

临时版本
2022 年 10 月

大会通过的决议



大会第 41 届会议

2022 年 9 月 27 日 — 10 月 7 日，蒙特利尔

国际民用航空组织

大会第41届会议通过的决议

临时版本

目录

决议	页
A41-1 白俄罗斯共和国违反《国际民用航空公约》的行为.....	1
A41-2 俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为.....	2
A41-3 朝鲜民主主义人民共和国未经宣布的导弹发射.....	3
A41-4 国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明.....	4
A41-5 国际民用航空组织法律委员会成立75周年.....	11
A41-6 国际民航组织全球安全和空中航行计划.....	12
A41-7 对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持.....	16
A41-8 国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统以及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明	18
A41-9 新进入者.....	22
A41-10 国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明.....	23
A41-11 申明全球承诺支助航空从COVID-19大流行中安全高效地恢复并使航空在今后更具韧性的航空运输简化手续宣言.....	39
A41-12 在影响航空旅行的公共卫生紧急事件期间保持健康并维持安全的国际航空运输.....	40
A41-13 关于减少航空灾害风险的战略和应对机制.....	43
A41-14 对航空事故受害者及其家属进行援助.....	44
A41-15 国际民用航空中的无障碍通行.....	46
A41-16 制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运	48
A41-17 国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明.....	49
A41-18 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明.....	59

决议	页
A41-19 解决民用航空网络安全问题.....	73
A41-20 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量.....	75
A41-21 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化	91
A41-22 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）	102
A41-23 增强国际民航组织的效率和有效性.....	109
A41-24 航空对联合国2030年可持续发展议程的贡献.....	112
A41-25 国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明.....	114
A41-26 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.....	123
A41-27 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明.....	125
A41-28 2023-2024-2025年预算	141
A41-29 2023年、2024年和2025年普通基金的摊款.....	144
A41-30 周转基金.....	150
A41-31 对《财务条例》的修订.....	152
A41-32 批准本组织2019年、2020年和2021年财政年度的账目和审查各年度的审计报告.....	163
A41-33 任命外部审计员.....	164

大会第41届会议通过的决议

临时版本

第 A41-1 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。

第 A41-2 号决议：俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为

审议了关于俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为的项目；

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，因为这不符合《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》的违反行为；

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》，俄罗斯在违反行为经通知后的合理期限内仍未采取适当行动；

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。

第 A41-3 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。

第 A41-4 号决议：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明

鉴于认为整合关于本组织法律领域政策的大会决议是适宜的，以便通过使其文本更加容易获取、更易理解和更合乎逻辑而便利其执行和实际运用；

大会：

1. 决定附于本决议的附录构成国际民航组织关于法律领域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. 决定在每届常会上继续通过国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明；和
3. 宣布本决议取代 A40-28 号决议。

附录 A

一般政策

鉴于国际民用航空能够极大地有助于增进和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用却可能成为对普遍安全的威胁；和

鉴于避免摩擦，促进世界和平赖以维系的国家之间和人民之间的合作是适宜的；

大会：

重申法律在避免和解决世界各国之间和人民之间的冲突和争议以及特别是在本组织实现其宗旨和目标方面的重要作用。

附录 B

国际航空法公约草案核准程序

大会决议如下：

以下内容构成核准公约草案的程序：

1. 法律委员会认为可以作为定稿发给各国的任何公约草案应当连同有关该草案的报告一并提交理事会。
2. 理事会可以采取其认为适当的行动，其中包括向缔约国及其确定的其他国家和国际组织发送该草案。
3. 在发送公约草案时，理事会可以加注评论，并给予各国和各组织不少于四个月的时间向本组织提交评论意见的机会。

4. 应当通过可能与大会某一届会议同时召开的会议的方式，对公约草案进行审议，以便核准。会议开幕之日在按上述第 2 和第 3 段规定发送草案之日期后不得少于六个月。理事会可邀请其认为适合的任何非缔约国参加会议，并决定这种参加是否附带表决权。理事会还可以邀请国际组织派代表以观察员身份出席会议。

附录 C

国际民航组织国际文书的批准

大会：

忆及其关于批准修正《芝加哥公约》各项议定书和本组织主持制定和通过的航空私法及其他文书的 A40-28 号决议附录 C；

关切地注意到上述各项修正议定书，尤其是 2016 年通过的修订第五十条第一款和第五十六条的修正议定书以及(分别于 1995 年和 1998 年通过的关于阿拉伯文和中文文本的)最后条款的批准进程一直十分缓慢；

还注意到虽然有相当多的国家是将第三条分条和第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的缔约方，但仍有必要进一步推进批准这些议定书的进程；

认识到这些修正对国际民用航空，特别是对《芝加哥公约》的活力的重要意义以及随之而来加速这些尚未生效的修正生效的迫切需要；

认识到加速本组织主持制定和通过的航空法文书的批准和生效的必要性；

意识到只有普遍参加这些修正议定书及其他文书，才能保证和增进其所体现的国际规则的统一化带来的利益；

敦促迄今尚未这样做的所有缔约国尽快批准尚未生效的对《芝加哥公约》的上述修正，即分别于 1995 年和 1998 年通过的关于修正最后条款以便增加阿拉伯文和中文作为公约正式文本的几项修正，以及 2016 年通过的对第五十条第一款和第五十六条的那些修订；

敦促尚未批准关于在《芝加哥公约》中纳入第三条分条和第八十三条分条议定书的所有缔约国予以批准；

敦促迄今尚未这样做的所有缔约国尽快批准其他国际航空法文书，特别是 1999 年《蒙特利尔公约》、2001 年《开普敦公约》和《航空器议定书》、2009 年的两项蒙特利尔公约、2010 年《北京公约》、《北京议定书》和 2014 年《蒙特利尔议定书》，和《芝加哥公约》的四种正式语文文本的议定书(1995 年)和六种正式语文文本的议定书(1998 年)；

敦促已批准有关文书的国家向秘书长提供其在批准和执行此类文书过程中使用的并可作为样本协助同一过程中其他国家的文字和文件的副本；和

指示秘书长与各国进行合作，采取本组织可采取的一切可行措施，应要求向在批准和实施航空法文书过程中遇到困难的国家提供援助，包括组织和参加讲习班或研讨会，以促进国际航空法文书的批准进程。

附录 D

航空法的讲授

大会：

考虑到航空法的专业讲授对于本组织和各国不容置疑的重要性和培养对这一重要主题的知识适宜性；

欢迎于 2017 年引入国际民航组织国际航空法课程，目的是使民航管理局、机场和空中航行服务提供者的代表能够支持其各自组织实施航空法；

指示理事会和秘书长采取所有可能的行动，在全世界推广航空法知识的讲授和传播工作；

敦促各国采取有利上述目标实现的适当措施；和

要求各缔约国和感兴趣的各方向阿萨德·柯台特研究生和博士后研究金基金提供捐助。

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

大会：

认识到依据《国际民用航空公约》序言和第四十四条，本组织的宗旨和目标之一是促进国际航空运输的规划和发展，以便满足世界人民对于安全、正常、高效和经济的航空运输的需要；

注意到所报道的涉及民用航空器上涉及不循规和扰乱性旅客的事件数量越来越多，也越来越严重；

考虑到这些事件对于航空器及这些航空器上旅客和机组安全的影响；

念及现有国际法以及许多国家的国内法律和规章不能充分有效地处理这一问题；

认识到飞行中的航空器的特殊环境及与之有关的内在危险，以及需要通过适当的国家法律措施，从而使各国能够对构成航空器上的不循规和扰乱性行为的犯罪行为和违法行为进行起诉；

鼓励通过国内法律规定，以使各国能够在适当情况下行使管辖权，对在其他国家登记的航空器上发生的犯罪行为和构成不循规和扰乱性行为的违法行为进行起诉；

注意到各国在 2014 年 4 月 4 日于蒙特利尔举行的国际航空法会议上通过了关于修订《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，以及会议决定不在议定书内纳入关于犯罪和其他行为的清单，但建议对 2002 年公布的国际民航组织第 288 号通告 —《关于不循规和扰乱性旅客法律问题的指导材料》进行更新；

进一步注意到国际民航组织 Doc 10117 号文件 —《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》的发布，其中纳入了通过 2014 年《蒙特利尔议定书》后产生的后续变化，并载有不循规和扰乱性旅客最有可能在航空器上犯下的犯罪和行为的清单；

因此：

敦促所有缔约国尽快制定有效地处理不循规和扰乱性旅客问题的国内法律和规章，同时虑及国际民航组织《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》(Doc 10117 号文件)中的指导，并在示范立法中尽可能纳入以下所规定的条款；

呼吁所有缔约国把其有合理理由认为犯有所颁布的国内法律和规章所规定的而且按照这些法律和规章其具有管辖权的任何违法行为的所有人员送交其主管当局，以便考虑提出起诉；和

鼓励尚未这样做的国家考虑采取民事和行政制裁措施，以迅速有效的方式处理与航空器上不循规和扰乱性行为有关的不太严重的行为或犯罪。

关于在民用航空器上所犯某些违法行为的示范立法

第 1 节：在航空器上针对机组人员实施的攻击和其他干扰行为

任何人在航空器上犯有任何下列行为均构成违法：

- (1) 针对机组人员的身体攻击或威胁实施身体攻击；
- (2) 针对机组人员实施语言上的恐吓或威胁，而且此类行为干扰了机组人员履行职责或降低了机组人员履行这些职责的能力；
- (3) 拒绝遵循机长或代表机长为下列目的而发出的合法指示：
 - (a) 为保护航空器或机上人员或财产的安全；或
 - (b) 为维护机上良好的秩序和纪律。

第 2 节：在航空器上实施攻击和其他危害安全或危及良好秩序和纪律的行为

- (1) 任何人在航空器上犯有对他人的人身暴力行为或性攻击或儿童性侵犯行为均构成违法。
- (2) 任何人在航空器上犯有任何下列行为的，如果此类行为可能危害航空器或机上任何人员的安全或如果此类行为危及航空器上的良好秩序和纪律的，均构成违法：
 - (a) 对他人实施无论身体上还是言语上的攻击、恐吓或威胁的；
 - (b) 故意造成财产损失或损毁的；
 - (c) 饮用酒精饮料或使用药物导致中毒的。

第 3 节：在航空器上所犯的其他违法行为

任何人在航空器上犯有任何下列行为均构成违法行为：

- (1) 在盥洗室吸烟，或在禁止吸烟时在其他地方吸烟；
- (2) 损坏航空器上的烟雾探测器或任何其他安全装置；
- (3) 操作被禁止操作的便携式电子装置。

附录 F

推进通信、导航、监视/空中交通管理(CNS/ATM) 系统的法律和体制方面的实用做法

鉴于在全球范围内实施通信、导航、监视/空中交通管理(CNS/ATM)系统，其目的是对航空器航行安全提供至关重要的服务，自 1991 年第 10 次空中航行会议首次提出以来已取得实质性进展，并在 2003 年第 11 次空中航行会议上得到热烈核准：

鉴于 CNS/ATM 系统现有的法律框架，即《芝加哥公约》、其附件、大会决议(特别包括 GNSS 权利和义务宪章)、国际民航组织的相关指南(特别包括国际民航组织关于 CNS/ATM 系统实施和运行政策的声明)、地区航行计划，以及国际民航组织和运行卫星导航星座的国家之间交换的信函已使迄今为止在技术上得以实施；

鉴于国际民航组织在国际民航组织大会、理事会、法律委员会、法律及技术专家小组和研究小组中为研究 CNS/ATM 系统的法律和体制方面已投入了大量资源，建立了详细的记录档案，并就全球社会所面临的问题、挑战和关注达成了理解；

鉴于需要考虑开展地区性做法，以制定措施，处理可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或体制方面的问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》保持一致；和

鉴于 2018 年的第十三次空中航行会议审查了实现全球空中航行系统的现有和未来技术的现状：

大会：

1. 认识到法律委员会总体工作计划第六项“研究支持国际空中航行服务的全球卫星系统和服务的国际法律问题”的重要性，及大会和理事会对此做出的决议或决定；

2. 重申无需为实施 CNS/ATM 系统修订《芝加哥公约》；

3. 请各缔约国还要考虑使用地区组织制定必要的机制，解决可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或体制方面的问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》和国际公法保持一致；

4. 鼓励国际民航组织、各地区组织和工业界在实施 CNS/ATM 系统方面促进技术援助；

5. 请各缔约国、其他多边机构和私营金融机构考虑开发额外资金资源，以协助缔约国和地区小组实施 CNS/ATM；

6. 指示秘书长尤其根据欧洲民航会议成员国和其他地区民航委员会所提议的结构和模式以及基于国际法，跟踪并酌情协助制定各方可加入的合同框架；

7. 请各缔约国向理事会通报各地区的做法；和

8. 指示理事会(根据《芝加哥公约》第五十四、五十五和八十三条)将这些地区做法记录在案、评估其价值，并尽早予以公布。

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

1. 大会：

回顾法律(特别是航空法)对于国际民航组织实现其宗旨和目标以及国际民航组织、成员国和航空业有效应对国际民用航空发展面临的新的和正在出现的机遇、挑战和威胁的重要作用；

认识到成员国必须确保制定适当的立法和条例以执行《芝加哥公约》、相关航空法文书和国际民航组织的规定并根据《芝加哥公约》、相关航空法文书和国际民航组织的规定进行适用；

申明民航法律顾问和航空法从业人员在支持其国家和组织执行航空法条约以及制定和更新国家法律法规以落实国家政策和监管要求方面发挥的重要作用；

考虑到法律顾问必须不断更新和加强其能力、实力和水平以有效履行其职责；和

欢迎国际民航组织组织并于 2019 年 5 月在新加坡主办的首次民航法律顾问论坛倡议，该倡议使法律顾问，特别是在管理民航的组织中任职的法律顾问，能够就国际航空界当前关心的问题以及加强对其组织和国家的支持交流意见。

2. 大会：

1. 鼓励尚未为其民航管理部门设立专职内部法律顾问职位的成员设立这样的职位；

2. 鼓励成员国利用国际民航组织研讨会和讲习班、国际航空法课程和其他类似活动，继续培训和培养其法律顾问，并考虑在其国家和地区不时主办此类活动；

3. 请成员国支持民航法律顾问论坛倡议，考虑举办后续论坛，并鼓励和促进其法律顾问参加论坛并为论坛作出贡献；

4. 请秘书长协助成员国实现和保持民航法律顾问的适当能力，包括为此制定一个加强其作用的能力框架；和

5. 敦促成员国支持国际民航组织在法律领域的工作，鼓励其法律顾问积极参与法律委员会、小组委员会和工作队、专门小组、工作组和类似机构的工作，审查航空法问题和制定法律解决方案。

第 A41-5 号决议：国际民用航空组织法律委员会成立 75 周年

鉴于 2022 年标志着 1947 年举行的国际民航组织大会第一届会议成立国际民用航空组织（ICAO）法律委员会 75 周年；忆及国际民航组织法律委员会是在国际航空法律专家技术委员会（CITEJA）的基础上成立的；

注意到国际民航组织法律委员会自成立以来起草了多项文书草案，导致通过了 24 项国际航空法条约，涵盖航空承运人和航空器责任、航空器融资以及航空安全和安保等领域；

还注意到法律委员会参与了涉及国际航空法具体问题多项研究的准备工作以及指导材料的制定，使国际民航组织成员国和国际组织在实施航空法条约及标准和建议措施（SARP）时从中受益；

认识到国际民航组织法律委员会在国际民航组织秘书处、特别是法律事务和对外关系局（LEB）的大力支持下，对国际航空法的发展和编纂作出了重大贡献；

进一步认识到只有普遍加入国际航空法条约才能确保和加强其所体现的国际规则统一的益处；和

决心确保国际民航组织法律委员会将在应对国际航空法界关注的现行挑战方面继续发挥重要作用；

大会在国际民航组织法律委员会成立 75 周年之际：

1. 致敬起草第一批国际航空法条约的国际航空法律专家技术委员会的领导作用和远见卓识；
2. 强调国际民航组织法律委员会自其 1947 年成立以来在国际航空法的发展和编纂中发挥的不可或缺的作用；
3. 赞赏法律委员会工作的众多贡献者，包括曾担任委员会主席和副主席，并在其小组委员会和工作组以及秘书处研究组和任务队中担任主席、副主席、报告员或成员的国际民航组织成员国的代表，以及法律委员会认可的国际观察员组织的代表，并赞赏法律事务和对外关系局发挥的支持性作用；
4. 重申国际民航组织法律委员会需要继续发挥领导作用，研究影响航空法的新的和正在出现的问题，促进国际航空法的发展和编纂，从而加强治理国际民用航空的法律框架；
5. 敦促国际民航组织所有成员国促进普遍加入国际航空法条约并有效遵守其规定，以加强法治；和
6. 请所有利益攸关方，包括成员国和全球民用航空界的相关组织，继续通过国际民航组织法律委员会共同努力，以期国际航空法的发展和编纂做出贡献，造福全世界各国和人民。

第A41-6号决议：国际民航组织全球安全和空中航行计划

鉴于国际民航组织通过各成员国和其他利害攸关方之间的合作努力实现民用航空安全和有序发展的目标；

鉴于为实现这一目标，国际民航组织制定了各项战略目标，包括安全和空中航行能力和效率方面的目标；

认识到全球框架以及地区和国家计划对支持国际民航组织各项战略目标的重要性；

认识到有效实施基于全球框架的地区和国家计划和倡议的重要性；

认识到在国际民航组织的领导下，通过合作、协作和协调的方式与所有利害攸关方合作，在改善全球民用航空安全、能力和效率方面取得的进一步进展；和

注意到理事会核准了 2023-2025 年版《全球航空安全计划》和第七版《全球空中航行计划》；

大会：

1. 核准 2023-2025 年版《全球航空安全计划》和第七版《全球空中航行计划》，分别作为空中航行系统的安全和发展的全球战略方向；

2. 决定国际民航组织应实施并保持当前《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》为最新版本，以在支持本组织的相关战略目标的同时确保必要的稳定性；
3. 决定与所有相关利害关系方密切合作、协作和协调，实施这些全球计划并及时进行更新；
4. 决定这些全球计划应提供一个框架，在该框架下制定和实施地区、次地区和国家计划，从而确保为改善国际民用航空安全、能力和效率所做努力的一致性、统一性和协调性；
5. 敦促各成员国制定可持续的安全解决办法，以充分履行其安全监督和空中航行的责任，通过资源共享、使用内部和/或外部资源，例如地区和次地区组织以及其他国家的专业经验，可以做到这一点；
6. 敦促各成员国表明采取补救行动的政治意愿来处理安全和空中航行落实不到位的问题，包括《普遍安全监督审计计划》（USOAP）通过全球航空安全计划、全球空中航行计划和国际民航组织地区规划进程所查明的落实不到位情况；
7. 敦促各成员国、业界和融资机构为协调一致实施国际民航组织全球航空安全计划、全球空中航行计划以及国家和地区计划提供必要支持，避免重复努力；
8. 要求各国并请其他利害关系方合作，根据全球航空安全计划和全球空中航行计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；
9. 指示秘书长促进、提供和有效传达全球航空安全计划和全球空中航行计划；和
10. 宣布本决议取代国际民航组织关于安全和空中航行的全球计划的A40-1号决议。

