》，第 51 版
Doc 9137 号文件：《机场服务手册》，第 1 部分 —《救援与消防》，第 4 版，第 1 次修订
Doc 9184 号文件：《机场规划手册》，第 1 部分 —《总体规划》，第 3 版
Doc 9284 号文件：《危险物品安全航空运输技术细则》，2023-2024 年版，第 1 号增编
Doc 9613 号文件：《基于性能导航（PBN）手册》，第 5 版
Doc 9718 号文件：《民用航空无线电频谱要求手册》，第 I 卷 —《国际民航组织频谱战略、政策声明和相关信息》，第 3 版
Doc 9735 号文件：《普遍安全监督审计计划持续监测手册》，第 5 版
Doc 9849 号文件：《全球导航卫星系统（GNSS）手册》，第 4 版
Doc 9871 号文件：《S 模式服务和扩展电文技术规定手册》，第 2 版，第 2 次修订
Doc 9957 号文件：《简化手续手册》，第 2 版
Doc 10039 号文件：《全系统管理概念手册》，第 1 版
Doc 10171 号文件：《关于打击航空业中人口贩运的全面战略手册》，第 1 版
Doc 10185 号文件：《客舱机组重大事件响应方案手册》，第 1 版

3.1.3 工具

- 国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划二氧化碳估算和报告工具（CERT）
- 国际民航组织碳排放计算器（ICEC）
- 国际民航组织燃料节省估算工具（IFSET）
- 环境效益工具（EBT）

3.2 国际民航组织审计计划

普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）

2023 年开展的 USOAP CMA 活动	
审计	15
强制性信息要求（MIRs）	1
经国际民航组织协调的核实访问（ICVMs）	6
异地核实（OVA）	1
国家安全方案（SSP）实施评估（SSPIA）	3
讲习班	5
USOAP CMA 活动总数	**31**

3.2.1 除上述 USOAP CMA 活动外，该计划还在 2023 年举办了两次审计准备课程。

3.2.2 该计划核实了 2023 年的一项重大安全关切（SSCs）的解决方案，并查明了三个国家的五项重大安全关切。在航空器的运行（OPS）、航空器适航性（AIR）和空中航行服务（ANS）等领域，有九项对六个国家具有影响的重大安全关切仍未得到解决。

3.2.3 2023 年 12 月，国际民航组织实施了普遍安全监督审计计划持续监测做法特设咨询小组的九项建议，继续将国家安全方案实施评估（SSPIA）与传统的普遍安全监督审计计划的活动相结合，并根据 COVID-19 高级别会议的建议，启动了普遍安全监督审计计划数据管理框架的制定工作。

普遍安保审计计划持续监测做法（USAP CMA）

2023 年开展的 USAP CMA 活动	
审计	37
核实访问	4
USAP CMA 活动总数	**41**

3.2.4 截至 2023 年 12 月 31 日，在 10 个国家仍有二十一项重大安保关切（SSeCs）尚未解决。

3.2.5 2023 年，对 USAP-CMA 合规指标进行了修改，从而更准确地反映了各国对附件 17 标准和附件 9 与安保相关标准的实际遵守情况。

3.2.6 最后，在肯尼亚的支助下，于 2023 年举办了 USAP-CMA 审计员培训课程，以确保有足够的合格审计员支助该计划，并举行了 4 次在线信息会议，让经认证的审计员获得最新的关于附件 17 标准的审计工作信息。

3.2.7 此外，还举办了三次 USAP-CMA 地区研讨会。

3.3 地区小组的成就

3.3.1 地区规划和实施小组（PIRGs）及地区航空安全组（RASGs）确定了航空安全和空中航行方面的优先事项、实施指标和目标，以便在地区层面实施全球空中航行计划（GANP）和全球航空安全计划（GASP）。他们还根据其工作方案所述，讨论了地区安全与空中航行关切。

3.3.2 2023 年，关于地区规划和实施小组及地区航空安全组的合并年度报告，是空中航行委员会评估各地区实施进展情况的主要工具。它不仅侧重于地区规划和实施小组以及地区安全小组的会议成果，还侧重于地区安全和空中航行的实施进展和挑战。

3.3.3 每年举行 5 次地区航空安保和简化手续会议：

- 在非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划期间，西部和中部非洲地区与东部和南部非洲地区举行联合会议；
- 北美、中美和加勒比地区与南美地区还在地区航空安保和简化手续小组（RASFG）会议上举行联合会议；
- 欧洲和北大西洋地区在欧洲和北大西洋地区航空安保小组（又称 ENAVSEC 小组）会议上举行会议；
- 亚太地区在地区航空安保和简化手续小组（RASFG）会议上举行会议；和
- 中东地区在地区航空安保和简化手续实施（RASFI）会议上举行会议。

