



| ICAO

Doc 10082, A39-EX

大会第 39 届会议

2016 年 9 月 27 日 — 10 月 6 日，蒙特利尔

执行委员会

报告和记录

经大会执行委员会批准并由秘书长授权出版



| ICAO

Doc 10082, A39-EX

大会第 39 届会议

2016 年 9 月 27 日 — 10 月 6 日，蒙特利尔

执行委员会

报告和记录

经大会执行委员会批准并由秘书长授权出版

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, 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 10082 号文件 — 《执行委员会报告和记录》

订购编号：10082

ISBN 978-92-9258-732-1

© ICAO 2019

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

**执行委员会
报告和会议记录
目录**

I. 报告

	页码
执行委员会的报告	3
综述	3
出席会议的国家和观察员代表团	3
议程	6
议程项目 10: 拖欠的会费 (此题目包含在给全会的口头报告中; 本文件第 I 部分无书面记录)	7
议程项目 11: 理事会给大会的 2013 年、2014 年和 2015 年的年度报告	7
议程项目 12: 关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案	8
议程项目 13: 关于修订《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案	8
议程项目 14: 技术援助方案	11
议程项目 15: 技术合作 — 关于技术合作的政策和活动	12
议程项目 16: 航空安保 — 政策	22
议程项目 17: 普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA)	44
议程项目 18: 实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC)	45
议程项目 19: 简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案 (ICAO-TRIP) 战略	46
议程项目 20: 环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支助	54

议程项目 21: 环境保护 — 航空器发动机排放对当地空气质量的影响 — 政策、标准化和 实施支助.....	71
议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助.....	72
议程项目 23: 国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设	95
议程项目 24: 人力资源管理	97
议程项目 25: 国际民航组织员工队伍的现况	97
议程项目 26: 国际民航组织的多种语文	98
议程项目 27: 增强国际民航组织的效率和有效性	99
议程项目 28: 不让任何国家掉队的举措	105
议程项目 29: 联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)	109
议程项目 30: 资源调集	112
议程项目 31: 由执行委员会审议的其他高层政策问题	114

II. 会议记录

第一次会议记录 (2016 年 9 月 28 日, 星期三, 9 时)	123
第二次会议记录 (2016 年 9 月 28 日, 星期三, 14 时 30 分)	125
第三次会议记录 (2016 年 9 月 29 日, 星期四, 9 时)	149
第四次会议的记录 (2016 年 9 月 29 日, 星期四, 14 时)	167
第五次会议的记录 (2016 年 9 月 30 日, 星期五, 9 时)	187
第六次会议记录 (2016 年 9 月 30 日, 星期五, 14 时)	209
第七次会议记录 (2016 年 10 月 1 日, 星期六, 14 时 30 分)	233
第八次会议记录 (2016 年 10 月 3 日, 星期一, 9 时)	255
第九次会议记录 (2016 年 10 月 4 日, 星期二, 9 时)	269
第十次会议记录 (2016 年 10 月 5 日, 星期三, 15 时)	279
第十一次会议记录 (2016 年 10 月 6 日, 星期四, 10 时)	291
附录 执行委员会审议的工作文件清单.....	297

执行委员会讨论的项目时间安排表

项目		会议日期和次数										
		9月						10月				
		28日 上午 1	28日 下午 2	29日 上午 3	29日 下午 4	30日 上午 5	30日 下午 6	1日 下午 7	3日 上午 8	4日 上午 9	5日 下午 10	6日 上午 11
10.	拖欠的会费	X										
11.	理事会给大会的 2013 年、2014 年和 2015 年的年度报告		X				X					
12.	关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案		X				X					
13.	关于修订《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案		X				X					
14.	技术援助方案							X		X		
15.	关于技术合作的政策和活动						X			X		
16.	航空安保 — 政策				X	X				X		
17.	普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA)					X				X		
18.	实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC)					X	X			X		
19.	简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案 (ICAO-TRIP) 战略						X			X		
20.	环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支助		X				X					
21.	环境保护 — 航空器发动机排放对当地空气质量的影响 — 政策、标准化和实施支助		X				X					
22.	环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助		X	X	X						X	X
23.	国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设							X		X		
24.	人力资源管理								X	X		
25.	国际民航组织工作人员队伍的现况								X	X		
26.	国际民航组织的多种语言								X	X		
27.	增强国际民航组织的效率和有效性								X	X		
28.	不让任何国家掉队的举措						X	X		X		
29.	联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)							X		X		
30.	资源调动							X		X		
31.	由执行委员会审议的其他高层政策问题							X	X	X		

第 I 部分
执行委员会的报告

执行委员会提交大会的报告

综述

1. 自 2016 年 9 月 27 日至 10 月 6 日，大会第 39 届会议执行委员会召开了 11 次会议。大会主席 Azharuddin Abdul Rahman（马来西亚）先生主持了会议。

出席会议的国家和观察员代表团

2. 以下 184 个成员国出席了委员会的全部或部分会议：

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

利比里亚	巴拿马	苏丹
利比亚	巴布亚新几内亚	苏里南
立陶宛	巴拉圭	斯威士兰
卢森堡	秘鲁	瑞典
马达加斯加	菲律宾	瑞士
马来西亚	波兰	泰国
马尔代夫	葡萄牙	前南斯拉夫的马其顿共和国
马里	卡塔尔	东帝汶
马耳他	大韩民国	多哥
马绍尔群岛	摩尔多瓦共和国	汤加
毛里塔尼亚	罗马尼亚	特立尼达和多巴哥
毛里求斯	俄罗斯联邦	突尼斯
墨西哥	卢旺达	土耳其
密克罗尼西亚联邦	圣基茨和尼维斯	土库曼斯坦
摩纳哥	圣卢西亚	乌干达
蒙古	圣文森特和格林纳丁斯	乌克兰
黑山	萨摩亚	阿拉伯联合酋长国
摩洛哥	圣马力诺	联合王国
莫桑比克	沙特阿拉伯	坦桑尼亚联合共和国
缅甸	塞内加尔	美国
纳米比亚	塞尔维亚	乌拉圭
瑙鲁	塞舌尔	乌兹别克斯坦
尼泊尔	塞拉利昂	瓦努阿图
荷兰	新加坡	委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）
新西兰	斯洛伐克	越南
尼加拉瓜	斯洛文尼亚	赞比亚
尼日尔	所罗门群岛	津巴布韦
尼日利亚	索马里	
挪威	南非	
阿曼	南苏丹	
巴基斯坦	西班牙	
帕劳	斯里兰卡	

3. 此外，来自图瓦卢这一非成员国的一名观察员出席了委员会的全部或部分会议。
4. 来自以下 56 个国际组织的观察员也出席了一次或多次会议：

非洲民用航空委员会（AFCAC）
中部非洲航空安保监督机构（ASSA-AC）
非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）
空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）
航空运输研究学会（ATRS）
国际机场理事会（ACI）
阿拉伯航空运营人组织（AACO）
阿拉伯民用航空委员会（ACAC）
非洲和马达加斯加民用航空局（AAMAC）
航空工作组（AWG）
班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）
加勒比航空安全和保安监督系统（CASSOS）
中美洲空中航行服务公司（COCESNA）
民用空中航行服务组织（CANSO）
东非共同体民用航空安全和安保监督组织（EAC CASSOA）
西非国家经济共同体（ECOWAS）
欧洲民用航空会议（ECAC）
欧洲民用航空设备组织（EUROCAE）
欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）
欧洲联盟（EU）
飞行安全基金会（FSF）
全球快递协会（GEA）
国际航空和空间医学学院（IAASM）
国际航空运输协会（IATA）
国际公务航空理事会（IBAC）
国际可持续航空联盟（ICSA）
航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）
国际卫星辅助搜救组织（ICSP）
航空器所有人和驾驶员协会国际理事会（IAOPA）
航空情报管理协会国际联合会（IFAIMA）
航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）
空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）
空中交通安全电子器材协会国际联合会（IFATSEA）
航空公司签派员协会国际联合会（IFALDA）
货运代理人协会国际联合会（FIATA）
国际法协会（ILA）
国际移动卫星组织（IMSO）

国际石油工业环境保护协会 (IPIECA)
国际运输论坛 (ITF)
国际运输工人联合会 (ITF)
国家间航空委员会 (IAC)
拉丁美洲和加勒比空中运输协会 (ALTA)
拉丁美洲航空和空间法协会 (ALADA)
拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC)
航空无线电技术委员会 (RTCA)
国际汽车工程师学会 (SAE)
南部非洲发展共同体 (SADC)
国际航空货物协会 (TIACA)
联合国 (UN)
联合国环境规划署 (UNEP)
联合国气候变化框架公约 (UNFCCC)
西非经济和货币联盟 (UEMOA)
世界银行集团
世界旅游组织 (UNWTO)
世界旅行和旅游理事会 (WTTC)
世界范围机场协调人小组 (WWACG)

