



ICAO

理事会提交大会的**2021年**
年度报告补篇

目录

国际民航组织支持航空从COVID-19大流行中恢复	1
理事会航空恢复工作队（CART）的成果	1
国际民航组织实施支助行动	1
新出现的跨领域航空问题	2
公共卫生安全及相关简化手续措施	2
危机应对规划和防备	2
增长的无人航空器系统（UAS）的使用	3
国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）	3
针对国际航空二氧化碳减排制定一个长期理想目标的可行性	3
网络安保和信任框架	4
创新	4
国际民航组织战略目标和全球计划的进展	6
安全	6
《全球航空安全计划》	6
健康和航空医学	6
事故调查	6
地区安全和事故调查组织	6
空中航行能力和效率	6
《全球空中航行计划》	6
航行通告运动	7
安保和简化手续	7
联合国安全理事会决议的执行情况	7
《全球航空安保计划》、安保政策以及相关指导	7
航空运输简化手续政策和相关指导	8
旅行者身份识别方案（TRIP）战略	9
国际民航组织公钥簿（PKD）	9
COVID-19与简化手续	9
航空运输的经济发展	10
政策和监管	10
机场和空中航行服务	10
航空数据和经济分析	11
合资联营协定	11
与其他国际机构的合作	12

环境保护	12
COVID-19与环境保护	12
噪声和当地空气质量	12
二氧化碳减排	12
国家行动计划	12
互动和外联	13
国际民航组织环境工具	13
实施支助、国际民航组织审计计划和不让任何国家掉队举措	14
国际民航组织审计计划	14
普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP-CMA）	14
普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）	14
地区成就	14
地区办事处成就	14
地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全组（RASGs）的成就	15
人力资源开发	16
全球航空培训科	16
其他培训活动	18
技术合作和援助	18
技术合作方案	18
全球可持续发展伙伴关系	21
自愿基金的资源调动	21
联合国2030年可持续发展议程	21
宣传和公共外联	21
辅助战略	22
COVID-19的运行应对策略	22
机构绩效和风险管理	22
风险管理	22
业务规划	23
法律与对外关系事务	23
条约动态	23
法律委员会的总体工作方案	23
解决分歧	25
理事会和常设委员会的工作方法	26
关于欧洲和北大西洋地区办事处的协商	26
与渥太华和魁北克协调有关COVID-19的信息	26
对司法系统的改革	27
国际民航组织法律研讨会，大韩民国，首尔	27

人力资源管理和性别平等	27
道德操守	28
透明度	29
语文服务和多种语文	29
信息安保与信息通信技术管理	30
财务	30
创收活动	30
对截至2022年6月30日针对大会第40届会议决议采取行动的审查	31

国际民航组织支持航空从COVID-19大流行中恢复

理事会航空恢复工作队（CART）的成果

国际民航组织持续对交通运输从 COVID-19 大流行的恢复情况及与之伴随的经济影响进行监督和评估。得益于对奥密克戎变异株的限制放宽以及积压的出行需求，航空旅行恢复自 2022 年 2 月起出现回升。国际民航组织最新的分析揭示了空中交通方面出现强劲的全球复苏的清晰信号，其特点包括持续提振的航空公司信心水平，以及一系列地区航空连通性和航空旅行便利性方面的改进。2022 年上半年，航空旅客数量较 2021 年同期增长约 70%，其中国际旅行方面提升显著。鉴于旅行需求面临的各项条件总体仍呈现为支持，旅客量在 2022 年整体预计将恢复至大流行病前水平的 80% 左右。

针对性豁免（TE）系统于 2021 年 4 月启用之时，确定该系统将保持运行至少一年，并会在其关闭前至少三个月向各国通告。看板对系统的使用情况进行监督。截至 6 月 30 日，共有 13 项活跃的针对性豁免。最后一项将于 2023 年 3 月 23 日过期。预计针对性豁免系统将至少维持运行至前述日期。

国际民航组织实施支助行动

报告期间开发的实施套包（iPacks）中新批准的包括：

- 制定国家航空安全计划（NASP）（安全）
- 为国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法活动进行准备（安全）
- 实施非限制环境可见数字印章（VDS-NC）用于旅行相关的健康证明（安保和简化手续）

COVID-19 响应和恢复实施中心（CRRIC）

当各国为适应大流行情况的变化而不断调整其措施时，他们持续使用 COVID-19 响应和恢复实施中心（CRRIC）咨询相关的应用程序，以获取关于国家风险水平情况以及公共卫生走廊（PHCs）的信息。特别是，此述应用是公共卫生走廊实施套包的一部分，通过这些项目于各国部署供其使用。

新出现的跨领域航空问题

公共卫生安全及相关简化手续措施

国际民航组织地区办事处于2022年2月，在西部和中部非洲地区（WACAF）和东部和南部非洲地区（ESAF）举行了民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）地区性会议，以此迎接[CAPSCA全球专题讨论会](#)。2022年2月14日，COVID-19航空科学评估小组（CASAG）发布了题为《关于奥密克戎变种的已知、未知和建议》的科学报告。该报告载于2022年4月发布的AN5/28-22/42号国家级信件，向各国提供了有关在COVID-19大流行过渡期间维持航班的指导，缓解COVID-19扩散的建议，以及在COVID-19过渡期间放宽限制措施时应考虑的各项原则和要素示例。

CAPSCA全球专题讨论会（通过AN 5/28-21/83号国家级信件宣布）自2022年3月29至31日于线上召开，吸引了众多国家和行业组织与会。专题讨论会的主题是“公共卫生事件在航空中的影响 — 为实现有韧性的未来的经验教训”，聚焦于理解国家需求，和加强未来的CAPSCA方案。会上，与会者就CAPSCA专题讨论会声明达成一致，支持实施专题讨论会的各项结论和制定航空卫生计划，并要求CAPSCA继续与所有相关组织建立更密切的协作，以通过技术支持对国家提供协助。

持续通过国际民航组织实施套包（iPack）提供实施协助，建立公共卫生走廊，共赞助了十个实施套包。第一个公共卫生走廊于2022年3月在安哥拉和莫桑比克之间成功建立，其他九个处于建设中的不同阶段。

危机应对规划和防备

2022年5月12日至13日，在联合国人道主义事务协调厅（UNOCHA）组织的2022年人道主义网络和伙伴关系周（HNPW）期间，国际民航组织举办了两场航空人道主义援助和减灾（HADRA）专家小组会议，旨在召集航空和人道主义方面的利害攸关方，分享最新的可用的指南和举措，以促进其在灾后工作中的协调。

根据欧洲和北大西洋（EUR/NAT）民航局长达成的决定，为改进地区危机管理框架，相关工作已经在公共卫生、空间天气、核、火山灰和冲突区事件方面的经验教训的基础上开展。

亚洲和太平洋地区（APAC）办事处继续对若干重大的地区性空中交通管理应急事件提供支持，包括2021年8月在喀布尔（阿富汗）飞行情报区（FIR）因全部空中交通服务撤出而启动的应急操作。2022年1月，亚太地区办事处在应对汤加火山爆发和海啸事件中，多次尝试联络汤加航空当局，并牵头与各邻国和联合国人道主义救济机构直接协调。亚太办事处还在2022年5月25日因多国政府制裁缅甸导致国际航空电信学会停止提供通信服务时，积极支持缅甸及其邻国和空域用户进行相关准备。

增长的无人航空器系统（UAS）的使用

2022年上半年，国际民航组织实施套包“为无人航空器系统（UAS）建立监管框架”发布；此外，“无人航空基础”虚拟课堂课程开班数期，以及第四版《无人航空器系统交通管理（UTM）—以全球协调为核心原则的共同框架》已刊载于 <https://www.icao.int/safety/ua>。

国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

2022年更新了从2021年起每年自愿参加CORSIA的国家清单，总数增加至107。

2022年3月，国际民航组织理事会审议了航空环境保护委员会（CAEP）对2022年CORSIA定期审查的投入更新，其中载有：进一步评估COVID-19大流行对CORSIA及其基线排放量的影响；进一步评估CORSIA实施对国家和飞机运营人产生的成本；审查在CORSIA设计元素背景下可能出现的市场扭曲的分析。航空环境保护委员会的分析和相关关键的重要信息可在国际民航组织网站查阅。

在其第十二次会议（CAEP/12）上，航空环境保护委员会同意了关于附件16—《环境保护》，第IV卷—《国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）》及相关《环境技术手册》（Doc 9501号文件），第IV卷—《显示符合国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的程序》的各项修订建议。

CORSIA援助、能力建设和培训方案结对子伙伴关系第III阶段在2022年继续，涉及134个支持国和接收国。其聚焦于关于CORSIA二氧化碳排放报告要求的培训，即：为每个飞机运营人提供2021年总排放量；为受（和不受）抵消要求的国家对提供汇总数字；以及提交信息申报使用CORSIA合格燃料达到的减排量。

针对国际航空二氧化碳减排制定一个长期理想目标的可行性

航空环境保护委员会（CAEP）以协作、包容和透明的过程开展了技术分析。在其于2022年2月的第十二次会议上，航空环境保护委员会一致批准了关于国际航空二氧化碳减排长期理想目标（LTAG）系列情景可行性的技术报告，强调了通过创新的航空器技术、运行和燃料等跨领域措施实现大幅二氧化碳减排的可能性。

航空环境保护委员会建议在长期理想目标报告的基础上进一步审议长期理想目标的可行性，并将报告向公众免费提供，以确保所有国家和利害关系方可以顾及其中发现的问题。基于理事会于2022年3月的决定，该长期理想目标报告在国际民航组织公共网站公开，以供所有成员国和利害关系方在长期理想目标全球航空对话（GLADs）期间进一步使用和审议。该对话于2022年3月和4月举行，包含五场地区性的线上系列活动。

全球航空对话与会者关于长期理想目标报告提出的问题和答案，以及针对长期理想目标需虑及的构建组块所表达的观点，经梳理载于全球航空对话网站。总之，全球航空对话帮助加深了对长期理想目标报告和相关构建组块的洞见，并将有助于支持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（2022年7月20日至22日）在充分知情的基础上开展议事工作。

网络安全和信任框架

在国际民航组织理事会批准国际民航组织内部处理网络安全问题的新机制之后，网络安全专家组（CYSECP）成立，并于2022年5月16日至20日举行了首次会议。该专家组将继续秘书处网络安全研究组（SSGC）的工作，其中后者已于2022年5月解散，此前约有五年时间从事支持航空部门解决网络安全和网络韧性问题相关的工作。

2022年1月至5月之间，秘书处网络安全研究组完成了其关于适用民用航空所受网络攻击的国际航空法文书充足性分析的法律问题相关工作。该工作于2022年3月向国际民航组织法律委员会提交，供其审议并决定相关工作的后续步骤。此外，秘书处网络安全研究组启动了民用航空领域网络安全术语词汇表的工作，现交由网络安全专家组继续完成相关任务。

培训事宜方面，国际民航组织与安柏瑞德航空大学合作开发的航空网络安全课程“航空网络安全领导力和技术管理的基础”，其第四期培训于2022年5月以现场形式举行。与欧洲空中航行安全组织合作开发的“管理空中交通管理中的安保风险”课程，计划于2022年11月交付。当前，国际民航组织正在与联合王国民用航空当局合作，就第三个侧重网络安全监督的课程开展工作。

关于信任框架，国际民航组织持续推进其关于运行信息安保规定和信任框架治理提案的相关工作。理事会对初始的治理提案进行了分析，认为在能够就其对国家和国际组织产生的影响，和关于加入国际民用航空信任框架的要求得到进一步信息之前，进行决策为时过早（参见C-DEC 225/8号决定）。

与此同时，关于信任框架的技术工作在持续进行中，侧重在航空利害攸关方之间实现可信赖、安全且有韧性的地—地、空—地和空—空信息交换，和确立能够满足国际航空业界多重期待的治理模式。

创新

根据由国际民航组织行业咨询论坛（ICF）确定，并经国际民航组织理事会核准的优先主题，行业咨询论坛的第二次会议于2022年3月21日举行。会议聚焦了可持续航空燃料（SAFs）和低碳航空燃料（LCAFs）专题，并强调了其在航空部门减排努力中的关键作用。各发言人分享了可持续航空燃料和低碳航空燃料发展方面获得的关键经验教训，这对于有效扩大可持续航空燃料和低碳航空燃料的规模，和影响就其在未来演进发展的预期有关键意义。

2022年4月，国际民航组织秘书长通过了国际民航组织秘书处的创新战略，以期彻查并明确秘书处在跨组织创新举措方面的责任范围。尤其，国际民航组织旨在：

- a) 提升各国、行业伙伴和广大航空业界的创新意识，推广其潜在的益处；

- b) 鼓励并支持基于运营需要，及时部署可持续的创新技术、流程和能力建设活动；
- c) 提供框架，以供行业适度参与国际民航组织相关工作，并在现有框架中适当支持国际民航组织制定基于充分知情的政策，和开展创新的实施支助举措；和
- d) 提供框架，支持国际民航组织基于国家和行业的支持，邀请学术界参与开发创新相关的研究、培训和项目。

国际民航组织战略目标和全球计划的进展

安全

《全球航空安全计划》

2022年1月，全球航空安全计划研究组（GASP-SG）编制的2023-2025年版《全球航空安全计划》草案，由秘书处提交至空中航行委员会（ANC）的第41届大会特设工作组（AHWG/A41）和委员会第5小组（CG-5）。2022年3月，第41届大会特设工作组和委员会第5小组举行联合会议审查了《全球航空安全计划》草案，并向秘书处提供建议。2022年4月，空中航行委员会审查了题为《关于航空安全的全面战略：核准更新的全球航空安全计划》的大会工作文件草案，其载有经修改的2023-2025年版《全球航空安全计划》和关于处理第41届大会特设工作组和委员会第5小组所提建议的提案。空中航行委员会同意了向理事会建议对2023-2025年版《全球航空安全计划》的拟议更新，以供批准。

健康和航空医学

医学规定研究小组（MPSG）的航空医学工作组（AVMED）和心理健康工作组（MHWG）虑及COVID-19方面的科学发展，对相关指导进行了审查；国际民航组织于2022年2月7日发布了更新的电子公告（EB 2022/8），题为《用于签发体检证的COVID-19感染后状态规范》。在探索航空体检证适用的远程医疗方案方面的进一步工作，以及对国际民航组织心理健康框架的审查正在进行中。

事故调查

2022年，事故调查专家组（AIGP），在与欧洲民用航空会议（ECAC）事故调查专家组（ACC）的协作下，提供了关于大流行病情况下开展事故调查的指导。在对一起发生于中国的涉波音737事故开展调查期间，中国的航空事故调查当局在此指导的帮助下，安排了美国国家运输安全委员会（NTSB）和其他机构参与调查。

地区安全和事故调查组织

国际民航组织地区事故和征候事件调查组织合作平台（RAIO CP）对新创建的航空器事故和征候事件调查地区合作机制（ARCM）— 中东和北非航空器事故和征候事件调查地区合作机制（MENA ARCM），参加2022年5月19日事故和征候事件调查组织合作平台季度会议，表示了欢迎。

空中航行能力和效率

《全球空中航行计划》

2019冠状病毒病高级别会议（HLCC 2021）之后，秘书处协同全球空中航行计划（GANP）研究组（GANP-SG）、其各工作组、航空系统组块升级专家项目组（ASBU PPT）和全球空中航行计划绩效专家组（GANP-PEG），编制了对《全球空中航行计划》（Doc 9750号文件）的细微更新，作为全球空中航行计划管理流程的一部分，向国际民航组织大会第41届会议提交，以供核准。

航行通告运动

关于继续减少全球航空运输系统中航行通告数量的一系列建议于2022年拟定，以供发往各国。

安保和简化手续

联合国安全理事会决议的执行情况

2022年2月，国际民航组织和联合国反恐怖主义办公室（UNOCT）签署协议进一步推进反恐合作，以加强国际航空运输、贸易和边境管理的安保水平，从而继续发扬国际民航组织在支持实施联合国全球反恐战略（参见联合国大会第75/291号决议（A/RES/75/291）），和安全理事会各项决议相关反恐、航空安保、简化手续（身份和边境管制管理）、无人航空器系统和网络安保内容中的关键作用。

继联合国反恐怖主义办公室于博茨瓦纳成功启动并试点实施用于航空安保的威胁评估模型计划之后，国际民航组织协同尼日利亚和菲律宾政府，对该计划在非洲和东南亚的进一步部署提供了支持。

作为与联合国反恐怖主义办公室协同工作的一部分，国际民航组织于塔什干，在联合国全球反恐战略（UNGCTS）实施联合行动计划框架内举行的中亚国家地区性合作高级别国际会议期间，通过会边活动，就自主和远程操作系统（AROS）计划和国际民航组织在无人航空器系统（UAS）方面的角色作用和各类活动进行了演示。

国际民航组织作为《联合国全球反恐协调契约》的成员，积极开展与边境管理以及反恐、新兴威胁和关键基础设施保护相关执法领域的工作组的协调工作，并作为发言人参与了由无人航空器系统、网络安保问题和生物识别工作组分别组织的若干专题网络研讨会。此外，国际民航组织近期参与发布了针对成员国的技术指南，以促进实施联合国安全理事会第2370（2017）号决议、相关国际标准以及防止恐怖分子获得武器方面的最佳做法。

国际民航组织作为联合国阻止恐怖分子旅行方案下的合作伙伴，协同联合国反恐怖主义办公室、反恐怖主义委员会执行局（CTED）、联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）和联合国信息和通信技术厅（OICT），持续为国家提供支持，帮助其在预防、侦测、调查和起诉恐怖主义犯罪和其他重大犯罪方面的能力建设。在此方案下，国际民航组织尤其侧重确保对预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）信息的适当收集和分析，以此构成阻止恐怖分子旅行相关努力的重要部分。截至2022年6月，共有五十一个国家加入该方案。

《全球航空安保计划》、安保政策以及相关指导

国际民航组织理事会在其第225届会议第五次会议期间，通过了对附件17 —《安保》的第18次修订。此次修订的生效和适用日期分别为2022年7月18日和2022年11月18日。

新的和经更新的指导材料于2022年5月航空安保专家组第三十三次会议（AVSECP/33）核准，后经批准供散发。该指导材料涉及的领域如：航空安保事件报告；航空器运营人安保方案和补充性的航站程序的制定和处理；以及受安检技术影响的物品和设备。即将发布的第十三版国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973号文件—限制发行）将纳入这些领域的新的和经更新的最佳做法。