3.3.4 通过副主席向航空安保专家组报告地区航空安保和简化手续小组成果的进程已经启动，以确保国际民航组织通过地区层面所做的工作能够充分且全面受益。

3.4 人力资源发展

培训

3.4.1 根据国际民航组织鼓励妇女更多参与航空培训的举措，国际民航组织于 2023 年启动了“为妇女赋予职业和领导力发展的权能”课程。仁川国际机场合作机构和卡塔尔国为来自最不发达国家的女性专业人员提供了学费。

3.4.2 2023 年，77 个成员国实施了航空培训升级版方案，培训机构和企业伙伴达 125 个。

3.4.3 对培训机构进行了 32 次评估，以支助实施国际民航组织的航空培训要求。

3.4.4 开发了 11 个国际民航组织成套培训教材（ITPs），包括 5 个课堂/在线课堂形式的国际民航组织成套培训教材和 6 个在线课程。此外，成员和企业伙伴开发了三个成员开发的国际民航组织成套培训教材（M-ITPs）、20 个标准化成套培训教材（STPs）和两个伙伴关系成套培训教材（PTPs）。

3.4.5 2023 年，向 9 759 名学员提供了 756 项国际民航组织认可的课程。

3.4.6　此外，在国际民航组织的学习管理系统（LMS）上开设了 46 门在线课程。这吸引了 3 517 人注册，使参加国际民航组织课程的学员总数达到 13 276 人。

3.4.7　2023 年，与目前的企业伙伴制定了新的伙伴关系举措和方案，同时与两个新伙伴签署了额外的协议，以持续扩展国际民航组织的培训伙伴关系。

3.4.8　在航空安保培训方面，通过国际民航组织航空安保培训中心（ASTC）网络举办了 39 次国际民航组织赞助的活动，来自 93 个国家的 597 名航空安保专家从中受益。实施支助和发展 — 安保方案（ISD-SEC）管理着来自 107 个国家的 396 名经国际民航组织认证的航空安保教员。除所赞助的培训活动外，国际民航组织总部还支助开展了共计 80 项航空安保援助活动，2023 年，将有来自 93 个成员国的 1 016 名航空安保专家受益。

下一代航空专业人员

3.4.9　2023 年，国际民航组织制定了一项全面涵盖国际民航组织所有战略目标的下一代航空专业人员战略。展望未来，下一代航空专业人员的活动将得到秘书处内跨职能题目事项专家以及航空方面其他伙伴和主要利害攸关方的专业化投入的支助。

3.5　实施支助

3.5.1　在关于国际民航组织向国家提供实施支助的政策的基础上，国际民航组织于 2023 年根据“国际民航组织一体化”的做法，努力查明、协调和协作开发并部署了这些活动。

3.5.2　2023年执行的能力发展和实施方案总额达1.081亿美元，其中99%由受援国政府和实体供资，而 1%是来自国际民航组织自愿基金、经常预算和外部供资来源的捐助。在各种信托基金安排下，共在 140 个国家和 9 个组织实施了 101 个项目和 24 个实施套包（iPacks），相关摘要可参见能力发展和实施局项目摘要。

地区	技术合作	技术援助	IPAV	实施套包	实施合计 （单位：百万美元）
非洲	23	8	0	10	18.9
美洲	39	0	2	4	78.3
亚太	13	3	0	2	1.9
欧洲	4	0	0	6	1.1
中东	9	0	0	2	7.9
合计	88	11	2	24	108.1

3.5.3　国际民航组织在 2023 年征聘、部署和管理了 578 名国际外勤专家和顾问的合同，此外还为各国民航管理部门征聘了 750 名国家项目人员，总共有 1 328 名在职官员，包括已经在外勤为正在进行的项目服务的 64 名国际外勤专家和顾问。

3.5.4　在民用航空培训方面，共颁发了 1 063 笔研究金，为期共计 414.83 个工作/月，其中包括根据国际民航组织与印度尼西亚、大韩民国、新加坡及西班牙机场和空中航行机构（AENA）签署谅解备忘录而建立的国际民航组织发展中国家培训方案框架内颁发、由国家供资并由国际民航组织管理的 576 笔研究金。此外，由技术合作项目征聘的教员开展了国内培训方案，使 1 329 名民用航空管理人员受益，并且 458 名本国工作人员通过技术合作项目的采购部分接受了设备供应商提供的培训。

