



新闻稿

国际航协殷切期望第 42 届国际民航组织大会就关键行业议题达成共识

2025 年 9 月 17 日，日内瓦 —— 国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）高度关注第 42 届国际民航组织（ICAO）大会（2025 年 9 月 23 日至 10 月 3 日在蒙特利尔举行），期待大会能就多个行业关键议题达成广泛共识。国际民航组织将在大会上审议国际航协提交的 14 份涵盖广泛议题的工作提案。

国际航协理事长威利·沃尔什（Willie Walsh）表示：“国际航协将参加国际民航组织大会，高度关注行业三大重要议题：安全、可持续性和高效。我们希望大会能对 SAF 生产和 CORSIA 提供更强有力的支持，这是航空业践行在 2050 年实现净零碳排放承诺的关键动力。同时，我们需要各国达成共识，遵守《芝加哥公约》原则和规定，避免出台削弱税收措施和旅客权利法规的拼凑性制度。必须通过完善及时的事故报告机制、有效降低 GNSS 干扰和切实保护关键射频频谱，来共同保障航空安全。”

全球航空业的诸多标准都由各国政府通过国际民航组织制定，对确保航空安全、高效和可持续运营至关重要。这些标准凝聚了全球航空公司运营商的专业智慧和贡献，在国际民航组织的框架下，通过与成员国的合作共同制定。国际民航组织大会每三年召开一次，为各国提供契机，就国际民航组织的工作计划达成一致，共同应对与解决航空业最紧迫的问题。

“全球标准对全球航空业的重要性不容低估。我对大会的结果持乐观态度。每个人都希望飞行更加安全、高效和可持续。因此，我们与各国政府有共同的议程。事实上，我们提交给大会的许多提案，只是呼吁各国政府更有效地执行他们已经达成的共识。未来几周在蒙特利尔举行的会议对于制定议程至关重要，但更为关键的是接下来三年的工作，需要确保实现议定的目标。”沃尔什表示。

国际航协提案中，以下议题最受各方关注：

1. **SAF 生产**：各国应审查国际民航组织航空和替代燃料会议（CAAF/3）设定的 SAF 使用目标，考虑在不增加 SAF 生产的情况下强制执行价格上涨的后果。

国际航协呼吁各国：

- a. 支持国际航协的努力，创建一个正常运作的 SAF 市场。
- b. 加大对燃料生产商生产 SAF 的经济激励。
- c. 及时采取政策干预措施，解决异常情况。

2. **CORSIA（国际航空碳抵消和减排计划）**：各国在 2016 年第 39 届国际民航组织大会上同意，将 CORSIA 作为解决航空全球碳排放的唯一经济措施。CORSIA 预计将在 2035 年实现高达 170 亿美元的气候融资。然而，各国却继续制定或增加航空税和计划（国家和地区），削弱了 CORSIA 的可信度，对推进可持续性议程几乎没有任何作用。此外，只有圭亚那发布了 CORSIA EEU（合格排放单位）以产生气候融资，使航空公司能够履行其 CORSIA 义务。

国际航协呼吁各国：

- a. 重申致力于使 CORSIA 成功的共识，将 CORSIA 作为管理航空气候影响的唯一经济措施。
- b. 为航空公司提供充分的 CORSIA EEU，使其能够履行 CORSIA 义务。



3. **航空公司税的修订**: 对《联合国税收协定范本》第 8 条的修订, 在现有长期实行且几乎普适的“按主要营业地(注册地/税务居民地)征税”制度之外, 新增了一种选择, 即允许按收入来源地征收航空公司公司税。如果选择来源地征税, 将造成巨大的额外行政负担, 除非出现双重征税, 否则不会增加任何额外的税收收入。这一修订, 还需要调整几乎所有遵循“主要营业地”原则的双边航空服务协议。

国际航协呼吁各国:

- a. 忽略第 8 条的修订, 继续对航空公司征收基于“主要营业地”的税收。

4. **消费者保护**: 近年来, 一些政府陆续考虑并实施针对航空旅客的消费者保护法规。然而, 许多规定偏离了国际民航组织关于消费者保护的核心原则, 强调与全球标准保持一致(如 1999 年《蒙特利尔公约》), 注重措施的合理适度, 并考虑到大规模航班中断的特殊情况。结果, 却制定了一系列相互冲突、让旅客感到困惑的碎片化规定。此外, 尽管航变有很多原因, 但对旅客造成的不便, 缺乏责任共担的机制, 航空公司被迫在日益繁重的法规下独自承担压力。