5. 理事会主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留博士、秘书长柳芳博士参加了委员会所有会议。法律事务和对外关系局局长 J. Augustin 先生担任委员会秘书。B. Verhaegen 先生是副秘书长。M. Belayneh 先生、L. Comeau-Stuart 女士、S.P. Creamer 先生、A. Detchou 先生、B. Djibo 先生、I. Galán 先生、H. Gourджи 先生、T. Hasegawa 先生、J. Hupe 女士、A. Larcos 先生、R. Macfarlane 先生、A. Quiroz 先生、C. Radu 先生、V. Smith 先生和 J. Wan 先生是助理秘书。简要记录员是 M. Barry 小姐、S. Black 小姐、D.J. Cooper 女士、A. Tyo 小姐和 L. Wirtanen 小姐。

6. 会议记录将作为 A39-Min. EX/1-11 号文件印发。

议程

7. 以下项目由全体会议发交执行委员会审议：

议程项目 10：拖欠的会费

议程项目 11：理事会给大会的 2013 年、2014 年和 2015 年年度报告

议程项目 12：关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案

议程项目 13：关于修订《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案

议程项目 14：技术援助方案

议程项目 15: 技术合作 — 关于技术合作的政策和活动

议程项目 16: 航空安保 — 政策

议程项目 17: 普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA)

议程项目 18: 实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC)

议程项目 19: 简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案 (ICAO-TRIP) 战略

议程项目 20: 环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支助

议程项目 21: 环境保护 — 航空器发动机排放对当地空气质量的影响 — 政策、标准化和实施支助

议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助

议程项目 23: 国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设

议程项目 24: 人力资源管理

议程项目 25: 国际民航组织工作人员队伍的现况

议程项目 26: 国际民航组织的多种语言

议程项目 27: 增强国际民航组织的效率和有效性

议程项目 28: 不让任何国家掉队的举措

议程项目 29: 联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)

议程项目 30: 资源调动

议程项目 31: 由执行委员会审议的其他高层政策问题

8. 委员会审议的所有文件和工作文件都按照议程项目排列，放在国际民航组织大会网站 www.icao.int/Meetings/a39 上。

议程项目 11: 理事会给大会的 2013 年、2014 年和 2015 年的年度报告

11.1 在执行委员会第二次会议上，理事会主席介绍了 2013 年、2014 年和 2015 年理事会年度报告，以及关于 2016 年头六个月的补充报告的概况。指出的是，此前已经发给所有成员国的这些报告的全文，也可以在国际民航组织公共网站进行访问。

11.2 在理事会主席介绍概况的过程中，执行委员会获悉，理事会在这一时期内一直在特别积极地巩固过去三年期内本组织所取得的转型变革及成就，并使国际民航组织准备就绪，以便积极回应下个三年期内即将出现的各种挑战。

11.3 最后，执行委员会注意到，大会本届第 39 届会议期间设立的每个专门委员会，都将审查年度报告当中属于各附属机构相关胜任能力领域内的各个部分。

议程项目 12：关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案

议程项目 13：关于修订《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案

12.1 执行委员会第二次会议同时审议了这两个组织组成问题。委员会面前有理事会提交的 A39-WP/18 号文件和 A39-WP/13 号文件以及印度尼西亚提交的 A39-WP/179 号文件。

12.2 秘书长介绍了 A39-WP/18 号文件和 A39-WP/13 号文件，其中载有理事会提交大会要求核准修订《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条以增加理事会成员数目和空中航行委员会成员数目的建议。秘书长回顾指出，理事会第 206 届会议曾审议葡萄牙和沙特阿拉伯提出的要求增加理事会成员数目的提案。理事会鉴于国际民航组织成员数目增多、国际航空运输扩大并且对许多国家国民经济的重要性日益提高同时需要确保国际民航组织各成员国在其中的充分代表性，原则上同意增加理事会的席位数目。理事会在第 207 届会议以协商一致方式决定建议将理事会的成员数目从 36 个增至 40 个。

12.3 秘书长回顾指出，理事会还在第 206 届会议上审议了一组共同提案国要求增加空中航行委员会成员数目的提案。理事会鉴于国际民航组织成员数目增多，以及需要从多样化的运行技能和知识中汲取专长和经验，原则上同意增加空中航行委员会的席位数目。理事会在第 207 届会议以协商一致方式决定建议将空中航行委员会的成员数目从 19 个增至 21 个。

12.4 执行委员会获悉，关于批准第五十条第一款和第五十六条修订案文的两份大会决议草案以及关于敦促各国以最紧急的方式批准修订议定书的两份大会决议草案分别载于每份工作文件的附录 E 和 F。

12.5 印度尼西亚提交的 A39-WP/179 号文件支持将理事会的成员数目从 36 个增至 40 个的建议以及批准该建议所附的两项决议草案。

12.6 在随后的讨论中，所有发言的代表团都支持修订《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条以增加理事会和空中航行委员会成员数目的提案。

12.7 有一个代表团指出，由于公平地域代表性的理由，理应考虑增加亚太地区的席位。

12.8 其他一些代表团指出，第五十条第一款和第五十六条都没有提到公平地域代表性这个概念，因此，只是要求大会审议席位数目而不是分配席位。有人还提及，空中航行委员会的成员资格应根据专长；成员并不代表特定国家或地区。

12.9 委员会主席注意到，各国普遍支持拟议修订案，他要求对批准和修订《公约》第五十条第一款以便增加理事会成员数目从 36 个到 40 个和修订《公约》第五十六条以便增加空中航行委员会成员数目从 19 个到 21 个的两份决议草案和鼓励各国以最紧急的方式批准修订议定书的两份决议草案举手表决。执行委员会开始举手表决，显示大家一致支持这四份决议草案。

12.10 通过第二次举手表决，执行委员会一致同意建议将下列第 12/1 号、第 12/2 号、第 13/1 号和第 13/2 号四份决议草案送交全体会议供其通过，并建议全体会议以协商一致方式通过上述决议。

第 12/1 号决议：修订《国际民用航空公约》第五十条第一款

已于 2016 年 10 月 [日] 在蒙特利尔召开其第三十九届会议；

注意到缔约国普遍希望扩大理事会成员数目；

考虑到适宜在理事会增加四个席位，并因此将成员数目从三十六个增至四十个；和

考虑到出于上述目的，有必要修订 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》；

大会：

1. 按照上述《公约》第九十四条第一款的规定，批准对所述《公约》的下列拟议修订：

对《公约》第五十条第一款第二句进行修订，以“四十”取代“三十六”；

2. 根据上述《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述拟议修订须经一百二十八个缔约国批准方可生效；和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修订和下列事项：

a) 该议定书应由大会主席和及其秘书长签署；

b) 该议定书应开放供已批准或加入上述《国际民用航空公约》的所有国家批准；

c) 批准书应交存国际民用航空组织；

d) 该议定书应于第一百二十八份批准书交存之日对已批准它的国家生效；

e) 秘书长应立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期；

f) 秘书长应立即通知上述《公约》所有缔约国该议定书的生效日期；和

g) 对于在上述日期之后批准该议定书的所有缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

第 12/2 号决议：批准修订《国际民用航空公约》第五十条第一款的议定书

鉴于大会决定修订《公约》第五十条第一款，就增加理事会成员数目一事作出规定；和

鉴于大会认为上述修订尽快生效是非常适宜的；

大会：

1. 建议所有缔约国以最紧急的方式批准对《公约》第五十条第一款的修订；和
2. 指示秘书长尽快提请缔约国注意本项决议。

13.1 议程项目 13 下的决议

第 13/1 号决议：对《国际民用航空公约》第五十六条的修订

已于 2016 年 10 月 [日] 在蒙特利尔召开其第三十九届会议；

注意到缔约国普遍希望扩大空中航行委员会成员数目；

考虑到将该机构的成员数目从十九个增至二十一个是适宜的，和

考虑到出于上述目的，有必要修订 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》；

大会：

1. 按照上述《公约》第九十四条第一款的规定，批准对所述《公约》的下列拟议修订：

“《公约》第五十六条中的‘委员十九人’改为‘委员二十一人’”；

2. 根据上述《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述修订须经一百二十八个缔约国批准方可生效；
和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包含上述修订和下列事项：

- a) 该议定书应由大会主席和及其秘书长签署；
- b) 该议定书应开放供已批准或加入上述《国际民用航空公约》的所有国家批准；
- c) 批准书应交存国际民用航空组织；
- d) 该议定书应于第一百二十八份批准书交存之日对已批准它的国家生效；

- e) 秘书长应立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期；
- f) 秘书长应立即通知上述《公约》所有缔约国该议定书的生效日期；和
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的所有缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

第 13/2 号决议：批准关于修订《国际民用航空公约》第五十六条的议定书

鉴于大会决定修订《国际民用航空公约》第五十六条，就增加空中航行委员会成员数目一事作出规定；和

鉴于大会认为上述修订尽快生效是非常适宜的；

大会：

1. 建议所有缔约国以最紧急的方式批准对《国际民用航空公约》第五十六条的修订；和
2. 指示秘书长尽快提请缔约国注意本项决议。

议程项目 14：技术援助方案

14.1 委员会注意到，理事会提交的、就与国际民航组织技术援助方案相关的涵盖了国际民航组织所有战略目标的活动进行报告的 A39-WP/28 号文件已在议程项目 20 下进行了审议，以及斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议和欧洲空中航行安全组织提交的 A39-WP/105 号文件已在议程项目 28 下进行了审议。因此，这两份文件未在议程项目 14 下重新讨论。