3.5.5　为外勤项目采购的民用航空设备和服务的金额达 7 650 万美元，相当于 2023 年签发的总数为 216 份采购订单和分包合同。

3.5.6　行政和业务服务费用（AOSC）基金用于支付国际民航组织能力发展和实施方案的全部行政费用。行政和业务服务费用的收入总额达 1 980 万加元，支出为 1 100 万加元，收支相抵后的余额为 880 万加元。截至 2023 年 12 月 31 日，行政和业务服务费用基金累计盈余达 1 820 百万加元（包括效率和效益基金及特别储备基金在内为 2 060 万加元，）。

3.5.7　秘书长批准了一项资源调动实施计划，2023 年的筹资目标为 850 万加元，用于业务计划（BP）中无资金支持的活动、转型目标和实施支助。从 35 个成员国收到了 1 200 万加元的自愿捐助，从其他方面（国际金融机构、私营部门、联合国机构以及国际和地区组织）收到了 230 万加元的自愿捐助，以及向本组织免费提供的相当于 1 240 万加元的无偿人员。这包括对国际民航组织安全基金（250 万加元）、航空安保和简化手续基金（370 万加元）、环境基金（130 万加元）、资源调动基金（70 万加元）、地区分办事处（110 万加元）和其他机构（50 万加元）的捐助。其中，国际民航组织安全基金（90 万加元）、航空安保和简化手续基金（490 万加元）、环境基金（100 万加元）、资源调动基金（230 万加元）、地区分办事处（100 万加元）和其他机构（300 万加元）于 2023 年支出了 1 310 万加元。

3.5.8　2023 年，国际民航组织还在数据分析、业务量预测、按性别收集航空人员数据和大数据可视化等方面的各种讲习班和研讨会期间向成员国提供了支助。此外，还向与经济监管和经济监督有关的讲习班提供了支助和专门知识。

3.5.9　来自 95 个国家的 1 000 名与会者出席了第二届国际民航组织全球实施支助专题讨论会（GISS）。会议强调了本组织最近的实施支助活动以及支助航空复原力、创新、可持续发展和运行解决方案的协作努力。

3.6　与国际机构的伙伴关系以及国际民航组织对联合国 2030 年可持续发展议程的支持

3.6.1　2023 年，国际民航组织为可持续发展问题高级别政治论坛（HLPF）的专题审查提供了意见投入，并为全联合国系统关于全球可持续发展进展的报告做出了贡献。

3.6.2　国际民航组织还启动了对国际民航组织与外部各方互动政策的审查进程。在这方面，召集了与主要伙伴的战略会议，包括联合国系统行政首长协调理事会、方案问题高级别委员会、联合国私营部门参与网、联合国可持续运输专家组会议、联合国内陆发展中国家问题机构间磋商组以及国际民航组织与欧洲联盟合作备忘录下的联合委员会会议。

3.7　宣传和公共外联

3.7.1　2023 年，国际民航组织促进了航空和国际民航组织支持全球可持续发展的活动。

3.7.2　主要活动包括理事会主席在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛上发表讲话，以及秘书长在 2023 年全球可持续交通论坛和联合国世界旅游组织（UNWTO）大会第 25 届会议上发表讲话。

3.7.3　通过与各国和其他利害攸关方合作，公众参与的重点是增强公众宣传能力，特别是在 CAAF/3、2023 年全球航空性别峰会、第三届更安全的天空论坛和空中航行世界 — 当今 ATM 程序活动之前。

4. 辅助战略

4.1 治理

4.1.1 2023 年，理事会继续致力于改进理事会及其附属机构的工作方法。特别是采用了秘书长向理事会报告的新做法；解散了人力资源委员会，但其部分职能将保留在治理委员会之内；开放成员资格的原则已扩展到几乎理事会所有委员会（从而促进了理事会决定的准备工作）；继续开展关于《组织问责框架》的工作，纳入了致秘书长的《委责书》，这将更加明确治理和管理的责任范围。最后，确定备选方案以制定中长期可持续预算的工作继续进行，并将于 2024 年完成。

政策通过和标准制定过程：工作方法和优先排序机制

4.1.2 国际民航组织在应对未来挑战方面的作用从根本上取决于空中航行委员会、理事会法律委员会、航空环境保护委员会（CAEP）、技术咨询机构（TAB）以及参与其众多专业化专家组和小组的广大专家的工作。