附录 A

全球航空安全计划（GASP）

重申本组织的首要目标仍然是提高国际民用航空系统的安全和相应地减少事故和相关的死亡数目；

认识到安全是国际民航组织、各成员国和所有其他利害关系方所共同分担的责任；

认识到通过各国与业界之间的伙伴关系能够带来的安全效益；

注意到一个安全、有韧性和可持续的航空系统有助于各国及其行业的经济发展；

认识到有必要通过提供相关安全信息，维持公众对航空运输的信心；

认识到采取积极主动的做法建立一个战略来确定总体目标、具体目标和指标来管理组织面临的挑战和运行安全风险对于进一步改善航空安全至关重要；

认识到国际民航组织已经根据不同地区的需要和现有的合作结构和形式基础实施地区航空安全小组机制；

注意到通过把行动重点放在最需要的领域，采用基于风险的做法对全球航空安全计划进行安全管理来提高安全；

注意到制定全球航空安全路线图，作为协助航空界通过所有利害攸关方的结构化共同框架执行实现《全球航空安全计划》总体目标的行动计划；和

注意到需要协助成员国以安全监督系统为基础，在其国家安全方案（SSP）下采用安全管理方法；

大会：

1. 强调有必要通过在世界所有地区，尤其是在安全记录远远低于世界平均值的国家，减少航空运输运行（包括地区航空器运行）中的事故和相关的死亡数目，从而持续增进航空安全；

2. 强调国际航空业界的资源有限，应该战略性地用来支持那些寻求援助以促进国家安全方案（SSP）实施，包括加强安全监督的国家或地区；

3. 敦促成员国实施与全球航空安全计划的目标相一致的国家航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；

4. 敦促各成员国、地区安全监督组织（RSOOs）、地区航空安全小组（RASGs）和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，实施与全球航空安全计划的目标相一致的地区航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；

5. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，并保证在其领土飞行的每一个外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要情况下采取适当行动以维护安全；和

6. 鼓励国际民航组织继续制定指导材料和工具以支持制定和实施国家和地区航空安全计划。

附录 B

全球空中航行计划（GANP）

鉴于增强航空运行的安全、能力和效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A41-10 号决议 — 具体与空中航行有关的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明；

认识到全球空中航行计划作为运行战略与达到国际民航组织二氧化碳排放全球理想目标整体措施组成部分的重要性；和

认识到许多国家和地区正在为本国空中航行的现代化和转型制定新的空中航行计划；

认识到分享最佳做法、经验以及提供指导资料能够支持各成员国通过采用无需中间步骤的先进系统从而经济高效地引进改进运行的做法。

大会：

1. 指示理事会采用全球空中航行计划（GANP）中的指导建议，以便制定国际民航组织在空中航行领域的技术工作方案，并将其列为优先事项；

2. 敦促理事会为各国提供全球空中航行计划中宣布的标准化和演变路线图，作为国际民航组织工作的一个基础；

3. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动，这些活动在顾及运行需要的情况下，根据全球统一的目标确定各项优先次序、目标和指标；

4. 呼吁各国在实施运行改进时考虑全球空中航行计划指导原则，作为减少国际航空二氧化碳排放在内的环境影响的国家战略的一部分；

5. 呼吁各国、地区规划实施小组（PIRGs）和航空业界及时向国际民航组织提交并互相提供关于全球空中航行计划执行情况的信息，包括从实施 ASBU 框架中概括的运行改进中吸取的经验教训；

6. 邀请地区规划和实施小组利用国际民航组织的标准工具或适当的地区工具来监测并且与国际民航组织合作分析空中航行系统的实施状况；

7. 责成理事会在地区绩效显示板中公布分析结果，起码包括提供关键的优先实施事项和与航空系统组块升级框架中概述的运行改进实施相关的环境效益；

8. 敦促正在为各自空中航行现代化制定新的空中航行计划的国家，要及时与国际民航组织协调并配合其计划，以确保地区协调一致和全球兼容与互操作性；

9. 指示理事会继续制定全球空中航行计划，并使其与日益发展和新涌现的技术和运行要求保持同步；和

10. 邀请国际民航组织在即将进行的 GANP 修订期间推进完善有关国家空中航行计划的指导材料，并且汇总和分享有关实施运行改进的最佳做法、经验和基准结果。

第 A41-7 号决议：对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持

鉴于国际民航组织是负责国际民用航空安全、正常和效率的联合国专门机构；

鉴于国际民航组织制定用于航空通信系统和无线电导航设施的国际标准和推荐措施（SARPs）；

鉴于国际电信联盟（ITU）是管理无线电频谱使用的联合国专门机构；

鉴于理事会批准的国际民航组织对于国际电联世界无线电通信会议的立场是对国际航空无线电频谱要求进行协调的结果；

鉴于航空业需要一个全面的频谱战略来支持足够频谱的及时可用性和适当保护；

鉴于需要一个可持续的增长和技术发展环境来支持当前和未来运行系统的安全和运行有效性，并容许当前和未来技术之间的过渡；

认识到如果航空对于适当安全频谱分配的要求得不到满足和对这些分配的持续保护无法实现，则可能会严重危及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的开发与实施以及国际民用航空的安全；

认识到与航空安全服务有关的未决频谱问题已导致航班取消、空中交通管理服务质量下降和飞行作业中断；

认识到为了确保分配给航空的频谱得到最佳利用，需要有效的频率管理和使用最佳做法；

认识到需要国际电联成员国政府的支持，以确保国际民航组织的立场得到世界无线电通信会议（WRC）的支持和航空要求得到满足；

考虑到由于日益增长的频谱需求和来自商业电信服务的激烈竞争，迫切需要增加此类支持；

考虑到国际电联世界无线电通信会议（WRC）筹备活动的增加，无线电频谱所有用户对频谱段的日益扩大的需求，以及诸如亚太电信界（APT）、阿拉伯频谱管理小组（ASMG）、非洲电信联盟（ATU）、欧洲邮电会议（CEPT）、美洲间电信委员会（CITEL）和地区通信联合体（RCC）等机构制定地区立场的重要性的提高；和

考虑到特别通信/运行专业会议（1995 年）（SP COM/OPS/95）的建议 7/3 和 7/6 以及第 11 次空中航行会议（2003 年）的建议 5/2、第 12 次空中导航会议（2012 年）的建议 1/12、以及 COVID-19 高级别会议（2021 年）的建议 5/5；

大会：

1. 敦促各缔约国、国际组织和其他民航利害关系方通过以下方式坚定地支持国际民航组织频谱战略和国际民航组织在世界无线电通信会议和为筹备世界无线电通信会议而进行的地区性和其他国际活动中的立场：

- a) 合作提供频谱高效的航空系统以及频率管理以符合当前的“最佳实践”；
- b) 通过相关专家组会议和地区规划小组，支持国际民航组织与航空频谱战略和政策有关的活动；
- c) 承诺在为世界无线电通信会议编制联合提案的地区电信论坛上，表示的立场应充分考虑航空的利益；
- d) 在可能的情况下，在其向世界无线电通信会议提交的提案中纳入与国际民航组织立场相一致的材料；
- e) 支持国际民航组织的立场和经理事会批准的国际民航组织在国际电联世界无线电通信会议上的政策声明，该声明载于《民用航空无线电频谱要求手册》（Doc 9718 号文件）；
- f) 承诺提供民航专家充分参与国际电联内部的国家和地区立场的制定和航空利益的发展；和
- g) 在最大可能的程度上，确保其世界无线电通信会议代表团中包括民用航空管理局的代表或做好了充分准备代表航空利益的其他官员；

2. 敦促各缔约国在决定如何启用新的或更多的服务时，优先考虑公共和航空安全，并与航空安全监管机构、专题专家和空域用户协商，提供一切必需的考虑因素，并制定监管措施，以确保现有的航空系统和服务不受有害干扰。

3. 要求秘书长提请国际电联注意妥当分配无线电频谱和保护航空安全的重要性；

4. 指示理事会和秘书长，作为大会通过的预算内的高度优先事项，确保提供必需的资源，以支持制定和实施一项全面的航空频谱战略，并支持国际民航组织更多地参与国际和地区频谱管理活动；和

5. 宣布本决议取代决议 A38-6。

第A41-8号决议：国际民航组织关于全球空中交通管理(ATM)系统以及通信、导航和监视/空中交通管理(CNS/ATM)系统的持续政策和做法的综合声明

鉴于认为整合本组织关于 CNS/ATM 的政策和做法的大会决议是适宜的，以便通过使其文本更易于获取和编排上更合乎逻辑而促进其执行和实际适用；

大会：

1. 决定附于本决议的附录构成国际民航组织关于 CNS/ATM 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；
2. 决定大会每届常会继续通过一份国际民航组织关于 CNS/ATM 的持续政策和做法的综合声明，并为此设立一个技术委员会；和
3. 宣布本决议取代 A35-15 号决议。

附录 A

一般政策

鉴于国际民航组织是能够有效协调全球 CNS/ATM 活动的惟一的国际组织；

鉴于国际民航组织 CNS/ATM 系统应被用来服务于全世界民用航空的利益和目标；

鉴于各缔约国应享有从已纳入国际民航组织 CNS/ATM 系统的全球系统中受益的平等权利；和

考虑到国际民航组织理事会于 1994 年 3 月 9 日制定和通过的《国际民航组织关于通信、导航和监视/空中交通管理系统实施和运行的政策声明》；

大会：

1. 决定无论什么都不能剥夺缔约国从国际民航组织 CNS/ATM 系统中受益的权利或造成提供国和使用国之间的歧视；
2. 决定各国的主权和边境不受国际民航组织 CNS/ATM 系统实施的影响；
3. 敦促有关国际民航组织 CNS/ATM 系统所有方面的规定和指导材料应通过召集有缔约国参加的适当的会议、大型会议、专家组会议和讲习班进行探讨和制定；和
4. 敦促将拟订的涵盖国际民航组织 CNS/ATM 系统所有方面的规定事先提交给所有缔约国，以便给予其足够的机会，尽可能地做好准备。

附录 B

国际民航组织 CNS/ATM 系统的统一实施

考虑到民用航空的国际性质和空中航行服务的地区相互作用；

考虑到第十次航行会议的建议 4/5、6/2、7/1、8/4 和 8/5、监测和协调未来航行系统发展和过渡规划（未来航行系统第二阶段）特别委员会第三次会议的建议 4/4 和 4/5，未来航行系统（第二阶段）委员会第四次会议的建议 4/4，以及第 11 次航行会议的建议 1/1、1/5、1/13、2/8、4/1、6/9、6/13 和 7/3；

考虑到这些建议已得到国际民航组织理事会的注意或批准，而理事会已指示国际民航组织秘书长采取一切适当措施；

认识到各地区在规划和实施国际民航组织 CNS/ATM 系统方面必须发挥的作用；

意识到某些地区在向这些系统过渡时可能经历的延误；

满意地注意到试验和示范方案以及所有地区在实施先进的 ATM 系统方面正在取得的进展；

相信所有地区的贡献将保证对试验进行更好的评估，并将有利于国际民航组织 CNS/ATM 系统的发展，以便该系统成为可互用的并有助于全球化和无缝隙的 ATM 系统，能够被采纳有效地满足地区和当地的需要；

注意到经济和体制问题，特别是成本/效益分析，以及设施筹资、成本回收和合作方面，需要各国单独和/或集体处理；和

注意到为使用户早日实现效益和全球协调统一地实施 CNS/ATM 系统以支持全球性的 ATM 系统，一些国家将需要技术和财务援助，并认识到关于国际民航组织将在协调技术合作安排以及促进向各国提供技术、财务、管理、法律和合作方面援助中发挥中心作用的声明；

大会：

1. 呼吁各国、PIRGs 和航空界使用国际民航组织的全球 ATM 运行概念作为指导规划和实施 CNS/ATM 系统的共同框架，将所有开发工作集中在全球 ATM 运行概念方面；

2. 要求各国和地区安全监督组织（RSOOS）确立次区域一级的共同规划和合作框架，以便共同开发通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统；

3. 敦促理事会保证国际民航组织为支持实施全球 ATM 系统制定必要的过渡战略、ATM 的要求和 SARPs；

4. 敦促理事会毫不延迟地继续审议与国际民航组织 CNS/ATM 系统的实施有关的经济、体制、法律和战略方面的问题；

5. 敦促理事会采取必要的措施保证未来的 ATM 系统以效绩为基础，并及时为未来系统制定效绩目的和目标；

6. 要求有能力这样做的国家，并请有关国际组织、用户和服务提供者：

a) 与资源有限的国家密切合作，不遗余力地协调和促进研究、开发、试验和示范（RDT&D）方案的执行；和

b) 验证全球 ATM 运行概念中确定的概念各组成部分；

7. 要求理事会作为大会所通过的预算范围内的高度优先事项，确保国际民航组织地区办事处，特别是发展中国家的地区办事处，可以获得足够的资源，同时考虑到将要求其向地区规划和实施小组提供的更多的支助，这些小组是制定向国际民航组织 CNS/ATM 系统过渡的地区规划的主要机构；和

8. 进一步要求理事会继续敦促各国、国际组织和金融机构筹集资源，以便援助在国际民航组织 CNS/ATM 系统的规划和实施中需要技术合作的国家。

附录 C

确保国际民航组织 CNS/ATM 系统和服务的抵御能力

鉴于 CNS/ATM 系统在演进，CNS 面临的相关威胁和脆弱性也在演进；

鉴于针对基于卫星的 CNS 系统、尤其是针对全球导航卫星系统（GNSS）的干扰发生次数显著增加；

鉴于 CNS 对干扰的抵御能力问题需要在全局一级以一种整体做法加以解决，应确保在基础设施架构、技术能力改进、民事和军事作业程序、无线电监管当局和军民协调等方面实现高效协调的演进；

认识到需要以一种互补和合作的方式最大限度地纳入所有合适的地面基础设施、空间基础设施和机载部件，以尽可能稳健地应对基于卫星的服务出现中断的情况或存在虚假或欺骗性信号的环境，从而提高对干扰的抵御能力；

认识到对基于卫星的 CNS 系统进行补充的航空器机载和地面基础设施都需要进行调整，以酌情包括干扰检测、减轻和报告功能，支持解决运行中遇到的性能异常；

相信如果结合使用适当的法律框架，此类能力和措施将使有关当局能够对发射机的非法运行造成的有害干扰采取行动，并避免此类非法发射机的扩散和使用以及测试和维修设备的滥用；

相信如果进行适当协调和适用最佳做法，军事和国家当局可以在必要时在不给民用航空造成不良影响的情况下，使用无线电设备进行与全球导航卫星系统有关的测试和其他干预；

相信军民协调应可推动与空域用户共享相关信息，特别是在冲突区附近飞行时；和

承认由于恶意原因导致机组人员丧失态势感知可被归类为网络安全威胁，在民航中是不可容忍的；故意发送误导性信号来代替准确信号对飞行安全的威胁远比失去此种信号严重得多。

大会：

1. 鼓励各国补充纳入合适且独立的航空器能力、基于卫星和地面的基础设施，最大限度地提高对任何类型干扰的抵御能力和抵抗力，以便向经过优化且采取了安保措施的CNS系统过渡；

2. 鼓励标准化机构和行业为航空器机载、基于卫星和地面的CNS系统组件开发适当的干扰检测、减轻和报告能力，以确保更高的CNS抵御能力、运行的连续性，并防止因使用受损的位置、速度或时间数据而产生任何级联效应；

3. 鼓励各国确保可提供足够的地面CNS能力，以确保安全运行，并使用独立监视信息补充在航空器一级纳入的位置、速度和时间信息；

4. 请国际民航组织制定高级别原则，涉及到如何纳入地面、空间和机载CNS系统和能力，使所获取的定位和定时服务更具抵御能力；

5. 敦促各国采取必要措施，避免干扰机等非法发射机的商业化/扩散和使用，并避免滥用可能影响到CNS系统的测试和维护设备；

6. 敦促各国确保航空当局、军事当局、服务提供者、无线电监管和频谱执行当局之间密切协作，采取任何必要的特别措施，确保所有 CNS 系统，特别是全球导航卫星系统所使用的频谱不受有害干扰；

7. 敦促各国避免进行影响民用航空的任何形式的干扰或欺骗；

8. 敦促各国在开展军事或其他经国家授权的安保或国防相关行动或训练时，尽可能提前与负责受影响空域的空中航行服务提供者（ANSP）进行协调并发出通知，以防止有可能造成影响民用航空的任何形式的干扰或欺骗；和

9. 敦促各国和运营人在评估冲突地区的干扰风险时，考虑到在这些地区外基于卫星的 CNS 系统的使用也可能受到影响。

第 A41-9 号决议：新进入者

鉴于《国际民用航空公约》序言规定，签字各国政府“议定了若干原则和办法，使国际民用航空按照安全 and 有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营”；