秘书处在与航空安保专家组威胁与风险工作组（WGTR）的协作下，开始了国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108号文件 — 限制发行）的第三版更新工作，以顾及民用航空的潜在安保威胁和全球风险形势。Doc 10108号文件的更新版本将以所有六种国际民航组织语文发布。

国际民航组织内部监督办公室（OIO）于2021年就全球航空安保计划开展的内部评估，以及过去五年间在全球航空安保计划实施中习得的经验教训，得以更好地理解《全球航空安保计划》（GASeP）的实施挑战。航空安保专家组第三十三次会议同意，上述相关的关键结论和建议应在编制下一版《全球航空安保计划》时虑及。

航空运输简化手续政策和相关指导

鉴于航空运输简化手续复杂且多面的特性，国家和国际层面的部分利害攸关方未接受相关培训，而这时常导致简化手续措施难以协调和实施。为解决该问题，并协助各国能力建设和强化实施附件9 —《简化手续》的各项规定，国际民航组织继续开发培训课程，包括国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略课程，其设计目的在于促进实施国际民航组织旅行者身份识别方案战略，并就其提供全面概览。国际民航组织旅行者身份识别方案旨在确立旅行者身份管理的总体和具体目标，牵头确立并强化全球性做法，并为国际民航组织、国家和诸多涉及身份管理的国际、地区和行业伙伴采取的行动指明方向。课程的目标是巩固负责实施旅行者身份识别方案五项要素的管理人员对相关知识的掌握，以期提升其在身份管理方面的能力，同时确保互用性和内部合作。该课程为期五天，通过线上和教室形式，以英语授课，于2022年第二季度正式启动。

此外，航空器事故受害者及其家属援助课程正在开发过程中，针对民用航空当局（CAAs）的代表、政府官员和航空器及机场运营人培养必要的的能力，用于制定或完善适当的家属援助立法、法规、政策和计划，以符合《国际民用航空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）和国际民航组织《关于援助航空器事故受害者及其家属的手册》（Doc 9973号文件）。此为期三天的课程支持附件9中关于确立立法、法规和/或政策以协助对航空器事故受害者及其家属提供援助的建议措施升级为国际标准，以及引入针对航空器和机场运营人，要求其制定适当计划为航空器事故受害者及其家属提供及时、有效援助的新的建议措施。该课程现通过线上和教室形式，以英语授课。

国际民航组织人口贩运工作组制定了打击航空部门内人口贩运的全面战略，其意在为国家、民航当局、组织、航空器运营人和机场提供指南和建议，使其在知情基础上根据国际民航组织大会第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），制定全面的打击贩运战略。

旅行者身份识别方案（TRIP）战略

鉴于有部长级宣言强调数字应用适用通用标准、可互用和互相建议的重要性，以及2019冠状病毒病高级别会议通过的决议8/1，同时为支持国家推动并通过政策支持健康证明互认以促进边境开放，国际民航组织旅行者身份识别方案技术咨询小组（TAG/TRIP）于2022年4月15日批准了关于处理非限制环境可见数字印章（VDS-NC）用于旅行相关健康证明和欧盟COVID-19数字证书的指南。该指南探索了两种机制间具体的兼容性问题。

国际民航组织持续为进行中的有关健康证明互用性的双边讨论做出关键贡献，尤其是由世界卫生组织（WHO）协调的讨论。新版的非限制环境可见数字印章规定（VDS-NC 1.3 版本）已经发布，作为上述国际性努力的一部分，致力于提升自动使用的可能性。

此外，国际民航组织正在制定关于国家如何依据非限制环境可见数字印章规定，创建和使用用于旅行的疫苗证书的指导材料，和专门的非限制环境可见数字印章实施套包（iPack）。非限制环境可见数字印章实施套包的目的是支持在签发和检查健康证明时实施非限制环境可见数字印章规定，既适用现有的电子机读旅行证件（eMRTD）公共密钥基础结构（PKI），也适用任何由国家决定新建的健康相关的公钥基础设施。

国际民航组织公钥簿（PKD）

截至2022年1月，共有82个护照签发机构参与国际民航组织公钥簿。根据国际民航组织大会第A40-16号决议，为推动更多国家加入公钥簿的努力持续开展，包括以更低的成本提供更多的服务，以及积极联络管理电子护照项目的国家。对国家在使用该系统方面提供支持的相关工作也在进行中：如2022年初，一名指导员与蒙古当局为此开展了合作，于2022年6月进行了现场访问。

2022年1月，国际民航组织发布首个健康总列表，用于支持附有COVID-19疫苗和检测证明的公钥证书可在国际层面使用，以此推动旅行期间健康证明的国际认证。该平台基于创新模式开发，用于与公钥簿社群协作实现经公钥簿委员会完全批准的服务交付，且作为全球性公共商品免费提供。

2022年4月，四家私营部门公司加入其他11家公司，参与关于私营部门使用公钥簿数据的试点项目。共15家公司的反馈将为未来私营部门使用公钥簿方面的工作提供信息，支持实现更加无缝衔接和无接触式的旅行。

国际民航组织理事会于2022年1月26日听取了关于这些举措的简报。关于国际民航组织公钥簿的进一步细节载于一份大会工作文件，其草案列于理事会C-WP/15321号工作文件，于2022年2月4日举行的理事会第225届会议期间的航空运输委员会第二次会议讨论。该工作文件经细微修改后得以核准，供向大会提交。

COVID-19 与简化手续

国际民航组织继续支持成员国的能力建设，并确保简化手续措施的适当实施，从而最有效地管理COVID-19大流行期间的航空旅行。现有关于强化国家航空运输简化手续委员会的实施套包（iPack）以阿拉伯文、英文、法文和西班牙文提供，正在遍布所有国际民航组织地区的八个成员国开展部署。

此外，关于实施非限制环境可见数字印章（VDS-NC）用于旅行相关健康证明的实施套包已完成开发，正在所有国际民航组织地区开展部署，以协助成员国支持各种健康证明的签发、交换和核验在全球范围内可互用；健康证明在一些情况下是国际旅行的必须要求。

航空运输的经济发展

政策和监管

航空运输监管专家组第六次会议于 2022 年 4 月 11 日至 14 日以线上形式举行。专家组对以下进行了审议：

- a) 制定关于航空承运人所有权和控制权自由化的国际协定；
- b) 为航空货运业务开放市场准入方面自由化的效益和挑战，以及阻碍；
- c) 无人航空器国际运行的经济方面；和
- d) 关于国家在行业萧条期间为行业服务提供者实施金融及经济支助和援助的指南。

专家组就这些事项开展了深入讨论，其结论和建议载于一份专家组报告。报告中，专家组建议有关制定《外商投资航空公司公约》草案的工作应在工作组层面继续开展，解决剩余的关切问题，以期在此任务中取得进一步进展。专家组还建议就航空货物运输自由化和无人系统国际运行的经济方面创建两个工作组。最后，专家组建议国际民航组织关于国家在行业萧条期间为行业服务者提供金融及经济支助和援助的指南，应保持切合时宜，并应鼓励国家使用该指南并遵循其中所含的关键原则。此外，专家组建议秘书处应加快对各国为解决 COVID-19 大流行影响所采取经济和金融措施进行梳理汇编的相关行动，以期发挥其作为国家间分享信息和最佳做法的有益平台的作用。专家组的各项建议预计在理事会第 226 届会议期间向航空运输委员会提交以供审议和批准。

2022 年 2 月，国际民航组织和联合国欧洲经济委员会（UNECE）发布了新的数字航空货运技术规范指南，以帮助加快向更安全、更有韧性的供应链过渡，同时为 COVID-19 应对和恢复作出重要贡献。数字创新将使航空运输部门得以改变其一贯基于纸质文件协调全球航空货物运送的做法，在未来大流行病威胁和供应链迅速演进的背景下，推动建设无接触式的航空货运环境和更强大的跨境贸易复原力。

机场和空中航行服务

关于航空基础设施项目经济分析的单独指南手册已于 2022 年定稿，将以国际民航组织所有六种官方语文出版。该手册的目的在于向国家、机场管理和运营机构、空中航行服务提供者和指定的负责及监管当局提供开展分析方面的实用指南，以支持航空基础设施方面的投资决策。

此外，就视情更新国际民航组织《空中航行服务经济学手册》（Doc 9161 号文件）的必要性进行了评估，如关于空中航行服务收费和应用技术鼓励提升环境绩效方面。

在与气象专家组的协作中，正在开展相关工作，为建立适用提供空间天气信息服务的适当的全球成本回收机制，制定公正、透明、公平的方案，以遵循国际民航组织的政策和指南。

此外，正在就《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）所含的国际民航组织收费政策开展一般性审查，以确保文件保持更新，同时除其他外，虑及 COVID-19 大流行的长期影响。

航空数据和经济分析

作为可持续发展目标指标 9.1.2（旅客和货物数量，按交通方式区分）的代管机构，国际民航组织向联合国提供了航空运输数据，现载于联合国平台¹，用于监测朝向实现可持续发展目标的进展情况。

为便利成员国使用大数据，秘书处开发了一系列将向成员国提供的互动看板，用于可视化展示运输量情况，并编制了关于大数据使用的指南文件草案。

第十一届统计专业会议（STA/11）

第十一届统计专业会议（STA/11）于 2022 年 4 月 4 日至 8 日以线上形式举行。出席会议的有 171 位成员国代表、副代表和顾问，以及九个国际组织的 14 位观察员。会议审议工作覆盖了国际民航组织和成员国最新关切的若干议题，包括：国际民航组织航空运输报表；大数据分析，包括与联合国和其他国际组织协作；长期航空空业务量预测；航空卫星账户方法框架；以及正在进行的全球航空竞争力指数开发工作。会议通过了这些领域相关的五项建议。

航空竞争力工作组

在第十一届统计专业会议上，与会者审查、批准并鼓励了航空竞争力工作组（ACWG）的工作，即为创建全球航空竞争力指数确定方法和数据源。该指数旨在衡量国家从其民用航空部门创造和维持价值的 ability。

合资联营协定

国际民航组织继续履行了管理丹麦和冰岛合资联营协定的责任，这两个协定分别有 24 个和 25 个缔约方。这些协定涉及在格陵兰岛和冰岛向北大西洋上空的国际民用航班提供空中交通管制、通信和气象服务。这些协定的管理工作由航空运输局经济发展处下设的合资联营科负责。合资联营科还负责管理北大西洋高度监测系统和空中航行情报卫星分发系统合资联营安排。

¹ <https://unstats.un.org/sdgs/dataportal/database>

与其他国际机构的合作

国际民航组织正在与万国邮政联盟（UPU）开展联合项目，使用商品、贸易和电子商务交易数据查明并量化电商活动受到的物流限制。该[项目](#)正在航空数据和分析专家组的主持下开展，已于近期向第十一届统计专业会议（STA/11）介绍。

环境保护

COVID-19 与环境保护

应国际民航组织大会第40届会议要求，航空环境保护委员会（CAEP）在其第十二次会议上更新了航空器噪声、引擎排放和温室气体方面的发展趋势。航空环境保护委员会的环境趋势评估纳入了新的客运、货运和公务喷气机机队预测，其是在与航空数据和分析专家组（ADAP）的协作下编制，且反映了COVID-19大流行的影响。

噪声和当地空气质量

在其第十二次会议上，航空环境保护委员会同意了对附件 16 —《环境保护》第 I 卷 —《航空器噪声》的拟议修订，包括为符合空中航行委员会“针对标准的标准”而进行的修订，以及就衡量直升机悬停噪声的新的指导材料。航空环境保护委员会还建议发布一份固定翼航空器噪声技术研究报告，并商定了将针对新兴技术航空器的噪声认证方法开展的未来工作。

航空环境保护委员会继续其有关超音速运输航空器的工作，以及为更好地理解因引入此类航空器所致环境影响的探索性研究。在其第十二次会议上，航空环境保护委员会建议在下一周期制定针对超音速飞机的着陆和起飞噪声的标准和建议措施（SARPs），以及对附件 16 第 II 卷 —《航空器发动机的排放物》和《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）第 II 卷 —《航空器发动机排放审定程序》所有要素的更新，包括基于排放数据可用情况的现代超音速引擎（不考虑补燃技术）的监管限制。

二氧化碳减排

航空环境保护委员会在其第十二次会议上建议理事会修订附件 16 第 III 卷 —《飞机二氧化碳排放》和 Doc 9501 号文件第 II 卷，以除其他外，纳入对定义的更新、就基准几何因子（RGF）参数的澄清，和向认证当局报告数据的信息。

国家行动计划

国际民航组织继续与成员国合作支持制定和更新国家行动计划。截至2022年6月，128个成员国，约占国际航空运输量的98%，自愿向国际民航组织提交了行动计划。这些成果表明了成员国对此项举措的高度兴趣和参与，以及国际民航组织协助和能力建设活动的积极影响。国家行动计划一贯是国家沟通其国际航空范畴下气候行动相关国家计划的关键工具，也是国际民航组织监测为实现成员国集体性全球理想目标的进展情况的重要途径。

互动和外联

作为各国家和利害攸关方朝向国际航空二氧化碳减排长期全球理想目标（LTAG）进行的协商过程的一部分，国际民航组织就长期理想目标的可行性组织了全球航空对话（GLADs），于 2022 年 3 月和 4 月举行了五场系列地区性活动。全球航空对话的目的在于提供信息分享平台、加强对长期理想目标过程和技术分析的关注，以及便利观点交流，以支持未来的长期理想目标工作和决策。

通过全球航空对话，与会者得以深入了解在对话前作为投入发布的，关于长期理想目标可行性的技术报告。为支持计划于 2022 年 7 月举行的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，以及大会第 41 届会议在充分知情的基础上进行审议，全球航空对话的与会者就长期理想目标的构建组块交换了意见，包括当前的科学理解和背景，技术、运行和燃料方面预计可能做出的贡献，以及长期理想目标的宏大程度。与会者还讨论了长期理想目标可能的实施方法、预期通过行动计划和路线图向国家提供的支助，以及监测进度的多种方式。

此外，国际民航组织持续开发跟踪工具网站，其载有关于航空二氧化碳减排举措的最新信息，按照技术、运行和燃料分为三组；以及航空净零举措的相关信息。

国际民航组织环境工具

联合国全系统版本的国际民航组织碳排放计算器（ICEC），作为用于估算联合国各系统碳清单中航空旅行相关部分的官方工具，经过更新并在联合国全系统发行。国际民航组织秘书处继续管理和开发国际民航组织碳排放计算器应用程序接口（API），以使国际民航组织碳排放计算器能够便利地接入外部网站和服务。

国际民航组织继续管理其他与本组织国家行动计划举措相关的环境相关工具，包括航空环境系统（AES）、环境效益工具（EBT）、边际减排成本曲线工具和国际民航组织燃料节省测算工具（IFSET）。

实施支助、国际民航组织审计计划和不让任何国家掉队举措

国际民航组织审计计划

普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP-CMA）

2022年前五个月，普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP-CMA）下开展了10次活动，包括六次审计、一次强制性信息要求（MIR）、两次验证活动和一次国家安全方案实施评估（SSPIA）。其中一次活动对东加勒比民航当局（ECCAA），即负责代表东加勒比国家组织（OECS）成员国开展安全监督的地区性当局，就为解决一项重大安全关切（SSC）所采取的步骤进行了验证。在2022年前六个月期间，欧洲和北大西洋（EUR/NAT）地区办事处组织了一次地区性讲习班。

国际民航组织理事会在其第225届会议第六次会议上，同意了空中航行委员会对普遍安全监督审计计划持续监测做法特设咨询小组（USOAP-AG）经协商提出建议的修改。秘书处经理事会同意就实施42项建议制定了一项行动计划，并将继续向理事会按年度汇报普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进和运行情况。

普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）

2022年上半年开展了四次国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）审计，使得基于文件的普遍安保审计计划持续监测做法审计总计46次，现场普遍安保审计计划持续监测做法审计117次。在此期间，于法国巴黎举行了一次地区性研讨会和讲习班；并在阿拉伯联合酋长国的支持下实施了一次普遍安保审计计划持续监测做法审计员培训课程，以确保有足够的合格审计员支持该计划。截至2022年6月30日，共有涉及八个国家的16项重大安保关切（SSeCs）仍未解决。

地区成就

地区办事处成就

所有国际民航组织地区办事处持续参与各国应对演进中的COVID-19大流行的相关工作。在亚太地区，此项工作通过亚太地区（APAC）COVID-19应急和恢复规划小组（ACCRPG）、其三个子小组，以及COVID-19响应和恢复实施中心（CRRIC）开展。具体活动包括审查和更新针对性豁免、更新理事会航空恢复工作队（CART）建议的实施情况和更新公共卫生风险缓解措施（PHRMMs）及旅行规范措施。COVID-19应急和恢复规划小组为亚太区内各国分享和促进边境开放战略相关的优秀做法，提供了高效的平台。

地区办事处还监测并推动了若干针对接收国和指定的主题专家（SMEs）的实施套包（iPacks）相关工作，涉及的领域包括简化手续、航空安保、安全、机场和公共卫生走廊。受益于实施套包的国家有库克群岛、马来西亚、巴布亚新几内亚和萨摩亚，与此同时相关工作正在与接收国的协作下进行，以交付更多的实施套包。

北美、中美和加勒比（NACC）地区的国家通过国际民航组织，收到了实施套包执行和针对性能力建设协助方面的资助。国际民航组织与美利坚合众国联邦航空局（FAA）、新加坡航空学院和马来西亚政府分别签署协议，协同建设和实施示范航空安全监督系统，此系统是联邦航空局开发和管理的成套即用的安全监督系统。该做法被认为具有良好的成本效益，且可在其他地区复制参考。

国际民航组织南美地区办事处在新的实施支助政策下，与空中航行局和技术合作局合作启动了针对苏里南的实施支助项目。厄瓜多尔实施了国际民航组织关于航空安保的实施套包，哥伦比亚、秘鲁和乌拉圭实施了关于公共卫生走廊的实施套包。