4.1.3 其工作继续以可靠、可预测和包容的方式发展国际民航组织的标准和建议措施，包括非传统行为主体，如业界和特殊利益集团，并为理事会决策提供坚实的基础。但是，随着航空业增长和变革步伐的加快，以及对国际民航组织资源需求的不断增加，现在亟需审议需要做出哪些改变，以确保国际民航组织继续处于有利地位，尽可能高效、适当地通过政策并制定标准。2023 年，理事会探索了这方面的可能选项和行动，旨在加强政策的通过机制和标准的制定程序，以帮助国际民航组织跟上日益演进的航空业的步伐。

4.2 战略规划

战略规划

4.2.1 2023 年，对各国和其他外部利害攸关方的意见进行全面分析，并进行内部优势、劣势、机会和威胁（SWOT）分析，最终形成了一份战略计划草案，供理事会审查。

基于结果的管理（RBM）

4.2.2 2023 年，启动了企业绩效监测和报告工具（CPMR），并将 2023-2025 年业务计划录入该系统。该工具已得到增强，以支持绩效监测框架。一览表显示了国际民航组织战略目标、转型目标和支持战略的可交付成果的状态。

重点优先领域（PFAs）

4.2.3　在审议了大会决议和建议后，国际民航组织理事会决定了 2023 年的七个重点优先领域，并指示秘书处根据这些重点优先领域，尽其所能重新调配其资源。

问责制

4.2.4　理事会小组提交了一份关于前两级问责制（秘书长对理事会和理事会对大会）的作用和责任的最后报告。

4.2.5　在联合国联合检查组（JIU）2023 年“审查联合国系统各组织的问责框架”报告之后，要求理事会治理委员会（COG）在秘书处的支持下敲定问责框架草案。

企业风险管理（ERM）

4.2.6　2023 年，国际民航组织在使其风险管理计划与联检组的 10 项企业风险管理基准和联合国风险成熟度模型（RMM）所提供的最佳做法保持一致方面步入正轨。瑞士联邦审计署（SFAO）对实体一级管控设计的 ERM 审计发现，国际民航组织拥有有效的管控环境，国际民航组织内部监督办公室（OIO）的第二次审计评估了国际民航组织 ERM 的成熟度，处于发展中水平和早期成熟水平之间。还创建了五个风险培训模块，并向所有民航组织工作人员提供。

4.3　转型目标

4.3.1　2023 年标志着秘书处国际民航组织转型战略第一阶段的实现。

4.3.2　它包括三个关键的工作支柱：

- 人与文化 — 打造一个包容、合乎道德操守、连贯一致和可持续的工作场所；
- 数字化 — 实现高效、透明、简化和互联的数字工具和信息安全；和
- 以及运行 — 建立强化问责制、可持续性、卓越运行和注重结果的文化。

4.3.3　秘书长成立了一个转型团队，确保本组织与转型目标的战略一致性，并协调和报告六项指定的转型产出。

4.3.4　转型目标的实施得到国际民航组织理事会评价和审计咨询委员会（EAAC）、国际民航组织内部监督办公室和一名外部审计员的意见投入的进一步支持。

4.3.5　这使得三大支柱均取得了进展。

4.3.6　根据国际民航组织人员战略，通过启动新的内联网和全面有效的沟通培训计划，加强了内部沟通，并通过一系列促进道德操守培训课程，加强了将国际民航组织道德操守框架嵌入国际民航组织的业务运行。

4.3.7　还批准了联合国争议法庭的内部司法，加强了对国际民航组织秘书处同事在与原则和价值观有关的所有事项上的支持，同时制定了进一步改进非正式和正式冲突解决的计划。

4.3.8　还通过与麦吉尔大学合作发起“航空业妇女”倡议，促进了两性平等。

4.3.9　国际民航组织在数字化转型方面取得的成就包括完成了本组织信息安全路线图的第二年，以及根据能力成熟度综合模型（CMMI）成熟度达到 2.5 的目标水平。与联合国开发计划署牵头的财团昆腾公司合作，选定了一个新的企业资源规划系统。

4.3.10　2023 年推出的“语文服务管理系统”和“企业绩效监测和报告工具”将分别提高语文工作流程的效率和整合，和监测业务计划进展情况，而标准和建议措施和文件管理系统项目的启动将改进国际民航组织标准和建议措施的制定和生命周期管理。

4.3.11　关于国际民航组织的运行，批准了一项新的成本回收政策，以支持国际民航组织的预算可持续性。启动了新的问责制框架的制定工作，并根据国际民航组织的资源调动战略和实施支助战略对这些领域进行了精简。实施强化战略规划做法还导致了国际民航组织长期战略计划的制定。