14.2 委员会注意到了理事会提交的 A39-WP/27 号文件，并同意为进一步改进非洲航空安全，应在 2016 年之后继续实施非洲航空安全全面的地区实施计划（AFI Plan），包括其在航空器事故和事故征候调查（AIG）、机场（AGA）和空中航行服务（ANS）方面扩展的工作方案。委员会还注意到在执行非洲航空安全全面的地区实施计划方面取得的进展，并同意有必要在航空安全伙伴的协作下，通过非洲航空安全全面的地区实施计划，继续给各国提供援助。

14.3 委员会注意到，理事会提交的 A39-WP/21 号文件第 1 号修改稿和非洲民航委员会提交的 A39-WP/164 号文件第 1 号修改稿已在议程项目 18 下进行了审议，因此，未在议程项目 14 下重新讨论。

14.4 委员会审查了均由非洲民用航空委员会（AFCAC）提交的 A39-WP/171 号文件和 A39-WP/215 号文件，并认识到非洲印度洋合作监察计划（AFI-CIS）与非洲航空安全全面的地区实施计划相互补充，还有助于加强非洲国家关于安全监督系统的能力建设。委员会鼓励国际民航组织和合作伙伴继续支持该举措。

14.5 委员会审查了非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）代表非洲空中航行服务提供者指导小组提交的 A39-WP/456 号文件第 1 号修改稿。该文件提供了关于 2015 年 2 月启动的非洲空中航行服务提供者（ANSPs）同行审查方案的信息。这一举措旨在建立合作与同行审查机制的地区框架，以改进非洲的空中航行运行绩效。委员会核可了通过非洲航空安全全面的地区实施计划工作方案执行的一个项目正在实施的这一举措。

14.6 委员会注意到了各国对非洲航空安全全面的地区实施计划和非洲印度洋合作监察计划的大力支持，并鼓励国际民航组织继续支持非洲地区的安全改进。

14.7 委员会审查了理事会提交的 A39-WP/392 号文件，该文件介绍了 2016 年 8 月 29 日至 31 日于沙特阿拉伯利雅得举行的全球航空部长峰会提出的、关于制定空中航行与安全方面的中东（MID）实施计划（MIDIP）的建议。委员会要求国际民航组织采取适当行动来审议这些建议，并鼓励阿拉伯民用航空委员会（ACAC）和国际民航组织中东地区的国家在国际民航组织的支持下，制定并执行中东实施计划。

14.8 委员会注意到理事会提交的 A39-WP/351 号文件和埃及提交的 A39-WP/364 号文件已分别在议程项目 18 和 22 下进行了审议，因此，未在议程项目 14 下重新讨论。

14.9 多米尼加共和国、国际航协、日本、斯洛伐克代表斯洛伐克代表欧盟、欧洲民航会议和欧洲空中航行安全组织分别提交了信息文件 A39-WP/446 号文件、A39-WP/309 号文件、A39-WP/450 号文件和 A39-WP/415 号文件。

议程项目 15：技术合作 — 关于技术合作的政策和活动

15.1 在第 6 次会议上，执行委员会以下列文件为基础审议了技术合作 — 关于技术合作的政策和活动：国际民航组织理事会提交的 A39-WP/45 号文件和 A39-WP/47 号文件，与多米尼加共和国（A39-WP/383 号文件）、印度尼西亚（A39-WP/244 号文件）、秘鲁（A39-WP/292 号文件）和斯洛伐克（A39-WP/105 号文件）提交的四份工作文件，以及国家间航空委员会（A39-WP/141 号文件）和斯洛伐克（A39-WP/415 号文件）提交的两份信息文件。

15.2 在 A39-WP/47 号文件中，理事会提供了国际民航组织技术援助和技术合作政策与战略的最新情况。该报告强调，为了精简和加强国际民航组织的技术支持方案，本组织认为一方面使用经常方案预算资源和对依据既定原则和先后顺序标准分配的国际民航组织自愿基金做出的捐款，主要用于纠正国际民航组织审计中查明的缺陷。另外一方面，技术合作方案支持各国和其他实体以成本回收为基础，开发和实施他们由政府自己或捐助者供资的民航项目。该报告忆及技术合作方案是国际民航组织的一项永久优先活动，它提交了 2013 年至 2015 年三年期内该方案的财务和运行业绩结果的分析，提供了与过去两个三年期的对比，并提供了该报告期内行政和业务服务费用（AOSC）基金的结果。对此进行补充的是附录 A 中按照战略目标列示的成就摘要。该报告还提供了关于技术合作局在该三年期的巨大发展的信息，包括取得 ISO 9001:2008 认证的成就，加强了国际民航组织对继续提高其技术合作服务的质量和有效性以便让成员国和更广泛的航空界受益的承诺。该工作文件的附录 B 提议对大会 A36-17 号决议 — 《国际民航组织关于技术合作政策的综合声明》进行更新，形式为《国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明》，以供大会通过。

15.3 在 A39-WP/45 号文件中，理事会向大会报告了在不让任何国家掉队（NCLB）举措之下建立国际民航组织航空志愿者方案（IPAV），并提供了关于该方案框架的详细说明。该报告忆及成员国缺少所必须的资金来承担必要的援助，以便连贯地制定他们的民用航空方案、开发人力资源和基础设施，该报告汇报，国际民航组织将通过该方案向相关各国提供愿意作为志愿者在其专业领域从事短期援助的高技能和经验丰富的航空专业人员。这些专家将与政府官员进行密切合作，以处理国际民航组织审计中查明的缺点，应对紧急情况并发展各国实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的能力等，这可对其他举措进行补充。该报告强调，取决于本组织对资格的审查情况，参与国际民航组织航空志愿者方案对各国、航空业和私营部门的所有航空专业人员开放，并指出理事会为接收旨在实施该方案的捐款创立了志愿资金。在该工作文件的附录中，理事会提议了决议草案，供大会通过。

15.4 由多米尼加共和国提交的 A39-WP/383 号文件，提议设立一个咨询系统，使各成员国能核查国际民航组织技术合作项目中涉及各个供应商的概况和合同业绩历史。多米尼加共和国特别建议大会将没有兑现合同义务和/或涉入不利国家的法律行动的供应商；i) 从国际民航组织供应商名单除名；ii) 不让它们积极参与国际民航组织赞助的活动；和 iii) 公布他们的身份。

15.5 由印度尼西亚提交的 A39-WP/244 号文件修改稿，强调航空中环境方案的重要性，尤其对发展中经济体而言，并促请关注有必要调集资源为有效实施国际民航组织全球基于市场措施（GMBM）给予资金支持。该文件阐明在有关民用航空环境措施的国际民航组织技术合作项目的框架中，作为样板，在印度尼西亚的国际合作取得了成功。因此，印度尼西亚建议将这样的技术合作通过下列各方对国际民航组织环境基金的自愿捐助扩大至资源有限的国家：成员国、利害攸关方、国际组织和其他联合国机构。A39-WP/244 号文件还提议在与国际民航组织环境处和技术合作局的密切协调下，建立技术合作环境方案。

15.6 由秘鲁提交并经阿根廷、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉联署的 A39-WP/292 号文件，载有在国际民航组织南美洲地区办事处支持下在南美洲地区实施的三个国际民航组织技术合作项目的信息，即 RLA/99/901（地区安全监督系统）、RLA/03/901（南美数字网络管理（REDDIG）和卫星段管理）和 RLA/06/901（协助实施地区空中交通管理系统）。旨在实施地区空中航行计划的这些项目是通过协作伙伴关系为各国提供的可持续解决方案，其中涉及共享可用资源和专业技能，以及能力建设。该文件强调了这些项目中取得的各种成就，范围从实施通信、导航和监视（CNS）技术到制定协调一致的民用航空安全规章与开发国家民用航空专家的培训，结果，大幅提升了这一地区各国的有效实施（EI）分数。在这种积极经验的基础上，秘鲁请大会鼓励国际民航组织成员国一起协作，通过实施技术合作项目为实现共同的地区目标而努力。

15.7 由斯洛伐克代表欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 A39-WP/105 号文件，强调了由国际民航组织、各个国家、地区组织或业界为支持各国实现有效和可持续地符合国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的重要性。该文件强调欧洲各国和地区组织（如欧洲委员会（EC）、欧洲航空安全局（EASA）、欧洲民用航空会议和欧洲空中航行安全组织）在这一方面为受援国在安全、空中交通管理、安保和简化手续、经济发展和环境保护领域做出了巨大贡献。委员会注意到，该文件会在议程项目 28：不让任何国家掉队下审议。

15.8 由国家间航空委员会（IAC）提交的 A39-WP/141 号文件，载有关于“运行安全及持续适航合作发展方案 — 独立国家联合体”（COSCAP-CIS）技术合作项目的信息。该文件强调该项目于 2011 年成立以来，与空客、波音公司和美国联邦航空局（FAA）合作下在培训领域、在共有约 9 000 名该地区航空专家参加的逾 100 个研讨会、会议和培训课程中取得的结果。在该项目下提供培训涉及下列方面：飞行安全检查、除冰和具体航空器型号。