在西部和中部非洲（WACAF）地区，为实施理事会航空恢复工作队建议的相关工作通过各地区性机制和活动开展。在与航空运输局和技术合作局的协作下，地区办事处还持续致力于推广实施套包，并与国家协作推动其实施，以发挥实施套包在支持航空运输恢复中的重要作用。作为此项工作的一部分，实施套包已于布基纳法索、喀麦隆、科特迪瓦、冈比亚、加纳、马里、毛里塔尼亚、塞拉利昂和多哥实施。2022年5月16日至20日，第七届非洲-印度洋（AFI）航空周于尼日利亚阿布贾召开，以此为契机呼吁各国考虑部署实施套包。

在安全领域，欧洲和北大西洋（EUR/NAT）地区开始了相关工作，为实施欧洲地区航空安全计划创建监测机制。在跑道安全方面，2022年3月22日至24日于欧洲和北大西洋地区办事处举行了研讨会，欧洲联盟航空安全局（EASA）、联邦航空局、欧洲空中航行安全组织、欧洲民用航空设备组织、国际航空运输协会（IATA）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、国际机场理事会（ACI）和民用空中航行服务组织（CANSO）参与了研讨会相关协作。

国际民航组织中东（MID）地区办事处与相关国家协调，确保安全、有效、及时地实施国际民航组织理事会关于建立多哈飞行情报区（FIR）/搜寻与援救区（SRR）的决定，特别是实施有关飞行情报区/搜救区经批准范围的第一阶段工作（参见C-DEC 225/10号决定）。2022年4月19日举行了一次线上形式的协调会议，与会代表来自巴林、伊朗伊斯兰共和国、卡塔尔、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国。2022年5月9日至11日于沙特阿拉伯利雅得召开的未来航空论坛期间，国际民航组织理事会主席和中东地区办事处主任会见了来自巴林、卡塔尔、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国的高级别官员，就安全、有效、及时实施理事会关于建立多哈飞行情报区/搜救区的决定进行了讨论。期间达成的共识是由中东地区办事处领导该项目，以及其将于2022年6月1日至2日在埃及开罗主持巴林和卡塔尔政府间的双边协调会议。

地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全组（RASGs）的成就

2022年上半年，地区规划和实施小组和地区航空安全组成功举办了所有主要的定期会议，持续认真解决地区内航空需求，并在诸多领域开展协调工作。

人力资源开发

全球航空培训科

培训组织的评估和认可

报告期间开展了八次航空培训升级版方案（TPP）评估，就各培训组织的经营情况提供了清晰、独立的概述，并强调了需要改进的关键领域。超过100家培训组织为航空培训升级版方案成员。

课程开发

报告期间有二十一个国际民航组织认可的培训套包经开发、改进或更新。

国际民航组织培训套包（ITPs）

2022年，全球航空培训办公室（GAT）推出四个新的国际民航组织培训套包，题为：

- a) 民航总体规划（CAMP）（教室和虚拟教室形式）；
- b) 旅行者身份识别方案（TRIP）战略（教室和虚拟教室形式）；
- c) 用于旅行相关公共健康证明的可见数字印章（VDS）（虚拟教室形式）；和
- d) 频率管理概览（线上形式）。

改进了以下三个线上课程：

- a) 普遍安全监督审计计划持续监测做法第2阶段 — 航空器事故和征候事件调查（AIG）；
- b) 普遍安全监督审计计划持续监测做法第2阶段 — 空中航行服务（ANS）；和
- c) 普遍安全监督审计计划持续监测做法第2阶段 — 航空立法和民用航空组织。

此外，一个虚拟教室课程 — 适用民航当局的COVID-19航空安全风险**管理**（*Gestión de los riesgos de seguridad operacional de la aviación relativos a la COVID-19 para las CAA*）（ASRM SP）经更新。

由航空培训升级版方案成员开发的国际民航组织培训套包（M-ITPs）

航空培训升级版方案成员与全球航空培训办公室协作开发了以下四个M-ITPs：

- a) 纳入《空中航行服务程序 — 机场》的机场安全管理（虚拟教室）；
- b) 机场跑道安全管理（*Gestión de la seguridad operacional en pistas de aeródromos*）；
- c) 对基于能力的培训进行监督；和
- d) 协同的空中交通流量管理（*Gestión Colaborativa de la Afluencia del Tránsito Aéreo*）（ATFM/CDM）。

课程内容已经秘书处核验确保符合国际民航组织相关规定。

标准成套培训资料 (STPs)

参照期内共九个标准成套培训材料经航空培训升级版方案成员开发完成。

合作成套培训材料 (PTPs)

报告期内，以下合作成套培训材料由全球航空培训办公室推出：

- a) 关于航空复原力的民航局长方案，与新加坡民用航空当局 (CAAS) 和新加坡航空学院 (SAA) 合作；
- b) 航空运输经济学和商务，与安特卫普大学 (比利时) 合作；
- c) 机场管理，与安特卫普大学合作；
- d) 航空运输定价策略，与安特卫普大学合作；
- e) 机场野生动物管理，与安柏瑞德航空大学 (美利坚合众国) 合作；和
- f) 航空运输管理研究生学位的三个模块，与阿根廷圣马丁国立大学 (运输学院) (Universidad Nacional de San Martín) (Instituto del Transporte) 合作开发：
 - i) Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 1: Políticas y Planificación del Transporte Aerocomercial;
 - ii) Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 2: Gestión y Desarrollo Económico del Transporte Aerocomercial; and
 - iii) Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 3: Dirección y Gestión de los Recursos.

以上全球航空培训办公室与各学术机构合作开发的培训活动和教育方案为国际民航组织下一代航空专业人员任务做出了贡献。

航空培训指南

2021 年 11 月，全球航空培训办公室与空中航行局协作发布了第一版《培训教员指南》(Doc 10097 号文件)。该文件为航空教员提供了其所需的指南，用于达成国际民航组织经改编的教员能力模型所含的绩效标准，以及有效交付各项基于能力的培训课程。

国际民航组织课程的学员参与情况

截至 2022 年 4 月底，共计 91 515 位学员参与了国际民航组织的各项培训课程。

训后评估

截至2022年4月30日，共计63期培训班通过训后评估（PTE）方法完成评价，该评估经设计用于衡量培训对于工作绩效的影响。

培训伙伴关系

2022年，国际民航组织与飞行安全基金会开启了新的培训伙伴关系，以开发和交付安全相关的培训课程和实施套包（iPacks），以及各领域内其他的协作机会，如能力建设项目和方案。在此伙伴关系之下，飞行安全基金会经认可成为航空培训大纲升级版企业伙伴。

资源调动培训项目

2022年，全球航空培训办公室最终完成并核验了民航总体规划（CAMP）课程，其将以两期定期培训班交付。该课程开发得到了南南合作援助基金（SSCAF）的支持。

其他培训活动

2022年6月30日前有八场国际民航组织主持的航空安保培训活动计划或实际召开。截至2022年底有三十五场国际民航组织赞助的培训活动计划通过国际民航组织航空安保培训中心（ASTC）网络交付，该网络现有36个成员。国际民航组织和位于加拿大蒙特利尔的康考迪亚大学也继续在伙伴关系下合作推出航空安保专业管理课程，其将于2022年上半年开始。

技术合作和援助

技术合作方案

截至2022年6月30日，国际民航组织执行技术合作方案预计总共约2080万美元。在各种安排下，技术合作局正在134个国家执行共计73个项目（64个技术合作项目和9个技术援助项目）和90个实施套包（iPacks）。预计2022年将在此方案上执行共计7510万美元。

技术合作方案按地区划分情况

（单位：百万美元）

地区	截至2021年6月30日	截至2022年6月30日
非洲	1.4	1.1
美洲	11.4	14.1
亚洲和太平洋	0.9	1.3
欧洲	0.4	0.3
中东	2.7	4.0
总计	16.8	20.8

新批准的项目和修改

2022年前六个月期间已经批准的大规模技术合作项目以及对现有项目的大规模修改包括：

- 阿根廷 — 空中航行服务强化和通信、导航和监视系统更新（ARG16801）
- 塞浦路斯 — 塞浦路斯民用航空部门强化（CYP17801）
- 墨西哥 — 针对 Aeropuertos y Servicios Auxiliares（ASA）的航空培训大纲升级版方案（MEX07801）
- 巴拿马 — 巴拿马托库门国际机场强化（PAN03902）
- 地区项目 — 通信、导航和监视（CNS）数字网络 — 南美洲数字网络（REDDIG）管理和卫星分段管理（RLA03901）

新批准的实施套包（iPacks）

在此期间新开发的实施套包（iPacks）包括：

- 关于实施非限制环境可见数字印章（VDS-NC）用于旅行相关的健康证明的实施套包（安保和简化手续）
- 关于提高航行通告质量促进安全航班运行的实施套包（能力和效率）
- 关于支持民用航空机构开展培训需求分析的实施套包（所有战略目标）
- 关于建立和维护货运安全方案的实施套包（安全）

捐助基金

以下技术合作项目收到捐助资金：

- 地区项目 — 在独立国家联合体建设运行安全和持续适航（COSCAP-CIS）（RER01901） — 由空客赠款，数额为 100 000 美元。

国际民航组织自愿基金

同一时期收到来自国际民航组织自愿基金的捐助的技术援助项目包括：

- 圣多美和普林西比 — 向圣多美和普林西比国家民用航空学院（INAC）提供协助，同时提升该国民用航空安全监督系统（STP22801） — 从航空安全基金（SAFE）支出，数额为 345 500 美元。

在九个国家部署实施套包是受益于来自以下捐助者向国际民航组织自愿基金的捐助：

- 澳大利亚 — 19 990 美元
- 马来西亚 — 50 000 美元
- 美国（通过航空安保/简化手续基金） — 100 000 美元

国际民航组织经常方案

用于实施套包开发的经常方案捐助来自航空运输局（ATB），数额为70 000加元。

在35个国家部署29个实施套包是受益于由空中航行局（ANB）提供的经常方案基金，数额为636 548加元，与此同时，在八个国家部署的八个实施套包使用了航空运输局数额达245 000加元的捐助；使得2022年前六个月总额为881 548加元。

聘用专家

截至2022年6月30日，聘用国际现场专家和顾问共256人，连同国内项目人员641人，共计现任官员897人，其中包括自2022年1月1日已到岗参与进行中项目的国际现场专家和顾问53人。

民用航空培训

在此期间，颁发了313项研究金用于总计56.06个工作月的服务，其中261项来自国际民航组织与印度尼西亚、大韩民国和新加坡间签署的谅解备忘录框架，用于提供由这些国家资助、由国际民航组织管理的培训。

此外，1 350位民用航空管理人员参加了技术合作项目下，由教员授课的国内培训方案。83位工作人员接受了通过技术合作项目的采购构成部分，由供应商提供的培训。

设备和分包

签发了110份购买订单和分包合同，总计外地采购执行达1140万美元。

行政和业务服务费用（AOSC）预算

截至2022年6月30日，行政和业务服务费用基金（AOSC）的预计收入总计210万美元，支出480万美元，支出超出收入的预计赤字为270万美元。

全球可持续发展伙伴关系

自愿基金的资源调动

2022 年，通过自愿捐助实现的资源调动主要用于支持推出实施套包（iPacks）、提升性别平等、援助亚洲和太平洋地区（特别是太平洋小岛屿发展中国家）和资助国际民航组织 2023 年至 2025 年业务计划中无预算安排的活动。这使得诸多国家认捐支持 2023 年至 2025 年业务计划经常预算的额外部分、针对性别平等的数据分析、提升妇女在国际民航组织培训中的参与度、聘用太平洋小岛屿发展中国家联络官员，以及有助于不让任何国家掉队举措的全面努力。国际民航组织还开始制定资源调动战略，根据 2023 至 2025 年业务计划就本组织在调动自愿捐助中的愿景、角色和责任设立明确的路线图。

联合国2030年可持续发展议程

如往年，2022 年国际民航组织向高级别政治论坛（HLPF）的主题审查提供了投入意见，该论坛于 2022 年 7 月 5 日至 15 日在联合国经济及社会理事会（ECOSOC）的主持下举行，主题为“从冠状病毒病（COVID-19）中重建，同时推进 2030 年可持续发展议程的全面实施”。此外，国际民航组织还向 2022 年联合国秘书长关于实施《内陆发展中国家 2014-2024 年十年维也纳行动纲领》的报告进行了投稿。

2022 年，国际民航组织继续致力于创建新的协作关系和加强现有的伙伴关系。为此，国际民航组织与国际航空研究论坛（IFAR）签署了关于鼓励航空创新的谅解备忘录，与阿拉伯联合酋长国签署了关于就机构发展和经验交换建立新的正式伙伴关系的谅解备忘录。

同样地，还与关键伙伴举行了数次战略会议，包括国际民航组织与世界经济论坛的年度会议，以及依据国际民航组织和欧洲联盟之间合作备忘录举行的欧洲联盟/国际民航组织联合委员会第六次会议。2022 年还召开了多次与来自联合国系统的若干高级别官员的会议。

宣传和公共外联

2022 年，国际民航组织继续开展宣传和外联活动，以推广航空、本组织活动以及全球可持续发展。为此，国际民航组织秘书长在 2022 年 4 月 7 日举行的太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）亚太（APAC）会议致开幕辞，并参加了与行业利害攸关方的圆桌环节。

重大公共外联活动还包括与各利害攸关方合作开展的数次主题活动，如与世界旅游组织（UNWTO）合作举行的“重连世界”宣传活动，其聚焦了可持续发展目标；以及与当地和国际利害攸关方在国际民航组织大会第 41 届会议前进行的准备活动。

国际民航组织宣传股向媒体、学界和社会公众的其他成员提供了日常支持，社交媒体参与方面保持了与增长目标的一致。

辅助战略

COVID-19的运行应对策略

COVID-19大流行期间，国际民航组织一贯致力于优先保障所有秘书处及代表团工作人员的安全和健康。随着当地卫生措施的放宽，国际民航组织总部业务连续性计划于2022年4月19日中止。工作人员依据正常或混合形式的工作时间表返回办公室，允许每周有三个日历日进行远程工作。各地区办事处继续实施逐步返回办公场所，同时遵守当地的指示和适用其各自工作地点的联合国业务连续性计划状态。

理事会、非常设委员会和空中航行委员会的会议继续由秘书处支持，为其提供全部的口译服务。还为测试“混合/枢纽”解决方案开展了进一步努力，以此方式支持了理事会第225届和226届会议期间所安排的安全的混合会议。

机构绩效和风险管理

风险管理

为帮助强化国际民航组织问责，一份新的关于企业风险管理（ERM）的年度报告于2022年2月向理事会提交。该报告载有国际民航组织基于联合国系统内风险管理方面的最佳做法实施企业风险管理方面的最新情况，以及关于企业风险登记册的更新介绍，其提供了国际民航组织各项企业风险的状态。

2022年第一季度，基于国际民航组织企业风险管理框架、内部控制资料库和内外部审计发现的风险问题，编制了一份新的经修改的管理保障声明和宣言（MASD）问卷。未来，这一新的管理保证声明和宣言将极大地加强秘书处的问责工作，从而实现本组织年度财务报表中，国际民航组织内控声明在完整度方面的全面提升。

国际民航组织正在实施两项联合国的风险管理做法，以支持其企业风险管理关键绩效指标的制定工作。作为实施第一项做法的部分工作，国际民航组织正在引入由联合国联合检查组提议的10个风险管理基准，计划于2022年底前实现。在第二项做法下，经联合国管理问题高级别委员会（HLCM）核准的五阶风险成熟度模型正用于衡量国际民航组织企业风险管理的成熟水平。国际民航组织当前处于第2级（“建设中”），其于2022年底前的目标是达到第3级（“已建成”）。

国际民航组织持续与评价和审计咨询委员会（EAAC）密切合作，实施上述风险管理方面的两项最佳实践做法，并达成国际民航组织的企业风险管理目标。风险管理还得益于国际民航组织企业风险登记册的支持。至今，国际民航组织将其企业风险降低了64%（14项风险中消除了9项），并关闭了两项风险。并持续对所有企业风险进行定期监测，以确保相关缓解行动得以实施。

2022年6月，对国际民航组织大会第41届会议相关的风险进行了监测，并开发了用于季度汇报的企业风险管理看板，以使秘书处的高级管理组（SMG）参与积极审查风险和实施常规缓解行动方面的工作。自6月至2022年第三季度，企业风险管理已被纳入国际民航组织的业务流程和活动，包括通过创建针对工作人员的风险管理相关培训方案。通过该方案，国际民航组织志在建设风险管理文化，和提升企业风险管理在其活动中的优先性。

业务规划

理事会审议了2023年至2025年业务计划草案，空中航行委员会就此提出的口头报告，以及财务委员会和治理委员会联合提出的口头报告。经审议，理事会：

- a) 赞赏地注意到秘书处在制定C-WP/15287号文件所载的国际民航组织下一个三年期业务计划草案方面所开展的工作，并认识到该文件应该是一份活文件并将作为一项重要的管理和问责工具；
- b) 对空中航行委员会在优先排序工作方面所做的努力表示赞赏，并在此方面建议秘书处继续开展类似的工作，以作为一种手段，尽可能确保所有拟议的活动都按照明确规定和商定的优先事项来进行；和
- c) 同意空中航行委员会、财务委员会和治理委员会在各自口头报告中提出的建议和结论，并就此要求秘书处继续更新下一个三年期的业务计划草案，同时虑及前述各委员会所要求的意见和修改，以便在第226届会议期间向理事会提交业务计划草案的下一个版本。

在理事会于其第225届会议提出建议之后，秘书处更新了业务计划（载于C-WP15412号文件），以反映拟议经常预算情景名义零增长的影响。理事会受邀核准业务计划的战略描述部分，并批准绩效监测框架成果指标。国际民航组织2023年至2025年业务计划是本组织依据基于成果的管理方法制定的首个业务计划，其将为问责提供更加强有力的基础。

法律与对外关系事务

条约动态

移动设备的国际利益（航空器设备）

第九版《国际登记处的规章和程序》（Doc 9864号文件）已于2022年1月出版，2022年6月1日生效。此版本包含经理事会在其第223届会议第七次会议（2021年6月）上，行使其作为国际登记处监督机关的职能而批准的修订。截至2022年6月1日，共有81方加入了2001年《移动设备国际利益公约》和《移动设备国际利益公约关于航空设备特定问题的议定书》。