4.3.12　所有这些成就都为该战略下的进一步进展奠定了基础。

4.4　法律和对外关系

国际民航组织内部司法

4.4.1　国际民航组织上诉委员会在 2023 年审理了五项上诉。

4.4.2　理事会在其第 230 届会议期间，决定接受联合国争议法庭的管辖权，作为工作人员与就业有关纠纷的第一级内部上诉程序。必要的行政和财务安排将尽快完成，以确保平稳过渡。

民航法律顾问论坛

4.4.3　2023 年，第二届民航法律顾问论坛（CALAF）由阿曼苏丹国主办。来自 60 多个国家和国际组织的 150 多名法律专家参加了会议。工业界、学术界和航空私法从业者也作了演讲。与会者听取了有关国际民航组织第 41 届大会关于法律和合规问题的主要决定、空难受害者家属赔偿框架、理事会争端解决机制以及 COVID-19 大流行应对和航空旅行恢复的简报。与会者还就加强民航法律顾问能力和效力的方法交换了意见。在论坛期间会外举行了下一代航空专业人员（“NGAP”）非正式会议，秘书长、国际民航组织理事会代表与阿曼学生进行了交流。

全球航空法活动

4.4.4　2023 年，来自成员国和国际组织的 100 多名与会者受益于在亚太地区、欧洲/北大西洋和西部和中部非洲地区举办的研讨会和讲习班，目的是使航空专业人员具有支持其组织实施航空法的能力。这些活动以《芝加哥公约》、航空法条约和国际民航组织的规定为主，根据大会第 A41-4 号决议实施航空法的教学和传播。这些活动得到了国际民航组织地区办事处、国家（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）、西非经济和货币联盟（WAEMU）和联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）。会上还强调了批准国际航空法条约的好处、程序和要求。

4.4.5　国际民航组织国际航空法课程的 29 期培训同样旨在支持各国实施航空法，该课程已向国际民航组织所有地区的 300 多名学员提供。

4.4.6　国际民航组织与国际航空运输协会（IATA）合作，主办了关于数据保护和国际航空运输的研讨会，强调了现有国家数据保护法的复杂性以及保护跨境传输个人数据的重要性。

4.5　业务连续性和混合式会议服务

4.5.1　国际民航组织确保其总部的安全和卫生措施在 2023 年全年保持更新，同时确保继续向成员国提供高质量、全面的会议服务和相关支持。建立混合会议广播中心技术基础设施使得可在国际民航组织会议中心同时召开多达三场混合会议。

4.5.2　2023 年，国际民航组织总部和地区办事处的工作人员继续在混合环境中工作，并要求每周到场工作两天。

4.6　人力资源管理

4.6.1　截至 2023 年 12 月底，国际民航组织秘书处共有 657 名工作人员，其中 355 名属于专业及以上职类，代表 90 个国家；302 人属于一般事务类。

4.6.2　秘书处专业及以上职类的妇女总体代表比例从 2022 年的 34%增至 35.5%。值得注意的是，2023 年填补的所有专业职位中有 50%由女性担任，而 2022 年这一比例为 39%。

4.6.3　关于借调，透明度提高和外联范围扩大使得秘书处内借调人员人数显著增加，共有来自 25 个国家的 83 人。其中，68 名借调人员免费任职，15 人由信托基金支助。这标志着过去五年中显著增长了 56%。

4.6.4　在 193 个成员国中，有 88 个目前在公平地域代表性（EGR）职位中得到代表。在这一类国家中，38 个国家的代表性保持在理想的水平，20 个国家代表性不足，30 个国家超出理想的代表性水平。

4.7　道德操守

咨询服务

4.7.1　道德操守办公室收到了 227 份咨询和指导请求，其中 123 份被归类为“个人”（较为个人性质的问询），97 份被归类为“管理”（国际民航组织人员以其官方身份提出的问询），7 份被归类为“外部”（来自国际民航组织外部的问询）。

标准制定和政策支持

4.7.2　道德操守办公室就 39 项政策和标准制定事项（其中 15 项是主动依职权提交的）提供了指导，并促进了工作人员表彰的临时措施以及礼品的处理、记录和处置方面的积极发展。为了实施联合检查组的一项未决建议，道德操守办公室还对国际民航组织内部的组织利益冲突进行了摸底调查。