15.9 由斯洛伐克代表欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 A39-WP/415 号文件，向大会报告了欧洲对不让任何国家掉队举措的目标的贡献和支持。该信息文件的附录载有欧盟、欧洲民用航空会议和欧洲空中航行安全组织为支持各地区受益国而在民航各领域开展的技术援助和能力建设活动的不完全清单。这是在本文件未涵盖的各个欧洲国家所采取的其他双边或多边举措之外开展的活动。

15.10 执行委员会注意到各国、捐助者和私营实体持续对当前三年期内国际民航组织技术合作方案的业绩感兴趣，方案总交付额达 3.897 亿美元，每年平均在所有地区的 150 个国家实施 110 个项目。委员会还获悉 2016 年前六个月的运行财务结果证明未来三年期内前景喜人。从业务方面而言，秘书长重申鉴于民航领域技术进步迅猛，技术合作方案将继续在为国际民航组织成员国提供支持方面发挥重要作用。与此密切相关，委员会指出这一时期还见证了技术合作局（TCB）的质量管理体系与技术合作局各个科从 2014 年 10 月起取得 ISO 9001:2008 符合性认证的成绩之间的整合。

15.11 委员会批准在不让任何国家掉队举措之下建立国际民航组织航空志愿者方案和相关志愿基金，以便处理国际民航组织审计中查明的缺点、应对紧急情况以及培养自力更生能力和增长。请国际民航组织成员国、金融机构、航空业和其他利害关系方通过持续地提供金融资源和人力资源参与该方案。

15.12 会议对通过提高供应商业绩信息的透明度和加强信息交流的方式来加强国际民航组织针对其采购服务的监督表达了支持。会议特别建议按照国际民航组织为实现客户满意而担负的义务及其在技术合作局所实施项目中共同担负的责任，征求各国关于供应商及其提供服务质量的反馈意见。有人提议源于多米尼加共和国在 A39-WP/244 号文件中所提提案的法律问题应由法律局进行审查。委员会确认，根据联合国联检组的建议，作为组织范围内为确保其采购活动公正性努力的一部分，国际民航组织已经在依据联合国关于供应商制裁的范本政策框架制定供应商制裁政策的过程中，该政策将提交给理事会在于 2017 年举行的下一届会议上审议。

15.13 会议商定，有必要为发展中国家建立环境方案而提供金融支持，包括有效实施国际民航组织全球基于市场措施（GMBM）。在确认国际合作在调集资源在国际合作中发挥的作用和双边援助的潜在渠道时，委员会还认可现有国际民航组织技术合作机制和环境志愿基金所带来的益处。在此基础上，执行委员会建议大会要求在与国际民航组织环境处和技术合作局的密切协调下建立技术合作环境方案。

15.14 执行委员会认可根据地区空中航行计划，通过共享专业知识，对规章和能力建设努力进行协调使其一致等，地区合作对于加强民用航空系统和相关基础设施及人力资源的重要性，特别是鉴于南美洲国家取得的巨大成就，结果使该地区有效实施水平（EI）分数大幅提高。因此，委员会建议大会鼓励国际民航组织成员国一起协作，通过实施地区和次地区技术合作项目为实现共同目标而努力。

15.15 结合讨论情况，执行委员会请大会：

- a) 鼓励成员国、金融机构、航空业和其他利害关系方通过持续地提供金融资源和人力资源参与国际民航组织航空志愿者方案；
- b) 要求秘书长将源于多米尼加共和国在 A39-WP/244 号文件中所提提案的法律问题交由法律局进行审查；
- c) 要求在与国际民航组织环境处和技术合作局的密切协调下建立技术合作环境方案；和
- d) 鼓励国际民航组织成员国一起协作，通过实施地区和次地区技术合作项目为实现共同目标而努力。

15.16 委员会还同意将理事会在下列文件中提出的决议提交大会通过：A39-WP/47 号文件 — 国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明和 A39-WP/45 号文件 — 国际民航组织航空志愿者方案：

15/1 号决议：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明

鉴于理事会以技术援助和技术合作的形式批准了新的技术援助政策，且大会第 38 届会议核准了这些政策；

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 39 届会议闭幕时存在的政策；
2. 宣布本决议取代 A36-17 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 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，并应该采取措施，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一项长期的重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和建议措施及空中航行规划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，以使技术合作局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. 确认应通过明确划分每个局的任务和活动、加强合作以及更密切地协调技术合作和技术援助方案，以避免重复和冗余，从而增强国际民航组织技术合作和技术援助活动的协调；

6. 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应该作为最后手段；

7. 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；

8. 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

9. 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；

10. 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帮助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

11. 重申技术合作局在采用以商业为导向的做法时，需要确保维护国际民航组织的良好声誉；

12. 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；

13. 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国际航空运输的安全、保安和效率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；

技术合作和技术援助协定

14. 重申国际民航组织在其技术合作和技术援助方案的框架内，使用信托基金（TF）协定、管理服务协定（MSA）、民用航空采购服务（CAPS）和其它必要的框架协定及筹资安排，为执行民航项目的利害攸关方提供最大限度的合作和援助；和

15. 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

鉴于在民用航空领域进行技术合作和技术援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，以便使这一发展以可行的最大速度取得进展；
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民用航空安全、空中航行安保、环境保护和效率方面扩大给各国的服务，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；
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；和
10. 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/持续监测做法（USOAP CMA）和普遍保安审计计划（USAP）的结果采取有效后续和补救行动，以便为解决查明的缺陷，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通过其技术合作局向各国家提供初步支持，以便处理通过普遍安全监督审计计划持续监测做法、国际民航组织经协调的核实访问（ICVMs）和USAP 审计查明的缺陷；需要

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；

鉴于事后评估可以成为确定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. 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此种项目的巨大利益而对通过技术合作和技术援助方案管理和执行的此种项目继续给予高度优先的地位；

3. 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；

4. 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；

5. 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，应按照项目协定的条件确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；

6. 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；

7. 要求各缔约国，尤其是发展中国家，鼓励完全合格的技术专家提出申请，以列入国际民航组织技术合作和技术援助方案的专家备用名册中；

8. 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

9. 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。

15/2 号决议:国际民航组织航空志愿者方案

鉴于根据《公约》第三十七条，各缔约国承允在关于航空器、人员、机场、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及组织方面进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

鉴于许多缔约国很难落实根据《公约》承担的义务以及在执行国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的水平方面仍存在很大差距；

鉴于一些国家财政和人力资源能力不足，无法充分地解决本国民用航空系统中的缺陷；

鉴于国际民航组织通过在航空安全伙伴当中协调援助和调配资源，在促进执行标准和建议措施及纠正与安全有关的缺陷方面发挥着领导作用；

鉴于需要并且应当向各国提供援助，解决国际民航组织安全和保安审计中发现的不足之处，发展执行国际民航组织标准和建议措施的能力，应对影响各国航空系统的各种紧急情况 and 促进自力更生和增长；

回顾联合国大会第 70/129 号决议 — 将志愿服务纳入和平与发展工作：下一个十年及其后的行动计划；

鉴于自愿服务内容丰富和具有普遍性及价值，能够成为世界范围内各国和各伙伴的强有力发展的工具和资产，应该充分利用志愿服务作为技术支助的补充资源的潜力；和

鉴于来自国际民航组织、航空界、各国和私营部门的熟练和经验丰富的航空专业人员是知识的宝贵来源，能够有助于民用航空的可持续发展。

大会：

1. 推动志愿服务，使之成为具备资格的专家积极参与全世界民用航空可持续发展的重要而有益的工具；

2. 核准理事会就建立和宣传国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）所作的各项决定；

3. 鼓励国际民航组织、各国、航空业界和私营部门技能娴熟和经验丰富的航空专业人员，通过国际民航组织航空志愿者方案，作为志愿者切实参与和融入国际民航组织的技术援助/合作方案和项目；

4. 邀请各缔约国酌情考虑让国际民航组织航空志愿者方案成为技术援助/合作的对象；
5. 强调为志愿者行动提供足够的手段对于充分借助自愿服务和国际民航组织航空志愿者方案的潜力而言至关重要；
6. 鼓励各缔约国和有能力这样做的其他利害关系方与国际民用航空界进行协调，通过提供财政和人力资源，支持发展中国家和最不发达国家努力履行根据《国际民用航空公约》承担的义务，参与到国际民航组织航空志愿者方案中来；
7. 邀请各捐助国、金融机构和其他发展伙伴通过国际民航组织航空志愿者方案，提供持续的资金，支持国际民航组织航空志愿者方案的管理、监测和实施；和
8. 促请理事会支持和协助宣传国际民航组织航空志愿者方案。

议程项目 16：航空安保 — 政策

16.1 执行委员会在其第五次会议上，在理事会关于国际民航组织全面的航空安保战略（ICASS）的报告（WP/14 号文件）和理事会关于建立全球航空安保计划的报告（WP/15 号文件）的基础上，审议了航空安保这一主题。以这一信息为基础，委员会还审议了理事会关于更新《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》的提案（WP/16 号文件）以及关于制定一项关于解决民用航空的网络安全问题的新决议的提案（WP/17 号文件）。此外，各国和观察员还提交了 23 份文件：WP/98 号、99 号、131 号、132 号、136 号、145 号、175 号、177 号、180 号、184 号、187 号、198 号、219 号、238 号、254 号、310 号、311 号、312 号、315 号、327 号、330 号、361 号和 373 号文件。