鉴于《公约》附件 11 要求各成员国确定其领土上空将提供空中交通服务的空域部分，并于此后安排建立和提供此类服务；

认识到，就本决议而言，“新进入者”一词是指更高空域运行（HAO）和无人航空器系统（UAS）交通管理（UTM）运行；

认识到越来越需要在一个全球统一的框架内便利新进入者的运行，并且预计构成这一新空域使用者群组的飞行器类型的性能差距很大；

忆及关于商业航天运输（CST）的 A40-26 号决议；

认识到可能需要修改或扩大国际民航组织的规定，以确保新进入者的运行的安全、正常和效率以及将此类运行纳入现有空中交通管理框架；

认识到通过各种地区和国家举措，在便利新进入者运行方面已取得重大进展；和

忆及国际民航组织全球空中交通管理（ATM）运行概念声明，认为所有空域应是可利用资源，对使用空域任何特定量的限制应视为是暂时的，并应对所有空域灵活管理；

大会：

1. 指示国际民航组织审查与空中规则、空中交通服务、审定合格、执照发放、赔偿责任和环境等有关的标准和建议措施（SARPs），以及制定具体概念和指导以便在考虑到地区框架和做法的情况下，在全球统一框架内进行必要的修订或扩大，便利新加入者的运行；

2. 呼吁各成员国安排其管理新进入者的运行以及所有空域使用者共同使用某些设施和服务的条例和程序，以促进这些运行的整合，同时不损害安全和安保，适当处理对环境产生的影响，并在必要时，确保这些新的运行符合附件2 —《空中规则》的规定；

3. 吁请成员国确保所有使用者共同使用空域和某些设施和服务不会过度影响军民运行的规律性、环境保护和效率；和

4. 认识到国际民航组织作为一个国际论坛，在促进加强合作、协作和分享最佳做法以支持地区举措方面发挥的作用，并通过鼓励加强各国、新进入者、现有航空利害攸关方和航天界之间的对话，在这些举措的基础上，进行必要的后续活动；和

5. 宣布此决议取代A40-7号决议。

第 A41-10 号决议：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

鉴于大会 A15-9 号决议决定在设立技术委员会的大会每届会议上通过在该届会议结束时最新的、具体针对空中航行的持续政策的综合声明；

鉴于大会 A40-4 号决议附录 A 至 O 通过了大会第 40 届会议结束时存在的、具体针对空中航行的持续政策和相关做法的声明；

鉴于大会审查了理事会关于修订 A40-4 号决议附录 A 至 O 中包括的持续政策和相关做法的声明的提案，并对声明进行了修订，以反映第 41 届会议期间做出的决定；

鉴于需要连续适用三年以上的政策或相关做法，应被视为一项持续政策或相关做法；和

鉴于如附件、全球计划、议事规则以及对空中航行会议的指示等国际民航组织管理文件或现有可用权威文件所载的材料，通常不应列入综合声明，尤其包括不列入相关做法；

大会：

1. 决定：

- a) 本决议所附附录构成大会第 41 届会议闭幕时存在的、国际民航组织关于空中航行的持续政策和相关做法的综合声明；和
- b) 附录中各项政策的相关做法，构成意在促进和确保各项政策得到实施的指导意见。

2. 要求理事会保持对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的审查，并在需要修改该声明时向大会通报；和

3. 宣布本决议取代 A40-4 号决议及其附录和 A15-9 号决议。

附录 A

世界范围的空中航行会议

鉴于召开世界范围空中航行会议是国际民航组织的重要职能，并需要各成员国和国际民航组织的大量人力和财力的支出；和

鉴于有必要确保从这些会议中取得最大效益，而不给成员国或国际民航组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 由理事会召集的所有成员国可以在平等基础上参加的会议是促进解决具有世界意义问题，其中包括拟订附件、全球计划和空中航行领域其他基本文件的修订的主要手段；
2. 此类会议仅在有待解决的问题数量和重要性证明合理时和存在解决这些问题的建设性行动的可能性时召开，在此基础上召开的会议，也可以应要求就采取确定的行动时机尚未成熟的事项进行探索性讨论；
3. 对此类会议的组织应当妥为安排，以使指派的工作得以执行并能在有关技术专业之间进行适当的协调；和
4. 除非特殊情况需要，否则，不得在一个日历年内召开两次以上这类会议，而且接连召开的基本涉及同一技术专业的会议应至少间隔十二个月。

相关做法

1. 在决定将一事项提交世界范围的会议之前，理事会应该考虑与各国进行通信联系或利用专家组或空中航行研究小组等机制是否可处理这一事项，或是否有利于未来的会议随后对其采取行动。
2. 议程应充分明确地界定应予完成的任务并说明会议所需要的专业知识的种类。在包含一种以上技术专业的议程中，应该将要求的专业知识种类保持在与效率相一致的最低限度。
3. 为便利所有成员国的参加，理事会应该对会议安排做出计划，以使对于各国技术官员的时间需求保持在与效率一致的最低限度。
4. 预定会期应该有足够的时间完成议程、研究以会议工作语文起草的报告和核准报告。会议之后，秘书处应该对会议报告做出任何必要的小的编辑性修改和排印错误的更正。
5. 核准的议程和主要支持性文件通常以航空邮寄方式发送，议程应该在会议召开之日至少十个月之前发送，主要支持性文件应该在至少三个月之前发送；其他文件应该尽快发出。

附录 B

空中航行委员会（ANC）各专家组

鉴于空中航行委员会专家组经证明是推动专业技术问题的解决的有价值的媒介；和

鉴于有必要确保从空中航行委员会各专家组中取得最大效益，而不给成员国或国际民航组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 如有必要对空中航行委员会通过其他常设机构不能充分或迅速解决的专业技术问题提出解决办法时，空中航行委员会应当设立各种专家组；
2. 空中航行委员会应确保专家组的职权范围和工作方案应当支持国际民航组织战略目标，简单明了并有时间表，而且应当予以遵守；
3. 空中航行委员会应当定期审查各专家组的工作进度，分派给专家组的活动一经完成，应立即解散专家组。仅在空中航行委员会认为其有理由继续存在时，方可允许专家组连续存在。
4. 专家组的活动应当尽可能支持采用基于效绩的做法来制定标准和建议措施。

相关做法

应该将有关报告明确作为某个专家组的咨询意见提交给空中航行委员会，以免将其视为代表成员国的看法。

附录 C

适航证、合格证书和飞行机组执照

鉴于《公约》第三十三条未明确界定对证书和执照给予承认的目的；

鉴于对在适用于航空器和飞行机组人员的标准和建议措施生效之前，成员国是否有义务承认其他成员国颁发或核准有效的证书和执照，存在几种解释；和

鉴于对于某些航空器类别或飞行机组人员执照而言，标准和建议措施可能需要多年才能生效，或对一些类别或飞行机组人员执照不采用标准和建议措施可能被认为最为可行；

大会决议如下：

1. 由作为航空器登记国的成员国颁发或核准有效的航空器的适航证和合格证书以及飞行机组执照，应当被其他成员国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而承认为有效，但须遵守《公约》第三十二条第二款和第三十三条的规定；和
2. 在关于航空器或飞行机组人员以及证书的特定类别作为航空器登记国的成员国依据国家规章颁发或核准有效之前，应当由其他成员国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而给予承认。

附录 D

合格和胜任的航空人员

鉴于令人满意地实施标准和建议措施及空中航行服务程序取决于具备合格和胜任的人员；

鉴于由于缺乏合格的人员以支助现行及未来的航空运输系统，各成员国在这些事项上正在经历困难；

鉴于需要做出特别努力，以支助成员国满足其人力资源需要；和

鉴于国际民航组织开办的学习活动是促进共同理解和统一运用标准和建议措施及空中航行服务程序的有效方式；

大会决议如下：

1. 国际民航组织应当通过国际民航组织的航空培训方案，协助实现并保持航空人员的胜任能力；
2. 国际民航组织航空培训方案应当遵循下列原则：
 - a) 航空专业人士的资格是各成员国的责任；
 - b) 高度重视支助实施标准和建议措施的各种学习活动；
 - c) 与成员国及行业开展合作，对制定和实施各种学习活动以支助实施标准和建议措施至关重要；和
 - d) 应当优先培养下一代航空专业人员。
3. 国际民航组织向培训设施运营人提供咨询建议，但不参与此类设施的运作；和
4. 各成员国互相援助，以便优化向其航空专业人员提供各种学习活动。

相关做法

1. 理事会应该协助成员国对航空专业人员的胜任能力水平开展协调一致。这方面的努力应以以下方面为基础：
 - a) 数据分析以确定优先安排和需求；
 - b) 经查明实施国际民航组织各项规定的培训需求；和
 - c) 基于胜任能力的做法。

附录 E

包括地区补充程序在内的地区计划的制定和实施

鉴于理事会制定出地区计划，规定各成员国根据《公约》第二十八条提供或使用的设施、服务和地区补充程序；

鉴于地区计划需要随时修订，以反映不断变化的国际民用航空的需要；

鉴于国际民航组织已确定了以全球空中交通管理运行概念和全球空中航行计划为中心来规划设施和服务的做法；和

鉴于地区计划的实施中存在的任何严重缺陷都可能影响国际航空业务的效益，并应尽量在实际可行的范围内迅速予以消除；

大会决议如下：

1. 当地区计划显然不再符合国际民用航空当前和预期的要求时，将对其进行修订；
2. 当所需变化的性质允许时，将通过国际民航组织和各成员国以及有关国际组织之间的信函往来进行地区计划的相关修订；和
3. 在如下情况下，理事会可以授权地区一级制定和颁布此类修订。修订案与各国提供的服务和设施有关，且此类修订案：
 - a) 不代表理事会在地区计划中规定的要求有所改变；
 - b) 不与国际民航组织既定政策相冲突；和
 - c) 不涉及在地区一级无法解决的问题；
4. 地区空中航行（RAN）会议虽然是确定各项设施和服务的重要手段，但会议的召开仅应讨论那些通过全球地区规划实施组（PIRGs）无法解决的问题；
5. 在成员国的实施方案中，应该优先重视某些设施和服务的提供和持续运作，因其匮乏有可能对国际航空运行产生不利影响；
6. 国际民航组织应在可行的最短时间内确定、调查地区计划实施中存在的重大缺陷并采取行动；和
7. 地区规划和实施小组（PIRGs）应采取项目管理方法，查明地区计划及其实施中的问题和缺陷，并提出建议的补救措施。

相关做法

1. 理事会应该确保地区计划的结构和格式应当与全球空中航行计划相一致，并支持基于效绩的规划做法。
2. 在评价任何地区计划修订的紧迫程度时，理事会应该考虑到成员国安排提供任何必要的附加设施和服务所需的时间。
3. 理事会应该确保涉及新型设备采购的地区计划的实施日期与适当设备的及时提供切实有关。
4. 理事会应该确保基于网络的地区计划的制定，并有支持性规划工具，以便提高效率并加速修订周期。
5. 理事会应该利用在各地地区设立的地区规划和实施小组（PIRGs），协助保持地区计划和任何补充文件的最新状态。

附录 F

地区空中航行（RAN）会议

鉴于地区空中航行会议是确定各成员国按照《公约》第二十八条预期应予以提供的设施和服务的重要工具；

鉴于这些会议需要各成员国和国际民航组织投入大量的人力和财力；

鉴于必须确保从这些会议中获取最大效益，而不给成员国或国际民航组织带来任何不应有的负担；和

考虑到地区空中航行规划通常都是由地区规划和实施小组（PIRGs）完成的；

大会决议如下：

1. 应当只为处理那些通过地区规划和实施小组不能适当处理的事项来召开地区空中航行会议；
2. 此类会议的召开及其议程应当以各有关地区的地区计划中存在或预期存在的具体缺陷为基础；
3. 应当为每次这类会议确定拟审议的地理区域(同时考虑到现有的和计划的国际航空运输和国际通用航空运营)、拟处理的技术领域和拟使用的语文；
4. 每次这类会议应当采用最适于处理议程和确保会议各部分之间的有效协调的安排；和

5. 当需要解决特定问题，特别是那些需要紧急解决的问题时，或当召开这些会议可减少必须召开全面地区空中航行会议的次数时，应当召开限制技术范围和/或地理范围的会议。

相关做法

1. 理事会应该尽力选在有关区域内的地点召开地区空中航行会议，并鼓励这些区域内的成员国单独或联合作为东道主。

2. 已核准的议程和主要支持性文件，应该通过电子方式予以提供；议程在会议召开之日至少十个月前发送；主要支持性文件应该在至少三个月前发送。

3. 理事会应该确保向地区空中航行会议提供与其议程相关的运作和技术事项方面的适当指导。

4. 与会的每一成员国应该在会议之前了解其航空运输经营人及其国际通用航空未来运营的计划，同时，了解在其登记册上的其他航空器的预期运输量以及这些各类航空对于设施和服务的总体要求。

5. 理事会在考虑到进一步提高现有安全等级的要求的同时，应该为地区空中航行会议并同时通过这些会议，促进最新规划标准的制定，而且这些标准应旨在确保地区计划满足运营要求并且具有经济上的合理性。

6. 理事会应该制定和维持详细而具体的指令，用于地区空中航行会议实施事项的审议。

附录 G

空中交通服务（ATS）空域的划定

鉴于《公约》附件 11 要求各成员国确定其领土上空将提供空中交通服务的空域部分，并于此后安排建立和提供此类服务；

鉴于《公约》附件 11 还规定各成员国通过相互协议将在其领土上空提供空中交通服务的责任委托给另一国家；

鉴于各成员国之间的合作努力能够导致更高效的空中交通管理；

鉴于委托国和提供国均可保留在任何时间终止任何此类协定的权利；和

鉴于《公约》附件 11 规定公海上空将提供空中交通服务的空域部分应当在地区空中航行协定的基础上加以确定，而这些协定通常由理事会根据地区空中航行会议的建议加以批准；

关于地区空中航行计划，大会决议如下：

1. 空中交通服务空域的界线，无论在国家领土上空还是在公海上空，应当在技术和运营考虑的基础上加以确定，其目的在于确保安全，并给服务提供者 and 使用者带来最佳成本效益；

2. 不应当为了技术、运行、安全和效率考虑以外的原因而分割已确定的 ATS 空域；

3. 如果任何空中交通服务空域需要扩展到两个或多个国家的领土上空或其部分领土上空，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定，同时考虑到富于成本效益地采用和运行通信、导航和监视/空中交通管理系统的需要，并采用更高效率的空域管理，特别是高层空域的管理；

4. 提供国在委托国领土上空的空域内实施空中交通服务时应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；

5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关空域运营的空中交通的安全与正常有关的技术和运营职能方面；

而且，宣布：

6. 任何成员国在向另一国家委托在其领土上空的空域内提供空中交通服务责任并不减损其主权；和

7. 理事会批准有关一国在公海上空空域内提供空中交通服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关空域的主权。

相关做法

1. 各成员国应该与其他有关国家和国际民航组织合作，寻求以最高效而经济的方式划定空中交通服务空域，寻找到责任转移点的最适宜位置，以及寻求制定最高效的协调程序。

2. 各成员国应该在必要时考虑联合设立单一的空中交通服务提供者，负责提供延伸到两个或两个以上国家领土上空或公海上空的空中交通服务空域内的空中交通服务。

3. 理事会应该鼓励在公海上空提供空中交通服务的国家尽可能与在毗邻空域提供空中交通服务的有关国家缔结协定，以便在所需的公海上空空交通服务不能提供时，备有能够在原来的服务恢复前，经国际民航组织理事会批准后得以实施的应急计划，该计划可能需要对空中交通服务空域界线进行临时变更。

附录 H

搜寻与援救服务的提供

鉴于按照《公约》第二十五条，各成员国承诺对在其领土范围内遇险的航空器提供其认为可行的援助措施，并在遵行根据《公约》不时建议的协同措施方面进行合作；

鉴于《公约》附件 12 包含有关在成员国领土内以及在公海海域内建立和提供搜寻与援救服务的规范；

鉴于《公约》附件 12 规定应在地区空中航行协定的基础上确定将提供搜寻与援救服务的公海部分，而这些协定通常是理事会根据地区空中航行会议的建议批准的；

鉴于《公约》附件 12 建议，搜寻与援救区域应该在实际可行的范围内，与相应的飞行情报区相一致，若属于公海地区，则与海上搜寻与援救区域相一致；

鉴于《公约》第六十九条规定，如果理事会认为一成员国的空中航行服务目前或预期不适合国际空中服务的安全运营时，理事会应当与直接有关的国家和其他受影响的国家进行协商，以期找到情况可得到补救的手段，并就此提出建议；和

鉴于《公约》第六十九条涉及的空中航行服务除其他外，包括搜寻与援救服务；

大会决议如下：

1. 无论国家领土上还是根据地区空中航行协议对超出一个国家主权空域以外的区域，或是在公海上的搜寻与援救区域应当根据技术和运作上的考虑加以划定，其中包括与飞行情报区、搜寻与援救区域，若属于公海地区，则与海上搜寻与援救区相一致是否可取，其目的在于确保安全，并以最小的总成本取得最佳的效率；

2. 各国应当保证在同一区域提供服务的海上和航空搜寻与援救服务尽可能地密切合作，可行时，建立联合援救协调中心来协调航空和海上的搜寻与援救行动；

3. 如果任何搜寻与援救区域需要扩大到两个或两个以上国家的领土或其部分领土时，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定；

4. 在委托国的领土上实施搜寻与援救服务的提供国应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；

5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关区域提供搜寻与援救服务有关的技术和运作职能方面；

6. 对包括在公海上提供高效的搜寻与援救服务方面存在的任何不足进行补救，应通过与在运作上或财政上可能给予搜寻与援救行动的援助的国家谈判获得，以便就此缔结协定；

而且，宣布：

7. 任何成员国在向另一国家委托在其领土内提供搜寻与援救服务责任并不减损其主权；和

8. 理事会批准有关一国在公海海域内提供搜寻与援救服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关海域的主权。

相关做法

1. 各成员国应该与其他国家和国际民航组织合作，寻求以最高效的方式划定搜寻与援救区域，并在必要时考虑集中可利用的资源或联合成立一个搜寻与援救组织，负责在扩展到两个或两个以上国家领土或公海上的区域内提供搜寻与援救服务。

2. 理事会应该鼓励由于缺乏足够的设施而不能确保对其负责的搜寻与援救区域进行空中覆盖的国家，请求其他国家的援助来补救这一状况，并与有关国家谈判达成关于在搜寻与援救行动期间提供援助的协定。

