

大会第38届会议

2013年9月24日 — 10月4日，蒙特利尔

全体会议

记录



经大会批准并由秘书长授权出版

国际民用航空组织

大会第38届会议

2013年9月24日 — 10月4日，蒙特利尔

全体会议

记录



经大会批准并由秘书长授权出版

国际民用航空组织

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，
请查阅国际民航组织网站 www.icao.int。

Doc 10023 号文件 — 《全体会议记录》

订购编号：10023

ISBN 978-92-9249-644-9

© ICAO 2014

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

目录

	页
第一次会议的记录，2013年9月24日，星期二，1100时	1
理事会主席宣布会议开幕	2
蒙特利尔市市长 Laurent Blanchard 先生的致辞	4
魁北克省总理 Pauline Marois 阁下的致辞	5
交通部部长 Lisa Raitt 阁下代表加拿大政府致辞	6
联合国（UN）秘书长潘基文先生的预录制录像致辞	8
批准议程	8
设立各委员会和专门委员会	9
— 设立证书、执行和协调委员会以及技术、经济、法律和行政委员会	9
将议程项目交给各委员会和专门委员会	9
选举参加理事会的成员国	9
— 参加理事会第一部分和第二部分选举的候选国报名最后时限	9
— 在理事会各部分选举中当选成员国的最多数量	9
第二次会议的记录，2013年9月24日，星期二，1500时	11
大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动	11
— 批准证书委员会的临时口头报告	11
选举大会主席	12
选举大会四位副主席和各委员会主席	13
成员国代表团发言	13
第三次会议的记录，2013年9月25日，星期三，0920时	15
大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动	15
— 批准执行委员会关于议程项目 10 的口头报告	15
成员国代表团发言	16
第四次会议的记录，2013年9月28日，星期六，0900时	17
选举参加理事会的成员国	17
— 第一部分和第二部分的选举	17
— 参加理事会第三部分选举的候选国报名最后时限	20
成员国代表团发言	20

	页
第五次会议的记录，2013年10月1日，星期二，1400时	21
选举参加理事会的成员国	21
— 第三部分的选举	21
成员国代表团发言	23
第六次会议的记录，2013年10月4日，星期五，0900时	25
大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动	25
— 批准经济委员会关于综述部分和议程项目 39 至 44 的报告	25
— 批准法律委员会关于综述部分和议程项目 45 至 48 的报告	26
— 批准行政委员会关于综述部分和议程项目 49 至 60 的报告	27
— 批准技术委员会关于综述部分和议程项目 26 至 38 的报告	28
— 批准执行委员会关于综述部分、议程项目 11、18 和 19、议程项目 12 至 16、议程项目 20 至 25 和议程项目 17 的报告	30
— 批准证书委员会的最后报告	39
授权批准会议记录	39
会议申谢	39

全体会议讨论的项目安排表

项目	九月				十月	
	24 上午	24 下午	25 上午	28 上午	1 下午	4 上午
	1	2	3	4	5	6
1. 理事会主席宣布会议开幕	X					
2. 通过议程	X					
3. 设立各委员会和专门委员会	X					
4. 将议程项目交给各委员会和专门委员会	X					
5. 选举参加理事会的成员国	X			X	X	
6. 选举大会主席		X				
7. 选举大会四位副主席和各专门委员会主席		X				
8. 成员国代表团发言		X	X	X	X	
9. 大会各委员会和专门委员会的报告及对报告采取的行动						
— 经济委员会		X	X			X
— 法律委员会						
— 行政委员会						
— 技术委员会						
— 执行委员会						
— 证书委员会						
授权大会主席批准执行委员会和全会的会议记录						X

第一次会议的记录

(2013年9月24日，星期二，1100时)

讨论题目

1. 议程项目 1: 理事会主席宣布会议开幕
 - 蒙特利尔市市长 Laurent Blanchard 先生致辞
 - 魁北克省总理 Pauline Marois 阁下致辞
 - 加拿大交通部长 Lisa Raitt 阁下代表加拿大政府致辞
 - 联合国 (UN) 秘书长潘基文先生的预录录像致辞
2. 议程项目 2: 通过议程
3. 议程项目 3: 设立各委员会和专门委员会
 - 设立证书、执行和协调委员会以及技术、经济、法律和行政委员会
4. 议程项目 4: 将议程项目交给各委员会和专门委员会
5. 议程项目 5: 选举参加理事会的成员国
 - 参加理事会第一和第二部分选举的候选国报名最后时限
 - 在每一部分选举中将选举的成员国最多数量

讨论摘要

议程项目 1: 理事会主席宣布会议开幕

1. 理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生作为大会临时主席宣布大会第 38 届会议开幕并作如下发言:

“我荣幸地宣布国际民用航空组织大会第 38 届会议开幕。

“我谨代表国际民航组织理事会、秘书长雷蒙·邦雅曼先生和本届大会所有成员，最热烈地欢迎到会的三位贵宾：加拿大交通部部长 Lisa Raitt 阁下、魁北克省总理 Pauline Marois 阁下、和蒙特利尔市市长 Laurent Blanchard 先生。

“我也欢迎来自世界各地的国际组织代表和其他与会者，我们的共同目标是国际民用航空安全和有序的发展。

“我相信本次大会将被视为贯穿转型的三年期与致力实现全球航空运输系统可持续性的桥梁。

“自上次大会以来，我们已经制定、通过、并在一些情况下开始实施方案和政策，以便应对预见在 2030 年及其后的业务量翻倍增长。

“第十二次空中航行会议核准了经修改的全球空中航行计划，它与经修改的全球航空安全计划相一致。这两份计划合在一起将大幅提高全世界航空旅行的安全和效率。

“高级别航空安保会议编制了一套全球战略，进一步加强地面和空中的安保。它既把安保措施对航空公司和机场带来的成本影响降到最低，同时也改进旅客的总体旅行经验。

“恰如其分地，第六次世界范围航空运输会议建议建立国际航空运输自由化的长期愿景。这包括航权的关键领域以及航空承运人所有权和控制权等。它也为加强各国之间关于公平竞争、税收和消费者保护等方面的监管统一奠定基础。

“在环境方面，已经在全球理想目标、国家行动计划、可持续代用燃料和基于市场措施方面取得长足进展。毫无疑问，我们将有序渐进地减少我们对环境的全球足迹。

“所有这些成果都是在相对短的时间内实现的，因此相当可观。更重要的是，它们为全球航空运输系统的长期可持续性打下了基础。

“谈到可持续性，我们指的是以安全为第一优先、讲安保、高效和环保的航空运输运行。这种运行既可为利害攸关方带来可接受的投资报酬、支持有竞争力的经济体、同时促进平衡地区发展，还让本行业克服有碍航空运输系统经济可存活性的当今和未来障碍。

“可持续性的核心是连通性 — 让旅客和货物以无间隙、整合和具成本效益的方式尽快地到达最多的目的地。

“要实现最优化的连通性不但复杂、而且挑战重重。

“我们必须开发新的航空器和空中航行技术以便实现更安全、更绿色和更高效的运行。不见得非是更大型的航空器，但新型航空器可在生产力和效率方面带来巨大突破；内装有导航系统的航空器则可大幅增加任何特定空域的飞行运行量。

“我们必须抓好旅客的便利性。未来检查站的概念正反映了我们应实现的目标核心——最佳安保和最佳简化手续而互不干扰。现在的信息技术可帮助我们实现这两个目标，同时也不对航空旅客的隐私造成威胁，未来更会是如此。

“我们必须在总体交通等式当中把多式联运的好处加回去。航空旅行肯定继续是最佳的长途交通方式。确保与短距离地面交通有最高程度的可互用性，无疑将提高所有形式的交通总体效率。

“最后，我们必须严肃地处理那些最可能提高可持续性的政治和监管问题。

“其中之一就是多边主义。自芝加哥公约于 1944 年缔结以来，各国签订的互惠协定基本上是双边性质的。但是我们现在处在一个完全相互连接的世界。经济和社会问题实属全球范围，需要全球解决之道。航空界果决地在监管和经济领域迈向多边主义的时机或已到来。

“这显然涉及国家主权问题。芝加哥公约第一条规定各国对其空域拥有主权。在此背景下，正式遵从如国际民航组织这种多边论坛应被视为国家主权的体现。同样地，提高多边主义的水平 and 范围也应被视为国家主权的进一步体现，这对各国和更广泛的国际社会都有好处。

“必须对大型基础设施项目供资以便满足客运和货运的增长，这是长期可持续性的另一项关键考虑因素。各国虽然是设施的所有人，但私营部门可以参加航空运输基础设施的设计、建造和管理，这是一个很好的方案。各国可花费很少或在毫无费用的情况下得益于现代基础设施，国家可以把钱花在更紧迫的国家优先工作，又可保持设施的控制权。

“再来就是监管和自由化之间的关系问题。目前希望进行监管改革以处理航空运输价值链中总体的差异和不平等这是可以理解的。我们是否需要重新探讨放松监管？或许如此。但显而易见的是，能促进稳定和繁荣的监管和法律框架，应能造福所有利害攸关方。

“为此，我们必须对任何妨碍进步的心态或过时思维加以质疑。我们必须考虑根据运行、政治和经济现实而调整监管。因为不管是国家或行业，我们都想要、也需要在对话与合作的基础上，提出全球解决之道。

“唯一能一致、高效地提供全球统一解决之道的论坛就是国际民航组织。自我于 1998 年首次出任国际民航组织理事会以来，我越来越了解并尊重国际民航组织工作人员的专业态度及其工作的根本质量。我也知道，如果国际民航组织要继续发挥领导作用提供指导，我们需要一个配备良好、管理完善和供资充足的组织。

“各位可能知道，这是我最后一次以理事会主席身份参加大会。老实说，过去七年是我航空事业和毕生中最值得回忆也是收获最多的时光。

“我谨此感谢各位与我分享你们的智慧、友谊并鼓励我，让我能竭尽所能履行职责。我深感荣幸。

“我也诚挚地感谢所有成员国和世界航空界不懈地支持、启发并献身于我们都深信的目标 — 安全、安保和可持续的全球航空运输系统。

“明年，国际民航组织将庆祝国际民用航空公约签订 70 周年。本公约体现了各国和业界相信对话和合作的力量可确保世界航空运输的安全和有序发展。

“这种信念历久不衰。正是因为这种合作精神启发了我们的前任，因此今天的航空比过去更安全和高效。

“希望在大会第 38 届会议上也能够发扬同样的合作与理解，让我们一起为后代打造民用航空的未来。”

蒙特利尔市市长 Laurent Blanchard 先生的致辞

2. “值此国际民航组织大会第 38 届会议召开之际，我高兴并热烈地欢迎各位来到蒙特利尔。

“自国际民航组织于 65 年前在本市奠基以来，蒙特利尔人一直引以为傲。各位，你们每个人都回家了。

“能够作为这个伟大城市的市长在此同时向将近 200 个国家的代表致辞，我倍感荣幸。借此机会我谨代表蒙特利尔市，感谢加拿大和魁北克政府发挥了卓越的作用，确保国际民航组织总部留根于蒙特利尔。蒙特利尔是一个放眼世界的大都会城市。非常荣幸能作为联合国（UN）机构的总部。世上仅有少数城市有此殊荣。加拿大与国际民航组织签订的新协定将使我们能继续保持这种优良的关系，至少一直到 2036 年。作为蒙特利尔市市长，此一福音令我振奋。我谨代表所有居民，向所有各位表示问候，并希望国际民航组织、其工作人员和家属在这里度过愉快和硕果累累的时光。

“还有，我很荣幸在此宣布蒙特利尔交通协会理事会答应了蒙特利尔市的要求，同意在维多利亚广场地铁站增设另一个站名标志。现在我们脚下这个为国际社区服务的地铁站站牌上，将增加国际民航组织的名称。新站名是“维多利亚广场 — 国际民航组织（Square-Victoria OACI）”。这项有高度象征意义的增名，让我们得以强调贵组织的重要性，并进一步发扬蒙特利尔的国际性质，同时让蒙特利尔人、尤其是地铁用户更加意识到国际民航组织和联合国在本市的存在。即使已过了 65 年，你们仍是蒙特利尔的隐藏瑰宝，但你们的存在让我们引以为傲。