16.2 为了给讨论上述文件提供背景信息，委员会审议了由法国、新西兰和联合王国提交的对关于航空安保的第 2309 号决议（2016 年）（该决议由联合国（UN）安理会于 2016 年 9 月 22 日召开的特别会议通过）的更新版本，秘书长随后报告了其向联合国安理会进行的情况简介。

16.3 国际民航组织秘书长进一步报告说，第 2309 号决议（2016 年）认识到针对全球民用航空的恐怖主义威胁是一种针对国际和平与安全的威胁，呼吁所有国家实施有效措施来缓解这种威胁，并敦促各国与国际民航组织合作以支持该组织与安保相关的标准和建议措施的有效实施。

16.4 联合国安理会为促进国际合作与协作以应对以民用航空为目标的恐怖分子构成的威胁所做的工作得到了委员会的广泛支持。委员会认识到联合国关于恐怖主义和航空安保的决议将有助于提高人们对针对民用航空的威胁的认识，加强现有的航空安保标准的国际框架，并鼓励实施有效措施以应对这种威胁。各位代表还认识到，国际民航组织及其成员国在统一和调整航空安保优先事项时，该决议将会是一份对它们有用的参考文件。

16.5 特别是在联合国与国际民航组织在航空安保方面进行合作上，各位代表支持联合国安理会要求在国际民航组织与联合国相关机构之间进行持续合作，比如与联合国反恐怖主义执行局在查明航空安保方面的漏洞和易受攻击性上进行合作、与联合国反恐怖主义执行工作队在促进航空安保领域技术援助的提供和能力建设上进行合作，以及与联合国反恐怖主义委员会进行合作。

16.6 在 WP/14 号文件中，理事会报告了 2014-2016 三年期内在实施国际民航组织全面的航空安保战略方面取得的关键成绩，并强调了在实施该战略方面取得的持续进展以及获得的经验教训。理事会还建议，在全球航空安保计划（GASep）获得批准之前，将国际民航组织全面的航空安保战略的实施延长到 2017-2019 三年期。

16.7 鉴于 2014-2016 三年期内在实施国际民航组织全面的航空安保战略方面取得的成果和成就，理事会在 WP/15 号文件中介绍了一个关于制定全球航空安保计划的提案。该文件通过一套在国际上达成共识的目标和指标，将满足各国和各地区在协助指导所有国家以及其他利害攸关方强化航空安保努力方面的需要。

16.8 按照大会第 38 届会议的要求，并鉴于自大会第 38 届会议以来在航空安保领域取得的进展以及国际民航组织在该领域的未来工作重点，理事会在 WP/16 号文件中介绍了关于修订大会 A38-15 号决议——《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》的提案。

16.9 为努力进一步推动对管理网络威胁和风险采取一致和连贯的方法，理事会在 WP/17 号文件中提出一项关于如何更好地解决民用航空网络安全问题的决议草案。该决议旨在通过横向、跨部门和职能性方法解决网络安全问题，同时重申保护民用航空的重要基础设施系统和数据免受网络威胁影响的重要性和紧迫性。此外，它还寻求获得国际民航组织、其成员国和行业利害攸关方对采取行动的全球承诺，以期协同和系统地解决民用航空的网络安全问题并缓解相关的威胁和风险。

16.10 在 WP/98 号文件中，斯洛伐克代表欧洲联盟和其成员国以及欧洲民用航空会议的其他成员国介绍了关于航空安保优先事项的提案。这些提案以从实施大会 A38-15 号决议和国际民航组织 2014—2016 年工作方案中所取得的经验教训为基础，并将在对大会 A38-15 号决议的修订中得到反映，同时将在确定本组织 2017—2019 年三年期的航空安保方面的工作优先事项时得到考虑。

16.11 在 WP/99 号文件中，美国、欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议的其他成员国以及欧洲空中航行安全组织倡导采取一种协同的方法来缓解网络攻击造成的威胁。该文件赞同采取一种联合航空风险管理做法，该做法将确定用于识别、评估和缓解与网络攻击相关的风险的通用原则和方法，以便实现全球协调的网络快速恢复能力。而且，该文件还强调，迫切需要分享有关网络事件和威胁的信息，以帮助实现全球网络快速恢复能力并应对网络攻击不断演变的特性。

16.12 在 WP/145 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）强调了跟上新的和正在出现的威胁的步伐以及积极制定旨在缓解与此类威胁相关的风险的措施和指导材料的重要性。特别是，该文件强调了陆侧攻击的增加以及旅客以外的人员（如机场工作人员）构成的威胁。该文件认识到国际民航组织在机场陆侧区域的安保方面取得的进展（最近已将附件 17 中的相关规定从建议措施升级为标准便是明证），并要求开展能力建设活动以帮助成员国应对内部人员构成的威胁。

16.13 在 WP/175 号文件中，新加坡代表 22 个成员国强调了应对网络威胁所构成的挑战的极端重要性。借鉴 2015 年 7 月在新加坡举行的民用航空网络安全会议上讨论的关键问题，该文件提出了监管者和利害攸关方在预先建立的框架内以及在国际民航组织的领导下可能采取的若干行动。特别是，它要求在各机构之间分享民用航空网络安全方面的信息和最佳做法，以帮助于各国和利害攸关方共同地和集体地查明趋势、识别威胁和制定有效的反制措施。

16.14 在 WP/177 号文件中，美国强调了在进行航空安保自我评估方面的经验。它提议，在下一个三年期，安保方面的一项非常重要的优先事项应该是重点对可供各国用于实施各项标准和措施（SARPs）以及进行安保系统评估的工具进行完善和强化。这样的工具可包括就如何提升作为航空安保国家质量控制方案的一部分的自我评估提供相关信息和最佳做法。通过对遵守情况数据进行根源分析，可能会发现实施方面的问题是系统性的，需要从根本上给予重视。

16.15 虽然国际民用航空组织及其成员国历来注重于查明民用航空环境所面临的外部威胁，但美国在 WP/180 号文件中指出，航空系统容易受到内部人员所带来的风险的侵害，这种风险几乎每个行业都存在，包括民用航空业。该文件敦促各民用航空机构和其他当局继续开展相关工作，认识、了解和实施适当行动，应对由内部人员造成的风险和加强安保，以直接支持国际民航组织附件 17 —《安保》第 4 章，同时虑及美国在应对和管理由内部人员造成的风险方面所取得的经验。

16.16 南非在 WP/184 号文件中强调有必要更好地承认在对液体、气溶胶和凝胶（LAGs）和防拆换安保袋（STEBs）适用安保管制措施方面存在的同等安保措施。本文件虽然承认成员国具有基本权利对经过其领土运输的液体、气溶胶和凝胶进行限制，但还是鼓励各国在这方面相互承认同等措施并加强协作。

16.17 民用空中航行服务组织（CANSO）在 WP/187 号文件中强调了保护航空网络内部所有数字信息和系统的重要性，并号召通过使用信息和通信技术（ICT）系统在很多航空界之间进行更好的协调。该文件还承认，根据利害攸关方的优先级，可以用不同的方式在整个航空系统内保护相关财产不受网络攻击。在这一方面，该文件支持处理网络安全问题应采用的一个通用做法，从而将网络安全与国家、地区和国际安保方案进行全面整合。

16.18 在 WP/198 号文件中，国际机场理事会（ACI）支持国际民航组织就陆侧保安正在采取的行动，并确定了一些被认为对于保护机场陆侧区域安全非常关键的重要行动，包括在相关机构（例如本地执法、情报机构和机场）之间更好地共享威胁信息的机制。该文件强烈告诫机场、机构、当局和各国之间对陆侧区域的构成可能存在误解。该文件还对在机场航站楼入口进行安检点提出质疑，这可能以人群聚集的方式产生新的薄弱点和目标。

16.19 通过借鉴最近进行的普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）的经验，印度在 WP/219 号文件中指出一些访谈问题（PQs）对附件 17 中的标准和措施含糊其辞。通过建议引入一些新的标准和措施并删除一些访谈问题，该文件试图弥合访谈问题与规章之间的差异。

16.20 尼日利亚在 WP/254 号文件中强调了关于在全球范围内实施液体、凝胶和气溶胶（LAGs）检查的问题，该文件查明缺乏政策方面的协调一致性和缺少安检技术信息的共享是取消液体、凝胶和气溶胶携带限制所面临的主要挑战。

16.21 在 WP/310 号文件中，俄罗斯联邦支持国际民航组织理事会批准对附件 17 —《安保》的第 15 号修订，该修订引入了关于减少机场陆侧区域造成威胁的新的和更新的标准。该文件进一步提议引入一个新标准，要求各国在陆侧区域入口处设置 X 射线设备、固定式和手持式金属探测器，以及爆炸物探测器，对进入航站楼设施的所有人员进行初步安检。

16.22 俄罗斯联邦在 WP/311 号文件中提议，在客机上及航空器停机位上使用视频监控系统，作为一种确保实时监控的手段，以便于防范和调查非法干扰行为。该文件列出了为航空器装备这种监控系统的优点，并要求国际民航组织理事会审议制定这方面要求的必要性。

16.23 在 WP/312 号文件中，俄罗斯联邦概述了其航空安保监管框架，该框架考虑到了自己民用航空基础设施的内在薄弱环节，并根据这些基础设施的既定分类确定了适当的安保措施。该文件要求各国为强化航空安保、利害攸关方和基础设施进一步加强信息交流。