附录 I

民用和军用空中交通的协调与合作

鉴于空域是民用和军用航空的共同资源，并鉴于许多空中航行设施和服务是由民用和军用航空两者提供和使用的；

鉴于《国际民用航空公约》序言规定，签字各国政府“议定了若干原则和办法，使国际民用航空按照安全 and 有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营”；

鉴于《公约》第三条第一款指出，“本公约仅适用于民用航空器、不适用于国家航空器”，且第三条第四款要求“各缔约国承允在发布关于其国家航空器的规章时，对民用航空器的航行安全予以应有的注意”；

认识到增长的民用空中交通和以任务为导向的军用空中交通将从更灵活地使用军用空域中受益以及尚未在所有地区找出令人满意地解决合作出入空域问题的办法；

鉴于民用和军用空中交通两者灵活使用空域可被视为最终目标，军民协调与合作方面的改善是得以更有效进行空域管理的直接办法；

忆及国际民航组织全球空中交通管理（ATM）运行概念声明，所有空域均是可利用资源，对使用空域任何特定容量的限制应视为是暂时的，应对所有空域灵活管理；和

鉴于应用缩小的垂直间隔最低标准（RVSM）可带来许多好处，包括增加空域容量、节省成本和减轻环境影响，但要求航空器符合严格的高度保持性能要求，即使是微小的机身改装也能削弱满足这些要求的能力；

大会决议如下：

1. 应当安排民用和军用航空共同使用空域及某些设施和服务，以确保民用航空的安全、正常和效率并确保满足军用空中交通的要求；
2. 各成员国制定的管理其国家航空器在公海上运行的条例和程序应当确保这种运行不损害国际民用空中交通的安全、正常和效率，而且在实际可行的范围内遵守附件2中的空中规则；
3. 秘书长应当提供关于军民协调与合作的最佳做法的指南；
4. 成员国可以在其出席国际民航组织会议的代表团中酌情包括军方当局的代表；和
5. 国际民航组织作为一个国际论坛，可以发挥作用，促进改善军民合作、协作和共享最佳做法，在军民伙伴的支持下，提供必要的后续活动，巩固关于军民合作的全球空中交通管理论坛（2009年）的成果。

相关做法

1. 各成员国应该在必要时进行或改进其民用和军用空中交通服务之间的协调与合作，以实施上述决议条款 1 中的政策。
2. 当制定决议条款 2 中提及的条例和程序时，有关国家应该与负责在该地区公海上提供空中交通服务的所有国家协调这一事宜。
3. 各成员国应审查现行做法，以确保按相关的高度保持性能要求或按同等要求批准国家航空器在应用缩小的垂直间隔最低标准（RVSM）的空域内运行，并应考虑及随后的任何机身改装。此外，各成员国应在可行的最大限度内为适用的国家航空器参与高度监测技术方案提供便利，以确保持续满足此类性能要求，从而执行上述决议条款 1 和 2 中提到的政策。
4. 理事会应该确保按照上述决议条款 3、4 和 5，将空域使用中的民用和军用协调与合作事宜酌情纳入专业和地区会议的议程。

附录 J

适当机场的提供

鉴于许多地方都需要对机场的物理特征进行重大改进；

鉴于在某些情况下，这些改进将涉及大量支出，而且计划此类工作时不顾及未来发展是不妥当的；

鉴于国家和机场当局需要继续了解今后几代航空器最可能对机场提出的要求的一般趋势；

鉴于如果新航空器的运行要求使其得以经济地运行，而对机场的物理特征又没有进一步的需求，则能够避免许多严重的问题；

鉴于机场的运行有许多优势，而环境上的考虑对航空器在一些地方的运行提出限制。由于全球目前所经历的容量问题，应考虑采用噪声更低的新型航空器；

鉴于存在着日益增长的机场由自治实体经营的趋势，而国家确保提供安全的机场设施和服务的责任仍未改变；和

鉴于机场合格审定是确保机场安全和提高效率的重要手段，而国际民航组织的普遍安全监督审计计划（USOAP）审计的结果表明，机场合格审定包括安全管理体系（SMS）的实施程度并不理想；

大会决议如下：

1. 机场的技术要求应当由国际民航组织不断加以审查；
2. 未来航空器的设计必须使之能够在供当代航空器运行使用的机场上高效运行，并尽可能最小地对环境造成干扰；
3. 各国应当采取必要的措施，包括分配足够的资源，提高实施机场合格审定包括机场的安全管理体系的水平；和
4. 各国应更加强调机场运行的管理，把跑道安全放在高度优先地位。

相关做法

1. 根据上述决议条款 1 提及的持续审查结果，理事会在考虑进一步提高现有安全等级和效率的要求的情况下，应该：

- a) 制定关于未来发展的新的指导材料；

- b) 制定机场运行的管理程序；和
- c) 不断向各成员国通报发展情况。

2. 理事会应该继续提请航空器制造商和经营人注意决议条款 2 中表述的政策。

附录 K

聘用航空地勤人员的充分条件

鉴于航空地勤服务人员的聘用条件与其资格和职责不相适应的情况构成难以征聘到合格的人员和在培训完成后难以留住他们的主要原因；和

鉴于这种困难妨碍地区计划、标准和建议措施及空中航行服务程序以令人满意的方式得到实施；

大会决定各国应当采取必要步骤，以确保航空地勤服务人员的聘用条件应该与其所需要的资格和所承担的职责相适应。

附录 L

国家对国际民航组织技术工作的参与

鉴于各成员国技术上的贡献对于国际民航组织的技术工作取得令人满意的进展是至关重要的；

鉴于在得到成员国对国际民航组织技术工作的迅速而充分的贡献方面不时经历的困难；和

鉴于确保从这一参与中获取最大限度的效益，而不给成员国和国际民航组织带来不应有的负担是必要的；

大会决定各成员国有必要为国际民航组织的技术工作做出有效的技术贡献。

相关做法

1. 理事会应该鼓励各成员国有效参与国际民航组织的技术工作，同时对将国际民航组织和参与此类工作的成员国的成本降至最低的需要给予应有的重视。

2. 各成员国应该在其认为可行的范围内：

- a) 通过信函往来协助推进国际民航组织的技术项目；

- b) 具体通过载有与议程项目有关的具体提案的预交文件，或对向其预发的文件提出意见，参加国际民航组织的会议和积极参与会前筹备；
- c) 参与国际民航组织专家组的活动，并确保其提名人具备适当资格和能够有效地对专家组的工作作出贡献；
- d) 按照国际民航组织要求，从事专业研究；和
- e) 通过理事会设定的任何其他办法，协助国际民航组织的技术工作。

附录 M

总部和各地区办事处的技术秘书处

鉴于不断需要向各成员国提供实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及补充程序方面的有效协助；

鉴于有效地利用总部和各地区办事处的技术秘书处协助各成员国解决其实施问题是重要的；和

鉴于为妥善执行其任务，使总部和各地区办事处的技术秘书处成员得以保持其技术水平和随时充分了解其特定领域的最新发展情况是重要的；

大会决议如下：

1. 应当有效地部署总部和各地区办事处技术秘书处的资源，以便最大限度地协助各成员国解决其持续的监测活动、实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及补充程序方面的问题；和
2. 应当促使总部和各地区办事处技术秘书处的成员保持其技术水平并随时充分了解最新技术发展的动态。

相关做法

1. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能在必要时或应成员国的要求，进行为期充分的经常性访问，以协助各国解决实施中的问题。
2. 当地区办事处要求临时增援时，在可行的最大程度上，应该从一地区办事处向另一地区办事处和从总部向地区办事处临时分派专业人员。

3. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能充分保持其所属领域的知识更新，特别是通过参加选定的技术会议、走访研究与发展组织、观摩试用情况以及评估新设备和技术。然而，不应允许此类访问优先于秘书处服务于国际民航组织及其若干议事机构的主要职能。而且，此类访问的旅行应尽可能与履行国际民航组织其他职责所必需的旅行相结合。

附录 N

成员国之间在航空器事故调查方面的合作

鉴于遵照《公约》第二十六条，对事故情况展开调查是事故发生所在国义不容辞的责任；

鉴于由于现代航空器的日益先进和复杂，事故调查的进行可能需要许多专业技术和运行领域专家的参与和具有特殊装备的调查设施的利用；

鉴于许多成员国没有此类专业技术和运行方面的专门知识和适用的设施；

鉴于至关重要，为了飞行安全和事故预防，应该对事故进行彻底的调查和报告，而且调查的有效性不应受到费用考虑的不当妨碍；

鉴于重大航空器事故的救助和调查费用可能给事故发生所在国的资源带来沉重的财务负担；和

念及国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件）业已发布；

大会决定建议各成员国在航空器事故、特别是需要有高度专业化的专家和设施参与调查的事故中进行合作，为此目的，各成员国和地区事故和事故征候调查组织（RAIOs）除其他外，在可能的程度上应该：

- a) 按照其他成员国的请求，提供航空器事故调查的专家援助和设施；和
- b) 给予寻求调查经验的成员国参加航空器事故调查的机会，以便发展和促进调查专业知识。

相关做法

1. 鼓励各成员国支持地区事故调查研讨会的召开，目的在于交换以下方面的信息：每个国家的调查立法和程序、调查管理和技术方面一般知识和专业知识的共享、专家和设施的提供以及对事故调查中所遇困难的处理做法等。

2. 应该鼓励各成员国促进事故调查当局的调查人员出于培训和定向访问目的，作为观察员参与其他国家的调查。

3. 鼓励各成员国和事故和事故征候调查组织评价其航空器事故调查和预防领域的需要和能力，目的在于制定有关事故调查和预防基础课程的培训大纲。应该充分探索利用地区培训中心教授此类课程，以及采用提供国际标准化和基于能力的培训的航空培训升级版项目方法。

4. 鼓励各成员国参照国际民航组织于 2007 年拟定的供各国使用的谅解备忘录（MOU）范本，以鼓励各国在航空器事故和严重事故征候的调查过程中相互合作。谅解备忘录范本登载在国际民航组织公共网站上。

5. 鼓励各成员国必要时考虑国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件），该手册就如何建立和管理地区或次地区内的地区事故和事故征候调查系统提供了指导。

附录 O

人的行为能力

鉴于《芝加哥公约》阐述的国际民航组织的宗旨和目标规定，促进国际航空运输的发展，“……以便……促进国际空中航行的飞行安全”；

鉴于认识到人的行为能力大大有助于航空系统的全面安全效绩，而同时亦受到生理和认识能力及限制的影响；

鉴于认识到与新技术、系统和程序相关的安全和效率收益，只有当它们是为增强每一使用者的行为能力而设计的情况下才能实现；和

鉴于认识到未来航空系统的实施将导致航空专业人员角色的改变，需要进行跨多学科小组进行工作以支持协作决策；

大会决议如下：

1. 各成员国确保将人的行为能力的考虑结合到新系统和新技术的规划、设计和实施中去，将其作为安全管理办法的一部分；

2. 各成员国促进和便利将人的行为能力的因素结合到专业人员整个职业生涯的基于胜任能力的培训方案中去；和

3. 各成员国纳入能够促进个人和个人团队的安全、连贯、有效和高效的运行效绩的战略，以便解决安全方面的优先事项。

第 A41-11 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航空安全所面临的挑战；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关系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，并与相关利害关系方合作，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。

第 A41-12 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建议措施及程序，以便管理航空执照持有人的体检证、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（MPSPG）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建议措施（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. 批准国际民航组织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小组（例如医疗规定研究小组（MPSPG）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。

第 A41-13 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响应、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，同时顾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》。

第 A41-14 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；

鉴于至关重要的是，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；

鉴于至关重要的是，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。

第 A41-15 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攸关方密切协作；

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攸关密切协作；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。

第 A41-16 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》。

第 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

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页文件机制；

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的兼容运作。

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助，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国家、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；

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关系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关系方之间进行协调。

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；

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和相关旅行的目的而使用 and 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有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相关旅行的目的而使用 and 分享这些数据。

第 A41-18 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助下，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，并应提供充分的资源；
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、行业和其他利害攸关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）¹ 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

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；特别是要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。

¹ 各项航空安保法律文书成员国的名单可从 www.icao.int 网站国际民航组织条约汇编项下查阅。

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和背景检查、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攸关方提供有关民航所有可能风险的信息；
- h) 通过与所有利害攸关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，包括与行业利害攸关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

国际民航组织实施支助和发展 — 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得信息；
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。

第 A41-19 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关系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关系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) 发展并参加国内和国际的政府/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。

第 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

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的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_x）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 and 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. 敦促世界各地区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。

第 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

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促成全球气候变化的排放至关重要；

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》的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，气候变化公约）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 月气候变化公约缔约方大会通过并在 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《气候变化公约》缔约方大会上通过的《巴黎协定》加强了对《气候变化公约》的实施，包括其目标，并在可持续发展和消除贫困努力的背景下旨在加强气候变化威胁的全球应对，包括使全球平均气温上升远低于工业化前水平 2 摄氏度并努力使气温上升较工业化前水平高 1.5 摄氏度，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；

鉴于联合国气候变化框架公约缔约方会议于 2021 年 11 月通过的《格拉斯哥气候协定》重申长期全球目标，即使全球平均气温上升远低于工业化前水平 2 摄氏度并使气温上升较工业化前水平高 1.5 摄氏度，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》还认识到温度上升 1.5 摄氏度与 2 摄氏度相比，气候变化的影响将大大降低，并决心继续努力将温度上升限制在 1.5 摄氏度；

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每年改进燃油效率百分之二和从 2020 年其将净碳排放保持在同一水平的全球理想目标；

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评估工作，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》评估了各种航空部门内二氧化碳减排情景设想的技术可行性，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会实现必要的减排量，以削减航空促成气候变化的绝对排放量，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 年起实现碳平衡增长，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《气候变化公约》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按照《联合国气候变化框架公约》或《巴黎协定》开展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与指导；

认识到正在开展工作，以审议航空器寿命终止的各方面环境影响，如通过航空器回收；

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，和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）核准了将可持续航空燃料，尤其是在短期至中期内使用现成燃料，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，作为一个动态励志路径，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，并包括表示，有必要更新 2050 年国际民航组织愿景，在其中列入到 2050 年使用的这些燃料所占比例；

认识到现成可持续航空燃料的技术可行性已得到证明，这些燃料将对到 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，以及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）等现成燃料，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能源；

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以及并需要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标准、可持续性认证和对此种燃料生命周期排放的评估，以之作为实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）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，将其作为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” 贡献的一部分；

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）的框架，包括进一步阐释 A37-19 号决议附件中所列的指导原则，这些指导原则在本决议附件中转载的大会 A38-18、A39-2 和 A40-18 号决议附件中做了阐释；

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具体需要的国家；

确认应尽快开始启动具体措施去援助发展中国家，以及便利获得财务支持、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伙伴关系所提供的援助，以促进成员国采取行动减少航空排放，以及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益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，所有行业和区域都按规定进行了适应气候变化规划和实施工作，但分布情况仍然参差不齐，观察到一些适应气候变化方面的缺口，包括一些关键基础运输设施，例如国际航空系统和基础设施，可能存在脆弱性，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，这种环境将提高国际航空业对预计的极端和破坏性气候相关事件的准备程度；

认识到正在开展的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工作以及所确定的备选适应措施的重要性；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及欢迎将其扩展至增加航空货运排放；

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) 继续研究政策性选择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气候变化公约缔约方大会合作；

3. 重申：

- a) 国际民航组织应继续主动宣传有关对航空影响的科学理解以及采取行动解决航空排放问题的信息，并且应继续提供便于讨论针对航空排放的解决方案的论坛；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，实现全球年平均燃油效率改进 2%的理想；

5. 同意上述第 5 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的浓度的情况，将决定每一个国家如何能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）将塑造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；

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实施一揽子措施的各项要素以实现长期理想目标的进展，包括通过：国际民航组织环境评估过程；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和对部门发展的影响，以及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；和实施手段。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. 邀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的任何具体援助需要的资料；

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衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放的适当标准方法和机制，以及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，支持国际民航组织关于衡量进展情况的工作；

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《气候变化公约》报告来自国际航空的二氧化碳排放，将其作为根据成员国批准的信息来评估本部门实施行动中所取得进步的贡献的一部分；

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《联合国气候变化公约》进程对使用国际航空作为调动对其他行业的气候融资的潜在收入来源表示明确关切，务使国际航空不会以不当的比例成为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、机构和法律挑战，并向国际民航组织大会第 42 届会议报告；
- c) 上文 a) 和 b) 分段将补充稳健的长期理想目标专项援助和合作方案，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、基础设施改变、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关于航空与全球大气特别报告和第四次评估报告中所认定的不确定性，并确保气候专委会以及其他联合国相关机构将来所作的国际评估包括航空器引起的对大气的任何影响的任何最新信息；

19. 要求理事会：

- a) 为成员国就采用旨在减少或限制国际航空排放对环境影响的政策和措施继续制定和及时更新指南，并就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进行进一步研究；
- 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，继续评估各种措施的成本和效益，包括现有的措施，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，同时共同合作努力，通过它们不同的方案，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）取得可能的最大程度的进展，并认识到对航空二氧化碳减排的最大潜在影响将来自燃料相关措施；

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越来越节省燃料的航空器的政策，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及制定航空器寿命终止的最佳做法（例如通过航空器回收）的指导；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) 更新航空器燃油燃烧的中、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）战略的情况下，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，以便能执行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，以此酌情帮助把有关国际航空系统和基础设施的气候变化适应措施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）战略相关的环境效益；
- 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，包括出版生态机场工具包电子版；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，以便制定政策行动，加快航空更清洁和可再生能源来源的适当研究、开发、部署和使用，包括使用可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）；
- 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，和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，尤其是通过鼓励和促进可持续航空燃料和/或低碳航空燃料购买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) 确认评估包括航空代用燃料在内的所有燃料的可持续性的现行做法，这些燃料应实现温室气体在生命周期内净排放量的减少，促进当地社会和经济的发展；应避免与食物和水的竞争；
- 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的可持续性；

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将进一步推动转型至更清洁、可再生航空能源来源的政策定义，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和说明温室气体生命周期的排放方面的变化，以便评估朝着实现全球理想目标取得的进展；
- 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) 继续评估开发和部署可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁的航空能源来源的进展，以此作为国际民航组织评估过程的一部分，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）举措界定一个全球框架，并虑及不同的国情和能力。