法律委员会的总体工作方案

法律委员会第38届会议

法律委员会第38届会议，由陈秀花女士（新加坡）担任主席，于2022年3月22日至25日蒙特利尔时间每天8时至11时以虚拟形式举行。来自91个成员国和六个国际组织的286名与会者参加了会议。

委员会特别指出今年是法律委员会成立75周年，并强调了其支持通过了航空安全和安保、航空承运人责任和航空器金融领域的24项国际航空法文书，及以此对国际航空法的发展和编纂做出的重大贡献。

委员会选举了 Mohammed Mansoor Ali Hamed Al-Ruqaishi 先生（阿曼）和 Alice Serpa Braga Della Nina 女士（巴西）任第三和第四副主席。这一必要的选举是鉴于第三和第四副主席（Norberto Luongo 先生（阿根廷）和 Bader AL Mubarak 先生（科威特））职位出现了空缺，因此第二和第三副主席（Susanna Metsälampi 女士（芬兰）和 Ellen Manga 女士（冈比亚））依据议事规则第 6（b）条自动分别成为第一和第二副主席。Al Ruqaishi 先生和 Serpa Braga 女士以鼓掌方式当选。

根据其审议结果和达成的决定，委员会一致核准了以下工作方案：

- a) 审查《国际民航组织解决分歧规则》；
- b) 无人（无人驾驶）航空器运行和融入民用航空的国际法律问题；
- c) 各国履行《芝加哥公约》第十二条项下义务的流程和程序；
- d) 引起国际航空界关切但现有航空法文书可能未充分涵盖的行为或犯罪，包括网络威胁；
- e) 促进国际航空法律文件的批准；
- f) 关于支持国际空中航行服务的全球卫星系统和服务相关国际法律问题的研究；
- g) 审议关于利益冲突的指南；和
- h) 实施《芝加哥公约》第二十一条。

审查国际民航组织《解决分歧规则》

在法律委员会第 38 届会议，《解决分歧规则》审查工作组（WG-RRSD）主席就工作组迄今开展的工作介绍了进展报告，着重强调了关于规则审查有两类领域，即在工作组内原则上取得高度一致的领域，和需进一步审议的领域。根据上述经《解决分歧规则》审查工作组讨论的各领域的状态，进展报告还载有一套由工作组报告员和秘书处编写的对规则的拟议修订草案。委员会主席总结指出各代表团的发言支持了工作组继续开展工作。

无人驾驶航空器的法律问题

2022 年 3 月举行的法律委员会第 38 届会议听取了秘书处无人驾驶航空器相关法律问题研究小组（SSG-LIPA）关于工作进展的报告。法律委员会对秘书处无人驾驶航空器相关法律问题研究小组开展的工作表示了支持，并认为需要在国家间为无人（无人驾驶）航空器运行建立共同的法律框架。

各国履行《芝加哥公约》第十二条项下义务的流程和程序

法律委员会第38届会议听取了秘书处工作队的工作进展报告，该工作队的建立初衷是研究成员国对第十二条履行情况，和查明为支持和强化各国履行水平可适用的方式和机制。

针对民用航空的网络威胁

秘书处向法律委员会第38届会议介绍了关于秘书处网络安全研究小组（SSGC）下法律问题研究分组（RSGLEG）的工作报告。法律委员会得知秘书处网络安全研究小组及其工作组，包括法律问题研究分组，已随同网络安全专家组（CYSECP）的建立而解散。报告概述了法律问题研究分组和秘书处网络安全研究小组各专家，针对关于审查国际航空法文书及其对危害民用航空的网络威胁的适用性问题的研究草案，所进行的讨论和得出的结果。

委员会注意到法律问题研究分组自2018年11月至2022年1月开展的杰出工作，对来自各领域的专家在此项工作中的参与表示了赞赏，认为这突出了该议题的跨学科属性。会议广泛支持将此议题保留在法律委员会的工作方案中，并继续审议对现有航空法文书应对危害民用航空的网络威胁的充分性。委员会进一步留意到2010年《北京公约》及《议定书》为起诉网络攻击带来的改进，并表示需要继续推动所有国家对其进行批准。

促进国际航空法律文书的批准

法律委员会第38届会议听取了关于国际民航组织主持下通过的各国际航空法文书的批准状态，和为加速其批准所开展现行工作的更新介绍。委员会进一步了解到大会第40届会议举办了首届国际民航组织条约活动并获成功，并计划在2022年9月的第41届会议上举办第二次此类活动。已于2022年5月11日发出国家级信件邀请各成员国参加此活动，活动将于9月27日和28日举行（SL LE 4/75.1-22/53号国家级信件）。

实施《芝加哥公约》第二十一条

法律委员会在其第37届会议原则上核准了第二十一条工作队的成果，即关于在《芝加哥公约》附件7中纳入航空器注销登记证范本的建议。理事会在其于2022年3月7日举行的第225届会议第八次会议期间，通过了附件7的第7次修订，纳入了注销登记证和相关规定。

解决分歧

巴西与美国（2016）

理事会在其第225届会议期间听取了关于双方间谈判状态的进展报告。其了解到双方此前朝向分歧解决曾持续取得进展，直至国际公共卫生危机使其暂时停滞。鉴于关于《芝加哥公约》第十二条下义务成立了工作队，双方表示愿意继续讨论，以尽快完成谈判。

申请书A：卡塔尔与巴林、埃及、沙特阿拉伯和阿拉伯联合酋长国（2017年）

申请书B：卡塔尔与巴林、埃及和阿拉伯联合酋长国（2017年）

根据申请人于 2022 年 1 月 4 日的要求，以及继理事会于 2022 年 3 月 9 日达成的决定（参见 C-DEC 225/9 号决定），理事会根据规则第 17（2）条记录申请书（A）中针对沙特阿拉伯王国的诉讼中止。

澳大利亚和荷兰王国与俄罗斯联邦（2022）

根据2022年3月14日发出并于当天送达的普通照会，澳大利亚驻国际民航组织（ICAO）代表团和荷兰王国驻国际民航组织代表团向本组织提交了联合申请书及其相应诉状，以寻求分歧解决。该申请在《国际民用航空公约》（“芝加哥公约”）第八十四条、相关附件和《解决分歧规则》（Doc 7782/2号文件）（“规则”）的条款下提交，并将俄罗斯联邦列为应诉人。该申请书及其相应诉状涉及“对芝加哥公约的解释和应用”，针对的是“MH17航班于2014年7月17日在乌克兰东部上空被山毛榉（Buk-TELAR）地对空导弹击落”，申请人对此主张“俄罗斯联邦应对其负有法律责任，并构成对《芝加哥公约》第3分条的违约”。根据规则第28（3）条，理事会主席于2022年3月21日决定给予12周的时间期限，以供应诉人提交辩诉状（即2022年6月13日）。应应诉人要求，理事会（C-DEC 226/5号决定）于2022年6月1日同意允许应诉人在2022年8月2日前提交辩诉状，即以2022年5月10日向俄罗斯联邦发送俄文版本申请书及诉状当日为起始，往后推算12周。

理事会和常设委员会的工作方法

为支持实施A40-20号大会决议：增强国际民航组织的效率和有效性，理事会在其第223届和第224届会议上修订了《理事会议事规则》（Doc 7559号文件）、《理事会常设委员会议事规则》（Doc 8146号文件）、《对航空运输委员会和航空安保委员会各专家组的指示》（Doc 9482号文件）、《国际民航组织服务守则》（Doc 7350号文件）附件IV（参见C-DEC 223/3、223/12、224/1号决定）。这些修改包括对委员会的结构重组，以及为确保使用性别中性语言而进行的必要修订。

截至2022年6月1日，新版Doc 7559号文件（第十一版）、Doc 8146号文件（第七版）和Doc 9482号文件（第三版）已经以所有的国际民航组织工作语文出版。

关于欧洲和北大西洋地区办事处的协商

经协商，法国表示已准备好资助欧洲和北大西洋地区办事处所在楼宇的翻修工作，该楼宇为其与国际民航组织共同所有。就此，国际民航组织与法国在 2022 年 2 月 17 日和 18 日，以及 4 月 7 日于巴黎举行当面会议。为就办公场所翻新的相关职能和技术问题，以及预算总额起草一份计划照会，各方同意以虚拟形式开会。

与渥太华和魁北克协调有关COVID-19的信息

2022年前几月，法律事务和对外关系局（LEB）持续适当散发从所在国各当局收到的COVID-19相关信息，包括加拿大全球事务部礼宾处和魁北克礼宾处的官方通报和情况更新。

对司法系统的改革

根据联合国上诉法庭在判例方面转变，国际民航组织建立了新的上诉委员会，以取代先前的联合上诉咨询委员会。除法律局为《服务守则》和《工作人员细则》编写的必要修订，并与职工协会和上诉委员会主席协商为此新机构起草议事规则以外，还有单独的法律局工作人员代表秘书长参加上诉委员会和联合国上诉法庭的诉讼，和为委员会履行书记官（行政）职能。委员会于2022年1月举行了其首场上诉听讯，此后在另两场监督了关于替代争议解决的讨论。

国际民航组织法律研讨会，大韩民国，首尔

法律局和大韩民国国土、基础设施和运输部组织的2022年国际民航组织法律研讨会，于2022年4月12日至14日在大韩民国首尔成功举办。该研讨会以混合形式召开，聚集了来自114个国家的900位与会者，就影响民用航空的新的和正在出现的问题交换知识和经验。研讨会进一步鼓励了朝向各国批准和实施相关国际航空法文书方面的势头。讨论的话题包括COVID-19大流行后国际民用航空的恢复、与管理不循规和扰乱性旅客行为相关的航空器机上健康措施的应用、无人驾驶航空器、危害民用航空的网络攻击、气候变化、支持航空器事故受害者家属，以及《芝加哥公约》下国家间的争端解决。研讨会间隙还举行了关于大韩民国加入《芝加哥公约》70周年，和国际民航组织法律委员会自1947年于国际民航组织大会第一届会议成立至今75周年的纪念活动。

人力资源管理和性别平等

2022年5月底，国际民航组织内部共有604个常设职位，其中323个属专业及更高类别，281个属一般事务类别。妇女在秘书处专业级更高类别中的总体代表性为34%。

国际民航组织持续注重为员工提供机会以支持其职业成长和发展。在线学习活动经扩展，现提供参与联合国系统职员学院和一家在线学习提供者等机构所组织培训的机会。全球航空培训办公室（GAT）也为国际民航组织工作人员免费提供国际民航组织培训套包，支持线上和教室形式。

国际民航组织理事会在其第226届会议期间批准了对国际民航组织借调政策的修订。对该政策开展的审查旨在提供灵活性，以解决从成员国吸引借调提名所面临的挑战，同时虑及从联合国系统内其他地方可用的实践措施。

行政服务局负责人力资源的副局长 Tolulope Agiri 女士于2022年3月15日就任，这鉴于人力资源方面发生的诸多改革和举措，可谓恰逢其时。

性别平等

2022年，国际民航组织根据联合国为2022年选定的妇女年度主题“性别平等共创可持续未来”，庆祝了国际妇女节。2022年的主题旨在认可全世界妇女和女童在引领气候变化适应、缓解、响应，从而为全人类建设更可持续的未来方面所做的贡献。国际民航组织一贯将气候变化和航空可持续性作为各项活动的焦点，其将持续对航空界产生影响，并推动实现可持续发展目标5（实现性别平等，增强所有妇女和女童的权能）。作为其国际妇女节活动的一部分，国际民航组织展示了其为朝向行业可持续铺路的同时，鼓励妇女和女童成为高效、有力的领导人和未来航空可持续性举措的决策者所做的诸多工作。

秘书处和理事会性别问题小组（SGG）继续合作更新大会第A39-30号决议，以供2022年大会第41届会议通过，并就相关的潜在机遇开展工作，以针对具体的性别相关目标或航空部门的整体目标制定举措。此项工作的目的在于提升妇女和女童在航空行业人员队伍中的代表性，包括其在管理和决策职位的参与度。

道德操守

理事会在其第225届会议第三次会议同意了道德操守官员的提议，即道德操守官员2021年年度报告及未来的此类报告，在听取秘书长的意见和建议后，应登载于国际民航组织公共网站，以此方式强化外联，同时提升组织透明度和公众信任（参见C-DEC 225/3号决定）。经及时行动，同时遵循国际民航组织的多语文原则，该报告现以英文、阿拉伯文、中文、法文、俄文和西班牙文提供，刊载于国际民航组织公共网站和内联网网站。

在理事会于2020年6月17日批准了经修改的《国际民航组织服务守则》之后，国际民航组织审查了《工作人员细则》101.1（行为标准）附录，并将其与国际公务员制度委员会（ICSC）于2013年通过的最新版《国际公务员行为标准》对齐。国际公务员制度委员会的《国际公务员行为标准》已为多个联合国机构采用，为国际工作人员制定了一套行为标准，其指导原则是正直、忠诚、独立、公正、容忍、理解、不歧视、性别平等、尊严和工作人安保和安全。经修改的《工作人员细则》101.1附录包括，除其他外，以下方面的规定：a) 对工作人员在行使职能时开展的所有行动、决策和承诺进行问责；b) 禁止滥用职权或以攻击、侮辱、为难、胁迫他人的方式使用权力或职衔；c) 为使用组织资源负责；和d) 离职后限制。新的案文还修订了利益冲突、信息披露和员工管理方面的规定。

2022年2月，国际民航组织首次任命了一位副监察员。此举有望强化国际民航组织现有的非正式争端解决制度，通过及时地从源头解决问题，以预防或减少工作场所冲突，从而尽可能避免诉诸国际民航组织正式的争端解决机制。

2022年3月3日，《理事会议事规则》（Doc 7559）附录G、H、I出版。这些附录经理事会批准，旨在建立处理针对理事会主席不当行为或报复行为的指控的规则和程序（附录H）、针对秘书长不当行为或报复行为的指控的规则和程序（附录G）和理事会主席和秘书长的行为守则（附录I）。

根据经修改的国际民航组织道德操守框架的要求，本组织与联合国系统内的一个调查机构签署了合同。经与理事会道德操守小组的协商，2022年1月本组织与联合国内部监督事务厅（OIOS）签署合同，以建立针对所有不当行为案例的报告和处置机制。此外，本组织还与联合国道德操守办公室处于合同谈判的最后阶段，以期建立机制用于直接报告和处置道德操守官员无法处理的关于报复行为的投诉。

透明度

为便利通过国际民航组织公共网站获取理事会相关信息，开展了进一步工作。2022年1月至5月，十五场理事会会议和非正式情况介绍登载于国际民航组织电视频道ICAO TV，时长共计45小时。此述理事会会议包括如下：

- a) 国际民航组织理事会第225届会议第一次会议（2022年2月2日）
- b) 国际民航组织理事会第225届会议第二次会议（2022年3月7日）
- c) 国际民航组织理事会第225届会议第三次会议（2022年3月14日）
- d) 国际民航组织理事会第225届会议第四次会议（2022年3月14日）
- e) 国际民航组织理事会第225届会议第五次会议（2022年3月24日）
- f) 国际民航组织理事会第225届会议第六次会议（2022年3月24日）
- g) 国际民航组织理事会第225届会议第七次会议（2022年3月28日）
- h) 国际民航组织理事会第225届会议第八次会议（2022年3月28日）
- i) 国际民航组织理事会第225届会议第九次会议（2022年4月7日）
- j) 国际民航组织理事会第225届会议第十次会议（2022年4月7日）
- k) 国际民航组织理事会第225届会议第十一次会议（2022年4月7日）
- l) 国际民航组织理事会第225届会议第十二次会议（2022年4月8日）

和如下非正式情况介绍：

- a) 关于航空环境保护委员会（CAEP）第十二次会议结果的非正式情况介绍（2022年2月24日）
- b) 关于航空环境保护委员会所开展可行性研究的非正式情况介绍（2022年2月22日）
- c) 关于国际民航组织地区办事处年度报告的非正式情况介绍（2022年2月21日）

语文服务和多种语文

理事会核准了国际民航组织多语文战略，其力图促成新的多语文做法，不仅关乎语文服务，还在于发挥本组织的全部潜力，充分利用其多元化特性。该战略涉及语文服务、人力资源、战略传播、利害攸关方动员和通过协调秘书处、理事会和各成员国实现组织责任。关于该战略的大会工作文件草案已经理事会批准以供向大会第41届会议提交。

秘书处完成了语文服务管理系统（LSMS）项目的采购流程，该项目是数字化转型举措下的特有项目。为此，联合国秘书处和国际民航组织已达成合同安排，供国际民航组织使用联合国的各种语文工具。旧系统将在国际民航组织保持运行，以确保为大会第41届会议提供无缝支持。

除为理事会、其常设委员会和空中航行委员会提供语文服务外，秘书处正积极管理大会第41届会议相关的语文服务需求，包括文件、聘用自由职业语言人员，以及信息技术和运行支持。

信息安保与信息通信技术管理

国际民航组织信息通信技术（ICT）战略方面取得重要进展。关于国际民航组织信息通信技术战略，理事会在其第 223 届会议期间听取了由秘书处进行的非正式演示，并通过若干其他演示和口头报告了解了该战略状态的更新情况。最新的信息通信技术战略得益于秘书处与联合国国际电子计算中心（UNICC）和国际电子计算中心的咨询伙伴德勤会计师事务所协作开展的密集工作，该战略虑及了多份审计报告和审查意见，包括由外部审计员（瑞士联邦审计署）和评价和审计咨询委员会（EAAC）提出的建议，以及相关的国际民航组织企业风险。

数字化转型一直作为信息通信技术战略的关键组成部分，被寄予期望推动国际民航组织踏上可持续、现代化和创新的发展路径，实现对其运行和服务的全面数字化转型。就相关的特有项目为要求在下一三年期预算中申请额外资助而进行了介绍。已实施的项目包括：将国际民航组织的邮件系统迁移至 Microsoft Office 365；在人力资本管理项目下使用 Inspira 的多个模块；将代表团与秘书处工作人员的邮件进行分离；以及语文服务管理系统（LSMS）。将国际民航组织的邮件系统迁移至基于云的 Microsoft Office 365 是为提升国际民航组织工作人员邮件的可靠、安保和容量水平。

