



| ICAO

Doc 10183, A41-EX

## 大会第四十一届会议

2022年9月27日—10月7日，蒙特利尔

## 执行委员会

报告

经大会执行委员会批准  
并由秘书长授权出版





| ICAO

Doc 10183, A41-EX

## 大会第四十一届会议

2022年9月27日—10月7日，蒙特利尔

## 执行委员会

报告

经大会执行委员会批准  
并由秘书长授权出版

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版  
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，  
请查阅国际民航组织网站 [www.icao.int](http://www.icao.int)

第四十一届会议 — 2022 年

**Doc 10183** 号文件 — 《执行委员会报告》

订购编号：10183

ISBN 978-92-9275-048-0 (印刷版)

© ICAO 2023

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分  
复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

# 执行委员会

## 报告

## 目录

## 报告

	页码
执行委员会的报告 .....	1
综述 .....	1
出席会议的国家和观察员代表团 .....	1
议程 .....	4
议程项目 10: 拖欠的会费 .....	5
(此题目包含在给全会的口头报告中; 本文件中无书面记录)	
议程项目 11: 理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告 .....	5
议程项目 12: COVID-19 高级别会议成果 .....	5
议程项目 13: 简化手续方案 .....	13
议程项目 14: 航空安保—政策 .....	35
议程项目 15: 审计计划—持续监测做法 .....	59
议程项目 16: 环境保护—一般规定、航空器噪声和当地空气质量 .....	62
议程项目 17: 环境保护—国际航空与气候变化 .....	79
议程项目 18: 环境保护—国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA) .....	108
议程项目 19: 国际民航组织的多种语文 .....	126
议程项目 20: 增强国际民航组织的效率和有效性 .....	128
议程项目 21: 联合国 2030 年议程—可持续发展目标 (SDGs) .....	132
议程项目 22: 资源调动和自愿基金 .....	135
议程项目 23: 航空创新 .....	136

	页码
议程项目 24: 技术援助方案 .....	138
议程项目 25: 技术合作 — 政策和活动 .....	141
议程项目 26: 国际民航组织民用航空培训和能力建设 .....	151
议程项目 27: 到 2030 年国际民航组织和全球航空部门面向性别平等的举措 .....	154
议程项目 28: 拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题 .....	159
附录 执行委员会审议的工作文件清单 .....	169

执行委员会讨论的项目时间安排表

		会议日期和次数								
		九月			十月					
项目		28 上午 2,3	29 下午 4,5	30 下午	1 上午/下午 6,7	3 上午/下午 8,9,10	4 下午 11	5 上午/下午 12,13,14	6 上午/下午 15,16,17	7 上午 18
10.	拖欠的会费	X								
11.	理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告					X		X		
12.	COVID-19 高级别会议的成果				X			X		
13.	简化手续方案				X				X	
14.	航空安保 — 政策					X			X	
15.	审计计划 — 持续监测做法					X			X	
16.	环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量	X						X		
17.	环境保护 — 国际航空与气候变化	X	X						X	
18.	环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA)	X	X						X	
19.	国际民航组织的多种语文					X		X		
20.	增强国际民航组织的效率和有效性					X		X		
21.	联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)					X			X	
22.	资源调动和自愿基金					X			X	
23.	航空创新					X			X	
24.	技术援助方案							X	X	
25.	技术合作 — 政策和活动							X	X	
26.	国际民航组织民用航空培训和能力建设							X		X
27.	到 2030 年国际民航组织和全球航空部门面向性别平等的举措					X	X		X	
28.	拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题						X	X		X





## 执行委员会向大会提交的报告

### 综述

1. 自 2022 年 9 月 27 日至 10 月 7 日，大会第 41 届会议执行委员会召开了 17 次会议。大会主席 Poppy Khoza 女士（南非）主持召开了会议。

### 出席会议的国家和观察员代表团

2. 以下 184 个成员国注册参加委员会的全部或部分会议：

阿富汗	哥伦比亚	圭亚那
阿尔巴尼亚	科摩罗	海地
阿尔及利亚	刚果	洪都拉斯
安道尔	库克群岛	匈牙利
安哥拉	哥斯达黎加	冰岛
安提瓜和巴布达	科特迪瓦	印度
阿根廷	克罗地亚	印度尼西亚
亚美尼亚	古巴	伊朗伊斯兰共和国
澳大利亚	塞浦路斯	伊拉克
奥地利	捷克	爱尔兰
阿塞拜疆	朝鲜民主主义人民共和国	以色列
巴哈马	刚果民主共和国	意大利
巴林	丹麦	牙买加
孟加拉	吉布提	日本
巴巴多斯	多米尼克	约旦
白俄罗斯	多米尼加共和国	哈萨克斯坦
比利时	厄瓜多尔	肯尼亚
伯利兹	埃及	基里巴斯
贝宁	萨尔瓦多	科威特
不丹	赤道几内亚	老挝人民民主共和国
多民族玻利维亚国	厄立特里亚	拉脱维亚
波斯尼亚和黑塞哥维那	爱沙尼亚	黎巴嫩
博茨瓦纳	斯威士兰	莱索托
巴西	埃塞俄比亚	利比里亚
文莱达鲁萨兰	斐济	利比亚
保加利亚	芬兰	立陶宛
布基纳法索	法国	卢森堡
布隆迪	加蓬	马达加斯加
佛得角	冈比亚	马来西亚
柬埔寨	格鲁吉亚	马尔代夫
喀麦隆	德国	马里
加拿大	加纳	马耳他
中非共和国	希腊	毛里塔尼亚
乍得	危地马拉	毛里求斯
智利	几内亚	墨西哥
中国	几内亚比绍	摩纳哥

蒙古	摩尔多瓦共和国	瑞士
黑山	罗马尼亚	泰国
摩洛哥	俄罗斯联邦	东帝汶
莫桑比克	卢旺达	多哥
纳米比亚	圣基茨和尼维斯	汤加
瑙鲁	圣卢西亚	特立尼达和多巴哥
尼泊尔	圣文森特和格林纳丁斯	突尼斯
荷兰	萨摩亚	土耳其
新西兰	圣马力诺	土库曼斯坦
尼加拉瓜	沙特阿拉伯	图瓦卢
尼日尔	塞内加尔	乌干达
尼日利亚	塞尔维亚	乌克兰
北马其顿	塞舌尔	阿拉伯联合酋长国
挪威	塞拉利昂	联合王国
阿曼	新加坡	坦桑尼亚联合共和国
巴基斯坦	斯洛伐克	美国
帕劳	斯洛文尼亚	乌拉圭
巴拿马	所罗门群岛	乌兹别克斯坦
巴布亚新几内亚	索马里	瓦努阿图
巴拉圭	南非	委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）
秘鲁	南苏丹	越南
菲律宾	西班牙	也门
波兰	斯里兰卡	赞比亚
葡萄牙	苏丹	津巴布韦
卡塔尔	苏里南	
大韩民国	瑞典	

3. 来自以下 60 个国际组织的观察员也注册参加一次或多次会议：

非洲民用航空委员会（AFCAC）  
非洲发展银行（AFDB）  
非洲联盟（AU）  
中部非洲航空安保监督机构（ASSA-AC）  
非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）  
航空和航天学院（AAE）  
空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）  
航空运输行动小组（ATAG）  
国际机场理事会（ACI）  
阿拉伯航空承运人组织（AACO）  
阿拉伯民用航空组织（ACAO）  
非洲航空培训机构协会（AATO）  
非洲和马达加斯加民用航空局（AAMAC）  
加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）  
中美洲空中航行服务公司（COCESNA）  
民用空中航行服务组织（CANSO）  
民用航空安全和安保监督机构（CASSOA）  
欧洲航空安全机构（EASA）  
欧洲民用航空会议（ECAC）

欧洲民用航空设备组织 (EUROCAE)  
欧洲空中航行安全组织 (EUROCONTROL)  
欧洲联盟 (EU)  
飞行安全基金会 (FSF)  
全球快递协会 (GEA)  
爱马仕 — 航空运输组织 (HERMES)  
国际航空运输协会 (IATA)  
国际公务航空理事会 (IBAC)  
国际可持续航空联盟 (ICSA)  
航空航天工业协会国际协调理事会 (ICCAIA)  
国际卫星辅助搜救组织 (COSPAS SARSAT)  
航空公司签派员协会国际联合会 (IFALDA)  
航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA)  
空中交通管制员协会国际联合会 (IFATCA)  
空中交通安全电子器材协会国际联合会 (IFATSEA)  
国际航空研究论坛 (IFAR)  
国际劳工组织 (ILO)  
国际法协会 (ILA)  
航空发展、创新和可持续性国际伙伴 (iPADIS)  
国际石油工业环境保护协会 (IPIECA)  
国际运输论坛  
国际运输工人联合会 (ITF)  
国家间航空委员会 (IAC)  
联合航空当局 — 培训机构 (JAA-TO)  
拉丁美洲和加勒比航空运输协会 (ALTA)  
拉丁美洲航空和空间法协会 (ALADA)  
拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC)  
北大西洋公约组织 (NATO)  
太平洋航空安全处 (PASO)  
太平洋岛屿论坛  
皇家航空学会 (RAeS)  
可持续航空青年论坛 (SAYF)  
南部非洲发展共同体航空安全组织 (SASO)  
班珠尔协议集团航空安全监督组织 (BAGASOO)  
国际航空货物协会 (TIACA)  
联合国 (UN)  
万国邮政联盟 (UPU)  
西非经济和货币联盟 (UEMOA)  
世界银行集团 (WB)  
世界气象组织 (WMO)  
世界旅行和旅游理事会 (WTTC)

4. 理事会主席萨尔瓦托雷·夏基塔诺先生和秘书长胡安·卡洛斯·萨拉萨尔先生参加了委员会所有会议。法律事务和对外关系局局长 M. Gill 先生担任委员会秘书。丁春宇先生为副秘书长。T. Agiri 女士、S. P. Creamer 先生、C. Dalton 先生、T. De Bodt 女士、A. Detchou 先生、B. F. Frot 先生、D. Guindon 先生、J. Hupe 女士、E. Lassooij 先生、S. Lefoyer 先生、M. Marin 先生、D. Martinez 先生、A. Mishra 先生、M. Rahma 先生和 J. Vargas 先生为助理秘书。

## 议程

5. 以下项目由全会发交执行委员会审议：

议程项目 10：拖欠的会费

议程项目 11：理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告

议程项目 12：COVID-19 高级别会议的成果

议程项目 13：简化手续方案

议程项目 14：航空安保 — 政策

议程项目 15：审计计划 — 持续监测做法

议程项目 16：环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量

议程项目 17：环境保护 — 国际航空与气候变化

议程项目 18：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

议程项目 19：国际民航组织的多种语文

议程项目 20：增强国际民航组织的效率和有效性

议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

议程项目 22：资源调动和自愿基金

议程项目 23：航空创新

议程项目 24：技术援助方案

议程项目 25：技术合作 — 政策和活动

议程项目 26：国际民航组织民用航空培训和能力建设

议程项目 27：到 2030 年国际民航组织和全球航空部门面向性别平等的举措

议程项目 28：拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题

6. 委员会审议的所有文件和工作文件都按照议程项目排列，放在国际民航组织大会网站 <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/wp.aspx> 上。

-----

### 议程项目 10: 拖欠的会费

(此题目包含在给全会的口头报告中; 本文件中无书面记录)

### 议程项目 11: 理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告

11.1 在执行委员会第八次会议上, 理事会主席介绍了理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告概况, 以及涵盖 2022 年前六个月的补充报告。

11.2 在理事会主席介绍概况期间, 执行委员会获知, 理事会在该时期特别积极地巩固本组织在过去三年期间在国际民航组织战略目标和辅助战略方面的变革和成就, 以及使国际民航组织积极应对未来挑战。在这一方面, 执行委员会注意到国际民航组织理事会为提高理事会工作透明度以及在其工作方法方面进一步提高灵活性和效率所取得的进步。

11.3 执行委员会认为, 理事会向大会提交的各个工作文件涉及年度报告的各相关部分。执行委员会进一步注意到年度报告已经分发给所有成员国, 也可以在国际民航组织公共网站上获取。

### 议程项目 12: COVID-19 高级别会议的成果

12.1 执行委员会在第五次会议上根据理事会下列报告审议了 COVID-19 高级别会议成果的题目: COVID-19 高级别会议部长级全体会议的成果 (WP/26 号文件), COVID-19 高级别会议简化手续分会的成果 (WP/20 号文件), 以及关于 A37-13、A39-24、A40-14 号决议的执行情况、国际民航组织 CAPSCA 方案和公共卫生紧急事件期间的医疗规定 (WP/57 号文件第 1 号修改稿)。委员会还审议了理事会提出的一项关于航空运输简化手续宣言新的大会决议提案, 申明全球致力于使航空从 COVID-19 大流行中安全有效地恢复, 并使航空在未来更具弹性; 一项经修订的大会决议, 即在影响航空旅行的突发公共卫生事件期间维持健康和维持安全的国际航空运输, 以取代第 A37-13 号决议: 防止通过航空旅行传播传染病; 以及对大会 A39-24 号决议: 关于减少航空灾害风险的战略和应对机制战略的一项拟议修订。此外, 各国和观察员提交了七份文件: WPs/213、201、321、363、102 (第 1 号修改稿)、63 和 203 号文件。在本议程项目下提交了以下信息文件: 570、546、521、583 和 590 号文件。

12.2 在 WP/26 号文件中, 理事会报告了 2021 年 10 月 COVID-19 高级别会议 (HLCC) 期间举行的三次部长级全体会议的成果, 包括讨论摘要、会议通过的部长级宣言以及国际民航组织为向各国提供支持和援助而要求采取的后续行动。在审议理事会的报告时, 委员会强调了各国必须执行高级别会议部长级宣言, 以支持航空复苏、复原力和可持续性的重要性。委员会认识到需要结合现有预算资源和补充预算外捐款来支持国际民航组织的后续行动, 同时鼓励国际民航组织向各国提供援助, 以促进宣言的实施。

12.3 理事会在 WP/20 号文件中报告了高级别会议 (HLCC) 简化手续 (FAL) 分会的成果, 其中包括会议部长级全体会议通过的 79 项建议。经过讨论, 委员会注意到执行高级别会议 (HLCC) 简化手续 (FAL) 分会建议的重要性, 国际民航组织执行这些建议将需要大量工作和预算外资源来支持未编入预算的工作。委员会敦促各国采取高级别会议 (HLCC) 简化手续 (FAL) 分会建议的行动, 并通过为执行工作提供预算外捐款来支持国际民航组织。委员会同意提交第 12/1 号决议供通过。

**12/1 号决议：申明全球承诺支助航空从 COVID-19 大流行中安全高效地恢复并使航空在今后更具韧性的航空运输简化手续宣言**

鉴于简化手续是对加快航空器、旅客/机组、行李和货物通关的边境管制流程的高效管理；

鉴于实施附件 9 —《简化手续》所载的标准和建议措施对于简化航空器、旅客及其行李、货物和邮件通关手续，以及应对边境管制和机场流程方面的挑战从而保持航空运输业务效率至关重要；

认识到借鉴相关指导、最佳做法、综合风险管理做法以及通过 COVID-19 大流行病汲取经验教训，以使国际航空界能够迅速应对与公共卫生相关的危机；并对今后类似疫情建立韧性的未来公共卫生相关危机的有效危机应对框架的重要性；

进一步认识到各国之间对用于跨境旅行的健康证明给予相互承认；以及使用数字旅行证件和与卫生相关凭证的可互用长期解决办法的必要性；

承认由于 COVID-19 的持续影响，包括由于民航当局、公共卫生实体、政府其他当局及业界在实施附件 9 —《简化手续》规定方面的协调与协作不够充分，因而各国及更广泛的航空运输业界面对 COVID-19 大流行病，为保持安全且高效运行以及保护旅行公众和航空人员健康和安​​全所面临的挑战；和

忆及 2021 年 10 月 12 日至 22 日举行的 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021），以及部长级全体会议核准的简化手续分会的成果。

大会：

1. 敦促成员国考虑对各种措施进行协调，以使各国能够互认互信共享的旅行者 COVID-19 状态信息，并考虑到各国适用的数据保护规定；

2. 敦促成员国向旅行公众和航空界的所有利害关系方及时传达与公共卫生相关的入境要求，同时定期评估紧迫公共卫生威胁的可能性，并及时采取应急措施；

3. 要求成员国努力将过境数字健康证明与非数字健康证明的核查一体化，以便在可能范围内简化其检查系统中部署的健康凭证验证手续，并注意到对于某些国家，健康证明的核查并不总是在边境管制点进行；

4. 敦促成员国采取相互承认健康证明的政策以及适当的监管框架，该框架应考虑到与在旅行中使用健康证明相关的所有数据保护和隐私要求并纳入适当的保障措施；

5. 要求成员国在所有旅客处理工作中促进全球可互用性，无论这些工作是涉及人工或自动程序，亦或是两者的某种组合；

6. 要求成员国支持开发和实施可便利航空旅行并可减缓传染病传播的创新的非接触式技术及技术设备；

7. 要求成员国按照世卫组织的建议支持疫苗接种证书，并且如果这些疫苗接种证书是以数字方式签发的，则应具有可互操作性，应考虑到国际民航组织《非限制环境可见数字印章（VDS-NC）技术报告》中的规范以及地区或全球政府间机构或国际公认组织的其他可互操作格式；

8. 要求需要提供与健康相关的文件或联系方式的成员国考虑开发健康数字平台，同时考虑到非数字选择方案，在该平台上，旅客可提交所有相关详细信息，申请获得目的地国和过境国批准旅行的通知；

9. 敦促成员国进行全面的风险评估，评估时应考虑到其背景因素、风险承受能力以及附件 9 中与公共卫生相关的各项规定在航空中的实际应用情况；

10. 敦促成员国在制定国家航空计划以便为构成公共卫生风险的传染病的爆发做好准备时，在包括业界在内的所有相关利害攸关方之间建立起多部门沟通、协调和协作，并确保负责管理突发公共卫生事件的各个国家行为者之间的协调和统一；

11. 敦促成员国确保民航和卫生当局之间的协调，以便能够无缝落实附件 9 —《简化手续》中有关卫生的相关规定，同时考虑采用多层次的基于风险的做法来制定其卫生措施；

12. 要求国际民航组织与有关国际组织和业界合作，通过参考理事会航空恢复工作队（CART）的建议和指导、预防和管理民用航空公共卫生事件的协作安排（CAPSCA）的指导、行业最佳做法、综合风险管理做法、各国的应对措施和从 COVID-19 吸取的经验教训，为未来与卫生相关的危机制定一个危机应对框架，以便使国际航空界能够迅速应对与卫生相关的危机；

13. 要求国际民航组织继续致力于研究可互操作的长期解决方案，这种方案可利用各国制定的数字旅行证件和与健康相关的证书，同时考虑到现有的解决方案和全球性限制因素；和

14. 要求国际民航组织继续监测新的事态发展，并与相关利害攸关方合作，进一步编写指导材料，以便为附件 9 —《简化手续》中与卫生相关的规定的落实提供支持。

-----

12.4 澳大利亚在 WP/213 号文件中报告，国际民航组织及其成员国需要保持国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）的建议和指导的势头，以建立更强有力的全球促进框架，支持各国和行业对未来全球健康危机作出全球一致的航空反应，包括需要更好地理解 and 执行附件 9 —《简化手续》。委员会敦促理事会与各国、国际组织和世界卫生组织（WHO）合作和协调，以制定一个准备和应对未来突发公共卫生事件的框架，制定相关指导材料并为实施提供帮助。

12.5 大韩民国在 WP/201 号文件中提出有必要建立一个正式机制，以尽量减少航空旅客的混乱。经过讨论，委员会注意到航空旅客、航空机组人员和航空公司工作人员在不同的入境要求和在一个共同平台上获得相关信息方面面临的挑战。委员会忆及，国际民航组织实施了 COVID-19 响应和恢复实施中心（CRRIC），并指出国际民航组织可以进一步完善和加强该平台，包括进行更频繁的更新。委员会敦促各国加大努力，利用国际民航组织提供的资源和工具，并在实施防止传染病通过航空运输传播的措施方面加强协作和协调。

12.6 理事会在 WP/57 号文件（第 1 号修改稿）中概述了国际民航组织民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排方案的治理以及执行 A37-13、A39-24、A40-14 号决议的进展情况，重点介绍了从大流行病中吸取的经验教训以及高级别会议和民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排全球研讨会的建议。委员会支持将民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排的治理予以正式化，并同意将此事项提交国际民航组织理事会进一步审议。委员会还支持民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排和医学规定研究组（MPSG）与航空运输监管专家组协作开展的活动。委员会敦促各国提供充足和额外的预算外捐款以支持国际民航组织，并强调执行 A39-24 和 A40-14 号决议的重要性。委员会进一步同意提交全体会议通过第 12/2 号决议，以取代 A37-13 号决议。

#### **12/2 号决议：在影响航空旅行的公共卫生紧急事件期间保持健康并维持安全的国际航空运输**

鉴于《国际民用航空公约》第十四条指出：“各缔约国同意采取有效措施防止经由空中航行传播霍乱、斑疹伤寒（流行性）、天花、黄热病、鼠疫以及各缔约国随时确定的其它传染病，为此，各缔约国将与负责关于航空器卫生措施的国际规章的机构保持密切的磋商”；

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条指出：“本组织的宗旨和目的在于发展国际空中航行的原则和技术，并促进国际空中航空运输的规划和发展，以……满足世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要”；

鉴于联合国大会核准了在第三届联合国世界减少灾害风险大会上通过的《仙台宣言》和《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》；

鉴于世界卫生组织《国际卫生条例（2005）》第十四条第一款指出：“世界卫生组织在实施本条例时应该酌情与其它有关政府间组织或国际机构合作并协调其活动，其中包括通过缔结协定和其它类似的安排”；

鉴于国际民航组织 A37-13 号决议指出：“保护国际航班上旅客和机组的健康是安全航空旅行的一个不可缺少的组成部分，应该建立条件，确保以及时和具有成本效益的方式来加以维护”；

鉴于国际民航组织 A39-24 号决议指出，“所有国家可以从将减少灾害风险的战略纳入他们的航空运输部门战略计划中受益”，指示国际民航组织“建立危机应对政策和关于减少航空灾害风险的战略”，并确保“国际民航组织在适用时且符合其战略目标时参与现行适当机制，以支持跨部门实施《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》和《联合国关于为促进复原能力减少灾害风险的行动计划》”；



鉴于国际民航组织 A40-14 号决议指出：“各种国际会议和大会已查明了在预防和管理公共卫生突发事件方面进行跨部门信息共享和协作的必要性”；

鉴于《国际民用航空公约》附件 1 —《人员执照的颁发》、附件 6 —《航空器的运行》、附件 9 —《简化手续》、附件 11 —《空中交通服务》、附件 14 —《机场》的第 I 卷 —《机场设计和运行》、附件 18 —《危险物品的安全航空运输》、附件 19 —《安全管理》以及《空中航行服务程序 — 空中交通管理》（Doc 4444 号文件），载有应由缔约国采取的与卫生措施相关的若干标准和措施及程序，以便管理航空执照持有人的体检、保障航空人员和旅客的健康和安全、支持航空人员履行职责以及在公共卫生紧急事件期间支持全球航空服务的持续、安全、有序运行；

鉴于国际民航组织民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）方案、国家航空运输简化手续方案（NATFPs）和国家航空运输简化手续委员会（NATFCs）是改善沟通和合作以及协调公共卫生准备和应对计划的适当机制；

鉴于附件 9 中题为“与卫生有关的规定”的新的第 10 章以从 COVID-19 大流行中吸取的经验教训为基础，以便在影响航空旅行的公共卫生紧急事件期间保持健康和维持安全的国际航空运输；

鉴于国际民航组织 CAPSCA 全球专题讨论会于 2022 年 3 月 29 日至 31 日举行，非常支持为考虑加强 CAPSCA 和为未来突发公共卫生紧急事件建立航空复原力提出的建议；

鉴于国际民航组织 CAPSCA 全球专题讨论会认识到需要审计各国对附件 9 第 10 章“与卫生有关的规定”的实施情况，以确定需向各国提供的援助；和

鉴于国际民航组织医疗规定研究小组（MPSG）和其他相关国际民航组织工作组是制定航空卫生管理计划和《空中航行服务程序（PANS）— 卫生》的适当机构，以补充国际民航组织的标准和措施（SARPs），并得到数字化信息共享平台的支持。

大会：

1. 指示国际民航组织加强其危机管理能力，包括根据在 COVID-19 危机期间获得的经验建立危机应对框架和机制；

2. 指示国际民航组织探索使 CAPSCA 框架的治理正式化的办法；

3. 指示国际民航组织继续与世卫组织和其他相关组织订立正式的合作协议，以加强 CAPSCA 和与公共卫生有关的简化手续活动。

4. 指示国际民航组织继续与世卫组织和其他公共卫生团体、与其他相关航空医学和其他相关专业医疗组织、与地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全小组（RASGs）协作，并与空中航行委员会及航空专题专家组（包括人员培训和执照颁发专家组和安全管理专家组）一道开展工作，以便于共享信息和资源，以实现有关预防和管理公共卫生紧急事件方面的全球协调统一；

5. 批准 ~~CAPSCA~~ 国际民航组织在医疗规定研究小组的指导下制定航空卫生管理计划，支持航空卫生综合管理的实施工作，将《公约》各附件中所含有关医疗和卫生相关的标准和建议措施的各项参考合并为航空卫生管理的综合资料库，以便：

- a. 管理航空执照持有人的体检证；
- b. 保障航空人员和旅客的健康和安全；
- c. 为实施与卫生相关的标准和建议措施设计适当的审计框架和能力建设援助机制；和
- d. 在影响航空旅行的公共卫生事件（包括但不限于传染病）期间，支持全球航空服务的持续、安全和有序运行；

6. 指示国际民航组织适当考虑制定《空中航行服务程序（PANS）— 卫生》，以进一步支持各国实施与卫生有关的国际民航组织标准和建议措施；

7. 敦促缔约国确保医疗、公共卫生和航空部门合作制定国家航空防备计划，以解决国际关注的公共卫生紧急事件（PHEIC）和/或其他适当的公共卫生紧急事件，该计划将与国家总体防备计划相结合，并与仙台减少灾害风险框架相一致；

8. 敦促缔约国确保国家航空防备计划符合国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）和世界卫生组织《国际卫生条例》（2005 年），并基于科学原理和国际民航组织及世界卫生组织的指导原则；

9. 敦促缔约国为航空医学专家、机场运营人、航空器运营人、空中航行服务提供者等利害攸关方参与拟定与卫生有关的相关航空计划制定规定；

10. 敦促缔约国参与民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）方案，以加强该方案并确保其目标得到实现；

11. 敦促缔约国支持专题专家组（例如医疗规定研究小组（MPSG）和简化手续专家组（FAL））的活动，以保护可能影响健康或在公共卫生紧急事件期间对安全航空旅行构成风险的航空人员和旅客的健康和安全；和

12. 宣布本决议替代 A37-13 号决议。

-----

12.7 哥伦比亚与玻利维亚、巴西、多米尼加共和国、危地马拉、圭亚那、墨西哥、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国共同提案国在 WP/321 号文件中，促进各国相互支持与合作，采取统一和包容的办法来防止通过国际航空旅行传播传染病。委员会注意到国家主权、国家能力和资源的重要性，并敦促各国开展合作，尽最大可能采取协调一致的措施，包括达成协议，防止传染病通过航空运输传播。

12.8 哥伦比亚、秘鲁和乌拉圭在多民族玻利维亚国、危地马拉、巴拿马、巴拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国的支持下，在 WP/363 号文件中强调了承认和实施共同卫生走廊的好处，以便在大流行时协调措施。委员会敦促各国加强合作与协调，包括签署一般性地区双边和/或多边协定，并指出此类协定应与航空运输协定保持一致，突出强调有必要与航空运输监管专家组（ATRP）和简化手续专家组（FALP）进行密切合作，以确保各项不同政策之间的一致性。

12.9 捷克代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL），在航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）的联署支持下，在 WP/102 号文件（第 1 号修改稿）中提出了对大会 A39-24 号决议进行修订，并主张将当前的全球危机管理框架发展为多层危机管理方法，以支持对危机的可预测和协调一致的行动反应。委员会认识到这样一个框架的价值，注意到国际民航组织已开始制定一个结构和机制，以执行全球危机管理框架，国际民航组织的执行措施将需要大量工作和预算外资源来支持未编入预算的工作，并敦促各国以预算外捐款支持国际民航组织。委员会同意向大会提交第 A39-24 号决议的拟议修订供通过。

### **12/3 号决议：关于减少航空灾害风险的战略和应对机制**

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条规定国际民用航空组织的一个宗旨和目的是在于促进国际航空运输的规划和发展，以满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要；

鉴于联合国大会在其第三次联合国世界减少灾害风险大会通过了《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》；

铭记自然灾害破坏所有国家的社会和经济基础设施，而且自然灾害的长期后果对发展中国家尤为严重，阻碍了他们的可持续发展；

铭记国家在预防和减少灾害风险方面负有主要责任，本组织所采取的任何应对措施应由受影响的国家主导、并与其协调；

认识到附件 1 —《人员执照的颁发》、附件 6 —《航空器的运行》、附件 9 —《简化手续》、附件 11 —《空中交通服务》、附件 14 —《机场》和附件 19 —《安全管理》等，分别就国家应急规划和应急反应、以及天灾人祸后的救援飞行边防管制手续等，提出了标准和建议措施（SARPs）；

认识到减少灾害风险是联合国系统的一项重要职能，应该得到持续关注，并强调国际社会需要拿出必要的坚定政治决心来利用科学和技术知识减少面对自然灾害和环境危害时的脆弱性，同时虑及发展中国家的特殊需求；

认识到所有国家对具有灾害复原能力的航空基础设施都有很大需求，这些设施可推动社会经济发展且在需要时支持及时和高效地分发援助；和

认识到所有国家可以从将减少灾害风险的战略纳入他们的航空运输部门战略计划中受益；和

认识到需要对达到地区或全球规模的自然或人为灾害以最适当的水平来协调政治和运行响应措施；

大会：

1. 敦促各国在国家一级的减少灾害风险背景下，包括在其航空运输部门战略计划中，认识到航空的重要作用；

2. 敦促各国在制定他们国家的应急反应计划及在对航空服务提供者的应急反应计划要求中，对《2015—2030年仙台减少灾害风险框架》中减少灾害风险的优先事项予以考虑；

3. 指示理事会建立危机应对政策和关于减少航空灾害风险的战略，使本组织对可能影响到国际民用航空安全或连续性的特定航空危机的战略性做法和战术应对措施制度化并提供指导；

4. 指示理事会协助各国实施关于减少航空灾害风险的战略，重点协助最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）；

5. 指示秘书长在国际民航组织、各地区、各国和业界之间建立国际民航组织的危机协调结构网络及相关的协调机制和安排，支持以最适当的水平对危机的政治和运行应对措施和援助进行协调；

6. 指示秘书长继续与联合国系统进行协作，以确保为受灾害危及人们健康和发展的所有国家提供及时、协调和高质量的援助；和

7. 指示秘书长确保国际民航组织在适用时且符合其战略目标时参与现行适当机制，以支持跨部门实施《2015—2030年仙台减少灾害风险框架》和《联合国关于为促进复原能力减少灾害风险的行动计划》。

—————

12.10 国际航空运输协会（IATA）在 WP/63 号文件中强调，各国实施的措施支离破碎，给旅行者和运营商造成了混乱，阻碍了国际航空业的复苏。经过讨论，委员会批准了文件中的建议，并商定在适当的范围界定工作后根据优先安排和可用资源情况，对国际民航组织和理事会航空恢复工作队为应对 COVID-19 而制定的各文件开展审查。委员会注意到该审查的目标是为框架提供信息，用于应对未来的卫生危机。委员会还注意到正在就建议的框架和民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排方案计划开展的工作，请利害攸关方与国际民航组织合作，并注意成果将取决于国际民航组织的资源。

12.11 国际运输工人联合会（ITF）在 WP/203 号文件中提出了基于从 COVID-19 中吸取的经验教训的措施，以应对未来传染病爆发。委员会在审议该文件时注意到理事会航空恢复工作队在管理 COVID-19 中的重要作用，国际民航组织已经进行了审查，正在制定和实施的统一危机应对计划工作包括客舱运营。委员会进一步指出国际民航组织和其他利害攸关方之间为各国的实施工作而进行协调与合作的必要性。

12.12 注意到巴西（WP/546）、印度尼西亚（WP/521）、阿曼（WP/583）和国际运输工人联合会（WP/590）提供的信息文件。

### 议程项目 13：简化手续方案

13.1 执行委员会在其第六次会议上审议了简化手续方案的题目，审议工作基于理事会关于实施国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略的进展报告（WP/10 号文件）、与国际民航组织公钥簿（PKD）相关的主要活动（WP/9 号文件）、附件 9 —《简化手续》近来的发展情况（WP/19 号文件）、援助航空器事故受害者及其家属专题讨论会的成果（WP/21 号文件），以及国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明（WP/21 号文件）。委员会还审议了理事会关于更新以下决议的提案：《国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明》（取代大会第 A40-16 号决议）、《对航空事故受害者及其家属进行援助》（取代大会第 A39-27 号决议）；并介绍了一项新的大会决议《航空中的无障碍通行》。此外，有 35 份工作文件由各国和观察员提交：WPs/142、81、315、176、345、143、76 第 1 号修改稿、77 第 1 号修改稿、182、313、145、312、204 第 1 号修改稿、146、358、257、390、397 第 1 号修改稿、259、194、73 第 1 号修改稿、82、339、272、88、98、359、185、79 第 1 号修改稿、340、54、412、318、420 和 144 号文件。还在此议程项目下介绍的信息文件如下：WPs/494、533、141、527、544、461 号文件。

### 国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略和国际民航组织公钥簿（PKD）

13.2 WP/10 号文件由理事会提交，强调了国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略的任务和当前的优先事项，并报告了该方案自上届大会以来的发展情况。文件最后提出了 ICAO TRIP 战略下一个三年期的优先事项建议并概述了预期成果。委员会核准了拟议的 ICAO TRIP 战略 2023 年至 2025 年三年期的优先事项和预期成果，载于 WP/10 号文件附录 A。本工作文件所述活动将使用 2023 年至 2025 年经常方案预算和/或预算外捐助的可用资源予以开展。

13.3 WP/9 号文件由理事会提交，讨论了在航空和旅行中电子文件使用增多的背景下，国际民航组织公钥簿（PKD）的相关性增强，概述了 PKD 方案自大会第 40 届会议以来的发展情况，并提议了 2022 年至 2025 年三年期的优先事项。委员会注意到概述的发展情况，并核准了 WP/9 号文件第 5 段提议的优先事项。委员会请各国参加和积极使用 PKD。

13.4 WP/142 号文件由日本提交，概述了使用人脸识别技术的新的登机程序，其不仅可以改进旅客便捷度，还将提高生产力并帮助实现非面对和非接触式的旅行。委员会一致认为国际民航组织需要进一步讨论制定生物特征识别标准的问题。

13.5 WP/81 号文件由国际航空运输协会（IATA）和国际机场理事会（ACI）提交，强调在 COVID-19 大流行期间，在旅行中使用无接触流程的趋势已经加强。委员会注意到由于旅行前验证流程而随之带来的简化手续相关益处，同时强调应考虑到与安保流程的关系。委员会批准了执行摘要中要求国际民航组织开展的行动。

13.6 委员会注意到由中国提交的 WP/494 号信息文件第 1 号修改稿。

## 附件 9 — 《简化手续》

13.7 理事会在 WP/19 号文件中报告了附件 9 — 《简化手续》自上届大会以来的发展情况，并介绍了简化手续方案中附件 9 工作当前的优先事项。其最后提议了下一个三年期（2023 年至 2025 年）关于附件 9 的工作优先事项和预期成果，载于文件附录 A。委员会核准了 WP/19 号文件附录列明的 2023 年至 2025 年三年期简化手续方案关于附件 9 — 《简化手续》的拟议优先事项和预期成果。委员会注意到相应的资源影响，并要求理事会确保有可持续的供资机制和资源用于支持文件附录所载的优先事项和成果。

13.8 孟加拉国在 WP/315 号文件中着重介绍了为旅行证件的有效期制定统一政策的重要性，以应付明天的挑战，为旅客提供便利。委员会商定，关于旅行证件的有效期时长事宜，仍由各国依据其国家法律和政策决定。

13.9 孟加拉国在 WP/176 号文件中报告了关于在机构间开展有效协作和于公共卫生相关危机期间进行协调所面临的困难。经讨论，委员会支持了文件执行摘要所载的行动。

13.10 智利，在 16 个拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国的支持下，在 WP/345 号文件中介绍了一项由大流行病而来的重大行业变化，即将健康流程纳入其设计未包含此类流程的机场航站楼。委员会注意到大流行病期间各国就旅客 COVID-19 健康状态要求提供更多的数据和表格。关于相关的信息获取事宜，委员会注意到分享旅行信息和入境要求的重要性，并强调需要严格遵守各国关于数据保护和隐私的法律。

13.11 中国在 WP/143 号文件中介绍了国际航空旅客个人数据保护的重要意义，并指出各国就个人数据的差异性法律和规章影响了其有序流动和保护以及增加运营成本。经讨论，委员会注意到附件 9 — 《简化手续》包括关于预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）数据的标准和建议措施（SARPs），为数据保护提供了基线。委员会鼓励各国加强为实施附件 9 — 《简化手续》中 API 和 PNR 相关规定的工作。委员会还指出，数据保护机制对航空有影响，但国际民航组织的任务并不涉及所有的问题。因此，委员会认为，应根据下文第 13.26 段中所述 WP/73 号文件的结论进一步审议这一问题。

13.12 捷克，代表欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国、新加坡、多民族玻利维亚国、哥斯达黎加、乌拉圭、委内瑞拉玻利瓦尔共和国以及欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL），并在得到航空工业协会国际协调理事会（ICCAIA）联署的情况下，在 WP/79 号文件第 1 号修改稿中，总结了在正式确定民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）的作用中习得的经验教训。经讨论，委员会支持制定疫情框架和相关工具包。委员会要求理事会确保有可持续的供资机制和资源用于支持 CAPSCA 和简化手续方案。

13.13 在 WP/77 号文件第 1 号修改稿中，捷克，代表欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国、新加坡、巴西、智利、哥斯达黎加、乌拉圭、委内瑞拉玻利瓦尔共和国以及欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL），强调国际民航组织采取必要措施以确保法律和实施框架尽快到位，至关重要；并提议简化手续专家组（FALP）更加定期地举行会议。经讨论，委员会同意文件中建议的高层原则，而且某种程度上这些原则已在理事会的 WPs/18 和 20 号文件中涵盖。

13.14 印度，代表阿鲁巴（荷兰王国）、埃塞俄比亚、哈萨克斯坦和阿拉伯民航组织（ACAO）、世界银行集团（WBG）和国家间航空委员会（IAC），在由伯利兹、俄罗斯联邦、国际机场理事会（ACI）、航空工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、国际航空货运协会（TIACA）和万国邮政联盟（UPU）联署的 WP/182 号文件中，就全球供应链和物流网进行了概述，并提议组建“航空货运多学科数字化工作队”，以制定通用的数字化解决方案。经讨论，委员会一致认为应该探讨不同的系统，包括 PKD。委员会还一致认为，关于建立任何工作队或由国际民航组织就此事开展工作，应交至简化手续专家组和相关的技术咨询小组以供进一步讨论，同时应包括各国和业界的相关专家。

13.15 巴拿马，在阿根廷、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国的支持下，在 WP/313 号文件中要求简化手续专家组审查和加强对机组成员证（CMC）的使用，并更新附件 9 标准和建议措施以及 Doc 9957 号文件《简化手续手册》。委员会注意到相关指导材料对于协助国家实施附件 9 规定的重要性，并敦促理事会确保相关指导材料向各国提供。关于机组成员证事宜，委员会注意到附件 9 载有有条件且仅适用颁发机组成员证的国家的规定。

13.16 卡塔尔在 WP/145 号文件中介绍了其为从持续的 COVID-19 大流行的影响中缓解和恢复的应对情况，并呼吁设立由各成员国支持的简化手续和民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排工作组，以支持薄弱的成员国。经讨论，委员会注意到民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排和简化手续专家组的作用和范畴，并鼓励理事会虑及可用的资源情况，审议将这些活动纳入现有民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排和简化手续专家组工作组的各项活动的可行性。

13.17 卡塔尔在 WP/312 号文件中着重介绍了附件 9—《简化手续》中多学科议题的广泛性和其与其他附件之间的关联性，由此认可有必要给予简化手续更多的关注和重要意义，在大流行病期间尤其如此。文件还强调需要协助各成员国实施附件 9 规定，提升对机构间协调的重要性的意识，建立国家航空运输简化手续方案（NATFPs）和国家航空运输简化手续委员会（NATFCs），并创建一个国家简化手续监督机制。委员会支持文件执行摘要中提议的行动，并敦促理事会确保有充足的资源可用。

13.18 沙特阿拉伯在巴西和俄罗斯联邦联署的 WP/204 号文件第 1 号修改稿中，提议“协调航空旅行”以支持航空运输部门从 COVID-19 的影响中恢复，并建立普遍认可和统一的健康要求框架。经讨论，委员会同意请理事会将建立这种框架作为优先事项，同时亦顾及资源要求和可获得性。委员会鼓励理事会继续在此领域发挥其协调国家和世界卫生组织（WHO）和世界旅游组织（UNWTO）等国际组织的领导作用。

13.19 在由不丹、库克群岛、欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民航会议（ECAC）其他成员国、欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）、密克罗尼西亚联邦、斐济、马来西亚、新西兰、帕劳、巴布亚新几内亚、大韩民国、萨摩亚、泰国和国际航空运输协会（IATA）联署的 WP/146 号文件中，新加坡强调，随着全球航空旅行从 COVID-19 大流行中复苏，需要规划、协调和实施促使机场运营和旅客流动顺利进行的政策和措施。委员会注意到国际民航组织在引领国际民用航空从大流行病恢复方面的作用，并支持制定一个稳健的危机管理框架。关于公共卫生入境要求事宜，委员会敦促各国审查入境要求和程序，以增强航空运输的便利性。

13.20 南非在 WP/358 号文件中报告，鉴于在 COVID-19 大流行期间观察到的国际旅行禁令，强调需要改革全球卫生法以反映不断演进的公共卫生知识。该文件强调需要依据科学原则和世卫组织的指导做出决定，以及改进国际民航组织和世界卫生组织在根据各自的任务开展工作时进行的协调。经讨论，委员会支持文件所载的行动，敦促理事会确保提供相关指导材料以协助各国，并要求简化手续专家组审议将附件 9 建议措施 2.4.1 提升至一项标准是否适当。委员会还敦促各国确保其在大流行期间做出的决定，包括旅行禁令，都以科学为依据，并按照世界卫生组织的要求和附件 9 —《简化手续》的规定实施。

13.21 在由非洲民用航空委员会（AFCAC）及其成员国、欧洲联盟及其成员国、欧洲民航会议（ECAC）的其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）联署的 WP/257 号文件中，美国呼吁普遍承认空勤人员是必不可少的工作人员，并要求国际民航组织简化手续专家组与民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）及航空运输监管专家组（ATRP）协调，制定关于机组待遇的标准及其相关指导。委员会注意到空勤人员在大流行病期间发挥的重要作用，并敦促理事会将关于制定空勤人员待遇标准和相关指南的事项交给国际民航组织相关专家组和工作组讨论。委员会也敦促各国实施符合国际指导的公平机组人员待遇做法。

13.22 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）在智利、哥斯达黎加、多米尼加共和国、厄瓜多尔、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和乌拉圭的支持下，在 WP/390 号文件中报告指出，附件 9 —《简化手续》没有包括“简化手续”一词的定义。委员会请理事会通过简化手续专家组进一步讨论“简化手续”一词的定义。

13.23 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）在 WP/397 号文件第 2 号修订稿中报告了负责监督国家航空运营人绩效的国家监督方案。经过讨论，委员会要求各成员国建立并实施适当且有效的国家监督机制，以监测对于国际民航组织《国际民用航空公约》各附件所载规定的实施和遵守情况。

13.24 非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家在 WP/259 号文件中报告指出，有必要建立国家简化手续监督制度，在民航局的职权范围内设立一个负责简化手续的部门，并对简化手续监督检查员进行培训，以加强各国对附件 9 —《简化手续》的遵守。委员会注意到附件 9 —《简化手续》的多样性和范围，并敦促理事会通过国际民航组织的相关专家组和工作组，进一步讨论建立一个简化手续监督机制以及制定相关指导和培训材料，以协助各国实施附件 9 的规定的规定的问题。委员会还敦促各国加大实施附件 9 规定的力度。

13.25 非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家在 WP/194 号文件中突出强调了附件 9 —《简化手续》标准和建议措施的演变，以及更新《简化手续手册》（Doc 9957 号文件）以确保其有效实施的必要性。委员会注意到 Doc 9957 号文件目前正在更新，并敦促理事会确保在下一个三年期提供经更新的手册，以协助各国实施附件 9 —《简化手续》的规定。委员会还敦促各国通过提名其专家来支持简化手续专家组的工作组。



13.26 国际航空运输协会（IATA）在 WP/73 号文件第 1 号修改稿中报告了国际航空运输与数据保护法之间的互动，在考虑到国际民用航空的特殊性的情况下缺乏经同意和一致的民用航空数据保护框架的情况。COVID-19 大流行加剧了不同数据保护法律之间冲突造成的困难。很多代表同意，复杂的法律冲突和遵法问题的范围广于附件 9 —《简化手续》的规定，需要予以解决。经过讨论，委员会一致认为，该文件执行摘要中提出的行动应由国际民航组织相关专家组和工作组予以进一步审议和评估。

13.27 航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、国际机场理事会（ACI）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）在由巴西联署的 WP/82 号文件中提出，需要一个全球危机应对框架，以便在重大健康威胁期间为航空旅行提供便利。委员会注意到国际民航组织在这方面正在进行的工作以及对预算外资源的需求，并敦促理事会与各国和相关国际组织合作制定全球危机应对框架，以便在引起国际关切的公共卫生紧急情况下促进有效的航空运输。

13.28 委员会注意到以下信息文件：巴西提交的 WP/533 号文件，巴基斯坦提交的 WP/141 号文件，以及沙特阿拉伯提交的 WP/527 号文件。

#### **对航空器事故受害者及其家属的援助**

13.29 理事会在 WP/21 号文件第 1 号修改稿中报告指出，关于对航空事故受害者及其家属进行援助的大会第 A39-27 号决议呼吁各国重申其支持民航事故受害者及其家属的承诺，包括通过制定立法、规章和/或政策，以支持受害者及其家属。大会第 A40-16 号决议敦促成员国实施附件 9 的相关规定，以促进向航空器事故受害者及其家属提供援助。委员会批准了文件第 3 段中提出的关于 2023—2025 年三年期的优先事项，并鼓励各国、业界和其他利害攸关方加强努力，实施专题讨论会向其提出的建议。委员会还同意建议全会通过第 13/1 号决议，取代大会 A39-27 号决议。

#### **13/1 号决议：对航空事故受害者及其家属进行援助**

考虑到即使国际航空运输是最安全的运输方式，也不能保证彻底消除严重事故；

鉴于事故发生所在国的行动应解决受民用航空事故影响的人员最关键的需要，并忆及 2005 年在附件 9 中列入规定，使航空器事故受害者的家属能够迅速进入事故发生地国；

鉴于国际民航组织的政策应是确保国际民航组织及其成员国考虑到和照顾到民用航空事故受害者及其家属的心理、生理和精神安康；

鉴于至关重要，国际民航组织及其成员国认识到及时通知民用航空事故受害者家庭成员、迅速搜寻和准确查明受害者、归还受害者个人物品以及向其家庭成员传达准确信息的重要性；

认识到民用航空事故受害者所属国家政府在通知和援助受害者家属方面的作用；

忆及 1999 年蒙特利尔公约第二十八条的规定以及蒙特利尔会议通过的第二号决议，其中呼吁不迟延地向航空器事故受害者及其家属提供预付款，并确认《蒙特利尔公约》没有得到普遍批准，妨碍了改进的和标准化的赔偿制度；

忆及通过对国际民航组织附件 9 —《简化手续》的第 29 次修订，将第 8.46 建议措施升级为标准 8.47，由此，确定各国为支持援助航空器事故受害者及其家属制定立法、规章和/或政策的义务；

确认理事会于 2013 年 3 月批准了《国际民航组织关于援助航空器事故受害者及其家属的政策》（Doc 9998 号文件），于 2013 年 12 月印发了《关于援助航空器事故受害者及其家属的手册》（Doc 9973 号文件）；

确认对电子申报差异系统（EFOD）遵守情况检查单（CC）的审查表明，附件 9 标准和建议措施（SARP）的执行率低；

鉴于至关重要，无论事故在何处发生，应当向民用航空事故受害者家庭成员提供支持，并把提供支持者得到的经验教训，包括有效程序和政策，及时传达给其他成员国和国际民航组织，以改善各国对家属的支持工作；

考虑到处理民用航空事故受害者及其家属需要的规章的统一性也是一项人道主义义务，也是《芝加哥公约》第五十五条第三款中设想的国际民航组织理事会的一项可以行使的职能；

考虑到各国应提供解决民用航空事故受害者及其家属待遇的同类办法；

认识到民用航空事故所涉及的航空承运人往往最有条件在事故发生后立即援助家属；

认识到理事会决定正式指定 2 月 20 日为空难受害者及其家属国际纪念日的重要性，以纪念受害者并向其家属表示声援，以及继续加强航空安全并防止今后发生此类悲剧；

确认国际民航组织援助航空器事故受害者及其家属专题讨论会（AAAVF 2021）的成果，包括专题讨论会报告中所概括的 30 项建议；

忆及国际空难受害者家属联合会（ACVFFI）在协助受害者家属方面的有益举措；

注意到无论事故在何处发生或受害者的国籍为何，民用航空事故受害者的家庭成员都会表现出某些基本的人的需要和情感；和

认识到公众注意力将继续集中于国家的调查行动以及民用航空事故的人性方面；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其支持民用航空事故受害者及其家属的承诺；
2. 敦促各成员国遵照国际民航组织附件 9 标准 8.47 的规定，并按照 1999 年 5 月 28 日的蒙特利尔公约第二十八条的规定和蒙特利尔会议通过的第二号决议，为支持民用航空事故受害者及其家庭成员制定立法、规章和/或政策；
3. 鼓励已具有处理支持民用航空事故受害者及其家属事务的立法、规章和/或政策的国家，虑及 Doc 9998 号文件中所载的国际民航组织政策和 Doc 9973 号文件中所载的指导材料，必要时对这些文件进行审查；
4. 敦促各成员国通过电子差异通报系统（EFOD）中的遵守情况检查单（CC），向国际民航组织定期通报其对于附件 9 中关于家属援助计划的各项规定的实施水平；
5. 敦促成员国确认 2 月 20 日为空难受害者及其家属国际纪念日，并开展与受民用航空悲剧影响公民相关的国家纪念活动；
6. 敦促尚未采取如此行动的成员国，批准并实施 1999 年 5 月 28 日订立的《蒙特利尔公约》（统一国际航空运输某些规则的公约）；
7. 欢迎专题讨论会提出的建议，并指示理事会将那些需要与专家小组进一步磋商的专题讨论会的建议纳入下个三年期的业务计划，尤其要支助成员国的能力建设需求；
8. 指示理事会根据需要，就专题讨论会产生那些建议，对国际民航组织的相关专家小组予以积极和及时的跟进；
9. 指示理事会在审议关于家属援助计划的实施水平时，进一步考虑制定支持民用航空事故受害者及其家庭成员的标准和建议措施；和
10. 宣布本决议取代 A39-27 号决议。

-----

13.30 玻利维亚在哥伦比亚、厄瓜多尔和乌拉圭的支持下，在 WP/339 号文件中报告了其实施《航空器事故受害者及其家属援助规程/计划》的情况，该规程/计划力求避免在航空器事故发生后立即出现工作重复和责任重叠问题。委员会鼓励各国和业界加强努力，实施适当的立法、规章、政策和计划，向航空器事故受害者及其家属提供援助。

13.31 大韩民国在 WP/272 号文件中报告了其关于援助航空器事故受害者及其家属的立法，并呼吁各国积极参与并制定措施，以提高对航空器事故受害者及其家属的援助水平。委员会敦促各国和业界加强努力，实施附件 9 —《简化手续》关于援助航空器事故受害者及其家属的规定。委员会注意到，国际民航组织计划在下一个三年期召开关于援助航空器事故受害者及其家属的第二次专题讨论会，并鼓励各国、业界和其他利害攸关方充分参与。

13.32 在 WP/88 号和 WP/98 号文件中，空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）请大会要求国际民航组织在秘书处内确定或设立一个专门的科/股来处理对航空器事故受害者及其家属的援助问题，加强附件的相关规定，并要求各国和业界与 ACVFFI 进行合作。委员会同意将附件的修订提案交给国际民航组织的相关专家组和工作组进一步讨论，同时指出，机场设计和运行专家组已在开展这一工作。委员会一致认为，应把在关于国际民航组织内部确定或设立一个股的提议交给秘书长，以便为拟议设立的任何此类单位制定准确的作用、结构和相关资源。委员会没有核可 WP/98 号文件所述行动 b)。

### 航空无障碍通行

13.33 多民族玻利维亚国在伯利兹、巴西、哥斯达黎加、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜和乌拉圭的支持下，在 WP/359 号文件中报告了其在航空运输简化手续方面实施《对行动不便旅客援助规程》的情况，并请大会审议玻利维亚国的最佳做法，以便在其他成员国实施类似措施。委员会敦促各国和业界实施国际民航组织相关附件的规定，并加强努力确保残疾人获得无障碍航空运输。

13.34 巴西在 WP/185 号文件中报告指出，向服务提供者就关爱残疾旅客提供参照至关重要，以期在旅客的整个旅程中交付可预见的、愉快的和有尊严的旅行体验，并推动对既定行业流程的更广泛的了解并使之与现行关键规则和规章一致。经过讨论，委员会注意到国际民航组织就这一非常重要的问题正在开展的工作，并同意理事会通过国际民航组织的相关专家组和工作组讨论无障碍通行做法，同时虑及从 COVID-19 大流行病中吸取的经验教训。

13.35 在 WP/79 号文件第 1 号修改稿中。捷克代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国、加拿大、新加坡、玻利维亚、巴西、哥斯达黎加、委内瑞拉玻利瓦尔共和国、国际机场理事会（ACI）和国际航空运输协会（IATA）报告指出，有必要查明并消除限制残疾人使用航空运输的阻碍和障碍，并提出一项关于为残疾人和行动不便者提供无障碍航空运输的新决议草案，供大会通过。委员会经过讨论，强调今后关于无障碍通行的工作必须考虑到安全问题，而且各国在这方面必须遵守相关的附件 9 所载标准和建议措施。委员会商定，在对第 13/2 号决议进行讨论期间提议的以下修改后，建议全会通过该决议。

### 13/2 号决议： 国际民用航空中的无障碍通行

鉴于残疾和行动不便人员在世界人口中占了很大的比例，并且这一比例在不断增加；

鉴于联合国（UN）《残疾人权利公约》及其《任择议定书》促进、保护和确保所有残疾人充分和平等地享有一切人权和基本自由，包括迁徙的自由和选择的自由；

忆及联合国残疾包容战略，通过联合国工作的所有支柱，为在残疾包容方面取得可持续和变革性进展奠定基础；

忆及联合国大会于 2021 年通过的第 A/RES/76/154 号大会决议，认识到残疾人在生活的所有方面无障碍十分重要，需要查明和消除偏见、歧视、阻碍和障碍，以免限制残疾人无障碍地进出物理环境，使用交通工具，利用信息和通信；

关切地注意到尽管有上述各项文书和承诺，残疾和行动不便人员在作为平等社会成员参与方面继续面临各种障碍，包括自由迁徙的障碍；

认识到航空界需要照顾不断增加的患有显性和隐性残疾的人员、行动不便人员和老龄化人口的需求；

认识到政府和业界携手合作以支持残疾和行动不便人员的旅行需要，同时在任何情况下都坚持安全第一的重要性；

申明多元性和社会包容是对国际民用航空可持续发展至关重要的概念；

认识到航空运输服务的必需性质和向所有旅客平等地提供此种服务的必要性；

还承认数字化和创新为残疾和行动不便人员及老龄化人口创造了新的机会，也带来了新的挑战；

再次强调附件 9 —《简化手续》所载的相关标准和建议措施以及 Doc 9984 号文件 —《为残疾人提供航空运输便利的手册》所载的程序和原则；

大会：

1. 决定尊严和不歧视是适用于所有人、包括进行航空旅行的残疾人和行动不便人员的普遍权力；
2. 要求理事会：
  - a) 确保国际民航组织在可持续性、包括包容和无障碍通行这些社会可持续性的必要之举上持续发挥领导力；
  - b) 与所有利害攸关方合作，就残疾和行动不便旅客无障碍通行制定一个有成效的战略和工作方案，以建成一个包容残疾人的航空运输系统；
  - c) 确保附件 9 —《简化手续》的标准和建议措施认识到为残疾和行动不便人员提供无障碍服务的必需性质；
3. 敦促各成员国将为残疾和行动不便人员提供包容和无障碍航空运输服务作为优先事项；

4. 鼓励各成员国在其航空运输无障碍通行规章、标准和程序方面尽力求得可能的最高程度的一致并与残疾人团体及其他相关利害关系方密切协作；

5. 鼓励各成员国确保运输部门与航空业和民间社会协调其做法，以向残疾和行动不便人员交付无障碍的端对端服务，并与残疾人团体及其他相关利害关系密切协作；和

6. 鼓励各成员国通过提供财务和实物资源支持国际民航组织的活动，以确保成功实施经商定的措施，支持残疾和行动不便人员的航空运输。

13.36 在 WP/340 号文件中，多米尼加共和国在阿鲁巴（荷兰王国）、伯利兹、多民族玻利维亚国、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）的支持下，报告了其民航局为在航空运输无障碍通行方面提高认识和推动良好做法而采取的举措，包括制定人性化对待行动不便旅客的准则。经过讨论，委员会注意到多米尼加共和国的举措，并敦促国际民航组织和各国加强努力，为残疾人的航空运输作出适当规定。