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护和加强国际航空气候变化风险评估和适应措施指南；和

27. 要求理事会继续与联合国不影响气候之举措合作，在为这一举措拟定量化航空温室气体排放的方法和工具方面保持领先地位，包括还集成货运排放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、特殊情况和各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。

第 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）

鉴于大会 A38-18 号决议决定制定用于国际航空的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，查明包括成员国在内的存在的主要问题和困难，就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，包括考虑及各种特殊情况 and 各自能力的方法，以及从 2020 年开始作为一揽子措施的一部分实施这项计划的机制，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各种技术、运行改进和可持续的代用燃料；

鉴于大会 A39-3 号决议决定作为一揽子措施的一部分，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，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的航空燃料；

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》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，这些要素在附件 16 第 IV 卷中直接提及的 14 份国际民航组织文件中进行了反映，包含理事会核可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国际航空碳抵消和减排计划援助、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成员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 年开始的试办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；

忆及理事会（2020 年 6 月）关于在试点阶段使用 2019 年排放量而不使用 2020 年排放量来实施国际航空碳抵消和减排计划相关设计要素（即：国际航空碳抵消和减排计划基线、计算飞机运营人抵消要求的基准年和新加入者的阈值）的决定，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；

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，包括对 COVID-19 大流行病及其二氧化碳恢复情景在试点阶段之后对国际航空碳抵消和减排计划基线的影响的分析；

注意到航空业反对分散的国家和地区基于市场的措施，支持制定国际航空碳抵消和减排计划作为单一的全球碳抵消计划，认为这是符合成本效益的措施，可补充包括技术、运行和基础设施措施在内的更为广泛的一整套措施；

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作一次性的考虑；

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基于市场的措施；

重申关切利用国际民用航空作为调动其他部门气候融资的收入的一个潜在来源，和基于市场的措施应确保，与其他部门相比，国际航空部门受到公平的对待；

忆及《联合国气变公约》（UNFCCC）和《巴黎协定》，并承认其在顾及国情差异的情况下反映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《联合国气变公约》下通过的《巴黎协定》所规定的各项目标；

鉴于《联合国气变公约》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《联合国气变公约》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；

认识到本决议不构成根据《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际文书谈判的先例，不对谈判结果进行预判，不代表《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际文书缔约国的立场；

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、可持续的航空燃料和国际航空碳抵消和减排计划方面取得的进展，并申明最好使用在航空业内提供环境效益的航空器技术、运行改进和可持续的航空燃料；

3. 还承认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续的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净二氧化碳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具有补充实现全球理想目标的一揽子广泛措施的作用，不会给国际航空带来不适当的经济负担；

5. 忆及其在第 39 届会议上决定实施一项全球基于市场的措施计划，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）形式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，在使成员国采取的航空器技术、运行改进和可持续的航空燃料方面取得进一步进展，并反映在它们解决国际航空产生的二氧化碳排放的行动计划中，并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内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，确保以均衡的方式使所有要素都取得进展，并增加持续实施非基于市场的措施所减少的排放量的百分比；

8. 承认各国，特别是发展中国家，在气候变化影响面前的脆弱性、经济发展水平、以及对国际航空排放的贡献等方面的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲；

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，同时尽量减少市场扭曲，具体如下：

- a) 试办阶段在 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) 一阶段在 2024 年至 2026 年实施，适用于自愿参加试办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办阶段和第一阶段，注意到已经自愿参加的发达国家正在发挥带头作用，另外几个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办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），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，供其作出决定；

10. 忆及其在第 39 届会议上决定国际航空碳抵消和减排计划应适用于两国之间相同航线上的所有飞机运营人，以期尽量减少市场扭曲，具体情况如下：

- a) 根据上文第 9 段纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均属国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求的范围；
- b) 根据上文第 9 段纳入国际航空碳抵消和减排计划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国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，但保留简化的报告要求；和

- c) 根据上文第 9 段未被纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，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 × (特定年份国际航空碳抵消和减排计划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 × (特定年份国际航空碳抵消和减排计划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 = (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量 — 2019 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量，2024 年至 2035 年的部门增长因子 = (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量 — 2019 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量的 85%) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量；
- c) 其中 2033 年至 2035 年的飞机运营人增长因子 = (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量 — 2019 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人排放量的 85%) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划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 % 个别部分适用于如下情况：
 - 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办期间是否将其适用于：
 - a) 如上文所述，特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量，或
 - b) 2019 年国际航空碳抵消和减排计划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) 特定年份国际航空碳抵消和减排计划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¹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 届会议上决定作为分阶段实施和豁免的结果，未被该计划所涵盖的排放量，不被指定为被纳入该计划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，使飞机运营人能根据该计划协调其抵消要求，同时它们每年向飞机运营人所在国指定的登记处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国际航空碳抵消和减排计划中提供保障措施，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，并要求理事会决定启动此种行动的基础和标准，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 年起每三年对国际航空碳抵消和排放计划（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) 考虑该计划的改进将能支持《巴黎协定》的宗旨，特别是长期温度目标；和更新该计划的设计要素，以便改善实施、提高成效和尽量减少市场扭曲，同时亦顾及改变该计划的设计要素如对监测、报告和核查要求带来的后果；和

¹ 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。

- 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；

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国际航空碳抵消和减排计划文件，其中涉及：国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划二氧化碳核算和报告工具、国际航空碳抵消和减排计划合格燃料、国际航空碳抵消和减排计划排放单位标准（EUC）、和国际航空碳抵消和减排计划中央登记处等；
- c) 理事会虑及技术咨询机构的建议，编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及、关于国际航空碳抵消和减排计划使用的合格排放单位的国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划文件；
- d) 理事保持和更新由国际民航组织主持的国际航空碳抵消和减排计划中央登记处（CCR），以便成员国向国际民航组织报告相关信息；
- e) 理事会将继续监督国际航空碳抵消和减排计划的实施，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；

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》建立的机制所设定的排放单位符合在国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）中使用的资格，只要它们与理事会就避免重复计算和使用时间和期限的决定以及技术咨询机构和航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；

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：通过国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划援助、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，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 届会议上决定国际航空碳抵消和减排计划将采用符合上文第 19 段排放单位标准（EUC）的排放单位；

23. 要求理事会促进采用能够惠及发展中国家的方案所产生的排放单位，并鼓励各国拟定本国的航空相关项目；和

24. 要求理事会探索进一步拟定航空相关方法，用于各种抵消方案，包括《巴黎协定》下的机制或其他方案，并鼓励各国使用这些方法来采取行动减少航空二氧化碳的排放，这可能会进一步促使国际航空碳抵消和减排计划使用实施这些方案所产生的信用额，而不重复计算减排量。

第 A41-23 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；
- b) 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；
- d) 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；
- e) 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
- f) 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) 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 A40-20 号决议。

附录

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；
- f) 至少每三年一次更新和向前推进《业务计划》；
- 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；和
- h) 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；

业务计划的审查过程（决议第 3 c 款）

业务计划得到核准后，对其进行的审查必须顾及：

- 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 4 c）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关系方，其中包括提供服务者、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) 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。

第 A41-24 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 and 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

14. 宣布本决议取代关于联合国可持续发展 2030 年议程的 A40-21 号决议。

第 A41-25 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、捐助方及其他利害关系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关系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，尤其是标准和建议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建议措施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建议措施（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保安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。

第 A41-26 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；

强调在 2022 年，即《行动纲要》通过后 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；

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，同时适当虑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；

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. 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. 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；

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；

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. 宣布本决议取代 A39-30 号决议。

第 A41-27 号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

鉴于《国际民用航空公约》确定了各国政府为了确保国际航空运输服务能以有序、正常、高效、经济、协调和可持续的方式发展将遵循的基本原则，因此，国际民航组织的宗旨之一是支持各项原则和安排，以便国际航空运输服务能够建立在机会均等、健康而经济的运营、相互尊重国家权利和考虑到普遍利益的基础上；

鉴于航空运输通过促进和加快旅游和贸易发展对各国经济可持续发展至关重要；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证最有效地利用机遇及迎接航空运输发展固有挑战所需的必要资源和跟上航空运输需求所造成的挑战的步伐日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各成员国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各成员国；

鉴于需要各成员国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写相关指导材料和研究报告；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，按照“不让任何国家掉队”的举措，愈加重视航空运输政策和相关指导材料的实施，而不是考虑在这一战略目标下制定标准；

鉴于本组织制定的指南和本组织在实施其战略目标 — 航空运输经济发展方面采取的行动应协助各成员国制定政策和做法，以便促进全球化、商业化和自由化，并营造一个有利于国际航空运输可持续发展的优良环境；~~和~~

鉴于本组织制定了《缓解冠状病毒爆发对航空影响的经济和财政措施指南》，供成员国和业界应付 COVID-19 大流行对经济的不利影响，减轻业界即将面临的流动性和财务压力，并加强业界对于未来危机的抵御能力；

鉴于 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）通过的部长级宣言确认了向航空部门提供支持，包括经济和财政支持的重要性，以维持运营并确保提供基本服务，同时保障公平竞争和平等机会；和

鉴于各成员国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义；

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第 41 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 国际航空运输的经济管理

附录 B — 税收

附录 C — 机场和空中航行服务经济学

附录 D — 航空数据/统计

附录 E — 预测、规划和经济分析

2. 敦促各成员国注意这些政策和理事会和秘书长在国际民航组织的相关文件中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各成员国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是提供本组织为开展航空运输工作所要求的全面和及时的统计和其他信息；

4. 敦促成员国在其监管职能中注意国际民航组织制定的关于国际航空运输经济管理的政策和指导材料，例如 Doc 9587 号文件《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》中所载的政策和指导材料；

5. 要求理事会特别重视与预测的交通发展水平相称的、特别是发展中国家的航空基础设施和能力发展的融资挑战；

6. 要求理事会在其认为有益于关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求成员国专家代表的意见，其中包括根据 Doc 9482 号文件《对航空运输委员会和非法干扰委员会各专家组的指示》设立由此类合格专家组成的专家组或秘书处研究小组，通过开会或通信的方式开展工作并向航空运输委员会做出报告；

7. 要求理事会在根据待处理问题的数量和重要性证明有理由召开此类会议时以及在有可能对其采取建设性行动的情况下，召开所有成员国均可参加的大会或专业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段；

8. 要求理事会和秘书长向成员国并在成员国中传达和推广国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

9. 要求理事会和秘书长继续推广 COVID-19 高级别会议部长级宣言并提升对该宣言的意识，并做出努力实施宣言的相关条款；

10. 要求理事会和秘书长采取必要的步骤，以便落实大会有关本组织各项航空运输活动的决议和决定，并监督和协助各成员国落实国际民航组织在航空运输领域的政策；

11. 要求理事会对国际民航组织航空运输政策的综合声明不断进行审查，并在需要对声明做出修改时向大会提供咨询意见；

12. 要求理事会不断更新国际民航组织在航空运输领域的政策和指导材料，针对变革和成员国的需求做出响应，并保留其以之为依据的核心原则；和

13. 宣布本决议取代第 A40-9 号决议。

附录 A

国际航空运输的经济管理

第 I 节 基本原则和长期愿景

鉴于《公约》中规定的主权、公平和均等的机会、不歧视、相互依存、统一与合作等项基本原则一直很好地服务于国际航空运输并将继续构成其未来发展的基础；

鉴于在可能的最大程度上实行多边主义使国际航空运输自由化，特别是在多边基础上交换商业权利包括业务权继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，成员国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于有必要针对航空运输领域不断变化的监管和运行环境做出调整，并且本组织为此制定了政策指南，以促进对国际航空运输的监管，包括示范条款和航空运输协定模板；

鉴于 COVID-19 在复原力、可持续性或恢复方面对航空部门产生的巨大影响，需要不同政策和技术领域之间的互动，为该部门找到适当的解决方案；

鉴于大多数国际航空服务是由国家或地区性国家集团之间的双边或多边航空服务协定（ASAs）管辖的，这些协议对国际航空运输不可或缺，因其提供了一个可预测的框架，使航空承运人能够经营和维持未来的航空服务，因此，为应对危机而实行的任何限制都应保持在最低限度，并与航空服务协议的要求相一致；

鉴于有必要进一步促使人们了解在旅客和货物服务方面的市场准入自由化有关的挑战和益处；

鉴于正常而可靠的航空运输服务的提供对于包括依靠旅游业的各国尤其是发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

鉴于本组织通过了旨在促进国际航空运输自由化的长期愿景，其中声明：“我们作为国际民航组织的成员国，决心积极促进国际航空运输的持续自由化，以便让所有利害关系方和经济整体受益。我们应该根据需要确保尊重安全和安保的最高水平，以及所有国家及其利害关系方公平和均等的机会的原则为指导”；

鉴于各成员国有义务遵守《公约》的规定，而且普遍遵循《国际航班过境协定（IASTA）》、《统一国际航空运输某些规则的公约》（1999 年蒙特利尔公约）、《移动设备国际利益公约》（开普敦公约）及其关于航空器设备特定问题的议定书以及其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件，可促进并有助于实现本组织的目标；

鉴于在制定国家或地区以及国际航空运输政策和规章时，应当充分注意消费者利益；和

鉴于航空运输监管专家组的讨论表明，由于无人航空器全球运行日益增多，因而广泛支持对无人航空器国际运行的经济和监管问题进行审查；

大会：

1. 敦促所有成员国在政策制定和监管做法中虑及并应用国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景；

2. 敦促各成员国以适合不同需求和情况的步伐和方式寻求自由化，并适当虑及所有利害攸关方的利益、不断变化的商业环境和基础设施的要求，以及为确保所有国家持续有效地参与而制定的与安全保障措施有关的原则，包括特别虑及发展中国家利益和需求的原则；

3. 敦促成员国避免采取可能影响国际航空运输有序、可持续和协调发展的单边和域外措施，并确保国内政策和立法在未适当考虑国际航空运输特殊性的情况下不适用于国际航空运输；

4. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》、《1999 年蒙特利尔公约》、《开普敦公约》及其议定书和其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件缔约方的成员国对此事给予紧急考虑；

5. 敦促所有成员国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》，在国际民航组织登记有关国际民用航空的所有协定和协议，从而提高透明度；

6. 敦促各成员国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排在执行过程中产生的严重问题，以及在自由化进程中所取得的任何重大进展；

7. 鼓励各国确保国家航空运输规章体现并补充国际民航组织的关键优先事项；

8. 敦促各成员国在航空服务协定框架内交换市场准入权时适当考虑到航空货运服务的特点，并给予适当的权利和运营灵活性，以便推动航空货运服务的发展，包括可实现电子商务的航空货运服务；

9. 敦促各成员国在处理涉及起落时段分配和夜航限制等问题时，适当考虑其他国家的需要和关注，并且尽一切努力，以透明和非歧视的做法，通过相关各方之间的协商解决问题，同时尊重并遵循国际民航组织有关管控机场航空器噪声的“平衡做法”原则；

10. 敦促各成员国和有关利害攸关方在政策制定以及监管和运行做法方面虑及并实行国际民航组织关于消费者保护的高级别、不具约束力、非规定性的核心原则，包括在影响航空的大规模混乱的情况下，并就其在实施过程中取得的经验或遇到的问题向国际民航组织做出及时通报；

11. 要求理事会强烈支持就应用国际民航组织消费者保护核心原则交换意见和最佳做法，因为，考虑到各国根据各自的社会、政治和经济特点需要灵活性，这一努力有助于鼓励各国或地区制度的兼容性；

12. 鼓励各成员国继续利用国际民航组织航空服务谈判设施并从中受益，这些设施推动并改进了航空运输谈判和协商的效率；

13. 要求理事会继续构建对于自由化的益处和挑战以及开放市场准入的障碍的更好的理解，从而得以进一步考虑在适当时机制定多边做法；

14. 要求理事会鉴于航空货运服务在 COVID-19 大流行期间发挥的关键作用和对这项服务急剧增加的全球需求，审查是否有必要考虑制定一份专门的国际协定以便利航空货运服务进一步自由化；

15. 要求理事会深入评估无人航空器系统的国际运行经济监管规章指南的必要性，并协调在成员国之间收集和分享关于无人航空器经济监管问题的信息和最佳做法；

16. 要求理事会推广对国际民航组织经济和财政措施指南关键原则的使用和遵守，这些应在认为必要时更新；

17. 要求理事会在本组织内各个委员会、专家组和工作机构之间建立适当的互动关系，以确保其各自的政策领域在各自的工作中得到适当处理；

18. 要求理事会继续加强与各成员国和业界之间的对话和信息交流，同时虑及《国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景》以及各国的经验和成就，包括在双边、地区和多边各级签订的现有自由化协定，以及现有的多边航空法律条约的可适用性和相关性，以及第六次世界航空运输会议（ATConf/6）的各项建议；

19. 要求理事会继续与地区和次地区机构合作审查和制定包括自由化安排在内的合作措施和这些措施的结果，以便确定是否应在适当的时候向成员国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；

20. 要求理事会制定指导方针，以便为各国提供临时应对国际危机的灵活性，同时保护航空服务协定的完好性，在危机时期促进交通的继续，并确保危机后回复“正常”，尤其虑及从 COVID-19 大流行病中吸取的经验教训，该大流行病对国际航空系统造成了史无前例的冲击；和

21. 要求理事会继续对成员国在国际航空运输监管方面的政策和做法开展比较和分析研究，包括对航空服务协定条款的比较和分析研究，并与成员国分享此类信息；

第 II 节 航空承运人的所有权和控制权

鉴于授权航空公司行使航线和其他航空运输权利所适用的实际所有和有效控制标准的严格运用可能使许多国家无法在运营国际航班和充分利用从中获得的好处方面享有公平和均等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空公司应按照国家每个国家的步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和安保进行有效的监管控制；

鉴于航空公司的指定和授权标准的扩大或灵活适用会有助于创造这样一个运行环境，使国际航空运输以稳定、高效和经济的方式发展和兴盛，并有助于达到使各国参与自由化进程这一目标，且不妨碍各国对航空安全和安保的义务；