除以上描述的信息通信技术方面的进展外，本组织在信息安保领域达成全面成熟度 2.0 级。国际民航组织正持续努力，以达成截至其 2020 年至 2022 年三年信息安保路线图完全实施之前实现 2.5 级的目标。该目标是基于行业标准 ISO 27001:2013 和能力成熟度模型集成（CMMI）的成熟度模型。秘书处推出了 2022 年安保意识培训运动，并启动了网络钓鱼运动，其将按季度开展。

财务

创收活动

2022年1月1日至5月31日，国际民航组织的电子图书馆平台共接受超过113 000位访客，同期约12 880位来自所有国际民航组织地区的用户在该平台完成注册。国际民航组织电子图书馆的建设初衷是提供参阅国际民航组织出版物的免费的公开网站渠道，其截至目前已刊载逾466份出版物。

对截至 2022 年 6 月 30 日针对大会第 40 届会议决议采取行动的审查

A40-1: 国际民航组织关于安全和空中航行的全球规划

国际民航组织大会在其第 39 届会议上，同意视情况，通过三年作出一次次要更新和六年作出一次重大更新的方式，扩展全球空中航行计划（GANP）的生命周期，以便提供稳定性。尽管国际民航组织大会在其第 40 届会议核准的《全球空中航行计划》第六版构成一次重大更新，提议在国际民航组织大会第 41 届会议核准载有若干次要更新的第七版。此次预计更新的部分内容包括，提议改进航空系统组块升级（ASBUs），增添绩效框架在关键安全绩效领域的内容，以及将基础建设组块映射到普遍安全监督审计计划（USOAP）的规程问题。

A40-2: 对事故和事故征候调查记录的保护

事故调查专家组就对事故和事故征候调查记录的保护相关规定进行了定期审议，但当前未就这些规定提议进一步修订。部分关于事故和事故征候信息的可获得性的规定已经通过，由此进一步对附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》的相关修正建议由空中航行委员会在当前届会审议。

A40-3: 保护为维持或提高安全而收集的安全数据和安全资料以及正常运行中飞行记录仪的记录

秘书处会同安全信息保护实施小组（SIP IG）当前正开展工作，处理各国就实施附件 6 —《航空器的运行》关于保护正常运行中飞行记录仪的记录或记录稿的规定而提出的问题。对附件 6 拟议修订的初步审查，计划由空中航行委员会于 2022 年秋季届会时进行。

A40-4: 国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明已经过定期审查。目前无需对该声明进行修改。

A40-5: 地区实施支助机制

具体针对地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全组（RASGs）的地区实施支助机制进行定期审查。秘书处继续对地区规划过程提供支持，并定期向空中航行委员会和理事会报告各地区规划会议的成果。

A40-6: 通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标

国际民航组织理事会在其第 217 届会议期间批准了全球航空安全监督系统（GASOS）。之后，大会在其第 40 届会议上通过了 A40-6 号决议 — 通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标。秘书处通过地区安全监督机构（RSOOs）、地区事故和事故征候调查组织（RAIO）合作平台和全球航空安全监督系统方案，继续支持各地区合作组织。

A40-7: 新进入者

空中航行委员会和秘书处就先进的空中出行开始了初步讨论，以便确定可能需要开展何种工作。

A40-8: 关于水上机场的设计、合格审定和运行的全球标准

在机场设计和运行专家组第四次会议（ADOP/4）（2022年2月15至24日）上，各专家一致同意就水上机场的设计、合格审定和运行拟定工作卡，包括由加拿大提名的专家组成员所提议的阶段性做法。鉴于预期该工作卡将得到空中航行委员会批准（参见 C-MIN 223/5 号会议记录），相关准备工作已经开始，并将在第一阶段促成编制一份国际民航组织通告，而后制定附件 14 —《机场》中关于此题目的高级别标准和建议措施（SARPs）。共有九个国家 and 两个国际组织对该工作卡表示兴趣。

A40-9: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

附录 A — 国际航空运输的经济管理

国际民航组织一直以来持续推广其关于消费者保护的核心原则，和更新其概述各国在消费者领域以及特别是航空旅客权利方面所采取不同规则的汇编。该汇编现载于国际民航组织网站²，目前提供关于 189 个成员国和四个地区组织的相关信息。国际民航组织鼓励各国和相关的利害关系方就该数据库和其应用国际民航组织核心原则的经验，向国际民航组织提供反馈。

根据 A40-9 号决议，国际民航组织于 2019 年 12 月，对成员国进行了关于大型机场或航空公司服务中断情况下向旅客提供协助和应用国际民航组织消费者保护核心原则的调查。许多国家证实前述原则有助于指导和启发其政策制定、监管和运行实践，尤其是制定新的国家消费者保护政策或审查和修订现有政策。关于该调查的完整报告³已于国际民航组织网站公开。

国际民航组织一直以来持续促进和监测第六届世界范围航空运输会议（ATConf/6）期间通过的国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景的实施情况。2022 年 4 月举行的航空运输监管专家组第十六次会议期间，专家审查了在拟定《外商投资国内航空公司公约》方面取得的进展，该项工作通过两次非正式专家组简报会和各工作小组进行。未来此方面工作将通过专家组成立的一个工作组推进，解决仍存在的关切问题，以期在此项任务上取得进一步进展。

² 国际民航组织消费者保护汇编：<https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>

³ 关于向旅客提供协助和国际民航组织消费者保护核心原则的调查：
https://www.icao.int/sustainability/Documents/ConsumerProtection/Report_Survey-on-Assistance-to-pax.pdf

专家组还认识到全货运航班在 COVID-19 大流行期间的关键作用，以及鉴于电商业务越发扩张所致航空货物运输需求将继续增长的情况。专家组建立了一个工作组，责成审查是否有充分理由向航空运输委员会建议拟定专门的国际协定，用以进一步推动航空货物运输的自由化。专家组还建立了一个类似的工作组，以深入评估是否就无人航空器系统国际运行的经济监管制定指南，鉴于相关的跨境运行正在增长。

2020 年 3 月和 2021 年 8 月，在非洲和中东地区举办了地区性讲习班和讨论会，宣传国际民航组织关于国际航空运输经济监管的政策和指南，并加强与各成员国和行业的交流对话与信息交换，以支持航空发展及从 COVID-19 大流行的影响中恢复。

虑及大流行病的前所未有的影响，同时根据[国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）报告建议 11](#)，国际民航组织制定了专门的各国关于航空系统服务中断下应急和预案响应规划的最佳做法汇编。该汇编现载于[国际民航组织网站](#)。通过该平台，国际民航组织将得以分享相关信息，以及各国在民用航空系统服务中断情况下的最佳做法。

根据 A40-9 号大会决议要求理事会增进各国之间有关公平竞争的合作、对话和交流信息，国际民航组织已将竞争政策和做法汇编的范围扩大至包括国际民航组织政策概述的和一般性竞争法下反竞争行为的一般信息。为促进可兼容的监管做法，汇编还涉及竞争领域的多种合作形式，包括部分双边合作案例和更广泛的地区性框架。该汇编现囊括 189 个国家，达国际民航组织成员国数量的 98%。

国际民航组织正致力于支持各国通过国际民航组织航空服务谈判会议（ICAN）建立（和重建）航空运输连通性，该会议为提升航空运输谈判和磋商的效率提供了平台。大流行病之前，该会议曾于 2019 年 12 月在约旦亚喀巴举行。此后的活动被迫从 2020 年 12 月推迟至 2021 年 12 月，以线下和虚拟混合形式召开，成功地召集了逾 70 个国家参会，达到了大流行病前的参与度水平。

附录 B — 税收

国际民航组织持续通过与成员国联络和组织会议，监测《国际民航组织关于国际航空运输领域的征税政策》（Doc 8632 号文件）所载的本组织税收政策的发展情况，并推广其使用。经更新的 Doc 8632 号文件补篇三版已于 2021 年 8 月出版。该文件汇总了各成员国关于其对有关税收的各综合决议实施状态的反馈。

2021 年 3 月，在与非洲民用航空委员会（AFCAC）的协作下组织了多期关于通过经济监督和监管实现非洲航空运输可持续发展的能力建设讲习班，侧重于税收扩大化内容。类似活动将在其他地区举行。

附录 C — 机场和空中航行服务

国际民航组织正继续致力于更新国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策和指导材料，以期帮助改进提供和运作机场和空中航行服务的效率和成本效益。为此，《机场经济学手册》（Doc 9562 号文件）于 2020 年经修订并出版，以及《空中航行服务经济学手册》（Doc 9161 号文件）正在接受全面审查。

为评估各国对国际民航组织收费政策的实施状态，于 2020 年开展了一项在线调查。该调查的结果已于国际民航组织网站公布，侧重了四个方面：对国际民航组织政策的知晓情况、关于机场和空中航行服务收费的国家规则和立法、对国际民航组织政策的实施、国家采取的经济监督方式。相关后续工作正在与国际民航组织各地区办事处的协作下开展，旨在制定可能的行动策略，以基于针对地区情况发现的关键问题改进完善。

此外，通过与国际和地区组织联合举办讲习班和网络研讨会，国际民航组织正持续努力提升各国对国际民航组织收费政策的意识，并强化其实施。2021 年 3 月，在与非洲民用航空委员会（AFCAC）的协作下组织了多期关于通过经济监督和监管实现非洲航空运输可持续发展的能力建设讲习班，且类似活动将在其他地区举行。

关于航空基础设施管理和融资，正在开发进一步的指南和工具，包括关于业务案例和成本效益分析、成本效益分析和经济影响分析的独立指南草案定稿，以及正在进行中的为提供气象服务、空间天气信息服务制定成本回收机制，以及处理无人航空器系统（UAS）的经济影响和针对为无人航空器系统提供服务的潜在收费机制的相关工作。

附录 D — 航空数据和统计

航空数据和分析专家组第三次会议（ADAP/3）于 2021 年 6 月举行，期间各专家审查了国际民航组织统计方案的状态，并特别关注了数据质量和报告、覆盖、大数据，以及国际民航组织根据联合国的建议对其统计活动适用的质量保证框架原则的相关议题。专家组还谈及与 COVID-19 后业务量预测、持证航空人员预测和全球竞争力指数相关的事宜。各专家确保了国际民航组织统计方案符合本组织需求，并有助于实现其各项战略目标。

大数据项目在与联合国、各国际组织和学术界的合作下取得进展。这些项目包括：a) 使用市场情报数据传输（MIDT）分析航空连通性、航空运输网络和航空公司竞争；b) 广播式自动相关监视（ADS-B）数据融入对运力变动、空中航行收费、燃料效率计算器和航空系统组块升级实施的实时监控；和 c) 电子商务全球企业对消费者（B2C）衡量。

通过与联合国、其各机构和其他国际组织的密切合作，国际民航组织参与了联合国统计活动协调委员会（CCSA）报告《COVID-19 正如何改变世界：从统计学角度》⁴中三卷文件的相关工作。

还与万国邮政联盟（UPU）建立了紧密协作，以善用各个大数据来源有效监督和分析国际物流在电子商务方面存在的局限。

⁴ <https://unstats.un.org/unsd/ccsa/documents/covid19-report-ccsa.pdf>

国际民航组织继续向联合国提供航空运输数据和指标，以支持其可持续发展目标，尤其是用于监测可持续发展目标 9 之具体目标 9.1（发展优质、可靠、可持续和有复原力的基础设施，包括区域和跨界基础设施，以支持经济发展和为人类谋福利，重点是人人可获得负担得起的公平机会）进展情况的运输指数。作为可持续发展目标指标 9.1.2（旅客和货物数量，按交通方式区分）⁵的代管机构，国际民航组织于 2020 年、2021 年和 2022 年 3 月向联合国提供了经更新的数据和指数。

关于航空数据和分析的实践辅导课程和研讨会先后于 2019 年 11 月和 2020 年 2 月在多米尼加共和国和科特迪瓦举行；还以线上形式于 2021 年 9 月举行，中东（MID）地区办事处多国参加。

国际民航组织 COVID-19 空中交通信息看板于 2020 年 5 月发行，用于提供互动性数据信息工具以监测 COVID-19 影响民用航空的四个方面：运行影响、经济影响、航空器使用和国家对业务量。此外，后 COVID-19 预测情景经开发，用于更新旅客长期业务量预测（LTFs），以同时虑及 COVID-19 大流行的短期影响和最终的长期恢复情况。这要求结合经更新的宏观经济数据，和近期对于航空行业需求震荡（以收费旅客公里（RPKs）的变动衡量）的预计。

附录 E — 预测、规划和经济分析

第十一届统计专业会议（STA/11）审查了国际民航组织根据 A40-9 号大会决议在航空业务量预测和规划领域开展的各项活动，该决议要求理事会更新单独的一套长期业务量预测（LTFs），以此生成定制化的和/或更详细的预测。该长期业务量预测已根据 2018 年基线进行更新，且通过长期业务量预测多学科工作组（MDWG-LTF）制定了 COVID-19 后预测情景。国际民航组织的长期业务量预测已通过国际民航组织网站⁶向成员国提供，更详细的预测载于民用航空数据解决方案（iCADS）平台⁷供各国用于大流行病后的规划和实施。

第十一届统计专业会议还审议了编制航空卫星账户（ASA）方法框架⁸以便衡量航空对国家经济体的经济贡献方面取得的进展。航空卫星账户方法将为各国用作衡量民用航空活动的经济和社会影响，以及确保流向航空运输领域的融资和投资的标准框架。

关于 2013 年、2014 年、2015 年、2016 年、2017 年、2018 年和 2019 年国际航空公司运行经济情况地区差异的研究已开展，对 2020 年情况的研究正在进行。相关结果以通告形式每两年进行公布。根据这些研究结果得出年度全球和地区权重数值，向国际航空运输协会（IATA）分账机构提供，以确定联运行程客运收入的分账要素。

⁵ <https://sdgs.un.org/goals/goal9>

⁶ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Post-Covid-Forecasts-Scenarios.aspx>

⁷ <https://data.icao.int/iCADS>

⁸ <https://www.icao.int/sustainability/Satellite/Pages/default.aspx>

秘书处开发了一个成本效益分析应用⁹，供使用者评价和对比限定航空基础设施项目的不同投资选择方案的成本和效益。该应用预先载有数项分析，如净现值（NPV）、内部收益率（IRR）和成本效益率。在线航空收费应用¹⁰经开发，用于将纸介的《机场和空中航行服务收费》（Doc 7100 号文件）转变为网页工具，为制定和对比机场和空中航行收费政策提供分析平台。

国际民航组织一直以来积极监测 COVID-19 大流行对民用航空的经济影响¹¹。详细的报告和经调整的预测自 2020 年 2 月 21 日起，定期上载至国际民航组织公共网站。

根据万国邮政公约第 53 条，向万国邮政联盟（UPU）提供了年度航空公司业务量和财务数据及分析，以用于计算基础航空邮件运价。

A40-10：解决民用航空网络安全问题

国际民航组织大会在其第 40 届会议上，重申了所有利害攸关方达成全球性承诺，以采取行动共同解决民用航空网络安全问题的重要性和迫切性，并通过了航空网络安全战略。会议呼吁国际民航组织编制行动计划，以支持航空网络安全战略的实施，并继续确保以跨领域的方式审议和协调网络安全事项。此外，会议注意到在国际民航组织内部涉及网络安全的结构方面存在一些差距，并讨论了一套标准作为网络安全结构调整的基础。

网络安全行动计划

根据 A40-10 号决议，国际民航组织编制并于 2020 年 11 月发布了网络安全行动计划，用以支持各国和利害攸关方实施航空网络安全战略。网络安全行动计划提供了国际民航组织、各国家和利害攸关方开展协作的基础，并提出了一系列原则、措施和行动，旨在实现该战略七大支柱的各项目标。

虑及各成员国因尚未结束的 COVID-19 危机而持续变化的优先事项，以及各国家和利害攸关方在其国内和组织内实施航空网络安全举措的经验，国际民航组织对网络安全行动计划进行了修改，并于 2022 年 1 月发布了该文件的第二版。此次审查包括简化文件使用的案文，使其更加清晰、简要；并就各行动项开展了全面审查，明确了行动、指标和起始时间。

关于国际民航组织内处理网络安全问题的机制的可行性研究

国际民航组织大会在其第 40 届会议上，注意到在国际民航组织内有多个机构涉及处理网络安全问题，并对其可能存在的差距、重复、不一致和透明性缺失表示了担忧。为解决这些担忧，大会呼吁国际民航组织将这些小组的工作置于总体结构下统筹，并讨论了一套标准用作网络安全问题治理结构调整的基础。

理事会在其第 218 届会议期间核准了开展处理网络安全问题的机制可行性研究和差距分析的方法论。该研究的前两阶段已在理事会第 219 届会议期间进行介绍。理事会要求秘书处进一步审议和更新该可行性研究，并

⁹ <https://data.icao.int/CBA/>

¹⁰ <https://data.icao.int/aerotariffs>

¹¹ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

授权理事会主席考虑设立一个由理事会代表和空中航行委员会（ANC）成员组成的工作小组，在秘书处的协助下开展可行性研究阶段 3 的工作。该工作小组在 2020 年 11 月至 2021 年 1 月之间密集开会，审议了多个治理方案选项，并推荐了一个解决方案，后于第 222 届会议批准。新的国际民航组织内部网络安全治理结构包括：

- a) 重组秘书处网络安全研究组（SSGC）为网络安全专家组，向航空安保委员会报告；
- b) 整合信任框架研究组纳入空中航行委员会专家组架构；和
- c) 在理事会下建立特设网络安全协调委员会（AHCCC），该委员会人员构成包含航空运输委员会、航空安保委员会、空中航行委员会和工作方案涉网络安全要素的各国际民航组织专家组和专家小组各一位成员。该委员会根据预期向理事会和国际民航组织内部网络安全相关活动涉及的每个人，就国际民航组织所有网络安全相关活动，提供单一的联络点，以此加强国际民航组织就这些议题开展工作的责任感、透明度、效率和协作。理事会在其第 224 届会议期间批准了特设网络安全协调委员会的职权范围。

根据理事会关于新的治理结构的决定，网络安全专家组在理事会第225届会议期间建立，并于2022年5月举行了其第一次会议。空中航行委员会在其第219届会议期间批准了将信任框架研究组转换并入一个空中航行委员会的专家组。