免遭打击报复

4.7.3　道德操守官员收到了三份关于免遭打击报复的正式请求。虽然有一起案件仍在审理中，有待申诉人提交相关资料，另外两起案件已经结案，因为裁定申诉人没有提出初步证据确凿的报复案件。

培训、教育和外联

4.7.4　2023 年，道德操守办公室为国际民航组织所有人员（无论合同类型和期限）接受培训开发并启动了三项在线道德操守课程，分别关于防止性骚扰、国际民航组织防止打击报复以及国际民航组织道德操守与合规监管框架。

4.7.5　2023 年，启动了国际民航组织年度领导力对话，主题是“个人使用社交媒体：我的在线行为如何？”— 重点关注负责任地使用社交媒体的重要性，同时尊重个人自由并反映国际民航组织的原则和价值观。

4.7.6　在本报告期，道德操守办公室开展了一项道德操守认识活动，以提高国际民航组织工作人员对国际民航组织原则、价值观和行为标准的认识。

4.7.7　道德操守官员访问了西部和中部非洲地区办事处以及亚太地区办事处和亚太地区分办事处，并与新任命的理事会国家代表举行了礼节性会晤。他还继续积极参与了多边组织道德操守网络的工作。

财务披露计划（FDP）

4.7.8　在本报告期，道德操守办公室开展、管理并敲定了包括理事会主席和秘书长在内符合条件的工作人员 100%合规的财务披露计划。在认为必要的情况下，与参与者联系并就适当的缓解措施提出了咨

询意见，这项工作完成后，没有需要报告并采取行动的利益冲突案件。道德操守办公室还将收到的所有文件保密归档，并向秘书长提交了一份特别报告，其中包括有关合规的信息、所提交申报表的统计数据和审查的行动。

4.8 监督

2023 年，内部监督办公室（OIO）发布了四份内部审计报告（技合局项目人员、薪资管理、合同管理和企业风险管理）。它还发布了四份评估报告（非印计划、成员国的需求和期望、国际民航组织对可持续发展目标的贡献以及北美、中美和加勒比办事处地区业务综述）和一份关于内部监督报告进行分析的咨询报告。此外，还向理事会提交了联合检查组（JIU）的四份报告，以及秘书处提出的相应行动计划。内部监督办公室的所有报告均提供给理事会。这些评估报告在理事会第 228、229 和 230 届会议上提交和讨论。内部监督办公室还向理事会提交了 2022 年内部监督办公室主任年度报告和该办公室 2024 年年度工作计划。

4.9 语文服务和使用多种语文

语文服务管理系统（LSMS）项目

4.9.1 为响应使用多种语文战略，确定新技术以提高语文服务的质量和效率，2023 年通过语文服务管理系统项目部署了新工具。

4.9.2 这包括语文服务管理工作流程和文档单一存储库（gDoc2.0）、口译管理应用程序（eAPG）和 eLuna，一种计算机辅助翻译（CAT）工具，集成了两个机器翻译器（MT），即 MS Translator 和 DeepL。2023 年还实现了 UNTERM 与国际民航组织术语库（ICAOTERM）的整合。

4.9.3 这些新工具还将使国际民航组织与联合国标准保持一致。

笔译、口译和出版统计

笔译字数： 预算笔译字数：	820 万（55%内部笔译，45%外包） 770 万
口译会议场数： 可销售版物和新版本发行数：	1 042（相比 2022 年 1 303 场） 60

4.10 信息和通信技术（ICT）

4.10.1 2023 年，随着在信息和通信技术、信息安全（INFOSEC）和商业伙伴之间的合作，国际民航组织的数字格局发生了变化。

4.10.2　加强了信息和通信技术平台的治理（通过 INFOSEC 和国际民航组织变革咨询委员会对变化进行了测试和审核），成立了数据治理委员会，启动了国际民航组织数据资产编目工作，并关闭完成了几项审计建议。

4.10.3　根据国际民航组织的信息和通信技术战略，对本组织的架构进行了记录整理，一些部分被外包，未来的宏观架构被设计为完全在云中。外包包括基础设施支持（联合国计算中心）、语文工具（联合国秘书处）以及 ERP 和服务管理（联合国开发署）。

4.10.4　国际民航组织业务应用程序现代化包括推出电子人员执照（EPL）申请和新版三字母和无线电话代码（3LD）应用程序。

4.10.5　国际民航组织于 2023 年启动了向云迁移，包括内联网、备份服务器和巴黎地区办事处的迁移。2023 年还实现了在 Microsoft Azure 的第一个云托管、电话转向更环保的云解决方案，以及停用重复的现场应用程序。