13.37 委员会注意到以下信息文件：巴西提交的 WP/544 号文件和航空发展、创新和可持续性国际伙伴（iPADIS）提交的 WP/461 号文件。

#### 人口贩运和野生生物贩运

13.38 在 WP/54 号文件中，阿根廷、巴拉圭和乌拉圭（伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、牙买加、拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）、墨西哥、荷兰、尼加拉瓜、巴拿马、秘鲁、苏里南和委内瑞拉玻利瓦尔共和国在 WP/412 号文件中对该文件表示支持）报告了南美洲地区各国关于人口贩运方面的现状，并请大会考虑（除其他外）加强国际合作和部门间协作，并鼓励各国将与人口贩运有关的问题纳入其航空安保和简化手续文化运动中。经过讨论，委员会敦促各国将人口贩运问题纳入其航空安保和简化手续文化运动，推动报告案件的规程和应对机制，并在联络人（PoC）之间分享统计资料，包括在国际民航组织地区办事处举办研讨会和讲习班。

13.39 美国在由泰国联署的 WP/318 号文件中报告指出，当采纳了打击人口贩运的综合战略之后，面向公众的航空人员和旅行公众若具备识别和向适当机构报告犯罪可疑情况的能力，在拦截和制止人口贩运方面可发挥重要作用。该文件请大会支持一项关于综合战略重要性的决议。经过讨论，委员会注意到，大会第 A40-15 号决议“制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运”和 A40-16 号决议“国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明”载有关于人口贩运的规定，并同意应根据需要修订大会第 A40-15 号决议而不是制定一项新决议，来处理该文件附录所载决议草案的执行条款。

### 13/3 号决议： 制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运

鉴于联合国大会于 2000 年 11 月通过并于 2004 年 1 月 28 日生效的《联合国打击跨国有组织犯罪公约关于预防、禁止和惩治贩运人口特别是妇女和儿童行为的补充议定书》提供了一个国际框架，并得到多数国家的批准；

鉴于 2018 年 5 月发布的国际民航组织和联合国人权事务高级专员办事处关于培训机组人员识别和应对人口贩运准则的第 352 号联合通告强调了国际航空在打击人口贩运方面的重要作用；

鉴于培训面向客户的员工和其他航空人员识别和应对可疑的人口贩运事件有助于制止这一犯罪；

鉴于附件 9 — 《简化手续》中的建议措施 8.49 鼓励缔约国采取措施，确保建立打击人口贩运的程序，包括明确的举报制度和机场和航空器运营者的相关主管当局联络点；

鉴于附件 9 中的建议措施 8.50 鼓励缔约国采取措施，确保与旅行公众直接接触的机场和航空器运营者的人员接受关于认识人口贩运的培训；

鉴于在航空人员和旅行公众中开展提高认识活动有助于提高对涉嫌贩运人口事件的认识和并进行举报；  
和

鉴于国际民航组织应促进制定供每个国家执行的明确的人口贩运准则，包括示范举报议定书和以受害者为中心的创伤知情执法对策；

鉴于 Doc 10171 号文件 — 《打击航空部门内人口贩运的全面战略》于 2021 年 7 月获得简化手续专家组批准，并于 2021 年 9 月获得航空运输委员会（ATC）批准，加强了国家打击人口贩运的政策和程序框架，并为各国、民航当局和组织、航空器运营人和机场提供了指导和建议，以便使其掌握信息，用于根据国际民航组织大会 A41-17 号决议 — 《国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明》来制定打击人口贩运的全面战略；

鉴于通过一项包括法律、领导力、政策、报告规程和响应机制、伙伴关系、培训、公众意识、数据收集、信息共享（包括共享根据贩运幸存者提供的信息制定的建议和观点）以及受害者和幸存者支持在内的全面战略，可以帮助民航当局和组织、航空器运营人和机场制止这种犯罪；

大会：

1. 敦促成员国关注通过和立即实施附件 9 第 29 次修订中的建议措施 8.49 和 8.50；
2. 呼吁成员国在实施附件 9 的相关规定时，适当考虑第 352 号通告 — 《关于机组人员识别和应对贩运人口的培训准则》；
3. 请理事会确保与打击人口贩运问题相关的指导材料与时俱进并符合成员国的需要；和

4. 呼吁成员国在实施附件 9 的相关规定时充分考虑到 Doc 10171 号文件 — 《打击航空部门内人口贩运的全面战略》。

-----

13.40 在 WP/420 号文件中，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）在阿根廷、多民族玻利维亚国、巴拿马、巴拉圭和乌拉圭的支持下报告指出，在民用航空安保领域针对异常情况进行识别和采取行动的经验基础上，制定额外的规程将有益于打击人口贩运的行动。委员会在审议该文件时，敦促各国加强努力，实施附件 9 — 《简化手续》的规定，考虑国际民航组织的指导材料，并与所有相关利害攸关方进行合作。

13.41 国际机场理事会（ACI）和国际航空运输协会（IATA）在 WP/144 号文件中报告指出航空运输是野生生物贩运者经常使用的一种运输方式，并提出对大会第 A40-16 号决议的一项修订。经过讨论，委员会同意修订大会第 A40-16 号决议，以纳入处理野生生物贩运问题的规定。

#### **国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明**

13.42 理事会在 WP/18 号文件中报告了国际民航组织在简化手续领域：附件 9 — 《简化手续》、国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略和国际民航组织公钥簿（PKD）方面的最新发展情况和未来工作重点，并请大会通过该文件附录所载的决议草案。委员会审议了该工作文件后，同意建议全会通过第 13/4 号决议，该决议应取代第 A40/16 号决议。委员会注意到一个代表团关于单方面批准 2014 年蒙特利尔议定书的立场。

#### **13/4 号决议：国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明**

鉴于附件 9 — 《简化手续》是为了表述《公约》第二十二、第二十三和第二十四条规定的成员国的义务和使符合第十、第十三、第十四、第二十九和第三十五条中所提及的法律要求的程序标准化而制定的；

鉴于执行附件 9 的标准和建议措施对于便利航空器、旅客及其行李、货物和邮件的放行以及管理边境管制和机场出入方面的挑战，从而维护航空运输运行效率是至关重要的；

认识到 COVID-19 大流行病带来的限制和公共卫生措施对航空业产生了严重影响，国际民航组织及其各成员国在作出关于航空运输简化手续的决定时必须考虑到这些影响；

重申 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）部长宣言中作出的承诺，其中包括有必要确保安全的、有安保措施的和有序的交通流，做好航空运行准备，确保国际航空的长期复原力，并吸取当前和过去大流行病的经验教训；



忆及 2021 年 10 月 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）简化手续分会的结论和建议；

鉴于各成员国在此类通关业务中继续寻求最大程度的效率和安保的目标是至关重要的；和

鉴于联合国安全理事会决议强调国际民航组织在边境管控和旅行证件安保方面的工作在反恐怖主义斗争中继续发挥重要作用；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录构成了国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明，这些政策是在大会第 41 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 简化手续条款的制定与执行

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

附录 C — 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

附录 D — 旅客数据交换系统

2. 要求理事会对有关简化手续的综合声明不断进行审查，并在需要做出修改时酌情向大会提供咨询意见；  
和

3. 宣布本决议取代 A40-16 号决议：关于简化手续的持续政策的综合声明。

## 附录 A

### 简化手续条款的制定与执行

鉴于 2006 年 12 月由联合国大会通过的《残疾人权利公约》及其《任择议定书》于 2008 年 5 月 3 日生效；

鉴于由本组织制定的机读旅行证件规范已经证明对于开发各种系统，加速国际旅客和机组成员通过机场放行控制，同时加强移民和其他边境控制当局合规方案是行之有效的；

鉴于制定一套标准标志，以便利旅行者和其他使用者高效率地使用机场候机楼已经证明是有效而有益的；

鉴于让所有旅客都能乘飞机旅行是实现联合国可持续发展目标（SDGs）的关键因素；

鉴于机读旅行证件（MRTDs）改善旅行者和机组成员身份验证证件的完整性，从而加强边境管控流程和增强安保；

鉴于此类机读旅行证件也使各国能够进行高度合作，以加强打击护照欺诈，包括伪造或假造护照、冒名者使用有效护照、使用过期失效或注销的护照，以及使用欺诈获得的护照的情况；

鉴于通过加强边境管制管理流程和改进证件的完好性，也可将机读旅行证件和其他旅客信息工具用于安保目的，从而为国际民用航空系统增加了一个重要的层面，以在航空器登机流程之前发现恐怖主义分子并防止非法干扰行为；

鉴于 2013 年的国际民航组织大会第 38 届会议作出决议：应鼓励各成员国使用电子申报差异（EFOD）系统。开发该系统是为了满足需求，以更有效地手段报告和研究与标准和建议措施的差异以及替代现有的纸质文件机制；

铭记附件 9 —《简化手续》有些部分既支持边境管理也支持边境安保目标，并在国际民航组织普遍安保审计计划（USAP）下得以审计；

认识到简化手续的重要性，以及需要充足的人力和财政资源来支持简化手续方案的活动，并协助成员国实施附件 9 —《简化手续》中的标准和建议措施；

忆及 2018 年 11 月 29 日和 30 日在蒙特利尔召开的高级别航空安保会议的公报，以及与边境管控有关的会议结论和建议。

大会：

1. 敦促各成员国特别注意加强执行附件 9 的标准和建议措施的努力；
2. 要求各成员国在切实可行的范围内，在考虑到不同国情和政策的情况下，实施全球和地区协调统一的、协作的和相互接受的措施，同时不造成不当的经济负担，也不损害民用航空的安全和便利，以促进国际旅客旅行的恢复和可持续发展；
3. 敦促各成员国在实施附件 9 的相关规定时适当注意 Doc 9984 号文件：《为残疾人提供航空运输便利的手册》；
4. 要求秘书长就残疾旅客无障碍通行制定一个工作方案，以建立一个包容残疾人的航空运输系统；
5. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》是最新的，并能满足各成员国有关边境控制管理和旅行证件安保的现时要求以及其对联合国安理会决议的适当义务、其对世界卫生组织（WHO）《国际卫生条例》（2005 年）的义务、对公共卫生突发事件的处理和响应，此外还有成员国在货物和旅客行政管理方面的要求，以及与此种行政管理相关的技术进步；
6. 要求秘书长确保相关指导材料保持常新，并对成员国的要求做出反应；

7. 要求理事会确保附件 9 — 《简化手续》中与边境管控相关的规定和附件 17 — 《安保》的规定相互一致和相互补充；

8. 敦促成员国适当关注现有的关于导路和标识的指导材料和最佳做法，包括 Doc 9636 号文件中《为身处机场和码头的人员提供指导的国际标志》，以使其保持适用性；

9. 敦促成员国确保，在实施附件 9 — 《简化手续》标准和建议措施中发挥作用的所有机构和部门，包括但不限于民航主管部门、移民、海关、卫生、检疫、旅行证件签发当局、空中交通管制、执法、邮政当局、边境警察和外交部门通过国家航空运输简化手续委员会或类似安排进行协作和协调，以在电子申报差异（EFOD）系统中全面完成附件 9 的遵守情况检查单；

10. 敦促理事会确保简化手续方案作为最高优先事项对待，国际民航组织及其成员国提供适当的资源；

11. 敦促所有成员国以人力和财务资源的形式提供自愿捐助，继续在财务上支持本组织经常方案预算之外的简化手续活动；和

12. 认识到国际民航组织在简化手续活动领域的领导作用，要求理事会和秘书长采取措施，尽快和尽可能把融资要求纳入经常方案预算中并确保提供充足的人力资源，从而确保本组织简化手续方案的长期可持续性。

## 附录 B

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

鉴于各成员国承认旅行者身份识别和边境管控对于国际民航组织航空安保和简化手续战略目标的重要性；

鉴于各成员国承认独特地识别个人身份的能力要求具备全面而协调的方法，这种方法能够将旅行者身份识别和边境管制措施管理的以下五种相互依赖的内容纳入协调的框架之中：

- a) 确保身份识别证据所需要的基本证件、工具和进程；
- b) 符合 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》中确定的国际民航组织规格的标准化机读旅行证件（MRTDs）特别是电子护照的设计和制作；
- c) 主管当局印发提供给经授权持有人的证件的程序和规约，以及应对盗窃、篡改和丢失的控制措施；
- d) 用于在边境有效及安全读取和验证机读旅行证件的检查系统和工具，包括使用国际民航组织公钥簿（PKD）；和

- e) 开展检查行动时能够及时、安全和可靠地将机读旅行证件及其持有人同可获得的相关数据联系起来兼容运作。

鉴于各成员国需要具备能力以便独特地识别个人的身份，并需要可获得的各种工具和机制以确定和确认旅行者的身份；

鉴于国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略集中了旅行者身份识别管理的各项内容，从而为实现旅行证件和边境管制的最大惠益提供了全球框架；

鉴于联合国成员国根据 2015 年 9 月 25 日通过的第 70/1 号决议，决定通过 2030 年可持续发展议程，其中包括一套 17 项可持续发展目标（SDGs），辅以 169 个具体目标，第 16.9 项具体目标就是到 2030 年，为所有人提供法律身份，包括出生登记；

鉴于联合国安全理事会在第 1373 号决议（2001）、2178 号决议（2014）、2396 号决议（2017）和 2482 号决议（2019）中决定，所有成员国须通过有效的边境管制和对签发身份文件和旅行证件的控制，并通过防止假造伪造或冒用身份证和旅行证件防止恐怖分子和恐怖主义集团的移动。

鉴于机读旅行证件（MRTDs）的准确性和有效性有赖于这些证件的可读性和保护和确保上证件准确性和有效性的物理和电子安保措施；

鉴于一个人可能的公民身份数量的限制取决于用来确定身份识别、确认公民身份或国籍及评估护照申请人应享权利的文件（即原始证件）；

鉴于护照是表示一个人的身份和公民身份的主要正式旅行证件，旨在通知过境国和目的地国持有者能够返回护照颁发国；

鉴于对护照完整性的国际信任对国际旅行系统发挥职能至关重要；

鉴于企图用虚假身份进入一国的人使用偷盗的空白护照的现象在世界范围内正在增加；

鉴于按照附件 9 —《简化手续》的标准，向国际刑警组织（INTERPOL）被盗和遗失旅行证件（SLTD）数据库及时准确地报告每个成员国签发的旅行证件的被盗、遗失或注销信息是强制性规定；

鉴于旅行者身份识别和边境管制措施的安保有赖于健全的身份识别管理系统和旅行证件颁发程序的完整性；

鉴于需要成员国之间的高度合作，以加强打击护照欺诈，包括伪造或假造护照、冒名者使用有效护照、使用过期失效或注销的护照，以及使用欺诈获得的护照的情况；

鉴于联合国成员国在 2006 年 9 月 8 日通过的全球反恐战略中，决定在适当情况下加强每一层面的努力与合作，提高身份和旅行证件制作和签发的安保，防止和查明篡改或欺诈使用证件的行为；

鉴于需要各成员国之间改进和加强合作，以便打击和防止身份和旅行证件欺诈行为；

鉴于公约旅行证件（CTDs）是 1951 年《关于难民地位的公约》（“1951 年公约”）和 1954 年《关于无国籍人地位的公约》（“1954 年公约”）缔约国应当向合法在其领土上居留的难民或无国籍人签发的旅行证件（分别参见两个公约的第二十八条），因此是两个国际条约中为得到国际承认地位的人士所预见的旅行证件；

鉴于国际民航组织建立了公钥簿（PKD）以协助验证电子机读旅行证件（eMRTDs），包括电子护照，借以加强其安全性和边境管制的完整性；和

鉴于各成员国请求国际民航组织各方案给予技术援助和能力建设支助以便加强其旅行者身份识别和边境管控；和

鉴于成员国之间以及与对该领域感兴趣的地区、国际各方和其它利害攸关方之间关于人口贩运问题的合作已经为打击人口贩运的程序提供助益。

大会：

1. 敦促各成员国通过其旅行证件和边境管控，独特地对个人进行身份识别，以取得最大程度的简化手续和航空安保惠益，包括防止非法干扰行为和对民用航空的其他威胁；
2. 敦促各成员国实施严格的流程和工具，以保障种文件的安全性和完整性，尤其要运用身份证据原则，例如：确保身份存在且存活；通过提供申请者的“社会足迹”可信信息、核对相关机构记录或将记录与一个或多个生物特征关联，来确保申请者与身份的关联性和在系统中的独特性；
3. 敦促各成员国加强努力，以建立并实施加强的身份识别管理系统和保障旅行证件颁发工作的安保和完整性；
4. 敦促成员国加强努力，建立和实施一个完善的电子机读旅行证件完整性的核验系统，主要是验证其中的电子签名并核验其有效性；
5. 要求理事会指示秘书长保持和更新国际民航组织旅行者身份识别方案战略的实施路线图，以协助各成员国独特地识别个人的身份，并加强其旅行证件和边境管制措施的安保和完整性；
6. 要求各成员国加强努力，以保障其旅行者身份识别和边境管制措施的安保和完整性，并在这些事项上相互援助；
7. 敦促尚未采取如此举措的成员国，根据 Doc 9303 号文件中的规范颁发机读护照；
8. 提醒各成员国确保非机读护照不再流通；
9. 敦促那些已决定颁发电子机读旅行证件的成员国按照 Doc 9303 号文件的规范予以颁发；

10. 敦促各成员国确保为难民和无国籍人士颁发旅行证件（“公约旅行证件”）时，这些证件是符合 Doc 9303 号文件规范的机读证件；

11. 提醒各成员国制定管制措施，防范偷窃空白旅行证件和挪用新签发的旅行证件；

12. 敦促在建立有效和高效的旅行者身份识别和边境管制系统方面需要援助的各成员国毫不延迟地与国际民航组织联系；

13. 要求理事会确保 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》所载规范和指导材料继续跟上技术进步；

14. 敦促成员国通过实施有关的附件 9 —《简化手续》标准，加强边境控制管理过程，这也是相关联合国安理会决议的要求。

15. 呼吁成员国实施旨在加强边境控制安保和简化手续同时改进放行程序的技术解决方案，例如在验证电子机读旅行证件时联合使用自动边境管制（ABC）登机门和国际民航组织公钥簿；

16. 要求秘书长继续探索旨在加强边境控制安保和简化手续同时改进放行程序的技术解决方案；

17. 要求理事会继续致力于进一步加强旅行者身份识别和边境控制管理的完整性以及增强安保，并致力于制定指导材料以协助各成员国推动这些目标；

18. 敦促理事会探讨以何种方法在旅行者身份识别和边境管制领域加强对各成员国的协助和能力建设支持，包括国际民航组织在国际社会中便利和协调此种协助的积极主动的领导作用；

19. 敦促所有成员国加入国际民航组织的公钥簿，将其自己国家的相关信息上传到公钥簿，并使用国际民航组织公钥簿内所有国家提供的信息在边境管制验证电子机读旅行证件；

20. 敦促尚未采取如此举措的成员国，及时准确地向国际刑警组织报告其国家签发的旅行证件的被盗、遗失和注销信息，以纳入国际刑警组织的被盗和遗失旅行证件（SLTD）数据库；

21. 呼吁尚未采取如此举措的成员国，在边境出入境管制点对照国际刑警组织被盗和丢失旅行证件（SLTD）数据库，查询从事国际旅行的个人的旅行证件；和

22. 敦促各成员国建立高效和有效机制，以便向被盗和丢失旅行证件数据库提交信息和进行查询。

23. 敦促成员国在所有参与的利害攸关方之间建立一个有效的信息共享和协作系统，防止人口贩运；和

24. 要求秘书长继续制定关于打击人口贩运的相关指导材料，以支持成员国实施附件 9 —《简化手续》中有关人口贩运的各项规定。

## 附录 C

### 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于各成员国需要采取持续行动，增强放行管制手续的效力和效率；

鉴于国家航空运输简化手续方案和简化手续委员会的成立和积极运作是经过证明的实现必要改善的手段；

鉴于成员国之间以及与对简化手续事项感兴趣的地区和国际各方以及业界在简化手续事项方面的合作为相关各方带来了效益；和

鉴于不统一的旅客数据交换系统的泛滥对航空运输业的生存能力产生不利影响，且边境管制当局对旅客数据交换的要求不断增加，此种合作至关重要；

鉴于过去几年来在世界范围内通过航空运输传播传染病的威胁与日俱增；和

鉴于附件 9 提供了促进向航空器事故受害者及其家属提供协助的框架，尤其是规定成员国有义务制定用以支持对航空器事故受害者及其家属提供援助的立法、法规和/或政策的第 8.47 条标准，以及关于航空器和机场运营人制定适当的计划以向航空器事故受害者及其家属提供及时有效援助的建议措施；和

鉴于成员国之间以及与国家、地区、国际各方和对该领域感兴趣的其他利害攸关方在野生生物贩运问题上的合作，为打击野生生物贩运的程序带来益处。

大会：

1. 敦促各成员国成立和利用国家航空运输简化手续方案和简化手续委员会，并采纳邻国之间地区合作的政策；
2. 敦促各成员国参与其他政府间航空组织的地区和次地区航空运输简化手续方案；
3. 敦促各成员国采取一切必要步骤，确保制定国家航空运输简化手续方案及建立简化手续委员会或采用其他适当手段，以便：
  - a) 确保及时有效地实施附件 9 — 《简化手续》的标准和建议措施；
  - b) 定期要求其政府所有有关部门注意以下需要：
    - i) 使国家规章和做法符合附件 9 的规定和意图；
    - ii) 详细拟订解决简化手续方面日常问题的令人满意的办法；

- iii) 推广简化手续文化；
  - iv) 通过国家航空运输简化手续委员会（NATFCs）的实施工作，在所有国家相关机构和部门、包括公共卫生当局和相关利害攸关方之间进行协调。
- c) 采取所需的任何后续行动；和
- d) 确保进行适当协调，以有效地实施国际民航组织旅行者身份识别战略。
4. 敦促各成员国鼓励其国家及其他简化手续方案和委员会研究简化手续问题，并和与其有航空联系的成员国一道协调其委员会关于简化手续问题的研究结果；
5. 敦促相邻和接壤的成员国在处理简化手续方面可能具有的共同问题时，凡是在协商似乎可以导致出现对问题的一致解决办法的情况下相互进行协商；
6. 敦促各成员国航空器经营人和机场经营人在以下方面继续密切合作：
- a) 简化手续问题的确定和解决；和
  - b) 制定防止麻醉品非法贩运、非法移民、传染病和对国家利益的其他威胁的合作安排；
7. 敦促各成员国呼吁航空器和机场运营人及其协会参与电子数据交换系统，以便在处理国际航站的货物运输方面取得最大效率；
8. 敦促各成员国实施附件 9 的规定，促进向航空器事故受害者及其家属提供协助，包括确保航空器和机场运营人制定适当计划以及及时向航空器事故受害者及其家属提供援助，并认识到机场运营人的计划可构成附件 14 之中机场应急计划的一部分；
9. 敦促各国和航空器和机场运营人与有关国际组织合作，尽一切可能努力加快空运货物的办理和放行，同时确保国际供应链的安保；
10. 要求各成员国考虑查明和指定一个负责简化手续的适当当局或相关协调机制，并确保有可持续的供资机制和相应的人力资源来支持实施附件 9 简化手续规定及相关活动；
11. 要求成员国批准和实施 2014 年蒙特利尔议定书，并考虑国际民航组织《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》（Doc 10117 号文件）中的建议；
12. 要求成员国确保为残疾人航空旅行提供协助，尤其应采取步骤以缓解在异常程序期间（如与公共卫生有关的紧急情况期间）限制老年人和残疾人能力的障碍；



13. 敦促成员国确保机场设施适应残疾人的需要，充分提供升降系统和适当的装置，所指定的残疾人接送点应尽可能靠近航站楼主要入口和/或出口，并为有助行需求的人提供足够的无障碍停车设施，包括在公共卫生紧急情况期间；

14. 敦促成员国确保提供能够满足残疾旅客需求的机场服务，包括向听力和视力有障碍者提供与航班服务相关的信息服务；

15. 敦促各成员国在国家、地区和国际边境控制和安保相关机构之间就其对附件 9 —《简化手续》和相关联合国安理会决议的义务展开对话和合作；

16. 要求秘书长确保国际民航组织继续在边境管控和旅行证件安保方面开展工作，打击恐怖主义，并加强其与相关联合国（UN）机构例如联合国反恐办公室（UNOCT）和联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）之间的合作和协作；和

17. 敦促成员国在所有参与的利害攸关方之间建立一个高效的信息共享和协作系统，防止野生生物贩运。

## 附录 D

### 旅客数据交换系统

鉴于需要各成员国持续采取行动，增强放行管制手续的效力和效率；

鉴于联合国安理会在第 2396 号决议（2017）中欢迎国际民航组织决定在附件 9 —《简化手续》下设定成员国使用预报旅客资料（API）系统的标准，并认识到许多国际民航组织成员国尚未执行这一标准，因此在第 11 段决定，为促进第 2178 号决议（2014）第 9 段和国际民航组织的标准，成员国应建立预报旅客资料系统，并须要求在其境内营运的航空公司将预报旅客资料提供给相关国家主管当局<sup>1</sup>；

鉴于联合国安理会还在第 2396 号决议第 12 段决定，为推进国际民航组织的标准和建议措施，成员国须增强收集、处理和分析旅客姓名记录（PNR）数据的能力，并确保所有国家主管当局在充分尊重人权和基本自由的条件下并出于防止、发现和调查恐怖主义犯罪行为和相关旅行的目的而使用和分享这些数据，还促请成员国、联合国和其他国际、地区和次地区实体为成员国落实此类能力提供技术援助、资源和能力建设，并鼓励成员国酌情与相关或有关切的成员国分享旅客姓名记录数据，以发现返回来源国或国籍国、或前往或迁往第三国的外国恐怖主义作战人员，特别是第 1267 号决议（1999）、第 1989 号决议（2011）和第 2253 号决议（2015）所设委员会指认的所有个人；

鉴于联合国安理会在第 2482 号决议（2019）中呼吁成员国履行收集和分析 API 并建立收集、处理和分析能力的义务，以促进国际民用航空组织（ICAO）各项标准和建议措施、PNR 数据并确保在充分尊重人权和基本自由的前提下，由国家主管当局使用并与其共享旅客姓名记录数据，这将有助于安保官员确定与无论是国内还是跨国组织犯罪相关的个人与恐怖分子之间的关系，包括利用能力建设方案制止恐怖分子旅行，并对无论是国内还是跨国恐怖主义及有组织犯罪进行起诉；和

鉴于国际民航组织旅行者身份识别方案战略中提到的预报旅客资料和旅客姓名记录数据也可以用于安保目的，为国际民用航空系统增加了一个重要的层面，以在航空器登机流程之前发现恐怖主义分子并防止非法干扰行为；

大会：

1. 敦促各成员国促请提供国际航空运输服务的航空器运营人通过提供预报旅客信息，参加电子数据互换系统，以实现国际机场处理客流的最高效率；

2. 敦促各成员国使用电子旅客数据交换系统，以确保旅客数据要求符合相关国际组织和联合国机构为此目的通过的国际标准，并在充分尊重人权的条件下确保此种数据的安保、公平处理和保护；

3. 要求各成员国实施旅客数据单一窗口设施，使参与航空客运的各方能够通过单一数据输入点提交标准化的旅客信息（即 API、iAPI 和/或 PNR），以满足国家各个机构可能提出的与旅客入境和/或出境有关的所有监管要求；

4. 敦促各成员国在建立旅客数据交换系统方面视情援助其它成员国，并共享最佳做法；

5. 要求各成员国考虑部署交互式 API 系统，并向航空器运营人提供与移民、安保和公共卫生要求有关的旅行前综合核查回复。

6. 呼吁各成员国支持国际民航组织关于制定适当的指导材料和实施附件 9 旅客姓名记录规定方面的工作；和

7. 敦促尚未采取如此举措的成员国建立收集、处理和分析 PNR 数据的能力，并确保国家主管当局在充分尊重人权和基本自由的条件下并出于防止、发现和调查恐怖主义犯罪行为和 Related 旅行的目的而使用和分享这些数据。

-----

## 议程项目 14: 航空安保 — 政策

14.1 在其第七次和第八次会议上，执行委员会根据理事会关于全球航空安保计划（GASeP）（WP/4 号文件）以及 2021 年国际民航组织安保文化年（YOSC）（WP/23 号文件）的实施报告，审议了航空安保（AVSEC）政策的题目事项。委员会还审议了理事会关于对《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》（WP/5 号文件），以及关于民用航空网络安全（WP/22 号文件）的以下决议进行更新的提案。此外，各国和观察员提交了 39 项文件：WPs/137、331、75、333、189、387、222、282 号文件第 1 号修改稿、152、349、293、422、347 号文件第 1 号修改稿、130、154、156、388、267、480、518、524、517、330、25、271、238 号文件第 1 号修改稿、302、243、539、74、158、281、231、241、151、416、374、64 和 423 号文件。

14.2 在 WP/137 号文件中，孟加拉国提出了拟在下一版全球航空安保计划中审议的某些要素，例如更切合实际、更清晰和可实现的全球航空安保计划的版本及其指南。

14.3 智利、巴西和哥伦比亚提交、并得到阿根廷、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、巴拿马、乌拉圭以及南美洲地区（SAM）国家及拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）支持的 WP/331 号文件，分享了各国在实施北美/加勒比/南美地区全球航空安保计划路线图的经验。这份文件还强调了大流行病对合作机制和人员流动的影响，以及所导致对全球航空安保计划路线图及其指标进行修改的必要性。

14.4 捷克代表欧盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国、非洲民用航空委员会（AFCAC）成员国、中国提交、并由巴西和美国联署的 WP/75 号文件，主张在不减弱与附件 17 —《航空安保》标准和措施（SARPs）的合规性、借助现有数据和资源以及针对能力开发的机制的同时，制定明确的全球航空安保计划的监测和报告进程，作为加强全球航空安保的手段。该文件还强调了发展和保持安保文化年势头的重要性，并主张国际民航组织采取下一步措施，以支助实现全球航空安保计划的各项目标。

14.5 多米尼加共和国在 WP/333 号文件中，提出为根据全球航空安保计划实施的任务重新制定时间表，以及根据普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）所载被审计国总数中必须达到的对航空安保监督系统关键要素的实施百分比。该文件还设想建立一种方法，将全球航空安保计划的任务指标成果转化为百分比，使其与全球理想目标保持一致。

14.6 由美国提交、并得到多米尼加共和国、马来西亚、泰国、新加坡、阿拉伯联合酋长国、国际机场理事会（ACI）和国际航空运输协会（IATA）联署的 WP/189 号文件，请大会第 41 届会议审议提高安保意识工作的成功之处，并建议大会采取行动，确保具有对国际民航组织航空安保计划和方案进行审查、评价和创新的机会。

14.7 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交、并得到在多民族玻利维亚国、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭支持的 WP/387 号文件，建议制定全球航空安保计划的衡量机制，使其能够查明“国际民航组织”、“各国”和“业界”组成部分（或其组合）对全球航空安保计划实施水平所做贡献的百分比，并且此类实施不应完全基于普遍安保审计计划之审计调查发现结果所显示各国的有效实施。它进一步建议，考虑到该路线图被视为一项“活”文件，并且有可能在必要情况下进行定期审查和调整，因此为了衡量全球航空安保计划中的全球理想目标，必须能够分析制定新参数是否可取。

14.8 巴西提交、并得到拉丁美洲民用航空委员会 20 个成员国支持的 WP/222 号文件，分享了巴西在 COVID-19 大流行病事件之后出现不循规旅客数量增多方面的经历，在这方面，许多旅客拒绝遵守航空安保规定或当地卫生条例。

14.9 大韩民国在 WP/282 号文件第 1 号修改稿中提出，在安保文化的基础上为航空安保自愿报告（ASVR）系统制定国际标准，并请大会审议采取积极主动的安保管理体系，利用通过报告系统积累的数据库，并引入安保绩效目标和指标，以加强全球航空安保。

14.10 阿拉伯联合酋长国提交、澳大利亚、加拿大、荷兰、新西兰、新加坡和美国联署的 WP/152 号文件，忆及 COVID-19 大流行病期间的质量控制方法包含了某些遥控技术，以便适用物理距离并遵守规定的 COVID-19 限制和措施。该文件审议了进一步开发遥控技术作为执行有效的航空安保监督补充手段的潜在效益。

14.11 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交、并得到阿根廷、多民族玻利维亚国、哥伦比亚、哥斯达黎加、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭以及南美地区和拉丁美洲民用航空委员会内部国家支持的 WP/349 号文件，忆及附件 17 —《航空安保》要求各国审议在其航空安保做法和程序中纳入旨在检测可能对民用航空安保构成威胁的可疑行为的活动，以遵守国际民航组织附件 17 的要求。该文件认识到，国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号限制发行文件）以及其他地区和当地经验对这一问题提供了技术指导；但是，如果有其他选项来帮助它们制定和实施其行为侦测方案，则将会对各国产生巨大效益。

14.12 捷克代表欧盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国、阿根廷、巴西、新西兰、沙特阿拉伯、新加坡、南非、美国、国际航空运输协会和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交的 WP/130 号文件，呼吁各方共同努力，认识到 COVID-19 大流行病产生的‘新常态/新形势’，并找到支助员工队伍的解决办法，使航空安保工作成为一项有吸引力的专业职业选择。该文件强调，人的因素及其对航空安保劳动力绩效的影响应该是核心，必须导致国家及行业层面作出切合实际的行动，包括采取更大胆的做法以保留现有航空安保专业人员并吸引新的航空安保专业人员。

14.13 新加坡和美国在 WP/154 号文件中，忆及正如所强调的那样，大会认为随着全球航空旅行从 COVID-19 大流行病中得到恢复，安保文化具有持续的重要性。新加坡和美国联合编制了一项关于安保文化的信息表（见 WP/154 号文件附录），所有利害攸关方都可以用它来宣传安保文化的重要性，并补充国际民航组织支助的其他安保文化资源。

14.14 阿拉伯联合酋长国提交、联合国联署的 WP/156 号文件，强调了国际民航组织、各国、相关组织、业界和其他利害攸关方，在促进提高民用航空安保意识以及强有力且有效的安保文化的持续必要性方面开展协作及伙伴关系的重要性和益处。该文件还强调了阿联酋在国家、地区和国际层面采取的与安保文化年目标相关的做法以及取得的成就。

14.15 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交、并得到多民族玻利维亚国、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭联署的 WP/388 号文件，强调应将内部人员视为更加严重的薄弱环节，因为内部人员可以进入安保系统，并且比旅客有更多机会能够成功破坏此类系统。该文件建议，除技术指导外，最大的帮助是使各国具备不同的援助手段，使其能够制定和实施应对内部威胁的预防性政策和机制。

14.16 巴林在 WP/330 号文件中强调了采取明确的方法以评估航空安保威胁和风险，包括界定负责评估威胁和风险的实体责任，以便各国实施适当和灵活的安保进程及缓解措施的重要性。该文件呼吁成员国报告非法干扰行为，并分享其专门知识和最佳做法，以帮助国际民航组织编制旨在协助各国的相关材料。该文件还呼吁国际民航组织通过威胁和风险工作组（WGTR）更新国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号限制发行文件），以便纳入基于风险的评估，并审议新的或经修订的航空安保措施。

14.17 哥伦比亚、智利和秘鲁提交并得到玻利维亚、巴西、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭支持的 WP/25 号文件，忆及哥伦比亚与秘鲁于 2021 年批准了一项一站式安保（OSS）协议，并强调了可通过类似安排获得诸多效益，如：加强国家间合作、更好地利用现有资源和避免重复管制。它还将进一步促进各国在地区层面的持续合作，以努力加强航空安保、简化手续的可持续性并改善旅客体验。

14.18 印度在 WP/271 号文件中，介绍了印度在制定监管框架以建立分级响应机制和打击恶意无人机的政策方面所开展工作的最新情况，以便在印度商业无人机活动日益增多的情况下，应对无人驾驶航空器系统（UAS）带来的当代挑战。

14.19 大韩民国在 WP/238 号文件第 1 号修改稿中，提出为航空安保设备和相关技术建立一个共同的性能认证系统。它进一步提出为先进的安保设备制定技术要求，并制定通用测试程序和方法。为了应对国际恐怖主义威胁，该文件建议国际民航组织创造一个促进国际合作，并鼓励成员国使用绩效认证系统的环境。

14.20 沙特阿拉伯代表阿拉伯民用航空组织（ACAO）国家，在 WP/302 号文件中通报了沙特阿拉伯为促进支助和加强整个国际民用航空安保业界协作所开展的努力，并且认为任何国家民用航空业面临的威胁和风险都可能影响所有成员国。该文件进一步赞扬了国际民航组织“不让任何国家掉队”举措，称该举措在加强国际合作以实现民用航空安保目标方面发挥了不可或缺的作用。

14.21 非洲民用航空委员会在 WP/243 号文件中，强调国际民航组织、地区组织与地区民用航空机构之间在航空安保和简化手续事项上开展合作及协作，对确保成员国之间有效实施民用航空安保政策和做法，从而建立一个安保、高效和可持续地区航空运输系统的重要性。

14.22 捷克代表欧盟、欧洲民用航空会议、非洲民用航空委员会和欧洲空中航行安全组织提交，并得到巴西和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）联署的 WP/74 号文件，请大会要求国际民航组织制定网络风险评估指南，敲定相关标准和措施及法律文书汇编，各国和利害攸关方可以在此基础上将网络风险纳入其航空框架，并考虑在全球和地区层面组织网络安全演习。它进一步建议国际民航组织与各国加紧努力，促进专门的网络安全文化和能力建设活动。

14.23 圭亚那提交、并得到阿根廷、玻利维亚、巴西、哥伦比亚、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、巴拿马、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国支持的 WP/158 号文件，请国际民航组织调配专门资源用于小国网络安全能力建设。它进一步要求国际民航组织建立和推广合作机制，以促进各国之间的指导和技术交流方案。

14.24 阿曼在 WP/281 号文件中寻求确保各国对航空网络安全实行一致和标准化的治理，赋予国家民航安保主管当局充分权限。

14.25 沙特阿拉伯代表阿拉伯民用航空组织成员国，通过 WP/231 号文件呼吁各国通过民用航空网络安全文化，并呼吁国际民航组织与实施航空安保文化方案齐头并举，为民用航空人员制定网络安全意识方案。

14.26 南非在 WP/241 号文件中，建议各国将零信任安保模式的原则纳入其信息安保管理系统（ISMS），并要求网络安全专家组制定技术指南，以便能够将零信任纳入信息安保管理系统。

14.27 阿拉伯联合酋长国在 WP/151 号文件中，建议认识到所有利害攸关方之间开展协调以应对航空网络安全问题的必要性，并建议利害攸关方制定能力建设战略以加强人力资源的能力。

14.28 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交、并得到玻利维亚、哥伦比亚、哥斯达黎加、厄瓜多尔、巴拿马和乌拉圭支持的 WP/416 号文件，要求国际民航组织开发一个旨在协助各国加快实施国际民航组织航空网络安全战略的实施套包（iPack）。

14.29 非洲民用航空委员会代表 54 个非洲国家提交的 WP/374 号文件，建议网络安全专家组在危机时期为空中航行服务人员开发能力建设、培训和网络安全文化举措。

14.30 国际航空运输协会在 WP/64 号文件中，建议大会请理事会确保国际民航组织所有工作机构在整合网络安全规定及其他要求时，以安保设计为基础，创建跨学科和多步骤的一致做法。它进一步请大会认识到采用不受民用航空条例及标准和建议措施约束的新一代互联创新技术及相关供应链的潜在影响。

14.31 还注意到多米尼加共和国提交的信息文件（WP/267 号、WP/293 号、WP/422 号和 WP/423 号），巴拉圭的信息文件（WP/518 号），大韩民国的信息文件（WP/424 号），南非的信息文件（WP/480 号）、美国的信息文件（WP/347 号，修订第 1 号和 WP/539 号）以及世界海关组织（WCO）的信息文件（WP/517 号）。

## 讨论

### 全球航空安保计划（GASeP）

14.32 在 WP/4 号文件中，理事会概述了为实施全球航空安保计划而开展的活动。它包括通过普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）记录的当前全球和地区有效实施的状况。

14.33 委员会认识到各国、各地区小组和业界为完成全球航空安保计划的任务和优先事项迄今所开展的和目前正在开展的大量工作。然而，委员会注意到有效实施水平低于期望的理想目标，因此呼吁各国根据附件 17 采取进一步措施，继续提升航空安保水平。此外，还强调了提升航空安保并将其作为与安全同等重视的国际民航组织战略优先事项的重要性。

14.34 在进一步审议 WP/75、WP/137、WP/333 和 WP/387 号文件时，委员会表示支持国际民航组织相关专家组，即全球航空安保计划工作队（TF-GASeP）和航空安保专家组，通过盘点从 COVID-19 期间实施和管理航空安保的经验汲取的教训优先对全球航空安保计划及其路线图进行修订。重要的是要建立一个让国际民航组织相关专家组参与到对全球航空安保计划、其理想目标及其路线图的定期系统性审查中的流程，以及利用现有数据和资源建立明确的监测和报告流程，并将这种审查报告给国际民航组织理事会，由其进行审议。委员会赞赏这些工作文件中所述的关于修订和更新全球航空安保计划的许多提案和想法。

14.35 在审议 WP/189 号文件时，委员会认识到，展望下一个三年期及以后，必须对国际民航组织的航空安保计划和方案进行全面评估，以确保它们始终切合实际和切合需要。这将确保一些关键问题不会被忽视，例如：这些计划和方案的现有结构、参数和方法是否导致成员国在有效执行附件 17 的标准和建议措施方面表现不佳；国际民航组织目前的航空安全任务是否对酌情考虑和采用更具创新性的做法造成障碍。因此，与会者广泛支持有必要继续使用协商机制和让成员国和业界参与进来，审查和改进国际民航组织航空安保方案，以确保这些计划和方案仍能达到预期目的，并适应新出现的航空安保挑战，同时考虑进行根源分析以及采用创新性做法，以进一步改进或提高其效力。委员会还同意此类审查的结果，包括任何建议，应定期向理事会报告。

14.36 委员会还认识到，所有其他与全球航空安保计划相关的提案都包含对未来修订该计划的宝贵意见，并商定，应由全球航空安保计划工作队对这些提案进行进一步审查。该工作队将在继续审查该计划时把所有这些建议都纳入考虑。

## 监管政策

14.37 委员会认识到在航空运输中持续出现的不循规旅客问题，因此注意到巴西在 WP/222 号文件中为缓解这个问题所采取的一些良好做法。委员会鼓励会员国努力设法减轻不循规旅客增多的问题，特别是以协调一致的方式采取减少不循规旅客事件的具体战略和行动。因此，它建议国际民航组织继续向成员国提供有关旅客应在航空器中遵守的最低行为规则的必要指导。

14.38 WP/282 号文件第 1 号修改稿根据大韩民国在实施航空安保自愿报告（ASVR）方面的经验提出了有关制定实施航空安保机密报告系统的自愿报告的国际标准以便通过安保文化提升全球航空安保水平的提案，关于该提案，委员会建议应与国际民航组织相关专家组分享大韩民国实施该系统的经验。同时，委员会还强调，国际民航组织和成员国应继续致力于按照附件 17 的要求，包括通过国际民航组织报告系统，促进报告非法干扰行为。

14.39 委员会审议了 WP/152 号文件中关于实施技术先进的远程技术作为执行有效航空安保监督的补充手段的好处，特别是在各种限制规定或其他情况不允许进行现场监测活动的情况下。它鼓励国际民航组织的相关专家组、成员国、各机构、业界和利害攸关方考虑制定适当的框架和准则，以支持在适用时使用先进远程技术。

14.40 委员会注意到 WP/349 号文件所述为查明地区内民用航空的异常行为所用的各种方法，例如由国际民航组织的 NAM/CAR/SAM 地区国家和拉丁美洲民航委员会（LACAC）组成的航空安保和简化手续地区小组（AVSEC/FAL/RG）设计的“发现行为可疑的旅客”课程。委员会鼓励国际民航组织继续推动协助成员国的活动（包括讲习班、课程、研讨会、实施套包（iPacks）或任何其他援助机制），以使它们能够制定和实施其发现针对民用航空的异常行为的方案。

#### 人为因素、安保文化和内部威胁

14.41 理事会在 WP/23 号文件中强调了 2021 年国际民航组织安保文化年的成就以及开发的各种国际民航组织安保文化工具和资源。它认识到航空界开展的全球安保文化倡议和活动。

14.42 委员会鼓励各国、国际和地区组织以及业界继续在整个安保文化年（YOSC）取得的安保文化成就的基础上再接再厉，包括利用国际民航组织提供的安保文化工具和资源。委员会要求国际民航组织继续促进在航空领域实施和维持强而有效的安保文化，并将多样性和包容性原则纳入这项重要工作。

14.43 关于 WP/130 号文件，委员会注意到，如果没有敬业、技术熟练和有干劲的工作人员，就不可能有运作良好和安全无虞的航空网络。委员会同意航空安保作用值得认可所需的技能和能力，并且鉴于其重要性，应作为一种专业加以提升。在这方面，国际民航组织应在航空安保专家组的支持下考虑在更新全球航空安保计划时重点关注人为因素、绩效和航空安保队伍的专业化，在整个安保文化年（YOSC）取得的安保文化成就的基础上再接再厉并使用国际民航组织正在制定的人的因素入门套包。委员会还建议针对人的因素制定一项可反映整个航空工作人员队伍长期发展的战略性做法，同时促进综合安保管理系统。在国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案的框架内，各国和业界必须共同致力于确保有足够的合格和称职的航空安保专业人员来操作、管理和维持航空安保系统的有效性和效率。

14.44 委员会认识到积极的安保文化的持续重要性，特别是在航空旅行从 COVID-19 大流行的影响中恢复过来之际。它欢迎载于 WP/154 号文件新加坡和美国共同开发的安保文化信息表，认为这是一个有用的工具，可帮助在整个民用航空生态系统中促进强而有效的安保文化。

14.45 委员会支持 WP/156 号文件提出的提案，即鼓励国际民航组织、各国、相关机构、行业和利害攸关方继续采取实际行动，加强民用航空的安保文化。它还认识到所有利害攸关方在进一步促进和支持加强民航安保意识和强而有效的安保文化的持续需要方面开展协作和伙伴关系的重要性和效益。

14.46 鉴于有效查明、评估和减轻可能存在的内部威胁的措施的重要性，因此，委员会注意到 WP/388 号文件，其中欢迎任何类型的技术援助（例如讲习班、培训课程、研讨会、实施套包（iPacks）等），以帮助各国有效实施此类措施。

14.47 针对一些国家提出的关于有必要对威胁和风险做出明确区分的意见，因为这两个名词不能互换，委员会注意到在《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件 — 限制发行，2022 年第三版），特别是附录 A — 风险评估方法、流程图和给成员国的指导信息中能找到有关这方面的更多指导。



## 国际合作

14.48 在审议 WP/330 号文件时，委员会回顾了国际民航组织在实施有效的航空安保威胁和风险评估方法方面发挥的关键作用。因此，委员会敦促各国报告非法干扰行为、交流信息和最佳做法以及分享它们在威胁和风险评估方面的经验，以使国际民航组织能够开发和提供有关威胁评估和风险管理的工具、指导材料和培训。

14.49 委员会认识到 WP/25 号文件所述各国为加强航空安保的可持续性和改善旅客体验，建立一站式安保（OSS）安排的好处，因此，回顾了国际民航组织发布的关于 OSS 的现有指导，以及为协助建立这种安排提供的技术援助。委员会还强调，迫切需要建立一个强有力的验证流程、措施的等效性、风险评估以及各国和相关机场运营人之间持续进行协商，以确保按照既定的国家规程有效执行这样的安排。

14.50 鉴于印度在 WP/271 号文件中论及为实施打击恶意无人机政策所作的努力，委员会支持可以通过国际民航组织的相关专家组，包括航空安保专家组和遥控航空器系统（RPAS）专家组，进行信息交流，以期制定旨在减轻无人驾驶航空器系统的威胁的合理政策框架。

14.51 委员会审议了 WP/238 号文件第 1 号修改稿中关于建立航空安保设备性能认证框架的提案，该框架将包括先进安保设备的技术要求和通用测试程序及方法。鉴于先进航空安保设备的迅速开发和使用，执行委员会商定，这一框架将需要由航空安保专家组和网络安全专家组进行更仔细的审查。

14.52 注意到各国对“不让任何国家掉队”举措的贡献，及其协助和支持各国航空安保方面所取得成就的同时，委员会注意到 WP/302 号文件中关于国际民航组织加强其对合作方案支助的提案，有助于实现全球航空安保计划的优先事项和理想目标，特别是在 COVID-19 恢复阶段和各国遇到困难之后。由于加强直接援助在很大程度上取决于国际民航组织的可用资源，因此委员会鼓励具备资源、能力和专门知识的国家，向有需要的其他国家提供支持和援助，以实施诸如不让任何国家掉队举措，从而对全球民用航空业提供援助。最后，委员会强调了建立地区和国际网络及合作，以帮助确保有效实施附件 17 —《航空安保》各项标准的重要意义。

14.53 正如 WP/243 号文件所强调的那样，委员会认识到，国家层面航空安保的一个重大挑战，就是确保有效实施航空安保措施的能力。委员会认识到，只有通过旨在实现可靠的全球航空网络的有效监督才能实现这一目标，以保护民用航空运行免遭非法干扰行为。在这方面，委员会强调地区民用航空机构可以为成员国建立强健和有效的航空安保监督系统发挥重要的支助作用。

## 大会拟通过的航空安保决议

14.54 理事会介绍了 WP/5 号文件，并忆及国际民航组织大会第 40 届会议于 2019 年通过了第 A40-11 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明。根据第 A40-11 号决议的决议第 2 条，必须在大会每届常会上对该综合声明进行审查。

14.55 虑及委员会收到并同意的评论意见，委员会在完成其关于这一议程项目的工作后，表示同意提交一项经修改的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，供全体会议通过。

### **14/1 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明**

鉴于认为整合有关航空安保的国际民航组织持续政策的大会决议，以便使其文本更易获取、更易理解和进行更合逻辑的编排，从而促进其实施和实际应用是适宜的；

鉴于大会在 A40-11 号决议中决定，在每届会议上通过一份国际民航组织关于航空安保政策的综合声明；  
和

鉴于大会审查了理事会关于修订 A40-11 号决议中包括附录 A 至 G 在内的国际民航组织航空安保持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 41 届会议期间做出的决定；

大会：

1. 决定本决议所附各附录构成国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，这些政策是大会第 41 届会议闭幕时存在的最新政策；
2. 决定要求理事会在每届常会上提交一份国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，以供审查；  
和
3. 宣布本决议取代 A40-11 号决议。

### **附录 A**

#### **一般政策**

鉴于国际民用航空的发展能够极大地有助于建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用则会构成对普遍安全的威胁；

鉴于针对民用航空的非法干扰行为已成为对其安全和有序发展的主要威胁；

鉴于恐怖行为威胁的不断演变的性质，包括由藏匿的爆炸装置、陆侧攻击构成的威胁、包括便携式防空系统（MANPADS）的地对空威胁、其它远距离攻击、化学威胁、使用无人驾驶航空器系统（UAS）进行的攻击、航空货运系统滥用于恐怖主义目的、将航空器作为武器、网络攻击和针对民用航空的其他非法干扰行为特别是包括内部人员威胁，对国际民用航空的安全、效率和正常具有严重的不利影响，危及机上和地面人员的生命，并有损世界人民对国际民用航空安全的信心；

鉴于针对国际民用航空的一切非法干扰行为均构成违反国际法的严重犯罪；

忆及 A27-12 号决议和 A29-16 号决议仍然有效；

认识到各种犯罪活动不当利用航空部门，包括非法航空运送麻醉品和精神药物，以及贩卖人口、野生动物和其他非法物品，会显露或加剧可能遭到图谋进行非法干扰行为者利用的脆弱性；

忆及 A40-12 号决议关于航空安保的宣言；

忆及国际民航组织与世界海关组织（WCO）于 2012 年 7 月在新加坡、2014 年 4 月在巴林麦纳麦和 2016 年 7 月在马来西亚吉隆坡召开的关于加强航空货物安保和简化手续的联席会议上所发布的联合公告；

铭记关于恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁的第 2178（2014）、2309（2016）、2341（2016）、2395（2017）、2396（2017）、2482（2019）和 2617（2021）号联合国安全理事会决议（UNSCR）；

铭记联合国全球反恐战略（2006 年）作为一项加强国家、地区和国际反恐努力的全球文书；

铭记国际民航组织及其成员国为实施联合国全球反恐战略所付出的努力，以加强国际、地区和国家反恐工作，包括采取切实步骤增进成员国应对恐怖主义威胁的能力，并加强协调联合国系统开展的反恐活动；

认识到为制定并完善全球航空安保计划（GASeP）与成员国全球磋商以及推广力度成功地使理事会于 2017 年 11 月通过了该计划；

认识到成员国需要在其他成员国、国际民航组织、地区机构、业界以及所有其他利害攸关方的集体支持下，加大努力实现为 2023 年和 2030 年制定的全球航空安保计划全球理想目标；

认识到国际民航组织及其成员国实施和促进基于风险的、适当的和与威胁成比例的全球安保做法的重要性；

认识到成员国、业界和其他利害攸关方一直需要促进航空安保意识的提高和强大而有效的安保文化；

铭记 2017 和 2018 年期间在埃及、巴拿马、葡萄牙和泰国举办的地区航空安保会议上通过的地区路线图；

忆及 2018 年 11 月在蒙特利尔召开的第二次航空安保高级别会议的公报以及会议的结论和建议；

忆及各成员国全面看待航空安保和其他航空学科的重要性，在其不同机构之间保持有效协调以确保考虑所有适当信息，并评估任何措施对民航活动特别是对航空安全造成的后果；

认识到 COVID-19 大流行带来的限制和公共卫生措施对航空业产生了严重影响，国际民航组织和成员国在就航空安保政策和措施作出决定时必须考虑到这种影响；和

重申在 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）部长级宣言中的承诺，除其他外，需要做好航空运行准备以确保安全、安保和有序的交通流量，并从当前和过去的大流行病中吸取经验教训，以确保国际航空的长期复原力。

大会:

1. 强烈谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因针对民用航空的一切非法干扰行为;
2. 憎恶地注意到旨在破坏飞行中的民用航空器和民用机场、以地对空威胁、使用无人驾驶航空器系统攻击和其他远距离攻击以及滥用民用航空器作为杀伤性武器造成机上和地面人员丧生的所有非法干扰行为和未遂行为;
3. 重申航空安保必须继续作为国际民用航空组织及其成员国的最高优先事项来对待, 并提供充分的资源;
4. 要求所有成员国确认其对于国际民航组织既定政策的坚决支持, 单独地和相互合作地运用最有效的安保措施, 根据附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的规定所要求和建议, 以防止非法干扰行为和惩罚任何此类行为的罪犯、策划者、赞助者、及同谋者的供资人;
5. 重申国际民用航空组织对促进一致和统一解决成员国之间就影响全世界国际民用航空安全而有序运营事宜可能产生的问题的责任;
6. 指示理事会作为一项紧迫的优先事项继续其关于非法干扰行为预防措施的工作, 并确保以最高效率和反应来开展这项工作;
7. 呼吁国际民航组织及其成员国根据其各自的能力实施联合国安理会第 2178、2309、2341、2395、2396 和 2482 号决议, 并集体展示国际民航组织在保障国际民用航空免遭非法干扰行为方面的全球领导力;
8. 认识到国际民航组织在航空安保领域的领导作用, 要求秘书长在国际民航组织内部及其地区办事处提高对航空安保的重视, 并在经常方案预算范围内确保本组织航空安保方案的长期可持续性;
9. 敦促所有成员国继续在财务上支持本组织, 通过以人力和财务资源形式提供自愿捐助, 开展编入经常性方案预算以外的航空安保活动;
10. 指示理事会确保航空安保专家组对全球航空安保计划进行定期审查, 使其保持相关性, 其优先事项针对处理现有和新出现的威胁, 并继续作为有用的工具以支持成员国努力实现附件 17 —《航空安保》的充分实施;
11. 指示理事会在完善全球航空安保计划时审议从实施全球航空安保计划过程中汲取的经验, 包括航空业因 COVID-19 大流行的后果已发生的变化, 确保其中载有明确和集体的航空安保目的与目标以及使用现有进程和工具监测进展的机制, 以协助国际民航组织、成员国和利害攸关方确保航空安保的持续改进;
12. 指示秘书长利用与成员国和业界之间的协商机制继续全面审查和完善国际民航组织航空安保计划及方案, 以确保这些计划及方案仍然有助于实现其预期目的并适应新的航空安保挑战, 同时虑及创新性做法以进一步改进或加强他们的有效性。审查的结果, 包括任何建议, 应该定期向理事会进行报告;

13. 敦促所有成员国积极地参与全球和地区工作，实现全球航空安保计划国家和地区层面的目的、目标、具体目标和优先事项，考虑到为全球航空安保计划制定的 2023 年和 2030 年全球理想目标；和

14. 敦促所有成员国、行业和其他利害关系方继续采取实际行动，加强航空安保文化，以支持安保措施的有效实施，并促进所有实体和个人的安保意识和最佳安保行为。

## 附录 B

### 制止非法干扰民用航空行为的 国际航空法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

#### a) 国际航空法律文书

鉴于保护民用航空免遭非法干扰行为已通过以下各项公约得到加强：《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）、《制止在用于国际民用航空的机场发生的非法暴力行为以补充制止危害民用航空安全的非法行为的公约的议定书》（蒙特利尔，1988 年）、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）和《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉的议定书》（蒙特利尔，2014 年）及制止此类行为的各项双边协定；

#### 大会：

1. 敦促尚未成为《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）和《蒙特利尔公约 1988 年补充议定书》、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）以及《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉的议定书》（蒙特利尔，2014 年）<sup>1</sup> 的缔约方的成员国成为这些公约的缔约方。

2. 呼吁尚未成为上述航空法律文书缔约方的成员国甚至在批准、接受、核准或加入之前，实行这些文书的原则，并要求制造可塑炸药的成员国尽快实施给此类炸药进行标注的工作；和

---

<sup>1</sup> 各项航空安保法律文书成员国的名单可从 [www.icao.int](http://www.icao.int) 网站国际民航组织条约汇编项下查阅。

3. 要求秘书长继续提醒成员国成为《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书、《关于制止非法劫持航空器的公约》的 2010 年补充议定书、《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉》的 2014 年议定书和《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》缔约方的重要性，并提供在成为这些文书缔约方中遭遇任何困难的成员国所要求的援助。

b) 颁布国家立法和缔结适当协定

鉴于由成员国颁布对此类行为进行严惩的国家刑法可极大地促进制止非法干扰民用航空的行为：

大会：

1. 呼吁各成员国特别注意对犯有策划、赞助、供资或便利非法干扰民用航空行为的人员采取充分措施；特别是在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定；和