国际航空法律文书处理对民用航空的网络攻击的充分性

航空网络安全策略呼吁对相关国际法律文书进行分析，以查明关于预防、起诉和及时响应网络事件的现有或缺失的关键性法律规定。该项任务相应地反映在网络安全行动计划，是对国际民航组织要求的行动项。为此，秘书处网络安全研究组建立了法律方面研究分组（RSGLEG）。该分组由法律和网络安全专家构成，以确保提供实现其目标所需的所有专家意见。法律方面研究分组的上一次会议于 2022 年 1 月举行，当时未决定将该研究定稿，而是商定以该文件为基础供法律委员会第 38 届会议进一步讨论，并由其对文件进行审议。该会议于 2022 年 3 月举行。

指导材料

根据网络安全行动计划，国际民航组织制定了指导材料支持各国家和利害攸关方解决民用航空领域的网络安全问题，包括关于交通灯规程（TLP）的指南、网络安全政策和民用航空领域的网络安全文化。

意识提升和外联活动

提升各国家和利害攸关方对于解决民用航空领域网络安全问题的重要性的意识，一直以来是国际民航组织的一项核心活动。本组织一贯且将继续积极组织和参与各国家、地区和国际性大会、会议和网络研讨会，以便：促进所有利害攸关方在网络安全和网络复原力领域的合作；推动航空网络安全策略和网络安全行动计划的实施；以及在成员国之间强调通过和批准《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和 2010 年《关于〈制止非法劫持航空器的公约〉的补充议定书》（北京议定书）对于支持遏制网络威胁和惩罚对民用航空的网络攻击的重要性。

A40-11：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

附录A — 一般政策

近年来在实施全球航空安保计划（GASeP）方面取得了有益经验，这些经验正用于全球航空安保计划的完善，以确保计划推动航空安保水平的持续提升。

在此背景下，国际民航组织内部监督办公室于2021年4月至11月之间，对全球航空安保计划进行了评价，意在对其于提升全球航空安保水平方面的相关性、一致性、效率和可持续性开展高级别分析，并就改进其成果交付和全球航空安保计划管理提供建议。该评价表明全球航空安保计划在促进航空安保方面提供了有益和相关的框架，帮助提升了航空安保在政治层面的曝光度。

尽管如此，全球航空安保计划对2020年的理想目标，即80%的国家实现超过65%的有效实施率（EI），并未实现。全球航空安保计划的下一理想目标是截至2023年90%的国家实现超过80%的有效执行。国际民航组织所有的地区办事处掌握其辖区国家的审计数据，和普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）的时间表，并正在与各国合作以查明提供协助和能力建设方面的机会。2023年和2030年理想目标能否实现，将完全取决于每个成员国的政治意愿和政策决定。

在此方面已有广泛活动开展以便利和推动所有利害攸关方实施全球航空安保计划，涉及多项国际民航组织总部的举措和各地区办事处的关键支助，包括众多为支持全球航空安保计划行动项而制定和部署的能力提升举措。此外，国际民航组织的各讨论会在强化国际民航组织所有地区间关于航空安保的知识分享、相互学习和同业审查方面发挥了重要作用。2019年，国际民航组织举行了其年度全球航空安保专题讨论会，重点关注了航空安保技术和流程方面当下和未来的创新。该讨论会时值国际民航组织大会第40届会议前一周。2020年讨论会的主题是“以点带面加强安保文化”，2021年的主题是“航空安保：一切不再照旧”。2021年讨论会加入了为纪念2001年9月11日袭击发生20周年的特别环节。每届讨论会均有众多国家和行业代表参加。通过此有力的全球参与度，全球航空安保计划仍然是各国航空安保优先事项的基石。

秘书处一直以来通过国际民航组织的全球航空安保计划加密门户网站按季度向各国和其他利害攸关方提供全球航空安保计划实施数据。此外，秘书处参加了由不同地区和行业组织举行的多个网络研讨会和活动，以宣传其在此方面正在开展的工作。

在审议了内部监督办公室对全球航空安保计划的评价之后，国际民航组织理事会对内部监督办公室的三项建议和国际民航组织管理行动计划表示欢迎，注意到其实施将产生资源方面的影响。理事会还同意，可以从内部监督办公室的评价报告出发，继续改进全球航空安保计划的实施，并根据2017年至2022年期收集的经验对其进行更新。理事会还注意到计划重启全球航空安保计划特别工作队，以处理评价报告所载的各项建议。

附录B — 制止非法干扰民用航空行为的国际法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

加入各航空安保公约成为缔约方的重要性持续通过各简况会和高级别会议得以强调。

附录C — 技术安保措施的实施

A40-11号决议强调了在航空领域建立强大的安保文化的重要性。大会建议国际民航组织继续致力于开发多项工具以强化安保意识和安保文化，使其成为优先事项，并指定2020年为安保文化年（YOSC）。鉴于2020年COVID-19大流行严重影响了航空业，国际民航组织理事会决定将安保文化年推迟至2021年（参见C-MIN220/7号会议记录）

在AS8/23-20/125号国家级信件中（日期为2020年11月13日），国际民航组织秘书长鼓励各国与行业和其他组织协作，支持各项安保文化活动。秘书长还要求所有实体在2021年全年及往后，开展和采取实用的安保文化活动及举措，以帮助促进航空领域形成强大且有效的安保文化。国际民航组织EB 2021/018号电子公告（日期为2021年5月18日）也包含关于安保文化年的信息和为支持该举措的建议。

国际民航组织于2021年全年采取了一系列安保文化年举措和活动，并开发了多种国际民航组织安保文化工具和资源。这些由国际民航组织秘书处专门的项目团队，在与国际民航组织各地区办事处和各航空安保培训中心（ASTCs）的协作下，于国际民航组织总部进行管理。

国际民航组织安保文化网站页面¹²已经开发，并将作为永久性资源维护。该网页包括来自国际民航组织、国家、行业和其他组织的安保文化最佳做法，内容形式有指导材料、视频、小册子、工具包、培训材料、小测验、检查单、常见问题和文章，针对安保文化分享提示和最佳做法。网站还包含一套自我评估问题，可帮助各组织衡量和改进其安保文化。同样载于网站的还有一系列安保文化年通讯简报，着重分享安保文化的动态和资源。

国际民航组织为支持安保文化年举行了众多全球性活动，包括2021年9月的年度航空安保专题讨论会。该讨论会是在2020年上届会议成功举行的基础上召开，当年由国际民航组织秘书长正式宣布安保文化年启动。来自各国和行业的富有影响力的发言人在这些活动上分享安保文化相关的提示和最佳做法。2022年2月，国际民航组织还举行了线上的安保文化网络研讨会，期间秘书长正式拉下安保文化年的帷幕。该网络研讨会重点回顾了2021年取得的各项全球性安保文化成就，并给予发言人机会分享其各自的安保文化年经验；还着重提及了多种工具、资源和指南，可供航空业的所有参与者用于保持对安保文化的持久关注，并为发言人提供平台交流安保洞见和最佳做法。

国际民用航空业界对2021年全年为提升安保意识和促进在世界范围内的航空运行中形成强大且有效的安保文化而付诸的努力提供了支持。一份关于各项全球性安保文化年成就的英文摘要文件现载于国际民航组织安保文化网站页面¹³。该文件重点突出了各项安保文化活动、宣传和举措，以及由航空业界所编写并分享的安保文化最佳做法和指导材料。

国际民航组织继续推出了若干安保文化协助产品，包括：关于安保文化的互动式电子学习套包；安保文化简短视频；可用于培训、简况介绍和其他协助活动的安保文化讨论卡、用于支持当地安保文化宣传活动的可定制资源（模板）。

¹² www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx

¹³ [Summary Doc YOSC Achievements.pdf \(icao.int\)](#)

国际民航组织及时地采取行动通过了旨在强化应对内部人员威胁的标准。附件 17 —《安保》的第 17 次修订于 2019 年 11 月经理事会通过，后于 2020 年 3 月 30 日生效。第 17 次修订源自 2019 年 5 月 13 日至 17 日举行的航空安保专家组第三十次会议上的提案，意在确保附件 17 内的措施与民用航空面临的内部人员威胁水平相称。此次修订包括但不限于对背景调查的定义的修改，以及关于脆弱性评估、培训方案和资格认证制度、通行管制和工作人员的检查的新的和经修改的规定。

秘书处更新了其在《航空安保手册》（Doc 8973号文件 — 限制发行）中的相关指导材料，以满足附件17标准4.2.5强制要求的需对所有工作人员在进入机场安保限制区之前进行检查。

另外还对涉及内部人员威胁，以及更具体的车辆检查的现有指导材料开展了全面审查，并相应进行了调整。

此外，为推动实施标准4.2.6，针对使用能够检测出爆炸物存在的检查技术制定了新的指导材料。

附录D — 国际民航组织普遍安保审计计划

为处理A40-11号大会决议附录D关于国际民航组织普遍安保审计计划（USAP）的要求，国际民航组织秘书处对普遍安保审计计划做出改进，以确保对附件17标准的诠释保持一致，更关注计划的运行，及时处理严重缺陷以及采用基于风险的做法安排审计的优先排序。这些改进将确保对成员国以基于风险和注重结果的方式遵循相关安保目标的情况进行有效报告，其实施响应了秘书处普遍安保审计计划研究组的多项建议。部分亮点包括：

- a) 查明普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）针对每条适用审计的标准评估合规水平的规程问题（PQs），以此得以绘制经修改的合规图表，从而更好地反映对附件17各标准的运行合规情况；
- b) 对普遍安保审计计划—持续监测做法的规程问题开展全面审查，以反映附件17的第17次修订和附件9 —《简化手续》的第28次修订；
- c) 为普遍安保审计计划—持续监测做法审计员编制半年期通讯简报，以进一步强化复训工作；
- d) 在普遍安保审计计划加密门户网站上发布国家协调员及其通讯详情的信息列表；
- e) 更新《普遍安保审计计划持续监测手册》（Doc 9807号文件），以澄清审计方法，并清楚地解释用于普遍安保审计计划 — 持续监测做法活动优先排序的经更新的基于风险的做法。
- f) 修改纠正行动计划模板，以改进对国家实施审计建议情况的追踪；
- g) 修改秘书处关于普遍安保审计计划实施情况所发的半年期电子公告，以指明推迟审计的国家；和
- h) 调整现场审计的日程安排，以便为文件审查留有更多的准备时间。

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

根据A40-11号大会决议，并经全球航空安保计划 (GASeP) 的优先目标申明，国际民航组织的目的之一在于实施有针对性的援助，以解决成员国经查明的缺陷。航空安保和简化手续援助的首要目标是支持成员国解决通过国际民航组织航空安保审计计划 (USAP) 查明的重大安保关切 (SSeCs)，和协助各国实施附件9 — 《简化手续》和附件17 — 《安保 — 保护国际民用航空免遭非法干扰行为》中的标准和建议措施。

航空安保改进计划 (ASIPs) 专门为国家个体设计，基于对其需求的评估结果和国家的援助要求，可在普遍安保审计计划审计后或依国家要求启动。航空安保改进计划的每一阶段都有绩效指标、条件和质量保证措施，必须满足后才能启动航空安保改进计划的下一阶段。因此，国家能否完成航空安保改进计划取决于多重要素，包括国际民航组织向该国提供援助的能力，和该国满足航空安保改进计划的条件以确保有效实施经改进的安保措施的能力。2020年至2022年三年期间，共有13个实施中的航空安保改进计划，其中三个已完成。另有五个航空安保改进计划已提出申请。

国际民航组织航空安保培训方案对六门航空安保培训课程和八个航空安保讲习班的实施进行管理。为在不让任何国家掉队倡议的框架下向所有成员国提供航空安保培训，该方案还管理着国际民航组织航空安保培训中心 (ASTC) 网络。该航空安保培训中心网络目前有36个成员，在国际民航组织全部七个地区开展工作，其中有一个是在2020年至2022年三年期新加入该网络的经国际民航组织核准的航空安保培训中心。2020年和2021年，通过航空安保培训中心网络共举办47期次由国际民航组织支持的航空安保课程和讲习班，惠及来自92个成员国的576名航空安保专业人员。

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

附录G — 在航空安保领域的国际和地区性合作

A40-11号决议之前通过的多项联合国安全理事会决议，如事关边境管制、航空安保、关键基础设施和反恐的2341 (2017) 号、2368 (2017) 号、2396 (2017) 号和2482 (2019) 号决议，继续塑造着国际民航组织和其他联合国机构在联合国全球反恐协调契约下的合作。该协作是国际民航组织打击民用航空威胁相关工作的一个重要支柱，因其使得各方得以善用其各自在航空安保、简化手续和边境管制领域的资质和能力，互为补充，从而解决挑战。

国际民航组织曾于2020年参与开发，并于今参与实施由联合国反恐怖主义办公室 (UNOCT) 领导的联合国威胁评估模型计划 (TAM计划)。该计划对于打击民用航空所受的内部和外部威胁具有重要意义，其强调支持成员国制定有效的机构间协调流程，以建立航空安保范畴内进行国家威胁评估的通用做法。其发扬了安全理事会在其2309号决议呼吁的成员国应加深就航空安保相关事宜的对话和合作，包括在所有相关当局间交换威胁相关的信息。威胁评估模型计划还对国际民航组织的《航空安保全球风险背景综述》(Doc 10108号文件 — 限制发行) 内含的指导材料，在由民用航空当局执行基于良好知情的风险评估方面构成补充，以此得以实施最合适的缓解措施。

国际民航组织作为联合国阻止恐怖分子旅行方案的合作伙伴，与联合国反恐怖主义办公室、反恐怖主义委员会执行局（CTED）和毒品和犯罪问题办公室（UNODC）共同向国家提供支持，帮助提升其预防、探测、调查和执行恐怖分子罪行和其他重罪的能力。在此方案下，国际民航组织尤其侧重于确保适当收集和分析预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）信息，作为其阻止恐怖分子旅行相关工作的重要部分。自2019年该方案启动共有五十一个国家参与。国际民航组织正与联合国反恐怖主义办公室就其专门针对无人航空器系统（UAS）、网络问题以及保护关键基础设施和易受伤害目标的其他项目开展密切合作。

国际民航组织还继续与反恐怖主义委员会执行局紧密合作，包括通过参与现场国家访问以评价联合国成员国对民用航空反恐相关决议的实施情况，评判各国航空规约、法规 and 政策的效力，并就增强能力建设提供建议，尤其是事关航空安保以及预报旅客资料和旅客姓名记录的规定方面。国际民航组织于2019年参与了七次反恐怖主义委员会执行局的（现场）访问，于2021年以线上形式参与了八次任务。

A40-12：关于航空安保的宣言 — 申明全球对加强实施的承诺

为协助各国提升对民用航空所受威胁和风险的意识，国际民航组织一贯致力于支持和协调航空安保专家组（AVSECP）威胁与风险工作组（WGTR）的各项活动，该工作组从全球角度对国际民用航空面临的安保威胁和风险进行审视。在这方面，国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108号文件）第二版于2019年发布，并计划在2022年发布新版。与此同时，威胁与风险工作组于2020年9月更新了其对航空所受恐怖主义导致新出现的和不断变化的安保威胁和风险的评估，并纳入了针对COVID-19对航空安保所致影响的建议。该评估载于一份单独的文件，题为“经更新的民用航空威胁和风险概述”。

此外，为加强国家间的信息交换，秘书处正利用其联络点网络及时分享可能会对相关当局开展国家、地区或国际性威胁和风险评估产生影响的信息。

不仅如此，秘书处还在持续致力于网络安保的创新工作，例如通过开发和维护航空安保百科全书平台，组织聚焦创新的活动如国际民航组织全球航空安保专题讨论会，参与围绕行业的各项论坛，以及发布关于使用检查技术的指导材料。

为鼓励航空安保与其他领域（如安全和简化手续）开展有效的协调和合作，秘书处就部分特定议题实施了协调做法，但认可将有必要就某些情况在多个利害攸关方和专家小组之间开展更广泛的协作。

有效的协作已经在诸如航空货物安保和安全等领域进行。为就货物安全运输达成整体做法，秘书处下多个部门正对飞行运行专家组的货物安全运输专门工作组提供积极支持，该工作组作为一个多学科小组，整合了飞行运行专家组与其他领域的专家意见，如货物安全（包括危险物品）、适航、安全和风险管理、安保和简化手续。

安全和安保工作的协调还体现在附件编制，包括就遥控驾驶航空器系统运行制定国际规定。在此方面，秘书处采取了相关步骤确保航空安保专家组参与拟定即将出版的附件6—《航空器的运行》第IV部分—国际运行—遥控驾驶航空器系统中的航空安保相关要求和措施。

为解决由使用无人航空器系统（USA）所造成的增长中的威胁，秘书处还制定了旨在保护航空基础设施免受无人航空器影响和就预防、协作、准备和应对提供最佳做法的指导材料。鉴于该主题的多学科性质，不同行为体（主管当局、空中航行服务提供者（ANSPs）、机场运营人等）之间开展了协作，以便在应对此类威胁时形成合力和协同。

针对其他附件，包括附件10—《航空电信》第IV卷—《监视和防撞系统》、《机场规划手册》（Doc 9184号文件）和其他文件，也正在开展类似的协调工作。

A40-13：普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）

理事会在其第225届会议第六次会议上，同意了由国家磋商提出、后经空中航行委员会修订的针对普遍安全监督审计计划持续监测做法特设咨询小组建议的修改。这些建议将通过改进该计划可用的数据支持普遍安全监督审计计划持续监测做法演变为更加基于证据、知晓风险、注重结果，并将促进国际民航组织与相关伙伴的协调和合作。秘书处持续使用普遍适用的风险评估方法对国家的普遍安全监督审计计划活动进行优先排序，并基于相关流程确保前述风险评估方法的独立性、标准化和透明度。

A40-14：除其他外，通过航空器灭虫和病媒控制方法来减缓疾病传播，以及CAPSCA（预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排）对实施的重要性

A40-14号决议指示理事会继续参与世界卫生组织（WHO）相关工作，针对与包括航空器灭虫在内的病媒控制措施相关的科学风险评估模型，制定基于绩效的标准、建议和指南。

民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）的部分工作包括开发了关于病媒控制措施的模式，该模型将扩展以纳入非病媒传播疾病和灭虫措施，以此吸收大流行病期间习得的经验，并虑及未来气候变化可能对病媒和公共卫生产生的潜在后果