4.10.6　2023 年，国际民航组织基础设施和网络的复原力达到 99.9%，仅发生一次服务中断。通过与联合国计算中心一起记录整理和测试灾难恢复计划，进一步提高了复原力。

4.10.7　最后，在信息和通信技术的九个标志性项目中，有八个取得了重大进展，内部资源被重新调配用于确保无资金项目取得进展。

4.11　采购

4.11.1　2023 年年度采购计划的改进加强了方案和项目需求支持，减少了最后一刻采购，而对数字化转型的投资导致 2023 年的采购支出与 2022 年相比有所增加。

4.11.2　2023 年 10 月，国际民航组织在蒙特利尔主办了联合国采购网会议，会议重点讨论了联合国互认声明、制定《联合国供应商行为守则》、战略供应商管理和促进性别平等的采购。

4.12　财务

注：《2023 年财务摘要》所载的所有数字均未经审计，由于四舍五入，（表格中的）数字可能略有出入。

4.12.1　年度报告总结并进一步解释了截至 2023 年底国际民航组织年度财务报表中提供的主要信息。

2023 年经常预算执行情况

4.12.2　下表概述了 2023 年的预算执行情况（单位：千加元）：

表 1：2023 年最终订正后拨款和支出（单位：千加元）

	拨款		支出	方差
战略目标/ 辅助战略	原始大会决议 **A41-28**	最终 经订正额	按编制预算时 使用的汇率	最后订正拨款与 实际拨款
安全	32 825	37 722	35 572	2 150
空中航行能力和效率	21 460	24 276	22 492	1 784
安保和简化手续	14 906	17 250	15 934	1 316
航空运输的经济发展	4 952	5 665	5 240	424
环境保护	6 877	8 833	8 149	684
小计	**81 019**	**93 745**	**87 387**	**6 359**
转型目标	8 041	9 578	9 346	232
对战略目标的支助	13 909	17 803	16 811	992
管理和行政	14 062	21 585	21 300	284
小计	**36 012**	**48 966**	**47 458**	**1 508**
总计	**117 032**	**142 711**	**134 844**	**7 867**

应收分摊会费

4.12.3　下表概述了应收分摊会费：

表 2：按金额和国家数量分列的应收分摊会费（单位：百万加元）

	理事会国家		非理事会国家		总计	
	金额	# 国家数	金额	# 国家数	金额	# 国家数
2022 及以前年份的拖欠款						
截至 2023 年 1 月 1 日的未缴付款余额	11.9	4	13.6	42	25.5	46
减去：2023 年的收缴金额	11.9	4	4.3	11	16.2	15
截至 2023 年 12 月 31 日的未缴付款余额	0	0	9.3	31	9.3	31
2023 年摊款						
截至 2023 年 1 月 1 日应缴余额	90.2	36	26.4	157	116.6	193
减去：2023 年的收缴金额	89.3	31	23.1	109	112.4	140
截至 2023 年 12 月 31 日的未缴付款余额	0.9	5	3.3	48	4.2	53
截至 2023 年 12 月 31 日的应缴摊款总额	**0.9**		**12.6**		**13.5**	

4.12.4　截至 2023 年 12 月 31 日，8 个国家已签订协议，在几年内结清拖欠款。这些协议规定这些国家支付当年的会费，并年度分期付款支付上一年的拖欠款。

循环基金

4.12.5　2008 年 1 月 1 日根据《财务条例》第 7.8 条设立的循环基金反映与离职后健康保险（ASHI）、年假和离职回国福利有关的资金往来。2023 年，基金的累计赤字（包括储备金）在该年底达到 1.321 亿加元：

	2022 年底累计赤字净额	1.381 亿加元
加上：	年内累计雇员福利	940 万加元
减去：	当年支付的当期服务费用	410 万加元
减去：	2023 年离职后健康保险精算收益	1 130 万加元
	2023 年底累计赤字净额	1.321 亿加元

4.12.6　累积的离职后健康保险和其他雇员福利负债仍然没有供资，在联合国层面的决定出台之前，仍继续即用即付的做法。

辅助创收基金（ARGF）

4.12.7　辅助创收基金报告，2023 年业务盈余为 1 040 万加元，其中向经常预算提供了所需的 810 万加元供款，并向国际民航组织工作方案进一步供款 60 万加元。