2. 呼吁各成员国对犯有非法干扰民用航空行为的人员采取有关引渡或起诉的充分措施，如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款，和缔结适当协议，以规定引渡对国际民用航空进行犯罪性攻击的人员。

## 附录 C

### 技术安保措施的实施

鉴于保护国际民用航空免遭非法干扰行为需要成员国不断保持警惕并制定和实施减轻威胁的行动，包括载于附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的规定；

鉴于显然需要加强与人员、其客舱和货舱行李、货物、邮件、信袋和快递包裹的运输相关的所有阶段和过程的安保以及保护民用航空免受网络攻击和网络威胁；

鉴于对航空货运和邮件的整个威胁要求必须采取全球性做法制定和实施安保规定和最佳做法，包括与世界海关组织（WCO）、万国邮政联盟（UPU）和国际海事组织（IMO）等相关国际组织进行持续合作；

鉴于确保政府机构、机场当局、航空器运营人和其他实体采取安保措施的责任由成员国承担；

鉴于有效实施国际民航组织倡导的安保措施是预防非法干扰民用航空行为的有效手段；

鉴于必须采用一套广泛的风险管理策略和工具以期使安保措施与安保风险目标一致，确保航空安保措施的有效性和可持续性，并考虑到对民用航空安全的任何意外影响；

鉴于除了背景审查、合格认证和质量控制以外，只有通过雇用经过良好培训和胜任称职的安保人员，保护民用航空的反措施才能有效；

鉴于 COVID-19 大流行可能已要求根据情况而授权暂时放宽特定安保要求；

认识到仔细评估和处理航空运行恢复相关风险的重要性，特别注意因大流行病对工作人员的影响所导致的风险；

鉴于 COVID-19 大流行要求处理安保威胁和风险并虑及新的卫生相关风险，同时确保简化手续和可持续性的平衡；

鉴于在各个层级和跨整个航空领域为安保和非安保职能的所有人员建立一个强大的安保文化对于一个有效安保环境的发展和可持续性十分重要；和

鉴于需要进行技术、流程创新和适当的培训，实现有效和高效的航空安保和简化手续措施和确定安保检查制度的未来。

大会：

1. 敦促理事会继续以最高优先级通过与当前国际民航安保威胁相称的有效、基于证据及风险和操作上可行的非法干扰行为预防措施，以虑及该威胁的创新性和不断演变性，并从威胁和风险角度不断更新《芝加哥公约》附件 17 的条款；

2. 敦促所有成员国以单独方式和以与其他成员国合作的方式，为防止非法干扰行为采取一切可能的措施，特别是附件 17 所要求或建议的以及理事会所建议的措施；

3. 重申成员国有责任在考虑到不断演变的威胁的基础上在其领土内实施有效的航空安保措施；

4. 敦促各成员国完全和可持续地实施附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款，加强努力，实施关于航空安保的现行标准和建议措施（SARPs）以及有关航空安保的程度，监督其实施情况，采取一切必要步骤预防非法干扰国际民用航空的行为，并适当注意国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件 — 限制发行）中所载的指导材料，以及国际民航组织受限制访问网站上所提供的其他与安保有关的指导材料；

5. 鼓励成员国高度重视为应对内部人员威胁最近通过的标准，确保在其各自管辖区内对其有效实施，并继续调整和采取措施应对这一威胁；

6. 鼓励各成员国将民航安保作为国家、社会和经济的优先事项、规划与运行的一个基本组成部分来推动；

7. 鼓励各成员国与行业建立伙伴关系，制定、试用和实施有效的安保措施和创新技术、技能和流程；

8. 鼓励成员国和业界协调努力，发展航空安保检查，以更加灵活地应对新威胁、更加无缝和以旅客为中心，同时确保持续实现附件 17 —《航空安保》中的安保目标；

9. 鼓励各成员国和所有航空实体推广强大和有效的航空安保文化包括制定工作队伍和公众的安保意识方案和活动，以强调安保人人有责；

10. 敦促成员国维持胜任称职、积极进取和训练有素的工作队伍，并采取行动以保证和维持 COVID-19 大流行之前已存在的工作人员能力；

11. 鼓励各成员国对其航空安保计划的方方面面进行有效监督，包括当限制或其他情况不允许进行现场监测活动时采用远程技巧，以确保安保措施得到有效和可持续实施。

12. 鼓励各成员国依照其国内法、规章和航空安保方案，并根据适用的标准和建议措施，以务实的方式促进实施航空安保措施，以便：

- a) 为了交流信息和及早发现对民用航空运行的安保威胁，酌情扩大成员国和业界之间现有的合作机制；
- b) 共享与安保预防措施有关的专长、最佳做法和信息，包括检查和检查技巧，侦测炸药、机场安保行为侦测、对机场工作人员的检查 and 背景检查、人力资源发展和相关技术的研究与开发；
- c) 利用现代技术侦测违禁物品和材料，预防将此类物品和材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；
- d) 确定基于证据和风险的、适当和与威胁相称的、有效、高效、多层面、操作上可行、经济上可持续和可持续运作的航空安保措施，并虑及对旅客、机组人员和合法贸易的影响；
- e) 加大保障航空货运和邮件安保系统努力的力度，办法是：
  - i. 建立强有力、可持续和适应性强的航空货运安保框架；
  - ii. 有效和可持续地实施健全的安保保障；
  - iii. 酌情就航空货运和邮件安保采取整体供应链做法；
  - iv. 建立和加强对航空货运和邮件安保的监督和质量控制；
  - v. 开展双边和多边努力以协调各项行动，以便统一和加强航空货运和邮件安保及保障全球航空货运供应链；
  - vi. 同其他成员国分享最佳做法和所吸取的经验教训，以便提高航空货运和邮件安保的整体水平；和
  - vii. 加强强化航空货运和邮件安保能力建设和创新的各项举措；



- f) 考虑无人驾驶航空器系统的潜在滥用，并采取安保措施，以防止其用于非法干扰行为；
- g) 确保对各自领土和空域中的民用航空安保威胁和风险持续进行评估，使用这些评估为反措施的制定提供适当信息并调整航空安保政策设置，且尽可能迅速地向相关利害关系方提供有关民航所有可能风险的信息；
- h) 通过与所有利害关系方合作开展以下行动，应对针对陆侧区域，包括针对候机楼发起攻击的风险：
  - i. 在有效和可持续性的安保措施与为旅客提供便利的需求之间保持适当的平衡；
  - ii. 实施一组灵活且切实的基于风险的措施，并明确有关各方的责任；
  - iii. 尽量避免在候机楼内部或附近区域因人群聚集而带来的脆弱性；和
  - iv. 维持时刻保持警惕、威慑、预防、在不断变化的威胁面前以协调一致的方式应对和适应的文化；
- i) 确保保护民用航空免受网络攻击和网络威胁；和
- j) 处理因内部人员利用工作人员及其对安保区和敏感安保信息的特权而造成的风险，考虑到 COVID-19 大流行的影响以及大流行病已造成新的或加剧了现有内部人员漏洞的可能性。

13. 呼吁各成员国并在尊重其主权的同时通过合作及协调行动，以便一致、高效率和有效地执行标准和建议措施以及指导材料，并通过向旅行公众提供清楚、及时和现有的信息，把对标准的混淆或不一致的解释所引起的对航空旅行的扰乱减至最小程度；

14. 呼吁各成员国在要求另外一国实施安保措施对飞入该成员国领土的航空器加以保护时，应全面考虑在另外一国国内已经实施的安保措施，并在适当的情况下承认这些措施是等效的以避免重复；

15. 要求国际民航组织：

- a) 确保附件 17 — 《航空保安》和附件 9 — 《简化手续》的条款相互融合和补充；
- b) 通过应有关成员国要求举行的提高认识的地区和次地区航空安保活动，继续促进制定有效和创新性安保进程和概念，包括与行业利害关系方和设备制造商合作，制定下一代旅客和货物检查流程；
- c) 继续支持航空安保专家组的工作，以应对针对民用航空的新的和现有的威胁，并制订适当和基于证据及风险的预防措施；

- d) 促进制定相互承认的进程，以便协助成员国实现互惠安排，包括一站式安保安排，这些安排承认成员国按照附件 17 的要求所采取的航空安保措施在取得同样结果情况下的同等性，这些安排还立足于商定的全面和持续的验证进程以及就其航空安保系统有效持续地交流信息；和
- e) 继续与航空安保专家组和网络安全专家组协商以处理其他威胁和风险，包括对航空安保的网络威胁，以及对机场陆侧区域和空中交通管理安保的风险；和

16. 指示秘书长每隔一定时间，更新和修订国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件）并制定新的指导材料，旨在协助各成员国对新的和现有的针对航空的威胁做出回应，并实施有关民用航空安保的规范和程序；

17. 指示秘书长确保定期审查和更新国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件— 限制发行），该综述为航空安保提供了风险评估方法，各成员国可考虑利用该声明进一步制定本国风险评估，以及按照 Doc 10108 号文件列入基于风险的评估，同时提出供通过附件 17 或国际民航组织任何其他文件中的新的和经修订航空安保措施的建议；

18. 指示秘书长确保利用适当的专门知识领域，以便评估航空安保风险和制定标准和建议措施（SARPs）、规范、指导材料，以及处理航空安保问题的其他手段，包括和其他专家组协调；和

19. 指示理事会对航空安保专家组的职权范围进行不断评估并建立治理程序，以确保对专家组全面审议航空安保问题的能力没有任何限制；和

20. 指示秘书长继续确保将航空安保适当定位为国际民航组织秘书处的核心原则和职能组成部分，使其与国际民用航空的进步、可持续性和安全有序发展的关键重要性相称。

## 附录 D

### 国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法

鉴于国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA），已经成功地完成了 A40-11 号决议附录 D 的任务；

鉴于本组织的主要目标之一仍然是确保在全世界范围国际民用航空的安保；

鉴于各成员国承诺遵守附件 17 —《航空保安》标准和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的标准；

鉴于各成员国建立一个有效的航空安保监督系统，可支持执行国际航空安保的标准和建议措施（SARPs），并有助于这一目标；

忆及确保民用航空安保的最终责任都在各成员国；

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法已经证明有助于查明对航空安保的关切，为解决这些关切提出建议；并且该计划继续得到各国的支持，促进成员国努力履行其在航空安保方面的国际义务；

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法的审计结果对了解全球、地区和个体成员国家航空安保态势做出重要贡献；且汇编的普遍安保审计计划持续监测做法数据，也可用来确定成员国是否正在实现全球航空安保计划提出的理想目标；

认识到有效实施国家纠正行动计划以解决通过普遍安保审计计划持续监测做法审计所查明的缺陷，是为实现加强全球航空安保总体目标而开展的监测进程的一个重要的组成部分；

承认国际民航组织航空安保审计结果方面有限程度披露的重要性，要在既需要使成员国认识到未解决的安保关切，又需要使敏感的安保的信息不公之于众之间保持平衡；

考虑到理事会批准了一个及时处理重大安保关切（SSeCs）的机制；

认识到制定一项经协调的战略，通过高级别的秘书处监测和援助审查委员会，便利对成员国进行援助的重要性；

认识到继续实施普遍安保审计计划持续监测做法以及该计划的持续演变，对成员国之间在航空安保一级建立相互信任，并对鼓励充分执行与安保有关的标准至关重要；

认识到 COVID-19 大流行和资源局限的影响限制了能够进行审计的频率；

忆及大会第 40 届会议要求理事会报告普遍安保审计计划持续监测做法的总体实施情况；

大会：

1. 注意到，普遍安保审计计划持续监测做法有助于通过审计和持续监测成员国的航空安保绩效来改善全球航空安保；

2. 要求秘书长确保普遍安保审计计划持续监测做法继续评估与衡量可持续和有效实施附件 17 标准，包括酌情就其合规采取基于风险的做法、附件 9 的安保相关标准，以及审计的优先排序是基于风险的，且普遍安保审计计划持续监测做法及时处理严重的缺陷；

3. 表示赞赏各成员国在普遍安保审计计划持续监测做法审计过程中所给予的合作，并提供安保专家，经认证作为普遍安保审计计划持续监测做法的审计员，在进行普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计时担任短期专家，以及提供长期专家，担任普遍安保审计计划持续监测做法的审计组组长；

4. 要求理事会确保普遍安保审计计划持续监测做法继续以及得到足够资源，并监督其活动，因为该计划监测成员国在建立和维持可持续的航空安保系统、遵守国际民航组织与安保有关的标准的能力以及实施纠正行动计划以及及时处理普遍安保审计计划持续监测做法审计期间查明的缺陷；

5. 注意到国际民航组织秘书处与各成员国协商审查普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法，并鼓励继续协作，以确保该方案继续满足成员国的需要，并敦促秘书处与秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究组协商，继续提高该计划的有效性；
6. 核准普遍安保审计计划持续监测做法的安保审计结果有限披露的政策，包括立即通报存在着重大安保关切的政策；
7. 敦促所有成员国通过以下方式，全力支持国际民航组织：
  - a) 签署有关普遍安保审计计划持续监测做法的谅解备忘录；
  - b) 在国际民航组织安排的普遍安保审计计划持续监测做法活动之前，根据既定时间表编制并向国际民航组织提交所有规定的文件；
  - c) 在进行普遍安保审计计划持续监测做法活动期间，便利普遍安保审计计划持续监测做法小组的工作；
  - d) 拟定并提交一份用以处理普遍安保审计计划持续监测做法活动中查明之缺陷的适当纠正行动计划；和
  - e) 在成员国和国际民航组织商定的时限内实施那些纠正措施。
8. 要求秘书长采取措施，尽快将普遍安保审计计划持续监测做法的人员配置及其活动供资要求纳入经常方案预算，从而确保该计划的长期财务可持续性；和
9. 要求理事会向大会下一届常会提交一份关于普遍安保审计计划持续监测做法实施情况的进度报告。

## 附录 E

### 国际民航组织实施援助和发展 — 安保方案 (ISD-SEC)

鉴于实施预防非法干扰国际民用航空的行为的技术措施需要财物资源和人员培训；和

鉴于尽管得到援助，但一些国家，特别是发展中国家，由于财政、技术和物质资源不足，缺乏航空安保监督能力，在全面实施预防措施方面仍然面临困难；

大会：

1. 指示秘书长运用本组织的影响力促进成员国和其他航空实体在全世界范围的工作，通过鼓励经协调、有的放矢和经优先排序的国际航空安保能力建设活动，向成员国提供有效的技术援助和支持；

2. 敦促各成员国自愿捐助资金和实物资源，以扩大国际民航组织航空安保提升活动的影响范围和影响力；
3. 指示秘书长确保，所收到的针对航空安保实施支助和发展活动的捐助全部只用于这些活动；
4. 敦促有能力的成员国协助在航空安保领域提供有效和有针对性的能力建设活动。此种活动应包括培训、技术援助以及实施支助和发展、技术转让和在需要时提供其他必要资源，以便使所有成员国实现更加强大的有效的航空安保制度；
5. 请各成员国利用国际民航组织在提供、便利或协调短期补救援助和长期援助方面的能力，补救其在实施附件 17 的标准和建议措施时存在的缺陷，并利用国际民航组织最佳运用普遍安保审计计划的审计结果的能力，来确定和调整航空安保能力建设活动，以惠及有需要的成员国；
6. 请各成员国还考虑要求得到其他国际和地区组织的援助，以满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；
7. 敦促各成员国和各组织与国际民航组织共享与其援助方案和活动相关的信息，以推进有效和高效地使用资源；
8. 指示秘书长尽可能地推进对援助方案和活动进行协调，包括收集与此类举措相关的任何可获信息；
9. 指示秘书长对国际民航组织援助项目的质量和有效性进行监测和评估，并就资金和实物资源的使用和此种捐助的探明影响提供定期报告；
10. 敦促各成员国和相关利害攸关方协同组织和实施能力建设活动，记录每一当事方所做的承诺；
11. 要求秘书长更新和加强国际民航组织的航空安保培训方案、航空安保成套培训资料（ASTPs）和航空安保讲习班，并推动航空安保培训的其他方法，如电子学习和混合学习；
12. 敦促成员国为国际民航组织航空安保培训方案活动做出贡献；
13. 要求秘书长监督、制定、促进、支持、维持和定期重估国际民航组织航空安保培训中心（ASTC）网络，以确保满足培训要求和达到良好的合作水平；
14. 敦促成员国利用国际民航组织航空安保培训中心进行航空安保培训。

## 附录 F

### 理事会关于在世界不同地区的多边和双边合作的行动

鉴于各项国际航空安保航空法文书和理事会通过的关于航空安保的标准和建议措施所规定的成员国权利和义务可在成员国之间的多边和双边合作中得到补充和加强；

鉴于多边和双边航空运输协定是旅客、行李、货物和邮件的国际商业航空运输的主要法律基础；

鉴于航空安保条款应成为多边和双边航空运输协定的一个组成部分；和

鉴于注重安保成果、承认同等性和一站式安保以及尊重多边和/或双边航空运输协定中规定的合作精神是政策原则，实施这些原则能够大大有助于航空安保的可持续性；

大会：

1. 认识到要成功地消除对民用航空的威胁，只能通过有关各方的共同努力以及所有成员国在各国家机构与航空安保监管者之间建立起密切的工作关系方能实现；

2. 敦促所有成员国考虑 1986 年 6 月 25 日理事会通过的示范条款和 1989 年 6 月 30 日理事会通过的协定范本，在其多边和双边航空运输协定中插入一个航空安保条款；

3. 敦促所有成员国通过下列主要原则，作为航空安保国际合作的基础，并确保成员国、国际民航组织和其他相关国际组织间的有效航空安保合作：

a) 尊重双边和/或多边航空运输协定中规定的合作精神；

b) 承认同等的安保措施；和

c) 着重于安保成果；

4. 敦促所有尚未参加国际民航组织航空安保联络点（PoC）网络的成员国加入该网络，该网络是为通报对民用航空运输运行的紧迫威胁而设，目的是在每一国家内提供一个国际航空安保联络的网络，并强化其协调与合作，以确保通过航空安保百科全书（AVSECPaedia）交流最佳做法；

5. 敦促国际民航组织推动能够建立各成员国之间交流航空安保信息的技术平台的各种举措；

6. 要求国际民航组织继续：

a) 鼓励成员国报告其在相互合作防止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；

b) 分析世界不同地区防止对国际民用航空的威胁的不同情况和趋势；和

c) 编制加强阻止和防止此类非法干扰行为的措施的建议；

7. 指示理事会采取必需的紧急和迅速的行动，以便处理针对民用航空的新的和现有的威胁，寻求减少由于对必要措施产生的混淆或不一致的实施或解释而对航空旅行造成的不必要的扰乱，便利成员国做出共同一致的反应，并鼓励成员国与旅行公众进行明确的沟通。

## 附录 G

### 在航空安保领域的国际和地区性合作

认识到对民用航空造成的威胁需要成员国和有关的国际和地区组织做出有效的全球回应；和

认识到为加强联合国以共同方法支持成员国实施联合国全球反恐战略和相关的联合国决议和任务，制定了联合国全球反恐协调契约。

大会：

1. 提请民用空中航行服务组织（CANSO）、国际原子能机（IAEA）、国际刑事警察组织（ICPO/INTERPOL）、国际海事组织（IMO）、欧洲安全与合作组织（OSCE）、联合国反恐怖主义委员会执行局（UNCTED）、联合国反恐怖主义办公室（UNOCT）、联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）、万国邮政联盟（UPU）、世界海关组织（WCO）、非洲联盟（AU）、欧洲联盟（EU）、阿拉伯民用航空组织（ACAO）、非洲民用航空委员会（AFCAC）、欧洲民用航空会议（ECAC）、拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）、国际航空运输协会（IATA）、国际机场理事会（ACI）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调整理事会（ICCAIA）、全球快递协会（GEA）、货运代理人协会国际联合会（FIATA）、国际航空货运协会（TIACA）以及其他利害攸关方继续与国际民航组织合作，应尽最大可能保护国际民用航空免遭非法干扰行为；

2. 指示理事会继续与联合国反恐委员会（CTC）在航空安保和边境管理领域的打击恐怖主义全球努力中合作，并要求秘书长利用本组织的专业知识协助联合国反恐执行局（UNCTED）进行国家访问，以评估成员国的反恐努力，包括取得的进展、仍存在的缺失以及技术援助需要的优先领域，并查明与恐怖主义有关的趋势和挑战以及在执行安全理事会相关决议时采用的最佳做法；和

3. 指示秘书长利用本组织在航空安保和边境管理领域的专业知识，支持联合国全球反恐协调契约框架的工作，以加强联合国预防和打击恐怖主义的共同方法，并协助联合国反恐办公室（UNOCT）向成员国提供技术援助和能力建设支持的努力，同时确保协调援助活动以避免工作重复并确保高效利用资源。

-----

## 航空网络安全

14.56 理事会在 WP/22 号文件中提供了关于国际民航组织在过去三年期当中开展的航空网络安全工作的最新情况，并提出了一项经修改的大会决议，以取代关于解决民用航空网络安全问题的 A40-10 号决议。

14.57 国际民航组织是以全面、协调一致、整体和贯穿各领域的方式解决航空网络安全问题的适当论坛。在这方面，委员会满意地注意到了过去三年期当中国际民航组织在航空网络安全方面的工作进展，并赞扬了国际民航组织及其各专家组的工作。特别是，委员会表示欢迎国际民航组织通过和实施经强化的航空网络安全内部治理结构，以及持续制定航空网络安全政策、规定、指导、能力建设和宣传举措。此外，委员会表示同意向全体会议建议通过第 14/2 号决议以取代 A40-10 号决议：解决民用航空网络安全问题。

14.58 根据 WP/74 号文件所述，委员会认识到，必须制定网络风险评估指南，并且不断加强国际民航组织航空网络安全框架、实施网络安全文化、制定能力建设举措，并开展网络安全演习。委员会进一步注意到，国际民航组织通过全面审查《芝加哥公约》的 16 个附件所开展的差距分析工作，以确定支持加强民用航空业的保护和复原力的国际民航组织标准和建议措施中的潜在差距。在这方面，委员会建议国际民航组织理事会将 WP/74 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议。

14.59 根据 WP/151 号文件所述，委员会认识到，必须制定能力建设举措，并将航空网络安全纳入各机构的人力资源战略，以提高航空人员在航空网络安全方面的能力。同时根据 WP/158 号文件所述还认识到，需要向小国提供能力建设支助和辅导，以确保对航空网络安全采取全球整体协调一致的做法。在这方面，委员会建议国际民航组织理事会将 WP/151 号文件和 WP/158 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议。

14.60 根据 WP/231 号文件所述，委员会认识到各国需要通过和实施民用航空网络安全文化。因此，委员会建议国际民航组织理事会将 WP/231 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议，并建议大会鼓励各国利用国际民航组织关于“民用航空网络安全文化”的指导材料，支持其为实施有效和稳健的航空网络安全文化而开展的努力。

14.61 委员会讨论了 WP/241 号文件所载的提案，该提案涉及建议各国在其信息安保管理系统（ISMS）中使用零信任的安保原则，并请网络安全专家组制定关于在信息安保管理系统中使用该原则的技术指导。在这方面，委员会认识到零信任原则的益处。委员会进一步注意到，网络安全专家组正在审议制定网络风险评估和管理指导，其中将包括使用不同技术和原则以支持民用航空网络保护及复原力的指导。因此，委员会建议理事会将 WP/241 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议。

14.62 委员会讨论了 WP/281 号文件所载关于确保航空网络安全适当治理结构的提案。在这方面，委员会认为，各国有必要建立适当的治理结构，以协调有关不同航空领域航空网络安全的监管和监督职能，并确保与国家层面的航空和非航空机构及利害攸关方协调这一话题。但是，鉴于各国监管和监督航空安全、安保、效率和网络安全的治理结构各不相同，委员会认识到各国在确定适当的航空网络安全国家机构时需要具有灵活性。委员会还建议理事会将 WP/281 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组审议。



14.63 根据 WP/374 号文件所述，委员会讨论了请网络安全专家组制定危机时期针对空中航行服务人员的能力建设和网络安全文化举措的提案。委员会认识到，在包括空中航行服务在内的民用航空所有领域不断发展能力建设及网络安全文化举措的重要性。委员会进一步认识到，无论出现什么危机，能力建设举措和网络安全文化活动都应当持续进行。因此，委员会鼓励国际民航组织持续制定其能力建设和网络安全文化举措，以支持各国及利害关系方处理航空网络安全问题，并建议理事会将 WP/374 号文件所载提案提交给国际民航组织的相关专家组审议。

14.64 根据 WP/416 号文件所述，委员会讨论了关于请国际民航组织开发航空网络安全实施套包的提案。委员会进一步注意到与开发此类实施套包的援助部分相关的挑战，鉴于各国在航空和网络安全的不同治理结构造成了不同的责任及正式报告关系，因此为各国制定通用的援助套包将具有挑战性。因此，委员会建议国际民航组织理事会将 WP/416 号文件所载的提案交给国际民航组织的相关专家组，以便就开发此类实施套包提供进一步的可能审议和指导。

14.65 委员会注意到了 WP/64 号文件，并认识到在不同专家组之间协调国际民航组织关于航空网络安全工作的必要性，这项任务预计将由国际民航组织理事会批准的新的治理结构进行，尤其是理事会特设网络安全协调委员会。委员会还建议理事会将 WP/64 号文件所载提案提交给国际民航组织的相关专家组审议。

#### **14/2 号决议：解决民用航空网络安全问题**

鉴于国际航空系统是高度复杂和综合的系统，由对民航运行的安全和安保至关重要的系统组成；

注意到航空领域越来越依赖信息、数据和系统的可用性、完整性和保密性；

考虑到民航的网络威胁正在快速持续地演变，并且如同在现实领域，航空继续成为网络领域犯罪份子的目标，并且网络威胁可以演变，影响到全世界范围的关键民用航空系统；

认识到不是所有影响民用航空安全的网络安全事件都是非法和/或故意的；

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

重申《国际民用航空公约》（芝加哥公约）规定的义务来确保民用航空的安全、安保和持续性；

考虑到《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》《北京公约》和《制止非法劫持航空器公约补充议定书》《北京议定书》将改进全球法律工具将国际民航网络攻击作为犯罪应对，因此各国广泛批准这些文书将确保这些攻击无论发生在世界何处，都会受到震慑和惩罚；

重申解决民航关键系统、数据和信息的网络安全和网络复原力不受网络威胁和危险的重要性和紧迫性，包括民用和军用航空之间的共用接口；

考虑到需要协同工作从而努力制定有效和协调的全球框架来应对航空网络安全，和支助全球航空系统网络安全和网络复原力，应对可能会带来民用航空安全和/或安保危险的网络安全威胁；

认识到国际民航组织在航空网络安全和网络复原力方面跨越不同航空学科的领导力和工作；

认识到航空网络安全需要在全球、地区和国家层面进行协调从而保证保护措施和风险管理体系的一致性和全面互相操作性；

认识到为民航网络安全建立清楚的国家治理和问责制的重要性，包括指定负责航空网络安全的国家主管当局与有关国家当局和机构协调，和

认可旨在协作和整体解决网络安全问题方面相关倡议、行动计划、出版物和其他媒体的价值。

大会：

1. 敦促成员国通过和批准将《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》《北京公约》和《制止非法劫持航空器公约补充议定书》《北京议定书》作为处理民航网络攻击的方法；
2. 呼吁各国和业界利害攸关方采取下述行动来应对针对民航的网络威胁：
  - a) 实施国际民航组织航空网络安全战略，并利用国际民航组织网络安全行动计划作为工具来支助实施航空网络安全战略；
  - b) 指定航空网络安全主管当局，并确定该当局和相关国家部门之间的互动；
  - c) 确定国家机构和业界利害攸关方在民航网络安全方面的责任；
  - d) 制定和实施强大的网络安全风险管理框架，吸取相应的安全和安保风险管理实践的经验，和采纳基于风险的方法来保护重要的民航系统、信息和数据免受网络威胁；
  - e) 制定政策和分配资源来确保，针对关键的航空系统：系统架构在设计上是安全的；系统受到保护并具有复原力；数据在存储和迁移时安全并可用；系统监测、事件检测和报告以及方法得以执行；制定并实践事件恢复计划；以及进行网络事件的法医分析；
  - f) 鼓励政府/业界针对航空网络安全战略、政策和规划以及信息共享进行协调，从而帮助确定需要解决的关键漏洞；
  - g) 鼓励民用/军方在确认、保护、监控共同漏洞以及民用和军事航空系统接口数据流动方面进行合作，并协作应对共同网络威胁和从网络事件中恢复；
  - h) 发展并参加国内和政府的政府/业界合作伙伴关系和机制从而对网络威胁、事件、趋势和减缓努力进行系统信息共享；

- i) 设计并实施跨民用航空领域的强大网络安全文化；
  - j) 鼓励各国继续为国际民航组织在制定国际标准、战略和最佳做法时做出贡献，以支持推进航空网络安全和网络复原力；和
  - k) 根据平行、跨部门和功能性的方法，继续协作制定国际民航组织的网络安全框架，涵盖航空安全、航空安保、简化手续、空中航行、通信、监视、空中交通管理、航空器运行、适航性、以及其他相关学科。
3. 指示国际民航组织：
- a) 继续推动普遍通过和批准《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书）；和
  - b) 继续确保通过国际民航组织解决航空网络安全问题的新机制，以跨部门的方式考虑和协调网络安全和网络复原力问题。

---

### 议程项目 15：审计计划 — 持续监测做法

15.1 执行委员会在其第 18 次会议上根据理事会关于国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划的实施情况的报告（A41-WP/7 号文件）以及关于普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）的演进和实施后的审查报告（A41-WP/27 号文件），审议了普遍审计计划持续监测做法的实施、最新发展和演进事宜。此外，还有 10 份由各国和国际组织提交的其他文件：WP/379、WP/202、WP/59、WP/309、WP/457、WP/386、WP/558、WP/598、WP/488 和 WP/212 号文件。

### 讨论

#### 国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划的实施

15.2 在讨论 WP/7 号文件的过程中，各国对这两个审计计划的工作以及关于通过各类既定的机制（包括秘书处普遍安保设审计计划（USAP）持续监测做法研究组（SSG））来不断改进相关工作的承诺表示强烈支持。委员会感谢通过借调专家和其他自愿捐助方式为审计计划提供支持的所有国家。

15.3 委员会对国际民航组织和成员国的的工作以及它们成功实施普遍安全监督审计计划持续监测做法和普遍安保审计计划 — 持续监测做法表示赞赏，尤其是在 COVID-19 大流行病带来的各种挑战的情况下。委员会注意到进度报告并对就国际民航组织审计计划的实施和活动所做的协调工作表示欢迎。委员会进而指出有必要继续努力来改进普遍安保审计计划 — 持续监测做法，特别是关于规程问题的未来修订。委员会敦促国际民航组织酌情将资源优先分配给审计计划，并呼吁成员国继续全力参与本组织的这些计划，同时鼓励它们继续通过自愿捐助方式支持这些举措。

#### 普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进

15.4 委员会承认普遍安全监督审计计划持续监测做法的效力、相关性和适应力、其在全球带来的安全改进以及 WP/27 号文件中所载的在四个工作流下进行的演进计划。委员会对在组织改进工作流下计划开展的工作表示欢迎，包括审查和更新政策文件，如 Doc 9735 号文件 — 《普遍安全监督审计计划持续监测手册》以及包括 USOAP CMA 结构审查专家组（GEUSR）建议（这些建议将接受有效性审查）的执行。此外，委员会同意推出两个工作流，以执行 USOAP 特设咨询组（USOAP-AG）的经批准的和建议的 COVID-19 高级别会议的相关建议。最后，委员会承认在专门谅解备忘录的支持下与世界粮食计划署开展的工作。

15.5 喀麦隆提交的 WP/379 号文件和印度尼西亚提交的 WP/202 号文件指出，国际民航组织有必要在规定的具体期限内评估通过在线框架提交的纠正行动计划（CAPs）。委员会注意到，由于国际民航组织的审查过程和对纠正行动计划的接受确认存在延迟的现象，各国不确定能执行向国际民航组织提交的纠正行动计划。委员会商定，将由国际民航组织对其演进计划进行修订，以纳入对纠正行动计划的监测和评估进行改进的工作，以查明此类延迟的根本原因以及确保在规定的时限内做出回复。委员会指出，确认是否接受的这一时限将反映在相关政策文件中，如 Doc 9735 号文件 — 《普遍安全监督审计计划持续监测手册》。

15.6 由巴拉圭提交并由智利、哥伦比亚、圭亚那、巴拿马、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）联署的 WP/59 号文件进行了经验分享，涉及到在那些在规程问题修改前已按普遍安全监督审计计划持续监测做法进行过审计的国家使用经修改和/或更新的规程问题（PQs）给有效实施（EI）率带来的影响。委员会指出，规程问题的修订可能会对所有国家的有效实施率产生影响，例如因实施 GEUSR 的建议而做出的修订。委员会建议，普遍安全监督审计计划持续监测做法采用了相关的审计原则，同时确保经修订规程问题的现有调查结果的可追踪性。委员会商定，将由国际民航组织对其演进计划进行修订，以在即将进行的 GEUSR 有效性审查中纳入对规程问题的未来修订、修订能否适用于普遍安全监督审计计划活动以及国家有效实施评分的分析。推荐了供各国使用的关于对规程问题所做修改进行说明的额外信息。

15.7 非洲民用航空委员会代表 54 个非洲国家提交了 WP/309 号文件，提议开发一种替代方法，帮助各国满足国际民航组织航空器事故和征候事件调查（AIG）规程问题中的所有要求，而不用等到真正发生事故。同时，还强调采取改进措施，通过开发一种替代方法来应对航空器事故和征候事件调查审计员的短缺问题。委员会同意修改其演进计划，考虑开发一种替代方法来审计各国的航空器事故和征候事件调查系统，以更好地反映各国在没有发生事故的情况下便具备这些能力。委员会商定，将在这一举措中对最新技术和创新，如模拟器的使用，予以考虑。

15.8 委员会承认非洲航空业有兴趣发展普遍安全监督审计计划持续监测做法，以便更好地满足 WP/457 号文件所述的成员国的需求，并注意到，国际民航组织理事会在其第 225 届会议期间已处理了该文件中所载的行动 a), b) 和 c)。委员会忆及，拟议行动与各国通过协商而修订的经批准的 USOAP-AG 的建议相一致。关于 WP/457 号文件的 d) 项，委员会指出，按照目前的做法，强制性信息要求 (MIR) 从未仅仅因为审计延期而被采用。委员会还建议国际民航组织不要仅仅因为推迟或取消一项 USOAP 活动就发布一份强制性信息要求和随后的重大安全关切 (SSC)。

15.9 注意到关于巴基斯坦监管监督制度改革的 WP/386 号信息文件，由塞舌尔提交的关于在解决国际民航组织在其安全监督活动期间所查明缺陷方面所取得的进展情况的 WP/558 号信息文件，以及由航空公司签派员协会国际联合会提交的关于在普遍安全监督审计计划规程问题中涉及飞行签派规定的 WP/598 号信息文件。

#### 普遍安保审计计划持续监测做法的相关发展

15.10 委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国) 在多民族玻利维亚国、哥伦比亚、哥斯达黎加、巴拿马、秘鲁和乌拉圭的支持下提交了 WP/488 号文件，阐述了加强普遍安保审计计划持续监测做法审计员了解和理解网络安全所涉方面的重要性，以使他们对适用的标准进行客观的技术评估。WP/488 号文件的附录还重点建议了对普遍安保审计计划持续监测做法审计小组进行网络安全评估而言被视为必需的知识领域和经验，并建议了能够在关于这一主题的潜在指导或培训材料中纳入的内容。讨论期间，对该文件提议的培训超出了全面评估是否遵守附件 17 中标准 4.9.1 所需的培训进行了澄清。而且，秘书处解释说，对这一标准的审计集中于监管和组织问题，而不是网络安全系统本身的实施。

15.11 在 WP/212 号文件中，非洲民用航空委员会注意到与秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究组进行协作在普遍安保审计计划持续监测做法方面所做的改进，其中包括信息的安全传输，并强调了实时监测纠正行动计划的重要性以及非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划 (AFI SECFAL Plan) 所做的工作。WP/212 号文件还建议将普遍安保审计计划持续监测做法审计小组领导权下放给国际民航组织各地区办事处。各国对提供最新的审计信息的必要性表示支持，但委员会的一些成员在秘书处的支持下表示，国际民航组织地区干事进行审计会产生利益冲突问题，因为这些干事同时也负责提供协助。建议 SSG 应该对审计活动的权力下放和优先顺序进行审计。在线更新纠正行动计划的能力也将更清楚地表明各国执行标准的情况。

15.12 秘书处表示，在国际民航组织总部增聘了小组组长，以增加审计次数、补做完大流行病造成的审计积压问题，以及确保具有一个强有力的接替计划。

15.13 委员会注意到了 WP/212 号文件和 WP/488 号文件，并敦促各成员国在纠正行动计划 (包括确定的优先行动) 的实施进度报告方面与国际民航组织进行合作。委员会指示理事会继续监测 SSG 在持续改进普遍安保审计计划 — 持续监测做法方面所做的工作，包括与纠正行动计划更新和普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计员培训相关的各个方面。

## 议程项目 16: 环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量

16.1 执行委员会在其第二次会议上，根据理事会提交的本组织工作进展报告，审议了关于一般规定、航空器噪声和当地空气质量（WP/93）的环境保护的题目，并审议了理事会关于更新大会第 A40-17 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量（WP/95）的提案。此外，还有 3 份文件由国家和观察员提交：WPs 163、168、209。

16.2 在 WP/93 号文件第 1 号修改稿中，理事会报告了国际民航组织自大会第 40 届会议以来在民用航空和环境领域所取得的进展，包括在航空器噪声和排放方面当前和未来的航空趋势、在制定环境相关标准和建议措施（SARPs）以及指南方面的进度，以及其他联合国机构和国际组织相关的发展动态。

16.3 在 WP/95 号文件中，理事会鉴于自上届大会以来的发展情况，提议修改大会第 A40-17 号决议。关于此大会决议的拟议修改主要源自国际民航组织与其他组织合作开展的工作，以及航空环境保护委员会（CAEP）执行各项活动的成果。

16.4 委员会认可了本组织自上届大会以来在处理噪声、当地空气质量和全球气候排放的影响方面所取得的实质进展，并要求国际民航组织密切关注各项创新科技和适用航空的更清洁的能源，同时做好准备酌情及时更新和制定相关的国际民航组织环境标准和建议措施（SARPs），以及指南。

16.5 在 WP/168 号文件中，中国和非洲民用航空委员会（AFCAC）的 54 个成员国认可了航空环境保护委员会取得的进展，并对持续使用“双严格度”流程处理环境审定标准间的相关性问题表示了欢迎。各国还表态认为航空环境保护委员会必须在标准设定流程中保持并更新数据驱动的分析，同时需增强所使用模型和数据库需求的透明度，以提高环境趋势和成本收益分析结果的稳健性。各国还建议仅针对二氧化碳排放标准的“双严格度”分析优先安排航空环境保护委员会关于新飞机机型的工作。

16.6 关于航空环境保护委员会的流程及其透明度，经澄清，用于航空环境保护委员会严格度分析的模型和数据库均公开列于国际民航组织网站，且在用于严格度分析之前悉数经过航空环境保护委员会验证。在此方面，邀请各成员国通过成为航空环境保护委员会的成员或观察员国积极参与航空环境保护委员会的工作流程。关于正在由航空环境保护委员会分析的“双严格度”标准的适用性问题，经澄清，正在进行的航空环境保护委员会的工作方案，经国际民航组织理事会批准，已经将其作为优先事项纳入了关于双严格度对于新飞机机型适用性的审议工作。

16.7 委员会注意到，国际民航组织通过航空环保委开展的环境保护工作得到了支持，并注意到关于需要提高航空环保委工作的透明度的普遍共识。委员会注意到，所提出的所有技术问题都在进行中，并由航空环保委在其目前的工作方案中加以考虑。委员会同意航空环保委应继续其工作方案，并要求理事会指导航空环保委以最有效的方式开展工作。

16.8 在 WP/209 号文件中，萨尔瓦多在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）的支持下介绍了拉丁美洲地区在环境事宜方面取得的进展，这是得益于积极推动为提升环境绩效的举措，并在降低噪声、改善当地空气质量、减少温室气体排放和机场设施规划方面采取了行动。各国还强调需要继续通过环境相关的研讨会和讲习班，以及获取资助、培训和向发展中国家的技术转移，推动国家能力建设。

16.9 委员会对拉丁美洲国家根据相关的国际民航组织环境标准和建议措施以及指南，为处理航空噪声和排放影响而作出的努力和举措表示了欢迎，但同时也澄清了大会决议草案（附于 WP/95 号文件）附录 A 行动段 8 实际上要求了国际民航组织需通过研讨会和讲习班，包括与地区办事处协调，提供进一步的能力建设援助。

16.10 委员会注意到由伊朗（伊斯兰共和国）提交的 WP/163 号信息文件，其中述及其关于航空器维修机库内噪声评估的研究情况。

16.11 委员会商定建议大会通过以下决议：

**16/1 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量**

鉴于大会 A40-17 号决议决定，在每届常会上，要继续通过一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

鉴于 A40-17 号决议由引言部分和一系列特定但相互关联的主题的附录组成；和

考虑到有必要反映大会第 40 届会议以来，在航空器噪声和发动机排放方面已出现的发展情况；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录，连同 A41-21 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及 A41-22 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA)，构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明，这些政策是大会第 41 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 总则

附录 B — 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导性材料的制定

附录 C — 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

附录 D — 超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器的逐步淘汰

附录 E — 地方与噪声有关的机场运营限制

附录 F — 土地使用规划和管理

附录 G — 超音速航空器 — 爆音问题

附录 H — 航空对当地空气质量的影响

2. 请理事会向大会每届常会提交一份国际民航组织关于环境保护的政策和做法，以供审查；和

3. 宣布本决议连同 A41-21 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及 A41-22 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），取代 A40-17 号决议、A40-18 号决议和 A40-19 号决议。

## 附录 A

### 总则

鉴于《国际民用航空公约》序言指出“国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助……”，且《公约》第四十四条指出国际民航组织应“发展国际航行的原则和技术，并……促进国际航空运输的规划和发展，以……满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要”；

鉴于民用航空活动对环境的许多不利影响可以通过运用综合措施加以减少，这些综合措施包括进行技术改进、实行更加有效的空中交通管理和运行程序、航空器回收利用、使用清洁的、可再生的和可持续的能源、适当利用机场规划、土地使用规划和管理、社区参与以及采取基于市场的措施等；

鉴于国际民航组织所有成员国都同意继续处理所有与环境有关的航空事项并保持制定有关这些事项的政策指导材料的主动性，而不把这种主动性留给其他组织；

鉴于其他国际组织正在强调影响航空运输的环境政策的重要性；

鉴于航空的可持续增长对未来的经济增长和发展、各国和人民间的贸易和商业、文化交流和理解是非常重要的，因此，必须立即采取行动，确保航空与环境质量相兼容，确保航空以减少不利影响的方式发展；

认识到本组织的环境工作有助于实现联合国可持续发展目标（SDGs）17 个目标中的其中 14 个；

鉴于拥有航空对环境影响的可靠的和最佳信息对国际民航组织和其各成员国制定政策至关重要；

承认在应对航空对环境的影响方面已取得重大进展，以及当今制造的航空器比 20 世纪 60 年代制造的航空器的燃油效率高 80%，且噪声水平低 75%；

认识到新的创新性航空技术和能源开发正在迅速进行，国际民航组织将需要做出大量工作以便跟上发展速度，对此类新技术及时酌情进行环境合格审定；

鉴于就航空的环境影响（如噪声和发动机排放）有公认的相互依存性而言，在确定源控制和运行减排减噪政策时，需对这种相互依存性加以考虑；

鉴于空域管理和设计在处理航空温室气体排放对全球气候的影响中能够发挥作用，而且有关经济和制度问题需要在地区基础上由国家单独或集体地去处理；



鉴于同其他国际组织合作对于增进对航空对环境影响的了解和制定消除这些影响的适当政策是重要的；

认识到一个有复原力的航空运输系统的重要性，这样可使其基础设施和运行适应不断变化的气候；

认识到燃油效率和航空燃料的研发工作的重要性，它将能够使国际航空运输业降低对环境（就当地空气质量和全球气候而言）的影响；和

注意到国际民航组织全球环境趋势所载有关航空器噪声和航空器排放的目前及未来影响的最新信息对支助环境事项决策的重要性；

大会：

1. 宣布国际民航组织作为在涉及国际民用航空事务中牵头的联合国（UN）机构，认识到并将继续处理可能与民用航空活动有关的不利的环境影响问题，承认本组织及其成员国达到民用航空安全有序的发展和环境质量之间的最大兼容性的责任。为了履行这些责任，国际民航组织与其成员国将力求：

- a) 限制或减少受到严重的航空器噪声影响的人数；
- b) 限制或减少航空器排放对当地空气质量的影响；
- c) 限制或减少航空温室气体排放对全球气候的影响；和
- d) 确保航空运输系统通过使其基础设施和运行适应气候变化的后果而在今后具有复原力。

2. 强调国际民航组织在与环境有关的一切国际民用航空事务方面继续显示其领导作用的重要性，并要求理事会坚持主动制定承认行业面临挑战的严重性的关于这些事务的政策指导；

3. 要求理事会继续评估航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来的影响，并继续为此目的开发工具；

4. 要求理事会继续密切跟进航空创新技术和新能源来源，以便准备对此类技术及时酌情进行环境合格审定，包括通过国际民航组织盘点流程；

5. 欢迎启用国际民航组织创新追踪工具，这可产生部门内二氧化碳减排；并要求理事会酌情不断追踪和更新这些工具；

6. 要求理事会保持和不断加强对与减少航空对环境影响的措施有关的相互依存性和折衷选择的认识，以便做出最佳决策；

7. 要求理事会制定一套航空环境指标，以便各国可用来评价航空运行的效绩以及减轻航空对环境的影响的标准、政策和措施的有效性；

8. 要求理事会以适当的形式，例如通过常规报告和讲习班，包括通过与国际民航组织地区办事处进行协调，发放航空器噪声、航空器燃油消耗、航空系统燃油效率和航空器发动机微粒物质（PM）和氮氧化物（NO<sub>x</sub>）排放的目前和未来影响及趋势方面的资料，以反映本组织开展的工作、各国提交的行动计划、国际民航组织全球空中航行计划、国际民航组织标准和建议措施，以及国际民航组织在环境方面的政策和指导材料；

9. 请各国继续积极支持国际民航组织与环境有关的活动，并敦促成员国通过提供合理数额的自愿捐款，支持预算中没有预见到的活动；

10. 请各国和国际组织提供必要的科学资料和数据以使国际民航组织在这一领域的工作有据可寻；

11. 欢迎建立国际民航组织可持续航空全球联盟作为利害攸关方的一个论坛，以便利形成新思路和加速实施环境创新解决办法，并要求理事会鼓励更多的利害攸关方加入这一联盟；

12. 鼓励理事会继续就对航空对环境的影响的认识和制定处理此种影响的政策同各国际组织及其他的联合国机构密切合作；和

13. 敦促各国避免采取会对国际民用航空的有序和可持续发展产生不利影响的环境措施。

## 附录 B

### 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定

鉴于对继续引起公众关注和限制机场基础设施发展的世界许多机场附近的航空器噪声问题需要采取适当的行动；

鉴于科学界正在提高关于航空器排放对当地一级和全球一级环境影响之不确定因素的了解，这种影响仍然是引起关切的原因，需要采取适当的行动；

认识到在处理有关噪声、当地空气质量和气候变化的关切时，关于航空器的技术、设计和运行有相互依存性；

鉴于理事会已成立了航空环境保护委员会（CAEP），以协助进一步制定关于航空器噪声和发动机排放的标准、建议措施及程序和/或指导材料；

鉴于理事会已通过了附件 16 第 I 卷 — 《航空器噪声》，其中包括亚音速航空器的噪声合格审定标准（短距起降和垂直起降飞机除外），并已将这一行动通知各成员国；

鉴于理事会已通过了附件 16 第 II 卷 — 《航空器发动机的排放》，其中包括航空器发动机的排放合格审定标准，并已将这一行动通知各成员国；

鉴于理事会已通过了附件 16 第 III 卷 — 《飞机二氧化碳排放》，其中包括飞机二氧化碳排放的合格审定标准，并已将这一行动通知各成员国；

认识到非挥发性微粒物质（nvPM）排放合格审定标准和二氧化碳排放合格审定标准是对旨在分别用于非挥发性微粒物质排放合格审定和二氧化碳排放合格审定过程的各种航空技术进行的技术对比，不旨在作为运行限制或排放征税的依据；

鉴于国际民航组织已制定、修订和出版了处理对航空器噪声和发动机排放的环境关切之措施的政策指南；

认识到航空环境保护委员会进行的其首次关于航空器和发动机技术独立专家综合审查的工作，并为噪声、燃料消耗和排放制定了中期（2027 年）和长期（2037 年）技术目标；

承认需要酌情为新的先进航空器技术及时更新和制定相关的国际民航组织环境标准和建议措施（SARPs）及指南；和

认识到包括混合动力、电动及氢能航空器在内的新的创新性航空技术和能源开发正在迅速进行；

大会：

1. 欢迎附件 16 第 I 卷第 14 章中更加严格的航空器噪声新标准不断带来的益处，这项标准于 2017 年 12 月 31 日（含）和 2020 年 12 月 31 日（含）适用于最大起飞质量（MTOM）低于 55 吨的航空器；

2. 欢迎理事会于 2014 年 3 月通过了已于 2018 年 1 月 1 日（含）之后适用于倾转斜旋翼航空器的新噪声标准；

3. 欢迎国际民航组织飞机二氧化碳标准带来的益处，这项标准于 2020 年 1 月 1 日（含）适用于新机型，但最大起飞质量低于或等于 60 吨、且最大旅客座位数不超过 19 座（含）的那些新机型除外，对其将于 2023 年 1 月 1 日（含）适用；

4. 欢迎国际民航组织飞机二氧化碳标准带来的益处，这项标准将于 2023 年 1 月 1 日（含）适用于在产的且生产截止日期为 2028 年 1 月 1 日的飞机；

5. 欢迎非挥发性微粒物质质量排放最初标准带来的益处，这项标准适用于额定推力大于 26.7kN、单台发动机的制造日期为 2020 年 1 月 1 日（含）或之后的所有涡轮风扇和涡轮喷气航空器发动机；

6. 欢迎理事会于 2020 年 3 月通过了新的非挥发性微粒物质（nvPM）质量和数量排放标准，这项标准自 2023 年 1 月 1 日起适用于额定推力大于 26.7kN 的新型和在产发动机设计；

7. 敦促各国认识到非挥发性微粒物质和二氧化碳排放合格审定标准不是旨在作为运行限制或排放征税的依据；

8. 要求理事会在本组织其他机构和其他国际组织的协助和合作下，继续大力推进有关处理航空对环境影响的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定工作；
9. 要求理事会密切跟进航空创新技术和新能源来源，以便准备对此类技术及时酌情进行环境合格审定；
10. 要求理事会确保其航空环境保护委员会（CAEP）迅速实施其噪声和排放方面的工作方案，以便尽快制定出适当的解决办法，并为此提供必要的资源；
11. 敦促世界各地目前在航空环境保护委员会中代表性不足的成员国参加该委员会的工作；
12. 要求理事会向各国和国际组织提供关于减少航空运行对环境影响的可用措施的信息，以便于使用适当的措施来采取行动；
13. 敦促各成员国妥当遵守按照本附录第 8 条款制定的国际民航组织规定；和
14. 要求理事会继续在为评估航空排放对未来环境的影响拟定和运用设想方面开展工作，并与其他国际组织在此方面进行合作。

## 附录 C

### 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

鉴于国际民航组织的目标之一，是促进国际民用航空，包括环境规章方面最大可能的一致性；

鉴于在不进行协调的情况下制定国家和地区降低航空器噪声的政策和方案可能阻碍民用航空在经济发展中的作用；

鉴于许多机场航空器噪声问题的严重性已经导致制定了限制航空器运营的措施，并引起对扩建现有机场或建造新机场的激烈反对；

鉴于国际民航组织已经承担了推行旨在实现民用航空安全、经济和有序的发展与环境质量之间最大兼容性的行动方针的全部责任，并正积极实施降低航空器噪声的“平衡做法”概念和国际民航组织关于各国如何应用这一方法的指导意见；

鉴于国际民航组织制定的噪声管理平衡做法包括确定机场的噪声问题，然后通过探索以下四个要素来分析可用于降低噪声的各种措施，即从源头上降低噪声、土地使用规划和管理、减噪运行程序和运行限制，目标在于以成本效益最高的方式解决噪声问题；

鉴于目前和未来的航空噪声影响评估是国际民航组织及其成员国制定政策的基本工具；

鉴于平衡做法各要素的实施和决定过程由成员国掌握，而且对国际民航组织的规则和政策给予应有的考虑的情况下制定机场噪声问题的适当解决办法最终是各个国家的责任；

鉴于国际民航组织第 351 号通告：《社区参与航空环境管理》强调社区参与发挥着全面噪声管理政策的一个必不可少组成部分的作用；

鉴于对已制定的国际民航组织为协助各国实施平衡做法的指导原则[航空器噪声管理平衡做法指南（Doc 9829 号文件）]随后进行了更新；

认识到噪声问题的解决办法需要根据有关机场的特性量身定制，这要求机场与机场之间采用不同的办法，而且如确定机场有类似的噪声问题，可应用类似的解决办法；

认识到解决噪声的措施对于经营人和其他利害关系方可能具有重大的成本意义，对发展中国家的经营人和利害关系方来说尤其如此；

认识到各国具有可能影响其实施国际民航组织“平衡做法”的相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；

认识到一些国家可能还有关于噪声管理的更广泛的政策；

认识到批准了新的《降低航空器噪声的运行机会手册》（Doc 10177 号文件）；

考虑到许多机场通过用噪声较低的航空器取代符合第 2 章规定的航空器（符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格鉴定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章规定的噪声等级的航空器）而使噪声环境得到的改善，应通过考虑未来增长的可持续性来加以保护，而且不应被机场周围不相容的城市扩展所抵消；和

注意到航空环境保护委员会对航空器噪声趋势的分析显示，在具有先进技术改进的情况下，如果国际民航组织成员国为实现这一设想而开展多项宏大行动，则 2030 年后航空器运行的增加可能不会再导致受噪声影响区域的增加；

大会：

1. 要求国际民航组织各成员国和国际组织承认国际民航组织在处理航空器噪声问题中的主导作用；
2. 欢迎迄今为止在应对航空噪声方面取得的进展，并鼓励各国、制造商和运营人继续参与国际民航组织在应对航空噪声方面的工作，并继续致力于研发可减少航空器噪声对机场周围社区的影响的技术和政策；
3. 敦促各国：
  - a) 在处理其国际机场的噪声问题时，采取噪声管理平衡做法，同时充分考虑国际民航组织指导原则（Doc 9829 号文件）、相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；

- b) 在审议降低噪声的措施时，建立或监督透明的过程，其中包括：
  - 1) 依据客观的、可衡量的标准和其他相关因素评估有关机场的噪声问题；
  - 2) 评估各种可利用措施的可能成本和效益，并在此评估的基础上，选择以成本效益最高的方式获取最大的环境效益的措施；和
  - 3) 对评估结果的传播、与利害关系方协商和争议的解决等做出规定；
- 4. 鼓励各国：
  - a) 促进和支持旨在从源头上或以其他方式减少噪声的研究和技术方案，同时虑及与其他环境关切之间的相互依存性；
  - b) 按照本决议附录 F 运用土地规划和管理政策，限制不相容的发展侵入噪声敏感地区，并对受噪声影响地区采取减噪措施；
  - c) 在不影响安全的可能程度上，并虑及与其他环境关切之间的相互依存性，运用减噪运行程序；和
  - d) 不将运行限制作为第一手段使用，而只在考虑到从平衡做法的其他要素中获得的益处之后，以符合本决议附录 E 的方式使用这种限制，并考虑到这种限制对其他机场的可能影响；
- 5. 要求各国：
  - a) 密切合作，以确保方案、计划和政策尽可能一致；
  - b) 根据国际民航组织第 351 号通告界定的原则，在及时、一贯的基础上使社区参与；
  - c) 确保任何减噪措施的应用均符合《芝加哥公约》第十五条的不歧视原则；和
  - d) 考虑发展中国家的特定经济条件；
- 6. 请各国随时通报理事会其减缓国际民用航空中航空器噪声问题的政策和方案；
- 7. 要求理事会：
  - a) 继续评估航空器噪声影响的变化情况；
  - b) 确保 Doc 9829 号文件中关于平衡做法的指导原则是最新的，并回应了各国的要求；
  - c) 确保向各国提供并保持有关社区参与的适当指导；和
  - d) 推广使用平衡做法，例如通过讲习班；和

8. 要求各国对国际民航组织的指导工作和任何有关方法的补充工作，以及在评估平衡做法措施的影响或有效性方面，提供适当的支持。

## 附录 D

### 逐步淘汰超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器

鉴于附件 16 第 I 卷规定了亚音速喷气航空器噪声等级的合格审定标准；

鉴于为本附录目的，逐步淘汰的定义是从一个或多个国家所有机场的国际飞行中停止使用根据噪声等级确定的某一类航空器；

鉴于航空环境保护委员会得出的结论认为，让已规定逐步淘汰第 2 章所规定的航空器运营的所有国家全面淘汰第 3 章所规定的航空器运营，从成本效益的角度讲站不住脚；航空环境保护委员会在不应考虑新的逐步淘汰的前提下，承担提出关于附件 16 第 I 卷新的噪声合格审定标准的建议的工作；

鉴于一些国家已实施或开始实施超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰，或正在考虑这样做；

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实施运行限制；

认识到对现有航空器的运行限制可能会提高航空公司的成本和增加沉重的经济负担，特别是对于那些没有财政资源重新装备其机队的航空器经营人，诸如发展中国家的经营人；和

考虑到航空器噪声问题的解决必须建立在各国相互承认所遇到的困难及其不同的关注事项之间的平衡的基础上；

大会：

1. 敦促各国在考虑下列事项之前，不要开始淘汰超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器：
  - a) 此类航空器的现有机队的正常缩减是否将对其机场周围的噪声环境提供必要的保护；
  - b) 是否能够通过制定规章防止经营者以购买或租用/包用/互换方式增加其机队中的此类航空器，或通过对加速机队现代化进程实行奖励来实现必要的保护；
  - c) 是否能够通过只对国家已确定和宣布其使用会产生噪声问题的机场和跑道和只对造成更大噪声干扰的时段实施限制来实现必要的保护；和
  - d) 任何限制措施对其他有关国家的影响，应与这些国家进行协商并向其发出合理的意向通知；