“各位的大会每三年让你们有机会讨论重要的题目。2013 年的会议肯定会沿袭这一原则，因为众所周知，民用航空正面对艰难挑战。我深信各位会找到共同和国际可行的解决之道来处理安全、货物安保、经济政策和气候变化等问题。

“民用航空业发挥了关键作用，确保各国及其城市运作顺畅。民用航空业对经济增长、吸引人才、发展全球网络以及创造财富做出了贡献，同时也促进人民和理念的流通 — 这一切都是一个城市名声增长的关键因素。

“各位知道，蒙特利尔肯定是民用航空的世界首都，这个地位让它自然地汇集了所有相关技能、服务、知识和培训。对于这个必须保持在技术、研究和发展前沿的经济部门来说，这是持续发展的重要特色。

“在瞬息万变和更加都市化的世界，所有城市必须相互竞争，以吸引商业、投资、国际组织、大型活动并创造就业。在此背景下，像国际民航组织这样令人敬崇的组织位处此地，这对维持本市的吸引力和竞争力至关重要。

“我还想强调，蒙特利尔是唯一一个有 60 个以上国际组织设置总部、并有将近 90 个领事馆和外交使团的北美城市，因此所有蒙特利尔人都有理由感到骄傲！

“最后，国际民航组织理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生以及秘书长雷蒙·邦雅曼先生，我感谢你们在为本市巩固国际名声方面发挥了典范的伙伴作用。虽然各位已经知道，但我还要再说一次 — 你们可以指望本城的照顾，即使是罚款！

“我还想通过各位感谢在这个极大型机构中工作的 500 名以上国际公务员和工作人员。他们的存在和工作帮助蒙特利尔成为大都会城市和知识城市。

“因此我向你们喝彩并感谢各位，我祝各位在大会第 38 届会议期间工作讨论成果丰硕、圆满成功。

“祝各位在蒙特利尔过得愉快。我希望你们能抽空享受本市许多迷人景色。”

3. 理事会主席代表大会的代表和与会者对蒙特利尔市自他们到达以来给予的热情款待表示诚挚谢意。他还借机强调市长的管理团队和当地社区的持续支持，使所有人在蒙特利尔都有宾至如归之感。

魁北克省总理 **Pauline Marois** 阁下的致辞

4. “我很荣幸能参加国际民用航空组织（ICAO）大会第38届会议开幕式。我欢迎所有各位来到蒙特利尔和魁北克。

“首先我想说，国际民航组织留在蒙特利尔让我感到十分高兴。能够作为这个令人敬崇的国际组织自成立以来的东道主，魁北克十分自豪。作为省总理，我还有另外的特别理由对国际民航组织留在蒙特利尔感到高兴。每个工作机会都值得奋斗，这是我的政府不可动摇的信念。这是我的执着。因此你们可以了解，看到贵组织的总部将继续留在蒙特利尔，而所有工作人员和专家将继续成为我们经济体的一部分，这让我有多么高兴。

“尤甚以往，民用航空是把经济、安全、技术、社会事务和环境等不同全球利益连接在一起的网络。国际民航组织必须处理这些伴随着民用航空增长而来、又涉及几乎所有人类活动领域的复杂挑战。这些挑战的程度及其重大国际影响，提醒了我们国际民航组织的必要性、其关键作用还有肩负的重责大任。

“我在此要向国际民航组织管理层和工作人员及常驻代表团的优秀表现表示敬意。你们的工作帮助民用航空在强健增长的同时，成为最安全、最有序和最高效的交通工具之一。在这方面，国际民航组织是唯一一个让所有民用航空利害攸关方：业界、政府、和国际专家等碰头协商的全球论坛。

“选择蒙特利尔，你们就选择了一个所有这些利害攸关方都近在门槛的城市。这个城市让宇航行业成为其经济旗舰和所有魁北克人民的骄傲。有十个宇航方面的国际组织以蒙特利尔为家。本市还有11个结合高等教育、先进研究和培训的世界知名机构。蒙特利尔的宇航业有200家以上的企业，包括若干大公司和超过42 000名工作人员，带来了121亿元的周转量。再加上我们技巧娴熟多语种的工作队伍，各位就有了蒙特利尔这个全球宇航杰出中心。我们的行业持续增长。在这方面。上周我们就目睹了庞巴迪C系列航空器首航这件大事。

“除了这种经济实力和研发方面的巨大能力之外，我们还有传统的蒙特利尔资产：合作精神。本行业以开放性与合作意愿为特色，这有助于实施具有潜力的方案和举措。Montreal international、Aero Montreal、蒙特利尔机场、蒙特利尔大都会商业局、蒙特利尔旅游部以及Palais des Congres等都已通过不同形式与国际民航组织合作。

“我借此机会重申我们希望国际民航组织与蒙特利尔的宇航利害攸关方、也就是其大学、机构和民间社会组织等加强并扩大联系的意愿。我谨代表他们邀请各位进一步得益于他们带来的卓越潜力。

“我还借此重申，魁北克政府、也就是我的政府，随时就绪聆听贵组织及其成员国的意见。这一点对我来说更为重要，因为我所领导的政治团体，肩负着让魁北克有朝一日成为主权国家的雄心。在我的政府中，你们将会看到领导本行业同样的合作精神，以及让国际民航组织取得成功的同样决心。

“蒙特利尔已证明它是宇航卓越中心，但本城市绝非仅限于此。这个文化大都会生机勃勃，因多样性而蓬勃发展并驱动创造力。蒙特利尔以及魁北克独特的丰富文化环境吸引了学生、研究人员、艺术家和投资者，它的人格令人陶醉、它的知识活力启迪人心。除了令人兴奋的城市生活外，蒙特利尔还有安全的环境，充足的绿色空间以及既高又负担得起的生活水平，这让蒙特利尔成为家庭的最佳目的地，而且只要坐一小时的飞机就能到联合国总部。

“选择蒙特利尔作为立足点，国际民航组织做了明智决定。它选择的拥有世界知名的宇航专长。它也选择了地球上最有活力和最激发人心的文化环境之一。国际民航组织在蒙特利尔找到了持久的伙伴和盟友。

“我祝各位讨论成果丰硕，万事成功。”

5. 理事会主席感谢魁北克政府和人民，多年来向国际民航组织提供慷慨的财务和行政支持与援助。他指出，在这方面，省总理自几年前一直亲自参与向国际民航组织提供设施与服务的一些决定，从而使本组织持续加强为其成员国和世界航空界服务的能力。

交通部部长 Lisa Raitt 阁下代表加拿大政府致辞

6. “我谨荣幸地代表加拿大政府欢迎各位来到蒙特利尔，这是世上最美丽的城市之一，也是这个重要机构的自然归属之地。

“六十九年前，国际民用航空组织于1944年创立，其目的是促进全世界国际民用航空的安全和有序发展。其创立成员包括加拿大均许诺，让国际民航组织成为关键驱动力量，通过民用航空发展以及发展带来的好处，“维持世界各国与人民之间的友谊和谅解”。

“任何曾得益于航空的人，都得益于在本城市和本大楼进行的全球协作、想法交流、政策和监管创新，以及以蒙特利尔为家的本行业与企业。

“朋友们，我们都知道在未来两周要做出重要的决定和审议。自国际民航组织成立以来的大部分时间，民用航空都发挥了支持全球经济的重要作用。航空业受挫时，我们经常看到全球经济也受害。

“在其创立成员齐聚一堂、建立本组织近七十年之后，国际民航组织继续高效和有效地进行其工作。由于有国际民航组织，空中旅行变得更安全和方便。由于有国际民航组织，空中旅行更不容易受恐怖主义破坏而更加安保。由于有国际民航组织，航空业创造了更多工作机会，并为社区、地区和国家政府带来更多经济好处。

“正因如此，加拿大坚定地支持有力、有现实意义、高效和有效的国际民航组织。正因如此，我们与本组织有这么富有成效的伙伴关系。正因如此，今天我们对这个重要机构的承诺比以往更强。

“众所周知，自国际民航组织于 1947 年成为常设机构以来，加拿大、魁北克以及世界级的蒙特利尔城均以作为本组织的东道主而引以自豪。今年是这项关系特别重要的一年。大家知道，归功于加拿大政府、魁北克省和蒙特利尔市出色的团队工作，加拿大与国际民航组织签署了新的总部补充协定，让国际民航组织总部可以继续留在蒙特利尔这个自然归属地，在 2016 年之后再待 20 年。

“还有，我很高兴告诉大家，加拿大已完成批准该协定的监管进程。加拿大最近捐助了 140 万元对国际民航组织会议设施进行现代化，对我们和我们的伙伴向国际民航组织代表提供的服务，也进行加强和加速。

“包括三级政府的蒙特利尔团队（或称 *Équipe Montréal*）展现的努力，显示了加拿大人有志竟成。

“我们能与国际民航组织携手合作并成为这个伟大组织的东道主让我们感到无比自豪。除了造福国际民航组织、常设代表团和工作人员的体制安排外，蒙特利尔还提供了无与伦比的生活质量。这里还有许多国际组织、研究教育机构和商业，以及蓬勃发展的宇航业，其中许多企业都因国际民航组织在本市的存在而在此设立据点。

“我们十分感谢国际社会已认识到蒙特利尔为国际民航组织带来的优势。加拿大也已承诺设立专门联系人以协助国际代表、工作人员及其家属在蒙特利尔安家乐业、融入社会。

“这次 38 届大会的议程野心勃勃，而且在某些领域挑战重重。国际民航组织必须保持高级别航空安保会议、空中航行会议和航空运输会议等带来的势头。如此一来，我们才可以改进标准和建议措施（SARPs）、就安全、安保和经济领域提供指导材料。加拿大相信国际民航组织必须在这些领域继续发挥关键作用。

“航空之所以有今天，要归功于创新，我们今日所处世界的许多特色则归功于航空。航空和我们的全球经济与社会已以无人可预见的方式不断演变。

“国际民航组织的挑战是如何驱动航空的创新，以便满足我们难以预见的需求和预期。挑战在于如何发扬各国合作、交流并辩论想法、达成折中与共识，我们就能确保航空维持它令人艳羡的安全记录并蓬勃茁壮、造福所有人民这个持久理念。

“第 38 届大会议程上的许多问题都不容易，但创新本来就难。因此我强力鼓励国际民航组织成员国在进行审议时发扬航空的奠基理念。我们必须一起努力，让安全和安保本来就已经很高的标准更上一层楼，并提高本部门在全球经济时机艰难时的经济存活性。

“现代世界依赖安全、安保和高效的国际民用航空系统。这个目标过去激励了国际民航组织的创始成员，今天也必须启发我们，让民用航空可以持续地在今天和未来在世界上发挥其重要作用。

“我再次代表 Baird 部长和加拿大政府荣幸地欢迎所有各位，并向国际民航组织为其继续开展全球航空方面的重要工作致敬。我祝大会成果丰硕并希望各位在蒙特利尔度过美好时光。”

7. 理事会主席重申，近 70 年以来，加拿大一直是国际民航组织最慷慨的东道主。他强调这在联合国（UN）系统历史上是独一无二的，并指出，这让加拿大成为世界上许多其他国家艳羡的对象。刚刚已经提到，最近国际民航组织和加拿大政府签订了总部补充协定，确保国际民航组织将留在蒙特利尔，一直到 2036 年。理事会主席向交通部长阁下保证，加拿大对国际民航组织及其确保国际民用航空安全有序发展的不懈承诺，得到了各方高度赞赏。