鉴于国家间的发展目标的实现正日益得到合作安排的促进，其形式是地区经济集团和象征着密切关系和利益共同体的职能性合作；和

鉴于航空运输监管专家组的讨论表明广泛支持继续开展工作，以制定关于航空承运人所有权和控制权自由化的多边协定；

大会：

1. 敦促各成员国根据需求和形势，认识到地区或次地区经济集团内部共同利益的概念以及国际民航组织建议的措施，通过诸如在双边航空运输协定或指定规定中免除所有权和控制权限制等各种现行措施，继续对航空承运人的所有权和控制权实行自由化；

2. 敦促各成员国依据包括有关方面商定或将商定的航空运输协定在内的相互可接受的条款和条件，接受其中所作的指定，并允许其中规定的航空公司行使同一集团内的一个或多个国家，尤其是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各成员国承认地区或次地区经济集团内利益共同体的概念，作为一个或多个国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个国家，并且由该另一个或多个国家或其国民实际所有和有效控制的航空公司的有效根据；

4. 敦促各成员国考虑使用航空公司指定和授权的替代标准，包括由国际民航组织制定的标准，并采取灵活和积极的做法，以照顾到其他国家使航空承运人所有权和控制权自由化的努力，而不损害安全和安保；

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的成员国不断向理事会提交关于其经验的信息，使本组织拥有可能会对成员国有所助益的信息；

6. 要求理事会解决剩余的关切问题，从而得以迈向《外国投资航空公司公约》，旨在根据国际民航组织国际航空运输自由化长期愿景使航空承运人所有权和控制权在多边基础上自由化；和

7. 要求理事会在主动直接在其彼此间订立国际航班联合所有和联合经营的合作安排或其航空公司订立此类安排的成员国提出要求时向其提供援助，并迅速向各国通报关于此类合作安排的信息。

第 III 节 管理安排方面的合作和竞争

鉴于国家一级单方面采用的某些经济、金融和运营限制影响国际航空运输的稳定性，往往造成国际航空运输中不公平的歧视性贸易做法，而且可能与《公约》的基本原则以及国际航空运输的有序和谐的发展相抵触：

鉴于国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）为使全球航空部门从 COVID-19 大流行灾难性影响中安全、安保和可持续地重启和恢复所建议的关键原则之一，是各国和金融机构考虑以各种适度和透明的方式提供直接和/或间接支助的必要性；和

鉴于国际民航组织已经制定出包括竞争问题在内的政策指南，以促进各国形成协调统一、兼容并蓄的国际航空运输管理方法和做法：

大会：

1. 敦促各成员国虑及公平竞争是国际航空运输业务运营的一个重要的一般原则；
2. 敦促各成员国制定适用于航空运输的竞争法律和政策，同时虑及国家主权和国际民航组织关于竞争问题的指南；
3. 敦促各成员国在处理有关国际航空运输的问题时，包括在核准联盟和合并的情况下，鼓励地区和/或国家竞争当局之间开展合作；
4. 鼓励成员国将《公约》中规定的并在国际民航组织政策和指导材料中体现的公平和均等竞争机会、非歧视、透明度、协调、兼容和合作的基本原则纳入国家立法、规则和规章以及航空运输协定；
5. 要求理事会提供诸如交流论坛这类工具，以增进各国之间的合作、对话和交流有关公平竞争的信息，从而促进形成可兼容的国际航空运输管理方法；和
6. 要求理事会持续监控国际航空运输竞争方面的发展情况，并在必要时对其关于公平竞争的政策和指导材料进行更新。

第 IV 节 服务贸易

鉴于世界贸易组织（“世贸组织”）通过的《服务贸易总协定》已经包括了国际航空运输的某些方面；和

鉴于国际民航组织已经积极促进所有有关方面理解《国际民用航空公约》条款和国际民航组织在国际航空运输方面的特殊任务和作用；

大会：

1. 重申国际民航组织需要继续探索未来的管理安排并拟订应对国际航空运输面临的挑战的建议和提案，以便对影响它的内部和外部变化做出回应；

2. 承认此类安排能够创造出一个国际航空运输得以有序、高效和经济地发展并持续繁荣且无损于安全和安保的环境，同时又能保障所有成员国的利益及其有效而持续地参与国际航空运输；

3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；

4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的成员国：

- a) 确保国家各管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业直接参与谈判；
- b) 确保各位代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
- c) 考虑到相对于那些非世贸组织成员的国际民航组织成员国的权利和义务；
- d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和安保诸方面之间的密切联系；
- e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
- f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；

5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：

- a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的自由化；
- b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和安保的基本责任；和
- c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；和

6. 要求理事会：

- a) 继续发挥全球领导作用，促进和协调经济自由化进程，同时确保国际航空运输的安全、安保和环境保护；
- b) 提前主动跟踪服务贸易中可能影响国际航空运输的发展变化，并随后通知成员国；和

- c) 促进国际民航组织、世贸组织及涉及服务贸易的其他政府间和非政府组织之间继续开展有效的沟通、合作和协调。

附录 B

税收

鉴于对国际航空运输征税，例如航空器、燃油和消耗性技术供应品，对国际航空运输企业的收入征税，和对国际航空运输的出售或使用征税，可能对国际航空运输运营带来不利的经济上和竞争上的影响；

鉴于 Doc 8632 号文件中所载的《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》，对收费和收税作了概念上的区分，即：“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而收税则是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于一些成员国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通征收的款项（其中若干可归类为国际航空运输销售或使用税）正在激增是引起极大关注的事项；

鉴于有关航空器发动机排放物的款项征收已在大会 A41-20 号决议《国际民航组织有关环境保护的持续性政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量》（附录 H——航空对当地空气质量的影响）中提及；

鉴于 Doc 8632 号文件中的国际民航组织关于税收的政策补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的性质和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；和

鉴于本组织出版并随时更新 Doc 8632 号文件的补篇，汇编成员国就其对关于税收的综合决议的实施状况的答复；

大会：

1. 敦促各成员国遵循载于 Doc 8632 号文件的《国际民航组织关于国际航空运输领域的征税政策》，并避免对国际航空进行歧视性征税；
2. 敦促各成员国避免在航空运输领域重复征税；
3. 敦促成员国按要求向国际民航组织报送信息，介绍其对关于税收的综合决议的实施状况以更新 Doc 8632 号文件的补篇；和
4. 要求理事会继续推广国际民航组织关于税收的政策，监控其发展情况，并在必要时更新其政策和 Doc 8632 号文件的补篇。

附录 C

机场和空中航行服务经济学

第 I 节 收费政策

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据：

鉴于 Doc 9082 号文件所载的《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》对收费和税收作了概念上的区分，即“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所附成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本地用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项，已在大会 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》（附录 H——航空对当地空气质量的影响），以及大会 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——气候变化中单独提及；

鉴于已指示理事会拟订建议，以便在国际民用航空机场和空中航行服务的提供者收取费用以收回提供这些服务所付成本并从中产生其他收入所依据的原则问题上，以及在就此所采用的方法问题上对成员国提供指导；

鉴于成员国已呼吁本组织提供建议和指导，旨在促进机场和空中航行服务成本的公平回收，同时保持机场和空中航行服务提供者以及航空承运人和其他用户各自的经济利益之间的平衡；和

鉴于理事会已采取关于分配全球导航卫星系统（GNSS）成本的政策指导，以确保公平对待所有可从全球导航卫星系统业务中实际获益的用户；和

鉴于航空业务量由于受 COVID-19 大流行影响而大幅下跌，使机场和空中航行服务收费产生的收入下降，并随之对服务提供者的财务稳定性带来风险；

大会：

1. 敦促各成员国确保《公约》第十五条得到充分遵守；
2. 敦促各成员国依据《公约》第十五条和 Doc 9082 号文件所载的国际民航组织政策中表述的原则，收回其为国际民用航空提供或共同提供机场和空中航行服务所付的成本，而不论机场和空中航行服务运营的组织结构如何；
3. 敦促各成员国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本；

4. 敦促各成员国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一成员国因任何其他成员国的航空器使用机场和空中航行设施而可能征收或允许征收的任何费用；

5. 敦促各成员国在国家立法、规章或政策中以及航空运输协定中采纳 Doc 9082 号文件所载国际民航组织政策中阐述的非歧视、与成本挂钩、透明度和协商的原则，以确保机场和空中航行服务提供者予以遵守；

6. 敦促各成员国确保 Doc 9082 号文件中所核准的目前国际民航组织关于机场和空中航行服务提供者安保措施及职能的成本回收政策得到实施，以使安保使用费合理、具有成本效益，并促进世界范围内的协调一致；

7. 敦促成员国合作收回多国空中航行设施和服务的成本，并考虑使用国际民航组织关于全球导航卫星系统费用分配的政策指导；

8. 敦促成员国在危机时期实施经济和财务措施时达成服务提供者和用户之间的适当平衡，包括通过有成效的磋商修改收费，并确保以合理的方式由所有各方分担困难；

9. 要求理事会根据需要进行更新国际民航组织关于用户收费的政策和相关的指导材料，以期有助于提高机场和空中航行服务的提供和运营效率，改善成本有效性，并促进提供者和用户之间的良好合作，以及加强政策对于未来危机的响应力度；

10. 要求理事会根据需要进行更新关于为适当的监督职能提供资金以及全球导航卫星系统成本分配的指导材料，并且解决为国际民用航空提供航空气象（MET）服务的成本回收问题；~~和~~

11. 要求理事会解决为国际民用航空提供空间天气信息服务的全球成本回收系统的适当性问题，包括制定符合国际民航组织收费原则的成本回收机制；~~和~~

12. 要求理事会继续推广国际组织关于用户收费的政策和相关的指导材料，以提高成员国及其机场和空中航行服务实体的认识和实施。

第 II 节 航空基础设施管理和融资

鉴于各成员国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的效率和成本效益；

鉴于各成员国正日益将机场和空中航行服务的运营交给商业化和私有化的实体，而其对于《公约》及其各附件中规定的各国的义务和国际民航组织在经济领域的政策和指导材料可能缺乏认识 and 了解，而且各国正在使用多国设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；

认识到需要在高质量航空基础设施的发展和现代化方面进行长期和大量的投资，投资应与预期的交通增长水平相适应，包括与新进入者未来的需求和相关可持续发展目标相适应；

鉴于航空业一直在支付其自身基础设施的绝大部分成本，而不是通过税收、公共投资或补贴来筹集资金

鉴于航空运输基础设施的发展以及航空系统组块升级（ASBUs）全球计划需要必要的商业案例依据来确保资金筹措以支持实施；和

鉴于处理 COVID-19 大流行对于机场和空中航行服务提供者所造成的财务挑战和对于航空基础设施发展供资和融资的中长期影响的必要性怎么强调也不过分；和

忆及《非洲航空基础设施发展行动计划的宣言和框架》是在 2017 年 11 月在尼日利亚阿布贾举行的第三次国际民航组织世界航空论坛（IWAF/3）上在非洲联盟《洛美行动计划》（2017-2019）的框架内通过的；

大会：

1. 提醒各成员国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；

2. 鼓励各成员国虑及经济可行性及用户和其他相关各方的利益，审议建立运行机场的自主实体和空中航行服务提供者；

3. 敦促各成员国通过树立善治，例如，建立有利的体制、法律和监管框架，使用数据驱动的方法，在运输当局和负责相关投资组合的其他部之间进行合作和兼容性的决策，可为航空基础设施投资的增长提供强有力的推动力；

4. 敦促各成员国制定国家和/或地区航空基础设施方案和计划，这些方案和计划应与适当平衡的运输模式发展保持一致并整合，与国家和/或区域发展框架和战略相联系，并与国际经济和金融框架相协调；

5. 鼓励成员国建立透明、稳定和可预测的投资环境，以支持航空基础设施的发展，例如，让利害攸关方参与，使资金来源多样化，并提升私营部门的作用，包括通过私人投资、商业改革、私人融资举措、公私合作伙伴关系和各种激励计划；

6. 鼓励成员国考虑为机场和空中航行服务提供者提供财务和监管支助以应对源于COVID-19大流行的任何前所未有的经济困难的适当性。这类支助应与公平和平等竞争机会的原则相一致；

7. 要求理事会继续根据需要制定和更新关于为优质航空基础设施发展和现代化筹集资金的指导和工具，包括支持 ASBU 模块所述的运行改进的机制；

8. 要求理事会继续评估因业界技术进步而正在出现的供资和融资需要，包括投资基础设施以支持无人航空器系统运行；

9. 要求理事会不断更新国际民航组织关于缓解冠状病毒爆发对航空影响的经济和财政措施指南并推广其使用，以支持机场和空中航行服务从 COVID-19 大流行中恢复；和

10. 要求理事会继续开展和支持相关的后续工作，以在现有安排下实施《非洲航空基础设施开发行动计划宣言和框架》，特别是根据国际民航组织非洲航空安全综合地区实施计划（AFI 计划）；

附录 D

航空数据和统计

鉴于国际民航组织的航空数据和统计数字方案为促进国际航空运输的规划与可持续的发展之目的，提供了一个独立的和全球性的基础；

鉴于每一成员国承诺其国际航空公司将按照《公约》第六十七条提交理事会所要求的数据和统计数字；

鉴于理事会遵照《公约》第五十四和第五十五条，拟定了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施数据和统计数字的要求；

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条，还拟定了收集在册民用航空器数据和统计数字的要求；

鉴于本组织有必要从各国收集关于年度航空燃油消耗的数据和统计数字，以监测和报告与国际航空运输及相关基础设施的运行方面相联系的经济措施的潜在影响；

鉴于理事会已采用“按目标管理”的政策，要求收集相关数据、统计数字和分析，以便在实现本组织各项战略目标方面对本组织整体的和各个局部的绩效做出衡量；

鉴于在收集和发布航空数据和统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以增进数据的范围、覆盖率和质量，避免重复性工作，并使各国的负担得以减轻；

鉴于国际民航组织在处理和传播航空数据和统计数字方面的作用让各国能够将数据和统计数字用作促进健全而经济地运作的国际民用航空服务的安全和有序增长的一种重要工具；

认识到航空数据分析正在经历转型，数据的速度和数量不断增长，以及数据的创新不断促成对此种数据进行先进的分析；

认识到与成员国就大数据分析正在进行的协作，通过业务情报工具提供不断更新的运行和经济影响分析；和

认识到 COVID-19 大流行造成的严重运行和财务挑战，以及在恢复期间和建设抵御能力之时提供及时、准确和完整的数据以指导各国的政策制定与决策的必要性；

大会：

1. 敦促各成员国提名航空数据和统计数字联络人，并尽一切努力，及时提交国际民航组织所要求的数据和统计数字，并尽可能以电子形式提交；

2. 鼓励各成员国为其数据驱动的决策、COVID-19 恢复战略、规划和实施需要持续使用经更新的大数据一览表；

3. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家，定期审查国际民航组织收集的数据和统计数字，包括大数据，以便更加有效地满足本组织及其成员国的需要，为监测本组织在实现战略目标方面的绩效确立必要的衡量标准，并改进统计数据 and 统计数字的统一性内容；和

4. 要求理事会：

- a) 继续探索在根据需要收集和发布包括大数据在内的航空数据、统计数字和分析方面与联合国、其所属机构和其他国际组织一道开展更密切合作的方式；
- b) 在适当基础上做出安排，由国际民航组织按照要求向成员国提供援助，以改进航空数据、统计数字和分析及向本组织提供的统计报告；
- c) 继续收集、处理和分析包括大数据在内的航空数据，同时确保不同来源的航空数据和统计数字的协调统一，以便利提供各国进行知情决策时所需要的准确、可靠和一致的数据；和
- d) 根据《公约》所载的原则和规定及本组织的相关决定，向成员国传播和共享符合航空运输领域共同利益的航空数据。

附录 E

预测、规划和经济分析

第 I 节 预测和规划

鉴于成员国出于各种规划和实施的目的，需要对全球和地区民用航空未来的发展做出预测；

鉴于理事会在履行其航空运输经济领域的持续职能时，必须预见到可能需要本组织采取行动的未来势态发展并必须适时启动此类行动；

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境监测目的的特定预测；和

认识到有必要对预测进行更频繁的更新以推动从 COVID-19 大流行中恢复，和各国的未来规划和实施需要；

大会：

1. 要求理事会编制和更新民用航空未来趋势和发展态势的预测，并使成员国可以得到这些数据；
2. 要求理事会继续更新单独的一套长期业务量预测，根据这种预测可以制作各种目的的专门或较详细的预测，例如空中运输系统规划和环境分析；和
3. 要求理事会通过改进预测方法和使用大数据不断改进预测的准确性并对预测进行更频繁的更新；

第 II 节 经济分析

鉴于各成员国、国际组织、金融机构以及航空、旅游和贸易界均一直十分关注有关国际航空运输的经济分析，包括航空对全球、区域和国家经济的贡献；

认识到有必要使用按照 2008 年国家账户系统中的国际商定标准所制定的方法框架衡量航空对于国民经济的经济贡献；

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所开展的经济研究促进了中立和客观性，并导致了产生了更公平的航空公司收入分享制度；

鉴于国际民航组织需要经济分析，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的；和

鉴于成员国越来越需要衡量其创造和保持民航部门产生的价值的价值的能力，因而要求制定方法以界定全球航空竞争力指数；

大会：

1. 要求理事会继续开展工作，最后完成按照 2008 年国家账户系统制定航空卫星账户（ASA）方法框架文件；
2. 要求理事会定期公布关于国际航空运输运营成本水平的地区差别的研究报告，其中应分析运营和投入价格方面的差别是如何影响其成本水平的以及成本变化对航空运输关税可能具有的影响；
3. 要求理事会制定航空活动对国家经济的间接影响和诱发影响的衡量方法和程序，以及关于商业案例、开展成本效益分析、经济影响分析和成本有效性分析的指导材料，以满足本组织、地区性空中航行规划组织和本组织其它活动的需要；

4. 要求理事会监控进展情况，就具有全球重要性的重大问题开展研究，并与各国、国际组织和航空业分享其分析结果；和

5. 要求理事会为确定全球航空竞争力指数制定一种标准方法，以使各国实现市场产出、经济效率和生产率的最大化。

第 III 节 航空邮件

鉴于航空邮件是国际航空运输领域的一个有机组成部分，而且正在日益受到电子商务的影响；

大会：

1. 敦促各成员国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟（UPU）的会议上考虑到对国际民用航空的影响；