2. 敦促尽管作了上述决定条款 1 中的考虑但仍决定逐步淘汰符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的国家:

- a) 在拟定任何限制时, 允许各经营人目前在其领土上运营的符合第 2 章规定的航空器可在不少于 7 年的时期内逐渐从这些运营中退役;
- b) 在上述时期结束之前, 不限制任何自其单机适航证首发之日起不足 25 年的航空器的运营;
- c) 在该时期结束之前, 不限制任何目前现有的宽体航空器或任何装有涵道比高于 2:1 的发动机的航空器的运营; 和
- d) 将所实施的一切限制措施通知国际民航组织以及其他有关国家;

3. 大力鼓励各国继续进行双边、地区内和地区间的合作, 以期:

- a) 在不增加航空器经营人重大经济负担的情况下, 减轻机场周围社区的噪声负担; 和
- b) 考虑到发展中国家经营人就目前在其登记册上的, 在逐步淘汰期结束前不可能被取代的第 2 章所指航空器存在的问题, 但前提是要具备用于替代的符合第 3 章规定的航空器的订单或租赁合同的证明, 而且航空器交货的首日已被接受;

4. 敦促各国不要采取逐步淘汰经初始审定或重复审定, 符合附件 16 第 I 卷第 3 章、第 4 章或任何最新章节中噪声合格审定标准的航空器的措施;

5. 敦促各国不要对符合第 3 章规定的航空器实行任何运行限制, 除非作为国际民航组织制定的噪声管理平衡做法的一部分且符合本决议附录 C 和 E; 和

6. 敦促各国协助航空器经营人加速机队现代化进程的努力, 从而排除障碍并使所有国家得以租赁或购买符合第 3 章规定的航空器, 包括酌情提供多边技术援助。

## 附录 E

### 当地与噪声有关的机场运行限制

鉴于附件 16 第 I 卷中规定了亚音速喷气航空器噪声合格审定标准;

鉴于就本附录而言, 运行限制的定义是任何与噪声有关的限制或减少航空器进入机场的行动;

鉴于本决议附录 C 呼吁各国在解决其国际机场噪声问题时采用噪声管理平衡做法;



鉴于进一步在源头上减少噪声预计是采取附件 16 第 I 卷中新的噪声合格审定标准以及机队消化噪声降低技术的结果；

鉴于在许多机场，虽然在某些情况下城市扩展仍在继续，但土地使用规划和管理以及减噪运行程序已在使用，而且其他噪声减缓措施也已到位；

鉴于在一些国家已经完成了对符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准、但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器实施逐步淘汰（如本决议附录 D 所规定），而且假定航空活动继续增加，如不采取进一步行动，在这些国家受一些机场航空器噪声影响的人数会有所增加；

鉴于在预计航空器噪声将在多大程度上成为未来 20 年的问题上存在巨大的地区差别，而且一些国家因此一直在考虑对符合附件 16 第 I 卷第 3 章噪声合格审定标准的某些航空器实行运行限制；

鉴于如果某些机场采用对第 3 章航空器的运行限制，应以平衡做法和相关的国际民航组织的指导原则（Doc 9829 号文件）为基础，并应针对有关机场的特定要求制定；

鉴于这些限制可能对未实行限制的国家的航空器经营人的机队投资产生重大的经济影响；

认识到这些限制超出本决议附录 D 中规定的政策和国际民航组织制定的其他相关政策指导；

认识到国际民航组织未规定各国承担对第 3 章所规定的航空器实行运行限制的任何义务；

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实行运行限制，特别是载于附件 16 第 I 卷第 4 章和第 14 章的标准以及理事会通过的任何进一步严格度，所基于的谅解是，该标准仅为合格审定的目的；和

特别认识到各国具有可能涉及其机场噪声问题管理并可能影响本附录实施的法律义务、法律、现有协议和既定政策；

大会：

1. 敦促各国在任何可能的情况下，确保任何运行限制仅在此类行动得到对预期效益和可能的不利影响进行的事先评估的支持的情况下方可采用；

2. 敦促各国在采取下列行动之前不在任何机场对符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器实行运行限制：

a) 在有关机场，完成超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰；和

b) 按照附录 C 中描述的平衡做法，充分评估可利用的解决有关机场噪声问题的措施；

3. 敦促考虑了上述决定条款 2 所述因素之后，仍允许在机场对经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器的运行实行限制的国家：

- a) 以按照附件 16 第 I 卷进行的合格审定程序所确定的航空器噪声情况作为此类限制的根据；
- b) 按照平衡做法，使这种限制与有关机场的噪声问题相适合；
- c) 在任何可能的情况下，使这种限制只限于局部，而不是全部停止在某一机场的运行；
- d) 考虑到对没有合适的替代办法的航空运输服务(例如远程航班)可能造成的后果；
- e) 考虑到发展中国家经营人的特殊情况，以便通过授予豁免权，避免给这些经营人带来不应有的负担；
- f) 在可能的情况下逐步实行这种限制，以便考虑对受影响的航空器经营人的经济影响；
- g) 给经营人一个合理的事先通知期限；
- h) 考虑到对民用航空的经济和环境影响；和
- i) 将所实施的一切限制通知国际民航组织以及其他有关国家；和

4. 进一步敦促各国不允许实行旨在停止经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 4 章和第 14 章噪声标准以及理事会通过的任何进一步严格度的航空器的任何运行限制。

## 附录 F

### 土地使用规划和管理

鉴于土地使用规划和管理是噪声管理平衡做法的四大要素之一；

鉴于受航空器噪声影响的人数取决于机场周边土地使用的规划和管理方式，特别是住宅开发和其他对噪声敏感的活动受控制程度；

鉴于大多数机场的活动可能会大量增加，存在着未来的增长可能会被机场附近土地使用不当所限制的危险；

鉴于对符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的亚音速喷气航空器的逐步淘汰，使许多机场成功地缩小了人们接触不可接受的噪声等级噪声区的范围，同时也减少了接触噪声的总人数；

考虑到对当地社区利益而言，将这些改善保持到可行的最大程度是至关重要的；

认识到载于附件 16 第 I 卷第 4 章的新标准，已增加了经营人以噪声更低的航空器取代其机队航空器的机会；

认识到附件 16 第 I 卷第 14 章中所载的标准一经得以实施，便会增加经营人以噪声更低的航空器取代其机队航空器的机会；

认识到虽然土地使用管理包括主要由地方当局负责的规划活动，然而却影响机场的容量，并进而影响民用航空；

认识到关于适当的土地使用规划和减轻噪声措施的最新指导材料载于《机场规划手册》（Doc 9184 号文件）第 2 部分 — 土地使用和环境管理；

认识到国际民航组织第 351 号通告：《社区参与航空环境管理》可补充关于机场和机场周围航空器噪声管理的现行政策；

认识到生态机场工具包电子文献集是机场和机场周围环境无害管理政策的有益资源；和

认识到新兴技术航空器，例如无人机和遥控驾驶航空器系统（RPAS）等，可能对机场周围土地之外的区域产生噪声影响；

大会：

1. 敦促按照本决议附录 D 的规定已经停止第 2 章所规定的航空器在其机场运行的国家，在将当地社区的利益保持到可行的最大程度的同时，在可能的任何情况下避免在已实现噪声等级降低的地区进行不当的土地使用侵占；

2. 敦促各国确保通过引进噪声更低的航空器，特别是符合新的第 4 章标准的航空器而获得的噪声等级的降低也不会受到不当的土地使用或被侵占的本可避免的损害；

3. 敦促仍然有机会通过预防措施将航空器噪声问题降至最低限度的国家：

- a) 将新机场设置在适宜的地方，如远离对噪声敏感的地区；
- b) 采取适当措施，以便在任何新机场或现有机场发展的初始阶段充分考虑到土地使用规划；
- c) 结合人口水平和增长以及交通增长预测的考虑，划定机场周围不同噪声等级的区域，并结合国际民航组织提供的指导，建立适当使用这些土地的标准；
- d) 颁布法律、拟订指导材料或采取其他适当的办法，以使这些土地使用标准得到遵守；和
- e) 确保机场附近社区可以得到关于航空器运营及其环境影响的通俗易懂的资料；

4. 要求理事会：

- a) 确保 Doc 9184 号文件中关于土地使用的指导原则是最新的并是对各国的要求做出的反应；和
- b) 考虑采取何种措施来推行土地使用管理，特别是在世界上那些有可能在未来避免航空器噪声问题的地区，包括通过生态机场工具包电子文献集来做到这一点。

## 附录 G

### 超音速航空器 — 爆音问题

鉴于自商业服务中引进超音速航空器以来，已采取行动避免由于爆音而造成公众不可接受的情况，诸如爆音的扩大造成的睡眠干扰以及对陆地和海上的人员和财产的有害影响；和

鉴于参与制造此类超音速航空器的国家以及其他国家继续从事爆音的生理、心理和社会影响的研究；

认识到在为未来航空器拟定一项新的超音速噪声标准方面正在开展的工作，以及在了解爆音知识、研究工作和超音速飞机项目的当前状况方面所开展的工作；

认识到超音速航空器的适航合格审定能够在 2020–2025 年这个时间框架内进行，并且需要进行探索性研究，以便更好地理解推出超音速航空器所产生的机场噪声影响；

大会：

1. 重申重点是确保超音速航空器的爆音不造成任何公众不可接受的情况；
2. 指示理事会按照可获取的信息和利用适当的手段，审查附件和其他相关文件，以便确保其充分考虑到超音速航空器的运营对于公众可能造成的特别是爆音方面的问题，采取行动就爆音测量“公众不可接受的情况”一语定量或定性的定义和相应限制的确立达成国际共识；和
3. 请参与制造超音速航空器的国家适时向国际民航组织提交关于以何种方式达到国际民航组织所确定的规格的建议。

## 附录 H

### 航空对当地空气质量的影响

鉴于人们对航空对就当地空气质量而言的大气的影响和相关的人类健康和福祉的影响的关切日益增加；

鉴于航空器发动机的氮氧化物和微粒物质（PM）排放，对当地地表和地区空气质量产生影响的证据，现已更加令人信服；

认识到科学界正在提高关于航空器发动机的氮氧化物和微粒物质排放，对全球气候影响的不确定因素的了解；

认识到在处理有关噪声、当地空气质量和气候变化的关切时，关于航空器的设计和运行有相互依存性；

认识到国际民航组织已制定了技术标准，并推动制定了已大幅度减少航空器对当地空气质量污染的运行程序；

认识到航空环境保护委员会进行的其首次关于航空器和发动机技术独立专家综合审查的工作，以及为噪声、燃料消耗和排放制定的中期（2027年）和长期（2037年）技术目标；

鉴于近几十年来影响当地和地区空气质量的许多污染物，例如煤烟和航空器发动机排出的未燃烧的碳氢化合物，已大量减少；

鉴于在诸如持续下降运行等运行程序方面取得的进展，进一步减少了航空器的排放；

鉴于对航空排放的氮氧化物、微粒物质和其他气体排放趋势的评估，显示出全球排放值在增加；

鉴于对航空排放的氮氧化物、微粒物质和其他气体排放的影响需要进一步评估和了解；

认识到在理解微粒物质的非挥发性成分排放的影响方面取得的坚实进展，同时正在继续开展科研工作，以更好地评估微粒物质的挥发性成分排放；

鉴于航空排放对当地和地区空气质量的影响是受影响地区总排放的一部分，因而应从造成空气质量关切问题的所有起源的更广范围加以考虑；

鉴于航空排放对当地空气质量和健康的实际影响取决于一连串的因素，其中包括航空排放在所涉地区的总浓度中所占份额及其暴露人数；

鉴于《国际民用航空公约》第十五条载有关于机场和类似收费的规定，其中包括无差别对待原则，而且国际民航组织制定了包括关于有关噪声收费和关于当地空气质量的有关排放收费的具体指导在内的关于各成员国收费的政策指导（《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》，Doc 9082号文件）；

鉴于国际民航组织理事会于 1996 年 12 月 9 日以决议形式通过了关于与排放有关的收费和收税的临时政策声明，在声明中理事会强烈建议任何此类款项征收均应以收费而非收税的形式进行，收集的资金应首先用于减轻航空器发动机排放对环境的影响；

鉴于此类收费应根据减轻航空器发动机排放的环境影响的成本来征收，只要此类成本能够适当确定并可直接归因于航空运输；

鉴于国际民航组织理事会已通过了与使用排放收费有关的政策和指导材料来处理机场或机场周围航空器发动机排放的影响问题；

注意到国际民航组织理事会已出版了由航空业界利害攸关方使用的关于环境管理制度（EMS）的资料；和

注意到国际民航组织理事会已制定了《机场空气质量指导手册》，随后又对其进行了更新；

大会：

1. 要求理事会与其他相关的国际组织如世界卫生组织等合作，监测并增进了解航空排放的微粒物质、氮氧化物和其他气体对人类福祉和健康的影响，并传播这方面的信息；

2. 要求理事会继续开展工作，制定技术上可行，环境上有利和经济上合理的标准以进一步减少航空器对当地空气污染的影响；

3. 要求理事会继续监测对微粒物质的挥发性和非挥发性成分排放的科学和技术理解方面的进展情况；

4. 要求理事会确保适当考虑各项措施之间的相互依存性，以减少影响当地空气质量和全球气候的航空器噪声和发动机排放；

5. 要求理事会继续开展工作，制定燃料消耗、噪声和航空器发动机氮氧化物及非挥发性微粒物质减排的中期和长期综合技术目标；以及减少燃料消耗的运行目标；

6. 要求理事会继续促进运行和空中交通的改进，以减少航空器对当地空气污染的影响；

7. 鼓励各成员国和有关其他各方采取行动，通过自愿措施限制或减少影响当地空气质量的国际航空排放，并使国际民航组织保持了解情况；

8. 欢迎制定并宣传关于与评估机场空气质量有关问题的指导材料；

9. 要求理事会同各国和各利害攸关方一道努力推行和分享在机场适用的减少航空排放对当地空气质量不利影响的最佳做法；

10. 欢迎制定关于涉及当地空气质量的排放收费的指导，要求理事会使此种指导保持最新状况，并敦促各成员国交流关于实行此种收费的信息；和

11. 敦促各成员国确保尽可能最大程度地遵守并适当地考虑到国际民航组织关于与当地空气质量有关的排放收费的政策和指导原则。

---

### 议程项目 17：环境保护 — 国际航空与气候变化

17.1 执行委员会在其第二次、第三次和第十五次会议上，根据理事会关于本组织在国际航空与气候变化方面的工作的进度报告（WP/368 号文件）审议了环境保护议题，并审议了理事会关于更新 A40-18 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化的提案（WP/369 号文件）。此外，还有 46 份由各国和观察员提交的文件，这些文件为：WP/167 第 1 号修改稿、WP/169、WP/172、WP/173、WP/206、WP/210、WP/280、WP/351、WP/362、WP/413、WP/415、WP/428、WP/431、WP/432、WP/434、WP/435、WP/436、WP/438、WP/439、WP/440、WP/466 第 1 号修改稿、WP/469、WP/470、WP/471、WP/472、WP/473、WP/474、WP/475、WP/476、WP/477、WP/486、WP/489、WP/490、WP/495 第 1 号修改稿、WP/502、WP/503、WP/504、WP/509、WP/510、WP/514、WP/515、WP/516、WP/545、WP/568、WP/581 和 WP/594 号文件。

17.2 在 WP/368 号文件中，理事会报告了国际民航组织自大会第 40 届会议以来在国际航空与气候变化方面取得的进展，包括关于国际航空长期全球理想目标（LTAG）的可行性、国际民航组织旨在减少航空二氧化碳排放的国家行动计划举措以及相关援助和能力建设项目的报告。该文件还报告了国际民航组织与其他联合国（UN）机构和国际组织在航空与气候变化领域的合作。秘书处还简要介绍了国际民航组织自大会第 40 届会议以来在长期理想目标的可行性方面所开展的工作。

17.3 委员会认可自大会上届会议以来在长期理想目标的可行性方面取得的重大工作进展，同时还认识到国际民航组织旨在减少航空二氧化碳排放的国家行动计划举措所取得的进展，并鼓励各国进一步参与国际民航组织的这一举措。委员会还支持国际民航组织在协调、促进和监测减少国际航空二氧化碳排放的行动方面继续发挥作用，并进一步鼓励国际民航组织与其他联合国机构和国际组织合作，并向它们提供相关意见，确保国际民航组织在与国际民用航空相关的所有事项上发挥领导作用。

17.4 在 WP/369 号文件中，理事会根据自大会上届会议以来的发展情况，特别是国际民航组织国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性高级别会议（HLM-LTAG，参考国际民航组织 Doc 10178 号文件）的结论，提出了关于修改 A40-18 号决议的建议。委员会确认了就 A40-18 号决议拟议修订所做出的澄清，特别是对序言段落的修订，这些修订反映了《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）与《格拉斯哥气候公约》有关的过程的最新信息。委员会还认识到国际民航组织有必要酌情及时更新和制定与环境有关的标准和建议措施（SARPs）以及指导。

17.5 在 WP/469 号文件中，中国表示，在构建公平合理的国际航空与气候变化治理体系时，应承认并遵循公平、共同但有区别的责任（CBDR）和各自能力原则。该文件还表示关切的是，自 2020 年起碳中性增长（CNG2020）和到 2050 年实现净零碳排放的长期理想目标存在不利于发展中国家的歧视性竞争扭曲问题，应立即通过建立对发展中国家的援助机制来解决这一问题。对于应通过国家自主贡献（NDCs）来应对国际航空与气候变化这一提议，委员会澄清说，不能考虑这种提议，因为国际航空排放是由国际民航组织负责处理的，并不包括在《巴黎协定》国家自主贡献的范围之内，国际民航组织不能代表《联合国气候变化框架公约》缔约方做出决定，中国对此不予认可。

17.6 在 WP/470 号文件中，中国表示，发达国家有向发展中国家提供资金、技术和能力建设援助的国际义务，这事关国际航空与气候变化问题的成败。该国还提议建立一个基于发展中国家需求的援助机制，并就该机制做出明确的、具体的、可评估的工作安排。

17.7 在 WP/473 号文件中，多米尼加共和国表示，应建立综合机制，以帮助业界、金融机构和国际组织共享信息和最佳做法；应鼓励建立伙伴关系和制定政策，以帮助实现向可持续航空燃料（SAF）过渡；以及应推动采取切实行动，使国际民航组织成员国能够获得融资和技术转让。

17.8 在 WP/434 号文件中，印度表示，国际民航组织的长期理想目标必须与全球碳中和原则保持一致，应确立“各国按自己的国家时间框架实现全球净零”的承诺。该国还强调，援助机制是长期理想目标的一部分，应将建立这种机制作为一项优先工作，向发展中国家提供充足的技术、资金和能力建设，以加强发展中国家在国际航空与气候变化方面所做出的努力。该国还表示，长期理想目标不应造成非关税壁垒，从而阻碍国际航线的增长。

17.9 在 WP/431 号文件中，日本强调了推广节能和可再生能源举措以实现机场部门脱碳的重要性，并表示，国际民航组织大会今后的届会可为各国分享有关此类机场脱碳举措的信息提供机会。

17.10 在 WP/489 号文件中，日本强调需要对国际航空进行脱碳，以达到《巴黎协定》的温度限制并防止不可逆转的气候变化，并鼓励通过国际民航组织的举措，如可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案，分享各国的最佳做法，包括日本所做的努力，同时鼓励各国积极参与该方案。

17.11 在 WP/568 号文件中，新西兰强调，不能在有关气候行动的决定上有任何拖延，各国应努力实现宏伟的长期理想目标，并且这一目标应以根据国际民航组织的不让任何国家掉队举措实现公平过渡为基础。

17.12 在 WP/173 号文件中，卡塔尔表示，国际民航组织理事会和第三次航空与代用燃料会议（CAAF/3）应就使用 CORSIA 合格燃料（可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF））商定一个全球路线图。该国还呼吁国际民航组织成员国通过各项原则来支持 CORSIA 合格燃料的使用。

17.13 在 WP/169 号文件中，俄罗斯联邦表示，关于长期理想目标的几个综合设想似乎都不现实，因为目前对于提高 SAF 产量和将 SAF 价格降低到可接受水平的可行性存在相当大的不确定性，并提议继续对长期理想目标的可行性进行研究，以便为真正减少国际航空部门的二氧化碳排放量制定更客观的设想，并为全球一级的预计活动确定潜在的资金来源。为了真正支持 2030 年前在全球范围内实现联合国可持续发展目标，俄罗斯联邦还提议国际民航组织在联合国的主持下建立国际分布式航空服务，以抗击自然发生的火灾和其他自然灾害。



17.14 在 WP/172 号文件中，考虑到国际合作有可能通过国家空中消防部门的联合协调行动，成倍提高空中消防的效率，俄罗斯联邦提议对作为长期理想目标要素之一的国际分布式空中消防服务对减少温室气体排放的可能贡献进行量化评估。此外，俄罗斯联邦提议国际民航组织继续在国际民航组织空中森林消防（I4F）对话下开展工作，目的是制定国际商定的办法，在国际民航组织的主持下整合国家空中消防服务的能力，并根据对民航组织 I4F 对话的贡献和扩展的定量评估的结果，编写一份报告以提交给国际民航组织大会第 42 届会议。委员会澄清说，2021 年 11 月举行的国际民航组织空中森林消防对话是交流最佳做法、举措和加强空中消防行动方面的可能的国际合作的平台。国际民航组织将通过一个非正式的多方利害攸关方小组与其他相关组织接触，以促进可能的国际合作，同时查明国际民航组织各成员国的协调中心。

17.15 在由多米尼加共和国、斐济、肯尼亚、新西兰、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、南非和泰国联署的 WP/471 号文件中，新加坡表示应采取包容性做法，以适应各国在实施必要的减排措施方面的不同情况、能力和需求，从而推动全球为实现长期理想目标做出集体努力。该国还提议国际民航组织制定一项全面、综合及灵活的长期理想目标援助、能力建设和培训方案（ACT-LTAG），作为一项综合性全球举措，其中包括一项健全的可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案、一项系统性的国家行动计划制定以及需求评估与提供做法，以及为获取融资提供便利。

17.16 在由多米尼加共和国联署的 WP/428 号文件中，美国表示支持制定一项到 2050 年实现净零碳排放的集体长期理想目标，以支持《巴黎协定》的温度目标，并认识到每个国家的特殊情况和各自的能力将影响每个国家在其本国时间框架内为长期理想目标做出贡献的能力。该国还提议鼓励成员国加强合作，以实现国际航空脱碳，并要求制定一项融资举措，以支持各国为实现长期理想目标做出贡献。

17.17 在 WP/432 号文件中，美国表示必须确认国际民航组织气候举措，特别是 CORSIA 的承诺和可信度，并呼吁大会认识到 CORSIA 在促进在世界各地部署可持续航空燃料方面的作用，同时概述了 CORSIA 二氧化碳监测、报告和核查（MRV）系统与跟踪/监测可持续航空燃料使用情况的必要性之间的潜在联系。

17.18 在 WP/438 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）<sup>1</sup>54 个成员国就如下方面表达了看法：探索能否通过财政支持和技术转让，以及通过建立一种基金机制来支持发展中国家，特别是非洲国家实现任何商定的长期理想目标。这些国家还就如下各项表达了看法：任何商定的长期理想目标的实施不得抑制发展中国家的发展，特别是非洲航空部门的生长；以及有必要统一术语和术语定义，考虑发展中国家的特殊情况和各自的能力，和在任何国家、地区或国际立法或任何其他类似文书中对某一商定长期理想目标的性质予以充分尊重。

17.19 由阿根廷在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）两个成员国哥斯达黎加和秘鲁的支持下提交的 WP/486 号文件介绍了阿根廷共和国在环境保护方面取得的进展，特别是对机场地面通行车辆（GAV）所产生的二氧化碳测量值进行了分析。该文件还提议继续开展国家能力建设，尤其是发展中国家的能力建设，使这些国家能够对本国机场的二氧化碳排放进行测量。

---

<sup>1</sup> 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、佛得角、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦。

17.20 在由阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、圣马力诺、塞尔维亚和乌克兰联署的 WP/495 号文件第 1 号修改稿中，加拿大、日本、肯尼亚、墨西哥、挪威、大韩民国、卢旺达、瑞士、土耳其、联合王国、美国和欧洲联盟<sup>2</sup>（EU）及其成员国表示支持：国际民航组织各国通力合作，努力实现到 2050 年国际航空净零碳排放的集体长期理想目标，以支持《巴黎协定》中的温度目标；以及有必要开展能力建设和推动获得融资，以帮助国际民航组织所有国家实现国际航空的宏伟长期理想目标，包括探索可能有助于将投资者与投资需求匹配起来的机制。

17.21 由智利在哥斯达黎加、多米尼加共和国、厄瓜多尔和秘鲁的支持下提交的 WP/474 号文件讨论了国际民航组织有必要支持各国进行技能和工具的开发，以实施支持长期理想目标的运行措施。该文件提议：制定技术要素和相关培训要求，以分析所收集的运行措施所带来的减排方面的数据；优先实施可产生最佳环境效益的措施；并支持发展中国家实施这些措施。

17.22 在 WP/206 号文件中，中美洲空中航行服务公司（COCESNA）的成员国和国际航空运输协会（IATA）在阿根廷、多民族玻利维亚国、智利、古巴、多米尼加共和国、巴拿马、巴拉圭和乌拉圭的支持下表示，应建立一个可持续航空燃料政策和建议做法全球综合框架，目的是使成员国能够制定监管框架和实施计划，作为实现长期理想环境目标的优先行动。该文件还提议应努力获取技术和经济资源，为国家计划和方案提供资金，以便可以进行有效的技术转让，以实现向可持续航空燃料的过渡。

17.23 在 WP/435 号文件中，捷克代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国<sup>3</sup>以及欧洲空中航行安全组织表示，实施手段和能力建设在帮助国际民航组织所有成员国实现宏伟的长期理想目标方面起着重要的作用，包括向国际民航组织提供自愿捐款和向不让任何国家掉队举措提供支助。该文件还提出了一项全面的气候融资举措，以支持所有国家，特别是最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家获得私营和公共部门融资，支持它们减少二氧化碳排放和在 2050 年之前实现航空脱碳的努力。

17.24 在 WP/436 号文件中，捷克代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织表示，支持按照《巴黎协定》的温度目标，到 2050 年实现国际航空净零二氧化碳排放的宏伟长期理想目标，并设定 2030 年和 2040 年的进程节点。该国还表示，应启动一项流程，以建立对各国在实现长期理想目标方面的进展情况进行监测、报告和核查的手段，同时应注意到这是一个集体目标，不应针对个体国家分配具体义务或承诺。该文件还强调了可持续航空燃料在减少二氧化碳排放方面的重要作用，并强调了应在第三次航空与代用燃料会议上制定一个以可持续方式部署可持续航空燃料的全球框架。

17.25 在 WP413 号文件中，国际可持续航空联盟（ICSA）表示支持设立一个净零排放目标，并考虑采用中期里程碑、新技术和航空业以外的措施。长期理想目标不应阻止各国采取进一步的国家和地区一级的减排行动，关于这一点，该文件阐明了国际民航组织全球协调的作用。这一作用促成了从全球视角框定的关于长期理想目标的讨论，同时考虑不同的国家和地区的情况——而不是反过来。

---

<sup>2</sup> 奥地利、比利时、保加利亚、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、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙和瑞典。

<sup>3</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国。

17.26 在 WP/167 号文件第 1 号修改稿中，航空航天工业协会国际理事会（ICCAIA）提议利用长期理想目标技术路线图制定一个综合监管框架，审查现有的标准和建议措施（SARPs），考虑相互依存性和进行差距分析，以了解需要进行哪些调整以启动新的技术和运行实践。

17.27 在 WP/472 号文件中，国际航空发展、创新和可持续发展合作伙伴（iPADIS）述及了更加注重可持续航空燃料（SAF）的开发和部署、可持续航空燃料的政策协调，以及通过协作让政府和社会了解可持续航空燃料的益处。该文件还提议国际民航组织加强协作，以促进能力建设、获得融资和技术转让，使各成员国能够发展各自的可持续航空燃料产业。

17.28 在 WP/415 号文件中，国际运输工人联盟述及了通过纳入“公正过渡”、“公平转型”和“社会可持续性”等不可或缺的概念，加强全球航空业的长期可持续性和脱碳工作。关于国际民航组织考虑根据近期刚刚成立的公正过渡海事工作队为全球航空业建立一个类似机构的提议，已阐明该机构可能与国家行动计划举措和航空环境保护委员会过程等国际民航组织现有过程和平台出现重复，因为后者已经支持在相关利害攸关方的密切参与下实现航空的可持续发展。

17.29 由国际机场理事会（ACI）提交、新加坡联署的 WP/210 号文件强调了机场在脱碳方面的工作和面临的挑战，表示支持机场制定和实施净零排放路线图的工作，加强相关利害攸关方之间的协作及采取行动，以推动获得可再生能源、资金及开展能力建设。

17.30 由国际机场理事会、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）在航空运输行动小组（ATAG）的协调下提出的 WP/466 号文件第 1 号修改稿强调了航空业在气候行动方面取得的进展，以及航空业到 2050 年实现全球民用航空净零碳排放的长期目标。该文件表示支持按照《巴黎协定》中 1.5°C 的温升目标通过一项全行业范围的国际民航组织长期理想目标，由各国在其能力范围内采取行动，并由国际民航组织和其他国家在能力建设、技术转让和融资方面提供援助。文件还述及了由国际民航组织理事会制定一项确定长期理想目标实施手段的工作方案。

17.31 委员会注意到了下列信息文件：巴西提交的 WP/280 号文件；中国提交的 WP/503 号文件；新西兰提交的 WP/594 号文件；沙特阿拉伯提交的 WPs/509 号文件和 510 号文件；塞舌尔提交的 WP/581 号文件；捷克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WPs/515 号文件和 516 号文件；法国和荷兰提交的 WP/514 号文件；国际机场理事会提交的 WP/502 号文件；民用空中航行服务组织提交的 WP/351 号文件；国际航空运输协会提交的 WP/475 号文件；国际公务航空理事会提交的 WP/440 号文件；可持续航空国际联盟提交的 WP/362 号文件；宇航工业协会国际协调理事会提交的 WP/439 号文件；世界粮食计划署提交的 WP/490 号文件；以及国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航空运输协会、国际公务航空理事会和宇航工业协会国际协调理事会提交、由航空运输行动小组协调的 WPs/476 号文件、477 号文件和 545 号文件；以及国际运输论坛秘书处和挪威提交的 WP/504 号文件。

17.32 中国口头提出了对决议草案的某些修订，并要求将其附在关于此项目的报告之中。这些未得到多数国家支持的修订，反映在以下 17/1 号决议的案文之后。

17.33 委员会认识到，有若干工作文件支持并要求采取行动，以便在全球范围内开发和部署可持续航空燃料及其他更清洁的航空能源和技术。在此方面，委员会要求国家、行业和组织参与国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案（ACT-SAF）。

17.34 关于长期理想目标的高低程度，委员会注意到，各工作文件中表达了对长期理想目标高低程度的不同要求，意见包括到 2050 年实现国际航空净零排放的长期理想目标并设置中间点，以及与长期理想目标可行性高级别会议的结论总体一致的观点。委员会强调有必要尊重各成员国的特殊情况和各自能力，这些将影响每个国家在其本国时间框架内为实现长期理想目标所做出的贡献。委员会还关注到，有必要就长期理想目标开展进一步的可行性研究。

17.35 关于实施手段，包括融资和投资方面的需求，一些国家要求制定一项融资举措，以支持各国为实现长期理想目标做出贡献，即由国际民航组织查明各种筹资方式并为利用这些筹资方式提供便利，以满足各国的实施需求。其他国家表示，发达国家有义务向发展中国家提供财务援助，包括通过建立一个由国际民航组织管理的筹资机制。

17.36 委员会注意到，国际民航组织理事会在 WP/369 号文件中提议的大会决议草案案文，特别是执行部分中关于到 2050 年实现净零碳排放的长期理想目标的第 7 段和第 8 段，这两段考虑了各国的特殊情况和各自能力，同时进一步阐述并确认每个国家将如何在本国的时间框架内为长期理想目标做出贡献，但不会为单个国家规定任何具体义务或承诺。委员会还注意到对与目标高低程度相称的实施手段（包括融资）进行阐述的执行部分第 17 段及之后的部分，这些段落反映了长期理想目标可行性高级别会议的结论，这些结论是经仔细平衡的一揽子折衷方案，国际民航组织理事会未来将采取相应行动。

17.37 在审议经过修改的大会 A40-18 号决议时，绝大多数国家表示支持 WP/369 号文件附录中提议的大会决议草案案文，不做进一步的改动，与此同时，委员会注意到少数国家表达的关切。

17.38 委员会商定建议大会通过以下决议：

**17/1 号决议： 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化**

鉴于国际民航组织及其成员国认识到为国际民用航空提供持续的领导以限制或减少其对全球气候变化带来的排放至关重要；

再强调国际航空对全球经济和社会发展发挥着关键性作用，需要确保国际航空继续以可持续的方式发展；

承认本组织关于环境的工作对 17 个联合国可持续发展目标（SDGs）中的 14 个做出了贡献，包括可持续发展目标 13 “采取紧急行动应对气候变化及其影响”；

鉴于 1999 年公布的应国际民航组织的请求由政府间气候变化专门委员会（IPCC，气候专委会）编写的《航空与全球大气》特别报告中载有关于航空对大气影响的综合性评估；

鉴于气候专委会的特别报告承认一些类型航空器排放的影响已被充分认识，指出其他类型的航空器排放影响并未被充分认识，并查明了一系列在科学上具有不确定性的关键领域，而这些不确定性限制了预计航空对气候和臭氧的全部影响的能力；本组织将更新气候专委会特别报告中所载的信息；

承认国际航空排放继续占全球二氧化碳排放总量2%以下，除非采取行动减排，国际航空排放预计会由于航空运输业的继续增长而增加；

鉴于《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）的最终目标，是将大气中温室气体（GHG）的浓度稳定在防止气候系统受到危险的人为干扰的水平上；

鉴于在1997年12月UNFCCC缔约方大会通过在2005年2月16日生效的《京都议定书》，呼吁发达国家（附件一所列缔约方）通过国际民航组织谋求限制或减少“航空舱载燃料”（国际航空）产生的温室气体排放（第二条第2款）；

鉴于2015年12月在UNFCCC缔约方大会上通过的《巴黎协定》加强了对UNFCCC包括其目标的实施，并旨在在可持续发展和消除贫困努力的大背景下加强气候变化威胁的全球应对，包括使全球平均升温远低于工业化前水平之上2摄氏度，并努力将升温限制在工业化前水平之上1.5摄氏度范围之内，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；

鉴于UNFCCC缔约方会议于2021年11月通过的《格拉斯哥气候协定》重申长期全球目标，即全球平均升温远低于工业化前水平之上2摄氏度并努力将升温限制在工业化前水平之上1.5摄氏度之内，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；《格拉斯哥气候协定》还认识到升温1.5摄氏度与2摄氏度相比，对气候变化的影响将大大降低，并决心继续努力将升温限制在1.5摄氏度之内；

认识到2010年国际民航组织大会第37届会议上通过并分别在2013年、2016年和2019年其第38届、第39届和第40届会议上再次确认的国际航空部门全球理想目标，即国际航空部门每年改进燃油效率百分之二和从2020年起将净碳排放保持在相同水平；

承认国际民航组织结合《巴黎协定》中的2摄氏度和1.5摄氏度温度目标，为探索国际航空长期全球理想目标（LTAG）的可行性所开展的实质性工作；

认识到自国际民航组织大会第40届会议以来就国际航空长期全球理想目标的可行性开展的信息共享和协商工作，包括国际民航组织对航空部门内二氧化碳减排情况的盘点工作，以及国际民航组织全球航空对话（GLAD）和高级别会议的召开；

认识到国际民航组织《关于国际民用航空二氧化碳减排长期理想目标的可行性报告》评估了航空部门内各种二氧化碳减排情景的技术可行性，是审议长期理想目标的依据；

认识到国际航空部门每年燃油效率改进2%和从2020年起将净碳排放保持在相同水平的全球理想目标不能实现必要的减排量以削减航空对气候变化带来的绝对排放量，而需要更宏大的目标，以便为航空提供可持续的途径；

确认处理国际航空温室气体排放需要国家和业界的积极参与和合作，并注意到国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）代表国际航空运输业宣布的集体承诺，从 2009 年至 2020 年以每年平均 1.5% 的比例持续改进二氧化碳效率，从 2020 年起实现碳中和增长，并到 2050 年实现碳净零排放的长期目标，以支持 1.5 摄氏度的目标；

忆及 UNFCCC 及《巴黎协定》，并鉴于各国不同的国情，承认其共同但有区别的责任及各自的能力；

还承认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到本决议不会为 UNFCCC 或《巴黎协定》下的谈判开起先例或者对谈判结果做出预判，也不代表这些协定各方的立场；

注意到为促进国际航空的可持续增长及实现其全球理想目标，需要一种全面做法，由减少排放的一揽子措施组成，其中包括技术、可持续航空燃料、运行改进和基于市场的措施，以及可能演进的标准和建议措施（SARPs）；

承认航空部门取得的重大技术进步，使现今生产的航空器比 20 世纪 60 年代生产的航空器以客公里计算的燃油效率提高了约 80%，同时看到为向绿色航空过渡而涌现的新技术和创新达到史无前例的水平；

承认理事会于 2017 年 3 月通过了飞机二氧化碳标准排放的合格审定标准，需要随时根据最新的航空器效率技术更新这项标准；

承认需要视情为新的先进航空器技术及时更新和制定相关国际民航组织环境标准和建议措施以及指导材料；

认识到正在开展工作，以审议航空器寿命终止的环境方面问题，如通过航空器回收解决环境问题；

认识到国际民航组织《全球空中航行计划》所规定的空中交通管理（ATM）措施有助于提高运行效率并减少航空器的二氧化碳排放；

欢迎航空系统组块升级（ASBUs）的环境效益评估已完成组块 0 和组块 1 的评估，并欢迎全球水平和垂直飞行效率分析的结果；

欢迎于 2017 年 11 月、2019 年 5 月和 2021 年 11 月召开了国际民航组织绿色机场研讨会，认识到机场在向航空运输提供新的创新能源方面发挥的重要作用；

注意到 2009 年 11 月举行的首次航空与代用燃料会议（CAAF/1）核准了中短期内可持续航空燃料的使用，尤其是直接掺混燃料的使用，将其作为减少航空排放的一个重要手段；

还注意到首次航空与代用燃料会议制定了一项国际民航组织的航空代用燃料全球框架（GFAAF），通过该框架已登记了所取得的进步，包括增加了燃料转化流程的数目以及为更多商业航班提供这些燃料的机场数目；

进一步注意到 2017 年 10 月举行的第二次航空和代用燃料会议（CAAF/2）通过了各项建议，并批准了一项宣言，包括 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，作为一个动态激励路径，旨在到 2050 年以可持续航空燃料替代相当大比例的航空燃料，并表示有必要更新 2050 年国际民航组织愿景，在其中列入到 2050 年使用此种燃料的量化比例；

认识到直接掺混可持续航空燃料的技术可行性已得到证明，这类燃料将对到 2050 年的航空二氧化碳减排产生最大的影响并在 2050 年之后继续产生重大影响，并认识到需要采用适当的政策和奖励措施，以开拓长期市场前景；

认识到正在继续开发可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）等直接掺混燃料，用于航空二氧化碳减排，欢迎为航空开发新的燃料和更清洁能源来源，包括使用氢燃料和可再生电力；

承认这类燃料需要以经济上可行及社会和环境可接受的方式得到开发和部署，并承认在协调可持续性做法方面取得的进步；

认识到制定和更新了可持续性评判指标、可持续性认证和对此种燃料生命周期排放的评估方法，作为国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施工作的一部分；

承认需要探索和促进民用航空部门获取可再生能源，包括通过其与人人享有可持续能源（SE4ALL）举措的合作推进这项工作，以助本组织对可持续发展目标 7“确保人人获得负担得起的、可靠和可持续的现代能源”做出贡献；

忆及大会 A37-19 号决议要求理事会在成员国的支持下开展相关工作，以便拟定一个国际航空基于市场的措施（MBMs）框架，包括进一步阐释 A37-19 号决议附件中所列的指导原则，这些指导原则在 A38-18、A39-2 和 A40-18 号决议附件中做了阐释，并转载于本决议附件中；

注意到国际民航组织根据“不让任何国家掉队”举措为协助编制和提交国家行动计划进行了重大能力建设战略和其他技术与财务援助，包括举办地区研讨会、制定和更新国际民航组织 Doc 9988 号文件 —《有关制定国家减少二氧化碳排放活动的行动计划的指导》、交互式网络界面、国际民航组织燃料节省估算工具（IFSET）、国际民航组织环境效益工具（EBT）和边际减排成本（MAC）曲线工具；

欢迎至 2022 年 7 月为止，代表全球国际航空运输量逾 98% 的 133 个成员国自愿编制并向国际民航组织提交了其行动计划；

认识到有必要进一步制定和更新国家行动计划，包括采用实用工具量化二氧化碳减排带来的好处，以实现可持续的航空和基础设施，重点是环保所驱动的创新；

认识到各国对气候变化相关的挑战作出回应的能力不同，以及需要提供必要的支持，尤其是对发展中国家和有特别需要的国家；

确认应尽快开始启动具体措施去援助发展中国家，并促进获得财务支持、技术转让和能力建设；

认识到国际民航组织与其他组织开展合作提供了援助，以促进成员国采取行动减少航空排放，并持续寻找与其他组织之间的潜在援助伙伴关系；

欢迎发起国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案（ACT-SAF），用以支持可持续航空燃料的开发和部署，包括按照“不让任何国家掉队”（NCLB）举措建立国家和相关利害攸关方之间的伙伴关系；

认识到根据政府间气候变化专门委员会的最新报告，所有行业和地区都在适应气候变化的规划和实施方面取得进展，但进展情况仍然参差不齐，观察到一些适应气候变化方面的缺口，包括一些关键运输设施，例如国际航空系统和基础设施的潜在脆弱性，这意味着应该适当顾及这些设施的设计标准，把预计的气候影响和风险考虑在内；

认识到需要更加有利的环境来实施长期气候变化适应措施，航空系统和基础设施中较为脆弱的部分尤其如此，这将提高国际航空业对预计的极端和破坏性气候事件的就绪水平；

认识到目前在行工作的重要性，即查明气候变化对于国际航空运行和相关基础设施的潜在影响以及确定适应措施的可选方案；和

认识到国际民航组织在实施联合国气候中和和举措方面所取得的进展，和国际民航组织为这一举措提供的大力支持，尤其是通过开发国际民航组织碳排放计算器来支持评估航空旅客排放，并欢迎将其扩展以增加对航空货运排放的评估；

大会：

1. 决定本决议及 A41-20 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量和 A41-22 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）取代 A40-17、A40-18 和 A40-19 号决议，并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 要求理事会：

- a) 确保国际民航组织继续发挥领导作用，处理与国际民用航空有关的环境问题，包括温室气体排放；
- b) 继续研究可选政策方案以限制或减少航空器发动机排放的环境影响，并在必要时拟定具体方案，包括技术解决方案和基于市场的措施，同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响；和



c) 继续同参与这一领域决策的组织尤其是同 UNFCCC 缔约方大会合作；

3. 重申：

a) 国际民航组织应继续主动宣传关于航空影响的科学理解以及为解决航空排放问题而采取的行动，并且应继续提供论坛，促进讨论航空排放的解决方案；和

b) 应着重强调那些会减少航空器发动机排放而又不会对尤其是发展中经济体的航空运输增长造成不利影响的政策选项；

4. 决定各国和有关组织将通过国际民航组织开展工作，按完成的每收费吨公里所使用的燃油体积计算，在 2020 年之前，实现全球年平均燃油效率改进 2%，以及从 2021 年至 2050 年，实现全球燃油效率每年改进 2% 的理想；

5. 同意上述第 4 段提到的目标并不对个别国家构成具体义务，不同情况、各自能力、以及发展中国家和发达国家造成大气中航空温室气体排放浓度的情况，将决定每一个国家如何自愿帮助达成全球理想目标；

6. 还决定在不对个别国家构成具体义务的情况下，国际民航组织及其成员国将与有关组织携手努力，力求实现集体中期全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放保持在相同水平，同时虑及：各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力、航空市场的成熟程度、国际航空业的可持续增长、以及在降低排放的技术和燃料以及其他减缓措施得到开发和部署以前，由于国际航空运输的预期增长，排放量还可能会增加，同时认识到下文第 7 段中的长期全球理想目标；

7. 进一步决定除了上文第 6 段的中期全球理想目标之外，鼓励国际民航组织及其成员国携手合作，力求实现到 2050 年净零碳排放的国际航空集体长期全球理想目标（LATG），以支持《巴黎协定》的温度目标，同时认识到每个国家的特殊情况和各自能力（例如发展水平、航空市场的成熟度、其国际航空的可持续增长、公正过渡和航空运输发展的国家优先事项）将决定每个国家在其本国时间框架内为长期理想目标做出贡献的能力；

8. 虽然认识到长期理想目标是集体全球理想目标，不会以减排目标的形式为单个国家规定具体义务或承诺，但敦促每个国家以社会、经济和环境上可持续的方式并按照国情为实现这一目标作出贡献；

9. 要求理事会定期监测在实施一揽子措施的各项要素以实现长期理想目标方面的进展，包括通过以下做法进行监测：国际民航组织环境盘点流程；审查国际民航组织可持续航空燃料愿景；进一步评估二氧化碳减排和气候变化对国际航空、地区和国家、尤其是发展中国家的费用影响，对部门发展的影响和为实现长期理想目标所开展的各项努力的费用影响；监测国际航空二氧化碳减排国家行动计划提供的信息；以及实施手段。为此目的，理事会将考虑必要的方法以监测进展，并向国际民航组织大会的未来届会报告；

10. 进一步鼓励所有国家向国际民航组织提交和更新减少国际航空二氧化碳排放的自愿行动计划，阐述其各自的政策、行动和路线图，包括长期预测；

11. 请那些选择编制或更新其行动计划的国家尽快并最好在 2024 年 6 月底以前向国际民航组织提交该项计划，且此后每三年提交一次，以便国际民航组织可以继续汇编实现全球理想目标的量化资料，并且该行动计划应包括关于各国考虑采取的反映各自国家能力和情况的一揽子措施的资料、关于实施该一揽子措施中选定措施所带来的预期环境效益的量化资料以及关于实施这些措施所需的任何具体援助的资料；

12. 鼓励已经提交行动计划的国家与其他成员国共享行动计划所载的资料并建立伙伴关系，以便向尚未编制行动计划的国家提供支持，并向公众提供已提交的行动计划，同时虑及国家行动计划中所载信息的商业敏感性；

13. 要求理事会协助分发关于理想目标的经济和技术研究报告和最佳做法，并在 2024 年 6 月底以前继续为各国编制和更新行动计划提供指导和其他技术援助，包括通过与金融和其他相关机构合作，就查明可能的航空去碳融资来源开展合作与援助，以便各国进行必要的研究，并自愿向国际民航组织提交行动计划；

14. 要求理事会维持和加强适当的标准、方法和一个机制，以衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放，要求各国通过报告年度业务量和燃油消耗及二氧化碳排放数据，支持国际民航组织的进展衡量工作；

15. 要求理事会请各国继续支持国际民航组织关于提高衡量/估算国际航空产生的全球温室气体排放的可靠性的努力，并定期向 UNFCCC 报告来自国际航空的二氧化碳排放，以助其根据成员国批准的信息来评估本部门实施行动中取得的进步；

16. 在认识到应当不遗余力地掌握各种方式方法，以支持减少并稳定来自所有来源的二氧化碳排放的同时，敦促国际民航组织及其成员国通过 UNFCCC 进程对使用国际航空作为其他行业气候融资潜在收入来源一事明确表示关切，以确保国际航空不会被过度当作这种收入来源的目标；

17. 认识到与力度水平相称的实施手段，包括融资，将推动长期理想目标的实现。这要求根据国情向国家进行大量投资，国际民航组织也可使用各种可能的模式和/或供资机制，便利为实施具体的航空二氧化碳减排措施提供融资和投资支持；

#### 17 之二 要求理事会：

- a) 启动具体措施或机制，以便尤其为发展中国家和有特别需要的国家提供便利，更好地获得私人投资能力和发展银行等金融机构的供资来开展有助于国际航空去碳的项目，并鼓励为这一目的提供新的和额外的供资；
- b) 进一步考虑在国际民航组织之下建立一项气候融资举措或供资机制，同时处理可能的财务、制度和法律挑战，并向国际民航组织大会第 42 届会议报告；

- c) 上文 a) 和 b) 分段将对一个稳健的长期理想目标专项援助和合作方案予以补充，以便就最佳做法分享信息及提供指导、能力建设和其他技术援助。欢迎制定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，并应对其进行扩展，增加对于实施国际民航组织长期理想目标援助、能力建设和培训（ACT-LTAG）方案中其他减排措施（例如航空器技术、运行改进、基础设施变更、低碳航空燃料和其他更清洁的航空能源来源）的支持；
- d) 推动自愿转让技术，尤其是向发展中国家和有特别需要的国家，以使其能适应先进技术，并增强其对实现长期理想目标的贡献；和
- e) 按照“不让任何国家掉队”举措，敦促国际民航组织成员国向国际民航组织环境基金作出经常性和实质性捐助，以开展国际民航组织长期理想目标的具体活动，包括 ACT-SAF 方案，旨在协助发展中国家和有特别需要的国家。还鼓励各国在国际民航组织技术合作方案下开展具体项目。

18. 要求各国推动科学研究，旨在继续研究政府间气候变化专门委员会（IPCC）关于航空与全球大气特别报告和第四次评估报告中所查明的不确定性，并确保 IPCC 以及其他联合国相关机构未来的国际评估中包括关于航空器引起的大气影响的任何最新信息；

19. 要求理事会：

- a) 继续为成员国制定和及时更新指南，以采用旨在减少或限制国际航空排放环境影响的政策和措施，并开展进一步研究，减轻国际航空对气候变化的影响以及使国际航空系统和基础设施适应气候变化的影响和风险；
- b) 鼓励各国合作，拟定预见性的分析模型，以评估航空的影响；
- c) 考虑到有关各方的利益，包括对发展中国家的潜在影响，继续评估各种措施包括现有措施的成本和效益，目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题；和
- d) 协助各成员国与本地区的其他国家就研究、评价和制定程序进行合作，在全球的基础上限制或减少温室气体的排放，同时协作努力，通过各种方案取得最佳环境效益；

19 之二 请理事会和成员国与相关组织携手合作，力求就实施航空部门内二氧化碳减排措施（例如技术、运行和燃料）取得最大程度的进展，并认识到航空二氧化碳减排的最大潜在影响将来自与燃料相关的措施；

19 之三 鼓励理事会和成员国按照不让任何国家掉队举措，跟上创新航空器技术、有利于减排的新型运行及可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他更清洁能源来源的步伐，以便促成及时认证，并及时视情更新与制定相关国际民航组织标准和建议措施与指导。鼓励国际民航组织及其成员国为实现长期理想目标继续就一揽子措施的各项要素开展工作，包括下文第 20 段至第 25 段；

20. 要求各国：

- a) 考虑采取鼓励向市场推出燃料效率更高的航空器的政策，推动制造商和航空器运营人进行具有成本效益的机队更新，并通过国际民航组织进行合作来交换信息以及制定航空器寿命终止最佳做法（例如航空器回收）指南；和
- b) 激励和加快在研究和开发零二氧化碳排放的新航空器方面的投资；

21. 要求理事会：

- a) 酌情根据航空器效率技术的最新改良更新飞机的二氧化碳排放合格审定标准；
- b) 视情为新的先进航空器技术及时更新和制定相关国际民航组织标准和建议措施（SARPs）与指导；和
- c) 更新航空器燃耗的中、长期技术目标；

22. 要求各国：

- a) 与制造商、空中航行服务提供者（ANSPs）、航空器运营人和机场运营人携手合作，在考虑到航空系统组块升级（ASBUs）的情况下，加快开发和实施节省燃料的航线和空中航行程序及地面运行，以减少航空排放，并与国际民航组织合作，使这些环境效益造福所有地区和国家；
- b) 减少法律、安保、经济以及其他制度上的障碍，以便能实施新的空中交通管理运行概念，更具环境效益地利用空域；
- c) 通过国际民航组织进行合作，交流关于绿色机场的信息和最佳做法，包括与机场规划、发展、运行和维护有关的做法；和
- d) 考虑进行气候风险评估，以促进将有关国际航空系统和基础设施的气候变化适应措施酌情纳入国家气候政策和规划过程；

23. 要求理事会：

- a) 维护和更新国际航空减排运行措施的指南，并强调在国际民航组织空中航行计划（GANP）各个方面提高燃油效率；鼓励各国和利害攸关方发展最具环境效益的空中交通管理；
- b) 继续开发和更新必要的工具和指南，以评估与改善空中交通管理相关的效益，并评估与实施航空系统组块升级（ASBUs）相关的环境效益；
- c) 继续提供论坛，交流有关绿色机场最佳做法的信息，涵盖智能建筑、可再生能源、绿色交通、气候变化适应和具有承受力的发展、社区参与和可持续性报告等主题，旨在加强机场之间的统一和协同作用；

- d) 出版并维护关于在机场实施环境可持续做法的指导材料，包括电子生态机场工具包；和
- e) 鼓励各国以具有气候承受力的方式发展其航空系统和基础设施，重点是制定政策，整合减缓和适应气候变化的行动，推动可持续的航空发展。

24. 要求各国：

- a) 根据各自国情，在国家行政机关内设定政策行动及投资的协调一致的做法，以便加快更清洁和可再生航空能源来源的适当研究、开发、部署和使用，包括可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）的使用；
- b) 考虑采取激励措施，鼓励部署更清洁和可再生航空能源来源，包括可持续航空燃料和低碳航空燃料；
- c) 与相关利害攸关方携手合作以加速燃料的研究、认证和开发以及加工技术与原料生产，并加速对新航空器和发动机的认证以允许使用 100% 的可持续航空燃料，以便降低成本和支持可持续燃料生产途径逐步扩大形成商业规模，尤其是鼓励和促进可持续航空燃料和/或低碳航空燃料采购协议以及支持及时对机场和能源供应基础设施进行必要改变，同时虑及各国的可持续发展；
- d) 承认所有燃料的现行可持续性评估做法，包括用于航空的应实现温室气体在生命周期内净减排的燃料，这些做法为当地社会和经济发展做出贡献；应避免与食物和水的竞争；和
- e) 采取措施，在现有做法或各类做法相结合的基础上，确保航空燃料的可持续性，并在国家一级监测其生产；

25. 要求理事会：

- a) 鼓励各成员国并邀请业界、金融机构和其他国际组织积极参加信息和最佳做法的交流，并通过地区研讨会促进建立伙伴关系和制定政策，进一步推动转型至更清洁、可再生的航空能源，包括可持续航空燃料和低碳航空燃料；
- b) 继续维持国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）；
- c) 继续给出关于可持续航空燃料和低碳航空燃料未来使用情况的全球观点并虑及温室气体生命周期排放方面的变化，以便评估在实现全球理想目标方面取得的进展；
- d) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续航空燃料和低碳航空燃料的基础设施开发项目获得供资，并为克服初期的市场障碍提供激励办法；
- e) 与其他相关国际举措合作，包括人人享有可持续能源（SE4ALL）举措，以促进航空获取可再生能源；

- f) 继续评估在开发和部署可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源方面取得的进展，以此作为国际民航组织盘点流程的一部分，并于 2023 年召开第三次航空与代用燃料会议，以审查 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，其中包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源，以按照“不让任何国家掉队”（NCLB）举措并虑及国情和能力，确定一个全球框架。

26. 要求理事会与其他有关国际机构及业界合作，查明气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生的潜在影响，确定针对潜在气候变化影响的适应措施，并维持和加强关于国际航空气候变化风险评估和适应措施的指南；和

27. 要求理事会继续与联合国气候中和举措合作，在为这一举措拟定航空温室气体排放量化方法和工具方面保持领先地位，包括将货运排放整合在内的国际民航组织碳排放计算器，并进一步制定和实施减少温室气体排放及强化本组织内部可持续性管理做法的战略。

## 附件

设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则：

- a) 基于市场的措施应支持国际航空部门的可持续发展；
- b) 基于市场的措施应支持减缓国际航空的温室气体排放；
- c) 基于市场的措施应有助于全球理想目标的实现；
- d) 基于市场的措施应透明且行政上简易；
- e) 基于市场的措施应具有成本效益；
- f) 基于市场的措施不应重复，并且国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；
- g) 基于市场的措施应尽量减少碳泄漏和市场扭曲；
- h) 基于市场的措施应确保，与其他部门相比，公平地对待国际航空部门；
- i) 基于市场的措施，在航空燃油效率方面以及在减少航空排放的其他措施方面，应认识到过去和未来的成就与投资；
- j) 基于市场的措施不应对国际航空施加不适当的经济负担；
- k) 基于市场的措施应便利对所有碳市场的适当准入；
- l) 基于市场的措施应酌情根据以二氧化碳减排量或避免排放量所衡量的绩效，相对于其他措施来进行评估；

- m) 基于市场的措施应包括微量豁免规定；
- n) 对于基于市场的措施产生的收入，强烈建议应该首先用于减缓航空器发动机排放对环境的影响，包括减缓和适应，以及援助和支持发展中国家；
- o) 通过基于市场的措施实现的减排，应在各国的排放报告中列明；和
- p) 基于市场的措施应考虑到共同但有区别的责任和各自能力的原则、特殊情况 and 各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。

-----

对国际民航组织理事会提交的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 — 气候变化的修订

(中国提交)<sup>1</sup>

(译注：中文修改按照与以上 17/1 号决议对照标出)

鉴于国际民航组织及其成员国认识到为国际民用航空提供持续的领导以限制或减少其对全球气候变化带来的排放至关重要；

再强调国际航空对全球经济和社会发展发挥着关键性作用，需要确保国际航空继续以可持续的方式发展；

承认本组织关于环境的工作对 17 个联合国可持续发展目标 (SDGs) 中的 14 个做出了贡献，包括可持续发展目标 13 “采取紧急行动应对气候变化及其影响”；