16.24 哥伦比亚在 WP/315 号文件中概述了国际民航组织/拉丁美洲民用航空委员会航空安保与简化手续地区小组在航空安保管理体系（SeMS）领域开展的工作。该文件强调了该小组对根据实施航空安保管理国家方案发展航空安保管理体系的承诺，以加强本地区内外的航空安保。为此，该小组要求成员国以技术专业知识的形式提供支持。

16.25 委内瑞拉在 WP/327 号文件中担心地指出缺少最近几年观察到的关于液体、凝胶和气溶胶方面的新信息，特别是附件 17 —《安保》中缺少相关标准。引入这些标准将有助于确保采用单一的国际做法来实施有关液体、凝胶和气溶胶的措施和控制。

16.26 在 WP/330 号文件中，巴拿马阐述了在现有国际民航组织指导基础上为建立一站式安保（OSS）体系而做出的地区努力，并请求大会为北美洲、中美洲和加勒比/南美洲地区核可这些努力。

16.27 在一份信息文件（WP/361 号文件）中，中国强调了在下列方面开展安保风险评估的努力：中国航空承运人海外分支机构；境外通航机场；以及通航中国的外国承运人。

16.28 在一份信息文件（WP/136 号文件）中，印度介绍了在其境内所有机场装备基于生物特征进出控制系统的工作，其目的旨在使印度机场的安保基础设施更加稳固。

16.29 在一份信息文件（WP/238 号文件）中，印度尼西亚报告了航空安保政策框架的进展以及在该国实施航空安保战略的情况，敬请关注旨在预防非法干扰行为的航空安保举措。

16.30 在一份信息文件（WP/131 号文件），西班牙提供了关于西班牙机场和空中航行设施中航空安保的信息，以及与每个威胁等级相关的安保措施。

16.31 在一份信息文件（WP/132 号文件）中，西班牙促请关注其遥控驾驶航空器系统（RPAS）方面的立法举措，并介绍了不同类型和从事不同活动的遥控驾驶航空器系统的运行条件，以及对遥控驾驶航空器系统运营人的具体要求。

16.32 在一份信息文件（WP/373 号文件）中，世界海关组织（WCO）介绍了自大会上届会议以来，航空货运安保和手续简化的国际民航组织 — 世界海关组织联合项目方面取得的进展。

讨论

全球框架

16.33 委员会满意地注意到在 2014-2016 年的三年期间对国际民航组织全面的航空安保战略（ICASS）的实施情况，并以 WP/14 号文件为基础，支持提议的在 2017 年至 2019 年三年期内继续实施该战略，直至其被全球航空安保计划（GASeP）所替代。

16.34 鉴于现有的威胁和风险环境要求各国仍将航空安保作为自己的优先事项，委员会支持在 WP/15 号文件所述概念的基础上加快制定全球航空安保计划（GASeP），同时感谢各国和行业为确保计划及时编制而给予的支持和贡献。各代表支持为定于 2017 年举行航空安保专家组第二十八次会议提交计划草案，供其审查。

16.35 认识到了与各国和利害攸关方进行磋商的重要性，委员会敦促国际民航组织确保航空安保专家组密切参与全球航空安保计划的制定，并敦促考虑采用其他形式的国家支持，例如提供主题问题专业知识。

下一个三年期的战略优先事项

16.36 委员会内部形成了广泛一致，即鉴于威胁和风险环境在快速演变，下一个三年期的优先事项应侧重如下各项：

- a) 加强国家、行业和其他利害攸关方所做的努力，以确保有效地和可持续地实施附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》中安保相关标准和建议措施；
- b) 继续采取适当行动以应对和降低内部人带来的风险，并鼓励加大信息共享力度及在航空界内部交换成功的工具和关于该主题的其他指导方针；
- c) 在开发和利用开展自我评估所需的分析工具和技术以便有效实施安保相关标准和建议措施方面积累相关知识和进行能力开发；
- d) 加强威胁升级情况下的国际合作，以确保有效部署额外措施；
- e) 细化普遍安保审计计划（USAP）方法，以确保它继续提供一副关于地面安保措施的标准可靠画面；和
- f) 继续提高能力建设活动的效率，以确保提升各国纠正缺陷的能力。

网络安全

16.37 委员会承认保护民用航空关键基础设施、数据和信息及通信技术系统免于遭受网络威胁的迫切性和重要性，并同意有必要采取一种协调的做法，在全球一级使网络可靠性达到可接受和合适的水平。关于这一点，委员会欢迎 WP/175 号文件中提议的行动，尤其欢迎建立一个全球框架，供民用航空利害攸关方通过一种跨专业的水平做法来应对网络安全问题。委员会进一步鼓励国家和行业利害攸关方在国家和国际一级建立和参与政府/行业伙伴关系和机制，以便就网络威胁、事故征候、趋势和风险降低工作进行全面信息共享。

16.38 鉴于如上所述，委员会审议了关于应对民用航空网络安全问题的决议草案，该草案由理事会提议，旨在证明国际民航组织和行业通过一种协作、协调和全球性做法来应对网络威胁的意愿。委员会承认有必要推动采用一种始终如一和一致的战略对网络威胁和风险进行管理，并表示一致支持该决议草案。

陆侧安保

16.39 在讨论机场陆侧区域所面临的威胁时，委员会满意地指出，附件 17 —《安保》中的拟议新标准和经修订标准旨在推动开展风险评估及在相关实体之间进行资源的有效协调和调动以应对陆侧问题，而非旨在规定特殊的做法或做出特殊的响应。为此，委员会告诫在实施陆侧安保措施时有可能出现安全漏洞，并同意认为，这些措施应由相关当局开展风险评估来加以支持。因此，委员会认为，在确定陆侧区域和拟定这方面的指导和培训材料时，应与上述做法和原则保持一致。

降低内部人威胁的措施

16.40 委员会承认民用航空对内部人带来的威胁仍然弱不禁风，并同意认为，国家应利用并共享现有指南和旨在降低此种与日俱增威胁的最佳做法。委员会进一步同意认为，国际民航组织及其成员国应发挥积极作用，以确保民用航空界可更好地了解和管理由内部人促成的针对航空系统所发起的攻击的范围。之后，委员会忆及关于该事宜的指导材料载于国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件 — 限制发行），并建议酌情更新该手册，以虑及此种威胁的不断演变。

液体、气溶胶和凝胶

16.41 委员会承认使用液体炸药仍是一项重大航空安保关切，并注意到南非和尼日利亚分别在 WP/184 和 WP/254 号文件中提出的问题，涉及到就液体、气溶胶和凝胶（LAGs）的安保管制措施问题进行政策的协调统一、信息的共享及加快指南和培训材料的拟定。虽然委员会承认成员国基本的权利对经由其领土的液体、气溶胶和凝胶的承运进行限制，但委员会进一步鼓励通过加强国家之间的协作对同等措施予以相互承认。许多成员国表示支持这些举措，在此方面，委员会提请航空安保专家组在对这些文件做出考虑的基础上继续开展其工作。

16.42 委员会审议了由委内瑞拉在 WP/327 号文件中提出的提议，涉及到在附件 17 —《安保》中引入关于安保管制措施的新标准，这可能会涉及到在向机场安保限制区（SRAs）运入液体、气溶胶和凝胶时对它们进行检查。同意向航空安保专家组提交关于引入额外标准的提议，以供讨论和审议。

附件 17 和相关指导材料

16.43 委员会注意到了关于在培训、质量控制、空中安保人员、餐饮安保和行为检测方面制定额外的标准和措施的建议的提案，以便弥合与安保相关的标准和措施与普遍安保审计计划访谈问题之间的差距。委员会认为，最好由航空安保专家组开展关于对标准和措施以及相关指导材料进行拟议修订的技术讨论。

16.44 委员会注意到了关于在附件 17 —《安保》中纳入在处于停机位上的航空器上安装视频监控记录系统的提案。

其他政策问题

16.45 委员会赞扬了在北美、中美和加勒比（NACC）地区以及南美（SAM）地区实施一站式安保系统方面所开展的工作，以及为实现这一目标而采取的行动。代表们认识到在安保措施的有效性和简化手续之间取得适当平衡的重要性以及国际民航组织在促进一站式安保安排方面的作用，这类安排应以如下因素为基础，即商定一个全面的和持续的验证过程以及就其各自的航空安保系统资源进行有效的信息交流。

16.46 委员会对鼓励各国在国家民用航空安保方案（NCASP）的框架内纳入安保管理系统（SeMS）做法（如可行）表达了广泛支持。

16.47 在结束关于该议程项目的工作时，委员会同意在考虑到委员会拟议修订的基础上，向全会提交一份修订版的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，供其通过。

16/1 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

鉴于认为整合有关防止对国际民用航空的非法干扰行为的政策的大会决议，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 A38-15 号决议中决定，在每届会议上通过一份国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明；和

鉴于大会审查了理事会关于修正 A38-15 号决议中包括附录 A 至 I 在内的国际民航组织持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 39 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保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，这些政策是大会第 39 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保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，以供审查；和