联合国（UN）秘书长潘基文先生的预录制录像致辞

8. 理事会主席指出，虽然他和秘书长已邀请联合国（UN）秘书长潘基文先生参加大会开幕式，但他由于有其他要事无法前来。不过，潘基文先生提供了下列预录制录像致辞：

“我荣幸地向国际民用航空组织大会第 38 届会议致意。

“世界的商业、贸易和旅游业依靠各位监管天空，保持空中交通安全。你们对于气候变化和可持续发展议程也是至关重要的。

“空中旅行的好处应该人人可得，而且应以尽可能高效和干净的方式提供。我们必须削减温室气体排放。气候变化无论对大型或小型经济体、所有社会的发展和福祉或地球的健康都是威胁。

“目前正在建立势头，以便在 2015 年前订立一项普遍有法律约束力的全球气候协定。人人都需尽一己之力。明年，我将召开有政府、商业和民间社会领袖参加的气候峰会，以便提高宏大目标的水平并触发动员。

“时间拖得越久，社区、商业、经济和地球付出的代价就越高。但是如果齐心努力，我们可以应对挑战并建立一个更好更安全的世界。

“我相信这次会议将探索航空部门如何能限制碳排放，并对可持续发展做出贡献。”

议程项目 2：批准议程

9. 根据《国际民用航空组织大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 12 条规则，全会批准了 WP/1 号文件第 3 号修改稿中转载的议程。

议程项目 3：设立各委员会和专门委员会

10. 根据其《议事规则》（Doc 7600 号文件）第 6 条 b) 款、第 14 条和第 18 条，大会同意设立证书、执行和协调委员会以及技术、经济、法律和行政委员会。证书委员会将在第一次全会之后立即开会。

议程项目 4：将议程项目交给各委员会和专门委员会

11. 全体会议将 WP/1 号文件第 3 号修改稿中提出的各议程项目分配给了执行委员会和各专门委员会，分配情况如下：项目 10 至 25 分给了执行委员会；项目 26 至 38 分给了技术委员会；项目 39 至 44 分给了经济委员会；项目 45 至 48 分给了法律委员会；项目 49 至 60 分给了行政委员会。

议程项目 5：选举参加理事会的成员国

参加理事会第一部分和第二部分选举的候选国报名最后时限

12. 临时主席宣布理事会第一部分和第二部分选举将于 2013 年 9 月 28 日星期六 0900 时举行。参加选举的候选国的报名最后时限订在 2013 年 9 月 26 日星期四 12 时 15 分，并应以书面形式向秘书长提交。只有在第一部分和第二部分选举结束后才可接收参加理事会第三部分选举的候选国报名通知，将在 2013 年 9 月 28 日星期六会议结束时开始，至 2013 年 9 月 30 日星期一同一时间截止的 48 小时内提交给秘书长。理事会第三部分选举将于 2013 年 10 月 1 日星期二 1400 时进行。

在理事会各部分选举中当选成员国的最多数量

13. 根据理事会在 WP/2 号文件中的建议，大会确定参加理事会的成员国最多数量为：第一部分 — 11 个国家；第二部分 — 12 个国家；第三部分 — 13 个国家。

14. 会议于 12 时 15 分休会。

第二次会议的记录

(2013年9月24日，星期二，1500时)

讨论的题目

1. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
— 批准证书委员会的临时口头报告
2. 议程项目 6: 选举大会主席
3. 议程项目 7: 选举大会四位副主席和各专门委员会主席
4. 议程项目 8: 成员国代表团发言

讨论摘要

议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动

批准证书委员会的临时口头报告

1. 证书委员会主席 Ismaeil Mohammed Al Balooshi 先生 (阿拉伯联合酋长国) 提交了该委员会的临时口头报告。他指出, 证书委员会由当天大会主席提名的老挝人民民主共和国、尼加拉瓜、斯威士兰、乌克兰和阿拉伯联合酋长国等五个成员国代表组成。该委员会在第一次全体会议后立即举行了会议。在该次会议上, 经乌克兰成员提名, 委员会推选了 Al Balooshi 先生作为主席。该委员会在秘书处的支助下审查了迄今所收悉的证书。收到了 165 个成员国提交的适当证书并有 160 个成员国已经注册。在已注册的 41 个观察员代表团当中, 有 36 个已提交了适当形式的证书。

2. 委员会建议, 由大会敦促尚未提交适当证书的所有国家和组织尽早提交证书, 以便能根据《大会议事规则》(Doc 7600 号文件) 第 7 条使其能参加审议, 并使这些成员国代表团能有表决权。

3. 由于没人提出意见, 全体会议批准了证书委员会提交的临时口头报告。

议程项目 6：选举大会主席

4. 印度尼西亚代表提名 Michel Wachenheim 大使（法国）作为大会第 38 届会议主席，得到美国、布基纳法索、哥伦比亚、葡萄牙、厄瓜多尔、突尼斯和乌干达等代表附议。

5. 该提名获得鼓掌通过，随即宣布 Wachenheim 大使当选并请其作为主席就位。

6. 主席感谢印度尼西亚代表的提名和所有代表支持他的提名并给与他的信任。他非常荣幸能当选主席，并将努力不负众望。他指出，主席的作用不仅是领导大会讨论以及做出结论，还要促进讨论并把会议的注意力引导到重要问题上，因此大会主席提出了一些想法以协助代表进行审议。

7. 主席忆及，作为大会成员，各位代表的作用是为本组织下三年期制定政策指导。在像国际民用航空这样快速增长和高度创新的部门，三年可以发生许多事情。代表们在未来几天将选举的理事会将在秘书长和秘书处的支持下负责实施其决定。代表们可以放心，任何采取的行动都必须符合这些决定。主席鼓励代表们要具体，确保其决定能得到适当了解、并保持宏大进取，以便有效地指导理事会的工作。

8. 主席强调在本三年期期间已经举行了许多重要活动，他提到许多领域的高级别会议，即：高级别航空安保会议（HLCAS）（2012 年 9 月 12 日至 14 日，蒙特利尔）、第十二次空中航行会议（AN-Conf/12）（2012 年 11 月 19 日至 30 日，蒙特利尔）和第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）（2013 年 3 月 17 日至 22 日，蒙特利尔）还有无数的专家组和工作组会议等。主席说虽然看到国际民航组织非常活跃，但质疑本组织是否足够有效。问这个问题他无意挑衅。主席指出，在这次大会期间将经常提到国际民航组织的领导作用，强调必须在所有国际民用航空领域干出成绩和体现高绩效，方能表现其领导作用，在工作的执行水平、其程序的有效性或其资源的高效使用、尤其是大会很快要批准的经常方案预算等都是如此。代表们必须确保本组织的运作高效和有效，因为这是适当实施其决定的先决条件。不同的议程项目让代表们有机会指示理事会该如何沿袭这些路线取得进展。主席举了如工作组和专家组的合理化、高级别会议和大会的协调、大会决议草案的长度等几个例子。同样地，代表们可以考虑就国际民航组织和航空业之间的合作向理事会提供指导。

9. 主席建议代表们将注意力放在航空部门和国际民航组织的基本优先事项上，并强调第一优先仍然是为确保国际民用航空安全和可互用性的技术统一。他进一步建议代表们在定义本组织的安全政策方面要务实明确。决不能忘记那些国际民航组织需要尽快提出路线图的根本优先事项。主席指出空中航行系统现代化政策牵扯到若干重要利益，他强调，虽然技术工作可能按时间完成，但各国和航空运营人要筹集所需的财务资源可能更加复杂。因此，他敦促代表们不要忽视空中航行的经济问题。

10. 主席指出，即将提交审议的安保政策正是在上述 2012 年 HLCAS 上宣布的政策。该政策的总体根本理念是把监管的实施和为有缺陷的国家提供支助作为优先。他认为这个议程项目不会有太多问题。

11. 谈到环境问题，主席指出减少航空器噪声仍然是重大关切，因它对高度都市化区域的基础设施容量可能带来负担。忆及在过去十二年一直没有新的噪声标准，他强调，预期于 2014 年由理事会通过的第四代噪声标准将是一项重要的前进步骤，将标示航空部门一直有效地实施其环境保护政策。主席指出，该政策也包括了航空二氧化碳排放控制，并表示希望就这个题目进行讨论时能保持建设性。他的棘手工作是：让代表们有机会表达其立场；考虑到理事会已经做的所有工作；并促进取得尽可能宏大也平衡的成果。

12. 关于包括自由化和消费者保护等内容的航空运输政策，主席忆及一项主要目标是在可能的最好条件下运输旅客和货物。由 ATConf/6 提议的指导将作为大会建立和批准本组织航空运输领域工作方案的基础。他强调有必要在关于消费者保护的特定原则和国际民航组织在处理这些问题的方式方面进行统一，主席侧重点出，如果大会展示政治意愿，终于将消费者保护作为主要问题来处理，这对航空运输消费者而言无疑是一大福音。

13. 主席在总结时表示，希望大会的成就不会因单一议程项目的成果而定论。他指出代表们参与人数众多、专长丰富不一，都是为了在所有方面取得进展，他强调他相信代表们会提供合作与支持，因此提前感谢所有人。

议程项目 7：选举大会四位副主席和各委员会主席

14. 主席请会议提名副主席人选，墨西哥代表提名如下，得到了多米尼加共和国、利比亚、委内瑞拉（玻利维亚共和国）、马里、德国、突尼斯和法国等代表附议：

第一副主席	Robert Dick 先生（加拿大）
第二副主席	Jean Bertin Ouedraogo 阁下（布基纳法索）
第三副主席	Valery Okulov 先生（俄罗斯联邦）
第四副主席	Turki Bin Faisal AL Saud 王子阁下（沙特阿拉伯）

15. 以上提名获得鼓掌通过。

16. 经西班牙代表提名，并经新加坡和毛利坦尼亚代表附议，大会鼓掌通过对各专门委员会主席的以下提名：

技术委员会	Azharuddin Abdul Rahman 先生（马来西亚）
经济委员会	Marcelo Pacheco Dos Guarany's 先生（巴西）
法律委员会	Marva Gordon 女士（牙买加）
行政委员会	Pierre Tankam 先生（喀麦隆）

议程项目 8：成员国代表团发言

17. 会议的余下时间用于处理议程项目 8，做一般性发言的代表团有：美国、中国、西班牙、立陶宛（代表欧洲国家）、摩洛哥、墨西哥、马来西亚、阿根廷、刚果、芬兰、加纳、新西兰、塞内加尔和委内瑞拉（玻利维亚共和国）等。欧洲委员会的观察员也做了发言。

18. 会议于 17 时 30 分休会。

第三次会议的记录

(2013年9月25日，星期三，0920时)

讨论的题目

1. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
— 批准证书委员会的临时口头报告
2. 议程项目 8: 成员国代表团发言

讨论摘要

议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动

批准执行委员会关于议程项目 10 的口头报告

1. 主席作为执行委员会主席介绍了委员会审议 WP/43 号文件第 1 号修改稿（以及第 1 号增编）的口头报告，这一文件涉及了拖欠会费问题的财务方面问题。第 1 号增编更新了该文件附录 C，提供了截至 2013 年 9 月 20 日其表决权被视为中止的成员国欠款信息。工作文件还论及了延误缴纳会费的影响、处理拖欠会费的措施，以及结清长期欠款的奖励办法

2. 执行委员会无意见地注意到文件中关于以下方面的信息：其表决权被视为中止的成员国欠款信息、延误缴纳会费的影响、处理拖欠会费的措施，以及结清长期欠款的奖励办法等。

3. 执行委员会还审查并批准了该文件附录 D 中的 **A10/1 号决议**（成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动），其中拟议对大会 A37-32 号决议做两处修改：修订决议条款 6，删除其中提到理事会表决权之处；以及推出新的决议条款 7，以便据此中止年度摊款或其任何部分拖欠超过 18 个月的理事会成员国在理事会的表决权。

4. 由于没人提出任何意见，全体会议批准了执行委员会的口头报告，根据后者建议采取了 WP/43 号文件第 1 号修改稿执行摘要建议的行动并：

- a) 注意到在长期欠款收款方面的进展：和

- b) 批准了 WP/43 号文件第 1 号修改稿附录 D 中的 **A10/1 号** 决议（成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动）。