计划向大会第41届会议提交一份涉及此决议和其他减缓疾病传播相关提案的大会文件。

A40-15：制定和实施简化手续规定—打击人口贩运

简化手续专家组的人口贩运问题工作组制定了航空部门打击人口贩运的综合战略，为各国、民航当局和组织、航空器运营人和机场提供指导和建议，为其制定打击人口贩运的全面战略提供信息。该战略在简化手续专家组第十二次会议（FALP/12）上达成一致，并于2021年9月获得理事会航空运输委员会的批准。

A40-16: 国际民航组织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

2021年6月1日，国际民航组织发布了EC 6/3-21/25号国家级信件，要求成员国完成关于推进航空无障碍的在线调查。调查的目的是收集成员国关于其航空无障碍环境的相关规章、法令和政策的信息，促进简化手续专家组的促进航空无障碍环境工作组编写此类规章、法令和政策的纲要，并协助成员国实施附件9 —《简化手续》关于为残疾人运输提供便利的规定。

作为COVID-19高级别会议（HLCC 2021）简化手续分会的一部分，与会者讨论了改善航空的无障碍环境，并向各国提出了四项建议，包括承认附件9标准和措施（SARPs）的重要性并提高各国对相关规定的实施水平，适当注意Doc 9984号文件《为残疾人提供航空运输便利的手册》。会议部长级全体会议和国际民航组织理事会在2022年3月的第225届会议上核准了这些建议。

2020年6月23日，国际民航组织理事会通过了附件9的第28次修订，该次修订于2020年10月30日生效，并于2021年2月28日适用。该次修订纳入了新的和经修订的规定，涉及内容除其他外包括：旅客姓名记录（PNR）数据（符合联合国安全理事会第2396(2017)号决议）、国际民航组织公钥簿（PKD）和不循规旅客。

作为理事会于2022年3月9日通过的附件9第29次修订的一部分，五项关于便利残疾人运输的建议措施升级成为标准，从而加强了该领域的国际监管框架。对附件的该次修订将于2022年7月18日生效，并于2022年11月18日适用。成员国的义务除其他外，包括确保为旅行的残疾人提供特殊协助，使他们能够获得惯常向公众提供的相同服务，并以尊重个人尊严方式提供这种协助。将强制要求确保有听障和视障的旅客能够以无障碍形式获得航班服务相关信息的措施。各国还需要采取措施，为行动不便者提供充足的停车位，在机场航站楼指定残疾人接送点，并确保出入通道通行无阻以便利其在机场内的行动。附件9第29次修订纳入的新的和经修订的定义与标准和建议措施涉及突发公共卫生事件、旅行和健康证明文件的安保、救济和返侨航班、残疾人的航空运输简化手续、对航空器事故受害者及其家属的援助、人口贩运、野生动物贩运和旅客姓名记录（PNR）数据。

Doc 9957号文件《简化手续手册》正在由简化手续专家组的指导材料工作组（WGGM）更新，以纳入关于附件9第28次和第29次修订中新的和经修订的标准和建议措施相关指导材料，同时考虑到新的和经修改的国际最佳实践，包括世界卫生组织（WHO）提供的指导。

在简化手续专家组第十二次会议上，成立了一个专门的附件9工作组，以确保附件9所载措施与当前和可预见的全球民用航空航空简化手续环境相称。航空运输委员会于2021年9月批准了简化手续专家组的报告。

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

经修订的国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）实施路线图已在国际民航组织公共网站上公布。路线图纳入了附件9与国际民航组织旅行者身份识别方案战略相关的新的和经修订标准和建议措施，目的是指导成员国努力实施该战略并遵守相关附件9标准和建议措施以及包含在Doc 9303号文件《机读旅行证件》中的机读旅行证件（MRTD）国际技术规范。

Doc 9303号文件第八版由13个部分组成，于2021年以国际民航组织所有语文在国际民航组织公共网站上发布。新增的第13部分提供了关于可见数字印章的规范，以这种相对价廉但高度安全的方式来确保非电子文件的真实性和完整性。非电子文件上的信息经过加密签名，签名以二维条形码编码并打印在文档本身。

促进无缝和非接触式程序的最具战略意义方面是部署数字化旅行证件，例如数字旅行证件（DTC），其技术规范基于已部署用于签发和检查电子机器可读旅行证件（电子机读旅行证件）的技术。数字旅行证件可以促进面部识别的使用，尤其是在将其纳入旅客简化手续计划前验证数字化电子机读旅行证件内容的情况下。为应对COVID-19大流行对旅行者在旅途上带来的挑战，并遵循国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）提出的建议，国际民航组织秘书处在国际标准化组织（ISO）专家和国际民航组织旅行者身份识别方案（TAG/TRIP）技术咨询组新技术工作组（NTWG）的协助下，制定了非限制环境可见数字印章（VDS-NC）的技术规范，该规范提供了全球可互用的框架来验证疫苗接种、检测和康复证明。非限制环境可见数字印章的使用被认为是在边界过境提供可靠和安全的COVID-19健康证明的最合适解决方案。

为协助各国并支持实施国际民航组织旅行者身份识别方案战略，2020年至2022年举办了虚拟和在线专题讨论会、研讨会和讲习班。国际民航组织2021年第十六次旅行者身份识别方案专题讨论会（TRIP 2021）于2021年5月25日至26日在线举行，其主题是以改变游戏规则的技术推动无缝边境管理，随后于2021年5月27日至28日由国际民航组织和国际刑事警察组织（INTERPOL）首次联合举行了旅客数据交换论坛。新的和更新的国际民航组织旅行者身份识别方案指导材料可见于：<https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>。

为协助各国进行能力建设并加强附件9规定的实施，国际民航组织制定了三门培训课程，题为附件9 — 简化手续、国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略和对航空器事故受害者及其家属的援助，以在线和课堂两种形式提供。

简化手续专家组的人口贩运问题工作组制定了航空部门打击人口贩运的综合战略，为各国、民航当局和组织、航空器运营人和机场提供指导和建议，以便为制定全面的打击人口贩运战略提供信息。该战略在简化手续专家组第十二次会议（FALP/12）上商定，并于2021年9月获得航空运输委员会的批准。

附录C — 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

国际民航组织理事会于2022年3月9日通过了附件9第29次修订，其中包含一项新的建议措施，供航空器和机场运营人制定适当的计划，以便为航空器事故受害者及其家属提供及时和有效的援助。作为该次修订的一部分，建议措施8.46也将升级为标准，要求各国制定立法、法规和/或政策以支持航空器事故受害者及其家属。该次修订将于2022年7月18日生效，并于2022年11月18日适用。

国际民航组织根据 2020 年 8 月 31 日签署的协议备忘录继续与联合国反恐旅行方案合作，该方案由联合国反恐办公室（UNOCT）牵头。该方案采取全联合国的做法，通过收集和分析旅客数据，包括预报旅客资料（API）和旅客姓名记录数据，协助成员国建设能力，以根据安全理事会第 2396 (2017) 号决议、附件 9 标准和建议措施以及其他国际法义务，预防、侦查、调查和起诉恐怖主义罪行和其他严重罪行（包括其相关旅行）。国际民航组织继续为该方案提供专门的技术官员，将国际民航组织在旅客数据交换系统领域的全部专业知识带入该方案实施的所有方面，即法律、运行、行业参与相关和技术等层面。

附录D — 旅客数据交换系统

根据联合国安全理事会第2396 (2017) 号决议，国际民航组织成立了一个专门的特设旅客姓名记录工作组，以就收集、使用、处理和保护旅客姓名记录数据审查现有的、并制定新的标准和建议措施。2020年6月23日，国际民航组织理事会通过了附件9的第28次修订，该次修订于2020年10月30日生效，并于2021年2月28日适用。该次修订引入了一套新的旅客姓名记录标准和建议措施，为国家和行业就旅客姓名记录要求的全球实施建立了确定性。

A40-17: 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

大会第40届会议核准将环境趋势用作环境事务决策的基础，并要求就此向大会第41届会议提供最新情况。为响应这一要求，并支持数据驱动的决策过程，在三年期内进行了广泛的建模和分析工作，以提供一组更新的环境趋势，包括噪音、当地空气质量（LAQ）排放，以及影响全球气候的排放量。

与先前的趋势评估相比，更新后的趋势显示，燃料燃烧、噪声和当地空气质量排放的长期预测低于前届大会上提出的预测，其中大部分归因于显著受COVID-19大流行期间数据影响的主要交通需求预测差异。先前编制2015年预测时，全球经济处于稳定增长期间，预计这种扩展将会继续，而全球国内生产总值（GDP）在2015年至2025年的10年期间的年增长率为2.8%，2015年至2045年的30年期间则为2.6%。

相比之下，目前的预测包括了COVID-19大流行对2020年经济复苏途径和长期前景的影响，2018年至2028年的10年期间全球国内生产总值年增长率放缓至2.4%，在2018年至2050年的32年期间则为2.5%。这些更新后的交通预测情景旨在反映航空业摆脱当前由于大流行导致低迷的可能轨迹，并被用作当前环境趋势评估、长期全球目标（LTAG）可行性研究和国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）分析等的基础。

航空环境保护委员会（CAEP）关于修订附件16 — 《环境保护》第I卷 — 《航空器噪声》和《环境技术手册》（Doc 9501号文件）第I卷 — 《航空器噪声合格审定程序》的建议，包括确保环境标准和建议措施（SARPs）保持最新和相关性，已由理事会审议。国际民航组织正在就新兴技术航空器（包括城市空中出行概念和遥控驾驶航空器）有关的可能噪声问题以及国际民航组织成员国在这方面的经验加以跟进。

航空环保委建议修订附件16第II卷 —《航空器发动机的排放物》和Doc 9501号文件第II卷 —《航空器发动机排放审定程序》，包括进行全面重组，以确保符合空中航行委员会关于起草标准和措施及空中航行服务程序（PANS）的指导意见、对等效程序定义的改进、与参考文件相关的修订、以及为确保适用性的用语一致性而进行的更改，以上均已由理事会审议。

还对Doc 9889号文件《机场空气质量手册》进行了更新，包括有关航空器非挥发性颗粒物（nvPM）排放的信息、最新推荐的计算方法和扩散模型（见C-WP/15309号文件，第1.1至2.3段、第3.1段和第4.1至4.2段）。

A40-18：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

为响应大会在A40-18号决议中提出的要求，国际民航组织、其成员国和其他利益攸关方为探索国际航空长期全球理想目标（LTAG）的可行性做出了重大努力。

作为这项工作的一部分，并为了促进关于航空行业内二氧化碳减排的数据收集和信息共享，国际民航组织于2020年9月和2021年9月召开了2020年和2021年版的航空行业内二氧化碳减排盘点。在这些活动中，各国、行业领导者、研究人员和创新者分享了他们关于减少国际航空碳排放的宏大计划、解决方案和政策，包括在技术、运行和燃料等方面。2021年盘点还包括六场盘点前网络研讨会，这些研讨会于2021年3月至2021年8月举行，重点关注绿色技术和创新的各种具体主题。

此外，国际民航组织开发了跟踪工具网站，其中包含归属技术、运行和燃料三大分流的航空净零倡议和航空二氧化碳减排倡议所有的最近更新信息。还提供了国际民航组织全球可持续航空联盟内合作项目的信息。该联盟是利益相关方的论坛，旨在促进新想法的发展并加速实施创新解决方案，以进一步减少源头、地面或空中的温室气体排放。

航空环境保护委员会（CAEP）从2020年初开始开展全球长期理想目标（LTAG）可行性研究的技术工作，并在2022年2月举行的第12次航空环保委会议上达峰。航空环保委在会议上一致通过其关于全球长期理想目标可行性的技术报告，包括情景，强调了通过使用航空行业内措施（包括创新航空器技术、运行和燃料）大幅减少二氧化碳排放的潜力。理事会认识到航空环保委对交付高标准和高质量工作的宝贵贡献，同意将该报告用作各国和利益攸关方进一步审议的投入。

作为各国和其他利益攸关方之间关于全球长期理想目标磋商进程的一部分，国际民航组织在2021年5月和2022年3月至2022年4月以一系列五场地区性活动的方式组织了全球长期理想目标全球航空对话（GLADs），旨在就全球长期理想目标流程和技术分析交流信息和提高认识，以促进全球长期理想目标的进一步工作和在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（2022年7月20日至22日）和随后的大会第41届会议上作出决策。

国际民航组织还继续与成员国合作，以支持制定和更新国家行动计划。这一举措已成为本组织能力建设和援助战略的一个关键要素，支持成员国实施从国际民航组织一揽子措施中选出范围广泛的二氧化碳减排措施。截至2022年6月，占国际航空运输量约98%的128个成员国自愿向国际民航组织提交了行动计划。这些成功的结果表明成员国对这一举措的高度兴趣和参与，以及国际民航组织援助和能力建设活动的积极影响。

大会鼓励已提交行动计划的国家分享其中所载信息并与其他国家建立伙伴关系，以支持尚未制定行动计划的国家。在这方面，国际民航组织一直在促进各国之间建立伙伴关系，包括制定旨在建立示范框架的合作协议草案，各国可以据此帮助其他国家。迄今为止，已在国际民航组织国家行动计划伙伴方案下建立了九个伙伴关系。

作为联合国气候变化框架公约（UNFCCC）进程的一部分，国际民航组织继续与参与气候变化政策制定的其他联合国机构和国际组织合作。虽然国际航空和海事部门的排放不包括在《联合国气候变化框架公约》巴黎协定下的国家自主贡献（NDC）中，但由国际民航组织和国际海事组织（IMO）分别处理这些排放，以补充《巴黎协定》的目标。在这方面，国际民航组织定期发表声明和书面意见，并在联合国气候变化框架公约缔约方会议期间组织和参加相关会议和会外活动，以保持国际民航组织在国际航空和气候变化相关所有问题上的领导作用。

国际民航组织还继续了解其他联合国机构的动态，包括国际海事组织、政府间气候变化专门委员会（IPCC）、世界气象组织（WMO）、联合国环境规划署（UNEP）、世界卫生组织（WHO）和联合国国家环境管理小组（EMG）。国际民航组织秘书处一直借助其碳排放计算器发挥关键作用，对其他联合国组织作为联合国系统所有组织可持续管理战略的一部分估算温室气体清单中与航空旅行相关部分方面提供了支持（见C-WP/15391号文件，第1.1-3.3段）。

A40-19：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）

根据大会A40-19号决议的要求，国际民航组织理事会在其气候和环境委员会（前身为CORSIA咨询小组（AGC））、其技术咨询机构（TAB）及其航空环境保护委员会（CAEP）的支持下，监督了CORSIA的实施。

在2021年1月1日CORSIA试点阶段开始之前，理事会成功制定了CORSIA实施方案的所有基本组成要素，即：附件16 —《环境保护》第IV卷 —《国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）》中的标准和措施（SARPs）、Doc 9501号文件《环境技术手册》第IV卷 —《显示符合国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的程序》；和五个CORSIA实施要素。

附件16第IV卷第一版于2019年1月1日开始适用，这是在CORSIA下监测、报告和核查（MRV）二氧化碳排放的开始日期。理事会目前正在根据2022年2月第12次航空环保委会议期间提出的技术建议对附件16第IV卷的修订进行审议。此外，汇编了支持实施标准和措施指南的《环境技术手册》第IV卷，将根据附件16第IV卷下一版进行继发性更新。

五个CORSIA实施要素在附件16第IV卷中直接引用的各种国际民航组织文件反映，包含了对实施CORSIA至关重要的材料。这些已由理事会制定并批准在国际民航组织CORSIA网页上发布：www.icao.int/corsia（见C-WP/15393号文件，第1.1至1.4段）。

A40-20: 增强国际民航组织的效率和有效性

在理事会和秘书长的指导下，国际民航组织集中努力提高效率和效力。按照理事会的指示，国际民航组织2023-2025年业务计划是通过系统化规划过程和稳健的成果管理制（RBM）制定的，以期：更好地确定计划的结果和目标；在全组织范围内（在国际民航组织一体化做法下）取得连贯一致的成果和绩效监测；提高有效性、透明度和问责制；使结果与资源保持一致；并驱动经常预算的制定。运行计划也将提供给成员国，其当前版本将在相关三年期内提交给大会的各届常会。2023年至2025年业务计划主要特点，除其他外包括：

- a) 其制定是为顺应应在三年期内因不可预见情况（如危机和高级别会议上做出的决定）以及外部环境其他相关变化而导致的优先事项改变，并持续不断地改进；
- b) 包含一个新的转型目标，该目标涉及关键的现代化活动，使本组织更有效率和更适合执行未来的任务；
- c) 其基础是由成果、产出和活动组成的清晰逻辑框架；和
- d) 通过整合活动和利用各局和地区办事处之间的协同作用促进国际民航组织一体化做法，以实现该计划的每一项成果。

已采取其他具体步骤：增加透明度、改善工作环境、使用实时运行数据更新看板、与外部利益攸关方发展创新的新伙伴关系、提高组织效率并确保基于共识的结果仍然是国际民航组织及其主题专家机构的核心价值和目标、调动额外资源以改进目标的实现，包括：

- a) 在明确本组织对大会的问责领域方面发挥领导作用，包括通过制定国际民航组织问责框架；
- b) 实施风险管理和内部控制并将其整合到本组织的方案和活动中，以提高运行效率和有效性；
- c) 对国际民航组织新的人力资源战略管理进行改革，使其与整个联合国系统确定的相关最佳做法保持一致；
- d) 修订信息和通信技术（ICT）战略，其中包括一项涵盖现代信息和通信技术所有领域的数字化转型举措，以优化和改进整个国际民航组织的流程，包括根据业务计划绩效监测框架监测绩效的功能要求；和
- e) 根据理事会第203届会议作出的决定，通过一项决议，要求对国家级信件作出完整和及时的答复，并就国家级信件答复情况向大会提交定期绩效报告。

国际民航组织还引入了程序、管理和行政改革，以精简大会的工作方法和程序，从而实现更高的问责制、透明度和效率。尤其是，已努力确保有效的监督机制和向理事会报告的独立程序。简化了报告程序，取消了附属机构会议记录的要求。还将为成员国的一般性发言提供其他选项（例如预先录制的视频信息），以减少可用时段的压力。最后，自大会第37届会议以来，引入了更现代和高效的投票程序，例如选举理事会成员的电子投票系统；但是，将进一步探索提高效率的其他选择，特别是在分发流程方面。