鉴于 1999 年公布的应国际民航组织的请求由政府间气候变化专门委员会 (IPCC，气候专委会) 编写的《航空与全球大气》特别报告中载有关于航空对大气影响的综合性评估；

鉴于气候专委会的特别报告承认一些类型航空器排放的影响已被充分认识，指出其他类型的航空器排放影响并未被充分认识，并查明了一系列在科学上具有不确定性的关键领域，而这些不确定性限制了预计航空对气候和臭氧的全部影响的能力；本组织将更新气候专委会特别报告中所载的信息；

---

<sup>1</sup> 注意：以下案文反映了中华人民共和国代表团对拟议 17/1 号决议草案口头提出的修订 (参见第 17.32 段)，原先附于执行委员会向全体会议提交的最终报告中 (A41-WP/658 P/54)。

承认国际航空排放继续占全球二氧化碳排放总量不到2%，除非各国以及其他利害攸关方之间采取协作行动来应对国际航空和气候变化问题采取行动减排，否则国际航空排放预计会由于航空运输业，主要是发展中国家为满足其社会和发展需要而在航空运输方面的继续增长而增加；

鉴于《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）的最终目标，是将大气中温室气体（GHG）的浓度稳定在防止气候系统受到危险的人为干扰的水平上；

鉴于在1997年12月UNFCCC缔约方大会通过在2005年2月16日生效的《京都议定书》，呼吁发达国家（附件 I 所列缔约方）通过国际民航组织谋求限制或减少“航空舱载燃料”（国际航空）产生的温室气体排放（第二条第2款）；

鉴于2015年12月在UNFCCC缔约方大会上通过的《巴黎协定》加强了对UNFCCC包括其目标的实施，并旨在在可持续发展和消除贫困努力的大背景下加强气候变化威胁的全球应对，包括使全球平均升温远低于工业化前水平之上2摄氏度并努力将升温限制在工业化前水平之上1.5摄氏度范围之内，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；

鉴于UNFCCC缔约方会议于2021年11月通过的《格拉斯哥气候协定》重申长期全球目标，即全球平均升温远低于工业化前水平之上2摄氏度并努力将升温限制在工业化前水平之上1.5摄氏度之内，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；《格拉斯哥气候协定》还认识到升温1.5摄氏度与2摄氏度相比，对气候变化的影响将大大降低，并决心继续努力将升温限制在1.5摄氏度之内；

认识到发展中国家有效开展其减缓工作的力度将取决于发达国家有效履行其根据《联合国气候变化框架公约》及其《东京议定书》和《巴黎协定》所做的财务资源和技术转让方面的承诺，并将充分考虑到经济、社会发展和消除贫困是发展中国家的首要和压倒一切的优先事项。

认识到需要对2010年国际民航组织大会第37届会议上通过并分别在2013年、2016年和2019年第38届、第39届和第40届会议上再次确认的国际航空部门全球理想目标进行可行性研究，即国际航空部门每年改进燃油效率百分之二和从2020年起将净碳排放保持在相同水平；

承认国际民航组织结合《巴黎协定》中的2摄氏度和1.5摄氏度温度目标，为探索国际航空长期全球理想目标（LTAG）的可行性所开展的实质性工作；

认识到欢迎自国际民航组织大会第40届会议以来就国际航空长期全球理想目标的可行性开展的信息共享和协商工作，包括国际民航组织对航空部门内二氧化碳减排情况的盘点工作，以及国际民航组织全球航空对话（GLAD）和高级别会议的召开；

认识到国际民航组织《关于国际民用航空二氧化碳减排长期理想目标的可行性报告》评估了航空部门内各种可能的二氧化碳减排情景的技术可行性，是审议一个长期理想目标的初步依据；



还认识到国际民航组织《关于国际民用航空二氧化碳减排长期理想目标的可行性报告》本可以完成航空环境保护委员会长期理想目标工作队的任务，但它承认没有按照大会上届会议的要求，详细研究对发展中国家的增长和成本的影响；

认识到注意到国际航空部门每年燃油效率改进 2%和从 2020 年起将净碳排放保持在相同水平的全球理想目标不能实现必要的减排量以稳定而后削减航空对气候变化带来的绝对排放量，而需要更宏大的目标，以便为航空提供可持续的途径；

认识到除非发达国家履行其国际义务，比 2050 年提早很多年便实现其航空业的净零乃至负碳排放，为发展中国家的增长腾出碳空间，并额外提供新的财务资源，包括进行发展中国家所需的技术转让，以增强其对目标的贡献，否则任何国际航空全球理想目标都无法实现；

确认处理国际航空温室气体排放需要国家和业界的积极参与和合作，并注意到国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）代表国际航空运输业宣布的集体承诺，从 2009 年至 2020 年以每年平均 1.5%的比例持续改进二氧化碳效率，从 2020 年起实现碳中和增长，2050 年比 2005 年排放水平减少 50%，并到 2050 年实现碳净零排放的长期目标，以支持 1.5 摄氏度的目标；

忆及 UNFCCC 及《巴黎协定》，并鉴于各国不同的国情，承认其公平、共同但有区别的责任及各自的能力等原则；

还承认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到本决议不会为 UNFCCC 或《巴黎协定》下的谈判开起先例或者对谈判结果做出预判，也不代表这些协定各方的立场；

注意到为促进国际航空的可持续增长及实现其全球理想目标，需要一种全面做法，由减少排放的一揽子措施组成，其中包括技术、可持续航空燃料、运行改进和基于市场的措施，以及可能演进的标准和建议措施（SARPs）建议标准和指南；

承认航空部门取得的重大技术进步，使现今生产的航空器比 20 世纪 60 年代生产的航空器以客公里计算的燃油效率提高了约 80%，同时看到为向绿色航空过渡而涌现的新技术和创新达到史无前例的水平；

承认欢迎理事会于 2017 年 3 月通过了飞机二氧化碳排放的合格审定标准，需要随时根据最新的航空器效率技术更新这项标准；

承认需要视情为新的先进航空器技术及时更新和制定相关国际民航组织环境标准和建议措施以及指导材料；

认识到正在开展工作，以审议航空器寿命终止的环境方面问题，如通过航空器回收解决环境问题；

认识到国际民航组织《全球空中航行计划》所规定的空中交通管理（ATM）措施有助于提高运行效率并减少航空器的二氧化碳排放；

欢迎航空系统组块升级（ASBUs）的环境效益评估已完成组块 0 和组块 1 的评估，并欢迎全球水平和垂直飞行效率分析的结果；

欢迎于 2017 年 11 月、2019 年 5 月和 2021 年 11 月召开了国际民航组织绿色机场研讨会，认识到机场在向航空运输提供新的创新能源方面发挥的重要作用；

注意到 2009 年 11 月举行的首次航空与代用燃料会议（CAAF/1）核准了中短期内可持续航空燃料的使用，尤其是直接掺混燃料的使用，将其作为减少航空排放的一个重要手段；

还注意到首次航空与代用燃料会议制定了一项国际民航组织的航空代用燃料全球框架（GFAAF），通过该框架已登记了所取得的进步，包括增加了燃料转化流程的数目以及为更多商业航班提供这些燃料的机场数目；

进一步注意到 2017 年 10 月举行的第二次航空和代用燃料会议（CAAF/2）通过了各项建议，并批准了一项宣言，包括 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，将其作为一个动态激励路径，旨在到 2050 年以可持续航空燃料替代相当大比例的航空燃料，并表示有必要更新 2050 年国际民航组织愿景，在其中列入到 2050 年使用此种燃料的量化比例；

认识到直接掺混可持续航空燃料的技术可行性已得到证明，这类燃料将对到 2050 年的航空二氧化碳减排产生最大的影响并在 2050 年之后继续产生重大影响，并认识到需要采用适当的政策和奖励措施，以开拓长期市场前景；

认识到正在继续开发可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）等直接掺混燃料，用于航空二氧化碳减排，欢迎为航空开发新的燃料和更清洁能源来源，包括使用氢燃料和可再生电力；

还认识到发达国家和发展中国家在可持续航空燃料和低碳航空燃料等航空新燃料和清洁能源的研发和部署方面存在严重不平衡，加强对发展中国家的财务和技术支持将有助于全球共同实现航空能源的脱碳；

承认这类燃料需要以经济上可行及社会和环境可接受的方式得到开发和部署，并承认在协调可持续性做法方面取得的进步；

认识到制定和更新了可持续性评判指标、可持续性认证和对此种燃料生命周期排放的评估方法，作为国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施工作的一部分；

承认需要探索和促进民用航空部门获取可再生能源，包括通过与人人享有可持续能源（SE4ALL）举措的合作推进这项工作，以助本组织对可持续发展目标 7“确保人人获得负担得起的、可靠和可持续的现代能源”做出贡献；

忆及大会 A37-19 号决议要求理事会在成员国的支持下开展相关工作，以便拟定一个国际航空基于市场的措施（MBMs）框架，包括进一步阐释 A37-19 号决议附件中所列的指导原则，这些指导原则在 A38-18、A39-2 和 A40-18 号决议附件中做了阐释，并转载于本决议附件中；

注意到国际民航组织根据“不让任何国家掉队”举措为协助编制和提交国家行动计划进行了重大能力建设战略和其他技术与财务援助，包括举办地区研讨会、制定和更新国际民航组织 Doc 9988 号文件 —《有关制定国家减少二氧化碳排放活动的行动计划的指导》、交互式网络界面、国际民航组织燃料节省估算工具 (IFSET)、国际民航组织环境效益工具 (EBT) 和边际减排成本 (MAC) 曲线工具；

欢迎至 2019 年 6 月 2022 年 7 月为止，代表全球国际航空运输量逾 98% 的 133 个成员国自愿编制并向国际民航组织提交了其行动计划；

认识到有必要进一步制定和更新国家行动计划，包括采用实用工具量化二氧化碳减排带来的好处，以实现可持续的航空和基础设施，重点是环保所驱动的创新；

认识到各国对气候变化相关的挑战作出回应的能力不同，以及需要提供必要的支持，尤其是对发展中国家和有特别需要的国家；

确认应尽快开始启动具体措施去援助发展中国家，并促进获得财务支持、技术转让和能力建设，认识到迫切需要在国际民航组织理事会下设立一个工作组，以制定具体计划和方案，在资金、技术和能力建设方面向发展中国家提供援助；

认识到国际民航组织与其他组织开展合作提供了援助，以促进成员国采取行动减少航空排放，并持续寻找与其他组织之间的潜在援助伙伴关系；

欢迎发起国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案 (ACT-SAF)，用以支持可持续航空燃料的开发和部署，包括按照“不让任何国家掉队” (NCLB) 举措建立国家和相关利害攸关方之间的伙伴关系；

认识到根据政府间气候变化专门委员会的最新报告，所有行业和地区都在适应气候变化的规划和实施方面取得进展，但进展情况仍然参差不齐，观察到了一些适应气候变化方面的缺口，包括一些关键运输设施，例如国际航空系统和基础设施的潜在脆弱性，这意味着应该适当顾及这些设施的设计标准，把预计的气候影响和风险考虑在内；

认识到需要更加有利的环境来实施长期气候变化适应措施，航空系统和基础设施中较为脆弱的部分尤其如此，这将提高国际航空业对预计的极端和破坏性气候事件的就绪水平；

认识到目前在行工作的重要性，即查明气候变化对于国际航空运行和相关基础设施的潜在影响以及确定适应措施的可选方案；和

还认识到目前全球用于适应措施的资金流不足，制约了适应措施可选方案的实施，尤其是在发展中国家的实施；和

认识到国际民航组织在实施联合国气候中和举措方面所取得的进展，和国际民航组织为这一举措提供的大力支持，尤其是通过开发国际民航组织碳排放计算器来支持评估航空旅客排放，并欢迎将其扩展以增加对航空货运排放的评估；

大会：

1. 决定本决议及 ~~A41-20~~A40-17A41-xx 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量和 ~~A41-22~~ A40-19 A41-xx 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）取代 ~~A40~~A39-1、A39-2 和 A39-3A40-17、A40-18 和 A40-19 号决议，并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 要求理事会：

- a) 确保国际民航组织继续发挥领导作用协调作用，处理与国际民用航空有关的环境问题，包括温室气体排放；
- b) 继续研究可选政策方案以限制或减少航空器发动机排放的环境影响，并在必要时拟定具体方案，包括技术解决方案和基于市场的措施，同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响；和
- c) 继续同参与这一领域决策的组织尤其是同 UNFCCC 缔约方大会合作；

3. 重申：

- a) 国际民航组织应继续主动宣传关于航空影响的科学理解以及为解决航空排放问题而采取的行动，并且应继续提供论坛，促进讨论航空排放解决方案；和
- b) 应着重强调那些会减少航空器发动机排放而又不会对尤其是发展中经济体的航空运输增长造成不利影响的政策选项；

4. 决定各国和有关组织将通过国际民航组织开展工作，按完成的每收费吨公里所使用的燃油体积计算，在 2020 年之前，实现全球年平均燃油效率改进 2%，以及从 2021 年至 2050 年，实现全球燃油效率每年改进 2% 的理想；

5. 同意上述第 4 段提到的目标并不对个别国家构成具体义务，不同情况、各自能力、发展中国家和发达国家造成大气中航空温室气体排放浓度的情况，将决定每一个国家如何自愿帮助达成全球理想目标；

6. 还决定在不对个别国家构成具体义务的情况下，国际民航组织及其成员国将与有关组织携手努力，力求实现集体中期全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放保持在相同水平，同时虑及：各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力、航空市场的成熟程度、国际航空业的可持续增长、发展中国家可以获取的财务和技术支持；以及在降低排放的技术和燃料以及其他减缓措施得到开发和部署以前，由于国际航空运输的预期增长，排放量还可能会增加，同时认识到下文第 7 段中的长期全球理想目标发达国家应为其航空业制定更加雄心勃勃的绝对减排目标，以抵消发展中国家航空运输增长造成的排放增加，并须向发展中国家额外提供新的财务支持，使其进一步为目标作出贡献；

7. 进一步决定除了上文第 6 段的中期全球理想目标之外，鼓励国际民航组织及其成员国携手合作，力求实现到 2050 年净零碳排放的国际航空集体长期全球理想目标（LATG），以支持《巴黎协定》的温度目标，同时认识到每个国家的特殊情况和各自能力（例如发展水平、航空市场的成熟度、其国际航空的可持续增长、公正过渡和航空运输发展的国家优先事项）将决定每个国家在其本国时间框架内为长期理想目标作出贡献的能力；

7. 同意在第 42 届会议上，根据在实现目标方面所取得的进展、关于实现目标的可行性研究以及各国提供的相关信息，审查上文第 6 段概述的目标；

8. 请理事会在国际民航组织成员国的支持下，继续探讨国际航空净零碳排放长期全球理想目标（LTAG）的整体可行性，首先研究《国际民航组织关于长期理想目标可行性的报告》，然后开展进一步的详细研究，评估其社会、经济和环境的可达性以及对各地区，特别是对发展中国家的增长和成本的影响，以增强信心、确定性和气候正义。此类评估应包括成员国提供的关于其在致力于绿色航空方面所获经验方面的信息；

9. 进一步决定鼓励国际民航组织成员国根据上文第 8 段中的详细可行性探讨结果，为一个商定的净零碳排放长期全球理想目标作出由国家决定的贡献，以支持《巴黎协定》的实施，同时认识到各国，特别是发展中国家的特殊情况和各自的能力（例如，发展水平、航空市场成熟度、国际航空的可持续增长、公正过渡以及国家航空运输发展的优先事项）；需要支持发展中国家对商定的长期理想目标作出有效贡献；发展中国家将需要更长的时间来实现航空业排放的碳达峰和碳中和，发达国家应遵守国际气候法为其规定的义务，在目标年之前实现净零乃至负碳排放，为发展中国家的增长腾出碳空间，并须向发展中国家提供支助；

8.10. 虽然认识到长期理想目标是集体全球理想目标，不会以减排目标的形式为单个国家规定具体义务或承诺，但敦促每个国家以社会、经济和环境上可持续的方式并按照国情共同但有区别的责任为实现这一目标作出贡献；

11. 认识到国际航空全球理想目标的力度应与财务资源和技术转让的效力及额外性相称，发达国家须按照其国际义务向发展中国家提供这类资源；

12. 请理事会设立一个专门委员会来制定切实计划以发起具体措施或机制，以有助于发展中国家和有特殊需求的国家更好地获得公共和私人财务资源，发展和加强应对国际航空与气候变化的内生能力和技术，并向国际民航组织大会第 42 届会议报告，此类措施或机制包括但不限于：

- a) 在国际民航组织网站的气候变化部分建立一个“基于发展中国家需求的援助机制”模块，并为发展中国家提供充分的技术保障，以便其可以随时通过该网站提交其援助需求；
- b) 促进技术的协作转让，特别是对发展中国家和有特殊需求的国家的技术转让，以便使这些国家能够适应尖端的适当技术，提升它们对全球理想目标的贡献水平；

- c) 进一步考虑在国际民航组织下设立一个气候基金，同时解决可能面临的财政、体制和法律方面的挑战，提出发达国家每年须向该基金提供的赠款数额，以确保发展中国家实现公正过渡，以及加强国际民航组织与其他国际金融机构的合作，以便有更多的财务资源来支付发展中国家和有特殊需求的国家在为实现全球理想目标做出贡献的过程中所发生的费用；
- d) 欢迎按照不让任何国家掉队举措的合作精神设立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。应扩大该方案的范围，以便为国际民航组织长期理想目标援助、能力建设和培训方案中的其他减排措施（例如，航空器技术、运行改进、基础设施改造、低碳航空燃料和其他更清洁的航空能源）的实施提供支持。

9.13. 要求理事会定期监测在实施一揽子措施的各项要素以实现长期理想目标方面的进展，包括但不限于通过以下做法进行监测：定期评估发达国家向发展中国家提供的新的和额外的财政资源，包括技术转让资源；国际民航组织环境盘点流程；审查国际民航组织可持续航空燃料愿景；进一步评估二氧化碳减排和气候变化对国际航空、地区和国家、尤其是发展中国家的费用影响，对部门发展的影响和所有国家特别是发展中国家的增长及其为实现长期理想目标所开展的各项努力的费用影响；监测国际航空二氧化碳减排国家行动计划提供的信息；以及实施手段。为此目的，理事会将考虑必要的方法以监测进展，并向国际民航组织大会的未来届会报告；

4014. 进一步鼓励所有国家向国际民航组织提交和更新减少国际航空二氧化碳排放的自愿行动计划，阐述其各自的政策、行动和路线图，包括长期预测和行动，以及每年报告国际航空二氧化碳排放情况；

4115. 请那些选择编制或更新其行动计划的国家尽快并最好在 2024 年 6 月底以前向国际民航组织提交该项计划，且此后每三年提交一次，以便国际民航组织可以继续汇编实现全球理想目标的量化资料，并且应该最好鼓励该行动计划应包括关于各国考虑采取的反映各自国家能力和情况的一揽子措施的资料、关于实施该一揽子措施中选定措施所带来的预期环境效益的量化资料、以及关于实施这些措施所需的任何具体援助的资料、以及发展中国家已获得的财务支持；

4216. 鼓励已经提交行动计划的国家与其他成员国共享行动计划所载的资料并建立伙伴关系，以便向尚未编制行动计划的国家提供支持，并向公众提供已提交的行动计划，同时虑及国家行动计划中所载信息的商业敏感性；

4317. 要求理事会协助分发关于理想目标的经济和技术研究报告和最佳做法，并在 2024 年 6 月底以前继续为各国编制和更新行动计划提供指导和其他技术援助，包括通过与金融和其他相关机构合作，就查明可能的航空去碳融资来源开展合作与援助，以便各国进行必要的研究，并自愿向国际民航组织提交行动计划；

4418. 要求理事会维持和加强适当的标准、方法和一个机制，以衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放，要求进一步鼓励各国通过报告年度业务量和燃油消耗及二氧化碳排放数据，支持国际民航组织的进展衡量工作，尊重国家主权，并避免给各国特别是发展中国家带来不必要的负担；

4519. 要求理事会请各国继续支持国际民航组织关于提高衡量/估算国际航空产生的全球温室气体排放的可靠性的努力，并定期向 UNFCCC 报告来自各国国际航空的二氧化碳排放，以帮助其根据成员国批准的信息来评估本部门各国在应对国际航空和气候变化的实施行动中所取得的进步；

4620. 在认识到应当不遗余力地掌握各种方式方法，以支持减少并稳定来自所有来源的二氧化碳排放的同时，敦促国际民航组织及其成员国通过 UNFCCC 进程对使用国际航空作为其他行业气候融资潜在收入来源一事明确表示关切，以确保国际航空不会被过度当作这种收入来源的目标；

~~17. 认识到与力度水平相称的实施手段、包括融资，将推动长期理想目标的实现。这要求根据国情向国家进行大量投资，国际民航组织也可使用各种可能的模式和/或供资机制，便利为实施具体的航空二氧化碳减排措施提供融资和投资支持；~~

~~17 之二 要求理事会；~~

- ~~a) 启动具体措施或机制，以便尤其为发展中国家和有特别需要的国家提供便利，更好地获得私人投资能力和发展银行等金融机构的供资来开展有助于国际航空去碳的项目，并鼓励为这一目的提供新的和额外的供资；~~
- ~~b) 进一步考虑在国际民航组织之下建立一项气候融资举措或供资机制，同时处理可能的财务、制度和法律挑战，并向国际民航组织大会第 42 届会议报告；~~
- ~~c) 上文 a) 和 b) 分段将对一个稳健的长期理想目标专项援助和合作方案予以补充，以便就最佳做法分享信息及提供指导、能力建设和其他技术援助。欢迎制定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，并应对其进行扩展，增加对于实施国际民航组织长期理想目标援助、能力建设和培训（ACT LTAG）方案中其他减排措施（例如航空器技术、运行改进、基础设施变更、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源）的支持；~~
- ~~d) 推动自愿转让技术，尤其是向发展中国家和有特别需要的国家，以使其能适应先进技术，并增强其对实现长期理想目标的贡献；和~~
- ~~e) 按照不让任何国家掉队举措，敦促国际民航组织成员国向国际民航组织环境基金作出经常性和实质性捐助，以开展国际民航组织长期理想目标的具体活动，包括 ACT SAF 方案，旨在协助发展中国家和有特别需要的国家。还鼓励各国在国际民航组织技术合作方案下开展具体项目。~~

4821. 要求各国推动科学研究，旨在继续研究政府间气候变化专门委员会（IPCC）关于航空与全球大气特别报告和第四次评估报告中所查明的不确定性，并确保 IPCC 以及其他联合国相关机构未来的国际评估中包括关于航空器引起的大气影响的任何最新信息；

1922. 要求理事会：

- a) 继续为成员国制定和及时更新指南，以采用旨在减少或限制国际航空排放环境影响的政策和措施，并开展进一步研究，减轻国际航空对气候变化的影响以及使国际航空系统和基础设施适应气候变化的影响和风险；
- b) 鼓励各国合作，拟定预见性的分析模型，以评估航空的影响；
- c) 考虑到有关各方的利益，包括对发展中国家的潜在影响，继续评估各种措施包括现有措施的成本和效益，目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题；和
- d) 协助各成员国与本地区的其他国家就研究、评价和制定程序进行合作，在全球的基础上限制或减少温室气体的排放，并协作努力，通过各种方案取得最佳环境效益；

19之三-23. 请理事会和成员国与相关组织携手合作，力求以一种协调一致的方式就实施航空部门内二氧化碳减排措施（例如技术、运行和燃料）取得最大程度的进展，以避免对发展中国家的社会和经济产生不利影响，并认识到对航空二氧化碳减排的最大潜在影响将来自与燃料相关的措施；

19之三-24. 鼓励理事会和成员国按照“不让任何国家掉队”举措中的合作精神，跟上创新航空器技术、有利于减排的新型运行及可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他更清洁能源来源的步伐，以便促成及时认证，并及时视情更新与制定相关国际民航组织标准和建议措施与指导。鼓励国际民航组织及其成员国为实现长期理想目标可持续的航空继续就一揽子措施的各项要素开展工作，包括下文第 2025 段至第 2530 段；

2025. 要求各国：

- a) 考虑采取鼓励向市场推出燃料效率更高的航空器的政策，推动制造商和航空器运营人进行具有成本效益的机队更新，并通过国际民航组织进行合作来交换信息以及制定航空器寿命终止最佳做法（例如航空器回收）指南；和
- b) 激励和加快在研究和开发零二氧化碳排放的新型和气候友好型航空器方面的投资；

2126. 要求理事会：

- a) 酌情根据航空器效率技术的最新改良更新飞机的二氧化碳排放合格审定标准；
- b) 视情为新的先进航空器技术及时更新和制定相关国际民航组织标准和建议措施（SARPs）与指导；和
- c) 更新航空器燃耗的中、长期技术目标；



2227. 要求各国：

- a) 与制造商、空中航行服务提供者（ANSPs）、航空器运营人和机场运营人携手合作，在考虑到航空系统组块升级（ASBUs）的情况下，加快开发和实施节省燃料的航线和空中航行程序及地面运行，以减少航空排放，并与国际民航组织合作，使这些环境效益造福所有地区和国家；
- b) 减少法律、安保、经济以及其他制度上的障碍，以便能实施新的空中交通管理运行概念，更具环境效益地利用空域；和
- c) 通过联合国机构，即国际民航组织进行合作，交流关于绿色机场的信息和最佳做法，包括与机场规划、发展、运行和维护有关的做法；和
- d) 考虑进行气候风险评估，以促进将有关国际航空系统和基础设施的气候变化适应措施酌情纳入国家气候政策和规划过程；

2328. 要求理事会：

- a) 维护和更新国际航空减排运行措施的指南，并强调在国际民航组织空中航行计划（GANP）各个方面提高燃油效率；鼓励各国和利害攸关方发展最具环境效益的空中交通管理；
- b) 继续开发和更新必要的工具和指南，以评估与改善空中交通管理相关的效益，并评估与实施航空系统组块升级（ASBUs）相关的环境效益；
- c) 继续提供论坛，交流有关绿色机场最佳做法的信息，涵盖智能建筑、可再生能源、绿色交通、气候变化适应和具有承受力的发展、社区参与和可持续性报告等主题，旨在加强机场之间的统一和协同作用；
- d) 出版并维护关于在机场实施环境可持续做法的指导材料，包括电子生态机场工具包；和
- e) 鼓励各国以具有气候承受力的方式发展其航空系统和基础设施，重点是制定政策，整合减缓和适应气候变化的行动，推动可持续的航空发展。

2429. 要求各国：

- a) 根据各自国情，在国家行政机关内设定政策行动及投资的协调一致的做法，以便加快更清洁和可再生航空能源来源的适当研究、开发、部署和使用，包括可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）的使用；
- b) 考虑采取激励措施，鼓励部署航空更清洁和可再生能源来源，包括可持续航空燃料和低碳航空燃料；

- c) 与相关利害攸关方携手合作以加速燃料研究、认证和开发以及加工技术与原料生产，并加速对新航空器和发动机的认证以允许使用 100%的可持续航空燃料，以便降低成本和支持可持续燃料生产途径逐步扩大形成商业规模，尤其是鼓励和促进可持续航空燃料和/或低碳航空燃料采购协议以及支持及时对机场和能源供应基础设施进行必要改变，同时顾及各国的国情和可持续发展；
- d) 承认所有燃料的现行可持续性评估做法，包括用于航空的应实现温室气体在生命周期内净减排的燃料，这些做法为当地社会 and 经济发展做出贡献；应避免与食物和水的竞争；和
- e) 采取措施，在现有做法或各类做法相结合的基础上，确保航空燃料的可持续性，并在国家一级监测其生产；

**2530.** 要求理事会：

- a) 鼓励各成员国并邀请业界、金融机构和其他国际组织积极参加信息和最佳做法的交流，并通过地区研讨会促进建立伙伴关系和制定政策，进一步推动转型至更清洁、可再生的航空能源，包括可持续航空燃料和低碳航空燃料；
- b) 继续维持国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）；
- c) 继续给出关于可持续航空燃料和低碳航空燃料未来使用情况的全球观点并顾及温室气体生命周期排放方面的变化，以便评估在实现全球理想目标方面取得的进展；
- d) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续航空燃料和低碳航空燃料的基础设施开发项目获得供资，并为克服初期的市场障碍提供激励办法；
- e) 与其他相关国际举措合作，包括人人享有可持续能源（SE4ALL）举措，以促进航空获取可再生能源；
- f) 继续评估在开发和部署可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源方面取得的进展，以此作为国际民航组织盘点流程的一部分，并于 2023 年召开第三次航空与代用燃料会议，以审查 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，其中包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源，以便按照“不让任何国家掉队”（NCLB）举措中的合作精神并顾及国情和能力，确定一个全球框架。

**2631.** 要求理事会与其他有关国际机构及业界合作，查明气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生的潜在影响，确定针对潜在气候变化影响的适应措施，并维护和加强及制定关于国际航空气候变化风险评估和适应措施的指南；和

**2732.** 要求理事会继续与联合国气候中和举措合作，在为这一举措拟定航空温室气体排放量量化方法和工具方面保持领先地位，包括将货运排放整合在内的国际民航组织碳排放计算器，并进一步制定和实施减少温室气体排放及强化本组织内部可持续性管理做法的战略。

## 附件

设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则：

- a) 基于市场的措施应支持国际航空部门的可持续发展；
- b) 基于市场的措施应支持减缓国际航空的温室气体排放；
- c) 基于市场的措施应有助于全球理想目标的实现；
- d) 基于市场的措施应透明且行政上简易；
- e) 基于市场的措施应具有成本效益；
- f) 基于市场的措施不应重复，并且国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；
- g) 基于市场的措施应尽量减少碳泄漏和市场扭曲；
- h) 基于市场的措施应确保，与其他部门相比，公平地对待国际航空部门；
- i) 基于市场的措施，在航空燃油效率方面以及在减少航空排放的其他措施方面，应认识到过去和未来的成就与投资；
- j) 基于市场的措施不应对国际航空施加不适当的经济负担；
- k) 基于市场的措施应便利对所有碳市场的适当准入；
- l) 基于市场的措施应酌情根据以二氧化碳减排量或避免排放量所衡量的绩效，相对于其他措施来进行评估；
- m) 基于市场的措施应包括微量豁免规定；
- n) 对于基于市场的措施产生的收入，强烈建议应该首先用于减缓航空器发动机排放对环境的影响，包括减缓和适应，以及援助和支持发展中国家；
- o) 通过基于市场的措施实现的减排，应在各国的排放报告中列明；和
- p) 基于市场的措施应考虑到共同但有区别的责任和各自能力的原则、特殊情况 and 各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。

-----

## 议程项目 18：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

18.1 执行委员会在其第三次、第四次和第五次会议上，根据理事会关于国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施进展报告（WP/370号文件）审议了环境保护的题目，并审议了理事会关于更新 A40-19 号决议“国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）”（WP/371号文件）的提案。此外，各国和观察员提交了 16 份文件：WP/169 号文件、WP/174 号文件、WP/181 号文件、WP/211 号文件、WP/427 号文件、WP/432 号文件、WP/433 号文件、WP/437 号文件、WP/465 号文件、WP/468 号文件、WP/469 号文件、WP/485 号文件、WP/487 号文件、WP/495 号文件第 1 号修改稿、WP/568 号文件和 WP/581 号文件。

18.2 主席请国际航协的代表发言，该代表向委员会表示已将 WP/467 号文件撤回，同时表示国际航协支持实施 CORSIA。撤回该工作文件旨在确保与国际民航组织内商定的将 CORSIA 作为管理国际航空碳足迹的唯一经济措施的做法保持一致。

18.3 在 WP/370 号文件中，理事会报告了国际民航组织自大会第 40 届会议以来在 CORSIA 方面取得的进展，包括与 CORSIA 相关的标准和建议措施（SARPs）以及其他相关实施要素的最新情况、根据国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案提供的实施支持，以及 2022 年对 CORSIA 的定期审查。

18.4 在 WP/371 号文件中，理事会根据大会上届会议以来的发展情况，提交了一份关于修订 A40-19 号决议的提案，其中包括其在航空环境保护委员会（CAEP）的技术贡献之下通过 2022 年 CORSIA 定期审查所提出的建议，包括修改 CORSIA 基线和使用部门和个体增长系数，以计算 CORSIA 计划内飞机运营人的抵消要求。

18.5 在 WP/468 号文件中，中国解释了其通过国家自主实施方案来实施 CORSIA 以及制定 CORSIA 定期审查方法的建议。该文件认为，为了避免 CORSIA 造成的任何市场扭曲并提高 CORSIA 实施的有效性，应建立一个 CORSIA 国家自主实施方案的框架，使每个国家都能够确定自己的实施规则和框架，并接受国际民航组织的技术审查。关于 CORSIA 定期审查，该文件提议设立一个 CORSIA 审查工作组，该工作组将根据设计和实施基于市场的措施（MBMs）的指导原则（A40-18 号决议附件）提出一套评估指标体系。

18.6 在 WP/469 号文件中，中国阐述了其对国际航空二氧化碳减排目标和措施的立场和建议。关于 CORSIA，该文件认为目前基于国际民航组织从 2020 年起开始碳中和增长的目标的 CORSIA 实施方案和标准不符合国际法和全球气候治理的基本原则，并且如果发达国家不通过国际民航组织履行其《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）规定的国际义务，发展中国家将被剥夺公平的发展机会。

18.7 在 WP/487 号文件中，多米尼加共和国阐述了在气候变化方面取得的进展及其为遵守国际民航组织关于 CORSIA 的标准和建议措施（SARPs）而采取的举措。该文件表示支持各国继续进行能力建设，以制定符合 CORSIA 排放单位标准的环境项目。该文件还建议大会促进发展中国家获得融资和技术转让的具体行动，主要是针对 CORSIA 项目。

18.8 在 WP/433 号文件中，印度解释了对 CORSIA 定期审查的看法，并阐述了理事会在今后 CORSIA 审查中可以考虑的内容。该文件尤其建议利用大会第 A40-18 号决议附件所列的基于市场的措施（MBMs）的指导原则，改进 CORSIA 审查。该文件还为理事会提出了其他建议，包括通过 CORSIA 基线评估以及部门和个体增长系数，处理诸如 COVID-19 大流行病对国际民用航空部门增长的不利影响，并将保障措施问题纳入 CORSIA 的设计及其评估中。

18.9 在 WP/568 号文件中，新西兰强调应保持或加强 CORSIA 的雄心，并且基线应确保在未来几年出现抵消。该文件表示，CORSIA 可在实现长期理想目标方面发挥作用。

18.10 在 WP/169 号文件中，俄罗斯联邦在表达其对国际航空长期理想目标（LTAG，系指议程项目 17）的看法时，也讨论了 LTAG 与 CORSIA 的潜在联系。在此方面，该文件声称，CORSIA 的实施与未来 LTAG 的实施不兼容，主要是因为 CORSIA 依赖于源自航空部门以外的排放单位，导致行业资本外流，从而阻碍现代化和一项长期理想目标的实现。该文件进一步表示，有必要从 CORSIA 逐步过渡到在 LTAG 框架下开展活动，并提议呼吁成员国对国际民用航空选择不使用基于二氧化碳排放配额交易的地区性的基于市场措施。

18.11 在 WP/432 号文件中，美国表示支持继续实施 CORSIA，将其作为国际民航组织应对国际航空气候影响的一揽子措施中的一个关键因素。该文件表示，随着航空业走出 COVID-19 大流行病，国际民航组织应确认 CORSIA 的气候雄心、承诺和可信性。在这方面，该文件强调指出，国际民航组织应该为 CORSIA 所有剩余阶段制定一个明确而确定的基线，该基线不会偏离国际民航组织从 2020 年起开始碳中和增长的目标。该文件还概述了其对 CORSIA 监测、报告和核查（MRV）系统与跟踪/监测在全球日益得到部署的可持续航空燃料（SAF）使用需求这两者之间潜在联系的想法。

18.12 在 WP/465 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）的 54 个成员国<sup>1</sup>重点介绍了非洲成员国对 CORSIA 的实施情况。该文件表示，CORSIA 仍然是唯一全球基于市场的国际航空排放措施。该文件还阐述了 COVID-19 大流行病对非洲航空业带来的挑战，并就 CORSIA 的设计要素的可能修改发表了意见。该文件尤其建议取消个体增长系数；在试行阶段后使用 2019 年排放量作为 CORSIA 基线，而不是 2019 年和 2020 年的平均值；并保持对最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）的豁免抵消要求。关于 CORSIA 的定期审查，该文件建议理事会界定一个明确的范围和方法。该文件表示支持 ACT-CORSIA 活动，并强调需要继续支持非洲国家的能力建设。

18.13 在 WP/485 号文件中，阿根廷在拉丁美洲民航委员会三个成员国（哥斯达黎加、厄瓜多尔和多米尼加共和国）的支持下，概述了为实施 CORSIA 而采取的行动。文件强调了与该地区缺乏经认证的核查机构有关的挑战，以及因 COVID-19 大流行病造成的旅行限制而取消现场核查方面的额外挑战。这些国家建议国际民航组织鼓励认证更多的核查机构，以确保及时履行各国和运营人与 CORSIA 有关的监测、报告和核查要求。文件还支持 ACT-CORSIA 活动，并强调了继续开展各国特别是发展中国家的能力建设的重要性。

---

<sup>1</sup> 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃斯瓦蒂尼、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦

18.14 在 WP/495 号文件第 1 号修改稿中，加拿大、日本、肯尼亚、墨西哥、挪威、大韩民国、卢旺达、瑞士、土耳其、联合王国、美国和欧洲联盟及其成员国在阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、圣马力诺、塞尔维亚和乌克兰的附议下，鼓励大会寻求最大程度地实现 CORSIA 的环境雄心，以确保该计划的持续可信性以及国际民航组织及其一流的气候计划的全球积极声誉，同时在雄心壮志和脚踏实地之间谨慎取得平衡，以避免给仍在从 COVID-19 大流行中恢复的航空业带来过重的负担，并避免对其设计进行较大范围的更改。它们还鼓励尚未加入 CORSIA 的国家自愿加入。

18.15 在 WP/181 号文件中，组成中美洲空中航行服务公司（COCESNA）的国家<sup>2</sup>表示支持正在进行的 CORSIA 实施活动，并强调有更多的国家自愿参加 CORSIA，尽管它们在全球排放中所占的比例很低，且 COVID-19 大流行病对其造成了不利影响。该文件强调需要持续的技术支持和进一步的指导，以促进实施 CORSIA。

18.16 在 WP/437 号文件中，捷克代表欧洲联盟（EU）及其成员国<sup>3</sup>、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国<sup>4</sup>以及欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）表示支持正在进行的 CORSIA 实施活动，强调欧洲民用航空会议所有 44 个国家在试行阶段即自愿参与，表明了它们对成功实施该计划的承诺，同时也指出了继续实施 ACT-CORSIA 方案的重要性。这些国家概述了其对 CORSIA 定期审查的看法，强调审查是一种方法，以确保 CORSIA 在其整个运作过程中始终符合目的并与全球气候政策保持一致，其中包括 CORSIA 的雄心水平，而更根本性的考虑因素可在以后的审查中涵盖。这些国家还表示，大会应重申从 2024 年开始的 CORSIA 基线应与大会第 A40-19 号决议中最初商定的 CORSIA 雄心水平相同。这些国家还提议，理事会应采取必要措施，确保在 CORSIA 和《巴黎协定》规定的国家自主贡献之间不发生重复计算减排量的情况。

18.17 在 WP/427 号文件中，埃及、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯、苏丹、突尼斯、阿拉伯联合酋长国、也门在阿拉伯民用航空组织（ACAO）的支持下，表示支持继续实施 CORSIA，同时指出继续实施 ACT-CORSIA 方案的重要性，并解释了其对于修改某些 CORSIA 设计要素的看法。文件尤其支持采用 2019 年的排放水平作为 CORSIA 所有阶段（2021 年至 2035 年）的基线，并强调需要避免对国家和飞机运营人造成任何财政负担。这些国家还建议在 CORSIA 期间取消飞机运营人的个体增长系数，而只保持部门增长系数。这些国家重申其观点，即 CORSIA 是确保国际航空二氧化碳排放只计算一次的唯一全球基于市场的措施。各国还强调，需要建立一个系统的 CORSIA 定期审查方法/机制。关于“宏大目标水平”，CORSIA 的目标不与抵消要求的任何具体数额捆绑，而是旨在通过保持在基线水平（无论基线水平为何）上的净零排放实现碳中和增长目标。因此，抵消义务低于 CORSIA 通过时的预期水平不应被视为降低该机制的雄心壮志。

---

<sup>2</sup> 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜

<sup>3</sup> 奥地利，比利时，保加利亚，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，爱尔兰，意大利，拉脱维亚，立陶宛，卢森堡，马耳他，荷兰，波兰，葡萄牙，罗马尼亚，斯洛伐克，斯洛文尼亚，西班牙，瑞典

<sup>4</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国

18.18 在 WP/174 号文件中，圭亚那在阿根廷、哥斯达黎加、萨尔瓦多、多米尼加共和国、危地马拉、巴拿马和乌拉圭的支持下，强调了圭亚那通过制定国家法律基础和自愿参与 CORSIA 计划而在促进实施 CORSIA 方面取得的进展。文件还强调了小岛屿发展中国家在气候变化影响面前的脆弱性，以及继续开展 ACT-CORSIA 方案内的培训活动的重要性。

18.19 委员会注意到阿曼提交的关于其实施 CORSIA 经验的 WP/211 号信息文件；以及塞舌尔提交的关于其减少航空二氧化碳排放做法的 WP/581 号文件。

18.20 中国口头提出了对决议草案的某些修订，并要求将其附在关于此项目的报告之中。这些未得到大部分国家支持的修订，反映在以下 18/1 号决议的案文之后。

18.21 应主席的要求，秘书处指出，理事会的提案旨在在对发展中经济体的运营人的影响方面在 CORSIA 各设计要素之间保持必要而微妙的平衡，同时确保 CORSIA 未来作为面向国际航空的唯一计划的总体雄心水平和相关性。秘书处作了以下澄清：

- a) 关于 CORSIA 基线，使用 2019 年二氧化碳排放量的百分比将影响 2035 年之前 CORSIA 的总体抵消要求方面的雄心水平及抵消的开始年份，具体取决于从 COVID 恢复的情况以及未来的增长设想。理事会提议将 2019 年排放量的 85% 作为自 2024 年起的基线是考虑到预计将从 CORSIA 第一阶段开始实施抵消；和
- b) 关于部门和个体增长系数，秘书处解释说，这些系数的使用决定了 CORSIA 下的总抵消量将如何分配给每个飞机运营人。理事会提议在 2021—2032 年期间对部门使用 100% 的系数，在 2033 年至 2035 年期间对部门使用 85% 的系数以及对个体使用 15% 的系数，这些系数可以对因拟议的新的 CORSIA 基线而增加的抵消要求进行平衡补偿。

18.22 委员会注意到，一些工作文件提到国际民航组织及其成员国和业界为大力实施 CORSIA 和提高自愿参加 CORSIA 的国家数量所作的努力。在这方面，委员会认识到自大会上届会议以来本组织大力实施 CORSIA 所取得的实质性进展。委员会欢迎越来越多的国家自愿参加 CORSIA，包括最新自愿加入的塞拉利昂和塞舌尔，使得参与国总数达 117，并鼓励其他国家尽快这样做。

18.23 委员会对国际民航组织 ACT-CORSIA 方案在成员国的贡献和参与下继续取得进展表示欢迎，并请各国继续参与和支持该方案。

18.24 关于 CORSIA 作为唯一全球计划的作用，委员会突出强调了 WP/371 号文件所附的大会决议案文草案第 18 段，其中明确指出“国际航空碳抵消和减排计划是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，以避免拼凑重复的国家或地区基于市场措施，从而确保国际航空二氧化碳排放量应只计入一次”。

18.25 关于试行阶段后（从 2024 年到 2035 年）的 CORSIA 基线问题，委员会注意到存在各种不同的意见。一些国家倾向于在试行阶段后保持 2019 年的排放水平，直到 2035 年，而另一些国家则支持理事会关于使用 2019 年排放水平的 85% 的提案。关于从 2030 年起使用部门和个体增长系数的问题，一些国家支持理事会的提案，而其他国家则要求从 CORSIA 中完全删除个体增长系数。

18.26 委员会讨论了 WP/371 号文件所附的经修订的大会 A40-19 号决议，其中载有国际民航组织理事会关于试行阶段后从 2024 年至 2035 年的 CORSIA 基线（即 2019 年排放量的 85%）以及对 2030 年起所用的个体增长系数进行修订的提案。委员会认识到该提案是理事会为保持 CORSIA 各设计要素之间必要但微妙的平衡而达成的妥协，同时保持 CORSIA 的完好性和雄心水平。委员会注意到，理事会的提案提供了一个中间立场，以尽量平衡地处理各国的不同意见。

18.27 关于未来对 CORSIA 的定期审查，一些国家支持某个国家的提议，即更新大会决议案文草案的第 17 段，要求理事会为开展审查制定方法和时间表。其他国家认为，虽然此项提案是一个好主意，但它们更愿意维持现有的大会决议案文草案。

18.28 在审议 WP/371 号文件附录中提议的关于 CORSIA 的大会 A40-19 号决议修改稿时，委员会虽然注意到一些国家表达了保持大会决议案文草案不变的意见，但商定，作为一种折中方案，将修改大会决议案文草案的执行部分第 17 段，要求理事会为未来开展 CORSIA 定期审查界定方法和时间表，但条件是这将对案文所做的唯一修改。此项修改将使理事会能够为其未来开展 CORSIA 审查制定必要的方法和时间表。会议以鼓掌方式接受了这项决定。

18.29 委员会同意建议大会通过以下决议：

**18/1 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）**

鉴于大会 A38-18 号决议决定制定用于国际航空的一个全球基于市场的措施（GMBM）计划，供大会第 39 届会议做出决定：

忆及大会第 A38-18 号决议要求理事会在成员国支持下，查明存在的主要问题和困难，包括为成员国查明问题和困难，就一个全球基于市场的措施计划提出建议以适当处理这些问题和各项关键设计要素，包括一个将各种特殊情况和各自能力考虑在内的方法，以及提出自 2020 年起将这项计划作为一揽子措施的一部分加以实施的机制，该一揽子措施还包括实现国际民航组织的全球理想目标的技术、运行改进和可持续航空燃料；

鉴于大会 A39-3 号决议决定以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的形式实施一项全球基于市场的措施计划，将其作为一揽子措施的一部分，以实现国际民航组织的全球理想目标，这一揽子措施还包括航空器技术、运行改进以及可持续航空燃料；

认识到国际民航组织是处理国际航空排放的适当论坛，并且认识到理事会、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）为支助实施国际航空碳抵消和减排计划所开展的大量工作；

欢迎附件 16 — 《环境保护》第 IV 卷 — 《国际航空碳抵消和减排计划》第一版获得通过，该文件中的规定包括针对国际航空碳抵消和减排计划的监测、报告和核查（MRV）程序；



还欢迎《环境技术手册（ETM）》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷 — 《证明遵守国际航空碳抵消和减排计划的程序》第二版的发布；

欢迎在编制和更新国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划实施要素方面所取得的进展，这些要素反映在附件 16 第 IV 卷中直接提及的 14 份国际民航组织文件中，包含理事会批准的对实施国际航空碳抵消和减排计划至关重要的一些材料；

还欢迎理事会设立了技术咨询机构（TAB），其任务是就 CORSIA 合格排放单位向理事会提出建议；

认识到国际民航组织及其成员国采取一种协调一致的做法与航空业界合作开展能力建设活动的重要性，以支持国际航空碳抵消和减排计划的实施，特别是通过国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案来开展这些活动，该方案包括组织研讨会、制定宣传材料以及在各国之间建立国际航空碳抵消和减排计划伙伴关系，这有助于各国顺利实施监测、报告和核查方面的各项要求，以及向国际航空碳抵消和减排计划中央登记册报告年度二氧化碳的排放情况；

欢迎不断有成员国宣布欲在自 2021 年开始的试行阶段自愿参与国际航空碳抵消和减排计划，自愿参与的数量在 2021 年有 88 个国家、2022 年有 107 个国家，而 2023 年有 115 个国家；

认识到强有力的能力建设活动能促进成员国决定自愿参与国际航空碳抵消和减排计划；

忆及鉴于 COVID-19 大流行病以及为避免给飞机运营人带来不适当的经济负担，理事会（2020 年 6 月）决定在试行阶段使用 2019 年排放量而不使用 2020 年排放量来实施 CORSIA 相关设计要素（即：CORSIA 基线、计算飞机运营人抵消要求的基准年和新加入者的阈值）；

认识到在航空环境保护委员会的技术援助下，理事会完成了对国际航空碳抵消和减排计划的 2022 年定期审查，包括 COVID-19 大流行病及其二氧化碳恢复情景对试行阶段之后的 CORSIA 基线的影响分析；

注意到航空业反对分散的国家和地区性基于市场的措施，支持国际航空碳抵消和减排计划作为单一的全球碳抵消计划，将其作为一项符合成本效益的措施，对包括技术、运行和基础设施措施在内的更为广泛的一整套措施进行补充；

认识到基于市场的措施不应重复，并且对国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；

强调大会第 39 届会议关于实施国际航空碳抵消和减排计划的决定，反映了成员国大力支持对国际航空业采取一个全球性解决方案，反对可能是分散的国家和地区性基于市场的措施；

重申对利用国际民用航空作为其他部门气候融资的潜在收入来源的关切，以及重申基于市场的措施应确保，国际航空部门与其他部门相比受到公平的对待；

忆及《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）和《巴黎协定》，并承认其在顾及国情差异情况下的共同但有区别的责任和各自能力的原则；

还承认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到关于国际航空碳抵消和减排计划的相关工作及其实施将有助于实现 UNFCCC 下通过的《巴黎协定》所规定的各项目标；

鉴于 UNFCCC 和《巴黎协定》规定了各种机制，例如，清洁发展机制（CDM）以及《巴黎协定》下的一个新的市场机制，有助于减少温室气体排放以支持可持续发展，这将特别惠及发展中国家；

欢迎 UNFCCC 与国际民航组织在开发用于航空的清洁发展机制方法方面开展的合作；

认识到本决议不为 UNFCCC、《巴黎协定》或其他国际文书下的谈判开启先例，也不对谈判结果进行预判，不代表 UNFCCC、《巴黎协定》或其他国际文书缔约方的立场；

大会：

1. 决定本决议以及 A41-20 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量和 A41-21 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化取代 A40-17 号决议、A40-18 号决议和 A40-19 号决议，并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 承认在可供用于解决国际航空产生的二氧化碳排放的一揽子措施的所有要素，包括航空器技术、运行改进、可持续航空燃料和 CORSIA 方面取得的进展，并申明最好使用在航空业内提供环境效益的航空器技术、运行改进和可持续航空燃料；

3. 还承认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续航空燃料产生的环境效益可能无法提供足够的二氧化碳减排来应对国际航空运输量的增长，以便及时实现全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球二氧化碳净排放量保持在相同水平；

4. 强调国际航空碳抵消和减排计划对实现全球理想目标的一揽子广泛措施具有补充作用，不会给国际航空带来不适当的经济负担；

5. 忆及其在第 39 届会议上决定以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的形式实施一项全球基于市场的措施，来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于 2020 年水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，同时考虑到特殊情况和各自的能力；

6. 要求理事会继续确保做出一切努力，在成员国采取的航空器技术、运行改进和可持续航空燃料方面取得进一步进展，并反映在成员国解决国际航空产生的二氧化碳排放的行动计划中，且监测和报告实施各项行动计划的进展情况，以及应制定一项方法，确保飞机运营人在某一特定年份在该计划下的抵消要求能够通过使用 CORSIA 合格燃料（即 CORSIA 可持续航空燃料和 CORSIA 低碳航空燃料）予以削减，以便使一揽子措施中的所有要素都有所反映；

7. 要求理事会继续监测一揽子措施中的各项要素的实施情况，并审议必要的政策和行动，确保以均衡的方式在所有要素中取得进展，并增加因长期实施非基于市场的措施所带来的减排量的百分比；

8. 承认各国，特别是发展中国家，在易受气候变化影响、经济发展水平、以及其在国际航空排放中的含量等方面的特殊情况和各自能力，同时最大程度地减少市场扭曲；

9. 忆及其在第 39 届会议上决定对国际航空碳抵消和减排计划采取分阶段实施的做法，以照顾到各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力，同时最大程度地减少市场扭曲，具体如下：

- a) 试行阶段在 2021 年至 2023 年实施，适用于自愿参加这个计划的国家。参加这个阶段的国家可从下文第 11 e) i) 段决定其飞机运营人的抵消要求的基础；
- b) 第一阶段在 2024 年至 2026 年实施，适用于自愿参加试行阶段的国家以及任何其他自愿参加这个阶段的国家，并可依照下文第 11 a) 段计算抵消要求；
- c) 强烈鼓励所有国家自愿参加试行阶段和第一阶段，注意到已经自愿参加的发达国家正在发挥带头作用，另外一些国家也已经自愿参加了；
- d) 秘书处将在国际民航组织网站公布自愿参加试行阶段和第一阶段的国家的最新信息；
- e) 第二阶段在 2027 年至 2035 年实施，适用于 2018 年在以收费吨公里数表示的国际航空活动中其单个份额占到总收费吨公里数的 0.5% 以上的国家，或者在从最高到最低收费吨公里数排列的国家名单中，其累计份额达到总收费吨公里数 90% 的国家，但最不发达国家（LDCs）、小岛屿发展中国家（SIDS）和内陆发展中国家（LLDCs）不包括在内，除非它们自愿参加这个阶段；
- f) 强烈鼓励受到豁免或尚未参加的国家，特别是那些作为地区经济一体化组织成员的国家，尽早自愿参加这个计划。决定自愿参加这个计划或决定停止自愿参加这个计划的国家仅可从任何特定年份的 1 月 1 日开始，并且它们必须在前一年的 6 月 30 日以前将这项决定通知国际民航组织；和
- g) 从 2022 年开始，理事会将每三年审查一次国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施情况，包括审查它对国际航空增长的影响，将其作为理事会审议是否必须对下一阶段或下一个遵守周期酌情作出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其做出决定；

10. 忆及其在第 39 届会议上决定 CORSIA 须适用于两国之间相同航线上的所有飞机运营人，以期最大程度地减少市场扭曲，具体情况如下：

- a) 根据上文第 9 段纳入 CORSIA 的两国之间航线上的所有国际航班均属 CORSIA 抵消要求的范围；
- b) 根据上文第 9 段纳入 CORSIA 的一个国家与另一个未被纳入该计划的国家之间航线上的所有国际航班均被免除 CORSIA 抵消要求，但保留简化的报告要求；和

- c) 根据上文第9段未被纳入 CORSIA 的两国之间航线上的所有国际航班均免除 CORSIA 抵消要求，但保留简化的报告要求；

11. 忆及其在第 39 届会议上决定并进一步决定从 2021 年起每年计算需要在特定年份由飞机运营人抵消的二氧化碳排放量，计算方法如下：

- a) 飞机运营人的抵消要求 = [ % 部门部分 × ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量 × 既定年份部门的增长因子 ) ] + [ % 个别部分 × ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量 × 既定年份飞机运营人的增长因子 ) ]；
- b) 其中 2021 年至 2023 年的部门增长因子 = ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 所涵盖的总排放量 ) / 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量，2024 年至 2035 年的部门增长因子 = ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 所涵盖的总排放量的 85% ) / 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量；
- c) 其中 2033 年至 2035 年的飞机运营人增长因子 = ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量 — 2019 年 CORSIA 所涵盖的飞机运营人排放量的 85% ) / 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量；
- d) 其中 % 部门部分 = ( 100% - % 个别部分 ) 和；
- e) 其中 % 部门部分和 % 个别部分应用如下：
  - i) 2021 年至 2023 年，100% 部门部分和 0% 个别部分，不过每个参加国家可选择在此试行期间是否将其适用于：
    - a) 如上文所述，特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量，或
    - b) 2019 年 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量；
  - ii) 2024 年至 2026 年，100% 部门部分和 0% 个别部分；
  - iii) 2027 年至 2029 年，100% 部门部分和 0% 个别部分；
  - iv) 2030 年至 2032 年，100% 部门部分和 0% 个别部分；
  - v) 2033 年至 2035 年，85% 部门部分和 15% 个别部分；
- f) 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量和总排放量不包括这一年免受该计划制约的排放量；
- g) 上文 11 b) 分段和 11 c) 分段内的排放量范围将在每年开始时重新计算，以便考虑到由于自愿参加或由于新的一个阶段或遵守周期的开始而增加的飞往和飞离各国的航线；

12. 忆及其在第 39 届会议上决定并进一步决定新加入者<sup>1</sup>免于适用国际航空碳抵消和减排计划，为期三年或直至其年排放量超过 2019 年总排放量的 0.1%，以较早发生者为准。从随后的一年起，新加入者被纳入该计划并受到与其他飞机运营人同样方式的对待；

13. 忆及其在第 39 届会议上决定，尽管有上述规定，国际航空碳抵消和减排计划不适用于以下低水平的国际航空活动，以避免行政负担：飞机运营人的国际航空业务每年产生的二氧化碳排放量不到 10 000 公吨；飞机最大起飞质量（MTOM）小于 5 700 千克；进行人道主义、医疗、消防作业；

14. 忆及其在第 39 届会议上决定，由于分阶段实施和豁免而未被该计划所涵盖的排放量，不被指定为该计划包含的任何飞机运营人的抵消要求；

15. 忆及其在第 39 届会议上决定设立为期三年的遵守周期，从 2021 年至 2023 年第一个周期开始，使飞机运营人能够核对其在该计划下的抵消要求，同时每年向飞机运营人登记国指定的主管部门报告所需的数据；

16. 忆及其在第 39 届会议上决定，需要在 CORSIA 中提供保障措施，以确保国际航空部门的可持续发展和防止给国际航空带来不适当的经济负担，并要求理事会决定触发此种行动的依据和标准，且确定可能的手段解决这些问题；

17. 忆及其在第 39 届会议上决定为上文第 9 g) 段提到的目的以及为推动国际航空部门的可持续发展和该计划的有效性，理事会在航空环境保护委员会的技术协助下从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次定期审查，供大会审议，并要求理事会为开展此类审查制定方法和时间表。除其他外，定期审查应包括：