议程项目 8：成员国代表团发言

4. 会议的余下时间用于处理议程项目 8，做一般性发言的代表团有：利比亚、尼日利亚、布基纳法索、印度尼西亚、新加坡、古巴、多米尼加共和国、埃塞俄比亚、日本、俄罗斯联邦、哥伦比亚、印度、南非、葡萄牙、坦桑尼亚联合共和国、圣基茨和尼维斯、沙特阿拉伯、乌干达和也门。

5. 会议于 1230 时休会。

第四次会议的记录

(2013年9月28日，星期六，0900时)

讨论的题目

1. 议程项目 5: 选举参加理事会的成员国
 - 第一部分和第二部分的选举
 - 参加理事会第三部分选举的候选国报名最后时限
2. 议程项目 8: 成员国代表团发言

讨论摘要

议程项目 5: 选举参加理事会的成员国

第一部分和第二部分的选举

1. 主席宣布，召开该次会议的目的是进行理事会的前两部分选举。他请会议注意提供了关于选举详细背景信息的WP/2号文件。规定选举程序的《大会议事规则》第54条至第61条（Doc 7600号文件）转载于该文件附录B中。主席忆及大会第37届会议修订了第59条和第60条规则，以便允许将电子投票系统用于理事会选举，但以仍将手工投票作为一种备用选择为条件。本届大会在其第一次全体会议上已决定，在第一部分选举中将选出11个国家，在第二部分选举中将选出12个国家。2013年9月26日的秘书长备忘录载有在这两部分已报名竞选的成员国。已收到多份关于候选资格的文件：WPs/103号文件，由非洲民用航空委员会（AFCAC）提交、115号文件，由新加坡提交、175号文件，由委内瑞拉（玻利维亚共和国）提交、和330号文件，由拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）提交。

2. 在秘书处就电子投票系统做了简短的录像介绍后，以下在第一部分和第二部分选举中有投票资格的173个成员国得到了参加电子投票所需的材料：

阿富汗	朝鲜民主主义人民 共和国	拉脱维亚	圣基茨和尼维斯
阿尔及利亚	刚果民主共和国	黎巴嫩	圣文森特和格林纳丁斯
安道尔	丹麦	莱索托	萨摩亚
安哥拉	多米尼加共和国	利比里亚	圣马力诺
阿根廷	厄瓜多尔	利比亚	沙特阿拉伯
亚美尼亚	埃及	立陶宛	塞内加尔
澳大利亚	萨尔瓦多	卢森堡	塞尔维亚
奥地利	赤道几内亚	马达加斯加	塞舌尔
阿塞拜疆	爱沙尼亚	马来西亚	塞拉利昂
巴哈马	埃塞俄比亚	马尔代夫	新加坡
巴林	斐济	马里	斯洛伐克
孟加拉国	芬兰	马耳他	斯洛文尼亚
巴巴多斯	法国	毛里塔尼亚	所罗门群岛
白俄罗斯	加蓬	毛里求斯	索马里
比利时	冈比亚	墨西哥	南非
伯利兹	格鲁吉亚	密克罗尼西亚（联邦）	西班牙
贝宁	德国	摩纳哥	斯里兰卡
不丹	加纳	蒙古	苏丹
玻利维亚（多民族国）	希腊	黑山	斯威士兰
波斯尼亚和黑塞哥维那	危地马拉	摩洛哥	瑞典
博茨瓦纳	几内亚	莫桑比克	瑞士
巴西	几内亚比绍	缅甸	泰国
文莱达鲁萨兰国	圭亚那	纳米比亚	前南斯拉夫的马其顿 共和国
保加利亚	海地	尼泊尔	多哥
布基纳法索	洪都拉斯	荷兰	汤加
布隆迪	匈牙利	新西兰	特利尼达和多巴哥
佛得角	冰岛	尼加拉瓜	突尼斯
柬埔寨	印度	尼日尔	土耳其
喀麦隆	印度尼西亚	尼日利亚	乌干达
加拿大	伊朗（伊斯兰共和国）	挪威	乌克兰
中非共和国	伊拉克	阿曼	阿拉伯联合酋长国
乍得	爱尔兰	巴基斯坦	联合王国
智利	以色列	巴拿马	坦桑尼亚联合共和国
中国	意大利	巴拉圭	美国
哥伦比亚	牙买加	秘鲁	乌拉圭
科摩罗	日本	菲律宾	乌兹别克斯坦
刚果	约旦	波兰	瓦努阿图
库克群岛	哈萨克斯坦	葡萄牙	委内瑞拉（玻利瓦尔 共和国）
哥斯达黎加	肯尼亚	卡塔尔	越南
科特迪瓦	基里巴斯	大韩民国	也门
克罗地亚	科威特	摩尔多瓦共和国	赞比亚
古巴	吉尔吉斯斯坦	罗马尼亚	津巴布韦
塞浦路斯	老挝人民民主共和国	俄罗斯联邦	
捷克共和国		卢旺达	

3. 在第一部分选举的投票结束时，173个成员国进行了电子投票。根据《大会议事规则》（Doc 7600号文件）第60条，当选所需的最低票数为87票。主席宣布电子投票结果如下：

澳大利亚	152 票
巴西	160 票
加拿大	141 票
中国	150 票
法国	143 票
德国	159 票
意大利	150 票
日本	155 票
俄罗斯联邦	138 票
联合王国	146 票
美国	152 票

并宣布所有 11 个国家当选。

4. 大会接着进行了第二部分的选举。在第二部分选举的投票结束时，172个成员国进行了电子投票，因此当选所需的最低票数为87票。

5. 主席宣布电子投票结果如下：

阿根廷	137票
埃及	156 票
印度	147 票
墨西哥	143 票
尼日利亚	149 票
挪威	149 票
葡萄牙	150 票
沙特阿拉伯	154 票
新加坡	163 票
南非	154 票
西班牙	145 票
委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	155 票

6. 主席宣布以上12个国家当选。

7. 主席祝贺那些新当选的成员国，并感谢秘书处的人员对举行选举给予的协助便利。

参加理事会第三部分选举的候选国报名最后时限

8. 主席宣布，理事会第三部分的选举将于2013年10月1日（星期二）14时，在第五次全体会议上进行。根据《大会议事规则》（Doc 7600号文件）第58条，必须于2013年9月30日（星期一）10时20分之前，以书面形式将第三部分候选国的名字提交给秘书长。

议程项目 8：成员国代表团发言

9. 会议的余下时间用于处理议程项目8，做一般性发言的代表团有：大韩民国、文莱达鲁萨兰国、赞比亚、巴拉圭、塞拉利昂、尼泊尔、阿富汗、伊拉克、肯尼亚、纳米比亚和埃及。

10. 会议于1210时休会。

第五次会议的记录

(2013年10月1日，星期二，1400时)

讨论的题目

1. 议程项目 5: 选举参加理事会的成员国
— 第三部分的选举
2. 议程项目 8: 成员国代表团发言

讨论摘要

议程项目 5: 选举参加理事会的成员国

第三部分的选举

1. 主席宣布，召开该次会议的目的是进行理事会第三部分的选举。他提请会议注意载有选举详细背景信息的WP/2号，及以下关于候选资格的文件：WPs/103号文件，由非洲民用航空委员会（AFCAC）提交、167号文件，由马来西亚提交、236号文件，由印度尼西亚、330号文件，由拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）提交以及402号文件，由北非和马格里布阿拉伯国家轮换小组提交。主席忆及大会在其第一次全体会议上已决定，在第三部分选举中将选出13个国家。但指出，根据秘书长于2013年9月30日发出的备忘录，共有14个国家提交了其候选资格，因此强调成员国可投的票数不拘，但不得超过将填补的空缺额，即13席。

2. 在秘书处就电子投票系统做了简短的录像介绍后，以下在第三部分选举中有投票资格的176个成员国得到了参加电子投票所需的材料：

阿富汗	朝鲜民主主义人民 共和国	黎巴嫩	萨摩亚
阿尔巴尼亚	刚果民主共和国	莱索托	圣马力诺
阿尔及利亚	丹麦	利比里亚	沙特阿拉伯
安道尔	多米尼加共和国	利比亚	塞内加尔
安哥拉	厄瓜多尔	立陶宛	塞尔维亚
阿根廷	埃及	卢森堡	塞舌尔
亚美尼亚	萨尔瓦多	马达加斯加	塞拉利昂
澳大利亚	赤道几内亚	马来西亚	新加坡
奥地利	爱沙尼亚	马尔代夫	斯洛伐克
阿塞拜疆	埃塞俄比亚	马里	斯洛文尼亚
巴哈马	斐济	马耳他	所罗门群岛
巴林	芬兰	毛里塔尼亚	索马里
孟加拉国	法国	毛里求斯	南非
巴巴多斯	加蓬	墨西哥	南苏丹
白俄罗斯	冈比亚	密克罗尼西亚（联邦）	西班牙
比利时	格鲁吉亚	摩纳哥	斯里兰卡
伯利兹	德国	蒙古	苏丹
贝宁	加纳	摩洛哥	斯威士兰
不丹	希腊	莫桑比克	瑞典
玻利维亚（多民族国）	危地马拉	缅甸	瑞士
波斯尼亚和黑塞哥维那	几内亚	纳米比亚	泰国
博茨瓦纳	几内亚比绍	尼泊尔	前南斯拉夫的马其顿 共和国
巴西	圭亚那	荷兰	多哥
文莱达鲁萨兰国	海地	新西兰	汤加
保加利亚	洪都拉斯	尼加拉瓜	特立尼达和多巴哥
布基纳法索	匈牙利	尼日尔	突尼斯
布隆迪	冰岛	尼日利亚	土耳其
佛得角	印度	挪威	土库曼斯坦
柬埔寨	印度尼西亚	阿曼	乌干达
喀麦隆	伊朗（伊斯兰共和国）	巴基斯坦	乌克兰
加拿大	伊拉克	巴拿马	阿拉伯联合酋长国
中非共和国	爱尔兰	巴拉圭	联合王国
乍得	以色列	秘鲁	坦桑尼亚联合共和国
智利	意大利	菲律宾	美国
中国	牙买加	波兰	乌拉圭
哥伦比亚	日本	葡萄牙	乌兹别克斯坦
科摩罗	约旦	卡塔尔	瓦努阿图
刚果	哈萨克斯坦	大韩民国	委内瑞拉（玻利瓦尔 共和国）
库克群岛	肯尼亚	摩尔多瓦共和国	越南
哥斯达黎加	基里巴斯	罗马尼亚	也门
科特迪瓦	科威特	俄罗斯联邦	赞比亚
克罗地亚	吉尔吉斯斯坦	卢旺达	津巴布韦
古巴	老挝人民民主共和国	圣基茨和尼维斯	
塞浦路斯	拉脱维亚	圣卢西亚	
捷克共和国		圣文森特和格林纳丁斯	

3. 在第三部分选举的投票结束时，176个成员国进行了电子投票。因此根据《大会议事规则》（Doc 7600号文件）第60条，当选所需的最低票数为89票。主席宣布电子投票结果如下：

玻利维亚（多民族国）	131 票
布基纳法索	155 票
喀麦隆	149 票
智利	140 票
多米尼加共和国	156 票
印度尼西亚	97 票
肯尼亚	152 票
利比亚	141 票
马来西亚	128 票
尼加拉瓜	137 票
波兰	147 票
大韩民国	156 票
阿拉伯联合酋长国	158 票
坦桑尼亚联合共和国	147 票

并宣布以下 13 个国家当选：玻利维亚（多民族国）、布基纳法索、喀麦隆、智利、多米尼加共和国、肯尼亚、利比亚、马来西亚、尼加拉瓜、波兰、大韩民国、阿拉伯联合酋长国和坦桑尼亚联合共和国。

4. 主席祝贺当选的成员国，并感谢秘书处人员对举行选举给予的协助。

议程项目 8：成员国代表团发言

5. 大会第二副主席Jean Bertin Ouedraogo阁下（布基纳法索）主持了余下的会议，在议程项目8下做一般性发言的代表团有：佛得角、圣文森特和格林纳丁斯、苏丹、斯里兰卡、土耳其、津巴布韦、毛里塔尼亚和多哥。