A40-21：航空对联合国2030年可持续发展议程的贡献

国际民航组织大会第40届会议通过了A40-21号决议：航空对联合国2030年可持续发展议程的贡献。在本三年期内，国际民航组织继续充分致力于与各国和其他利益攸关方密切合作，主要通过以下概述的举措支持实现2030年可持续发展议程。

鉴于国际民航组织作为可持续发展目标指标机构间专家组的正式观察员以及2030年议程框架可持续发展目标指标9.1.2（按运输方式分列的客运量和货运量）的监护机构，国际民航组织继续向联合国提供数据和分析，这些数据和分析反映在年度全球可持续发展目标报告和联合国在线平台中，用于监测实现这些目标所取得的进展。

2020年，国际民航组织汇聚其193个成员国与航空部门利益攸关方一起开展国际跨部门合作，这促成了理事会航空恢复工作队（CART）编写一系列报告和随附的指导，在引导世界重回实现2030年议程轨道方面发挥了重要作用。

鉴于航空在全球从COVID-19大流行中恢复的努力中地位重要，国际民航组织应邀参加了2020年6月和7月举行的联合国执行委员会和副主管委员会会议。在这些会议上，国际民航组织提出了一些建议，这促成了联合国秘书长在2020年8月发布关于COVID-19和旅游业转型政策简报中纳入了民航观点。

国际民航组织积极参与各种论坛以及联合国牵头的出版物和报告编写工作，藉此提供了机会更有力地鼓吹倡导可持续发展目标并激励航空业加快行动。2021年10月，国际民航组织参加了在中国北京举行的第二届联合国全球可持续交通大会，并积极参与了大会的实质性筹备工作。此外，自A40-21号决议通过以来，国际民航组织每年继续为可持续发展问题高级别政治论坛（HLPF）的专题审查作出贡献，该论坛每年在联合国经济和社会理事会（经社理事会）的主持下举行。

伙伴关系是促进国际民航组织战略目标和2030年议程和可持续发展目标做出贡献的强大推动力。主要通过制定和发布国际民航组织伙伴关系框架秘书处指南以及经修订的关于协议、谅解备忘录（MoUs）和类似安排（GSI）的秘书处总体指令，取得了重要进展。这两份指导文件是对国际民航组织与外部各方互动政策的补充，就与伙伴关系活动相关的政策、流程和程序为秘书处工作人员提供内部指导。此外，国际民航组织伙伴关系平台于2021年启动。

国际民航组织为支持本组织核心使命正在进行伙伴关系和合作相关活动，促进了国际民航组织与牵头机构之间的新伙伴关系，包括美洲开发银行（IADB）、国际劳工组织（ILO）、联合国儿童基金会基金（UNICEF）、世界粮食计划署（WFP）、世界旅游组织（UNWTO）和世界经济论坛（WEF）。在此期间，国际民航组织的许多伙伴关系活动都以COVID-19为重点，旨在提高国际民航组织的能力以实现目标、改进外联和宣传以及创造筹资机会。

国际民航组织秘书处与发展业务协调办公室（DOCO）及其一些成员进行讨论，就联合国副秘书长向国际民航组织发出加入联合国可持续发展小组（USDNG）的邀请进行评价。

关于航空可持续发展的能力建设，根据国家航空规划框架指南，制定了新的国际民航组织民航总体规划（CAMP）课程。此外，指南本身正在更新，以纳入复原力和预警计划。同样地，根据太平洋小岛屿发展中国家航空需求分析提出的建议制定了执行路线图，并继续执行路线图的各项行动项目。

A40-22: 资源调动

国际民航组织大会第 40 届会议通过了A40-22号决议：资源调动。该决议通过促进针对国际金融机构和多边开发银行的资源调动活动，为国际民航组织的捐助基础多样化奠定了道路。

国际民航组织从2019年到2021年的自愿资金筹集是一项挑战。在此期间，国际民航组织自愿基金收到累计为2610万加元捐款，比2016年至2018年上一个三年期（4560万加元）减少了43%，比2013年至2015年三年期（1450万加元）增加了80%。在2019年至2021年三年期，2200万加元（84%）由国家提供，410万加元（16%）由其他方提供。2019年至2021年自愿基金的最大财务捐助国是美利坚合众国（690万加元）、中国（640万加元）、欧盟委员会（220万加元）、大韩民国（150万加元）和沙特阿拉伯（140万加元）。

关于实物捐助，成员国通过部署免费人员（包括短期和长期借调人员）以及组织大型会议、活动、首脑会议、会议和讲习班来支持国际民航组织。2019年至2021年提供免费人员¹⁴最多的五个国家是中国（600万加元）、法国（280万加元）、美利坚合众国（260万加元）、新加坡（260万加元）和土耳其（140万加元）。

国际民航组织秘书处正在起草一项资源调动战略，以扭转自愿财务捐款的下降趋势，并及时加强从公共和私营部门捐助方调动优质、多年、灵活的资源，以满足国际民航组织2023年至2025年业务计划中未得到供资的活动之需。

A40-23: 非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划

非洲航空安保和简化手续（AFI SECFAL）计划的实施奠基于计划指导委员会批准的三阶段（短期、中期和长期）工作方案。自 2015 年成立以来，指导委员会迄今已召开了 11 次会议，最近一次于 2022 年 5 月在尼日利亚举行。2020 年 12 月 31 日完成了该计划的中期阶段，对有效实施国家航空安保监督系统和遵守附件 17—《安保》的标准和建议措施（SARPs）及附件 9 —《简化手续》支持边境管理和安保目标的规定产生了积极影响。在中期阶段，尽管受到 COVID-19 大流行的影响，但该计划项下规划的活动和目标基本已实现，这为长期阶段（2021-2023 年）的实施提供了良好的基础。为了采用统一的方法来实现国际民航组织的战略目标，非洲航空安保和简化手续计划的工作方案、温得和克宣言和目标以及非洲和中东航空安保路线图都与全球航空安保计划（GASeP）保持一致。

¹⁴ 免费人员捐助的加元等价。

A40-24: 国际民航组织技术合作政策综合声明

根据实现增效的目标，理事会在本报告期内制定并批准了技术合作局（TCB）的新战略和业务模式，以便技术合作局就提供的服务与国际民航组织其他局和地区办事处加强协调，建立伙伴关系，并为国际民航组织成员国带来更高的价值。新的战略和业务模式包括：若干结构变化，例如将采购科从技术合作局转移到行政和服务局、根据联合国最佳做法制定新的国际民航组织采购守则、引入基于完全协作的单一流程（OSP）方法的项目端到端管理标准化方法、将植根于平衡计分卡方法的原则与增强的关键绩效指标（KPI）和战略举措相结合、技术合作局开始数字化转型，开发了一个综合绩效管理和报告系统，以促进系统化收集用于监测、报告、学习和战略规划目的的信息。

在国际民航组织一体化做法的基础上，为了在新的业务模式下重新调整国际民航组织的技术援助和技术合作活动，理事会于2022年3月批准关于国际民航组织向各国提供实施支持的新政策，响应了大会对秘书处的要求，通过明确界定各局职责来加强和统一技术合作和技术援助方案、项目、服务和活动的协调和管理，以避免重复和冗余。

为了支持各国有效实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs），技术合作局于2020年启动了实施套包（iPacks），作为国际民航组织支持成员国从COVID-19大流行中恢复的协调努力之一，并符合该局三年期的收入多元化战略。此外，还开展了一项联合项目规划活动，通过利用地区办事处的外联职能和对地区需求的广泛了解，确定了在所有地区需要国际民航组织支持的若干国家、及其可以通过实施民航相关项目而加以满足的具体要求。

A40-25: 实施航空培训和能力建设战略

基于能力的培训课程帮助各国建立实现国际民航组织战略目标所需的人力资源能力。国际民航组织各局和地区办事处、航空培训升级版方案（TPP）成员、行业和学术机构一直在与全球航空培训办公室（GAT）合作开发新课程或由国际民航组织审查和认可现有课程。在2019年至2021年三年期期间，开发了22套国际民航组织成套培训教材（ITP），对13套进行了翻译，将32套从课堂教学转变为在线课堂形式。此外，由航空培训升级版方案成员开发并得到国际民航组织认可的成员国际民航组织成套培训教材（M-ITP）共18套、标准化成套培训教材（STP）共57套，同时共有25套伙伴关系成套培训教材（PTP）得到本组织接受。目前正在开发8套国际民航组织成套培训教材、5套成员国际民航组织成套培训教材、6套伙伴关系成套培训教材和39套标准化成套培训教材。

国际民航组织课程目录由300多门课程组成。自2019年以来，已在全球开设了1 344门国际民航组织认可的课程，估计有29 225名学员参加。共有195名讲师、33名教学系统设计（ISD）验证员和5名评估员获得资格并在航空培训升级版方案电子管理系统（TPeMS）名册上可供聘用。目前国际民航组织在线培训组合包括38门课程，大约12 878名学员已完成国际民航组织在线课程。

自2019年以来，全球航空培训办公室已对培训机构进行了90多次评估，包括初步评估和重新评估，以便首先验证接受其航空培训升级版方案成员资格，然后保持其成员资格的有效性。目前，全球航空培训办公室每年平均评估30个培训组织，以分析和确定航空培训升级版方案成员在开发和提供国际民航组织统一成套培训教材的能力。

与学术机构的合作有助于吸引、培训和留住当前和未来的航空专业人员。自2019年以来，全球航空培训办公室与学术界建立了10项合作伙伴关系，其中包括14套伙伴关系成套培训教材，涵盖英语、法语、西班牙语和俄语的在线课程、学术证书、文凭和硕士学位。

全球航空培训办公室开发了一种培训后评估（PTE）方法，用于衡量根据《培训发展指南基于能力的培训方法》（Doc 9941号文件）的指导而开发的培训课程所带来的影响。国际民航组织认可的培训课程必须至少每三年审查一次，以确保持续有效性和课程质量，同时考虑到通过培训后评估收到的定量和定性反馈。在这方面，全球航空培训办公室与各局合作更新课程，以确保国际民航组织课程符合国际民航组织的最新规定，从而支持本组织成员国的能力建设和人力资源开发。

国际民航组织大会A40-25号决议敦促各国分享其关于航空学习和发展的战略计划，包括国际民航组织航空培训和能力建设路线图的实际应用，并相互协助以优化其航空专业人员获得学习活动的机会。全球航空培训办公室开发了一个为制定路线图提供咨询服务的综合模板，以及一个用于实施拟议解决方案的模板。这种模板可以、并已定制，在技术合作局项目提案中纳入。

为了采用结构化和全面的方法来处理非洲航空专业人员短缺的问题，非洲航空安保和简化手续（AFI SECFAL）计划指导委员会要求非洲航空培训组织协会（AATO）在全球航空培训办公室的支持下评估非洲的航空培训需求。非洲航空培训组织协会随后在非洲航空培训路线图中概述了这些需求，该路线图于2019年5月在乌干达获得非洲航空安保和简化手续计划指导委员会的批准。全球航空培训办公室目前正在支持非洲 — 印度洋地区实施路线图。

全球航空培训办公室在其运行计划（参见C-WP/15230号文件）和业务计划（参见C-WP/15088号文件）中概述了全面的财务和技术信息，包括关键绩效指标及其使命、愿景陈述和价值主张。

为更好地支持成员国查明培训需求，全球航空培训办公室开发了名为“培训需求分析（TNA）基础知识”的新在线课程，该课程于2021年底推出。通过该课程，民航当局和民航培训中心负责培训人员可以获得所需的知识，以确定是否需要根据国际民航组织相关规定进行培训需求分析以处理绩效差距，并了解与进行培训需求分析相关的步骤。本课程还旨在纳入实施套包（iPack）中，以便为各国提供关于进行培训需求分析的相关指导材料、工具和专家支持。

A40-26：商业航天运输（CST）

联合国外层空间事务办公室和国际民航组织于2019年12月签署了一份谅解备忘录（MOU），以在商业航天运输方面密切合作。国际民航组织还继续作为观察员参加联合国和平利用外层空间委员会（COPUOS）。国际民航组织继续在该领域与各国和利益攸关方进行接洽，尽管某些事项因大流行病而不得不推迟。

A40-27：航空创新

在理事会的指导下，国际民航组织确定了创新的四个方面，这些方面是A40-27号决议实施的架构和理由，具体如下：

- a) **与创新者的互动**（A40-27号决议执行条款1、4和5）。该维度涉及与包括行业、研究实体和国家机构在内的不同利益攸关方互动，以及分享民航当局在促进国际民航新进入者整合和采用创新方面的经验教训；
- b) **及时将创新纳入国际民航组织的全球标准**（A40-27号决议执行条款2和3）。该维度包括探索将新标准引入国际民航组织以供审议和加速采用的备选方案；
- c) **审查国际民航组织的标准制定程序**（A40-27号决议执行条款2和3）。将创新纳入国际民航组织工作和实现本组织战略目标的一个关键组成部分是优化国际民航组织的长期流程和程序。这些努力包括审查空中航行委员会的程序、国际民航组织专家组和其他专家组的工作方法，以及酌情审查理事会和相关委员会的审议进程；和
- d) **组织国际民航组织秘书处以欢迎技术并调整其内部流程**（A40-27号决议执行条款第2、3和4条）。

由秘书处实施并在理事会年度报告的创新章节下提出的活动，旨在按照上述四个领域执行本决议中的规定。

A40-28: 国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明

附录C — 国际民航组织国际文书的批准

于2014年4月4日在蒙特利尔缔结的《修订关于在航空器内的犯罪和犯有某些其他行为的公约的议定书》（2014年蒙特利尔议定书），于2020年1月1日生效。

2021年5月21日发布了一封国家级信件（SL-LE 3/1.20, LE 3/1.21-21/38），其中提醒尚未这样做的国家批准国际民航组织大会第39届会议通过的2016年《国际民用航空公约》第五十条第一款和第五十六条修订议定书。截至2022年5月1日，每份议定书都有70份批准。每项议定书都需要128份批准才能生效。

尽管国际民航组织总部在COVID-19大流行期间暂时关闭，但法律事务和对外关系局（LEB）通过制定应急措施继续履行本组织现有的保存职能。该局还继续在批准事项方面向成员国和国际组织提供支持，并通过行政行动和虚拟法律研讨会促进对国际航空法文书的批准。理事会主席和秘书长已在与成员国高级政府官员会晤期间推动批准国际航空法文书。

附录D — 航空法的讲授

法律局参与并推动了几项旨在促进批准国际航空法条约的活动。应葡萄牙民航局的邀请，法律局于2020年1月13日至15日在里斯本开设了课程。它还于2020年2月24日至25日在班珠尔组织了由冈比亚主办的法律研讨会，并于2020年9月29日参加了联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）组织的关于新威胁和保护关键基础设施在线讲习班。法律局协助全球航空培训办公室（GAT）开发和提供国际民航组织国际航空法课程，除其他外，该课程促进了国际航空法文书的批准。该课程自2018年以来已惠及700多名参与者，并已在国际民航组织总部和各地区以亲自参与方式和虚拟方式授课。大韩民国与法律局协作于2022年4月12日至14日在首尔以混合形式主办了国际民航组织法律研讨会，共有来自114个国家的900多名参与者注册，讨论了针对民用航空的新的和正在出现的威胁和相关航空法文书。

附录E — 通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为（不循规和扰乱性旅客）的国家立法

秘书处为理事会航空恢复工作组（CART）的工作投入了意见，该工作组审查了《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》（Doc 10117 号文件），以将其应用于实施和执行机上的 COVID-19 措施。根据其投入意见，理事会航空恢复工作组报告（在 2020 年 6 月 8 日的 EC 2/76-20/67 号国家级信件中分发给成员国，并在 2021 年 10 月 5 日的 EC 2/76-21/64 号国家级信件中更新），强调了成员国为管理不循规和破坏性行为可能采取的行动。这包括培训、提高公众意识和审查国家立法，以确保适当涵盖与 COVID-19 措施相关的不循规和扰乱性行为。

秘书处对事件进行监测，并回应与有关 2014 年蒙特利尔议定书和 Doc 10117 号文件及其在机上实施和执行 COVID-19 公共卫生和安全措施方面加以应用的相关询问。在这方面，自 COVID-19 爆发和引入公共卫生和安全措施以来，已有 10 多个成员国加入了 2014 年《蒙特利尔议定书》。秘书处还在 2021 年 12 月 7 日的国际航空运输协会客舱运行安全会议上介绍了国际民航组织提供的方法和工具，各国可以加以使用来处理不循规和扰乱性旅客，包括用于在 COVID-19 背景下执行公共卫生和安全措施。由于实施公共卫生措施（包括使用口罩）而导致的机上不循规和扰乱性行为趋势，是 2022 年在大韩民国首尔举行的国际民航组织法律研讨会上讨论的影响民航新问题之一，促进批准 2014 年蒙特利尔议定书则是另一讨论题目。

附录G — 提高各国实施航空法条约更新国家法律法规的能力和效力

2019 年 5 月，秘书处组织了由新加坡主办的首届民航法律顾问论坛（CALAF）。来自 40 个成员国和 1 个地区组织的 80 多名法律顾问参加了论坛，该论坛为法律顾问之间的交流提供了平台，包括促进批准国际航空法条约。2020 年和 2021 年，与其召开民航法律顾问论坛，改为以民航法律顾问交流中心（CALEx）提供一个虚拟平台，让法律顾问就当前和新出现的法律问题进行分享和交流。

A40-29：确认理事会在向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转基金预付款方面采取的行动

无需采取进一步行动。

A40-30：2020年、2021年和2022年普通基金的摊款

秘书长在A 1/8-19/86号国家级信件、A 1/8-20/54号国家级信件和A 1/8-20/92号国家级信件中向成员国通知了其2020年的摊款；2021年的摊款在A 1/8-20/104号国家级信件、A 1/8-21/39号国家级信件和A 1/8-21/59号国家级信件中进行通知；2022年的摊款则在A 1/8-21/77号国家级信件中通知。

A40-31：周转基金

无需采取进一步行动。

A40-32：批准本组织2016年、2017年和2018年财政年度的账目和审查各年度的审计报告

无需采取进一步行动。

A40-33：任命外部审计员

无需采取进一步行动。

A40-34：2020、2021和2022年预算

A节：无需采取行动。

B节：无需采取行动。

C节：无需采取行动

—完—