国际航协呼吁各国:

- a. 重申国际民航组织核心原则, 调整相关法规。
- b. 制定补充指南, 在全球范围内统一“特殊情况”的定义, 消除不同辖区间的差异, 推动利益相关方共同分担责任, 充分考虑大规模航班中断的具体挑战。

5. **无线电频谱**: 随着电信行业推出 5G 及未来迈向 6G 服务, 对无线电频谱的需求日益增大。然而航空业也需要依赖频谱满足多种关键用途, 包括无线电高度计所必需的 4.2-4.4GHz 频段。部分 5G 部署(特别是在美国、澳大利亚和加拿大)在机场附近对航空安全构成不可接受的风险, 需要采取缓解措施, 如航空公司加装抗干扰航空电子设备, 重新配置 5G 天线。受供应链挑战, 以及制定和测试全球标准所需时间的限制, 相关改造计划无法如期完成。

国际航协呼吁各国:

- a. 保护航空安全所需关键频率免受干扰。
- b. 加强电信和航空监管机构之间的协调, 以确保飞行安全, 遵循成功方案的最佳实践, 并就任何改装商定切实的时间表。

6. **事故调查**: 国际民航组织附件 13 要求各国在事故发生后一年内提交最终事故报告。如果无法做到这一点, 则必须发布更新。然而, 2018 年-2023 年, 只有 57% 的事故公开最终事故报告, 导致航空业缺失重要的安全信息来源。

国际航协呼吁各国:

- a. 按照附件 13 的要求及时完成事故报告。
- b. 支持事故调查资源不足的国家的能力建设。

7. **GNSS 干扰**: 航空公司依靠基于 GNSS 的服务进行安全导航。冲突区附近地区的 GNSS 干扰和欺骗信号事件正在增加。虽然目前仍有冗余手段保护航班安全, 但这是一个不可接受的风险, 必须加以缓解。

国际航协呼吁各国:

- a. 确保军事和民用航空局之间更好的协调, 为航空公司提供及时的风险信息。



- b. 支持采取多方面的方法来减轻风险，包括更好的报告/检测、保护关键航空频率的措施、开发抗干扰的航空电子设备和网络加固策略、应急计划和培训（飞行员和空中交通管制员）。
8. **飞机任务**：国际民航组织标准和建议措施（SARPs）构成了航空安全的全球框架。由此衍生的飞机适装要求，指的是一旦监管机构采用这些 SARPs，航空公司就必须落实，例如安装新的系统。目前的“采用-有效-适用”周期冗长，易受到认证延迟、供应链限制和全球重大事件引发的航班中断的影响。上述挑战导致了豁免和国家差异，削弱了全球协调，并推迟了安全效益。

国际航协呼吁各国：

- a. 应当承认，航空公司承担最终的合规责任，因此在执行环节中最容易受到差异和不确定性的影响。
 - b. 建立一种机制，为飞机适装要求设定切合实际的适用日期，并在发生全球性航班中断时进行动态监测并灵活调整时间表。
9. **飞行员年龄限制**（多机组国际航班）：根据国际民航组织附件 1（飞行员执照规则），从事多机组国际航班的航空公司飞行员必须在 65 岁退休。国际航协支持将这一年龄限制提高到 67 岁，保留至少一名 65 岁以下飞行员的现有驾驶舱保障规定，并配合更严格的标准化医疗监督。此举既能反映飞行员生涯更长、更健康的趋势，亦确保安全保障措施不受影响。

国际航协呼吁各国：

- a. 核准将多机组国际航班飞行员年龄上限提高到 67 岁，维持“一名 65 岁以下飞行员”的规定，沿用现有的体检频率（例如，60 岁以上每 6 个月一次），保持单一机组飞行员的年龄上限不变。
 - b. 建立标准化的医疗风险评估和监管系统，基于一个统一的、尊重隐私的数据集（例如，医疗合格证处理情况、退休或未续签原因、飞行中失能事件），在各国使用统一标准监测与年龄相关的风险。
 - c. 发布联合指导（医疗、许可和运营），实施统一、可审计，并与安全管理最佳实践保持一致。

- IATA -

编者注释：

- 国际航协在世界各地共拥有 350 家成员航空公司，定期国际航班客运量超过全球的 80%。
- [飞向净零碳排放](#)
- 关于国际航协和第 42 届国际民航组织大会的[更多信息](#)