6. 会议于1635时休会。

第六次会议的记录

(2013年10月4日，星期五0900时)

所讨论的题目

1. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
 - 批准经济委员会关于综述部分和议程项目 39 至 44 的报告
 - 批准法律委员会关于综述部分和议程项目 45 至 48 的报告
 - 批准行政委员会关于综述部分和议程项目 49 至 60 的报告
 - 批准技术委员会关于综述部分和议程项目 26 至 38 的报告
 - 批准执行委员会关于综述部分、议程项目 11、18 和 19、议程项目 12 至 16、议程项目 20 至 25 和议程项目 17 的报告
 - 批准证书委员会的最后报告
2. 授权批准会议记录
3. 会议申谢

讨论摘要

议程项目9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动

批准经济委员会关于综述部分和议程项目39至44的报告

1. 经济委员会第一副主席 Dokisime Gnana Latta 上校 (多哥) 代表委员会主席 Marcelo Pacheco dos Guaranys 先生 (巴西) 提交了委员会的三份报告 (WPs/407、/409 和 /408 号文件) 供全会批准。

2. 哥伦比亚代表 在提及关于议程项目40: 航空运输的经济发展 — 政策的报告 (WPs/409号文件) 时, 提议修改第40/1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) 附录C决议条款1, 删除“在必要时”一词。古巴代表支持这一建议。

3. 作出上述修订后，主席宣布经济委员会的下列报告得到批准，所示决议得到通过：

- WP/407 — 综述部分
- 议程项目39：理事会向大会提交的2010年、2011年和2012年年度报告
- WP/409 — 议程项目40：航空运输的经济发展 — 政策（经修订的第40/1号决议）
- WP/408 — 议程项目41：国际航空运输的经济监管
- 议程项目 42：机场和空中航行服务的经济
 - 议程项目 43：航空数据 — 监测和分析
 - 议程项目 44：需要经济委员会审议的其他问题

4. 主席分别感谢经济委员会主席、第一副主席和第二副主席Latta上校（多哥）和Chandrasena Nimalsiri先生（斯里兰卡）及其委员会成员所做的出色工作。

批准法律委员会关于综述部分和议程项目45至48的报告

5. 法律委员会主席Marva Gordon女士（牙买加）提交了该委员会的报告（WP/404号文件），供全会批准。

6. 在无人发言的情况下，主席宣布法律委员会的下列报告得到批准，所示决议得到通过：

- WP/404 — 综述部分
- 议程项目45：理事会向大会提交的2010年、2011年和2012年年度报告
 - 议程项目46：为国际航空界所关注但又未被现行航空法律文书所涵盖的行为或肇事行为（第46/1号决议）
 - 议程项目47：本组织在法律领域的工作方案（第47/1号决议）
 - 议程项目48：需要法律委员会审议的其他问题

7. 主席对于法律委员会主席、第一副主席和第二副主席Suleiman Eid先生（黎巴嫩）和Hilma Hitula女士（纳米比亚）及其委员会成员所做的出色工作表示感谢。

批准行政委员会关于综述部分和议程项目49至60的报告

8. 行政委员会主席Pierre Tankam先生（喀麦隆）提交了该委员会的报告（WP/406号文件）供全会批准。他在会议记录中表示对委员会全体成员以高效和有效方式开展工作而给予他的合作表示感谢。

9. 在无人发言的情况下，主席宣布行政委员会下列报告得到批准，所示决议得到通过：

- WP/406 — 综述部分
- 议程项目49：理事会向大会提交的2010年、2011年和2012年年度报告
 - 议程项目50：2014年、2015年和2016年的预算
(第50/1号决议)
 - 议程项目51：确认理事会向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转金预付款方面采取的行动
(第51/1号决议)
 - 议程项目52：前南斯拉夫社会主义联邦共和国拖欠的会费
 - 议程项目53：拖欠的会费
(第10/1号决议和第53/1号决议)
 - 议程项目54：2014年、2015年和2016年普通基金的摊款
(第54/1号决议)
 - 议程项目55：关于周转基金的报告
(第55/1号决议)
 - 议程项目56：现金结余/赤字的处置
 - 议程项目57：对《财务条例》的修订
(第57/1号决议)
 - 议程项目58：审查2010年、2011年和2012年财政年度的支出、批准帐目并审查审计报告
(第58/1号决议)
 - 议程项目59：任命外部审计员
(第59/1号决议)
 - 议程项目60：需要行政委员会审议的其他问题

10. 主席分别祝贺行政委员会主席、第一副主席和第二副主席Sanjiv Gautam先生（尼泊尔）和Maria Elizabeth García Ruíz博士（厄瓜多尔）及其委员会成员所做的出色工作。

批准技术委员会关于综述部分和议程项目26至38的报告

11. 技术委员会主席Azharuddin Abdul Rahman先生（马来西亚）提交了四份报告（WPs/410至/413号文件）供全会批准。

12. 在提及关于议程项目34：空中航行 — 监测和分析的报告（WP/412号文件）时，阿根廷代表根据其政府的指示，发表了以下声明：“鉴于阿根廷和联合王国之间就福克兰群岛、南乔治亚岛和南桑威奇群岛及其周围海域的主权存在着争端且该争端得到联合国承认，阿根廷代表团重申阿根廷共和国政府和大不列颠及北爱尔兰联合王国政府1991年9月25日的联合声明的有效性，所依据的主权模式载于1989年10月19日两国政府的联合声明第2点和Comodoro Rivadavia区域管制中心与福克兰群岛Monte Agradable机场空中交通服务单位之间的运行协议书”。

13. 澳大利亚代表提请全会注意关于议程项目27：航空安全 — 政策的报告（WP/410号文件），并提出以下修订：修改第27/1号决议的决议条款2，用“其他有关附件”一词代替“附件19”一词，以便确保不会无意中將相关附件规定排除在该决议之外；修改第27/2号决议的决议条款3，在“附件19”一词之后加上“其他有关附件”一词，理由同前；删除“规定”一词，仅提及“国际民航组织标准和建议措施”，以便与技术术语保持一致。西班牙代表对这些修订表示支持。

14. 联合王国代表代表欧洲联盟、欧洲民用航空会议和欧洲空中航行安全组织的成员国发言，要求按照技术委员会原先所商定的，对议程项目32：空中航行 — 政策的报告（WP/411号文件）第32.1段第一句话的结构进行调整，将其改写如下：“在这个议程项目下，委员会认识到有必要核准全球空中航行计划（GANP）和作为其重要组成部分的航空系统组块升级（ASBUs），并审议.....加强全球空中航行计划的各项提议”。西班牙代表支持这一拟议修改。

15. 印度代表在提及关于议程项目34：空中航行 — 监测和分析的报告（WP/412号文件），尤其是第34/2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）时强调指出，用于空中航行服务功能的无线电频谱的定价政策应该确保空中航行服务的经济可行性。他建议在该报告倒数第二段内反映这一点，但由于这一问题未在技术委员会予以讨论，因此全会没有同意他的建议。

16. 孟加拉国代表对技术委员会的报告和委员会主席的介绍性发言表示支持，他尤其强调指出有必要向诸如地区航空安全组（RASGs）和地区安全监督组织（RSOOs）等地区机构提供援助，使其能够有效实施所建议的行动。在此方面，他突出强调，鉴于对航空安全所给予的优先重点，有必要向上述机构提供培训。

17. 俄罗斯联邦代表在就技术委员会各个报告作一般性发言时指出，报告中数次指出理事会应该审议关于未来行动的各项提议，同时虑及其预算影响。他表示同意这一做法，并强调指出理事会有责任在秘书处的支持下为实施这些提议排定优先重点，以便尽可能满足国际民航组织成员国的需要。

18. 法国代表对这一发言表示支持，并强调理事会要发挥作用来找到最佳方法，实现成员国在大会上制定的目标，并在已批准的2014年—2015年—2016年预算框架内，按照现有程序与所有利害攸关方协商，制定本组织下一个三年期的工作方案及其相应优先重点。

19. 澳大利亚代表同意俄罗斯联邦和法国代表所表达的意见，他强调指出，由于虑及预算影响而仅考虑今后的某些行动这一事实就意味着对拟议行动做出优先排序。但他认为，技术委员会没有对拟议行动的相对优先次序进行过讨论。因此澳大利亚代表建议从报告中删除关于理事会在审议技术委员会各项提议时需要虑及预算影响的内容，并强调指出这将使理事会能够处理优先排序的重要问题。

20. 西班牙代表支持这一建议，并同意前面发言者的意见，即理事会应该有机会审查所有拟议行动并确定相应的优先排序。

21. 主席注意到俄罗斯联邦代表的发言得到一系列代表的支持，他强调指出在上述报告中不应提及资金的可获得性问题，将这一点变成开展大会所要求工作的一项先决条件。如果秘书处需要，将由理事会最后确定优先次序。如同每个组织一样，预算是在秘书处内由秘书长根据这些优先排序予以管理。没有必要在每次做出一项决定时都提及这一点。因此应该从技术委员会的上述报告中删除关于在审议拟议的未来行动时虑及预算影响的内容。

22. 在对第13段、14段和21段做出修订之后，主席宣布技术委员会的下列报告得到批准，所示决议得到通过：

- WP/410 — 综述部分
 - 议程项目26：理事会向大会提交的2010年、2011年和2012年年度报告
 - 议程项目27：航空安全 — 政策
(经修订的第27/1号决议和第27/2号决议)
 - 议程项目28：航空安全 — 标准化
 - 议程项目29：航空安全 — 监测和分析
- WP/411 — 议程项目30：航空安全 — 实施支助
(第30/1号决议和第30/2号决议)
 - 议程项目31：航空安全 — 新出现的问题
(第31/1号决议和第31/2号决议)
 - 议程项目32：空中航行 — 政策
 - 议程项目33：空中航行 — 标准化

- WP/412 — 议程项目34：空中航行 — 监测和分析
(第34/1号、34/2号和34/3号决议)
- WP/413 — 议程项目35：空中航行 — 实施支助
- 议程项目36：空中航行 — 新出现的问题
- 议程项目37：在执行《非洲航空安全全面的地区实施计划（非印地区计划）》方面的进展
(第37/1号决议)
- 议程项目38：需要技术委员会审议的其它问题

23. 主席分别感谢技术委员会主席、第一副主席和第二副主席Piotr Pawel Olowski先生（波兰）和Gral. Div. Ae. Luis Coimbra Busch（玻利维亚（多民族国））及其委员会成员所做的出色工作。

批准执行委员会关于综述部分、议程项目11、18和19、议程项目12至16、议程项目20至25和议程项目17的报告

24. 主席作为执行委员会主席发言，提交了13份报告（WPs/414至/423号文件修改稿、/429、/430和/431号文件），供全会批准。

25. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表在提及关于议程项目25：需要执行委员会审议的其他高层政策问题的报告（WP/419号文件）时，提议删除第25/2号决议 [标准和措施及空中航行服务程序的制定和执行以及差异的通知]当中的决议条款11，其中大会“鼓励各缔约国在以英文以外的国际民航组织某一工作语文通知其差异时，也提供其差异的英文文本，使这些差异的信息得到尽量广泛和有利的流传”。这一提议与该国提交的WP/260号文件一致，该文件敦促制定关于查明和通知差异的指导材料和培训举措。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表忆及，在执行委员会审议该文件时，没有人提出任何异议。尤其是没有任何代表对该文件第2.8段的有效性提出质疑，该段落强调指出“重要的是，必须能够通过电子申报差异系统（EFOD），以所有国际民航组织正式语文申报差异。”。

26. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表认识到秘书处工作的重要性，以及电子申报差异系统内所通知的大量差异，但她突出强调了各国在履行《芝加哥公约》第三十八条（背离国际标准和程序）义务方面的限制。她强调指出其提案并非旨在损害语文出版处（LPB），该处工作量庞大，尤其在大会期间更是如此。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表注意到附件15（航空情报服务）要求各国在其航行资料汇编（AIP）中公布任何重大差异，用明语表示的部分必须附上英文文本，但她强调指出，并未强制规定各国用英文申报差异。在突出尊重多语文原则的重要性时，她着重指出应该删除第25/2号决议的决议条款11，以避免任何困惑、错误和误解，从而提高通知差异的效率。哥伦比亚、古巴、中国、几内亚和厄瓜多尔代表对这一提案表示支持。

27. 俄罗斯联邦代表忆及，理事会对这一问题进行过详尽讨论（199/5），并指出理事会决定，尽管可用另一语文来申报差异，但至少需有英文译文，以使所有有关利害关系方都了解差异信息。应在决议条款11当中明确指出理事会做出了这一决定。

28. 大会主席向各位代表保证，决议条款11并未将用英文通知差异的责任强加给各国，他强调指出该条款仅仅鼓励各国也提供其差异的英文文本。但鉴于所表达的意见，将从第25/2号决议中删除决议条款11。

29. 随后全会的注意力转向关于议程项目17：环境保护的报告和17/2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），载于WP/430号文件当中。

30. 墨西哥代表以其政府的名义发言，表示对于达成17/2号决议的案文感到满意，该决议将继续推动本组织及其成员国在气候变化方面的工作。他对于大会主席作为执委会主席主持讨论的公正方式表示感激，考虑到了大多数代表的关切。然而墨西哥代表重申（EX/11）他的国家对于将其他联合国文书所载原则纳入17/2号决议附件的指导原则p)表示关切。墨西哥赞成在指导原则p) 开头而非结尾之处提及不歧视和平等与公平机会的原则，因为这些原则是本组织的支柱之一，也体现在《芝加哥公约》第四十四条（目的）当中。

31. 利比亚代表支持执委会在审议17/2号决议之时就其提出的所有修订，以及在国际民航组织做出大量工作之后达成的使大会圆满成功的妥协。他强调指出，他的国家最近当选为国际民航组织理事国，它将积极参加本组织的工作，以保障国际民用航空的高度安全和安保。

32. 美国、俄罗斯联邦、巴西[代表巴西、阿根廷、古巴和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）]、立陶宛[代表欧洲联盟和欧洲民用航空会议成员国]、日本、中国、新西兰、印度、新加坡、阿富汗、澳大利亚、沙特阿拉伯、巴林、加拿大、韩国、阿拉伯联合酋长国、卡塔尔和伊朗（伊斯兰共和国）代表对17/2号决议的一些条款作出保留。根据大会主席的要求，其中许多保留意见随后都以书面形式得到确认。伊朗（伊斯兰共和国）代表所作的保留通过2013年10月4日发给秘书长的一封电子邮件被撤销。此外，尼加拉瓜对17/2号决议第7段所作的一项保留随后通过2013年11月14日的一封信件送达秘书长。各项保留的案文列在下面，也刊登在大会第38届会议网站的“文件，决议”项下。

33. 美国代表就17/2号决议第16 b) 小段和该决议附件中的指导原则p) 作出如下保留：

“美国将处理包括气候变化在内的环境挑战作为我国空域系统现代化的关键目标之一，我们并且与业界协作，在开发和部署可持续代用燃料方面带头取得进展。

“我们也致力于制定一种全球做法，处理气候变化。

“在过去三年间，美国及其他国家按照国际民航组织大会第37届会议关于气候变化的决议，采取了重要步骤。在很大程度上，国际民航组织大会第38届会议关于气候变化的决议反映出我们取得的进展，并且推动我们朝着处理航空对气候变化影响的全面做法迈进。美国支持该决议中关于技术标准、运行改进措施和可持续代用喷气燃料的条款。

“我们也支持推动开展工作，制定国际航空的全球基于市场措施。全球基于市场措施可以补充国际民航组织及其成员国为削减航空排放所作的其他许多努力。我们期待着在今后三年内就此任务开展勤奋工作。

“虽然我们支持全球做法，也支持就全球基于市场措施开展工作，但是我们对于该决议的一些条款感到关切。我们对第16 (b) 小段和附件中指导原则 (p) 提出保留。

“对第16 (b) 小段提出的保留

“关于对第16 (b) 小段的保留，虽然美国原则上支持“微量豁免”门限值的概念，但是我们并不认为1%是适当的门限值或者该门限值应该基于国家而非运营人的航空活动，也不认为有关照顾措施应该取决于航线是否往返于发展中国家。这些标准等于是一种不当处理微量豁免概念的方法，尤其考虑到国际民航组织的不歧视原则及其对避免市场扭曲的承诺。这一微量豁免门限值如果付诸实施，其影响将使得世界上绝大多数国家免于参加基于市场机制。此外，根据该条款措辞，美国认为这一门限值对于制定全球基于市场措施没有影响。美国对第16 (b) 小段提出保留。

“对指导原则 (p) 提出的保留

“美国反对将指导原则 (p) 纳入附件当中。出于众所周知的原因，美国并不认为联合国气候变化框架公约的原则，包括“共同但有区别的责任和各自能力”的原则，适用于国际民航组织，国际民航组织是由其自己的法律机制规范的。因此，美国对该决议附件中的指导原则 (p) 提出保留。”。

34. 俄罗斯代表在以下声明中对17/2号决议第7段作出保留：

“俄罗斯联邦代表团愿真诚地感谢各位代表，你们付出了艰巨的努力，展示了智慧，并本着合作和相互理解的精神开展了工作，就最为困难的事项之一达成了一致。

“毫无疑问，综合声明的新案文是折中的结果，否则就不可能向前迈进。

“在经修订的决议中，并不是所有规定都完全满足俄罗斯联邦的利益。但是，我们理解，如果其他国家的利益不能得到考虑，我们的全部努力就会付诸东流。

“实际上，综合声明行动部分的第7项是俄罗斯联邦代表团愿提出保留的唯一内容。

“在A38-WP/250号工作文件中，俄罗斯联邦代表团已请大会注意到，2020年后实现碳平衡的目标对于国际民用航空部门不现实。正是这一目标预先确定了对于市场措施的需要。反而言之，市场措施降低了本部门实际减少温室气体排放的潜力，同时对于总体飞行安全指标具有不利影响，因为这放慢本部门技术发展的速度。

“因此，俄罗斯联邦代表团愿再次呼吁大会，并敦促其请国际民航组织理事会重新审查国际民航组织的全球理想目标，以使其能促进实现各项主要目标：真正削减国际民用航空部门的排放；改善飞行安全；实现国际民用航空的可持续发展；并加强各国之间和人民之间的合作、友谊和相互理解。”。

35. 巴西代表以巴西、阿根廷、古巴和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）的名义发言，指出它们很高兴看到国际民航组织成员国为找到妥协之道做出切实努力，能够达成一项气候变化的协议。它们认为这些举措将会推动成员国之间的相互理解。而另一方面，巴西、阿根廷、古巴和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）的理解是，共同

的全球理想目标仍然需要得到重新评估和进一步分析，以便反映出国际民航组织各成员国各不相同的发展阶段。展望国际民用航空领域当前和未来成长前景，这一事项具有至高无上的重要性。因此这些国家联合提出对17/2号决议第7段的保留。

36. 立陶宛代表以欧洲联盟（EU）28个成员国和欧洲民用航空会议（ECAC¹）其他14个成员国的名义，就17/2号决议第7段和第16段及其附件的指导原则 p) 作出如下保留：

“欧洲联盟的28个成员国和欧洲民用航空会议的14个其他成员国²（脚注1所列），支持采取全面的做法来减少航空排放，包括技术进步和标准、运行措施、以及基于市场的措施，正如大会第A38-18号决议[原为17/2号决议]所确认，这是在国际民航组织一级达成的共识。因此，我们热烈欢迎为国际航空制定一项全球基于市场措施计划的大会决定，以便作为这一全面做法的一部分，从2020年起实施。我们期待着为制定全球基于市场措施的宏大工作时间表作出贡献，以便供大会第39届会议作出决定。

“在欢迎大会第A38-18号决议[原为17/2号决议]，将其视为国际民航组织努力全面处理国际民用航空对气候变化之影响的一个重大前进步骤的同时，立陶宛代表欧洲联盟的28个成员国和欧洲民用航空会议的14个其他成员国提交本声明，以便澄清我们对该决议以下条款的立场：

“渴望实现的水平和全球理想目标（第7段）

“欧洲联盟的28个成员国和欧洲民用航空会议的14个其他成员国认为，所制定的拟从2020年适用的集体“理想”目标不够宏大。在2020年之前，即便按照该决议所预见的燃油效率每年提高2%，预计全球国际航空排放仍将比2005年的水平高出约70%。

“因此，欧洲联盟一致倡议，国际航空温室气体排放的全球减排目标，到2020年之前应比2005年的水平减少10%。

“2020年之前的行动（第16段）

“2010年通过的国际民航组织第A37-19号决议，认识到了各国可以在2020年之前采取更加宏大的行动，并实施现行的基于市场的措施。这受到了欧洲联盟的27个成员国和欧洲民用航空会议的其他17个成员国的欢迎。我们认为基于市场的措施是处理航空对气候影响的最有效工具之一。欧洲决心继续采取一种全面的做法，包括通过基于市场的措施来减少航空排放，并为处理气候变化作出贡献。

¹ 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士和前南斯拉夫的马其顿共和国

“没有关于“相互协议”的法律要求（第16段a分段）

“《芝加哥公约》明确认识到了每一缔约国在非歧视的基础上对所有国家的航空器适用其法律和规章的权利。

“尽管欧洲联盟的28个成员国和欧洲民用航空会议的14个其他成员国致力于多边行动来处理航空排放的影响，但它们希望忆及，大会决议不可能削弱这些权利或者为国际民航组织各缔约国增加义务。

“微量豁免的规定（第16段b分段）

“根据对第16段b) 分段的理解，该条款所预见的那类微量豁免的规定，可能对往返于许多国家的航线在世界各地都属于免于适用所有基于市场措施的范围。

“此外，A38-18号决议第16段b) 分段绝不当被视为全球基于市场措施的一个先例。

“共同但有区别的责任和各自能力[关于制定和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则的附件一(p) 段]

“欧洲联盟的28个成员国和欧洲民用航空会议的14个其他成员国不同意将来自《联合国气候变化框架公约》的共同但有区别的责任和各自能力，列为基于市场措施的指导原则。

“指导原则原本的目的是为了指导各国制定地区和国家措施。对本国措施缺乏实施能力的国家，首先就不适用这些原则。

“《联合国气候变化框架公约》的原则适用于各国采取的行动。在采取地区行动时，如果根据往返于欧洲机场开展运营活动的运营人国籍，在运营人之间采取区别待遇，将导致市场扭曲并在运营人当中产生歧视。因此，这将违背《芝加哥公约》所铭示并管理国际民航组织工作的各项原则。实际上，以欠发达国家为基地的许多承运人，是世界上最大、最先进且最盈利的承运人。

“欧洲联盟的28个成员国和欧洲民用航空会议的14个其他成员国，仍致力于协助那些有需要的国家加强其航空部门的可持续性。

“因此，立陶宛代表欧洲联盟成员国（奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国），以及欧洲民用航空会议的14个其他成员国（阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士和前南斯拉夫的马其顿共和国），在此提出对第A38-18号决议[原为17/2号决议]第7段、第16段 a) 分段和第16段 b) 分段及其附件指导原则 p) 段的正式保留意见，并要求将本声明正式记录在案。”。

37. 日本代表就大会第38届会议为展现国际民航组织在气候变化问题上的领导作用所取得的进展和所做的工作向大会主席及其他代表表示祝贺。但他的国家对于17/2号决议第16 b) 小段及其附件的指导原则p) 作出保留。

38. 中国代表在以下声明中对17/2号决议第7段作出保留：

“在本届大会上，在主席的指导下，与会各方尽最大努力就国际航空应对气候变化问题达成了较为平衡的积极成果，向国际社会展现了民航领域应对气候变化的真诚意愿和有力行动。国际民航组织在国际航空应对气候变化问题上的领导作用得到了体现。