- a) 评估：实现国际民航组织全球理想目标的进展；该计划对各国和飞机运营人的市场和成本影响和对国际航空的影响；该计划的设计要素的运作情况；
- b) 考虑改进该计划以支持《巴黎协定》的宗旨，特别是其长期温度目标；和更新该计划的设计要素，以便改善实施、提高成效和最大程度地减少市场扭曲，同时亦顾及改变该计划的设计要素如监测、报告和核查要求带来的影响后果；和
- c) 在 2032 年底对该计划的终止、其 2035 年之后的延长或任何其他改进进行一次特别审查，包括考虑航空器技术、运行改善和可持续航空燃料对于实现国际民航组织的环境目标所作的贡献；

18. 决定国际航空碳抵消和减排计划是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，以避免拼凑重复的国家或地区性基于市场的措施，从而确保国际航空二氧化碳排放量应只计入一次；

---

<sup>1</sup> 新加入者被定义为在附件 16 第 IV 卷生效之时或之后开始从事属于该卷范围内的航空活动，并且其活动不是另一飞机运营人先前进行的航空活动的全部或部分延续的任何飞机运营人。

19. 要求采取以下行动，实施国际航空碳抵消和减排计划：

- a) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情更新附件 16 第 IV 卷和《环境技术手册》第 IV 卷；
- b) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情继续编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及的国际民航组织 CORSIA 文件，其中涉及：国际民航组织 CORSIA 二氧化碳核算和报告工具、CORSIA 合格燃料、CORSIA 排放单位标准（EUC）、和 CORSIA 中央登记册等；
- c) 理事会考虑技术咨询机构的建议，编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及的、关于 CORSIA 使用的合格排放单位的 ICAO CORSIA 文件；
- d) 理事保持和更新由国际民航组织主持的 CORSIA 中央登记册（CCR），以便成员国向国际民航组织报告相关信息；
- e) 理事会将继续监督 CORSIA 的实施，并在气候和环境委员会及航空环境保护委员会的支持下酌情提供支持；和
- f) 成员国采取必要行动，按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表，确保为遵守和实施国际航空碳抵消和减排计划制定国家政策和监管框架；

20. 忆及其在第 39 届会议上决定，《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制所产生的排放单位符合在 CORSIA 中使用的资格，只要它们与理事会根据技术咨询机构和航空环境保护委员会的技术贡献所做的决定取得一致，包括关于避免重复计算以及合格年份和时间框架的决定；

21. 决定国际民航组织和成员国采取一切必要行动，为按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表实施 CORSIA 提供能力建设和协助，并建立伙伴关系，包括：通过国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案来开展这些活动，该方案包括组织研讨会、制定宣传材料以及在各国之间建立 CORSIA 伙伴关系，同时强调在国际民航组织的框架下采取协调一致的做法进行能力建设和援助活动的重要性；

22. 忆及其在第 39 届会议上决定 CORSIA 将使用符合上文第 19 段排放单位标准（EUC）的排放单位；

23. 要求理事会促进使用能够惠及发展中国家的方案所产生的排放单位，并鼓励各国发展其国内航空相关项目；和

24. 要求理事会探讨进一步制定与航空相关的方法，用于各种抵消方案，包括《巴黎协定》下的机制或其他方案，并鼓励各国在采取行动时使用这些方法来减少航空二氧化碳的排放，这可以进一步促使 CORSIA 使用实施这些方案所产生的信用额，而不重复计算减排量。

-----

对国际民航组织理事会提交的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（CORSA）的修订

（由中国提交）<sup>1</sup>

（译注：中文修改按照与以上 18/1 号决议对照标出）

鉴于大会 A38-18 号决议决定制定用于国际航空的一个全球基于市场的措施（GMBM）计划，供大会第 39 届会议做出决定；

忆及大会第 A38-18 号决议要求理事会在成员国支持下，查明存在的主要问题和困难，包括为成员国查明问题和困难，就一个全球基于市场的措施计划提出建议以适当处理这些问题和各项关键设计要素，包括一个将各种特殊情况和各自能力考虑在内的方法，以及提出自 2020 年起将这项计划作为一揽子措施的一部分加以实施的机制，该一揽子措施还包括实现国际民航组织的全球理想目标的技术、运行改进和可持续航空燃料；

鉴于大会 A39-3 号决议决定以国际航空碳抵消和减排计划（CORSA）的形式实施一项全球基于市场的措施计划，将其作为一揽子措施的一部分，以实现国际民航组织的全球理想目标，这一揽子措施还包括航空器技术、运行改进以及可持续航空燃料；

认识到国际民航组织是处理国际航空排放的适当论坛，并且认识到理事会、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）为支助实施国际航空碳抵消和减排计划所开展的大量工作；

欢迎注意到附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划》第一版获得通过，该文件中的规定包括针对国际航空碳抵消和减排计划的监测、报告和核查（MRV）程序；

还欢迎注意到《环境技术手册（ETM）》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷 —《证明遵守国际航空碳抵消和减排计划的程序》第二版的发布；

欢迎注意到在编制和更新国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划实施要素方面所取得的进展，这些要素反映在附件 16 第 IV 卷中直接提及的 14 份国际民航组织文件，包含理事会批准的对实施国际航空碳抵消和减排计划至关重要的一些材料；

还欢迎理事会设立了技术咨询机构（TAB），其任务是就 CORSA 合格排放单位向理事会提出建议；

---

<sup>1</sup> 注意：以下案文反映了中华人民共和国代表团对拟议 18/1 号决议草案口头提出的修订（参见第 18.20 段），原先附于执行委员会向全体会议提交的最终报告中（A41-WP/659 P/55）。

认识到国际民航组织及其成员国采取一种协调一致的做法与航空业界合作开展能力建设活动的重要性，以支持国际航空碳抵消和减排计划的实施，特别是通过国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案来开展这些活动，该方案包括组织研讨会、制定宣传材料以及在各国之间建立国际航空碳抵消和减排计划伙伴关系，这有助于各国顺利实施监测、报告和核查方面的各项要求，以及向国际航空碳抵消和减排计划中央登记册报告年度二氧化碳的排放情况；

欢迎不断有成员国宣布欲在自 2021 年开始的试行阶段自愿参与国际航空碳抵消和减排计划，自愿参与的数量在 2021 年有 88 个国家、2022 年有 107 个国家，而 2023 年有 115 个国家；

认识到公平、公正的实施做法和强有力的能力建设活动能促进成员国决定自愿参与国际航空碳抵消和减排计划；

忆及鉴于 COVID-19 大流行病以及为避免给飞机运营人带来不适当的经济负担，理事会（2020 年 6 月）决定在试行阶段使用 2019 年排放量而不使用 2020 年排放量来实施 CORSIA 相关设计要素（即：CORSIA 基线、计算飞机运营人抵消要求的基准年和新加入者的阈值）；

认识到还忆及在航空环境保护委员会的技术援助下，理事会完成对国际航空碳抵消和减排计划的 2022 年定期审查，包括 COVID-19 大流行病及其二氧化碳恢复情景对试行阶段之后的 CORSIA 基线的影响分析；

注意到航空业反对分散的涉及第三方航空器运营人的单边国家和地区性基于市场的措施，支持国际航空碳抵消和减排计划作为单一的全球碳抵消计划，将其作为一项符合成本效益的措施，对包括技术、运行和基础设施措施在内的更为广泛的一整套措施进行补充；

认识到基于市场的措施不应重复，并且国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；

强调大会第 39 届会议关于实施国际航空碳抵消和减排计划的决定，反映了成员国大力支持对国际航空业采取一个全球性解决方案，反对可能是分散的涉及第三方航空器运营人的单边国家和地区性基于市场的措施；

重申对利用国际民用航空作为其他部门气候融资的潜在收入来源的关切，以及重申基于市场的措施应确保，国际航空部门与其他部门相比受到公平的对待；

忆及《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）和《巴黎协定》，并承认其在顾及国情差异情况下的共同但有区别的责任和各自能力的原则；

还承认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到关于国际航空碳抵消和减排计划的相关工作及其实施将有助于实现 UNFCCC 下通过的《巴黎协定》所规定的各项目标；

鉴于 UNFCCC 和《巴黎协定》规定了各种机制，例如，清洁发展机制（CDM）以及《巴黎协定》下的一个新的市场机制，有助于减少温室气体排放以支持可持续发展，这将特别惠及发展中国家；



欢迎 UNFCCC 与国际民航组织在开发用于航空的清洁发展机制方法方面开展的合作；

认识到本决议不为 UNFCCC、《巴黎协定》或其他国际文书下的谈判开启先例，也不对谈判结果进行预判，不代表 UNFCCC、《巴黎协定》或其他国际文书缔约方的立场；

大会：

1. 决定本决议以及 ~~A41-20~~A40-17 号决议 A41-xx 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量和 ~~A41-21~~A40-18 号决议 A41-xx 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化取代 A40-17 号决议、A40-18 号决议和 A40-19 号决议，并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 承认在可供用于解决国际航空产生的二氧化碳排放的一揽子措施的所有要素，包括航空器技术、运行改进、可持续航空燃料和 CORSIA 方面取得的进展，并申明最好使用在航空部门内提供环境效益的航空器技术、运行改进和可持续航空燃料；

3. 还承认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续航空燃料产生的环境效益可能无法提供足够的二氧化碳减排来应对国际航空运输量的增长，以便及时实现全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球二氧化碳净排放量保持在相同水平航空可持续增长；

4. 强调国际航空碳抵消和减排计划对实现全球理想目标航空可持续增长的一揽子广泛措施具有补充作用，不会给国际航空带来不适当的经济负担；

5. 要求各国制定自主确定的计划，忆及其在第 39 届会议上决定以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的形式实施一项全球基于市场的措施，来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于 2020 年水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，以便为国际民航组织商定的全球理想目标做出贡献，同时考虑到各国共同但有区别的责任及其特殊情况和各自的能力；

6. 要求理事会继续确保做出一切努力，在成员国采取的航空器技术、运行改进和可持续航空燃料方面取得进一步进展，并反映在成员国解决国际航空二氧化碳排放的行动计划中，且监测和报告实施各项行动计划的进展情况，以及应制定一项方法，确保飞机运营人在某一特定年份在该计划下的抵消要求能够通过使用 CORSIA 合格燃料（即 CORSIA 可持续航空燃料和 CORSIA 低碳航空燃料）予以削减，以便使一揽子措施中的所有要素都有所反映；

7. 要求理事会继续监测一揽子措施中的各项要素的实施情况，并审议必要的政策和行动，确保以均衡的方式在所有要素中取得进展，并增加因长期实施非基于市场的措施所带来的减排量的百分比；

8. 承认各国，特别是发展中国家，在易受气候变化影响、经济发展水平、以及在国际航空排放中的含量等方面的特殊情况和各自能力，认识到发达国家应为其航空业制定更加雄心勃勃的绝对减排目标，以抵消发展中国家航空运输增长导致的排放增加，同时从而最大程度地减少市场扭曲；

9. 忆及其在第 39 届会议上决定对国际航空碳抵消和减排计划采取分阶段实施的做法，以照顾到各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力，同时最大程度地减少市场扭曲，具体如下：

- a) 试行阶段在 2021 年至 2023 年实施，适用于自愿参加这个计划的国家。参加这个阶段的国家可从下文第 11 e) i) 段确定其飞机运营人的抵消要求的基础；
- b) 第一阶段在 2024 年至 2026 年实施，适用于自愿参加试行阶段的国家以及任何其他自愿参加这个阶段的国家，并可依照下文第 11 a) 段计算抵消要求；
- c) 强烈鼓励所有国家自愿参加试行阶段和第一阶段，注意到已经自愿参加的发达国家正在发挥带头作用，另外一些国家也已经自愿参加了；
- d) 秘书处将在国际民航组织网站公布自愿参加试行阶段和第一阶段的国家的最新信息；
- e) 第二阶段在 2027 年至 2035 年实施，适用于 2018 年在以收费吨公里数表示的国际航空活动中其单个份额占到总收费吨公里数的 0.5% 以上的国家，或者在从最高到最低收费吨公里数排列的国家名单中，其累计份额达到总收费吨公里数 90% 的国家，但最不发达国家（LDCs）、小岛屿发展中国家（SIDS）和内陆发展中国家（LLDCs）不包括在内，除非它们自愿参加这个阶段；
- f) 强烈鼓励受到豁免或尚未参加的国家，特别是那些作为地区经济一体化组织成员的国家，尽早自愿参加这个计划。决定自愿参加这个计划或决定停止自愿参加这个计划的国家仅可从任何特定年份的 1 月 1 日开始，并且它们必须在前一年的 6 月 30 日以前将这项决定通知国际民航组织；  
和
- g) 从 2022 年开始，理事会将根据国际航空基于市场的措施（MBMs）的设计、实施和审查方面的指导原则，每三年审查一次国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施情况，包括审查它对国际航空增长的影响，将其作为理事会审议是否必须对下一阶段或下一个遵守周期酌情做出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其做出决定；

10. 忆及其在第 39 届会议上决定 CORSIA 须适用于两国之间相同航线上的所有飞机运营人，以期最大程度地减少市场扭曲，具体情况如下：

- a) 根据上文第 9 段纳入 CORSIA 的两国之间航线上的所有国际航班均属 CORSIA 抵消要求的范围；
- b) 根据上文第 9 段纳入 CORSIA 的一个国家与另一个未被纳入该计划的国家之间航线上的所有国际航班均被免除 CORSIA 抵消要求，但保留简化的报告要求；和
- c) 根据上文第 9 段未被纳入 CORSIA 的两国之间航线上的所有国际航班均免除 CORSIA 抵消要求，但保留简化的报告要求；

11. 忆及其在第 39 届会议上决定并进一步决定大力鼓励从 2021 年起按如下方法每年计算需要在特定年份由飞机运营人抵消的二氧化碳排放量，计算方法如下，虽然每个参与国可以在其自主确定的 CORSIA 实施计划中通过并公布计算方法：

- a) 飞机运营人的抵消要求 = [ % 部门部分 × ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量 × 既定年份的部门增长因子 ) ] + [ % 个别部分 × ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量 × 既定年份飞机运营人的增长因子 ) ]；
- b) 其中 2021 年至 2023 年的部门增长因子 = ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 所涵盖的总排放量 ) / 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量，2024 年至 2035 年的部门增长因子 = ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 所涵盖的总排放量的 85% ) / 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量；
- c) 其中 2033 年至 2035 年的飞机运营人增长因子 = ( 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量 — 2019 年 CORSIA 所涵盖的飞机运营人排放量的 85% ) / 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量；
- d) 其中 % 部门部分 = ( 100% - % 个别部分 ) 和；
- e) 其中 % 部门部分和 % 个别部分应用如下：
  - i) 2021 年至 2023 年，100% 部门部分和 0% 个别部分，不过每个参加国家可选择在此试行期间是否将其适用于：
    - a) 如上文所述，特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量，或
    - b) 2019 年 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量；
  - ii) 2024 年至 2026 年，100% 部门部分和 0% 个别部分；
  - iii) 2027 年至 2029 年，100% 部门部分和 0% 个别部分；
  - iv) 2030 年至 ~~2032~~2035 年，100% 部门部分和 0% 个别部分；
  - ~~v) 2033 年至 2035 年，85% 部门部分和 15% 个别部分；~~
- f) 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量和总排放量不包括这一年免受该计划制约的排放量；
- g) 上文 11 b) 分段和 11 c) 分段内的排放量范围将在每年开始时重新计算，以便考虑到由于自愿参加或由于一个新阶段或遵守周期的开始而增加的飞往和飞离各国的航线；

12. 忆及其在第 39 届会议上决定并进一步决定新加入者<sup>1</sup>免于适用国际航空碳抵消和减排计划，为期三年或直至其年排放量超过 2019 年总排放量的 0.1%，以较早发生者为准。从随后的一年起，新加入者被纳入该计划并受到与其他飞机运营人同样方式的对待；

13. 忆及其在第 39 届会议上决定，尽管有上述规定，国际航空碳抵消和减排计划不适用于以下低水平的国际航空活动，以避免行政负担：飞机运营人的国际航空业务每年产生的二氧化碳排放量不到 10 000 公吨；飞机最大起飞质量（MTOM）小于 5 700 千克；进行人道主义、医疗、消防作业；

14. 忆及其在第 39 届会议上决定，由于分阶段实施和豁免而未被该计划所涵盖的排放量，不被指定为该计划包含的任何飞机运营人的抵消要求；

15. 忆及其在第 39 届会议上决定设立为期三年的遵守周期，从 2021 年至 2023 年第一个周期开始，使飞机运营人能够核对其在该计划下的抵消要求，同时每年向飞机运营人登记国指定的主管部门报告所需的数据；

16. 忆及其在第 39 届会议上决定，需要在 CORSIA 中提供保障措施，以确保国际航空部门的可持续发展和防止给国际航空带来不适当的经济负担，并要求理事会决定触发此种行动的依据和标准，并确定可能的手段解决这些问题；

17. 忆及其在第 39 届会议上决定为上文第 9 g) 段提到的目的以及为推动国际航空部门的可持续发展和该计划的有效性，理事会在航空环境保护委员会的技术协助下从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次定期审查，供大会审议，并要求理事会为开展此类审查制定方法和时间表。除其他外，定期审查应包括：

- a) 评估：实现国际民航组织各个全球理想目标的进展；该计划对各国和所有国家特别是发展中国家及其飞机运营人的市场和成本影响和对国际航空的影响；该计划的设计要素的运作情况；
- b) 考虑改进该计划以支持《巴黎协定》的宗旨，特别是其长期温度目标；和更新该计划的设计要素，以便改善实施、提高成效和最大程度地减少市场扭曲，同时亦顾及改变该计划的设计要素如监测、报告和核查要求带来的影响后果；和
- c) 在 2032 年底对该计划的终止、其 2035 年之后的延长或任何其他改进进行一次特别审查，包括考虑航空器技术、运行改善和可持续航空燃料对于实现国际民航组织的环境目标所作的贡献；

18. 决定国际航空碳抵消和减排计划是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，以避免拼凑重复的涉及第三方航空器运营人的单边国家或地区性基于市场的措施，从而确保国际航空二氧化碳排放量应只计入一次；

---

<sup>1</sup> 新加入者被定义为在附件 16 第 IV 卷生效之时或之后开始从事属于该卷范围内的航空活动，并且其活动不是另一飞机运营人先前进行的航空活动的全部或部分延续的任何飞机运营人。

19. 要求采取以下行动，实施国际航空碳抵消和减排计划：

- a) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情更新附件 16 第 IV 卷和《环境技术手册》第 IV 卷；
- b) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情继续编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及的国际民航组织 CORSIA 文件，其中涉及：国际民航组织 CORSIA 二氧化碳核算和报告工具、CORSIA 合格燃料、CORSIA 排放单位标准（EUC）、和 CORSIA 中央登记册等；
- c) 理事会考虑技术咨询机构的建议，编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及的、关于 CORSIA 使用的合格排放单位的 ICAO CORSIA 文件；
- d) 理事保持和更新由国际民航组织主持的 CORSIA 中央登记册（CCR），以便成员国向国际民航组织报告相关信息；
- e) 理事会将继续监督 CORSIA 的实施，并在治理委员会（GC）、气候和环境委员会及航空环境保护委员会的支持下酌情提供支持；和
- f) 成员国采取必要行动，按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表，确保为遵守和执行国际航空碳抵消和减排计划制定国家政策和监管框架。理事会通过在各国的推动下设立一个专家咨询委员会，启动一项对各国自主确定的 CORSIA 实施计划进行技术审查的方案或机制，并提出改进建议供各国审议。任何国家不得因未执行这些建议而被视为违反本决议；
- g) 成员国继续改进其自主确定的 CORSIA 实施计划，包括根据附件 16 第 IV 卷规定的要求采取必要行动，基于其本国情况和各自的能力制定国家政策和监管框架，同时认识到需要支持发展中国家有效实施 CORSIA；

20. 忆及其在第 39 届会议上决定决定《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制所产生的排放单位和/或经各国认可的排放单位符合在 CORSIA 中使用的资格，只要它们与理事会根据技术咨询机构和航空环境保护委员会的技术贡献所做的决定取得一致，包括关于避免重复计算以及合格年份和期限的决定；

21. 决定国际民航组织和成员国采取一切必要行动，为按附件 16 第 IV 卷规定的时间表实施国际航空碳抵消和减排计划提供能力建设和协助，并建立伙伴关系，包括：通过国际民航组织 CORSIA 援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案来开展这些活动，该方案包括组织研讨会、制定宣传材料以及在各国之间建立 CORSIA 伙伴关系，同时强调在国际民航组织的框架下采取协调一致的做法进行能力建设和援助活动的重要性；

22. 忆及其在第 39 届会议上决定决定 CORSIA 将优先使用符合上文第 19 段排放单位标准（EUC）的排放单位；

23. 要求理事会促进使用能够惠及发展中国家的方案所产生的排放单位，并鼓励各国发展其国内航空相关项目；和

24. 要求理事会探讨进一步制定与航空相关的方法，用于各种抵消方案，包括《联合国气变公约》及其《巴黎协定》下的机制或其他方案，并鼓励各国在采取行动时使用这些方法来减少航空二氧化碳的排放，这可以进一步促使 CORSIA 使用实施这些方案所产生的信用额，而不重复计算减排量。

## 议程项目 19：国际民航组织的多种语文

19.1 委员会审查了 A41-WP/44 号文件，其中认识到使用多种语文是实现国际民航组织目标的一项基本原则。该文件概述了基于平等对待所有工作语文和保证服务质量、优化可用资源、遵守联合国在语文服务方面的最佳做法以及开发和使用强化的创新工具的办法，在国际民航组织为促进使用多种语文所采取的措施。国际民航组织多种语文战略得到批准被列为这个领域的一项重大成就。

19.2 委员会还审议了中国提交的 A41-WP/117 号文件。该文件强调了使用多种语文在实现国际民航组织战略目标和实施标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）和不让任何国家掉队倡议方面的重要性。它概述了以六种语文编制的《国际民用航空公约》的有效性，呼吁成员国批准该公约的阿拉伯文文本和中文文本。委员会指出，国际民航组织应继续实施相关战略以及外联和推广活动，包括条约活动，将支持使用多种语文作为本组织的一项基本原则。此外，还敦促成员国与秘书处合作，支持使用多种语文。

19.3 此外，委员会还审查了俄罗斯联邦提交的 A41-WP/343 号文件。该文件概述了国际民航组织在 COVID-19 大流行期间提供的语文服务。对口译质量下降、国际民航组织费用增加和口译员工作量增多表示了关切。语文服务对于避免歧视、实现国际民航组织的战略目标以及确保实施标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）和不让任何国家掉队举措都至关重要。在这方面，这些服务必须由足够的熟悉航空议题和术语的高素质专业人员来承担。秘书长应确保使用多种语文的规定不会受到与遏制大流行相关的措施的影响，此外，国际民航组织也应在提高产量和推广新技术的背景下，支持使用多种语文。

19.4 委员会还审议了由智利提交并由拉丁美洲民航委员会（LACAC）22 个成员国和圭亚那联署提出的 A41-WP/365 号文件。该文件强调了全球空中航行计划（GANP）的重要性，因为它与国际民航组织的战略目标相关，并且对空中航行解决方案的规划和实施产生影响。鉴于全球空中航行计划载有各种重要要素，对其术语进行正确、统一和明确的解释至关重要。

19.5 最后，委员会审议了由委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交并得到拉丁美洲民航委员会（LACAC）20 个成员国支持的 A41-WP/426 号文件。该文件强调了使用多种语文在促进语言和文化多样性、效率、透明度和国际法原则以及在实现国际民航组织的战略目标和不让任何国家掉队倡议方面的关键作用。必须平等对待国际民航组织的六种正式语文，以保持所有正式语文之间的无缝交流。应提出具体举措，解决及时传播信息和机会均等原则方面的不足，以期改进语文服务、活动、培训和其他举措的提供。

19.6 委员会注意到了理事会提交的工作文件以及各国提出的工作文件。

19.7 委员会强调，根据大会 A37-25 号决议，使用多种语文是实现国际民航组织目标的一项基本原则。语文服务是国际民航组织每项方案的组成部分，对于实现本组织的战略目标和实施标准和建议措施和空中航行服务程序至关重要。此外，语文服务是落实“不让任何国家掉队”（NCLB）举措和国际民航组织与成员国沟通的一个关键要求。

19.8 委员会对以联合国和国际民航组织的决议为基础的新的国际民航组织多种语文战略表示强烈支持，并感谢秘书处多年来克服各项重大挑战坚持使用多种语文。委员会还注意到，秘书处自第 40 届大会以来在加强使用多种语文方面取得重大进展。然而，要提高国际民航组织的效率和效力，包括使用最佳做法和创新技术，则在这一领域还需采取更多的行动、拥有更多的人员和资源。

19.9 据澄清，国际民航组织多种语文战略超越了语文服务的范畴，其中还包括发展工作人员的能力，为国际民用航空的方方面面提供服务。这要求改变思维方式，以便加强国际民航组织的交付能力。在这方面，语文服务应被视为一种关键资产。委员会呼吁制定一份将在下一个三年期实施的行动计划，并向下届大会报告。

19.10 委员会注意到国际民航组织在面临需求增加而资源减少的挑战的情况下，继续努力提供优质的语文服务，因此，为提高效率和有效性而精简流程和运行所做的持续努力表示赞赏。

19.11 对全球空中航行计划的翻译提供了说明。事实上，第十三次空中航行会议（2019 年）曾建议“国际民航组织以国际民航组织的六种语文提供全球空中航行计划（GANP）的全球战略层面案文（可打印）”；该文件已被翻译并可在 GANP 门户网站查阅。GANP 的全球技术层面或地区和国家层面的翻译需要大量资源，这不仅在翻译方面，在 IT 的开发和维护方面也是如此。

19.12 一些国家鼓励其他对应的国家批准《国际民用航空公约》的阿拉伯文和中文文本，以促进使用这两种语文的用户之间的了解及公约目标和原则的实施，并保障国际民用航空活动的健康、有序和高效发展。

19.13 此外，一些国家要求增加葡萄牙文作为工作语文，以支持国际民航组织的工作。秘书处认识到这一要求，但指出目前国际民航组织的政策和预算仅够用于联合国六种语文。不过，欢迎成员国以借调语文专家和为特殊项目提供财政支持的方式提供自愿捐助。

19.14 最后，委员会获悉，阿拉伯民航组织已经制作了第一本阿拉伯文—英文航空字典。

19.15 委员会审议了 A41-WP/44 号、WP/117 号、WP/343 号、WP/365 号和 WP/426 号文件，并根据讨论情况，建议大会承认使用多种语文是实现国际民航组织目标的一项基本原则，

- a) 要求理事会密切监督其为提高语文服务事务的效率和有效性而通过的政策和决定的实施情况；
- b) 要求国际民航组织全面实施多种语文战略，其中包括实施的行动计划，并向大会第 42 届会议报告取得的进展；和
- c) 敦促成员国与国际民航组织积极协作，包括通过伙伴关系、借调或自愿捐助等方式，将使用多种语文，将其作为本组织方案和活动的组成部分。

## 议程项目 20：增强国际民航组织的效率和有效性

20.1 委员会注意到 WP/43 号文件（第 1 号修改稿）所载的理事机构和秘书处为提高本组织效率和有效性方面取得的主要成就和进展。委员会赞赏在这一工作领域正在做出的努力，包括通过成果管理制（RBM）方法、问责框架、企业风险管理（ERM）制定国际民航组织业务计划（BP）以及 2023—2024—2025 三年期的进一步改进措施。

20.2 委员会同意建议大会通过 WP/43 号文件（第 1 号修改稿）附录 B 所载的决议草案中提议的修正案。

20.3 委员会审议了印度尼西亚提交的关于“与水上机场的设计、认证和运营相关的全球标准”的 WP/389 号文件。它注意到这项工作已经在进行中，空中航行委员会将于今年早些时候按照既定程序审查一个具有在拟议时间表内可交付成果的综合项目。

20.4 委员会审议了大韩民国提交的关于“促进国际民航组织国家级信件电子分发的考虑因素”的 WP/332 号文件。委员会向大会建议，国际民航组织将把这些建议作为其数字化转型举措的一部分进行进一步分析。

20.5 委员会注意到沙特阿拉伯王国提交的关于“水上机场管理框架”的 WP/543 号信息文件，以及 Hermes — 航空运输组织提交的关于“通过领导与合作提高复原力和效率”的 WP/604 号文件。

20.6 根据讨论，委员会同意提交下述决议供全体会议通过：

### 20/1 号决议：增强国际民航组织的效率和有效性

鉴于国际民航组织遵照《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第二部分，卓有成效地履行了职能；

鉴于《芝加哥公约》第四十四条所表述的本组织基本宗旨与第五十四和第五十五条所表述的理事会职能仍然至关重要；

鉴于本组织正面临具有技术、经济、环境、社会和法律性质的新的和迅速演变的挑战；和

鉴于本组织需要高效且有效地应对这些挑战；

鉴于国际民航组织需要招募、培养和保留一支高素质、灵活、积极、高效的员工队伍，以应对传统和新出现的问题，并满足各国不断变化的需求；

鉴于国际民航组织需要与利益相关方建立创新的新型伙伴关系，这些利益相关方可以将补充信息、专业知识、观点和资源用于实现国际民航组织的战略目标；

鉴于国际民航组织的组织绩效和从公共和私人来源获得额外资金的能力是影响其向各国提供项目、培训、能力建设和援助的关键因素；



鉴于国家、利益相关方和资助组织需要及时、准确和全面的关于国际民航组织活动、政策和绩效的信息；

大会：

1. 对理事会和秘书长在本着基于成果的管理原则制定国际民航组织 2023—2025 年《业务计划》方面所取得的进展，和为改进绩效监测和报告框架所做出的努力表示赞赏；

2. 核准理事会已经做出的决定，即每三年制定一份《业务计划》，继续努力将国际民航组织转变为一个基于成果的管理（RBM）组织，并通过机构管理报告工具（CMRT）建立一个包括对进展情况进行年度审查的监督机制；

3. 指示理事会和秘书长在其各自权限范围内：

a) 考虑到有必要确保战略框架和绩效管理、内部控制、道德标准和廉正以及监督职能等问责制度所含各要素之间的一致性，制定一个强有力的问责制框架及其执行和监督机制；

ba) 结合系统规划流程和基于成果的管理方法，每三年编制一份《业务计划》，以提高有效性、透明度和问责制，推动经常方案预算的编制；

c) 制定一个业务计划审查过程，以便虑及三年期内出现的新的发展情况；

db) 向缔约国提供《业务计划》，并在相关三年期内向大会每届常会提交当前版本；

ee) 采取进一步的具体步骤，提高透明度，改善工作场所环境，与外部利益相关方发展创新的新型伙伴关系，提高组织有效性，保证基于共识的成果仍然是国际民航组织及其专题专家机构的核心价值和目标，并调动额外资源以实现更大成果；和

fd) 在发展伙伴关系和获取自愿资金时，避免任何现实的、潜在的或感知的利益冲突。

4. 指示理事会：

a) 继续简化大会工作方法和程序，以期加强问责制、透明度、简化和效率；

b) ~~对理事会及其附属机构的决策过程、工作方法和程序进行集中审查，以期理顺关系、赋予权力和提高本组织的成本效益；和~~

be) 确保具有向理事会进行独立报告程序的监督机制的有效性，以提高方案的有效性、透明度、信任、参与和问责制；和

c) 持续审查国际民航组织的治理结构及其做出更有效、简单、可问责和透明决策的能力，包括秘书处与理事机构之间的职责划分和分配，以及对大会三年周期和本组织预算的审查如何能够支助这一增强的决策。

5. 请秘书长在其权限范围内，通过程序、管理和行政改革，继续带头增强本组织的有效性和效率，并就此向理事会提出报告；
6. 请理事会和秘书长在执行上述第 3 至第 5 款时，充分考虑本决议附录中非详尽的考虑事项清单；和
7. 声明本决议取代关于增强国际民航组织有效性的第 ~~A31-2~~A40-20 号决议。

### 增强国际民航组织效率和有效性的考虑事项清单

#### 系统规划流程（决议第 3 b) 款）

- a) 在《业务计划》和经常预算之间建立直接和透明的联系；
- b) 建立制定经常方案预算的程序，注重在战略和预期成果层面分配资源，而不是行政细节（“自上而下”而不是“自下而上”）；
- c) ~~建立用于设定战略目标、预期结果、关键活动、可交付成果和目标的程序，以及绩效指标的应用；~~基于《业务计划》中规定的绩效指标、里程碑和目标，与战略目标和产出保持一致的注重成果的报告程序；
- d) 在《业务计划》框架内，根据战略目标制定更具体的计划，并确保所有战略目标、各局和地区办事处之间的协调和联合行动；
- e) 在秘书处内持续审查《业务计划》的执行进展情况，并由理事会和附属机构定期进行审查；和
- f) 至少每三年一次更新和向前推进《业务计划》。

#### ~~大会工作方法和程序（决议第 4 a) 款）~~

- ~~g) 简化议程和减少文件，重点关注战略和高级别政策、主要优先领域和资源分配等事项；~~g) 简化议程和减少文件，重点关注战略和高级别政策、主要优先领域和资源分配等事项；
- ~~h) 遵守为编写和分发文件确定的最后期限；~~
- ~~i) 向当选官员提供更加全面的情况简报；~~
- ~~j) 简化报告程序，特别是避免相同文件在不同机构中进行不必要的重复介绍和审议；~~Sh) 简化报告程序，特别是避免相同文件在不同机构中进行不必要的重复介绍和审议；
- ~~k) 取消对委员会会议记录的要求（本届会议已经暂停）；~~
- ~~l) 改进进行一般性发言和遵守指定会议时间的程序；和~~
- ~~m) 引进更加现代和更加有效的表决程序，特别是用于理事会的选举。~~

~~注：如果需要对大会《议事规则》（Doc 7600号文件）进行修正，需要在大会下一届常会之前提前通知各国，以便修正案能够在会议开始时通过并立即生效。~~

#### 业务计划的审查过程（决议第3c款）

业务计划得到核准后，对其进行的审查必须虑及：

- a) 业务计划的哪些要素需要经过审查，以及谁可以提出并对其予以接受；和
- b) 说明审查合理性的必要的触发要素，以及必须如何登记和监测改进工作。

#### 监督机制（决议第4c）款）

这一方面的重点在于向理事会**独立和直接**报告国际民航组织所有方案的有效性、透明度和问责制的有力程序。按照通常的审计惯例，秘书长有机会就独立报告发表意见，但不得更改。

#### 增强本组织有效性和效率的其他措施（决议第5款）

- a) 按照航空法文书、国际民航组织标准和建议做法以及区域航空计划的要求，引入更及时制定或修订的程序；
- b) 更加重视鼓励国家批准航空法文书，并在世界最大范围内尽最大可能执行国际民航组织标准和建议措施；
- c) 改善和加快与缔约国的沟通，特别是与标准和建议措施有关的沟通，其中包括更加广泛地使用电子传输；
- d) 在确保全球一级进行适当协调的同时，加强给予地区规划过程的自主程度和给予国际民航组织地区办事处的有关授权和资源；
- e) 审查国际民航组织和其他（航空和相关的非航空全球性和地区性）机构之间的关系，以便界定各自的职责范围、消除重叠部分并酌情建立联合方案；
- f) 规定航空界所有利害攸关方，其中包括提供服务者、**和企业行业**和**航空事故受害者家属**，适当参与国际民航组织的活动；
- g) 简化国际民航组织一般会议的时间安排和文件提交，并缩短其会期；**和**
- ~~h) 利用数字化版权管理保护国际民航组织的知识产权；和~~
- hi)** 审议在必要时邀请外部专家协助完成上述任何事项的可取性和可行性。

## 议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

21.1 委员会审查了由理事会提交的 WP/55 号文件，该文件展示了本组织为宣传航空支持 2030 年可持续发展议程的可持续发展目标（SDGs）的裨益而开展的活动，以及在伙伴关系领域取得的重要进展。

21.2 委员会总的表示支持该文件，并鼓励国际民航组织根据其“不让任何国家掉队”举措，继续领导支持完成 2030 年可持续发展议程。

21.3 委员会还鼓励国际民航组织在联合国驻地协调员的战略领导下，与联合国发展协调系统合作，促进关于航空以及如何通过国家规划和联合国可持续发展集团（UNSDG）更好地将航空纳入其中的战略对话。

21.4 委员会注意到一个成员国建议在经修改的决议草案中提及联合国大会 A/RES/70/1 号决议第 30 段。委员会未支持此项提议。

21.5 委员会强调了分析航空对可持续发展和 17 项可持续发展目标的影响的重要性。委员会还再次被告知了国际民航组织进行的映射分析，这一映射分析旨在说明国际民航组织围绕其五项战略目标开展的工作如何支持 17 项可持续发展目标。委员会还获悉，上述分析将于 2023 年进行更新。

21.6 委员会还同意修订 WP/55 号文件所附决议草案，以便包括提及非洲最不发达国家面临的挑战和需求。

21.7 在这方面，委员会建议大会通过 WP/55 号文件附录中所载的修订大会决议。

21.8 委员会还审查了由孟加拉国提交的关于国家航空政策或总体规划对于推进各国社会发展的重要性的重要性的 WP/149 号文件。在这方面，委员会赞同由孟加拉国提交的 WP/149 号文件中所述各项行动，鼓励国际民航组织编制民用航空规划指导材料，并通过全球和地区网络研讨会、讲习班和培训向各国提供援助，增强其在制定和实施其民用航空计划和战略方面的能力建设。委员会还获悉，在建议的行动方面，特别是在国家航空规划框架的指导材料以及相关的培训活动方面，都在取得进展。

21.9 委员会注意到由国际航空运输协会提交的 WP/71 号信息文件，由国际航空运输协会、国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际公务航空理事会、宇航工业协会国际协调理事会提交的 WP/178 号文件，以及由国际劳工组织、航空公司驾驶员协会国际联合会和国际运输工人联合会（ITF）提交的 WP/540 号文件。关于 WP/71 号信息文件，循环经济的重要性被提及，认为国际民航组织需要就这一“有关问题”进一步开展工作。

21.10 根据讨论，委员会同意提交以下决议，供全体会议通过：

## 21/1 号决议：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献

认识到航空运输是可持续发展的催化剂，对于最不发达国家（LDCs），尤其是对于内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）而言，它是与世界相连的重要生命线；

认识到航空运输联通性对于成员国及其人民的经济、社会和地域凝聚力至关重要；

认识到只有在各国具有安全、高效、有安保保障、经济可行且环境无害的航空运输系统的情况下，方能实现航空运输带来的各种效益；

鉴于“不让任何国家掉队”（NCLB）举措旨在协助各国有效实施国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）、计划、政策及方案，并解决重大安全和安保关切以确保所有国家都能够获取航空运输带来的巨大社会经济效益；

鉴于联合国大会通过了《改变我们的世界：2030 年可持续发展议程》，其中包括一组由 169 个具体目标予以支持的 17 个普遍性变革目标，在可持续发展的经济、社会和环境方面进行了平衡；

忆及 2030 年可持续发展议程的规模和雄心需要一个全球伙伴关系，将各政府、私营部门、民间团体、联合国系统和其他行为人聚集在一起，以便调动所有可用资源开展其实施工作；

鉴于完成国际民航组织的安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展及环境保护的战略目标，有助于实现联合国可持续发展目标（SDGs）；

认识到联合国可持续发展问题高级别政治论坛是各国通过自愿国别评估（VNRs）就国家层面实施可持续发展目标的年度进展和挑战提供最新情况的主要场所；

认识到支持国际民航组织战略目标的全球框架的重要性；

认识到基于全球框架有效实施地区和国家计划和举措的重要性；

认识到明确界定更广泛的国家发展计划和战略与国家航空政策、计划及框架之间的关系，是推动航空资源优先排序和优化分配的关键；

忆及 COVID-19 大流行导致了前所未有的全球危机，动摇了航空业，包括对其工作队伍产生了深刻的影响，并阻碍了 2030 年议程的实施和可持续发展目标的进程；

忆及所有地区，包括非洲的最不发达国家面临的持续挑战和需求；

认识到国际团结与多边伙伴关系和机制在支持包容、可持续和有弹性的经济复原方面的重要性，以促进国际民用航空的可持续发展和推动可持续发展目标；

大会：

1. 敦促成员国认识到，航空通过在国家、地区和全球层面刺激就业、贸易、旅游和其它经济发展领域，以及通过为危机和公共卫生紧急情况的人道主义和灾害响应提供便利，对可持续发展做出重大贡献；

2. 指示理事会和秘书长在其各自能力范围内，通过提高成员国（包括航空运输业以外的有关当局）、联合国系统、捐助各方以及所有相关利害攸关方对航空为可持续发展及实现可持续发展目标之贡献的认识，展示国际民航组织继续作为航空的倡导者；

3. 敦促成员国在其自愿国别评估中，通过与其他相关可持续发展目标建立关联，将航空作为可持续发展的一个促成因素进行报告；

4. 鼓励成员国在其相关的国家计划中明确提及联合国可持续发展目标，以说明航空对联合国可持续发展目标和国家经济的贡献；

5. 敦促各成员国通过有效实施标准和建议措施及政策，加强其航空运输系统，与此同时，由强有力的航空运输部门战略计划和民用航空总体规划提供支助，将航空部门纳入其国家发展计划并提升其优先地位，从而促使实现可持续发展目标；

6. 鼓励各成员国审议在其国家发展计划与国家民航政策、计划和战略以及相关的基本计划和方案之间建立明确界定的关系；

7. 敦促各成员国确保根据需要制定和实施框架及能力，并且确保落实国家、地区和国际层面的伙伴关系和协作构架，以确保民航业应对未来全球挑战的韧性，从而确保航空为实现可持续发展目标继续作出贡献；

8. 鼓励各成员国围绕协作和有效伙伴关系加大努力，特别是通过发展援助、南南合作及三方合作，支助尤其是最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的民航发展；

9. 鼓励各成员国通过将危机防范计划和风险管理措施纳入其航空政策、规划和运行，加强其航空系统韧性，以便在面对危机时帮助保持航空旅客的基本流动性以及重要物品的运输，同时确保航空工作队伍的安全；

10. 指示秘书长在对旨在加强航空运输系统的援助方案进行协调、优先排序、提供便利和实施方面，考虑联合国框架内查明的最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的特殊需要和特点；

11. 指示秘书长在适用情况下，持续监测和审查因实施国际民航组织战略目标和工作方案而对实现可持续发展目标做出的贡献；

12. 指示秘书长确保国际民航组织在适用情况下并根据其战略目标，参与为支持实施 2030 年可持续发展议程而建立的适当机制，以使航空在各成员国的发展计划中得到承认并给予优先；

13. 要求秘书长加强与成员国、航空业、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、捐助方和其他行为人的现有伙伴关系并建立新的伙伴关系，以协助成员国加强其航空运输系统，进而对实现可持续发展目标做出贡献；和

140. 宣布本决议取代关于联合国可持续发展 2030 年议程——可持续发展目标的 39-25/A40-21 号决议。

---

#### 国家举措和最佳做法

21.11 委员会审查了由中国提交的关于深化全球民航务实合作，加快落实 2030 年可持续发展议程的 WP/150 号文件。

21.12 委员会强调了航空作为可持续发展以及 2030 年可持续发展议程的贡献者的重要性。

21.13 委员会强调国际民航组织有必要继续其通过能力建设帮助成员国、特别是发展中国家的领导作用，以期促进全球航空业的包容和可持续的发展。

21.14 委员会注意到中国领导的举措，并重申国际民航组织仍然是各国国际民用航空的全球性论坛，同时还负有制定政策和标准，以及开展发展国际民用航空以支持全球可持续发展的援助和能力建设活动的任务。

21.15 委员会注意到由中国提交的关于民航高质量发展指标框架体系及其应用的 WP/484 号信息文件，以及由印度尼西亚提交的关于印度尼西亚对联合国可持续发展目标的贡献的 WP/562 号文件。

#### 议程项目 22：资源调动和自愿基金

22.1 委员会审议了理事会提交的 WP/47 号文件——关于 2019 年至 2021 年三年期资源调动（RM）和自愿基金活动的报告，其中同时报告了国际民航组织为成员国利益而筹集自愿捐助以促进实施业务计划的努力。委员会注意到，成员国提供的摊款不足以实现 2020 年至 2022 年业务计划所包含的可交付成果。它对各国及其他捐助者为补充经常预算而提供的自愿财务捐助及实物捐助表示了赞赏。委员会注意到，秘书处正在拟定一项民航组织资源调动战略，以扭转所收到自愿捐助的下滑趋势，并进一步调动人力资源以及其他灵活资源。

22.2 执行委员会鼓励捐助者向国际民航组织持续提供其自愿财务捐助和实物捐助。在这方面，注意到了一成员国在向国际民航组织进行资金转移时遇到的困难。

22.3 委员会请成员国支助国际民航组织与国际金融机构及多边开发银行的外联活动，以期使国际民航组织的捐助群体多样化，并支助成员国发展民用航空系统。

22.4 继巴基斯坦提交 WP/549 号文件后，执行委员会对巴基斯坦民航培训学院（CATI）在其所有课程中无偿提供两个席位的举措表示了赞赏。国际民航组织将通过其航空培训升级版电子管理系统（TPEMS）及航空培训和教育目录（ATED）向其成员国传播相关信息以支助这项工作。

---

## 议程项目 23：航空创新

### 审查国际民航组织流程和制定国际民航组织标准

23.1 国际民航组织秘书处提交了 WP/42 号文件，题为“关于大会第 A40-27 号决议——航空创新实施情况的报告”，其中重点介绍了过去三年为执行大会第 A40-27 号决议（航空创新）所采取的措施。执行委员会欢迎自大会第 40 届会议以来开展的工作。执行委员会还认可国际民航组织关于促进航空创新，以此支持其战略目标和成员国的优先活动。执行委员会鼓励成员国考虑参与这些优先活动以及国际民航组织理事会的审议工作所产生的任何今后的优先活动。最后，执行委员会确认了这份文件所确认的创新的四个方面的意义以及在工作方法、制度和技術上的创新在推动实施第 A40-27 号决议和支持航空系统的复原力方面的重要性。

23.2 加拿大介绍了 WP/200 号文件，题为“审查国际民航组织有助于应对新的和正在出现的航空趋势的进程”，这份文件是与日本和美国共同提交的，并得到新西兰、新加坡和航空航天工业协会国际协调理事会的支持。这份文件呼吁国际民航组织将直接提交进程正式化，从而推动及早开始实施工作和更快地利用创新带来的好处。执行委员会注意到并欢迎国际民航组织当前正在对直接提交进程开展审查，因此，支持直接提交的概念，并同意提请审查机构注意 WP/200 号文件第 2.4 段提出的原则，其中包括需要确定与国际民航组织各专家组互动的适当水平，以及需要达到技术中立和国际民航组织独立行事的重要性。委员会建议国际民航组织在直接提交进程经最终确立后，向各国进行介绍。

23.3 执行委员会支持 WP/325 号文件，题为“优化制定国际民航组织的标准和相关程序以有效实施”，这份文件是美国提交的，并由泰国、新加坡、马来西亚、新西兰和航空航天工业协会国际协调理事会联署。该文件请求对大会第 A39-22 号决议（“标准和措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知”）进行修订，以再次审视当前用于决定适用日期的方法、优化标准制定流程，和强化对适用日期的遵守。

23.4 航空航天工业协会国际协调理事会、国际航空运输协会、航空公司驾驶员协会国际联合会、空中交通管制员协会国际联合会和国际机场理事会在 WP/111 号文件中提出了大会第 A39-22 号决议（“制定和实施标准与推荐做法（SARP）和空中导航服务程序（PANS）并通报差异”）的修正案，以便从 SARP 开始实施之日起采取分步骤的方法，加强对 SARP 适用日期的遵守。会议确认，议程项目 31 指出的各种挑战，包括 WP/58 号文件（“国际民航组织加强标准制定过程有效性的新的标准化举措——一体化的通信、导航和监视与频谱（ICNSS）项目”）提出的分析，因此，同意由国际民航组织专家组审议第 A39-22 号决议的各项修正提案，并向大会第 42 届会议提交一项上述决议的修正提案。委员会在认识到业界为满足一些标准和措施建议的适用期限所遭遇的各种挑战的同时，认为需要对文件中提出的方法进行进一步审议，因此，建议将这个想法提交理事会处理。

23.5 执行委员会审议了由航空航天工业协会国际协调理事会、国际机场理事会、空中交通管制员协会国际联合会和民用空中航行服务组织提交的 WP/112 号文件第 1 号修订稿，题为“创新政策与流程”。执行委员会请民航组织考虑利用航空业的专门知识和资源来帮助加快拟定建议草案的机制。



23.6 执行委员会考虑到这些审议情况，请大会：

- a) 认可国际民航组织在促进航空创新，以此支持其战略目标和成员国方面的优先事项，其中包括制定与国际民航组织对现有工作一致并建立在其上的监管路线图和举办更多国际民航组织—业界咨商论坛会议；
- b) 支持国际民航组织为执行大会第 A40-27 号决议（“航空创新”）所开展的工作，并鼓励国际民航组织成员国考虑参与 WP/42 号文件指明的优先活动以及国际民航组织理事会的审议工作所产生的任何今后的活动；
- c) 认识到工作方法、制度和技术上的创新在推动实施第 A40-27 号决议和支持航空系统的复原力方面的意义和重要性；
- d) 支持国际民航组织当前关于审查直接提交进程作为一种方式支持及早实施和创新所开展的工作，并要求提请审查机构注意 WP/200 号文件第 2.4 段提出的原则、技术中立的必要性，以及国际民航组织独立行事的重要性，以便予以审议；
- e) 请理事会：i) 对在落实某些 SARP 的特定适用日期方面遇到全球挑战的根本原因进行评估；ii) 确定和界定应该审议的 SARP 的类型；iii) 确定、适用和示范在制定受影响的条款方面对程序的改进，包括对适用日期采取的分阶段方法；iv) 评估改变程序的办法产生的功效；和 v) 以此为基础向大会第 42 届会议提出大会第 A39-22 号决议的修正案；
- f) 请民航组织采用现有的合作机制和确定新的合作机制，以利用航空业的专门知识和资源来提高 SARP 制定流程的效率；和
- g) 请国际民航组织支持成员国精简认证和审计流程，以促进创新的采纳和运用。

治理和战略规划

23.7 执行委员会审查了民用空中航行服务组织（CANSO）代表国际机场理事会（ACI）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交的 WP/356 号文件，题为“未来空中交通的行业路线图”，其中载有为逐步实现 WP/360 号文件所述“2045 年未来空中交通共同愿景”须开展的关键活动。执行委员会指出，全球空中航行计划（GANP）是国际民航组织推动空中交通管理的现代化计划，因此，邀请业界通过国际民航组织更新全球空中航行计划的适当机制提出“未来空中交通的行业路线图”的内容。

23.8 执行委员会讨论了 WP/110 号文件第 1 号修改稿，题为“都市区新兴空中交通的法律和社会风险”，这份文件是航空航天工业协会国际协调理事会代表国际机场理事会提出，并得到巴西联署。文件强调，必须在国家内部治理的所有层级进行参与，以确保城市空中交通（UAM）的协调部署。执行委员会确认，国际民航组织在为了支持未来空中交通在不同方面的全球统一而达成国际共识的努力当中发挥着关键作用。执行委员会考虑到未来的空中交通将需要解决各种问题，包括与社会接受度有关的问题，并认识到国际民航组织能够很好地使相关的利害攸关方齐聚一堂，同意 WP/110 号文件第 1 号修改稿中的提议。执行委员会注意到技术

委员会大力支持设立一个专家小组来进行关于先进的空中出行（AAM）的工作，建议将这项建议提交该专家组以及提交理事会进行进一步审议，同时考虑到由 2023—2025 年预算供资的现有优先事项和可以动用的预算外资源。执行委员会还注意到 WP/42 号文件开列的外联活动可能适合于促进相关利害攸关方的参与。

23.9 执行委员会注意到民用空中航行服务组织（CANSO）代表国际机场理事会（ACI）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交的 WP/360 号信息文件（WP/360）。

23.10 执行委员会注意到国际航空发展、创新和可持续性合作伙伴（iPADIS）提交的 WP/481 号信息文件。

23.11 执行委员会注意到中华人民共和国提交的 WP/483 号信息文件和 WP/498 号信息文件。

23.12 执行委员会根据这些审议情况，请大会：

- a) 要求国际民航组织考虑在本组织即将就先进的空中出行开展的工作以及为先进的空中出行工作预备设立的专家小组的范畴内，以及使用 WP/42 号文件所列的机制，与城市空中出行（UAM）的业务有关的适当政府实体进行联系；和
- b) 要求国际民航组织考虑制定在国际民航组织 2023—2025 三年期工作方案所载未来空中交通的行业路线图中指明的活动并为其排定优先次序。

#### 议程项目 24：技术援助方案

24.1 委员会审查了理事会提交的 A41-WP/24 号文件，其中报告了国际民用航空组织在当前三年期（2020—2022 年）期间在航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展以及环境保护等领域的技术援助方案。考虑到 COVID-19 大流行，委员会注意到国际民航组织开展的实工作，并积极鼓励各国继续支持国际民航组织与各国、国际和地区组织及业界合作开展的工作。考虑到“不让任何国家掉队”（NCLB）的倡议，A41-WP/24 号文件重申了国际民航组织继续致力于为面临挑战的国家提供援助以加强其航空系统。它还注意到并赞同向各国提供国际民航组织实施支助的新政策，目的是按照“一个国际民航组织”的办法统一管理技术援助和技术合作活动。委员会得出结论认为，国家和业界的持续支持和捐助为提升一个国家的航空系统和解决迫在眉睫的重大缺陷，如重大安全问题（SSCs）和重大安保（SSeCs）问题方面发挥着主导作用。在这方面，委员会请大会敦促各国、国际和地区组织和行业支持并继续为国际民航组织做出自愿捐助以提供技术援助。

24.2 委员会审查了厄瓜多尔在玻利维亚（多民族国）、巴西、哥伦比亚、危地马拉、圭亚那、墨西哥、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）的支持提交的 A41-WP/310 号文件，其中讨论了统一由地区安全监督合作系统（SRVSOP）作为拉丁美洲地区安全监督组织制定的拉丁美洲航空规章方面取得的进展，以及各国从通过和/或统一这些规章中得到的好处。委员会赞扬地区安全监督合作系统及其成员国为根据《拉丁美洲规章》制定和统一其规章所做的重要工作，并鼓励各国尽可能继续统一其规章。

24.3 委员会审议了圭亚那在阿根廷、玻利维亚（多民族国）、巴西、智利、哥伦比亚、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）支持下提交的 A41-WP/240 号文件，其中强调了对无人驾驶航空器系统（UAS）运行的充分监督对于通过适当的指导材料、培训和技术援助实现的能力至关重要。委员会注意到国际民航组织最近开展的工作，并提供了国际民航组织无人机系统示范条例以及国际民航组织无人驾驶航空器基础课程，作为各国实现其对无人驾驶航空器系统运行监管和监督职能的工具。进一步注意到国际民航组织开发了无人驾驶航空器系统实施套包（iPack），委员会欢迎本组织的努力，要求国际民航组织进一步开发这些工具，并鼓励各国利用这些资源建立其监管和监督能力。

24.4 委员会审议了由蒙古提交，由亚美尼亚和埃塞俄比亚联署的 A41-WP/61 号文件，其中强调了内陆发展中国家（LLDCs）在发展安全、正常、可靠和具有成本效益的航空运输系统方面的挑战，以及 COVID-19 大流行对这些国家的影响。委员会大力支持该文件并认识到查明内陆发展中国家需求的重要性，同时还认识到需要额外资源以支持这一努力。委员会还认识到根据国际民航组织新的实施支助政策，在有可用资源时，如自愿资金，努力帮助查明和解决这些需求。

24.5 委员会审议了新西兰提交的 A41-WP/270 号文件，其中报告了对太平洋小岛屿和发展中国家的支持和援助。委员会注意到国际民航组织将采取切实可行的行动的建议，特别是考虑到太平洋小岛屿和发展中国家在执行安全标准和措施（SARPs）方面遇到的基本挑战。尽管如此，委员会强调，能力建设和支持应是解决已查明的安保缺陷的重点，而不是降低附件 17 —《航空安保》标准，并指出，国际民航组织的实施支助和发展科 — 安保（ISD-SEC）和国际民航组织的地区办事处应积极参与，因为它们拥有提供安保技术援助的资源。委员会还鼓励各国继续支持国际民航组织与各国、国际和地区组织，如太平洋航空安全组织（PASO）和业界采取协调一致的做法，帮助减少重复援助和确定行动的优先次序。委员会还认识到在不同地区协调国际民航组织航空安保（AVSEC）援助和培训的重要性，包括需要衡量这些活动的有效性，以帮助量化其影响。委员会还被提请注意 A41-WP/283 号文件，其重点是欧洲联盟资助和欧洲民航会议（ECAC）执行的非洲和中东民航安保（CASE）项目的能力建设活动。

24.6 委员会审查了由萨摩亚提交，并由库克群岛、基里巴斯、瑙鲁、巴布亚新几内亚、所罗门群岛、汤加、图瓦卢、瓦努阿图和太平洋航空安全组织联署的 A41-WP/261 号文件（第 1 号修改稿），其中介绍了国际民航组织关于太平洋小岛屿发展中国家可行性研究《莫尔兹比港航空安全和安保宣言》及相关部长级声明建议的最新进展情况。委员会注意到在一些关键建议方面取得的进展，特别是有关修订的《太平洋岛屿民用航空安全和安保条约》（PICASST）和对加强地区组织的评估。委员会还赞赏地注意到，国际民航组织在围绕研究建议而制定总体实施路线图所做的工作，包括为设立国际民航组织太平洋小岛屿发展中国家联络员职位，以促进对太平洋小岛屿发展中国家的支持而正在进行的工作。委员会鼓励国际民航组织根据可用资源，继续支持太平洋小岛屿发展中国家的研究建议。委员会敦促大会支持并继续为国际民航组织在该地区改进航空标准的持续工作做出捐助。

24.7 委员会审议了由萨摩亚提交，由库克群岛、基里巴斯、瑙鲁、巴布亚新几内亚、所罗门群岛、汤加、图瓦卢、瓦努阿图及太平洋航空安全办公室（PASO）联署的 A41-WP/301 号文件（第 1 号修改稿），其中提供了努力解决首届太平洋地区民航部长会议（RAMM/1）主要成果的最新工作。委员会赞扬迄今为止取得的进展，以及 A41-WP/261 号文件中提供的最新情况。委员会敦促大会向太平洋航空安全办公室提供必要的技术支持，以推动建立一个强化的地区组织，支持太平洋小岛屿国家的航空安全和安保监督，从而支持这些国家为实现安全航空恢复和连通性的努力。