3. 宣布本决议取代 A38-15 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；

鉴于恐怖行为的威胁，包括由那些将航空器用做杀伤性武器、针对航空器使用便携式防空系统（MANPADS）、其他地对空导弹系统、轻武器和火箭弹，将作为简易爆炸装置组件的液体、凝胶和气溶胶带上航空器，使用简易爆炸装置进行破坏或企图破坏，非法劫持航空器，对航空设施包括陆侧区域的攻击和针对民用航空的其他非法干扰行为所造成的恐怖行为的威胁，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；

忆及大会第 A33-1 号决议和第 A36-19 号决议和 2002 年 2 月召开的航空安保部长级高级别会议的建议；

忆及大会第 37 届会议通过的关于航空安保的宣言；

忆及 2011 年和 2012 年举行的国际民航组织航空安保地区会议通过的联合声明；

忆及国际民航组织与世界海关组织于 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；

忆及 2012 年 9 月在蒙特利尔举行的高级别航空安保会议的公报以及会议的结论和建议；

满意地注意到为实施理事会于 2010 年 2 月 17 日通过的国际民航组织综合航空安保战略（ICASS）及其七个战略重点领域所采取的行动。该战略为 2011 年—2016 年三年期的国际民航组织航空安保活动提供了框架；

铭记从实施国际民航组织综合航空安保战略过程中汲取的宝贵经验，它为应对当前和未来的航空安保挑战奠定了依据和坚实的基础，并应被用来制定全球航空安保计划（GASeP），作为不断加强航空安保的未来全球框架；

铭记联合国安全理事会第 2309（2016）号决议——恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保；

认识到为制定并完善全球航空安保计划与成员国全球磋商以及推广力度的重要性；和

认识到本组织有必要继续实施国际民航组织综合航空安保战略，直至全球航空安保计划充分制定并被批准实施。

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. 憎恶地注意到包括任何错误地将民用航空器作为杀伤性武器的行为在内的，旨在飞行中破坏民用航空器的所有非法干扰行为和未遂行为，以及机上和地面人员的丧生；
3. 重申航空安保必须继续作为国际民用航空组织及其成员国的最高优先事项来对待，并提供充分的资源；
4. 要求所有成员国确认其对于国际民航组织既定政策的坚决支持，单独地和相互合作地运用最有效的安保措施，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，以国际民航组织综合航空安保战略下的战略方向为基础，并确保以最高效率和反应来开展这项工作；
7. 感谢各成员国在 2014 年—2016 年的三年期期间以人力和财务资源形式向国际民航组织全面航空安保战略提供自愿捐助；
8. 敦促所有成员国继续在财务上支持本组织通过国际民航组织综合航空安保战略开展编入经常性方案预算以外的航空安保活动；
9. 指示理事会在建立基于明确和集体的航空安保目的与目标及得到具体和可衡量指标支持的全球航空安保计划时，审议从国际民航组织综合航空安保战略汲取的经验，指导国际民航组织、各国和利害攸关方确保航空安保的持续改进；
10. 指示理事会责成航空安保专家组加快编制全球航空安保计划，并在 2017 年下半年之前将该计划提交给理事会，以便对其进行批准以及就其与各成员国和主要利害攸关方进行磋商；
11. 敦促所有成员国积极参与全球和地区协商，以便使全球航空安保计划真正具有全球性，同时反映国家和地区层面的愿望、需求和优先事项。

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的 国际法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

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》（2014 年，蒙特利尔）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》（2014 年，蒙特利尔）的缔约方的成员国成为这些公约的缔约方。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；

2. 要求尚未成为上述航空法律文书缔约方的国家甚至在批准、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国家尽快实施给此类炸药进行标注的工作；和

3. 要求理事会指示秘书长继续提醒各国成为《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国家所要求的援助。

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. 要求各成员国特别注意对犯有策划、赞助、供资或便利非法劫持航空器的行为，破坏或破坏未遂行为，或其他非法干扰民用航空的行为或未遂行为的人员采取有力措施；特别是要在其立法中纳入严厉惩罚此类

人员的规定；和

2. 要求各成员国采取引渡或起诉犯有非法劫持航空器的行为，破坏或破坏未遂行为，或其他非法干扰民用航空的行为或未遂行为的人员的适当措施，如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款或加强现行安排，和缔结制止此类行为的有关协定，在其中规定引渡对国际民用航空犯有暴力攻击的人员。

附录 C

技术安保措施的实施

鉴于保护国际民用航空免遭非法干扰行为需要本组织及其成员国不断保持警惕并采取积极的保障行动；

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，以及对机场陆侧区域的威胁和恐怖分子协助发起的攻击；

鉴于机读旅行证件通过改进证实旅行者及航空机组身份的证件的完整性以加强安保；

鉴于机读旅行证件还能够使各国之间进行高层合作，加大抗击护照欺诈的力度，包括伪造或仿造护照、冒用者使用有效护照、使用过期或吊销的护照或使用以欺骗手段获取的护照等；

鉴于使用机读旅行证件和其他旅客资料之工具，还可为安保目的进行部署，为国际民用航空系统增加一层重要防护，以便早在航空器登机过程开始之前，发现恐怖分子并预防非法干扰行为；

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合作；

鉴于确保政府机构、机场当局和航空器经营人采取安保措施的责任由成员国承担；

鉴于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；

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的安保人员，保护民用航空的反措施才能有效；和

鉴于需要进行技术和做法创新，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. 敦促理事会给予通过与当前对国际民用航空安保形成的威胁相对应的预防非法干扰行为的有效措施以最高优先地位，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. 要求理事会，除了《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》所规定的国际炸药技术委员会（IETC）的任务之外，还要完成对侦测炸药或爆炸材料的方法的研究，特别是对可塑炸药以外的引起关切的对炸药加标注的研究，以便在必要时，发展一种适当的综合性法律制度；

3. 敦促所有国家以单独方式和以与其他国家合作的方式，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 之二. 重申各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. 敦促各成员国通过全面持续地落实附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的规定加强其对有关航空安保的现行标准和建议措施（SARPs）以及程序的实施力度，监督其实施情况，作为紧急事项弥补差距或不足，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；

6. 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；

7. 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及各国的能力，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，酌情扩大各国和业界之间现有的合作机制；
- b) 共享与安保预防措施有关的专长、最佳做法和信息，包括检查和检查技巧，侦测炸药、机场安保行为侦测、对机场工作人员的检查 and 背景检查、人力资源发展和相关技术的研究与开发；
- c) 利用现代技术侦测违禁材料，预防将此类材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；
- d) 确定基于风险的、适当和与威胁相称的、有效、高效、操作上可行、经济上可持续和可持续运作的，并顾及了对旅客和合法贸易的影响的航空安保措施；
- e) 处理液体、气溶胶和凝胶（LAGs）炸药持续构成的威胁，包括实施所需技术解决方案以逐步解除在客舱行李中携带液体、气溶胶和凝胶的限制；
- f) 对来自对液体、气溶胶和凝胶实施检查的国家的航班，与来自对液体、气溶胶和凝胶实行限制的国家的航班，同等对待；

- g) 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. 有效实施健全的安保保障；
 - iii. 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. 同其他国家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的各项举措；和
- h) 考虑遥控驾驶航空器系统的潜在安保脆弱性，以防止非法干扰；
- i) 确保就对于民用航空空域的威胁和风险进行评估，以及各国及时向相关利害攸关方提供关于对民用航空产生的所有可能风险的信息；和
- j) 通过与所有利害攸关方合作开展以下行动，解决针对陆侧面，包括候机楼区域攻击的风险：
- 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切实的平衡；
 - 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. 避免在候机楼内部或附近区域出现人群聚集的地方；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；和
- k) 确保保护民用航空免受网络攻击和网络威胁。

8. 要求各成员国提高使用其信息交流机制，尤其是使用由航空承运人提供的预报旅客资料（API），以加强航空安保和减少对旅客的风险，同时确保对隐私和公民自由的保护；

9. 要求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；

10. 要求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；

11. 要求理事会指示秘书长：

- a) 确保在安保措施的有效性不受损害的情况下，附件 17 和附件 9 —《简化手续》的条款相互融合和补充；

- b) 如果相关，在国际民航组织会议的议程中包括处理航空安保项目；
- c) 通过应有国家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；
- d) 继续与航空安保专家组合作，以应对针对民用航空的新的和现有的威胁，并制订适当的预防措施，包括对可进入机场安保设施的旅客以外的人员进行检查和实施安全控制措施；对旅客和行李加强检查；对货物、供应链和服务提供者采取适当的安保管制；以及甄选和培训安保措施的执行和实施人；
- e) 促进制定相互承认的进程，以便协助各国实现互惠安排，包括一站式安保安排，这些安排承认各国航空安保措施的同等性，这些措施在这些国家取得同样的成果，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地交流信息；和
- f) 继续与航空安保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；

12. 指示理事会要求秘书长每隔一定时间，根据需要更新和修订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的《航空安保手册》并制定新的指导材料，包括有关液体、凝胶及气溶胶和人的因素的详细指导材料；

13. 指示理事会责成秘书长和航空安保专家组确保定期审议和更新国际民航组织全球风险背景综述，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时采纳的建议；

14. 指示理事会责成秘书长和航空安保专家组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

15. 指示理事会责成航空安保专家组对其职权范围与管理程序进行不断评估，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。