在过去几天时间里，中国代表团本着协商、合作的精神，以积极、建设性的态度，不断与有关各方进行磋商，努力推动大会能够形成一个既反映发展中国家重点关切，又照顾到有关各方关切的平衡的决议案文。为了使主席案文平衡反映发展中国家重点关切，包括中国在内的12个国家就市场措施、全球市场措施机制、2020年碳中性增长目标、附件指导原则的有关段落提交了修改建议文件，推动执行委员会和大会通过了国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法 — 气候变化的综合声明。

本届大会的主题是“团结航空”，中国代表团愿意在此呼吁国际民航组织大家庭的各个成员，以朝前看的姿态，以团结的精神，珍惜并保持本组织协商一致的传统，以此来处理本组织各项事务。

关于17/2号决议第7段，中国代表团认为，发展中国家的国际航空仍然处于发展阶段，如果采取不区分责任的2020年碳中性增长目标，将限制发展中国家未来国际航空的发展空间。中国代表团重申，我们支持就国际航空减排制定目标，但必须明确发达国家率先采取减排措施，以抵消发展中国家国际航空排放产生的增长。

因此，中国代表团谨就17/2号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化的行动段落第7段，提出正式保留，并要求将上述声明正式载入国际民航组织第38届大会会议报告中。”。

39. 新西兰代表表示她的国家支持朝着全球基于市场措施机制迈进。在讨论期间，新西兰代表团对于在这一论坛适用共同但有区别的责任（CBDR）的概念多次表示该国的关切，并且对适用微量豁免规定也提出了质疑。因此新西兰代表团表示，新西兰对17/2号决议第16段b) 分段及其附件的指导原则p) 段提出保留。

40. 印度代表向大会主席表示感激，感谢大会通过了相互同意和多边主义的概念并在指导原则中纳入了共同但有区别的责任概念，用以设计和实施17/2号决议附件所载的国际航空基于市场措施。他还表示高兴地看到，大会认识到全球基于市场措施机制必须首先经过确立的可行性和实用性试验。和中国一样，印度对17/2号决议第7段表示保留。印度在2010年对A37/19号决议第6段也作了保留。他的国家在本届大会上继续这样做，因为从根本上而言，印度对17/2号决议第7段第三行和第四行（译注：英文段落）存有困难。印度对此继续作出保留。

41. 新加坡代表就17/2号决议第16段作出了下面的保留声明：

“新加坡支持国际民航组织大会第38届会议A38-17/2号决议保存为一个段落。我们已经在执行委员会会议[EX/9]投票支持第十六段，但只限于这份草案须进一步改进。鉴于大会随后没有机会对第十六段作出改进，我们对此提出保留。值得关注的是，根据双边或多边磋商与谈判的结果，它可能会被理解为允许对不同的国家及其航空运营人适用不同的国家或地区的基于市场的措施，从而导致不公平的竞争环境。我们的保留还基于第十

六条基于市场的措施，不应该导致明显的市场扭曲。我们的立场是，这些措施应对所有相关的航空运营人平等、公平和不加歧视地适用。”。

42. 阿富汗代表出于新加坡代表所列举的原因，对17/2号决议第16段b)分段作出保留。

43. 澳大利亚代表对17/2号决议第10序言段、第6、7、16 b)、20和21段及其附件的指导原则p)段表示保留：

“澳大利亚不接受大会第38届会议于2013年10月3[4]日通过的38/17/2号决议第16段 (b) 分段。

“38/17/2号决议第16段 (b) 分段决定，在全球制度实施之前，准许在往返于所占国际民用航空活动的份额低于国际民用航空活动收费吨公里总数1%门槛值的发展中国家的所有航线上免于适用基于市场的措施。

“在大会第37届会议之后，国际民航组织秘书处的分析确认了这种免于适用基于市场措施的微量豁免做法，将造成扭曲市场的影响。此决议中适用很大的微量豁免门槛值，可能将对来自主要航空国家航线上的承运人予以豁免，导致市场的巨大扭曲和碳泄漏。

“此外，澳大利亚不接受38/17/2号决议序言第10段及附件的拟议原则 (p) 段，其中的这些规定将《联合国气候变化框架公约 (UNFCCC) 》的共同但有区别的责任及各自能力的原则引入到了国际民航组织的背景当中。这样做削弱了国际民航组织长期以来的不歧视及平等和公平对待的原则，并且可能引发混乱和、或歧视性的结果。国际民航组织通过考虑特殊情况及各自能力，一贯能够照顾到欠发达国家或运营人所需的所有特殊安排。

“此外，澳大利亚不接受根据各国的发达或发展中的地位，在各国之间加以区别的基础上对特殊情况和各自能力原则的任何理解。所有此类区分，也将削弱国际民航组织长期以来的不歧视及平等和公平对待的原则。因此，对于大会第38届会议于2013年10月3[4]日通过的17/2号决议中提及的特殊情况和、或各自能力的所有条款，尤其是38/17/2号决议的第6段、第7段、第20段、第21段，以及附件中的拟议原则 (p) 段，澳大利亚均适用此种理解。”。

44. 沙特阿拉伯代表感谢大会主席及其各委员会主席所做的出色工作，并指出大会所作的一系列决定和所通过的决议将推动民用航空的增长和发展，并增强整个航空业的安全和安保。他还感谢参加讨论并在某些非常困难的讨论过程中体现出妥协精神的所有国家，尽管最终仍有不同观点，尤其涉及到国际航空与气候变化的问题。但沙特阿拉伯代表预期，将会开展进一步的讨论来达成一致，以确保民用航空继续在减少排放方面发挥重要作用。他的国家将一如既往，愿意本着诚意和在透明的基础上参加这些讨论，以便找到确保航空运输可持续性的解决办法。

45. 然而，沙特阿拉伯对于理想目标和碳平衡增长存有关切。其他国家对此也同样存有关切。沙特阿拉伯愿国际民航组织的决议消除这些关切。沙特阿拉伯确认，它有权按照本国的经济和社会利益发展自己的民航部门，而不受沉重的费用影响之累。这就是为什么沙特阿拉伯不得不对17/2号决议第7段提出保留。

46. 巴林代表对这一立场表示支持。他指出该国政府成立了一个航空减排工作组，并表示将在适当时候向国际民航组织提交该工作组讨论结果的报告。巴林代表感谢大会主席及其各委员会主席所做的努力，这些努力带来了非常积极的成果并实现了大会的主题“团结航空”。

47. 加拿大代表以他的国家的名义感谢秘书长、大会主席和理事会主席在大会第38届会议期间所做的努力，并认识到在气候变化问题上所取得的成就。但他指出，加拿大谨对17/2号决议16 b) 段及其附件中的p) 段提出保留。这些保留意见反映出加拿大对无论原则上还是实际上将《联合国气候变化框架公约》下共同但有区别的责任这一原则纳入决议之中表示持续关切，因为这种做法似乎与国际民用航空活动的指导原则不相容。加拿大仍然致力于通过采取广泛的一揽子措施，在国际民用航空组织继续处理国际航空温室气体排放问题。

48. 大韩民国代表祝贺大会主席和全体代表本着协商一致和合作的精神就关于气候变化的17/2号决议达成协议。他随后在下面的声明中对指导原则 p) 段作出保留并就第16段 b) 分段发表了意见：

“大韩民国（韩国）出席大会第38届会议的代表团已经对2013年10月4日最后一次全体会议通过的A38-17/2号决议附件 p) 段提出保留意见。通常情况下，大会决议不具法律约束力，但韩国不希望其立场会受到 p) 段或其中表述的支持意见的影响。因此，本文件[声明]拟澄清韩国对于 p) 段的立场，其中涉及国际航空排放量的最根本方面。

“首先，从韩国的角度来看，设计和实施基于市场的措施（MBMS）时能够考虑到共同但有区别的责任（CBDR），A38-17/2号决议p段）似乎已经倾向赞同共同但有区别的责任。自从国际民航组织开始应对气候变化以来，对《联合国气候变化框架公约》体现的共同但有区别的责任原则的辩论，已经占据了中心舞台。换句话说，共同但有区别的责任是否适用于国际航空排放已经讨论多年但徒儿无劳，截至大会第38届会议之前没有达成任何共识。这种紧张情况在上届大会决议A37-19中也很明显，它只在序言中承认《联合国气候变化框架公约》下存在共同但有区别的责任，但却小心翼翼地避免其肯定适用于航空运输。鉴于此背景，韩国担心p段）可能会不适当地影响国际民航组织未来的讨论。

“其次，韩国注意到共同但有区别的责任是《联合国气候变化框架公约》的指导原则。然而，如果它被移植到国际航空业，需要仔细评估共同但有区别的责任，因为在概念上与共同但有区别的责任自相矛盾的《芝加哥公约》的非歧视性原则，已经承受几十年时间的考验，并对国际民用航空发展作出巨大贡献。韩国怀疑这种创立合并方法在解决复杂的航空和气候变化问题时是否有作用。

“除p段）之外，韩国也要对第16段 b) 款发表意见。目前第16段 b) 款是对以前大会决议相应段落的改进，它采用基于航线和航空活动为基础的方法，从而最大限度地减少市场扭曲。然而，似乎没有理由证明门槛值为什么是1%，而不是0.9%，而用于区分发展中国家和发达国家的标准还有一些疑问。专家组指出，微量豁免会导致市场扭曲。因此，韩国希望理事会谨慎审议微量豁免，并在理事会向下届大会提交报告之前保留进一步意见。”。

49. 阿拉伯联合酋长国代表在其就17/2号决议第16 b) 分段所作的保留声明中指出，“此项条款可能会导致市场重大扭曲，并将一些航空器运营人置于非常不利的地位。它与《芝加哥公约》第十一条直接冲突。此条款语言非常不明确，将不可避免地产生混淆。”卡塔尔代表支持这一立场。

50. 伊朗（伊斯兰共和国）代表就第16段 a) 和 b) 分段提出保留，但随后通过2013年10月4日致秘书长的一封信件撤销了该项保留。

51. 尼加拉瓜在执委会全面讨论17/2号决议时陈述了其立场，并通过2013年11月14日的一封信件通知秘书长其对第7段的保留。尼加拉瓜认为，全球理想目标还要经过更深入的分析，需要对其重新评估，以反映国际民航组织成员国不同的发展阶段，而鉴于国际民用航空当前和未来的增长前景，这是一个非常重要的方面。

52. 执行委员会的以下报告得到批准，所示决议得到通过，但须纳入上面第28段所记录的修订和第33段至51段所载的保留：

- WP/423 — 综述部分
修改稿
- WP/414 — 议程项目11：理事会给大会的2010年、2011年和2012年年度报告
 - 议程项目18：与地区组织和地区民航机构的合作
 - 议程项目19：秘书长的任期
(决议19/1)
- WP/415 — 议程项目12：技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动
- WP/416 — 议程项目 20：关于每两年举行大会届会的提案
 - 议程项目 21：关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以便将理事会成员增至 39 个的提案
- WP/417 — 议程项目 13：航空安保 — 政策
(决议 13/1)
- WP/418 — 议程项目 22：人力资源管理
 - 议程项目 23：国际民航组织工作人员队伍的现况
- WP/419 — 议程项目 25：需要执行委员会审议的其他高层政策问题
[决议 25/1, 25/2 (经修订) 和 25/3]
- WP/420 — 议程项目 14：普遍安保审计计划 (USAP)
- WP/421 — 议程项目 15：航空安保 — 实施支助
- WP/422 — 议程项目 24：增强国际民航组织的效率和有效性

- WP/429 — 议程项目 17: 环境保护
& /430 — [决议 17/1 和决议 17/2 (带有保留)]
- WP/431 — 议程项目 16: 简化手续和机读旅行证件
(决议 16/1)