24.8 委员会审议了由美国提交，并由多米尼加共和国和泰国联署的 A41-WP/60 号文件，建议开发一个国际民航组织中央数据库，以记录关于各国和各地区组织使用的示范规章和地区统一规章总集的遵守情况。几个国家表示支持该数据库，美国表示将提供财政资源支持该数据库的开发。委员会同意根据现有优先事项和预算限制将建议提交理事会进一步审议和研究。

24.9 委员会审议了非洲民用航空委员会（AFCAC）代表其 54 个成员国<sup>1</sup>提交的 A41-WP/290 号文件，其中介绍了与国际机场理事会—非洲（ACI Africa）和欧盟—非洲航空安全（EU-ASA）合作，旨在支持非洲机场促进机场运营安全的技术援助活动。它还鼓励成员国和其他国际组织促进和支持由国家 and 行业协作落实，能够同样极大地惠及如各太平洋岛屿国家等其他地区的这些类型的举措。

24.10 会议注意到捷克代表欧盟成员国<sup>2</sup>、欧洲民航会议（ECAC）其他成员国<sup>3</sup>、欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）以及巴西联署提交的 A41-WP/283 号信息文件；厄瓜多尔，在玻利维亚（多民族国家）、巴拿马、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）支持下提交的 A41-WP/587 号信息文件。

#### 非洲航空安全全面的地区实施计划（AFI Plan）

24.11 委员会审议了理事会提交的 A41-WP/103 号文件，其中报告了非洲航空安全全面的地区实施计划（AFI Plan）。委员会注意到，由于通过非洲航空安全全面的地区实施计划与航空伙伴合作开展了大量工作和活动，因此在加强非洲航空安全方面取得了重大进展。它还认识到，目前的情况需要额外的努力、资源和时间，通过向各国提供更多的援助，加强其安全监督能力，支持在该地区实现全球航空安全计划（GASP）和全球空中导航计划（GANP）的目标，来维持和加强迄今取得的成就。

---

<sup>1</sup> 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、佛得角、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

<sup>2</sup> 奥地利、比利时、保加利亚、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、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典。

<sup>3</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国。

24.12 委员会审议了非洲民用航空委员会代表其成员国<sup>1</sup>提交的 A41 WP/265 号文件，其中强调了通过执行非洲航空安全全面的地区实施计划取得的巨大成就，同时强调了非洲国家、非洲民用航空委员会和地区安全监督组织（RSOOs）在利用与国际民航组织的合作与协作，解决各国缺陷和提高安全监督能力的作用。因此，委员会批准继续将非洲航空安全全面的地区实施计划作为解决非洲大陆与安全相关缺陷的关键框架，并将其从 2024 年延长至 2030 年，因此敦促各国、国际和地区组织、金融机构和业界继续提供财政、实物和其他捐助，以支持非洲航空安全全面的地区实施计划的实施。

24.13 注意到非洲民用航空委员会代表其 54 个成员国<sup>4</sup>提交的一份信息文件（A41-WP/300）。

#### **非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL Plan）**

24.14 委员会审议了理事会提交的 A41-WP/40 号文件，其中报告了非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL Plan）。委员会认识到尽管 COVID-19 大流行带来了挑战，非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划已经逐渐表现出实现目标的时机已成熟，可支持可持续地提高非洲各国有效实施航空安保监督系统关键要素的水平，并支持遵守附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》的规定。这是通过非洲民用航空委员会协作专家计划（AFI-CES）建立技术专长和协调流程、共享资源和信息、拥抱技术发展以及采用最佳做法来实现的。非洲民用航空委员会协作专家计划已经建立，拥有该地区可用的专家库，以支持执行非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划活动，并利用非洲现有的课题专家实施国家特定项目。

24.15 委员会还强调了为该计划建立可持续供资机制的重要性，从而能够完成国家特定项目并启动新的活动，以解决根据普遍安保审计计划持续监测做法审计结果分析确定的持续存在缺陷领域的根本原因。提高效率 and 消除重复、加强地区合作与协作，以及倡导增加验证活动，将继续成为长期规划和相关战略的特点，以保持和确保计划的相关性。它进一步指出，在资金充足的基础上，根据《全球航空安保计划（GASeP）路线图》及其未来的修改，将非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的期限从 2024 年延长至 2030 年，这对于保障非洲航空安保和简化手续的协调发展和强化至关重要。

#### **议程项目25：技术合作 — 政策和活动**

25.1 在其第十一次会议上，执行委员会根据国际民航组织理事会提交的A41-WP/28号文件审议了技术合作 — 政策和活动题目。

25.2 在A41-WP/28号文件中，理事会就国际民航组织关于技术合作和技术援助的政策和战略介绍了最新情况。文件强调了增进合作和协调，对于避免重复和冗余，并确保更高效地分配本组可用的有限资源以对国家进行实施支助的重要性。有鉴于此，理事会核准了一项建议，将国际民航组织技术合作和技术援助方案的管理纳入“一个国际民航组织”的做法，并于2022年3月批准了新的“国际民航组织向各国提供实施支助的政策”，以期对所有实施支助方案、产品、服务和活动实现协作和一致的做法，增强国际民航组织与内外部利害关系方的协作，和促进资源调动。战略层面上，文件突出理事会为技术合作局（TCB）制定并核准了一项新的战略和业务模式，以及作为收入多样化战略的一部分，根据本组织的标准和建议措施（SARPs）开发和提供了新产品。文件还就技术合作局在三年期内的各项重大发展提供了信息，这些发展巩固了国际民航组织关于继续增进该局作为增值服务提供者角色的承诺。忆及技术合作方案是本组织的一项永久性优先活动，该工作

文件在其附录A载有关于2019年至2021年三年期方案的财务和运营绩效结果的分析，与前两个三年期进行了对比，以及在其附录B介绍了报告期内行政和业务服务费用（AOSC）基金的情况，并补充提供了AOSC基金与经常预算之间的成本分摊信息。工作文件的附录C提出了对大会第A40-24号决议——《国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明》所需的更新和编辑修改方案，以供大会通过。

25.3 执行委员会认识到国际民航组织技术合作方案在2019年至2021年三年期的主要挑战是要应对实施量方面急剧且前所未有的下降，该趋势由于COVID-19大流行对民航发展投资的负面影响和航空部门的缓慢复苏而进一步加剧。这反过来导致了AOSC基金的财务状况显著恶化。但是，仍然注意到和前一个三年期相同，平均每年实施了约100个技术合作、技术援助和国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）项目，此外还部署了32个国际民航组织实施套包（iPack），惠及国际民航组织所有地区内的138个国家和10个组织。从运营的角度，方案在为各成员国提供支持方面发挥了重要作用，三年期内派遣了1181名国际外勤专家，征聘了1709名本国专家，为23372名民用航空人员提供了培训，以及采购了总计9220万美元的重要民航设备和服务。

25.4 执行委员会强调了技术合作方案作为本组织一项永久性优先方案的持续的重要性，它是一个主要的运行工具，为各国有效实施标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）及全球、地区和国家航空计划提供支助，并支持各国建设其民用航空管理基础设施和人力资源。因此，委员会建议各成员国、融资机构、航空行业和其他利害攸关方考虑使用国际民航组织技术合作方案以支持其民用航空发展方案的优势。

25.5 认识到技术合作领域的复杂性，即需要创新的方法以有效应对固有挑战、改进可交付成果的质量、提高能力和效率、确保在遵守标准和建议措施方面具有更高的可靠性，以及增强在全球航空市场的竞争力，执行委员会赞赏了秘书处在三年期内采取的持续改进措施。委员会尤其注意到，理事会为技术合作局制定并核准了一项新的战略和业务模式，旨在加强与国际民航组织其他局和地区办事处合作提供的服务，并为国际民航组织成员国创造更大的价值，包括基于本组织标准和建议措施的新产品，如国际民航组织实施套包，其涵盖民用航空的各个领域，并构成收入多样化战略的一部分。

25.6 执行委员会满意地注意到，批准了一项新的“国际民航组织向各国提供实施支助的政策”，旨在加强和协调本组织相关方案、项目、产品、服务和活动的协调与管理，增强国际民航组织与内部和外部利害攸关方的协作，尽量减少重复，促进资源调动和优化本组织可用资源的配置。因此，委员会得出结论认为，一个共同的国际民航组织实施支持方案，作为本组织的支柱之一，将进一步加强其实施支助活动，以便更好地满足成员国的需求。认识到技术合作局作为牵头部门在实施该政策中的作用，委员会对秘书长继续承诺推动技术合作局的现代化转变并将其重塑为国际民航组织实施支助局表示了欢迎。

25.7 根据其议事，执行委员会同意提交下述由理事会在A41-WP/28号文件中提出的决议——《国际民航组织关于技术合作和技术援助政策综合声明》，以供全体会议通过。

#### **25/1号决议：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明**

鉴于理事会以技术援助和技术合作的形式批准了新的实施支助政策，且取代了大会第38届会议核准了的技术援助政策；

鉴于“技术援助”是国际民航组织向国家提供的援助，由经常预算和/或自愿基金出资，并根据项目性质和持续时间通过任何局/办事处实施；

鉴于“技术合作”是由国家和/或组织要求和出资并通过技术合作局在成本回收基础上实施的项目，有关该项目的直接和间接成本均收回；

大会：

1. 决定本决议各附录构成国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明，这些政策指截至大会第 41 届会议闭幕时存在的政策；

2. 宣布本决议取代 A40-24 号决议。

## 附录 A

### 国际民航组织技术合作和技术援助方案

鉴于民用航空的增长和改善能够对各国的经济发展做出重要贡献；

鉴于民用航空对于所有国家尤其是发展中国家的技术、经济、社会和文化进步及其次地区、地区和全球合作是重要的；

鉴于国际民航组织能够援助各国发展其民用航空，同时促进本组织战略目标的实现；

鉴于 1949 年 8 月 15 日联合国经济和社会理事会的第 222 (IX) A 号决议于 1949 年 11 月 16 日经联大决议批准，并经国际民航组织大会 A4-20 号决议核准，其中要求联合国系统所有各组织充分参与经济发展的技术援助扩大方案，而国际民航组织作为联合国在民用航空领域的专门机构，于 1951 年开始执行技术合作和技术援助项目，其资金来源于依据以上决议而设立的联合国技术援助专门账户；

鉴于 1983 年至 1995 年经历的高额赤字使得有必要界定新的技术合作和技术援助政策以及技术合作局新的组织结构；

鉴于执行新的技术合作和技术援助政策得到大会第 31 届会议核准，其基础是逐步执行核心工作人员概念、把技术合作局纳入本组织的结构中、建立国际民航组织目标施行筹资机制、以及在 20 世纪 90 年代执行的技术合作局新的组织结构，新政策使技术合作和技术援助方案的成本大幅降低，并使财务状况得到极大改善；

鉴于新政策的目标强调了技术合作和技术援助方案对在全球执行国际民航组织标准和建议措施及空中航行规划 (ANPs) 的重要性，以及对发展需要国际民航组织技术合作或技术援助的各发展中国家的民航基础设施和人力资源的重要性；

鉴于将标准和建议措施的实施予以标准化和进行监测仍是本组织的重要职能，且重点已放到国际民航组织在开展实施工作及支助缔约国方面所起到的作用；

鉴于理事会已核准将技术援助和技术合作重新调整为在“同一个国际民航组织”的做法中实施的新的战略方向；

鉴于理事会批准的关于向各国提供国际民航组织实施支助的新政策，旨在加强和统一对实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调及管理，并确保向各国提供的跨民用航空所有领域的支助无论援助来源或相关供资机制如何，均具有相关性、高效，且内容与交付相符；

鉴于 A35-21 号决议鼓励理事会和秘书长采取一种按商业导向做法的结构和机制，以便能够与供资伙伴和受援国建立起富有成效的伙伴关系；

鉴于 A39-23 号决议敦促成员国、行业、金融机构、捐赠者和其他利害攸关方之间展开协调与合作，并按照国际民航组织确立的全球和地区优先次序支持实施援助活动，进而避免重复工作；

鉴于理事会同意应该给予技术合作局更大程度的运作灵活性，同时对技术合作和技术援助活动进行适当监督和控制；

鉴于技术合作是快速演变的技术环境中的一个影响各国需求及发展伙伴利益的动态且复杂的领域，因此需要采取创新方式，以有效应对固有挑战、提高可交付成果质量、提高能力和效率、为实现与标准和建议措施的合规性确保更高可靠性，并加强在全球航空市场中的竞争力；

鉴于理事会核准了技术合作局的一项新的战略和业务模式，其宗旨是加强与国际民航组织其他各局及地区办事处合作提供的服务，并为受惠国及非国家实体带来更高的价值；

鉴于本组织的所有技术合作活动在可能的情况下继续以成本回收为原则，并拟继续采取措施，将行政和运作成本降至最低；

鉴于本三年期及今后的技术合作和技术援助方案和相关行政和业务服务费用（AOSC）基金收入不能精确估算，可能会根据国际民航组织掌控之外的各种要素大幅变动；

鉴于本三年期技术合作方案的数量急剧下降，行政和业务服务费用基金的财务状况显著恶化，加上前所未有的 COVID-19 大流行病的影响和航空运输业的恢复迟缓；

鉴于理事会就经常预算和行政和业务服务费用基金之间经常方案向技术合作局提供服务及技术合作局向经常方案提供服务的成本分摊问题通过了一项成本回收政策；



大会:

技术合作和技术援助方案

1. 认识到技术合作和技术援助方案对促进本组织战略目标的实现的重要性;
2. 重申在国际民航组织规则、条例和程序范围内执行的技术合作和技术援助方案是国际民航组织的长期重点活动,用以补充经常方案在支助各国有效执行国际民航组织政策、标准和建议措施及全球计划、地区和国家航空计划、空中航行服务程序和指导材料,以及发展其民用航空管理基础设施和人力资源方面的作用;
3. 重申应在现有财务资源内,在地区办事处一级和在实地加强国际民航组织技术合作和技术援助方案,以使本组织能更加切实有效地发挥作,但有一项谅解:不得增加项目的开支;
4. 重申技术合作局是国际民航组织为了整个国际民用航空界的利益协助各国弥补其民用航空领域缺陷的主要工具之一;
5. 重申应通过明确划分每个局的任务和活动以避免重复和冗余,来增强国际民航组织技术合作和技术援助活动的合作与协调;
6. 核可理事会批准的新的国际民航组织向各国提供实施支助的政策,旨在加强和统一对实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调及管理,并认识到一个共同的国际民航组织实施支持方案将进一步加强本组织的实施支助活动,以便更好地满足成员国的需求;
7. 要求秘书长考虑到秘书处内部相关机构实体的专业化、资格条件和专业知识、有限的财务和人力资源、职责分工及任务等情况,优化与实施支助活动相关的资源调配以及作用与责任的分配;
8. 重申如果行政和业务服务费用基金在任何确定的财政年度运作结束时出现赤字,这一赤字首先应该由行政和业务服务费用基金累计的结余来填补,要求经常方案预算予以支助可作为最后手段;
9. 要求秘书长执行提高效率的措施,逐步减少用于技术合作和技术援助项目的行政支助开支;
10. 重申本组织针对提供给技术合作局的支助服务收回的成本必须直接且仅与项目运行相关,以便将行政支助费用控制在最低水平;

国际民航组织作为公认的民用航空机构

11. 提醒正在谋划发展或加强其民用航空基础设施的缔约国,考虑借助国际民航组织技术合作方案的优势开展其民用航空项目;
12. 要求秘书长不断提高各国、业界及私营部门、国际和地区组织、金融机构、捐助方以及联合国对于借助国际民航组织实施和资助民用航空领域能力建设及基础设施开发项目的认识;

13. 建议各捐助国、筹资机构和其它发展伙伴，包括航空业界和私营部门，在任何适当的情况下，优先考虑让国际民航组织负责技术合作和技术援助领域民用航空项目的确定、拟订、分析、实施和评估，并要求秘书长与此类实体和潜在的受援国继续联系，以便将国际民航组织作为执行机构，对发展民用航空的资金进行分配；

14. 建议接受双边或其他由政府发起的援助的国家考虑利用国际民航组织技术合作和技术援助方案来支助实施其民用航空相关方案的价值；

#### 扩大国际民航组织技术合作和技术援助活动

15. 重申为了技术合作局财务稳定而采用以商业为导向的做法时，需要建立灵活机制，以促进与新的民用航空发展项目的潜在受益人的合作，同时与各国、捐助方及其他利害攸关方建立伙伴关系以获取调集资源的机会，并请秘书长查明允许国际民航组织参与捐助组织、开发银行和符合联合国系统最佳做法的国际金融机构发布的民用航空发展招标，并考虑及其他国际民用航空实体所使用的现有模式，规范国际民航组织与业界合作的方式，同时确保制定适当的控制措施并维护国际民航组织的良好声誉；

16. 重申有必要把由国际民航组织提供的技术合作和技术援助扩大到直接参与民用航空的非国家实体（公共或私营），以推动实现国际民航组织的战略目标，此种合作和援助将包括，除其它外，那些一贯由国家民用航空当局提供、而在某种程度上正在被私营化的活动，但是对此国家仍然应当根据《芝加哥公约》为所提供的服务质量并使其符合国际民航组织的标准和建议措施继续承担责任，并要求秘书长在开始同非国家实体进行谈判时立即将项目的技术问题通告有关民航当局；

17. 重申国际民航组织应该应要求，向在各缔约国民用航空领域里实施旨在加强航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、环境保护及国际航空运输的经济发展的项目的非国家实体（公共和私营）扩大提供技术合作和技术援助服务；并指示秘书长在个案的基础上，考虑此类实体请国际民航组织在传统的技术合作和技术援助领域提供合作和援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施，在适用的情况下，也符合受援国所公布的有关国家政策和规定；

18. 要求秘书长采取协调一致的持续行动，以确保逐步调整技术援助与技术合作，使其以统一和协调一致的方式发挥作用，并支持和鼓励新的创新的解决办法，在强化“同一个国际民航组织”的做法内实施支助项目和活动以实现更高层次的协同作用；

19. 鼓励使用系统和工具以加强实施支助的规划、开发和管理，并要求秘书长提供必要的方法，使这些技术可用于加强对成员国的支助；

#### 技术合作和技术援助协定

20. 重申国际民航组织在其技术合作和技术援助方案的框架内，使用信托基金（TF）协定、管理服务协定（MSA）、民用航空采购服务（CAPS）和其它必要的框架协定及筹资安排，为执行民航项目的利害攸关方提供最大限度的合作和援助；和

21. 满意地看到各国更多地利用这些安排以在民用航空领域得到技术合作和技术援助。

## 附录 B

### 技术合作和技术援助方案的筹资

鉴于国际民航组织许多缔约国缺乏高效且一致地发展和保持其民用航空的基础设施和人力资源，以及纠正所查明缺陷的必要资金；

鉴于在民用航空领域进行实施支助的可用资金不足以满足民用航空的需要，在发展中国家尤为如此；

鉴于技术合作方案除少数例外之外，是由为其自己的项目供资的发展中国家提供资金；

鉴于技术援助方案是通过国际民航组织自愿基金并通过本组织的经常预算予以供资；

鉴于尤其最不发达国家（LDCs）的民用航空管理局所需的支助最多，同时，还最依靠金融机构和部门行业资助其技术合作项目；

鉴于联合国开发计划署的供资主要针对的是民用航空之外的发展部门，其对民用航空活动的财务捐助已经显著减少到国际民航组织技术合作和技术援助方案 1%以下的水平，但联合国开发计划署继续在国家一级为国际民航组织提供行政支持；

鉴于民用航空技术的迅速发展要求发展中国家在航空地面设施上大量支出，以跟上这一发展，并继续加大对国家航空人员进行培训的要求，而这超出了其财政资源和培训设施的能力；

鉴于大会引入了国际民航组织目标施行筹资机制，以调动额外资源，用于必要的技术合作和技术援助项目，支持标准和建议措施以及空中航行规划所列的设施和服务得到执行，以及执行与国际民航组织审计有关的建议和纠正所查明的缺陷；

鉴于理事会设立了其他主题和多个捐助方的信托基金，以期协助成员国加强民用航空；

鉴于建立伙伴关系和汇集资源对于为实施支助和避免重复努力以实现可持续和可预测的供资十分必要；

鉴于供资机构期望其资助项目的实施者能够迅速有效地实施项目，并能提供关于项目活动和财务状况的详细而实时的资料；

大会：

1. 要求筹资机构、捐助国和其它发展伙伴，包括业界和私营部门，给予发展中国家航空运输分支行业的发展以更优先的地位，并要求理事会主席、秘书长和秘书处加强与联合国，包括联合国开发计划署的接触，以增加其对于国际民航组织技术合作和技术援助项目及方案的捐款；

2. 提请筹资机构、捐助国和其它发展伙伴注意，国际民航组织是有关民用航空的联合国专门机构，并以此身份被联合国认定为向发展中国家的民用航空项目提供技术合作和技术援助的专门权威机构；

3. 敦促与筹资来源有关的缔约国提请其驻这些组织的代表注意向民用航空项目提供合作和援助的价值，特别是当这些项目对于国家关键的航空运输基础设施的提供和/或经济发展必不可少时；

4. 敦促各缔约国对民用航空发展给予高度优先地位，并在为此寻求外部合作和援助时，通过某一适当级别的政府机构与筹资机构讲明希望国际民航组织作为执行机构参与实施可能得到资助的民用航空项目；

5. 鼓励发展中国家采取行动，从所有适当来源寻求发展其民用航空部门的资金，以补充从国家预算、筹资机构、捐助国和其它发展伙伴获得的资金，以便使这一发展尽快取得进展；

6. 认识到来自捐助者的预算外捐助将使技术合作和技术援助方案在航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、经济发展和环境保护方面扩大其给各国的服务，从而进一步促进战略目标的实现，尤其是标准和措施的执行以及纠正审计所查明的缺陷；

7. 授权秘书长代表国际民航组织技术合作和技术援助方案接收对技术合作和技术援助项目的财务和实物捐助，包括来自国家、筹资机构和其它公共和私人来源的技术专长、奖学金、研究金、培训设备和培训资金形式的自愿捐助，并充当国家之间授予奖学金、研究金和提供培训设备的中介；

8. 敦促有能力的国家通过国际民航组织自愿基金，向国际民航组织技术合作和技术援助方案提供额外资金，用于实施民用航空项目、实施套包或任何其他有益的捐助，以支助各国与标准和措施建议的合规工作并补充民用航空需求；

9. 鼓励各国和其它发展伙伴，包括行业界和私营部门，为国际民航组织目标施行筹资机制捐款，使它们能够参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；

10. 请缔约国通过国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）提供持续的财务和人力资源支助，以便开发能力，在受惠国实施国际民航组织标准和措施建议（SARPs），并促进自力更生和发展；和

11. 要求理事会向发展中国家提供咨询和援助，帮助它们争取得到筹资机构、捐助国和其它发展伙伴的支助，以实施国际民航组织地区和次地区的安全和保安方案，如合作制定运营安全和持续适航性方案（COSCAP）以及航空保安合作方案（CASP）。

## 附录 C

### 技术合作和技术援助方案的实施

鉴于国际民航组织的宗旨是确保全世界国际民用航空的安全而有序的发展；

鉴于实施技术合作和技术援助项目在实现国际民航组织战略目标方面是经常方案下所做努力的补充；

鉴于各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询、技术合作和技术援助，以执行标准和建议措施，并通过加强其行政管理、使其基础设施现代化和开发其人力资源来发展其民用航空；

鉴于迫切需要根据国际民航组织普遍安全监督审计计划和普遍保安审计计划持续监测做法（USOAP/CMA 和 USAP/CMA）的审计结果采取有效后续和补救行动，为解决查明的缺陷，包括重大安全和安保关切，向各国提供支持；

鉴于技术合作局或国际民航组织之外的任何其他第三方在实施项目时符合标准和建议措施，会极大地加强世界范围内民用航空的安全、保安和效率，并通过国际民航组织不让任何国家掉队举措，有效支助实现联合国可持续发展目标（SDGs）；

鉴于 COVID-19 大流行病和航空运输业的恢复迟缓，对民用航空以及各国和其他资金来源优先投资世界范围民用航空发展和基础设施项目的方式产生了显著的影响，并导致了国际民航组织技术合作项目的取消或延误；

鉴于为在协调的全球基础上重启国际航空运输业并从大流行病的影响中得到恢复，并使航空在 COVID-19 之后更加可持续且更具韧性，国际民航组织为各政府和业界运营人制定了实用、一致的指导；

鉴于国际民航组织实施套包（iPacks）的制定和实施，与理事会航空恢复工作队（CART）报告所载的措施和建议完全一致，并且是其实施的关键要素；

鉴于提供给技术合作和技术援助方案的预算外资金使国际民航组织能够向各国家提供初步支持，国际民航组织审计查明的缺陷，并协助其开展与 COVID-19 相关的重启、恢复和韧性方面的工作；

鉴于项目的事后评估构成评估和监测单独航空项目的影响和规划今后项目的宝贵工具；

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营）越来越多地要求国际民航组织通过技术合作局，在传统的技术合作和技术援助领域提供咨询、技术合作和技术援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施；

## 大会

1. 提请要求技术合作和技术援助的缔约国注意以民航总体规划为基础的经过良好界定的项目所产生的优势；
2. 敦促各缔约国在通过国际民航组织实施民用航空发展项目时，优先考虑国际民航组织普遍安全监督审计计划和普遍安保审计计划持续监测做法调查发现的问题和建议，以及地区规划和实施小组（PIRGS）和地区航空安全组（RASGs）等等其他来源的结论和决定，以期纠正所查明的缺陷、解决重大安全和安保关切，并抓住民用航空领域的所有改进机会，同时直接促进实现国际民航组织的所有战略目标；
3. 提请各缔约国注意通过由国际民航组织执行的次地区和地区项目所提供的合作和援助，如 COSCAPs 和 CASPs；并敦促理事会考虑到它们所带来的巨大相关利益而对通过技术合作和技术援助方案，优先安排对此类项目的管理和执行；
4. 鼓励从事民用航空的国家和非国家实体寻求国际民航组织的支助，在必要情况下，通过其实施支助方案和活动来应对 COVID-19 带来的航空挑战，以加快重启和恢复；
5. 要求秘书长加强本组织对实施支持活动采用系统方法，以建立健全和可持续的国家监督系统；
6. 敦促各国制定综合培训方案，对其国家民航技术、运营和管理人员的培训给予高度优先的地位，并提醒各国提供适当的此种培训的重要性，以及提供适当奖励措施的必要性，以留住此类人员，在他们完成其培训后在其各自领域工作；
7. 鼓励各国将其努力集中于现有培训中心的进一步发展上，并向所在地区的地区培训中心（RTCs）提供支持，在不能在国家内进行此种培训时，可为其国家民航人员提供高级培训，以提高该地区自力更生的能力；
8. 敦促通过国际民航组织接受技术合作和技术援助的国家避免项目实施方面的延误，为此，应按照项目协定的相关条款确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；
9. 提请各缔约国注意民用航空采购服务（CAPS），这是国际民航组织向发展中国家提供的购买高价值的民用航空设备和订立技术服务合同的一项服务，提供了完整的采购流程；
10. 提请缔约国、供资伙伴和其他航空利害攸关方注意国际民航组织的实施套包（iPacks），提供由指导材料、培训、工具和专家支助组成的可随时部署、高效和标准化的解决方案，以期通过协调一致和灵活的解决办法，促进实施国际民航组织的各项规定并为国家实体提供指导；
11. 要求所有缔约国鼓励完全合格的技术专家提出申请，以列入技术合作局的专家备用名册中；
12. 要求秘书长促进绩效指标的广泛使用，以客观评估技术合作和技术援助对实施国际民航组织标准和建议措施的影响；

13. 鼓励各国利用技术合作局在成本回收的基础上提供的质量保障服务，来监督在国际民航组织技术合作和技术援助方案之外由第三方所执行的项目，包括审查其对国际民航组织标准和建议措施的遵守情况；和

14. 鼓励各国和各捐助方将事后评估纳入其民用航空项目，并将其作为项目规划和执行的一个组成部分，同时为此提供经费。

---

## 议程项目 26：国际民航组织民用航空培训和能力建设

执行委员会第十三次会议审议了议程项目“国际民航组织民用航空培训和能力建设”。

### 培训和能力建设

26.1 国际民航组织理事会提交的 A41-WP/29 号文件，提供了大会第 40 届会议以来国际民航组织开展的民用航空培训活动摘要。它还报告了航空培训升级版（TRAINAIR PLUS）方案（TPP）和航空安保培训中心网络取得的成就，以及在下一个三年期支持成员国的其他培训优先事项。国际民航组织技术合作局全球航空培训科（GAT）继续在成员国的能力建设和人力资源规划和实施方案中整合不同交付方式的培训内容，并进一步扩大 TPP 成员、建立伙伴关系和制定培训管理协议，以增加培训的可及性和包容性。委员会支持国际民航组织的以客户为导向的战略，以扩大和巩固与本组织其他部门保持一致的数字化转型。委员会注意到有关利用航空安保专家组的培训工作组制定的质量保证材料的建议，以帮助确保国际民航组织的航空安保培训和能力发展活动须有健全的质量保障程序支撑，以确保其符合目的。

26.2 俄罗斯联邦提交的 A41-WP/344 号文件强调了旨在成功针对参与航空安保的国际民用航空专业人员实施的航空培训方案升级版培训的提案和建议。委员会同意国际民航组织继续支持也是航空安保培训中心（ASTC）的航空培训升级版（TRAINAIR PLUS）的成员在确定航空安保培训需求方面的反馈意见。委员会进一步支持考虑使用国际民航组织 ASTC 网络协助秘书处完成和随后翻译航空安保培训材料。

26.3 由新加坡提交和由巴哈马、不丹、斐济、缅甸、帕劳、巴布亚新几内亚、菲律宾、萨摩亚、沙特阿拉伯、南非、泰国、东帝汶、联合王国、美国和委内瑞拉玻利瓦尔共和国联署的 A41-WP/135 号文件指出，国际民航组织—新加坡民航局长（DGCA）建立的关于航空韧性的方案已成为一个有益的平台，可供各国民航局长藉此展开讨论、分享经验并协力建立一个更具韧性和可持续的国际航空体系。委员会支持国际民航组织与新加坡航空学院（SAA）协调制定民航总局航空韧性方案，并鼓励国际民航组织通过民航总局举办的讲习班促进和实施这些原则。

26.4 由乌拉圭提交和由圭亚那和阿根廷、玻利维亚多民族国、巴西、智利、哥伦比亚、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和委内瑞拉玻利瓦尔共和国、拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）的成员国联署的 A41-WP/375 号文件，介绍了由拉丁美洲民用航空委员会提供的各项能力建设的机会。委员会注意到通过知识交流建立和加强航空培训伙伴关系以及确保国际民航组织资源可提供和可利用的重要性。委员会认识到国际民航组织通过航空培训升级版方案促进最佳做法，将课程的开发和交付标准化，并建立国际民航组织合格教员、课程开发者、教学系统设计者（ISDs）、教学系统核查者和主题事项专家（SMEs）的名册，以促进在 LACAC 国家和全球层面的培训。委员会鼓励致力于有效和基于风险的国际努力，以加强航空安保并在最需要的地方提供援助。还强调通过国际民航组织实施支助和发展 — 安保（ISD-SEC）方案以及包括国际民航组织地区办事处提供的技术援助资源，帮助实现本工作文件的目标。

26.5 由非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家<sup>1</sup>提交的 A41-WP/367 号文件指出，非洲航空业预期将显著增长，这给满足该地区航空业的人力资本需求带来困难。委员会赞同国际民航组织努力支持非洲航空培训机构协会（AATO）实施非洲国家航空培训路线图，以确定能力建设需求并通过培训师培训方案促进自主性。委员会敦促国际民航组织继续通过非洲航空安全全面的地区实施计划（非印计划）中确定的各种活动提供援助。

26.6 由非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家<sup>1</sup>提交的 A41-WP/376 号文件指出为非洲民航委员会国家制定航空培训和能力建设路线图以实现其国家和全球航空运输义务的必要性以及全球航空培训在执行 A40-25 号决议中的作用。委员会支持这份工作文件。

26.7 由国际机场理事会（ACI）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）、空中交通管制员协会国际联合会（IFALPA）、联合国国际劳工组织（ILO）、国际运输工人联合会（ITF）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、国际航空货运协会（TIACA）、民用空中航行服务组织（CANSO）提交的 A41-WP/354 文件和皇家航空学会提交的 A41-WP/361 号文件指出，由于 COVID-19 大流行的影响，熟练工人严重不足，无法满足航空复苏的需要。委员会注意到对这些工作文件的压倒性支持，因此，鼓励国际民航组织与各国和业界共同努力，查明和应对人力资源方面的挑战。委员会注意到需要培养一支多元化和熟练的劳动力队伍来支持未来的行业、吸引更多的年轻人进入航空业、促进多元化和实现脱碳目标。委员会还认识到国际民航组织的培训活动对下一代航空专业人员（NGAP）举措的贡献，其中建立了与培训提供者、国际组织和学术机构的特定伙伴关系，同时还注意到监管者和业界在解决这些挑战方面发挥的作用。

26.8 印度尼西亚提交的 A41-WP/577 号信息文件指出，印度尼西亚在能力建设及其建立人力资源做法战略方面的重大贡献。为表彰印度尼西亚积极参与航空培训升级版方案（TPP），其中包括“2020—2021 年提供的虚拟国际民航组织成套培训教材学员人数最多”，印度尼西亚最近获得了国际民航组织白金卓越培训中心（TCE）奖。该奖项确认了印度尼西亚对国际民航组织和作为 TCE 全球领导者的坚定承诺。

---

<sup>1</sup> 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、科特迪瓦、刚果民主共和国、刚果共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、坦桑尼亚、多哥、突尼斯、乌干达、赞比亚、津巴布韦。



## 提高胜任能力的培训

26.9 由中华人民共和国提交、并由柬埔寨、老挝人民民主共和国、蒙古和泰国联署的 A41-WP/140 号文件，提供了有关世界气象组织（WMO）和国际民航组织对航空气象人员资质能力提升方面现状以及中国在这方面所做努力的概况。委员会在这方面注意到改善对成员国的集体支持、加强与 WMO 的合作以及需要避免工作的重复。

26.10 由多米尼加共和国提交的 A41-WP/385 号文件指出有必要评估经批准的培训机构（ATOs）的能力，以便针对 COVID-19 疫情给航空业带来的变化，加强航空培训情报的管理。委员会鼓励继续使用数据来支持培训和循证决策。

26.11 由多米尼加共和国提交的 A41-WP/392 号文件认为，鉴于航空部门的大量实施项目以及不利的环境因素（人为因素或自然现象），在执行和管理职能方面提供变革管理能力的培训至关重要。委员会支持这份工作文件。

26.12 由多米尼加共和国提交的 A41-WP/425 号文件为确定航空人员的必要胜任能力推荐一种高效和标准化的做法。委员会认识到多米尼加共和国要求国际民航组织采用这种做法来确定培训需求，并且不仅向民航当局的工作人员而且向行业利害攸关方提供这种培训。委员会建议国际民航组织以整体方式采用这一方法。

26.13 由委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交并得到巴拿马和多米尼加共和国<sup>2</sup>支持的 A41-WP/393 号和 WP/414 号文件，总结了使用增强和虚拟现实进行培训和能力建设的累积效益，因此，敦促各国和业界支持国际民航组织起草关于使用这项技术的标准和建议措施。委员会注意到了这项建议。

26.14 由中美洲空中航行服务公司（COCESNA<sup>3</sup>）的各成员国提交的 A41-WP/441 号文件，旨在指出中美洲空中航行服务公司（COCESNA）/中美洲航空培训研究所（ICCAE）在北美、中美和加勒比地区的培训过程中采用基于胜任能力的方法所作的贡献和努力，以此缓解可能因 COVID-19 大流行导致当面培训长期中断而造成的运行安全风险，以及指出使用当面培训和虚拟培训两种方法，以确保持续性。委员会注意到，为确保国际民航组织培训的连续性，自大流行开始以来，国际民航组织一直努力将其现有的课堂教学课程转变为虚拟课堂教学形式。

26.15 由国际空难受害者家属联合会提交的 A41-WP/62 号文件介绍了国际民航组织新课程“援助航空器事故受害者及其家属（AAAVF）”，并敦促国际民航组织、各国和各组织推广这一新课程，帮助民航当局和行为者理解和实施国际民航组织受害者援助政策。AAAVF 课程是在国际民航组织指导材料的基础上，与国际民航组织专家合作，并在国际空难受害者家属联合会（ACVFFI）的投入下编制的。委员会同意，请大会修改行动 b），“要求国际民航组织为据认可有国际民航组织受害者援助政策经验的专家的参与提供便利”。

26.16 多米尼加共和国提交的 A41-WP/350 号信息文件，就如何提高运行安全监督人员的领导能力和管理技能以提高运行安全任务的效率和 SNA/AGA 服务领域的战略成果提供了建议。

---

<sup>2</sup> 拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国。

<sup>3</sup> 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜

26.17 多米尼加共和国提交的 A41-WP/352 号信息文件，指出需要制定和实施培训，使空中航行服务的管理人员和技术人员能够获得进行空中交通流量协作管理（ATFM/CDM）所需的知识和技术，以便在使用国际民航组织提出的工具和程序时，达到可接受的安全水平。

26.18 中华人民共和国提交的 A41-WP/478 号信息文件，强调了中国民航如何持续加强民航政策研究型人才的选拔和培养，并为研究型人才的选拔和培养以及使用相关成果制定了一套系统、科学和可持续的模式。

26.19 中华人民共和国提交的 A41-WP/479 号信息文件，概述了近年来中国政府对民航监察员培训的改革做法，以便同各国分享成功经验，推动各国民航监察员资质能力建设，更好实现各国民用航空的安全运行。

26.20 大韩民国提交的 A41-WP/578 号信息文件，强调了在培训领域需要开展合作，并支持大韩民国在担心疫情期间技术人员培训不足的情况下设立了韩国航空学院（KAA）。

26.21 委员会注意到以上各份信息文件。

26.22 委员会审议了各份工作文件并根据讨论情况，建议大会：

- a) 鼓励成员国支持国际民航组织在各地区寻求培训协作；
- b) 建议成员国利用各种学习形式的最新技术和应用，从国际民航组织扩大的培训组合套包中受益；和
- c) 鼓励理事会积极参与向成员国宣传国际民航组织的培训活动，以便加大地区的外联力度。

## **议程项目 27：到 2030 年在国际民航组织和全球航空部门实现性别平等的措施**

### **促进本组织和航空行业的性别平等**

27.1 执行委员会审查了理事会提交的 WP/48 号文件第 1 号修改稿——到 2030 年在国际民航组织和全球航空部门实现性别平等的措施。委员会注意到国际民航组织在当前三年期开展的执行工作并鼓励国际民航组织、成员国和所有利害攸关方各层级展现更大的雄心，加大行动力度，综合施策加强航空领域的性别平等。

27.2 委员会注意到在航空领域实现性别平等方面进展不足，并回顾了加强承诺、雄心勃勃的政策（包括人力资源政策）以及制定目标和可衡量的指标以尽量缩小性别差距和提高妇女在航空领域的代表性的重要性。此外，委员会鼓励增加用于性别平等的资源分配，包括提供财政捐助，以支持航空业妇女的培训和能力建设，特别是在发展中国家尤为如此。

27.3 委员会强调，收集数据对于了解航空领域持续存在的性别差距的全貌以及衡量航空领域性别平等和增强妇女权能的进展依然重要。同样，委员会支持 WP/48 号文件第 1 号修改稿中概述的国际民航组织围绕数据对知情的政策制定和决策的重要性进行分析的计划。

27.4 委员会进一步支持工作文件中概述的本组织围绕性别平等的未来优先工作领域。这包括通过联合国全系统性别平等和增强妇女权能行动计划在国际民航组织实现性别平等主流化的计划，并敦促国际民航组织借鉴联合国系统的最佳做法，特别是与联合国妇女署合作。

27.5 委员会欢迎 2023 年在西班牙马德里举办第二届全球航空性别问题首脑会议，并鼓励成员国积极参与和支持这一重要活动。

27.6 委员会表示大力支持该工作文件，并同意进一步修订 WP/48 号文件第 1 号修改稿所附决议草案序言部分第 7 款和执行部分第 14 款，以分别反映体面工作在增加航空业合格人力资源方面的作用，以及加强与国际组织的伙伴关系的重要性

27.7 在此方面，委员会请大会通过 WP/48 号文件第 1 号修改稿附录所载的大会修订决议。

27.8 根据讨论，委员会同意提交以下决议，供全体会议通过：

**27/1 号决议：国际民航组织性别平等方案：推进全球航空部门中的妇女参与**

认识到世界人口的一半是由妇女组成的。

还认识到加强性别平等是消除一切歧视的努力的一部分并有助于实现更大的多元性；

确认 2000 年 6 月在联合国大会第二十三届特别会议上，在审查 1995 年 9 月在第四届世界妇女大会上通过的《北京宣言》和《行动纲要》的实施情况时，各国政府承诺采取进一步行动，加快实施《行动纲要》并确保在性别平等、发展与和平方面所做的承诺要得以充分实现；

考虑到 2014 年 12 月 18 日联合国大会通过的 A/RES/69/151 号决议，强调在以往关于“加强支持性别平等和妇女赋权的体制安排”的决议中提出的需要，促请所有行为体，包括联合国专门机构和私营部门，加强和加速行动以实现完全和有效实施《北京宣言》和《行动纲要》；

注意到在 2015 年 9 月召开的 2015 年联合国可持续发展峰会上，世界领导人聚集在纽约联合国总部通过了《2030 年可持续发展议程》，承诺各国发展一种新的全球伙伴关系来减少极端贫困，设定了一系列目标即广为人知的可持续发展目标，其中第 5 项目标便是实现性别平等和为所有女性赋权；

欢迎 2015 年 9 月性别平等和妇女赋权全球领导人会议：“从承诺到行动”的成果，其间 80 多位世界领导人承诺将终结对女性的歧视，采取更多措施并设立更多目标，以加快实现妇女赋权和性别平等；

认识到性别平等和体面的工作可增加我们航空部门的可用合格人力资源数量；

还欢迎联合国妇女署每年庆祝 2016 年国际妇女节的主题，使对这一天的纪念成为一种号召力，以构建对妇女的权益和在政治与经济领域的参与及决策能力的支持：“2030，男女共擎一片天：为了两性平等，向前一步”，作为一项适时举措以协助各国领导人强化其对两性平等及妇女赋权的承诺，并加快其有效实施的势头；

强调在 2016~~2022~~ 年，即《行动纲要》通过后 21~~27~~ 年，男女之间巨大程度的不公在一些关键领域持续存在，其中包括但不限于得到体面工作和弥合性别薪酬差距；

忆及国际民航组织大会 A36-27 号决议：两性平等，尤其是其决议第 1 条 b) 款，其中指出：“国际民航组织应该继续尽一切努力实现两性平等和公平，并充分尊重公平地域代表性的原则”；

还忆及联合国秘书长在 1995 年北京行动纲领中敦促各国际组织和联合国各专门机构，如国际民航组织，制定方案以便实现在所有级别 50/50 性别平衡的目标；

注意到实现航空中的性别平等要求在成员国、国际民航组织理事机构和技术机构、国际民航组织秘书处和航空部门四个不同层级进行动员，国际民航组织在制定其性别方案和政策并在报告其结果时必须对此加以全面和综合考虑；

认识到国际民航组织的性别平等政策必须基于全面的数据和统计，这些应具有与上述四个层级的相关性、按多年期进行收集和列示并附带地理分布情况；

认识到国际民航组织政策和方案的制定应该基于国家、其他国际组织、航空部门、大学和民间社团等所有相关利害攸关方之间更广泛的交流；

注意到按照大会在第 A39-30 号决议中的指示，于 2017 年制定了国际民航组织性别平等方案，其主要目的是促进和协调有针对性的方案和项目，以便促成和定期报告到 2030 年实现性别平等目标，尤其是在国际民航组织、各国和全球航空部门之内专业和更高级别的就业方面取得的进展；

欢迎国际民航组织和各成员国根据国际民航组织大会 A36-27 第 A39-30 号决议取得的进展，同时为实现性别平等目标的进展有限和过慢而遗憾；

确认对国际民航组织秘书处的任命以才干为基础，同时适当顾及在尽可能广泛的地域基础上进行工作人员征聘的重要性，并确保性别公平代表性；和

认识到尽管有现存的挑战，国际民航组织应当继续发挥自身作用，更加注重妇女权利和性别平等，从而进一步朝着实现《北京宣言》和《行动纲要》以及联合国可持续发展目标 5 的目标前进，并迫切需要采取新的和有力度的步伐以实现这一目标；和

注意到联合国大会于 2022 年 7 月 20 日通过的决议，决定宣布每年 6 月 24 日为女外交官国际日。

大会：

1. 重申其对通过支持联合国可持续发展目标 5：“实现性别平等，为所有女性赋权”来提高性别平等和推进妇女发展的承诺，包括在 2030 年之前在全球航空部门的所有专业级别和更高级别就业当中实现 50/50（女性/男性）性别平等的远大目标；

2. 还重申大会和国际民航组织理事会对于加强性别平等及增强妇女和女童权能的根本和催化作用，鼓励成员国考虑《改进国际民航组织治理和技术机构性别代表性的宣言》的各项建议，并充分虑及确保在提名代表和国际民航组织机构、小组和会议的其他专家时对提名合格的女性候选人给与平等机会的重要性；

3. 要求秘书长在其提交理事会关于性别平等方案及其实施计划的实施情况年度报告中，包括一项对基于这一《宣言》所取得进展的评估；

4. 鼓励各国在向国际民航组织秘书处的高级和决策职位提名候选人时，应特别重视性别平等问题；

5. 2—敦促各国、各地区和国际航空组织以及国际航空业展现对推进妇女权益的强有力和坚定的领导及承诺，并采取必要措施，通过支持性政策来加强性别平等，以及通过制定和改进各种方案和项目来进一步推进国际民航组织治理和技术机构、国际民航组织秘书处和全球航空业中妇女的职业；

6. 请各国考虑就其航空工作人员队伍，尤其是专业、技术和管理职位的性别平等制定有力度的目标和指标，并通过划拨充分的预算和从各种来源调集财务资源为此种承诺配备足够供资；

7. 同意，在这方面，例如国际航空运输协会（IATA）制定的到 2025 年达 25 的近期目标，即据此，到 2025 年，高级职位和代表性不足领域的妇女人数应增加 25%或至少达到 25%，应作为包括国际民航组织在内的各类航空利害攸关方的理想；

8. 敦促各成员国并鼓励利害攸关方根据适用情形处理差距和挑战，采取具体、可衡量、有时限的行动和调集充足的财务资源，以便推进性别平等，加强各级机构推动性别平等及增强所有妇女和女童权能的成效和问责，并在适用时将性别方面纳入其民航政策、计划和流程；

9. 请各国提升妇女和女童对于航空事业机会的意识，并为此借助在这一部门获得成功的妇女作为榜样；

10. 3—敦促各国作为其各自国家对性别平等承诺的一部分，通过共享最佳做法和与国际民航组织携手开展各种方案和项目，提高航空部门的妇女人员储备，并鼓励妇女进一步发展其航空职业，包括通过负责高等教育的国家部委促进妇女航空职业的发展，与国际民航组织进行合作；

4—指示秘书长在 2017 年年中前制定一项国际民航组织两性平等方案，其主要目的是为了促进及协调目标方案及项目，以便支持并定期报告在 2030 年之前为实现两性平等目标，尤其是在国际民航组织内部以及各国和全球航空部门内部的专业级别和更高级别的就业方面取得的进展；

11. 要求国际民航组织编制关于性别平等的多年期和详细统计资料，概述在各个层级取得的进展，并在其关于性别平等方案及实施计划的实施情况年度报告中提供此种统计资料，且每三年向大会报告一次，以及请各国支持国际民航组织开展这项努力；

12. 要求国际民航组织制定新的性别平等方案实施计划 2.0 版，以在组织层面和航空部门提升性别平等和增强妇女权能；

13. 进一步要求国际民航组织通过制定一套尤其涉及征聘、事业发展、晋升、培训和工作条件的全面做法以便能更好地平衡专业和个人生活，将性别平等作为一个核心要素纳入其人力资源战略和政策；

14. 建议为性别平等加强国际民航组织、航空业界、成员国、国际组织和民间社团之间的伙伴关系，以推广、分享和交流良好做法；

5. 要求秘书长每年向理事会报告在国际民航组织秘书处所有级别各类工作人员中促进性别平等方面所实施的措施以及所取得的进展，以及各国和国际航空业在自愿基础上提供的有关航空业性别平等的统计数据；和

15. 鼓励国际民航组织通过持续实施国际民航组织性别平等方案，尤其作为联合国系统的一部分，以此加强秘书处对于实施性别平等及增强妇女和女童权能的承诺的问责；和

16. 6. 宣布本决议取代 A36-27/A39-30 号决议。

---

#### 各国的活动和举措

27.9 委员会审查了孟加拉国提交的 A-WP/219 号文件，该文件涉及根据国际民航组织下一代航空专业人员倡议促进国际民航组织性别平等方案。委员会支持工作文件中概述的行动，并承认各国在推进性别平等、分享妇女职业发展最佳做法、能力建设和提高妇女代表性方面在妇女职业发展、能力建设和提高妇女代表性方面加强领导的重要性，并注意到《NGAP 倡议》的目标与两性平等的必要性之间的相互关系。

27.10 委员会审查了印度提交的 A-WP/263 号文件，该文件涉及推动印度性别平等工作的政策和举措。委员会欢迎印度所作的努力和取得的进展，并强调成员国和行业必须制定政策，采取全面和系统的方法，在国家层面确保该行业的性别平等。

27.11 委员会审查了南非和联合王国提交的关于促进全球航空业性别平等的 WP/564 号文件。委员会赞赏地注意到南非和联合王国在促进性别平等方面所采取的举措。委员会承认，性别不平等仍然是该行业的一个重大问题，并忆及了交流最佳做法和经验的重要性。委员会支持工作文件中提出的提议，请各成员国制定有具体时间表的行动计划，并在随后的大会上报告取得的进展。在这方面，委员会鼓励国际民航组织继续与各国合作，努力推进性别平等，特别是借鉴 2018 年全球航空性别平等峰会的经验教训和成果。

27.12 委员会审查了乌拉圭提交的 A-WP/220 号文件，该文件涉及通过一些可能的途径促进妇女参与区域和全球民用航空部门，如促进平等获得工作机会、教育和培训、妇女在决策中的代表性和参与、提高认识、收集数据以及加强合作和伙伴关系。委员会欢迎通过促进国际民航组织性别平等方案和下一代航空专业人员（NGAP）来激励航空部门性别平等的提议。委员会还鼓励国际民航组织考虑开展研究和分析，帮助各国努力实现性别平等。

27.13 委员会审查了由委内瑞拉提出并得到阿根廷、玻利维亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国和巴拿马支持的关于妇女在航空业中的作用的 WP/563 号文件。委员会欢迎委内瑞拉努力促进性别平等，特别是在高级管理层实现性别平等。委员会表示支持关于提高对性别平等的认识、采取计划性办法在国家层面解决性别平等问题、以及由行业中的女性领导人交流知识和经验以激励下一代的建议。

27.14 委员会还审查了非洲民航委员会代表 54 个非洲国家提交的 WP/264 号文件，其中概述了该区域围绕性别问题开展的活动，并敦促成员国和国际民航组织展示更强有力的承诺和领导。委员会注意到该区域取得的进展，并支持各国制定路线图和执行计划，促进妇女担任高级职位，参与航空论坛和会议，并促进妇女在航空领域的能力建设。委员会还请国际民航组织继续通过宣传、制定和传播分析、报告和指南以及促进数据收集来支持各国。此外，委员会强调必须考虑 COVID-19 对妇女的影响，并在恢复方案中优先考虑她们。委员会还承认，各国需要分配更多资源，优先考虑性别平等方案。

#### 行业主导的倡议

27.15 委员会审查了由国际航空运输协会、国际航空运输从业人员培训协会和国际航空运输从业人员协会提交的 WP/67 号文件，并对“2025 年 25%”倡议表示赞赏，该倡议是航空业在推进性别平等和妇女代表权方面迈出的重要一步和杰出典范。

27.16 委员会认可行业利益攸关方作为各成员国和国际民航组织在该部门促进性别平等的关键伙伴发挥的领导作用。在这方面，委员会请成员国鼓励其行业参与者积极参与作为类似倡议的国际航空运输协会“2025 年 25%”的活动。

#### 议程项目 28：拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题

28.1 有一个代表团要求按以下顺序对工作文件进行逐一审议：WP/284、WP/295、WP/429、WP/455、WP/456 和 WP/430。执行委员会商定，对本议程项目下的工作文件进行逐一审议，但将顺序是：WP/429、WP/284、WP/295、WP/430、WP/455 和 WP/456 号文件。因此，该委员会首先审查了由理事会提交的 WP/429 号文件，该文件向大会报告了白俄罗斯共和国违反《国际民用航空公约》的行为，涉及 2021 年 5 月 23 日在白俄罗斯空域发生的瑞安航空 FR4978 号航班事件。在进行事实调查后，理事会确定，2021 年 5 月 23 日，白俄罗斯政府实施了一项非法干扰行为，蓄意危及瑞安航空 FR4978 号航班的安全和安保以及机上所有人员的生命。理事会还决定，白俄罗斯政府的行动等同于公然和严重违反了《芝加哥公约》，应根据《公约》第五十四条第十一款向大会报告。因此，WP/429 号文件请大会承认白俄罗斯违反了《芝加哥公约》，并通过该文件附录中提议的一项大会决议。

28.2 发言的大多数代表团支持 WP/429 号文件及其所附的大会决议草案，从而核准理事会的结论，即白俄罗斯政府导致瑞安航空 RR4978 号航班于 2021 年 5 月 23 日改航至明斯克机场降落的行动等同于公然和严重违反了《芝加哥公约》，是一起非法干扰国际民用航空安全和安保的行为。几个代表团赞扬事实调查小组 (FFIT) 以专业和公正的方式进行调查，赞赏其报告以客观证据为依据，并反映了一种平衡的方法。

28.3 在表示支持 WP429 号文件时，一个代表团强调，虽然在多边环境下最好通过外交途径解决冲突，但在此案例中，鉴于白俄罗斯公然违反《公约》，不可能以友好方式来解决。有几个代表团强调，国际社会不应容忍白俄罗斯政府所表现出的这种行为，如果缔约国违反《芝加哥公约》，则应承担后果。一个代表团呼吁其他代表团支持大会决议草案，指出该决议草案涉及一个与国际民用航空有关的重要问题，因此应由大会来讨论。

28.4 发言的代表团有少数不支持 WP/429 号文件，也不支持其所附的大会决议草案。其中一些代表团提到，事实调查小组报告的方法和结论不专业、有偏见，缺乏客观性。一些代表团认为，当前的的问题是一个政治问题，并且一些代表团正在利用大会作为一个平台来促进其政治利益，并将其他国家边缘化，这有悖于国际民航组织长期以来作为一个技术机构的声誉。这些代表团指出 WP/429 号文件所附的大会决议草案违反了《芝加哥公约》的基本原则，并敦促大会不要插手政治，将审议重点放在旨在促进国际民用航空和国家间友谊的技术事项上。一个代表团主张说，事实调查小组对其声称已经进行的所谓调查既没有授权，也没有职权范围。该代表团认为，虽然事实调查小组声称约谈了这名在事件发生后已离开白俄罗斯的空中交通管制员，但没有提供证据表明该管制员的证词是在没有受到胁迫的情况下获得的，也没有提供证据证明该管制员在事件发生时在空中交通管制中心用手机录制的所谓录音的真实性。鉴于上述情况，该代表团的结论是，WP/429 号文件及其所附决议草案是基于毫无根据的信息，因此可等同于直接挑衅白俄罗斯的主权。该代表团质疑国际民航组织为什么不调查几年前发生的一起载有玻利维亚总统的航空器在某个欧洲国家降落的事件。

28.4之二 有一个代表团指出，在该次事件发生后的次日，八个欧洲国家未经任何事先调查，便对白俄罗斯采取单方面限制措施。

28.5 一个代表团提到，与所说的相反，事实调查小组的任务是基于《芝加哥公约》第五十五条确定的，而且对该小组规定了明确的职权范围，这些职权范围得到了理事会的核准。该代表团还强调，事实调查小组的报告载有白俄罗斯违反《芝加哥公约》以及 1971 年 9 月 23 日在蒙特利尔签署的《制止危害民用航空安全的非法行为公约》的明确证据。另一个代表团回顾说，理事会在经过严格的审议和审查之后核可了 WP/429 号文件，在审议和审查过程中，绝大多数理事会成员表示支持其中建议的行动。一个代表团回顾说，它曾在理事会的讨论中指出，事实调查小组的报告具有谴责和偏见性质。一个代表团指出，载有玻利维亚总统的航空器在欧洲降落的事件与这一案件有所区别，因为所涉航空器是国家航空器，而不是民用航空器。因此，根据《芝加哥公约》第三条，该公约的规定不适用于该案。

28.6 委员会得出结论认为，许多国家承认并谴责了白俄罗斯共和国违反《芝加哥公约》的行为。绝大多数国家表示支持 WP/429 号文件所附的大会决议草案。少数国家既不支持 WP/429 号文件，也不支持附录中所载的相关大会决议草案。委员会随后商定，将建议全体会议通过以下大会决议案文：

#### **28/1 号决议：白俄罗斯共和国违反《国际民用航空公约》的行为**

忆及国际民航组织理事会 2021 年 5 月 27 日关于 2021 年 5 月 23 日瑞安航空 FR4978 号航班在白俄罗斯空域发生的事件的决定；

审议了秘书长根据国际民航组织理事会这一决定成立的事实调查小组（FFIT）的报告；



铭记《国际民用航空公约》的规定和原则，而国际民航组织的主要目标仍然是确保全世界国际民用航空的安全和安保；

虑及《国际民用航空公约》及其附件所规定的维护国际民用航空安全的至关重要性；

注意到 2022 年 7 月 18 日，国际民航组织理事会根据事实调查小组查明的事实，确定若干白俄罗斯政府的高级官员知情参与或是卷入向瑞安航空 FR4978 号航班提供关于虚假炸弹威胁的信息，导致其改航至明斯克机场降落；