2. 指示秘书长根据要求并按照万国邮政联盟与国际民航组织之间的有关合作安排的规定，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息；和

3. 要求理事会与万国邮联协作，监测和分析对于电子商务的国际物流制约因素。

第 A41-28 号决议：2023-2024-2025 年预算

A. 关于 2023-2024-2025 年预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了 2023、2024 和 2025 年每个财政年度的经常预算概算和技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）基金的指示性概算；

2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准了本组织的预算。

B. 关于经常预算，大会：

认识到新的转型目标及其举措的重要性。

明确规定通过各国摊款为 2023-2024-2025 年三年期所选定的高优先级转型目标举措提供的 14 977 000 加元的资金，是一笔特殊的一次性捐助，应被视为非合并数额，不应构成用于编制 2026-2027-2028 三年期预算概算的基线的一部分。

决定:

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的情况下, 特此批准下表中以加元列示的 2023、2024 和 2025 年财政年度的金额, 用于支出:

2023-2024-2025年概算				
(单位: 加元)				
	2023	2024	2025	合计
战略目标				
安全	32,825,000	34,178,000	34,881,000	101,884,000
空中航行能力和效率	21,460,000	22,241,000	22,630,000	66,331,000
安保和简化手续	14,906,000	15,491,000	16,064,000	46,461,000
航空运输的经济发展	4,952,000	5,113,000	5,256,000	15,321,000
环境保护	6,877,000	6,983,000	7,351,000	21,211,000
转型目标	8,041,000	4,642,000	5,326,000	18,009,000
对战略目标的支助	13,909,000	14,398,000	16,215,000	44,522,000
管理和行政	14,062,000	14,658,000	15,101,000	43,821,000
拟议拨款总额	117,032,000	117,704,000	122,824,000	357,560,000
业务批款	116,413,000	117,116,000	122,225,000	355,754,000
资本批款	619,000	588,000	599,000	1,806,000

2. 每年的核准拨款总额根据《财务条例》按下表所述来供资:

2023-2024-2025年资金来源				
(单位: 加元)				
	2023	2024	2025	合计
a) 来自国家的摊款	103,920,000	104,566,000	109,665,000	318,151,000
b) 来自辅助创收基金盈余的转拨	8,082,000	8,082,000	8,081,000	24,245,000
c) 业务储备金	2,364,000	2,364,000	2,364,000	7,092,000
d) 来自AOSC基金的偿付	1,829,000	1,856,000	1,877,000	5,562,000
e) 杂项收入	780,000	780,000	780,000	2,340,000
f) 激励计划	57,000	56,000	57,000	170,000
合计:	117,032,000	117,704,000	122,824,000	357,560,000

C. 关于技术合作方案的行政和业务服务费用基金的指示性概算, 大会:

认识到行政和业务服务费用(AOSC)基金的主要资金来源为使用来自政府和其他来源等外部资金来源的资金来实施分配给国际民航组织来执行的项目所赚取的费用;

认识到在援助国政府和受援国政府就某一给定年份待实施的相关项目和金额作出决定之前，不能高度精确地确定技术合作方案；

认识到由于上述情况，下文以加元(CAD)表示的 2023 年、2024 年和 2025 年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

	2023	2024	2025
开支估算	9,300,000	9,570,000	9,780,000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全、安保、效率和可持续性的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性管理措施的必要性；和

认识到如果行政和业务服务费用在任何确定的财政年度运行结束时出现赤字，这一赤字应该首先由行政和业务服务费用基金的累计盈余来填补，要求由经常方案预算提供支助将是最后一着。

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，条件是应按照《财务条例》第九条中的规定在年度行政和业务服务费用概算框架内对指示性概算进行后续调整。

第 A41-29 号决议：2023 年、2024 年和 2025 年普通基金的摊款

大会决定：

1. 2023 年、2024 年和 2025 年各成员国遵照《公约》第十二章第六十一条分摊的数额按下述比额确定。

成员国	2023、2024、2025 年
	分摊比额草案
	%
阿富汗	0.06
阿尔巴尼亚	0.06
阿尔及利亚	0.08
安道尔	0.06
安哥拉	0.06
安提瓜和巴布达	0.06
阿根廷	0.52
亚美尼亚	0.06
澳大利亚	1.66
奥地利	0.56
阿塞拜疆	0.16
巴哈马	0.06
巴林	0.08
孟加拉国	0.12
巴巴多斯	0.06
白俄罗斯	0.06
比利时	0.68
伯利兹	0.06
贝宁	0.06
不丹	0.06
玻利维亚(多民族国)	0.06
波斯尼亚和黑塞哥维纳	0.06
博茨瓦纳	0.06
巴西	1.56
文莱达鲁萨兰国	0.06

成员国	2023、2024、2025 年
	分摊比额草案
	%
保加利亚	0.06
布基纳法索	0.06
布隆迪	0.06
佛得角	0.06
柬埔寨	0.06
喀麦隆	0.06
加拿大	2.17
中非共和国	0.06
乍得	0.06
智利	0.44
中国	13.71
哥伦比亚	0.30
科摩罗	0.06
刚果	0.06
库克群岛	0.06
哥斯达黎加	0.06
科特迪瓦	0.06
克罗地亚	0.06
古巴	0.07
塞浦路斯	0.06
捷克	0.24
朝鲜民主主义人民共和国	0.06
刚果民主共和国	0.06
丹麦	0.41
吉布提	0.06
多米尼克	0.06
多米尼加共和国	0.06
厄瓜多尔	0.06
埃及	0.19
萨尔瓦多	0.06

成员国	2023、2024、2025 年 分摊比额草案
	%
赤道几内亚	0.06
厄立特利亚	0.06
爱沙尼亚	0.06
斯威士兰	0.06
埃塞俄比亚	0.42
斐济	0.06
芬兰	0.38
法国	3.43
加蓬	0.06
冈比亚	0.06
格鲁吉亚	0.06
德国	4.78
加纳	0.06
希腊	0.24
格林纳达	0.06
危地马拉	0.06
几内亚	0.06
几内亚比绍	0.06
圭亚那	0.06
海地	0.06
洪都拉斯	0.06
匈牙利	0.29
冰岛	0.06
印度	0.99
印度尼西亚	0.51
伊朗（伊斯兰共和国）	0.32
伊拉克	0.09
爱尔兰	0.64
以色列	0.47
意大利	2.28

成员国	2023、2024、2025 年 分摊比额草案
	%
牙买加	0.06
日本	6.26
约旦	0.06
哈萨克斯坦	0.11
肯尼亚	0.07
基里巴斯	0.06
科威特	0.18
吉尔吉斯斯坦	0.06
老挝人民民主共和国	0.06
拉脱维亚	0.06
黎巴嫩	0.06
莱索托	0.06
利比里亚	0.06
利比亚	0.06
立陶宛	0.06
卢森堡	0.47
马达加斯加	0.06
马拉维	0.06
马来西亚	0.42
马尔代夫	0.06
马里	0.06
马耳他	0.06
马绍尔群岛	0.06
毛里塔尼亚	0.06
毛里求斯	0.06
墨西哥	1.05
密克罗尼西亚(联邦)	0.06
摩纳哥	0.06
蒙古	0.06
黑山	0.06

成员国	2023、2024、2025 年
	分摊比额草案
	%
摩洛哥	0.09
莫桑比克	0.06
缅甸	0.06
纳米比亚	0.06
瑙鲁	0.06
尼泊尔	0.06
荷兰	1.54
新西兰	0.30
尼加拉瓜	0.06
尼日尔	0.06
尼日利亚	0.13
北马其顿共和国	0.06
挪威	0.52
阿曼	0.11
巴基斯坦	0.13
帕劳	0.06
巴拿马	0.11
巴布亚新几内亚	0.06
巴拉圭	0.06
秘鲁	0.15
菲律宾	0.27
波兰	0.61
葡萄牙	0.34
卡塔尔	1.59
大韩民国	3.16
摩尔多瓦共和国	0.06
罗马尼亚	0.23
俄罗斯联邦	1.89
卢旺达	0.06
圣基茨和尼维斯	0.06

成员国	2023、2024、2025 年 分摊比额草案
	%
圣卢西亚	0.06
圣文森特和格林纳丁斯	0.06
萨摩亚	0.06
圣马力诺	0.06
圣多美和普林西比	0.06
沙特阿拉伯	1.07
塞内加尔	0.06
塞尔维亚	0.06
塞舌尔	0.06
塞拉利昂	0.06
新加坡	0.76
斯洛伐克	0.11
斯洛文尼亚	0.06
所罗门群岛	0.06
索马里	0.06
南非	0.21
南苏丹	0.06
西班牙	1.67
斯里兰卡	0.07
苏丹	0.06
苏里南	0.06
瑞典	0.61
瑞士	0.96
阿拉伯叙利亚共和国	0.06
塔吉克斯坦	0.06
泰国	0.45
东帝汶	0.06
多哥	0.06
汤加	0.06
特利尼达和多巴哥	0.06

成员国	2023、2024、2025 年
	分摊比额草案
	%
突尼斯	0.06
土耳其	1.37
土库曼斯坦	0.06
图瓦卢	0.06
乌干达	0.06
乌克兰	0.06
阿拉伯联合酋长国	1.98
联合王国	3.73
坦桑尼亚联合共和国	0.06
美国	21.70
乌拉圭	0.06
乌兹别克斯坦	0.06
瓦努阿图	0.06
委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)	0.12
越南	0.17
也门	0.06
赞比亚	0.06
津巴布韦	<u>0.06</u>
	<u>100.00</u>

第 A41-30 号决议：周转基金

大会：

1. 注意到：

- a) 按照第 A40-31 号决议，理事会报告且大会也审议了周转基金的足够数额以及有关借款权的问题；
- b) 拖欠会费的累积，连同当年会费的迟付，在造成财政不确定的同时，对工作方案的实施构成了日益增长的障碍；
- c) 根据过去的趋势，周转基金额度可能不足以满足可预见的将来之需求的风险至为有限；

- d) 经验表明，通常某些国家在年初应缴会费时，没有予以缴付，国际民航组织甚至都不能指望这些国家在有关年度的年底前缴纳会费，某些成员国在履行公约规定的其财务义务的这种有害拖延正在造成本组织内潜在的财政危机，可能影响到全体成员国；
- e) 只要现金流仍不确定，国际民航组织便需要周转基金作为缓冲，利用该基金偿付其不可避免的现金承付款项；和
- f) 理事会定期审查本组织的财务状况与周转基金额度。

2. 决定：

- a) 周转基金额度仍为 800 万美元；
- b) 理事会应继续监测周转基金额度，以决定是否紧迫需要提高额度；
- c) 如果理事会确定有这种必要，周转基金额度应定为不超过 1 000 万美元，但须允许比额表核准后成为本组织成员的新国家缴纳的预付款将使该额度有所提高。对周转基金的这些调整将基于核准提高周转基金额度的年度内生效的比额表；
- d) 授权秘书长，经理事会财务委员会事先核准，通过从外部借贷履行本组织即期义务所需的金额，为不能从普通基金和周转基金中供资的经常和补充经费筹资，并要求秘书长尽快偿还这些资金；本组织此类负债的未清偿总额在三年期间的任何时候都不得超过 300 万加元；
- e) 理事会应在大会常会期间报告：
 - i) 周转基金额度的充分程度；
 - ii) 普通基金和周转基金的财政状况是否表明需要向成员国摊款以弥补拖欠会费造成的现金亏空；和
 - iii) 借款权额度是否适当；和
- f) 第 A40-31 号决议不再有效，而以本决议取代；和

3. 敦促：

- a) 所有成员国尽早缴纳当年应付的会费，以便减少本组织不得不从周转基金中提款和依靠外部借款的可能性；和
- b) 按照第39-61号决议的要求，拖欠会费的成员国尽快履行对本组织承担的义务。

第 A41-31 号决议：对《财务条例》的修订

鉴于理事会尊重大会批准本组织预算和拨款的立场；

鉴于理事会能够定期召开会议处理影响拨款数额的紧急情况和事态发展；

鉴于理事会需要具有在大会休会期间应对财务需求变化的灵活性；

大会决定根据《财务条例》第 14.1 款确认第一、四、五、六、十和十一条标题的修订；删除 Doc 7515/16 号文件的脚注；修改《财务条例》第 1.1 款、4.3 款、4.4 款、4.10 款、5.6 款、5.9 款、6.1 款、6.6 款、7.2 款、7.3 款、8.1 款、9.1 款、9.3 款、10.1 款、10.2 款、10.3 款、11.1 款、12.1 款、13.4 款、13.8 款；增添新的财务条例第 1.2 款、1.3 款、7.9 款和 13.9 款；将附件 A 转换为新的第十五条定义的下列修订：

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
第一条 适用范围		
	第一条 适用范围 ¹ 和问责制 ¹ 第四、五和六条适用于经常方案预算及其制定、批准、执行与筹资，不适用于技术合作方案基金。有关条款，尤其是条例第 4.1、4.2、4.4 4.9 各款全部、第 5.1、5.5、5.7 和 5.8 各款，适用于行政和业务服务费用基金。另见第九条。	第一条 适用范围和问责制
1.1	本条例 ² 适用于国际民用航空组织的财务管理。 ² 附件 A 包括了为解释本条例所使用的术语汇编。	本条例适用于国际民用航空组织的财务管理。
1.2	新条例	秘书长就国际民航组织的财务管理和运行向理事会负责和问责，并可根据第十一条将《财务细则》中所载《财务条例》具体方面的实施权利下放。
1.3	新条例	本条例中使用的具体术语的定义见第十五条。

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
第四条 预算		
	第四条 经常预算	第四条 经常预算
4.3	秘书长的经常预算概算，应当提出为达到所有要求的成果所需要的资源，以符合所提出的概算期的已纳入业务计划的国际民航组织在芝加哥公约及适用大会决议项下义务。	秘书长的经常预算概算，应当提出为达到所有要求的成果所需要的资源，以符合已纳入业务计划的国际民航组织在芝加哥公约及适用大会决议项下义务。
4.4	秘书长的经常预算概算，应当细分为方案、方案支助以及管理和行政等。方案涉及各战略目标，而方案支助以及管理和行政等，则涉及辅助战略。对于每项战略成果和辅助战略，预算概算将包含所需要的资源，以及预期的成果、产出和主要绩效指标，以衡量为实现成果所取得的进展。战略目标、辅助战略，并可包括与业务计划基于成果管理结构相关的任何其他目标或战略。	秘书长的经常预算概算，应当细分为战略目标、辅助战略，并可包括与业务计划基于成果管理结构相关的任何其他目标或战略。
4.10	如条例第 4.7 款 c) 项中规定的预算决议，应当按各战略目标、辅助战略以及与业务计划基于成果管理结构相关的任何其他目标或战略、和核准的拨款总额，由大会表决通过。	如条例第 4.7 款 c) 项中规定的预算决议，应当按各战略目标、辅助战略以及与业务计划基于成果管理结构相关的任何其他目标或战略、和核准的拨款总额，由大会表决通过。
第五条 拨款		
	第五条 经常预算拨款³ ³—不需要付出资金的非现金支出，如折旧、摊提和向本组织免费提供的物品和服务，未包括在拨款中，但为核准之目的，包括在概算中。	第五条 经常预算拨款

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
5.6	可在秘书长的授权下可以决定，将任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标或、辅助战略或大会表决通过的任何其他目标或战略的每笔拨款的 10%以下，对于高于这一比例的任何数额，则在理事会授权下结转，理事会有可以不考虑财务条例第 5.9 款为其规定的、在各战略目标或辅助战略之间转拨款项的授权，而做出决定。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一一年结转的数额之和。任何未用拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。	可在秘书长的授权下将任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标、辅助战略或大会表决通过的任何其他战略或目标的每笔拨款的 10%以下，对于高于这一比例的任何数额，则在理事会授权下结转，可以不考虑财务条例第 5.9 款为其规定的授权。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一一年结转的数额之和。任何未用拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。
5.9	秘书长可以从一战略目标或、辅助战略或大会表决通过的任何其他目标或战略，向另一战略目标或、辅助战略或其他目标或战略转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标或、辅助战略或其他目标或战略的年度拨款的 20%。高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标或、辅助战略或其他目标或战略之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。	秘书长可以从一战略目标、辅助战略或大会表决通过的任何其他目标或战略，向另一战略目标、辅助战略或其他目标或战略转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标、辅助战略或其他目标或战略的年度拨款的 20%。高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标、辅助战略或其他目标或战略之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。
第六条 资金的提供		
	第六条 经常预算资金的提供	第六条 经常预算资金的提供
6.6	各成员国的会费应当以加元支付一部分以加元和一部分以美元支付，其比例根据对两种货币的要求而定。在秘书长认为可以在财政年度期间接受其它货币时，可以请某些成员国在秘书长指定的特定数额内，用此种货币汇出部分会费，但条件是，以此分摊的会费是公平和公正的。	各成员国的会费应当一部分以加元和一部分以美元支付，其比例根据对两种货币的要求而定。在秘书长认为可以在财政年度期间接受其它货币时，可以请某些成员国在秘书长指定的特定数额内，用此种货币汇出部分会费，但条件是，以此分摊的会费是公平和公正的。