批准证书委员会的最后报告

53. 在提交WP/370号文件所载的证书委员会的最后报告时，代理主席Carlos Bonilla Vilchez先生（尼加拉瓜）代表委员会主席Ismaeil Mohammed Al Balooshi先生（阿拉伯联合酋长国）忆及，大会在2013年9月24日举行的第一次全会上，同意成立证书委员会，并请老挝人民民主共和国、尼加拉瓜、斯威士兰、乌克兰和阿拉伯联合酋长国代表团提名该委员会成员。

54. 在同一天早些时候举行的证书委员会第一次会议上，Balooshi先生被一致推选为主席。委员会随后又于2013年9月27日、28日和30日举行了三次会议。在最后一次会议上，证书委员会认为184个成员国和46个观察员代表团提交的证书合乎要求。随后又收到另一个成员国的证书，使成员国总数达到185个。将对文件的执行摘要和第5段将相应作出修改。

55. 在无人发言的情况下，全会批准了WP/370号文件所载的经过上述更新的证书委员会最后报告。证书委员会代理主席感谢所有成员在委员会各次会议期间所体现的承诺和专业精神。

授权大会主席批准全会的会议记录

56. 全会授权主席以大会的名义批准大会第38届会议的记录。

会议申谢

57. 阿拉伯联合酋长国代表以所有在座代表的名义感谢秘书长为组织获得圆满成功的大会第38届会议所做的一切努力。此外，他还对在幕后工作并为代表团履行任务提供支持和便利的秘书处所有人员表示感谢。阿拉伯联合酋长国代表指出，这是现任秘书长雷蒙·邦雅曼先生参加的最后一届大会，因其任期将于2015年7月31日结束，他还感谢秘书长作为秘书处首脑所发挥的杰出领导作用，以及他所采纳的大大有助于加强航空安全和安保的各项战略政策。最后，阿联酋代表感谢所有代表的合作，这一合作帮助确保大会取得成功。

58. 秘书长也感谢阿拉伯联合酋长国代表对于国际民航组织秘书处在大会期间工作的感谢之辞。与此同时，他也祝贺所有代表团帮助实现了大会对于国际民航组织当前五个战略目标的重大支持，这五个战略目标包括安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展、以及环境保护。

59. 在简要回顾过去十天内大会取得的主要成就之前，秘书长首先感谢大会对国际民航组织2014年 — 2016年三年期预算的强有力支持。预算能够在创纪录的时间内首先在行政委员会随后在全会得到通过，显示出各代表团对于国际民航组织当前使命的明确支持，并为理事会和秘书处向前迈进提供了强有力的授权。在此方

面，秘书长强调指出，由于2013年加强规划并优化使用内部资源，大会第38届会议的费用低于前两届大会每届会议的费用。

60. 秘书长随后阐述了大会要求理事会和秘书处集中努力的领域。他指出，在安全领域，大会充分支持理事会和秘书处的战略和策略规划建议，也充分支持它们根据国际民航组织成员国各不相同的运作背景，灵活地实施这些建议。齐心协力的目标就是完全按照国际民航组织全球航空安全计划（GASP）所制定的渐进目标，降低世界范围内的事故率和事故数量。大会对于经修改的全球航空安全计划的强劲支持为国际民航组织提供了一个明确的任务规定，以便通过实时安全分析和报告周期，继续推动提高这一领域的透明度、协作和回应。国际民航组织今后将通过与所有地区行动者更为密切的合作，以及对关键安全信息的妥善保护和共享，继续推动这些努力。

61. 按照大会核准的经修改的全球空中航行计划（GANP），持续的安全进展将与补充性空中航行分析和报告周期齐头并进。全球空中航行计划现在使国际民航组织能够切实灵活地实现全球协调一致的空中航行系统这一长期追求的目标。经修改的全球空中航行计划对航空系统组块升级（ASBU）的各个模块进行了详细阐述，为各国、地区实施组、服务提供者、空域用户和业界利害攸关方提供了史无前例的透明度和规划确定性。该计划为今后十五年所需的运行目标和辅助标准提供了明确指南，并且提供了其所依赖的具体技术、程序和监管批准。

62. 通过核准理事会关于安保和简化手续的决定，大会确认了国际民航组织对于进一步实现有效管制措施与系统效率这两者之间平衡的重点关注。代表们还应该高兴地注意到，基于风险管理的优先排序、对等同安保措施的相互承认及其他关键原则，都将为国际民航组织的一切安保和简化手续讨论提供强有力的支持。

63. 大会明确认识到自从大会第37届会议以来在加强民航安保方面取得的进展，尤其是加强了有关航空货物的附件17标准和建议措施，提供了技术援助并完成了第二轮普遍安保审计计划（USAP）。大会还核准了新的方向，例如开展安保审计的持续监测做法，以及旅行者身份识别方案战略（TRIP）。最为重要的是，大会的成果强化了一项必须继续指引国际民航组织工作的关键原则：航空安保和简化手续的成功是建立在国际合作的基础之上的。

64. 大会核准了航空运输的经济发展这一新的战略目标。大会还核准了第六次世界范围航空运输会议所交付的建议及其相关行动计划，以及本组织关于预测、经济分析和统计的未来工作计划。因此，国际民航组织在今后三年期内将具有强有力的任务规定，领导制定关于自由化的长期愿景、全球监管框架和相关政策指导。

65. 制定消费者保护的核心原则，正如制定关于税收和其他收费对航空运输影响的指南一样，被大会看作是国际民航组织的一项优先事项。理事会和秘书处还得到指示，就下列内容提供指导：航空基础设施发展的供资和融资；安全、安保和经济监督职能；以及用以支持及时实施航空系统组块升级各个模块的奖励机制。

66. 在环境保护领域，大会旗帜鲜明地核准了国际民航组织正在实行的范围广泛的举措和措施，以便尽可能持续降低航空器噪声和排放的影响。大会认识到过去三年期内本组织所取得的重大技术进展，尤为重要，大会通过了理事会航空环境保护委员会所制作的趋势，作为未来分析的依据。大会明确欢迎制定新的航空器噪声标准，也充分鼓励今后开展工作，以便在下届大会之前制定颗粒物质和二氧化碳排放的坚实标准。国际民航

组织在环境工具方面取得的成就以及本组织为扩大实施可持续代用燃料所作的持续工作都得到支持。过去三年期内提交的国家行动计划占国际交通量的80%以上，这一点被看作是国际民航组织的一项重大成就。

67. 除了大会的近期成就以及今后为改进航空的环境效绩开展技术、运行措施和可持续代用燃料方面的工作以外，代表们的许多时间都用于讨论全球市场措施的解决办法，它将加强国际民航组织正在开展的技术和运行努力，以减少航空的温室气体排放。

68. 秘书长与理事会主席一道在大会开幕当天向媒体明确表达了他们对于这一问题的期待。他们现在可以说，在大会主席Wachenheim的坚定承诺之下，航空名副其实地迎接了气候变化的挑战，并传递了一个明确的任务规定，在2016年制定能够在2020年付诸实施的全球市场措施机制。这是向前迈进的重大一步，充分证明航空运输有能力发挥全球协作领导作用，并在世界主要行业界开创先河，使国际民航组织能够交付举足轻重的全球成果。

69. 国际民航组织大会第38届会议共有来自184个成员国、非成员国和54个观察员代表团的1851名代表参加，创国际民航组织大会历史上最高人数。理事会和秘书长非常欣慰地看到成员国和业界对于国际民航组织工作如此之高的关注，它们认识到并且支持国际民航组织在全球航空领域的领导作用。

70. 秘书长强调指出，许多代表团对于大会卓有成效的组织安排表示满意。无论是理事会选举所成功使用的电子表决程序，还是提交后迅速得到处理和翻译的400多份工作文件，抑或是大会期间口译人员为32场会议提供的高效服务，国际民航组织众多支助人员在履行职责方面堪称典范。

71. 最后，秘书长希望以后能在蒙特利尔或在各位代表所在国家和地区与大家重逢，并祝愿他们回国旅程平安、其国家和地区的航空工作继续取得成功。

72. 大会主席特例允许国际航空运输协会（IATA）观察员发言。国际航协观察员代表其协会发言，同时相信他也反映出业界伙伴的意见。他就大会第38届会议的巨大成果向大会主席、在座的所有代表和国际民航组织表示诚挚的祝贺。正如秘书长所述，大会议程的各个方面都取得了重大进展。国际航协观察员感谢各位所做的努力，并特别提请大家注意到大会关于制定国际航空全球市场措施机制的历史性决定。他祝贺大会所开展的工作，并强调指出国际航协愿意根据需要与国际民航组织理事会携手工作并协助它开展今后三年的工作。

73. 斯洛文尼亚代表感谢大会主席出色地主持了这一非常重要的大会第38届会议。他向国际民航组织理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生特别致谢，感谢他运用智慧领导理事会度过了过去这三年的动荡岁月，他还感谢秘书长雷蒙·邦雅曼先生对秘书处高效和有效的管理。斯洛文尼亚代表忆及大会的“团结航空”这一强大主题，指出在他刚刚卸任的三年理事会代表任期内，他看到国际民航组织是北方与南方相遇之处，西方与东方会面之所，自然转化成技术，而想象则变为现实。这就是航空，这就是国际民航组织。

74. 澳大利亚代表和前面的发言者一起，对秘书长和秘书处在过去繁忙的两周内和大会前数年所做的工作表示感谢。如果没有幕后所做的大量工作，秘书长所列举的令人赞叹的成绩单是无法实现的。因此，秘书处的工作以及空中航行委员会和理事会的工作都得到发自内心的赞赏。

75. 根据澳大利亚代表提出的一项动议，全会通过了致大会主席的以下感谢辞：

“国际民航组织大会第38届会议的与会者向大会主席Michel Wacheheim先生表示诚挚的谢意，感谢他以非常高效、客观和能干的方式主持了大会的讨论。我们高度赞赏他在整个大会期间以开放、专业和富有建设性的精神引导了我们。主席先生，本届大会的成功大大仰赖于您的个人贡献，我们向您表示诚挚的感谢。”。

76. 大会主席感谢澳大利亚代表的美好致辞，并指出他非常荣幸能在过去两周内担任大会主席，这是令人难忘的经验。他也向所有为大会第38届会议的成功作出重大贡献的人士表示深深的谢意。大会主席首先提及各个委员会主席，这些主席具有独一无二的的能力，能够引导涉及广泛利益和观点的有关国际民用航空重要事项的讨论，从而能够制作结构有序和实质性的报告。他还向理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生、秘书长雷蒙·邦雅曼先生和执行委员会秘书、法律事务和对外关系局代理局长（A/D/LEB）John Augustin先生表示感谢，感谢他们在整个大会期间及时提供的建议和慷慨支持。他们在执行委员会、全会和其他许多会议上从未犹豫过分享其见解和经验，以便确保大会取得积极成果。

77. 由于这是理事会主席参加的最后一届大会，因此大会主席借此机会感谢高贝先生过去七年来高度的奉献精神 and 持续不懈的努力。高贝先生在任期内冷静庄重地主持了理事会的事务，富有耐心，虚怀若谷，全心奉献。即使是在极为艰难的时刻，他也能就绝大多数事项达成一致。大会主席代表大会感谢高贝先生的智慧、领导能力和对国际民用航空的承诺。

78. 大会主席指出在座各位都对大会决策程序的效力发挥了重要作用，彰显了成员国之间的对话和建立共识的精神，他申明象国际民航组织这样的世界论坛就是如此，也应该如此。他感谢大家体现的热诚、理解和决断精神，使得本届大会成为历史上最具有成效的大会之一。

79. 最后，大会主席感谢加拿大政府、魁北克省和蒙特利尔市在大会期间提供的支持和款待。此外他还感谢秘书处，尤其是口译人员所做的优秀工作。

80. 大会主席忆及，他在开幕辞（P/2）中曾表示希望，不要仅根据某一个议程项目的结果来评判本届大会，他强调指出这一愿望已经实现。他感谢在座各位使这一愿望成真。

81. 随后，大会主席宣布国际民航组织大会第38届会议闭幕。会议于1300时休会。

ISBN 978-92-9249-644-9



9

789292

496449