进一步注意到国际民航组织理事会严重关切地得出结论，即基于事实调查小组查明的事实，根据白俄罗斯高级政府官员指示向飞行机组发出虚假炸弹威胁时，瑞安航空 FR4978 号航班的安全受到危及，白俄罗斯政府所犯的非法干扰行为的举动蓄意危及瑞安航空 FR4978 号航班的安全和安保及机上所有人员的生命，等同于公然和严重违反《国际民用航空公约》的行为；

忆及任何国家将民用航空用于不符合《国际民用航空公约》宗旨的任何目的，都将违反该公约、其前言及其第四条的精神；

虑及国际民航组织理事会还决定根据《国际民用航空公约》第五十四条第十一款的规定，将此事项提交国际民航组织大会第 41 届会议；

大会：

1. 核准国际民航组织理事会的决定，即根据事实调查小组报告的调查结果，白俄罗斯政府知情参与或卷入向瑞安航空 FR4978 号航班提供关于虚假炸弹威胁的信息，导致其改航至明斯克机场降落，从而蓄意危及一架商业客机的安全和安保以及机上所有人员的生命，这些行动等同于白俄罗斯将民用航空用于不符合《国际民用航空公约》宗旨的目的，这是对公约第四条的公然和严重违反行为；

2. 谴责白俄罗斯共和国政府实施非法干扰行为的举动，蓄意危及瑞安航空 FR4978 号航班的安全和安保以及机上所有人员的生命；

3. 对白俄罗斯共和国尽管收到关于违反《国际民用航空公约》第四条的通知，仍未在经通知后在合理期限内采取适当行动表示遗憾；

4. 紧急呼吁白俄罗斯共和国鉴于对《国际民用航空公约》第四条的这一违反行为，采取适当行动；

5. 请理事会继续处理这一问题，并酌情向大会报告；和

6. 指示秘书长立即提请所有缔约国注意本决议。

-----

28.7 应一些代表团的要求，委员会接着审议了由白俄罗斯提交的 WP/284 和 WP/295 号文件。

28.8 在 WP/284 号文件中，白俄罗斯称，在该国看来，其他国家的某些行动等同于违反或不符合《芝加哥公约》相关规定的制裁或单方面措施，并请大会核可附录中所载的大会决议案文，该决议案文呼吁国际民航组织成员国采取措施，谴责和制止实施和采用制裁及其他单方面措施。在 WP/295 号文件中，白俄罗斯指出，在白俄罗斯登记的某些航空器的设计国未能履行《芝加哥公约》附件 8 为其规定的义务，提供维持有关航空器持续适航性和安全运行所需的资料。WP/295 号文件请大会核可其附录中所载的一项大会决议案文，该决议案文呼吁国际民航组织成员国采取措施，制止设计国开展被指控的活动，因为此类活动将造成设计国不去履行其相关义务，落实《芝加哥公约》附件 8 标准和建议措施（SARPs）中的要求，并将无视《芝加哥公约》所确立的机制。

28.9 绝大多数发言的代表团不支持 WP/284 和 WP/295 号文件中指出的行为。关于 WP/295 号文件，有几个设计国表示不同意关于它们拒绝提供维持航空器持续适航性和安全运行所需资料的说法。一个代表团反对 WP/295 号文件，理由是它混淆了国家的义务和制造商的义务。这个代表团和其他设计国的代表团表示，与航空器持续适航性和安全运行有关的许多适用资料都直接提供给了包括白俄罗斯在内的所有登记国，并公开发布在其各自网站上。一个代表团指出，在提供这些资料时实行的限制仅适用于受到制裁或被采取单方面限制措施的国家，因为进入这些国家的账户的途径被冻结。

28.10 一些代表团表示支持 WP/284 和 WP/295 号文件及其所附决议草案。在这方面，一个代表团对有些国家对其他国家采取单方面强制性措施表示关切。该代表团还告知委员会，作为这种单方面强制性措施的受害国，它提交了一份关于类似主题的工作文件，即 WP/366 号文件，供委员会审议。该工作文件已被转交给了经济委员会，在该代表团看来，这很不幸。另一个支持 WP/284 和 WP/295 号文件的代表团指出，这两份工作文件中指出的对白俄罗斯的制裁和其他单方面措施是某些国家在涉及瑞安航空公司 FR4978 航班的事件发生后立即实施的，而当时对此事的调查甚至还没有开始。一个代表团质问，国际民航组织为什么没有调查 2016 年一架白俄罗斯航空公司飞机在基辅降落，一名乘客被捕的事件。

28.11 WP/284 号文件的第 2.3 段提到了国际航空运输协会，这绝不是以国际航空运输协会的意见或与该协会的交流为依据。

28.12 应一个代表团的请求，并在另一个代表团的支持下，委员会同意分别就 WP/284 和 WP/295 号文件中要求采取的行动进行表决。在两次举手表决后，没有明显多数国家支持 WP/284 和 WP/295 号文件及其所附的大会决议。因此，委员会没有商定建议由全体会议通过 WP/284 和 WP/295 号文件附录中提议的大会决议案文草案。

28.13 少数国家的确支持 WP/284 和 WP/295 号文件及其附录所载的大会决议草案。少数国家还对一些国家采取的制裁和单方面措施不符合《芝加哥公约》的原则和规定表示关切。委员会请大会敦促所有设计国继续遵守附件 8 中对它们提出的相关要求。

28.14 在审议 WP/430 号文件之前，一个代表团请求对 WP/455 和 WP/456 号文件进行审议。按照委员会惯例，没有应允这项请求。之后，委员会审查了 WP/430 号文件，其中报告了俄罗斯联邦侵犯乌克兰领空专属主权的行爲，以及对航空器进行双重登记和允许航空器在未随机携带所要求文件的情况下飞行的情况，理事会认为这些违反了《国际民用航空公约》第一、十八、十九、二十九和三十一条，根据《公约》第五十四条第十一款应将这些违反行爲向大会报告。WP/430 号文件请大会谴责这些违反行爲，呼吁俄罗斯联邦立即停止这些违反行爲，并通过附录 C 中所载的大会决议草案。

28.15 在其他两个代表团的支支持下，一个代表团提出了一项动议，要求委员会就“你是否支持国际民航组织理事会提交的 WP/430 号文件中所载的动行？”这一问题作出决定。该代表团在另一代表团的支支持下，要求根据《国际民用航空组织大会议事规则》第 47 条，以无记名投票方式对该问题进行表决。这一要求没有遭到反对。共投了 124 张有效票，82 票赞成，15 票反对，27 票弃权。由于委员会的明显多数成员表示支持 WP/430 中所载的动行，因此，委员会建议全体会议通过这些动行，包括 WP/430 附录 C 中提议的大会决议草案，其案文如下：

#### **28/2 号决议：俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的动行**

审议了关于俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的动行的项目；

忆及联合国大会通过了关于对乌克兰的侵略的 A/ES-11/L.1 号决议，重申对乌克兰主权、独立、统一和领土完整的承诺，并最强烈地斥责俄罗斯联邦违反《联合国宪章》，对乌克兰进行侵略；

念及《国际民用航空公约》的各项规定和原则，国际民航组织的主要目标继续是确保全世界国际民用航空的安全；

考虑到保持国际民用航空安全至关重要，且凭藉《国际民用航空公约》及其附件，缔约国如果登记了一架航空器，则由其承担一系列安全相关义务；

注意到国际民航组织理事会于 2022 年 2 月 25 日表示了其谴责对乌克兰领土完整和主权（包括其主权空域）的侵犯，因为这不符《国际民用航空公约》第一条的规定，并敦促俄罗斯联邦停止其非法活动，以确保所有受影响地区国际民用航空的安全和安保，并遵守其根据《国际民用航空公约》的义务；

注意到国际民航组织于 2022 年 6 月 15 日确认有一项俄罗斯联邦仍未解决的重大安全关切，且国际民航组织理事会于 2022 年 6 月 22 日审议了由 19 个国际民航组织理事国提交的工作文件，其中概述了俄罗斯联邦除违反《国际民用航空公约》第一条之外，还违反了第十八条、第十九条、第二十九条和第三十一条，这涉及航空器双重登记并于随后允许航空器在没有有效适航证的情况下运行，并为此呼吁俄罗斯联邦立即停止和紧急补救其对《国际民用航空公约》的违反行爲；

考虑到尽管理事会进行了强烈谴责并呼吁遵守《国际民用航空公约》，俄罗斯在违反行爲经通知后的合理期限内仍未采取适当动行；

考虑到国际民航组织理事会进一步决定按照《国际民用航空公约》第五十四条第十一款，将这一事项提交国际民航组织大会第 41 届会议；

大会:

1. 核准国际民航组织理事会的决定，即俄罗斯联邦对乌克兰领土完整和主权（包括其主权空域）的侵犯，以及俄罗斯联邦进行的航空器双重登记，并于随后允许此种航空器在没有有效适航证的情况下运行，构成对《国际民用航空公约》第一条、第十八条、第十九条、第二十九条和第三十一条的违反行为，符合其第五十四条第十一款；
2. 斥责俄罗斯联邦无视国际民航组织理事会表示的关切和谴责，继续此种对《国际民用航空公约》第一条、第十八条、第十九条、第二十九条和第三十一条的违反行为；
3. 谴责俄罗斯联邦侵犯乌克兰空域主权和俄罗斯联邦进行航空器双重登记，并于随后允许此种航空器在没有有效适航证的情况下运行，这达到了违反《国际民用航空公约》的程度，严重危及国际民用航空的安全和安保；
4. 紧急呼吁俄罗斯联邦停止导致违反《国际民用航空公约》的行动，以严格遵守《公约》及其附件的各项规定；
5. 紧急呼吁俄罗斯联邦解决有关在其他缔约国登记而又在俄罗斯联邦重新登记的租赁航空器问题，并防止此种航空器在没有有效适航证的情况下运行，以补救对《国际民用航空公约》第十八条、第十九条、第二十九条和第三十一条的违反行为；
6. 要求理事会继续处理这一事项并视情向大会报告；和
7. 指示秘书长立即请所有缔约国注意本决议。

—————

28.16 委员会还审查了俄罗斯联邦提交的 WP/455 号文件第 1 号修改稿，以及由俄罗斯联邦提交并由尼加拉瓜联署的 WP/456 号文件。WP/455 号文件将国际民航组织一组成员国的行动定性为单方面限制措施，俄罗斯联邦称此类措施违反了《公约》第四、九、二十二、四十四和八十二条。WP/456 号文件将若干国家的某些行动定性为单方面限制措施，俄罗斯联邦称此类措施破坏了《公约》的基础，该文件还提议了一项涵盖同一主题事项的决议。

28.17 在开始讨论 WP/455 和 WP/456 号文件之前，一个代表团在另一代表团的支持下提出了一项动议，要求委员会就“你是否支持俄罗斯联邦提交的 WP/455 和 WP/456 号文件中所载的行动？”这一问题作出决定。一个代表团要求对该问题进行唱名表决。另一个代表团提议分别对每一份工作文件进行表决，表示由于各国对这两份文件可能有不同的立场而感到关切。虽然这一观点得到了一些代表团的支持，但另一个代表团认为，这些文件应一起表决。根据对“你是否同意这两份工作文件应分开审议？”这一问题进行的举手表决，有明显多数赞成对这两份文件一起表决。随后澄清了一点，即并没有打算提出一项动议供审议，而只是要求就是

否将分别对工作文件进行表决做出解释。一个代表团请求在表决前就 WP/455 和 WP/456 号文件发表一项声明。有几个代表团支持这项请求，考虑到该项有待表决的动议，对不按照现行议事规则就这两份文件进行任何讨论表示关切。委员会商定按照惯例行事，把这两份文件视为已经得到阅读，但未得到介绍，因此直接举行表决。针对所提出的最初动议，共有 97 张投票，8 票赞成，62 票反对，27 票弃权。由于委员会的明显多数成员决定不支持 WP/455 号文件第 1 号修改稿和 WP/456 号文件中所载的行动，因此委员会建议全体会议不支持这些行动，也不通过 WP/456 号文件附录中提议的大会决议草案。一个代表团在表决后表示，这次表决实际上等于对《公约》、大会决议和其他相关国际文书投反对票。

28.18 委员会审查了理事会提交的 WP/78 号文件，该文件请大会承认朝鲜民主主义人民共和国（DPRK）违反了《芝加哥公约》规定的义务，并核可附录中提议的关于朝鲜未经宣布就发射导弹一事的大会决议草案。与此同时，委员会审查了朝鲜提交的 WP/191 号文件。本工作文件请大会注意朝鲜在提供民用航空方面的严重关切。此外，它还请大会授权国际民航组织秘书处与有责任的国际民航组织成员国和联合国 1718 委员会联络，并采取措施，确保尽快恢复目前在朝鲜暂停的 SITA、SADIS、杰普逊和柯林斯等航空服务。此外，它还请大会要求国际民航组织恢复在朝鲜的技术活动，包括计划的民用/军用讲习班。

28.19 绝大多数发言的代表团都承认并谴责了 WP/78 号文件中所述的朝鲜违反《芝加哥公约》的行为，并支持该文件所附的大会决议草案。委员会敦促朝鲜严格遵守《芝加哥公约》及其各附件和相关程序以及联合国安全理事会（UNSC）决议，以阻止此类潜在危险活动的再次发生。几个代表团还提到未在该工作文件予以报告的、朝鲜最近未经宣布就发射导弹的情况。

28.20 朝鲜代表团强烈反对 WP/78 号文件，并声称事先已充分考虑民用航空安全，其导弹发射并未造成致命事故或征候事件。朝鲜代表团还提及，这些导弹发射活动旨在确保地区和平。该代表团进一步声称，半个多世纪以来，朝鲜实际上一直与美国处于交战状态，其导弹发射是在朝鲜半岛周围进行的，目的是确保安全。一个代表团认为，执行委员会正在处理一个超出其管辖范围的事项，新当选的理事会应重新审议这一议题，以便能够以公正的方式对其加以处理。该代表团还表示，大会审查这一事项并非在推动实现《芝加哥公约》的目标。这个观点得到一个代表团的支持，该代表团表示，虽然它不支持任何未经宣布的导弹发射，但对朝鲜实施制裁可能会对该国产生负面影响。这个代表团也不支持就这个问题举行表决，并建议国际民航组织继续与朝鲜接触，尝试解决这个问题。

28.21 一个代表团表示，大会不是讨论对朝鲜实施制裁的适当论坛。另一个代表团强调，过去曾多次发生过未经宣布就发射导弹的情况，这些行动是野蛮的。

28.22 一个代表团提到，它注意到了不同的立场，并呼吁国际民航组织作为联合国专门机构，促进国际民用航空的有序发展。该代表团还认为，民用航空不应被政治化，制裁也不应成为目标。由于航空业正在从 COVID-19 大流行中恢复，应邀请各国合作并进行建设性对话。

28.23 关于 WP/191 号文件，委员会注意到朝鲜在其文件中表达的关切，但不支持其中所载的行动项目。在这方面，一个代表团回顾说，所有联合国会员国以及联合国专门机构都有执行安理会制裁的国际法律义务，因此国际民航组织及其成员国都不能取消这些措施。

28.24 朝鲜代表团在另一个代表团的支持下强调，自 2017 年以来，美国暂停了在朝鲜的 SITA 和杰普逊等空中航行服务，这明显违反了《芝加哥公约》第二十八条和第四十四条的规定，根据第五十四条第十一款，应将这一违反行为向大会报告。该代表团还强调，如果没有为技术活动提供任何支助，就不可能实现“不让任何国家掉队”举措。

28.25 执行委员会随后商定，将建议全体会议通过以下决议：

**28/3 号决议：朝鲜民主主义人民共和国未经宣布的导弹发射**

审议了关于朝鲜民主主义人民共和国反复未经宣布发射导弹的议程项目；

忆及关于航行安全的 A32-6 号大会决议；

忆及联合国安理会根据《联合国宪章》第七章行事，要求朝鲜民主主义人民共和国不得使用弹道导弹技术进行任何发射，并强烈谴责朝鲜民主主义人民共和国这样做违反并公然无视安理会第 1718（2006 年）、2087（2013 年）、2270（2016 年）、2321（2016 年）和 2371（2017 年）号决议；

铭记《国际民用航空公约》的规定和原则，同时国际民航组织的主要目标仍是确保全世界国际民用航空的安全；

考虑到与所有相关方适当协调对民用航空器有潜在危险的活动（附件 11 —《空中交通服务》）、当建立禁区、限制区或危险区不可避免时适当公布信息（附件 15 —《航空情报服务》）、以及有效实施《空中航行服务程序 — 航空情报管理》（Doc 10066 号文件）的至关重要性；

注意到国际民航组织理事会于 2017 年 10 月 6 日表示强烈谴责朝鲜民主主义人民共和国在没有事先通知的情况下继续在国际航线上空或附近发射弹道导弹，严重威胁国际民用航空的安全；

考虑到国际民航组织理事会继续处理这一事项，对朝鲜民主主义人民共和国未经宣布发射导弹事件表示关切，这些事件对国际民用航空构成严重风险并违反了联合国安全理事会的相关决议，理事会申明国际民航组织秘书处应避免与朝鲜民主主义人民共和国进行任何直接或间接的技术活动。

注意到国际民航组织理事会于 2022 年 6 月 1 日以最强烈的言辞谴责最近一连串未经宣布的导弹发射，并敦促朝鲜民主主义人民共和国按照和尊重《国际民用航空公约》行事，并遵守适用的国际民航组织标准和建议措施；

考虑到国际民航组织理事会进一步决定根据《国际民用航空公约》第五十四条第十一款将此事提交国际民航组织大会第 41 届会议；

大会：

1. 核准国际民航组织理事会的决定，即除了弹道导弹发射不符合适用的联合国安理会决议以外，朝鲜民主主义人民共和国未经宣布的导弹发射构成对《国际民用航空公约》的违反，符合《公约》第五十四条第十一款；
2. 对于朝鲜民主主义人民共和国无视国际民航组织理事会表达的关切和谴责，继续未经宣布的导弹发射深表痛惜；
3. 强烈谴责朝鲜民主主义人民共和国未经事先通知发射导弹，违反了《国际民用航空公约》并严重威胁国际民用航空安全；
4. 紧急呼吁朝鲜民主主义人民共和国严格遵守《国际民用航空公约》及其附件和相关程序的规定，停止此类潜在危险活动的再次发生；
5. 重申国际民航组织打算继续就此事与联合国保持密切合作关系，以实现《联合国与国际民用航空组织之间的协议》中设定的目标；
6. 要求理事会继续关注此事，并酌情再向大会报告；和
7. 指示秘书长立即提请所有缔约国注意本决议。

-----

28.26 委员会审议了新西兰提交的 WP/225 号文件，其中强调了各代表团在向大会提交全权证书纸页件方面所面临的困难，通过允许使用技术手段可以减轻这些困难。在多个代表发言表示支持后，秘书处澄清到该工作文件并未请大会就技术手段的使用立即做出决定，而是请理事会考虑全权证书纸页件的技术替代办法。秘书处认为，应结合能提供确定性的标准化技术和必要资金的可获得性来考虑这些替代办法。秘书处进一步回顾到，国际民航组织目前对原件的要求符合联合国大会的程序，这项要求已允许当地选用备选方案，从而提供了很大程度的灵活性，例如由驻加拿大大使或常驻联合国或国际民航组织代表团团长签发全权证书。

28.27 虽然一个代表团对与技术替代办法有关的财务和安全问题表示关切和保留，但绝大多数代表团支持该工作文件，以便理事会及时审议将这些替代办法用于 2025 年大会下一届会议，同时保持全权证书的必要性真实性。

28.28 委员会审查了由加拿大提交并由澳大利亚、约旦、肯尼亚、新西兰、大韩民国、美国和欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议成员国、民用空中航行服务组织（CANSO）、欧洲空中航行安全机构、国际航空运输协会（IATA）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）联署的 WP/232 号文件，该文件涉及旨在减轻民用航空在冲突地区所面临风险的全球、地区和业界举措的进展情况。委员会还审查了乌克兰提交的

WP/155 号文件，该文件涉及对民用航空器在武装冲突地区上空或附近运行时以及在一国宣布戒严的情况下运行时所面临的民用航空安保和安全风险和威胁进行具体评估。

28.29 关于 WP/232 号文件，委员会回顾到，针对 2014 年马来西亚航空公司 MH17 航班被击落事件，国际民航组织制定并出版了《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）。在 2020 年乌克兰国际航空公司 752 航班被击落后，国际民航组织理事会欢迎“更安全天空举措”，并制定了一项与冲突地区构成的风险有关的新的工作方案。委员会注意到，在做出这些努力的同时，还制定了其他几项全球和地区举措，以加强有效的空域风险管理，但仍有大量工作要做，以进一步改善在冲突地区上空或附近的民用航空运行的安全和安保。绝大多数发言的代表团都支持 WP/232 号文件。委员会支持关于优先审查《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）的提案。

28.30 委员会审查了 WP/155 号文件，并注意到武装冲突给民用航空运行带来了风险，这些风险是无法预料或无法事先制定应对计划的。委员会商定，需要进行适当的分析，以评估风险，特别是一国无力控制其主权领土及其上方空域的风险。委员会注意到，某些类型的信息，在大多数情况下是保密的军事信息，使得很难适当评估冲突地区上空或附近的风险，特别是在一国宣布戒严的情况下。委员会商定，理事会应探索进一步评估冲突地区上空或附近民用航空运行面临的风险和威胁的可能性。

-----



## 附录

### 执行委员会审议的工作文件清单

#### 项目 10：拖欠的会费

---

A41-WP/30 拖欠会费问题的财务方面和清偿长期欠款的激励办法  
第 1 号修改稿 (11/07/2022)  
EX/18; AD/2

A41-WP/30 拖欠会费问题的财务方面和清偿长期欠款的激励办法  
第 1 号修改稿 (27/09/2022)  
第 1 号增编  
EX/18; AD/2

A41-WP/30 拖欠会费问题的财务方面和清偿长期欠款的激励办法  
第 1 号修改稿 (30/09/2022)  
第 2 号增编  
EX/18; AD/2

A41-WP/30 拖欠会费问题的财务方面和清偿长期欠款的激励办法  
第 1 号修改稿 (03/10/2022)  
第 3 号增编  
EX/18; AD/2

#### 项目 11：理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告

---

A41-WP/641 议程项目 11 的报告案文草案  
EX/295 (03/10/2022)

#### 项目 12：COVID-19 高级别会议的成果

---

A41-WP/20 COVID-19 高级别会议简化手续分会的成果  
第 1 号修改稿 (01/08/2022)  
EX/8

A41-WP/26 COVID-19 高级别会议部长级全体会议的成果  
EX/14 (14/07/2022)

A41-WP/57 A37-13 号、A39-24 号、A40-14 号决议的执行情况、国际民航组织 CAPSCA 方案和  
第 1 号修改稿 公共卫生紧急事件期间的医疗规定  
EX/27 (15/09/2022)

A41-WP/63 从 COVID-19 吸取的教训和对未来流行病的准备  
EX/32 (27/07/2022)

A41-WP/102 建立行之有效的多层次危机管理框架  
第 1 号修改稿 (15/09/2022)  
EX/48

A41-WP/201 EX/89	建立正规机制最大限度地减少航空旅客的困惑促进航空恢复 (02/08/2022)
A41-WP/203 EX/91	减缓与商业航空旅行相关的传染病传播的健康危机应对计划 (01/08/2022)
A41-WP/213 EX/99	COVID-19 大流行之后的国际航空简化手续安排 (02/08/2022)
A41-WP/321 EX/137	落实 2021 年 COVID-19 高级别会议关于重新制定 □ 航空领域应对大流行病的措施的 指导方针 (01/08/2022)
A41-WP/363 EX/162	认可大流行病准备工作中的共同卫生走廊 (02/08/2022)
A41-WP/521 第 1 号修改稿 EX/251	INDONESIA'S BIOSAFETY SAFETY MANAGEMENT AIRPORT STRATEGY DURING THE COVID-19 PANDEMIC (20/09/2022) *信息文件
A41-WP/546 EX/260	RESPONSE TO THE CHALLENGES PRESENTED BY COVID-19 PANDEMIC (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/570 EX/267	THE ROLE OF NATIONAL AIR TRANSPORT FACILITATION COMMITTEE (NATFC) DURING THE CORONA VIRUS DISEASE 2019 (COVID-19) PANDEMIC (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/583 EX/271	تجربة سلطنة عُمان في التعامل مع جائحة كورونا (كوفيد-19) في قطاع الطيران المدني (استدامة حركة النقل الجوي أثناء الجوائح) (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/590 EX/273	NEW DEAL FOR AVIATION (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/618 EX/290	议程项目 12 的报告案文草案 (02/10/2022)

### 项目 13: 简化手续方案

---

A41-WP/9 EX/4	国际民航组织公钥簿 (PKD) 的进展情况 (10/05/2022)
A41-WP/10 EX/5	国际民航组织旅行者身份识别方案 (ICAO TRIP) 战略的发展情况 (16/06/2022)
A41-WP/18 EX/6	国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明 (12/07/2022)
A41-WP/19 EX/7	附件 9 — 《简化手续》的发展情况 (15/06/2022)

A41-WP/21 第 1 号修改稿 EX/9	援助航空器受害者及其家属 (09/09/2022)
A41-WP/54 EX/25	预防和打击人口贩运 — 地区机场运营人和国际合作行动 (06/07/2022)
A41-WP/73 第 1 号修改稿 EX/277	国际航空运输和数据保护法 (19/09/2022)
A41-WP/76 第 1 号修改稿 EX/38	为未来疫情建立复原力框架 (29/08/2022)
A41-WP/77 第 1 号修改稿 EX/39	制定一项关于未来旅客旅程高级别原则的大会决议 (29/08/2022)
A41-WP/79 第 1 号修改稿 EX/41	残疾人的无障碍通行：人人享有尊严的航空旅行 (29/08/2022)
A41-WP/81 EX/42	旅行前验证和流程数字化 (28/07/2022)
A41-WP/82 EX/43	健康、便利化和危机应对的综合方法 (29/07/2022)
A41-WP/88 EX/44	在国际民航组织秘书处中包含一个国际民航组织空难受害者及其家属援助政策专门科室 (28/07/2022)
A41-WP/98 EX/47	机场和空运企业应急计划中的受害者援助（国际机场理事会 — 国际航协） (03/08/2022)
A41-WP/141 EX/58	PAKISTAN'S WORK ON FACILITATION (02/08/2022) *信息文件
A41-WP/142 EX/59	进一步推广一个身份证（ONE ID），以加强旅客的便利性和非接触式旅行 (02/08/2022)
A41-WP/143 EX/60	国际航空运输与旅客数据保护 (01/08/2022)
A41-WP/144 EX/61	支持打击野生生物贩运的有效机制 (02/08/2022)
A41-WP/145 EX/62	支持成员国简化手续与预防和管理民用航空公共卫生事件的协作安排的考虑 (02/08/2022)

A41-WP/146 EX/63	在航空旅行复苏中促进机场运营和旅客流动 (02/08/2022)
A41-WP/176 EX/80	增强缓解全球危机的协调应对行动 (02/08/2022)
A41-WP/182 EX/83	建立航空货运多学科数字化工作队的提案 (02/08/2022)
A41-WP/185 EX/84	残疾人无障碍通行战略 (02/08/2022)
A41-WP/194 EX/87	需要更新《简化手续手册》并使之与附件9—《简化手续》标准和建议措施的更新格式保持一致 (02/08/2022)
A41-WP/204 第1号修改稿 EX/92	“统一航空旅行”一个得到普遍认可和统一的航空旅客健康要求框架 (30/08/2022)
A41-WP/257 EX/110	统一全球机组人员待遇标准 (02/08/2022)
A41-WP/259 EX/111	建立简化手续监督制度 (02/08/2022)
A41-WP/272 EX/119	援助航空器事故受害者及其家属 (02/08/2022)
A41-WP/312 EX/133	实施附件9并为国家一级审计奠定基础 (02/08/2022)
A41-WP/313 EX/134	简化手续专家组审查和加强机组成员证(CMC)的价值 (01/08/2022)
A41-WP/315 EX/135	制定护照有效期的通用政策 (01/08/2022)
A41-WP/318 EX/136	打击航空领域人口贩运综合战略的重要性 (02/08/2022)
A41-WP/339 EX/161	对航空器事故受害者及其家属的援助 (02/08/2022)
A41-WP/340 EX/144	航空运输便利化设施的无障碍和通用设计制定与行动不便的旅客有关的一般准则和最佳做法 (02/08/2022)

A41-WP/345 EX/147	各国要求的旅客数据：有效利用现有信息，建立一站式输入平台 (02/08/2022)
A41-WP/358 EX/156	与大流行病相关的旅行禁令的实施 (02/08/2022)
A41-WP/359 EX/157	对行动不便人士（PRMS）的援助 (02/08/2022)
A41-WP/390 EX/179	制定简化手续的定义 (02/08/2022)
A41-WP/397 第 1 号修改稿 EX/182	对委内瑞拉玻利瓦尔共和国航空运营人实施国家监督方案的限制 (20/09/2022)
A41-WP/412 EX/183	机场运营人为预防和打击地区内人口贩运所采取的行动以及国际合作 (02/08/2022)
A41-WP/420 EX/188	通过辨识异常行为打击人口贩运的拟议指南和培训 (02/08/2022)
A41-WP/461 EX/212	ENHANCING ACCESSIBILITY AND SOCIAL RESPONSIBILITY IN AVIATION (02/08/2022) *信息文件
A41-WP/494 第 1 号修改稿 EX/238	中国民航无纸化便捷出行对疫情应对的促进作用 (15/09/2022) *信息文件
A41-WP/527 EX/253	تجربة المملكة في التعامل مع الأشخاص الممنوعين من الدخول أثناء فترة جائحة كورونا (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/533 EX/254	BIOMETRIC TECHNOLOGY TO IMPROVE FACILITATION AND INCREASE SECURITY IN AIR TRANSPORT (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/544 EX/258	IMPROVING ACCESSIBILITY IN BRAZIL CIVIL AVIATION (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/619 EX/291	议程项目 13 的报告案文草案 (02/10/2022)

#### 项目 14：航空安保 — 政策

---

A41-WP/4 EX/1	全球航空安保计划（GASeP）的实施 (27/06/2022)
A41-WP/5 EX/2	国际民航组织关于空安保持续政策的综合声明 (11/07/2022)

A41-WP/22 EX/10	民用航空的网络安保 (07/07/2022)
A41-WP/23 EX/11	关于 2021 年国际民航组织安保文化年 (YOSC) 的报告 (30/05/2022)
A41-WP/25 EX/13	承认安保措施的等效性 — 一站式安保 (01/08/2022)
A41-WP/64 EX/33	国际民航组织网络安全战略和工作计划的整合与协调 (22/07/2022)
A41-WP/74 EX/36	制定一个网络安全框架 (26/07/2022)
A41-WP/75 EX/37	COVID-19 恢复中确保有效的航空安保 (27/07/2022)
A41-WP/130 EX/54	航空安保领域中的人为因素 (02/08/2022)
A41-WP/137 EX/56	更新《全球航空安保计划》 (GASeP) (02/08/2022)
A41-WP/151 EX/66	解决民用航空网络安全问题的复杂性 (02/08/2022)
A41-WP/152 EX/67	远程技术作为有效航空安保监督的补充手段的潜在益处 (02/08/2022)
A41-WP/154 EX/68	航空旅行恢复过程中安保文化的持续重要性 (02/08/2022)
A41-WP/156 EX/70	加强安保文化的协作和伙伴关系的重要性 (01/08/2022)
A41-WP/158 EX/72	为各国提供能力建设和网络安全培训 (02/08/2022)
A41-WP/189 EX/85	评估和创新国际民航组织航空安保计划和方案 (02/08/2022)
A41-WP/222 EX/102	通过采取新措施来应对不循规旅客数量上升 (02/08/2022)
A41-WP/231 EX/104	网络安全文化战略 (02/08/2022)
A41-WP/238 第 2 号修改稿 EX/106	促进开发和使用航空先进安保设备的国际合作 (23/08/2022)

A41-WP/241 EX/108	通过零信任方法确保航空安保 (02/08/2022)
A41-WP/243 EX/109	促进地区组织和机构之间的合作以提高航空安保的效力 (02/08/2022)
A41-WP/267 EX/116	CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINICANA (02/08/2022) *信息文件
A41-WP/271 EX/118	对于打击恶意无人机拟议监管框架的设想 (02/08/2022)
A41-WP/281 EX/121	民用航空网络安全治理 (28/07/2022)
A41-WP/282 第 1 号修改稿 EX/122	关于制定航空安保自愿报告 (ASVR) 制度和改进分类系统等国际标准的提案 (10/08/2022)
A41-WP/293 EX/126	SANCIONES APLICABLES A PERSONAS DISRUPTIVAS (08/08/2022) *信息文件
A41-WP/302 EX/130	促进民用航空安保方面的地区和国际支持与合作 (02/08/2022)
A41-WP/330 EX/140	航空安保威胁和风险评估 (02/08/2022)
A41-WP/331 EX/141	国际民航组织和南美地区根据国际民航组织 — 拉美航空委员会北美、中美、加勒比 和南美地区航空安保和简化手续小组于 2018 年在巴拿马商定的路线图取得的全球航 空安保计划实施经验 (02/08/2022)
A41-WP/333 EX/143	重新制定全球航空安保计划的时间表和百分比 (02/08/2022)
A41-WP/347 第 1 号修改稿 EX/149	THREAT POSED TO CIVIL AVIATION BY MAN-PORTABLE AIR DEFENCE SYSTEMS (MANPADS) (01/09/2022) *信息文件
A41-WP/349 EX/150	协助实施为检测和应对危害民用航空安保的异常行为的方案 (02/08/2022)
A41-WP/374 EX/170	正常时期及危机时期参与空中航行服务网络安全安保的人员就绪情况 (02/08/2022)

A41-WP/387 EX/176	设计一个评估全球航空安保计划（GASeP）实施情况的机制 (02/08/2022)
A41-WP/388 EX/177	加强应对民用航空中的内部人员威胁 (02/08/2022)
A41-WP/416 EX/187	为援助国家实施国际民航组织要求的网络安全战略开发实施套包 (02/08/2022)
A41-WP/422 EX/189	DESARROLLO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (08/08/2022) *信息文件
A41-WP/423 EX/190	AVANCES EN CIBERSEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022) *信息文件
A41-WP/480 EX/228	CONTINUOUS IMPLEMENTATION AND MONITORING OF SECURITY CULTURE ACTIVITIES (02/09/2022) *信息文件
A41-WP/517 EX/249	DEVELOPMENT OF GENERAL AVIATION SECURITY CAPABILITIES THROUGH THE EU-WCO-COLIBRI PROJECT (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/518 EX/250	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/524 EX/252	BEST PRACTICES AND ACHIEVEMENTS OF PROMOTING SECURITY CULTURE IN THE REPUBLIC OF KOREA (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/539 EX/255	UPDATE ON THE UNITED STATES FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION'S UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS SECURITY ACTIVITIES (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/613 EX/286	议程项目 14 的报告案文草案 (04/10/2022)

#### 项目 15: 审计计划 — 持续监测做法

---

A41-WP/7 EX/3	国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划的实施情况 (16/06/2022)
A41-WP/27 EX/15	关于普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）的演进和实施后的审查报告 (09/06/2022)
A41-WP/59 EX/28	更新规程问题（PQs）对于被审计国有效实施百分率的影响 (25/07/2022)



A41-WP/202 EX/90	为纠正行动计划（CAP）接受程序设立国际民航组织时间表 (02/08/2022)
A41-WP/212 EX/98	继续加强普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA） (02/08/2022)
A41-WP/309 EX/131	使用健全的理论 and 实践做法培训参与航空器事故和征候事件调查的人员 (02/08/2022)
A41-WP/379 EX/173	监督和评估普遍安全监督审计计划持续监测做法在线框架内的国家纠正行动计划 (02/08/2022)
A41-WP/386 EX/175	REVAMPING OF REGULATORY OVERSIGHT SYSTEM IN PAKISTAN (02/08/2022) *信息文件
A41-WP/457 EX/211	普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）的演进 (02/08/2022)
A41-WP/488 EX/235	加强各普遍安保审计计划持续监测做法小组 以评估和实施附件 17 关于网络安保的要求 (02/08/2022)
A41-WP/558 EX/262	STATUS OF PROGRESS TO ADDRESS DEFICIENCIES IDENTIFIED BY ICAO DURING ITS SAFETY OVERSIGHT ACTIVITIES (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/598 EX/276	USOAP PROTOCOL QUESTIONS TO INCLUDE FLIGHT DISPATCH (14/09/2022) *信息文件
A41-WP/612 EX/285	议程项目 15 的报告案文草案 (04/10/2022)

**项目 16: 环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量**

---

A41-WP/93 第 1 号修改稿 EX/45	民用航空与环境 (31/08/2022)
A41-WP/95 EX/46	国际民航组织关于 环境保护的 持续政策和做法综合声明 — 一般规定，噪声和当地空 气质量 (22/08/2022)
A41-WP/163 EX/73	ASSESSMENT OF NOISE POLLUTION IN AIRCRAFT HANGARS (22/07/2022) *信息文件
A41-WP/168 EX/75	增加 CAEP“双严格度”标准制定流程的透明度 (01/08/2022)

A41-WP/209 拉丁美洲民航在噪声和当地空气质量方面的贡献和进展  
EX/95 (02/08/2022)

A41-WP/601 议程项目 16 的报告案文草案  
EX/278 (28/09/2022)

**项目 17: 环境保护 — 国际航空与气候变化**

---

A41-WP/167 减碳技术 — 促进飞机和发动机减碳技术开发的监管框架  
第 1 号修改稿  
EX/74 (29/08/2022)

A41-WP/169 关于国际航空二氧化碳减排长期理想目标设想的实施问题及其与 CORSIA 的相互关系  
EX/76 (01/08/2022)

A41-WP/172 加强空中消防国际合作 是切实减少全球温室气体排放以及到本世纪中叶实现碳中和  
EX/77 的高度有效的因素  
(01/08/2022)

A41-WP/173 CORSIA 实施和认可 CORSIA 合格燃料  
EX/78 (02/08/2022)

A41-WP/206 促进发展可持续航空燃料的综合监管计划  
EX/94 (02/08/2022)

A41-WP/210 机场的去碳化努力, 所需的支持 以及与政府和利害攸关方之间的协作做法  
EX/96 (02/08/2022)

A41-WP/280 REDUCTION OF CO<sub>2</sub> EMISSIONS THROUGH THE IMPLEMENTATION OF  
EX/120 OPERATIONAL MEASURES  
(05/08/2022) \*信息文件

A41-WP/351 CLIMATE ACTION FROM ANSPs IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION  
EX/152 (18/07/2022) \*信息文件

A41-WP/362 AVIATION DECARBONIZATION PATHWAYS PLACED IN THE CONTEXT OF  
EX/160 PARIS AGREEMENT TEMPERATURE TARGETS  
(30/08/2022) \*信息文件

A41-WP/368 气候变化  
EX/166 (26/08/2022)

A41-WP/369 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  
EX/167 (27/08/2022)

A41-WP/413 EX/184	国际可持续航空联盟对设立国际民用航空长期气候目标的看法 (30/08/2022)
A41-WP/415 EX/186	可持续航空业的成功发展需要一个朝着零碳未来的公正过渡 (31/08/2022)
A41-WP/428 EX/194	通过国际民航组织商定国际航空二氧化碳减排的长期理想目标 (31/08/2022)
A41-WP/431 EX/197	机场脱碳举措 (31/08/2022)
A41-WP/432 EX/198	就雄心勃勃的 CORSIA 达成一致的必要性 (31/08/2022)
A41-WP/434 EX/200	长期理想目标需要考虑的因素 (31/08/2022)
A41-WP/435 EX/201	为实施一个雄心勃勃的长期理想目标融资并支持能力建设 (31/08/2022)
A41-WP/436 EX/202	对可持续航空包括国际航空二氧化碳减排长期理想目标的看法 (31/08/2022)
A41-WP/438 EX/204	非洲民航委成员国关于国际民航组织长期理想目标 (LTAG) 的意见 (31/08/2022)
A41-WP/439 EX/205	CLIMATE ACTION FROM MANUFACTURING INDUSTRY IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (30/08/2022) *信息文件
A41-WP/440 EX/206	CONTRIBUTION OF THE BUSINESS AVIATION SECTOR TO ENVIRONMENTAL PROTECTION AND IN ADDRESSING THE IMPACT OF CLIMATE CHANGE (30/08/2022) *信息文件
A41-WP/466 第 1 号修改稿 EX/214	业界对于实现航空业长期气候目标的看法 (16/09/2022)
A41-WP/469 EX/217	关于国际航空碳减排目标和措施的立场和建议 (31/08/2022)
A41-WP/470 EX/218	关于建立基于发展中国家需求的援助机制的意见 (31/08/2022)
A41-WP/471 EX/219	实现集体长期理想目标的包容性办法 (31/08/2022)

A41-WP/472 EX/220	加强环境可持续性：可持续航空燃料的重要性 (30/08/2022)
A41-WP/473 EX/221	可持续航空燃料（SAF）— 为发展中国家提供融资和技术转让 (31/08/2022)
A41-WP/474 EX/222	为实施长期理想目标运行措施建设技能和工具 (31/08/2022)
A41-WP/475 EX/223	CLIMATE ACTION FROM AIRLINES IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (31/08/2022) *信息文件
A41-WP/476 EX/224	ICAO'S ROLE IN SUPPORTING THE ENERGY TRANSITION TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS (02/09/2022) *信息文件
A41-WP/477 EX/225	THE COST OF ACHIEVING NET-ZERO CARBON IN AVIATION (02/09/2022) *信息文件
A41-WP/486 EX/233	测量机场地面通行车辆（GAV）产生的二氧化碳排放 (31/08/2022)
A41-WP/489 EX/236	促进航空脱碳路线图在国内和国际上的作用 (31/08/2022)
A41-WP/490 EX/237	WFP OPERATIONAL MEASURES FOR ENVIRONMENTAL PROTECTION IN AVIATION ACTIVITIES (08/09/2022) *信息文件
A41-WP/495 第 1 号修改稿 EX/239	国际航空气候目标联盟成员国对长期理想目标（LTAG）和国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的看法 (27/09/2022)
A41-WP/502 EX/241	HOW AIRPORTS CAN SUPPORT THE DECARBONIZATION OF THE AVIATION ECOSYSTEM – A HOLISTIC APPROACH (08/09/2022) *信息文件
A41-WP/503 EX/242	可持续航空燃料认证新路径 (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/504 EX/243	A POLICY VISION FOR PROMOTING THE SCALE-UP OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS（SAFs） (09/09/2022) *信息文件
A41-WP/509 EX/244	ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/510 EX/245	ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY - LOW EMISSION TECHNOLOGIES (12/09/2022) *信息文件

A41-WP/514 EX/246	HYDROGEN, A KEY SOLUTION TO DECARBONIZE AVIATION (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/515 EX/247	EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2022 (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/516 EX/248	EUROPEAN POLICY ACTIONS TO PROMOTE SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/545 EX/259	MEANS OF IMPLEMENTATION OF A LONG-TERM ASPIRATIONAL GOAL FOR AIR TRANSPORT (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/568 EX/266	国际航空需要就应对气候变化的宏大措施 达成一致并承诺公平过渡 (31/08/2022)
A41-WP/581 EX/270	APPROACH TO MITIGATE CO2 EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/594 EX/274	A MORE CO-ORDINATED APPROACH TO SHARING INFORMATION RELATED TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS DEVELOPMENT AND DEPLOYMENT (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/602 第 1 号修改稿 EX/279	议程项目 17 的报告案文草案 (06/10/2022)

#### 项目 18: 环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA)

---

A41-WP/169 EX/76	关于国际航空二氧化碳减排长期理想目标设想的实施问题及其与 CORSA 的相互关系 (01/08/2022)
A41-WP/174 EX/79	圭亚那合作共和国参与航空环境保护活动的进展 (02/08/2022)
A41-WP/181 EX/82	中美洲在执行国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA) 方面的贡献 (02/08/2022)
A41-WP/211 EX/97	تجربة سلطنة عمان في تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) (02/08/2022) *信息文件
A41-WP/370 EX/168	国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA) (27/08/2022)

A41-WP/371 EX/169	国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA) (27/08/2022)
A41-WP/427 EX/193	作者关于 CORSA 审查的观点 (31/08/2022)
A41-WP/432 EX/198	就雄心勃勃的 CORSA 达成一致的必要性 (31/08/2022)
A41-WP/433 EX/199	重新定义 CORSA 定期审查 (31/08/2022)
A41-WP/437 EX/203	对于 2022 年 CORSA 审查的看法 (31/08/2022)
A41-WP/465 EX/213	非洲民用航空委员会成员国 关于国际航空碳抵消和减排计划实施的看法 (31/08/2022)
A41-WP/468 EX/216	关于 CORSA 自主实施方案框架设计和开发 CORSA 定期评估方法体系的建议 (31/08/2022)
A41-WP/469 EX/217	关于国际航空碳减排目标和措施的立场和建议 (31/08/2022)
A41-WP/485 EX/232	在发展中国家推广 CORSA 核查机构 (31/08/2022)
A41-WP/487 EX/234	国际民用航空碳抵消项目能力建设 (31/08/2022)
A41-WP/495 第 1 号修改稿 EX/239	国际航空气候目标联盟成员国对长期理想目标 (LTAG) 和国际航空碳抵消和减排计划 (CORSA) 的看法 (27/09/2022)
A41-WP/568 EX/266	国际航空需要就应对气候变化的宏大措施 达成一致并承诺公平过渡 (31/08/2022)
A41-WP/581 EX/270	APPROACH TO MITIGATE CO2 EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/603 第 1 号修改稿 EX/280	议程项目 18 的报告案文草案 (01/10/2022)

---

**项目 19: 国际民航组织的多种语文**

A41-WP/44 EX/22	国际民航组织多种语文的使用 (06/07/2022)
--------------------	----------------------------

A41-WP/117 EX/53	推动批准《国际民用航空公约六种语言正式文本的议定书》和多种语文的使用 (01/08/2022)
A41-WP/343 第 1 号修改稿 EX/145	使用多种语文 — 推动实现作为联合国专门机构的国际民航组织各项目标的基本原则之一 (01/09/2022)
A41-WP/365 EX/163	翻译《全球空中航行计划》 (02/08/2022)
A41-WP/426 EX/192	使用多种语文：国际民航组织加强本身组织文化和机会平等的举措 (02/08/2022)
A41-WP/639 EX/293	议程项目 19 的报告案文草案 (04/10/2022)

#### 项目 20：增强国际民航组织的效率和有效性

---

A41-WP/43 第 1 号修改稿 EX/21	增强国际民航组织的效率和有效性 (02/08/2022)
A41-WP/332 EX/142	促进以电子方式分发国际民航组织国家级信件的考虑事项 (02/08/2022)
A41-WP/389 EX/178	关于水上机场的设计、合格审定和运行的全球标准 (27/07/2022)
A41-WP/543 EX/257	WATER AERODROMES REGULATORY FRAMEWORK (12/09/2022) *信息文件
A41-WP/604 EX/281	RESILIENCE AND EFFICIENCY THROUGH LEADERSHIP AND COOPERATION (28/08/2022) *信息文件
A41-WP/609 EX/283	议程项目 20 的报告案文草案 (04/10/2022)

#### 项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)

---

A41-WP/55 EX/26	COVID-19 高级别会议部长级全体会议的成果 (18/07/2022)
A41-WP/71 EX/35	改进客舱废物再利用和再循环绩效 (25/07/2022) *信息文件
A41-WP/149 EX/64	要求提供实施国家航空政策 (NAP) 或民航总体规划 (CAMP) 的指导 (02/08/2022)

A41-WP/150 EX/65	深化全球民航务实合作，加快落实 2030 年可持续发展议程的新方案 (02/08/2022)
A41-WP/178 EX/81	AVIATION'S CONTRIBUTION TOWARDS THE UNITED NATIONS 2030 AGENDA FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (04/08/2022) *信息文件
A41-WP/484 EX/231	民航高质量发展框架指标体系及其应用 (30/08/2022) *信息文件
A41-WP/540 EX/256	SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOAL 8 – RECOGNISING THE ROLE AND OPPORTUNITIES FOR COLLABORATION WITH THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/562 EX/263	INDONESIA'S CONTRIBUTION TO THE UNITED NATIONS SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (06/09/2022) *信息文件
A41-WP/617 EX/289	议程项目 21 的报告案文草案 (04/10/2022)

#### 项目 22: 资源调动和自愿基金

---

A41-WP/47 EX/23	关于资源调集和自愿基金的报告 (30/05/2022)
A41-WP/549 第 1 号修改稿 EX/261	巴基斯坦民航培训学院 (CATI) 的作用 — 为国际民航组织成员国提供高质量培训服务 (23/09/2022)
A41-WP/615 EX/288	议程项目 22 的报告案文草案 (04/10/2022)

#### 项目 23: 航空创新

---

A41-WP/42 EX/20	关于大会第 A40-27 号决议 — 航空创新实施情况的报告 (11/07/2022)
A41-WP/110 第 1 号修改稿 EX/50	都市区新兴空中交通的法律和社会风险 (17/08/2022)
A41-WP/111 EX/51	标准与推荐做法 (SARP) 适用的分阶段推进方法 (02/08/2022)
A41-WP/112 第 1 号修改稿 EX/52	创新政策与流程 (15/08/2022)
A41-WP/200 EX/88	审查国际民航组织有助于应对新的和正在出现的航空趋势的进程 (02/08/2022)



A41-WP/325 EX/138	优化制定国际民航组织的标准和相关程序以有效实施 (02/08/2022)
A41-WP/356 EX/155	未来空中交通的行业路线图 (02/08/2022)
A41-WP/360 EX/158	INDUSTRY CONSENSUS ON A FUTURE SKY VISION (02/08/2022) *信息文件
A41-WP/481 EX/229	ENHANCING INNOVATION IN AVIATION (02/09/2022) *信息文件
A41-WP/483 EX/230	智慧民航建设路线图 (30/08/2022) *信息文件
A41-WP/498 EX/240	全面深化民航改革组织及其评估机制 (30/08/2022) *信息文件
A41-WP/605 EX/282	DIGITALIZATION, ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) IN AVIATION AND THE HUMAN FACTOR (28/08/2022) *信息文件
A41-WP/614 EX/287	议程项目 23 的报告案文草案 (04/10/2022)

#### 议程项目 24: 技术援助方案

---

A41-WP/24 EX/12	国际民航组织技术援助方案和实施支助 (30/06/2022)
A41-WP/40 EX/19	非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划 (AFI SECFAL 计划) 报告 (30/05/2022)
A41-WP/60 EX/29	在国际民航组织数据库中记录示范规章和地区统一规章 (02/08/2022)
A41-WP/61 EX/30	提高内陆发展中国家的空中连通性 (25/07/2022)
A41-WP/103 EX/49	非洲航空安全全面地区实施计划 (非印计划) 报告 (03/08/2022)
A41-WP/240 EX/107	小的发展中国家无人航空器系统监督机制持续战略发展的一个案例 (02/08/2022)
A41-WP/261 第 1 号修改稿 EX/112	太平洋地区最新情况 — 太平洋小岛屿发展中国家 (PSIDs) (18/08/2022)

A41-WP/265 EX/115	非印计划和经修改的阿布贾安全目标对非洲大陆实施安全方案及活动的影响 (03/08/2022)
A41-WP/270 EX/117	支持和援助太平洋小岛屿发展中国家 (PSIDS)，满足全球航空安保计划 (GASeP) 关键要素 (CE) 重大事项和根据持续监测做法 (CMA) 开展的普遍安保审计计划 (USAP) 制定及其他要求 (02/08/2022)
A41-WP/283 EX/123	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS (27/07/2022) *信息文件
A41-WP/290 EX/125	针对非洲机场的技术援助方案 — 与各国际伙伴的合作 (02/08/2022)
A41-WP/300 EX/128	UPDATE ON THE AVIATION INFRASTRUCTURE GAP ANALYSIS IN THE AFI REGION AND SEAMLESS AIRSPACE ARCHITECTURE FOR THE AFI REGION (08/08/2022) *信息文件
A41-WP/301 第 1 号修改稿 EX/129	地区最新动态 — 首届地区民航部长级会议成果 (18/08/2022)
A41-WP/310 EX/132	拉丁美洲航空规章 (LAR) 的统一 (01/08/2022)
A41-WP/587 EX/272	EXPERIENCIA CON EL PAQUETE DE IMPLEMENTACIÓN (iPACK) TITULADO “COVID 19 AVIATION SECURITY QUALITY CONTROL OVERSIGHT” (13/09/2022) *信息文件
A41-WP/628 EX/292	议程项目 24 的报告案文草案 (06/10/2022)
<b>议程项目 25: 技术合作 — 政策和活动</b>	
A41-WP/28 EX/16	国际民航组织的技术合作方案 — 政策和活动 (01/06/2022)
A41-WP/643 EX/296	关于议程项目 25 的报告案文草案 (05/10/2022)
<b>议程项目 26: 国际民航组织民用航空培训和能力建设</b>	
A41-WP/29 EX/17	国际民航组织民用航空培训和能力建设 (29/06/2022)
A41-WP/62 EX/31	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 “航空培训升级版” 课程 (19/07/2022)
A41-WP/135 EX/55	关于航空韧性的国际民航组织 — 新加坡民航局长方案 (02/08/2022)

A41-WP/140 EX/57	航空气象人员资质能力提升 (02/08/2022)
A41-WP/344 EX/146	航空安保领域的培训问题 (02/08/2022)
A41-WP/350 EX/151	IMPACTO DESARROLLO DE COMPETENCIAS DE LIDERAZGO DEL PERSONAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL SNA/AGA (05/08/2022) *信息文件
A41-WP/352 EX/153	CAPACITACIÓN EN GESTIÓN COLABORATIVA DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM/CDM) (02/08/2022) *信息文件
A41-WP/354 EX/154	吸引和发展航空生态系统的劳动力确保行业的长期可持续性和复原力 (02/08/2022)
A41-WP/361 EX/159	重建与优化 21 世纪全球从业人员队伍 (02/08/2022)
A41-WP/367 EX/165	非洲的能力建设举措 (08/08/2022)
A41-WP/375 EX/171	拉丁美洲国家在拉丁美洲民用航空委员会协助下开展的能力建设 (26/07/2022)
A41-WP/376 EX/172	在西非经货联盟成员国实施 A40-25 号决议的地区方法以及进行航空培训和能力建设路线图 (03/08/2022)
A41-WP/385 EX/174	将航空培训情报纳入航空培训机构 (ATOs) 的结构中 (02/08/2022)
A41-WP/392 EX/180	不利航空境况下的变革管理能力 (02/08/2022)
A41-WP/393 EX/181	增强现实作为发展下一代航空专业人员能力建设标准化培训的策略 (02/08/2022)
A41-WP/414 EX/185	关于新一代航空专业人员教育和培训虚拟现实设备鉴定的提案 (02/08/2022)
A41-WP/425 EX/191	培训需求分析技术 (02/08/2022)

- A41-WP/441  
EX/207 中美洲空中航行服务公司/中美洲航空培训研究所在 COVID-19 大流行期间对民用航空  
工作人员培训所做的贡献  
(02/08/2022)
- A41-WP/478  
EX/226 中国民航发展政策高级研修班培训模式及其成效  
(30/08/2022) \*信息文件
- A41-WP/479  
EX/227 中国民航监察员培训改革简介  
(30/08/2022) \*信息文件
- A41-WP/577  
EX/268 AVIATION CAPACITY BUILDING DURING COVID-19 PANDEMIC  
(06/09/2022) \*信息文件
- A41-WP/578  
EX/269 COOPERATION TO STRENGTHEN PROFESSIONAL TRAINING FOR AVIATION  
SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT PERSONNEL  
(13/09/2022) \*信息文件
- A41-WP/644  
EX/297 议程项目 26 的报告案文草案  
(05/10/2022)

**议程项目 27: 到 2030 年国际民航组织和全球航空部门面向性别平等的举措**

---

- A41-WP/48  
第 1 号修改稿  
EX/24 到 2030 年在国际民航组织和全球航空部门实现性别平等的措施  
(27/09/2022)
- A41-WP/67  
EX/34 推动支持国际民航组织到 2030 年实现性别平等远大目标的行业倡议  
(25/07/2022)
- A41-WP/219  
EX/100 与下一代航空专业人员 (NGAP) 倡议保持一致促进国际民航组织的性别平等方案  
(02/08/2022)
- A41-WP/220  
EX/101 国际民用航空中的妇女平等机会  
(02/08/2022)
- A41-WP/263  
EX/113 努力在印度航空业实现性别平等  
(02/08/2022)
- A41-WP/264  
EX/114 非洲地区面向性别平等和妇女赋权的举措  
(02/08/2022)
- A41-WP/563  
EX/264 妇女在民用航空中的作用  
(02/08/2022)
- A41-WP/564  
EX/265 全球航空的性别平等  
(02/08/2022)
- A41-WP/611  
EX/284 关于议程项目 27 的报告草案  
(04/10/2022)

**议程项目 28：拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题**

---

A41-WP/78 EX/40	未经宣布的导弹发射 (11/08/2022)
A41-WP/155 EX/69	关于武装冲突区上空或附近以及某国宣布军事管制的情况下评估民用航空安保和民用航空器运行安全面临的风险和威胁的具体情况 (03/08/2022)
A41-WP/191 EX/86	朝鲜民主主义人民共和国在实施国际民航组织标准和建议措施方面的挑战和关切 (01/08/2022)
A41-WP/225 EX/103	采用技术方法在大会上提交全权证书 (02/08/2022)
A41-WP/232 EX/105	核准减缓冲突区民用航空风险的全球、地区和业界举措 (02/08/2022)
A41-WP/284 EX/124	制裁 — 违反国际民用航空公约规定并对民用航空安保形成全球挑战 (29/07/2022)
A41-WP/295 EX/127	设计国拒绝履行维持航空器适航性的义务违反了《国际民用航空公约》的规定 (29/07/2022)
A41-WP/429 EX/195	白俄罗斯共和国违反《国际民用航空公约》的行为 (31/08/2022)
A41-WP/430 EX/196	俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为 (01/09/2022)
A41-WP/442 EX/208	旅客在国际机场的基本权利 (02/09/2022) *信息文件
A41-WP/455 第 1 号修改稿 EX/209	报告国际民航组织一组成员国违反《芝加哥公约》的情况 (08/09/2022)
A41-WP/456 EX/210	影响国际民用航空活动的单方面限制措施不符合《国际民用航空公约》规定 (01/08/2022)
A41-WP/662 EX/298	议程项目 28 的报告案文草案 (06/10/2022)





ISBN 978-92-9275-048-0



9 789292 750480