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
第七条 基金的设立与管理		
7.2	秘书长可以在《财务条例》第 7.3 款 c) 项所述的辅助创收基金范畴内，设立为根据条例第 7.1 款设立的这些基金、储备金和特别账户的有效财务管理之目的建立基金或特别账户。	秘书长可以为根据条例第 7.1 款设立的这些基金、储备金和特别账户的有效财务管理之目的建立基金或特别账户。
7.3	就普通基金、周转基金和辅助创收基金而言： a) 各成员国的会费(包括任何会费欠款)、杂项收入和从周转基金中支付的预付款，均应当记入普通基金贷方；本组织的所有日常支出和周转基金的偿还金，均应当记入普通基金的借方； b) 周转基金应当在必要时用作预付款： i) 列入普通基金，为由于延迟收到收入而造成的暂时现金亏损提供资金，一但收到为此目的的款项，即须偿还预付的金额； ii) 列入根据《公约》第十五章缔结的协议进行项目运作的有关合资联营基金，目的是在收到的这些协议参加国的分摊款之前支付费用，任何时候，这种预付款的未付余额，不得超过 100 000 美元，并且一但从参加国收到为此目的的款项，即须偿还，和 iii) 在理事会已根据条例第 5.2 款 a) 和 b) 项批准拨款时，列入根据条例第 8.4 款设立的特别基金，但不得超过其中规定的限额； c) 辅助创收基金应当用来记录与管理自筹资金活动相关的全部收入和支出和创收产品与服务。如在财政年度末有	就普通基金、周转基金和辅助创收基金而言： a) 各成员国的会费(包括任何会费欠款)、杂项收入和从周转基金中支付的预付款，均应当记入普通基金贷方；本组织的所有日常支出和周转基金的偿还金，均应当记入普通基金的借方； b) 周转基金应当在必要时用作预付款： i) 列入普通基金，为由于延迟收到收入而造成的暂时现金亏损提供资金，一但收到为此目的的款项，即须偿还预付的金额；和 ii) 在理事会已根据条例第 5.2 款 a) 和 b) 项批准拨款时，列入根据条例第 8.4 款设立的特别基金，但不得超过其中规定的限额。 c) 辅助创收基金应当用来管理自筹资金和创收产品与服务。如在财政年度末有赤字，就应当将赤字以累计盈余供资或转到下一年，并由该年的收入抵消，不得由经常方案预算供资抵偿。列明有收入、支出和预计转拨至普通基金的数额，以便为理事会批准的经常方案预算供资的辅助创收基金的概算，连同经常方案预算，应当提交给大会审议和批准。秘书长可以根据有关预算期的需要，对经大会批准的概

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
	赤字，就应当将赤字以累计盈余供资或转到下一年，并由该年的收入抵消，不得由经常方案预算供资抵偿。列明有收入、支出和预计转拨至普通基金的数额，以便为理事会批准的经常方案预算供资的辅助创收基金的概算，连同经常方案预算，应当提交给大会审议和批准。秘书长可以根据有关预算期的需要，对经大会批准的概算做出调整，以便进一步增加创收，并在《财务条例》的规定内，以及在基金可提供的资源内，向本组织的活动提供充分的行政和支助服务，但不得减少指定转拨至普通基金的款项。任何未预计承付或花费的盈余，都应结转至普通基金； d) 在辅助创收基金内，应当按理事会定下的标准，设立下列业务准备金：1) 业务准备金，其目的是保证辅助创收基金的财务维持能力和完好性。该准备金应当得到充分供资，并保持在不可撤销和即时可用的流动资产状态。支用业务准备金拨款的决定，应当由秘书长做出，秘书长将在财务委员会下届常会上，向财务委员会报告所有支用情况。拟由准备金偿还和支付的部分，应当限制为： i) 资源的向下波动或亏损； ii) 不稳定的现金流动； iii) 与计划概算相比实际费用增加或实现收入的波动；和 iv) 导致辅助创收基金已经承付的资源损失的其它意外支出。 支用业务准备金拨款的决定，应当由秘书长做出，秘书长将在财务委员会下届常会上，向财务委员会报告所有支用情况。	算做出调整，以便进一步增加创收，并在《财务条例》的规定内，以及在基金可提供的资源内，向本组织的活动提供充分的行政和支助服务，但不得减少指定转拨至普通基金的款项。任何未预计承付或花费的盈余，都应结转至普通基金； d) 在辅助创收基金内，应当按理事会定下的标准，设立业务准备金保证辅助创收基金的财务维持能力和完好性。该准备金应当得到充分供资，并保持在不可撤销和即时可用的流动资产状态。支用业务准备金拨款的决定，应当由秘书长做出，秘书长将在财务委员会下届常会上，向财务委员会报告所有支用情况。拟由准备金偿还和支付的部分，应当限制为： i) 资源的向下波动或亏损； ii) 不稳定的现金流动； iii) 与计划概算相比实际费用增加或实现收入的波动；和 iv) 导致辅助创收基金已经承付的资源损失的其它意外支出。

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
7.9	新条例。	如果捐款符合本组织的宗旨、目标、政策、原则或职能，秘书长可以接受自愿捐款。此类捐款应当作为信托基金管理，应定期向财务委员会报告自愿捐款的状态。
第八条 空中航行设施和服务的合资联营		
8.1	除非大会为其制定特别规定，否则根据《公约》第十五章需要合资联营的项目，不得由普通基金提供资金，而应当由有关各方同意分摊的款项或其他手段提供资金。	除非大会为其制定特别规定，否则根据《公约》第十五章需要合资联营的项目，不得由普通基金提供资金，而应当由有关各方同意分摊的款项或其他手段提供资金。
第九条 技术合作		
	第九条 技术合作⁴ ⁴ 大会已批准本组织参加的、完全由预算外资源提供资金的技术合作方案，诸如那些由联合国开发计划署提供资金的、以及由政府和其他实体提供信托基金的方案。	第九条 技术合作
9.1	大会已批准本组织参与完全由预算外资源供资的技术合作方案。根据第七条第 7.1 款，理事会可以授权设立必要的基金，以管理技术合作方案。根据条例第 7.2 款，秘书长可以为支助技术合作方案而创建此种这些基金，并应当根据本《财务条例》的适用规定，适当注意到提供各项基金的组织、政府和其它实体的要求，来进行管理。	大会已批准本组织参与完全由预算外资源供资的技术合作方案。根据第七条第 7.1 款，理事会可以授权设立必要的基金，以管理技术合作方案。根据条例第 7.2 款，秘书长可以为支助技术合作方案而建立这些基金，并应当根据本《财务条例》的适用规定，适当注意到提供各项基金的组织、政府和其它实体的要求，来进行管理。
9.3	本组织技术合作方案的行政和业务费用，应当由提供技术合作资金的组织、政府和其它实体支付，并通过行政和业务服务费用（AOSC）基金进行管理。就联合国开发计划署项目而言，行政费应当与开发计划署协定；对于所有其它项目，行政费应当根据本组织实施项目所承担的估计费用加以确定，但须遵守条例第 7.7 款。	本组织技术合作方案的行政和业务费用，应当由提供技术合作资金的组织、政府和其它实体支付，并通过行政和业务服务费用（AOSC）基金进行管理。行政费用应当根据本组织实施项目所承担的估计费用加以确定，但须遵守条例第 7.7 款。

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
第十条 受托人与投资		
	第十条 受托人 银行业务与投资	第十条 银行业务与投资
10.1	秘书长应当指定一家或其他几家银行或金融机构，以存入本组织的资金。秘书长应当按照《财务细则》和任何适用政策详述的准则和标准，为有效的现金和投资管理问责。	秘书长应当指定一家或其他几家银行或金融机构，以存入本组织的资金。秘书长应当按照《财务细则》和任何适用政策详述的准则和标准，为有效的现金和投资管理问责。
10.2	秘书长经财务委员会批准，应当不时指定用于投资目的的信托证券可就超过即时需求的资金进行短期投资，并应当定期向财务委员会通报此类投资的情况。资金的长期投资应要求获得财务委员会的批准。	秘书长可就超过即时需求的资金进行短期投资，并应当定期向财务委员会通报此类投资的情况。资金的长期投资应要求获得财务委员会的批准。
10.3	秘书长可以对此指定信托证券进行投资，并应当将此投资按期告知财务委员会。 银行合作伙伴的选择和与金融机构关系的管理应当符合《财务细则》和国际民航组织为现金和投资管理制定的指南中阐述的准则和标准。	银行合作伙伴的选择和与金融机构关系的管理应当符合《财务细则》和国际民航组织为现金和投资管理制定的指南中阐述的准则和标准。
第十一条 内部管理与内部审计		
	第十一条 内部管理与内部 审计 监督	第十一条 内部管理与内部监督
11.1	秘书长应当： a) 制定详细的财务细则和程序，确保有效的财务管理和厉行节约； b) 制定和执行采购守则以规范所有采购活动的进行，包括对所有物品和服务采购（包括第三方采购）的招标、评估和批准； bc) 根据确保服务或物品已经收到、但尚未付款的凭证，支付所有款项；	秘书长应当： a) 制定详细的财务细则和程序，确保有效的财务管理和厉行节约； b) 制定和执行采购守则以规范所有采购活动的进行，包括对所有物品和服务采购（包括第三方采购）的招标、评估和批准； c) 根据确保服务或物品已经收到、但尚未付款的凭证，支付所有款项；

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
	ed) 指定可以代表本组织收款、并根据条例第 11.2 款产生支出和付款的官员； 和 e) 确保任何缴付资金和适用利息(如果有)的退款只能退还给原始捐助实体或代表该实体的合法管理信托基金； ef) 根据本组织的企业风险管理和内部控制框架，保持内部管理制度和内部监督办公室章程中所述的分立的内部审计监督职能。，该制度应当评估和促进治理、风险管理和控制流程的改进，以及改进方案管理和取得成果。这些措施除其他外应当确保对内部管理制度的运作，提供有效的现时检查与事后审核；制定的这两项：— i) 本组织所有资金和其它财务资源的收取、保管和处置的正常性；— ii) 支出符合拨款或其它财务规定，或符合基金、储备金和特别帐户的目的和规则；和 iii) 节约使用本组织的资源。—	d) 指定可以代表本组织收款、并根据条例第 11.2 款产生支出和付款的官员； e) 确保任何缴付资金和适用利息(如果有)的退款只能退还给原始捐助实体或代表该实体的合法管理信托基金； f) 根据本组织的企业风险管理和内部控制框架，保持内部管理制度和内部监督办公室章程中所述的分立的内部监督职能。
第十二条 帐目与财务报表		
12.1	秘书长应当保留必要的会计记录，并应当按照联合国组织通过的会计准则国际公共部门会计准则（IPSAS），提交年度财务报表。报表还应包括： a) 包括下述内容的拨款情况： i) 大会表决通过的拨款金额； ii) 由于转移而修改的上述拨款，以及根据条例第 5.2 款所做的新拨款；和 iii) 拨款支出金额；和 b) 未经大会做出预算的信贷。	秘书长应当保留必要的会计记录，并应当按照联合国组织通过的国际公共部门会计准则（IPSAS），提交年度财务报表。报表还应包括： a) 包括下述内容的拨款情况： i) 大会表决通过的拨款金额； ii) 由于转移而修改的上述拨款，以及根据条例第 5.2 款所做的新拨款；和 iii) 拨款支出金额；和 b) 未经大会做出预算的信贷。

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
第十三条 外部审计		
13.4	审计应当遵照普遍接受的审计标准，并且依照大会的特别指示，按照本条例附件 B 中制定的其它职权范围进行。	审计应当遵照普遍接受的审计标准，并且依照大会的特别指示，按照本条例附件中制定的其它职权范围进行。
13.8	外部审计员关于财务报表和关于与该财政期间帐目相关的附表的审计报告，应当包括外部审计员认为与条例第 13.5 款，以及与附件 B 中其它职权范围所指的事项相关的必要内容。	外部审计员关于财务报表和关于与该财政期间帐目相关的附表的审计报告，应当包括外部审计员认为与条例第 13.5 款，以及与附件中其它职权范围所指的事项相关的必要内容。
13.9	新条例	作为联合国系统组织共同内部控制和审计框架的一部分，应当适用单一审计原则。
	附件 B 适用于外部审计的其它职权范围	附件适用于外部审计的其它职权范围
附件 A 术语汇编		
	附件 A 术语汇编第十五条定义	第十五条定义
1	“指派”或“资金分配”： a) 当在经常方案中使用，指准许和授权从经常方案基金中进行支出的电子或其它形式的文件。 b) 当在所有其它基金、储备和特殊账目中使用，指本组织已收到资金，可供使用，从而允许进行承付。	“指派”或“资金分配”： a) 当在经常方案中使用，指准许和授权从经常方案基金中进行支出的电子或其它形式的文件。 b) 当在所有其它基金、储备和特殊账目中使用，指本组织已收到资金，可供使用，从而允许进行承付。
2	“业务计划”指设定总体方向和提供框架以便指导国际民航组织实现目标和战略的文件。本组织的业务计划，是实施本组织战略目标的运作计划。	“业务计划”指设定总体方向和提供框架以便指导国际民航组织实现目标和战略的文件。
3	“资本支出”指本组织掌握的使用期超过一年以上的有形资产（如财产、厂房和设备）和资本化的无形资产（也称作固定资产）。	

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
4	“承诺”指在当年或随后年度，以合同或其它形式，与第三方完成一项业务的约定或义务。	“承诺”指在当年或随后年度，以合同或其它形式，与第三方完成一项业务的约定或义务。
		“通融性付款”指在没有法律责任但因道义义务使得支付正当而做出的付款。
5	“支出”指本组织为获得商品或服务而使用资金，或承诺在晚些时候支付现金或相当的款额，这将通常转变成本组织的业务费用或资本支出。已付款和未清承付款的总和，其中“已付款”是指已支付的金额，应当与“付款”一词互换使用。	“支出”指已付款和未清承付款的总和，其中“已付款”是指已支付的金额，应当与“付款”一词互换使用。
6	“费用”指在报告期间，由于资产的流出或消耗或由于产生负债，而使净资产、资产净值减少，经济利益或服务潜能下降，但与分配给所有者有关的各项除外。	“费用”指在报告期间，由于资产的流出或消耗或由于产生负债，而使净资产、资产净值减少，经济利益或服务潜能下降，但与分配给所有者有关的各项除外。
7	“固定资产”指根据国际公共部门会计准则和本组织的政策，而资本化的财产、厂房和设备及无形资产。	“固定资产”指根据国际公共部门会计准则和本组织的政策，而资本化的财产、厂房和设备及无形资产。
8	“全额费用”指可归属于本组织各项活动的管理、运作和辅助的所有直接和间接费用。	“全额费用”指可归属于本组织各项活动的管理、运作和辅助的所有直接和间接费用。
9	“基金”或“特别账户”指为专门用途而专设的一个或多个账户为记录和报告财务交易而建立的一套会计记录，这些术语可以互换使用。基金可以由秘书处在内部予以限制，或由捐助者、成员国、理事会或大会在外部予以限制。	“基金”或“特别账户”指为记录和报告财务交易而建立的一套会计记录，这些术语可以互换使用。基金可以由秘书处在内部予以限制，或由捐助者、成员国、理事会或大会在外部予以限制。
10	“收入”（Income）涉及到资金来源，包括销售固定资产的收益。	

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
11	“负债”指过去事件对实体产生的现行义务，而清偿此负债预计会导致体现经济利益或服务潜能的资源从实体流出。	“负债”指过去事件对实体产生的现行义务，而清偿此负债预计会导致体现经济利益或服务潜能的资源从实体流出。
12	“杂项收入”指本组织从利息收入、服务和间接费用收费、以及其它各种所得所获得的任何资金。	“杂项收入”指本组织从利息收入、服务和间接费用收费、以及其它各种所得所获得的任何资金。
13	“毛收入”（Revenue）指在报告期间经济利益或服务潜能的总流入，而这些流入将导致净资产、资产净值增加，但与所有者的捐助有关的增加除外。	
		“毛收入”和“收入”是指在会计期间以资产流入或增加或是负债减少等形式带来资本增加的经济利益提高。“毛收入”和“收入”在本文件中可互换使用。
14	“循环基金”指根据《财务条例》为特定目的设立的基金，从各种筹资来源持续供资，如从其它基金的结转和现行运作所产生的资金。可用于全部或部分地为具体支出、赤字和累积赤字提供资金。	“循环基金”指根据《财务条例》为特定目的设立的基金，从各种筹资来源持续供资，如从其它基金的结转和现行运作所产生的资金。可用于全部或部分地为具体支出、赤字和累积赤字提供资金。
		“单一审计原则”指在控制和审计职能基于共同方法的控制体系下，使一个机构的审计员能够依赖另一机构审计员的工作，而不是自己重新进行审计。
15	“战略目标”指业务计划的方案要素应当细分成的单元。	“战略目标”指业务计划的方案要素应当细分成的单元。
16	“证明凭证”指用于控制和记录之目的，证明某项交易的正当性的凭证。包括用于此目的的电子形式。	“证明凭证”指用于控制和记录之目的，证明某项交易的正当性的凭证。包括用于此目的的电子形式。
17	“辅助战略”指经常预算中所包括的所有管理和行政活动。	“辅助战略”指经常预算中所包括的所有管理和行政活动。

条例编号	编辑修改	经修改的新案文
		“第三方采购”指国际民航组织应第三方要求并代表第三方进行的采购。
18	“信托证券”指除了《财务条例》第 10.1 款所述的在银行和机构的定期存款以外的、经财务委员会批准的、用于本组织资金投资的金融票证。	
		“三年期”指反映本组织规划和预算周期的连续三个财政年度。
		“信托基金”指国际民航组织为管理收到的资金而代表捐助者为其指定的目的设立的基金。虽然这些被视为预算外资源，但其使用必须符合国际民航组织的政策、目标和活动。
		“自愿捐款”指捐助者为支持国际民航组织的任务而提供的现金或实物资源。
		“核销”指降低包括现金、存货、应收账款或其他资产等资产价值的会计行动。

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

鉴于理事会审查了本组织 2019 年、2020 年和 2021 年财政年度的财务报表和外部审计员的报告，并将其提交大会审查和批准；

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查；

大会：

1. 注意到外部审计员关于 2019 年财政年度财务报表的无保留意见的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；

2. 注意到外部审计员关于 2020 年财政年度财务报表的无保留意见的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；

3. 注意到外部审计员关于 2021 年财政年度财务报表的无保留意见的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；

4. 批准 2019 年财政年度经审计的财务报表；

5. 批准 2020 年财政年度经审计的财务报表；和

6. 批准 2021 年财政年度经审计的财务报表。

第 A41-33 号决议：任命外部审计员

大会：

1. 注意到：

a) 《财务条例》规定，在经大会确认的情况下，应由理事会为本组织任命一名外部审计员；
和

b) 理事会批准瑞士联邦审计署（SFAO）（瑞士）署长连任 2023 年、2024 年和 2025 年国际民航组织外部审计员。

2. 确认理事会所采取的行动，即任命瑞士联邦审计署（SFAO）（瑞士）署长担任 2023、2024 和 2025 财政年度国际民航组织外部审计员。

—完—