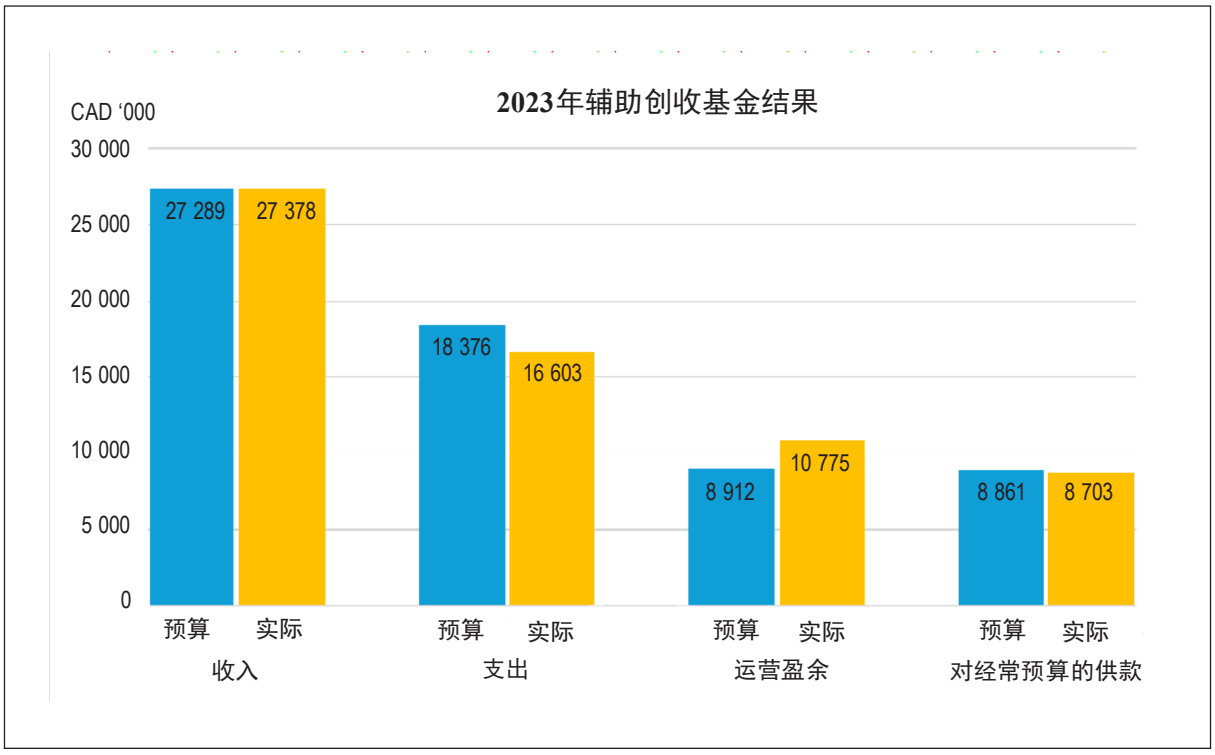

图 1：辅助创收基金运营结果

表 3：辅助创收基金财务执行情况

	2023 （千加元）	2022 （千加元）
2023 年 1 月 1 日的累计盈余	**8 122**	**9 021**
收入	27 378	25 478
支出和向经常预算转款	25 306	26 377
当年净盈余/（赤字）	2 072	(899)
2023 年 12 月 31 日的累计盈余/（赤字）小计	**9 610**	**8 122**
限制用途的盈余/储备		
业务储备金	5 594	4 511
向经常预算的一次性供款	–	–
特别项目专款	3 095	956
限制用途的盈余，用于防护 COVID-19 带来的风险	–	789
限制用途盈余小计	**8 689**	**6 256**
2023 年 12 月 31 日的经调整盈余/（赤字）	**921**	**1 866**

行政和业务服务费用基金（AOSC）

4.12.8　行政和业务服务费用基金的设立是为了满足国际民航组织技术合作方案的管理和运营费用。大会批准了行政和业务服务费用基金 2023 财年的指示性概算为 930 万加元。

4.12.9　2023 年 12 月 31 日，行政和业务服务费用基金的累计盈余为 2 060 万加元。

	2023 （千加元）	**2022** （千加元）
2023 年 1 月 1 日的累计盈余	**11 998**	**9 217**
收入	20 233	12 598
支出	**11 654**	**9 817**
当年净盈余/（赤字）	8 579	2 781
2023 年 12 月 31 日的累计盈余/（赤字）小计	20 577	11 998
限制用途的盈余		
效率和效力基金盈余	810	1 017
特别储备金	1 560	0
限制用途盈余小计	**2 370**	**1 017**
2023 年 12 月 31 日的调整后盈余/（赤字）	**18 027**	**10 981**

—完—