附录 D

针对非法干扰行为的国家行动

a) 非法干扰行为

鉴于非法干扰行为继续严重地危害国际民用航空的安全、正常和效率；

鉴于遭受非法劫持行为的航空器的飞行安全可能由于导航设备和空中交通服务的被拒使用、跑道和滑行道的封锁以及机场的关闭而受到进一步的危害；和

鉴于如果遭受非法劫持行为的航空器在仍处于被劫持状态下时被允许起飞，该航空器的乘客和机组的安全也可能受到进一步的危害；

大会：

1. 对新的和现有的威胁以及使用不断改变的运作手段进行非法干扰行为而对民用航空安保带来的挑战表示关切；

2. 忆及《芝加哥公约》、《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《芝加哥公约 1988 年补充议定书》、《2010 年制止非法劫持航空器公约的补充议定书》以及 2014 年《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》关于此事的相关条款；

3. 建议各国在制定其处理非法干扰行为的政策和应急计划时考虑上述因素；

4. 敦促各成员国向遭受非法劫持行为的航空器提供援助，包括提供导航设备、空中交通服务和允许着陆；

5. 敦促各成员国确保在其领土上着陆的遭受非法劫持行为的航空器在地面被扣押，但出于保护人的生命的压倒一切的责任而必须让其起飞的除外；

6. 认识到遭受非法劫持行为的航空器着陆国和该航空器经营人所属国之间进行协商，以及航空器着陆国通知推定的或明示的目的地国的重要性；

7. 敦促各成员国进行合作，以便对非法干扰行为共同做出反应，并在必要时动用遭受非法干扰行为的经营者所属国、制造国和航空器登记国的经验和能力，同时在各自领土上采取措施，解救该航空器上的乘客和机组成员；

8. 谴责成员国不履行其毫不拖延地归还被非法扣押的航空器和毫不拖延地向主管当局移交或引渡被指控犯有非法干扰民用航空行为的任何人员的案件的义务；

9. 谴责谎报对民用航空的威胁和要求成员国起诉这种行为的肇事者以便防止危害民用航空运行；和

10. 要求各成员国继续协助对此类行为的调查及对责任人的拘捕和起诉。

b) 对非法干扰行为的报告

鉴于非法干扰行为所涉国家向国际民航组织及时提交的正式报告，应该载有全面而可靠的信息，并且构成评价和分析此种行为的基础；和

鉴于国际民航组织关于非法干扰行为的在线数据库是迅速传播与航空安保事故征候相关信息的有效工具，成员国可随时通过国际民航组织保密门户网站（<https://portal.icao.int>）进行查阅；

大会：

1. 关切地注意到许多遭遇非法干扰行为的国家经常不向理事会提供关于此类行为的正式报告；
2. 敦促各国根据《海牙公约》第 11 条和《蒙特利尔公约》第 13 条以及附件 17 履行其义务，在非法干扰行为发生后，尽快提交这些条款及标准和建议措施所要求的全部相关信息，以使秘书处保持准确及完整的资料，并对各种趋势及新的针对民用航空的威胁进行分析；
3. 指示理事会指示秘书长，在具体非法干扰事件发生之日起的合理时间内，要求有关国家按照其国家法律向理事会提交关于此类事件的全部相关信息，特别是有关引渡或其他法律诉讼的信息；和
4. 要求理事会指示秘书长与航空安保专家组一道，对经报告的非法干扰行为进行监测、整理、核实和分析，向各国通报有关趋势及潜在的和新的威胁，并制定适当的指导，以阻止新的和现有的威胁。

附录 E

国际民航组织普遍安保审计计划

鉴于国际民航组织普遍安保审计计划（USAP），已经成功地完成了 A38-15 号决议附录 E 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全和安保；

鉴于各成员国承诺遵守附件 17 和附件 9 中与安保相关的规定；

鉴于各国建立一个有效的安保监督系统，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；

虑及普遍安保审计计划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，促进各国努力履行其在航空安保方面的国际义务；

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，要在既需要使各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；

虑及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，便利对各国进行援助的重要性；

认识到继续实施普遍安保审计计划,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;

考虑到理事会已批准在 2013 年第二个周期审计完成后将持续监测做法(CMA)适用于普遍安保审计计划;和

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法自 2015 年 1 月 1 日起开始全面实施;

忆及大会第 38 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. 满意地注意到,普遍安保审计计划已经证明有助于查明对航空安保的关切,并为解决这些关切提出建议;

2. 表示赞赏各成员国在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的审计员,在进行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的审计组组长;

3. 要求理事会确保普遍安保审计计划继续并监测各国有效实施航空安保监督系统的重要内容、遵守国际民航组织与安保有关的标准和建议措施以及实施国家纠正行动计划的同时,监督普遍安保审计计划持续监测做法的活动;

4. 要求理事会指示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的范围和方法,以确保该计划向各成员国提供关于地面航空安保措施有效实施情况的可靠信息;

5. 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,尤其是关于立即通报存在着重大安保关切的政策;

6. 敦促所有成员国通过以下方式,全力支持国际民航组织:

a) 接受本组织与有关国家协调后安排的普遍安保审计计划持续监测做法的访问团;

b) 便利普遍安保审计计划持续监测做法小组的工作;

c) 编制并向国际民航组织提交所有规定的审计前的文件;和

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;

7. 敦促所有成员国在符合其主权的适当情况下,根据请求共享国际民航组织进行的审计以及普遍安保审计计划持续监测做法活动的结果,以及被审计国家采取的纠正行动;和

8. 要求理事会向大会下一届常会报告普遍安保审计计划持续监测做法的总体实施情况。

附录 F

国际民航组织实施支助和发展 — 安保方案 (ISD-SEC) 方案

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. 指示理事会责成秘书长通过制定协调、有的放矢和有效的国际航空安保能力建设框架，为便利和协调向需要加强其航空安保监督的国家提供技术援助和支持；

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. 敦促有能力的国家在需要时协助提供有效和有针对性的能力建设、培训和其他必要的资源、技术援助、技术转让和方案，以便使所有国家形成更加强大的有效的航空安保制度；

4. 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；

5. 请各成员国还考虑要求得到其他国际组织的援助，以满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；

6. 敦促国际民航组织、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；

7. 指示理事会要求秘书长通过收集与援助方案和活动相关的信息，推进对此类举措进行协调；

8. 指示理事会要求秘书长对国际民航组织援助项目的质量和有效性进行评估；

9. 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；

10. 要求理事会责成秘书长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，并推动在航空安保培训的其他方法，如电子学习和混合学习；

11. 敦促成员国提供培训文件，以协助今后制定和更新国际民航组织的航空安保培训方案，除其他外，包括航空安保成套培训资料和航空安保讲习班；

12. 要求理事会责成秘书长监督、制定、促进和定期重估航空安保培训中心 (ASTCs) 网络，以确保维持培训标准和达到良好的合作水平；

13. 敦促成员国利用国际民航组织航空安保培训中心进行安保培训；和

14. 敦促国际社会考虑增加对各国的援助和加强国家之间的合作，以便能够从特别是通过国际炸药技术委员会（IETC）实现《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》的宗旨和目标中受益。

附录 G

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法律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国家权利和义务可在国家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，并确保各国、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. 敦促理事会要求秘书长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. 要求理事会继续：

- a) 收集各国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，便利各国做出共同一致的反应，并鼓励各国与旅行公众进行明确的沟通。

附录 H

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各国和有关的国际和地区组织做出有效的全球回应；

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）、联合国反恐执行工作队（UNCTITF）、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）、非洲民用航空委员会（AFCAC）、欧洲民用航空会议（ECAC）、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. 指示理事会考虑八国集团（G8）关于安保和便利国际旅行的倡议（SAFTI），继续与该集团及其他有关国家集团协作，如亚太地区亚太经济合作安全贸易（STAR）倡议针对便携式防空系统（MANPADS）所造成威胁制定反措施，并鼓励所有成员国实施这些反措施；和

3. 指示理事会继续与联合国反恐委员会（CTC）在打击恐怖主义的全球努力中合作。

航空安保宣言

(由大会第 37 届会议通过)

大会认识到，鉴于针对民用航空的持续威胁，包括 2009 年 12 月 25 日对西北航空公司 253 号航班的破坏未遂事件，有必要加强全球的航空安保；并确认为加强国际合作而举行的地区性会议所产生的关于民用航空安保的联合声明之价值，特此敦促各成员国采取以下行动，加强国际合作，打击针对民用航空的威胁：

- 1) 加强并促进国际民航组织的标准和建议措施的有效适用，尤其注重于附件 17 —《安保》，并制定各项战略以解决当前和新出现的威胁；
- 2) 加强安保检查程序，加强人的因素和利用现代化技术来探测违禁物品和支持对探测爆炸物、武器和违禁物品技术的研究和开发，以便预防非法干扰行为；
- 3) 制订加强的安保措施以保护机场设施及提高飞行中的安保，并适当加强技术与培训；
- 4) 为航空货运的安保制订并执行强化和统一的措施及最佳做法，并考虑到需要保护整个航空货运的供应链；
- 5) 促进加强旅行证件的安全，结合生物鉴别信息，使用国际民航组织的公钥簿（PKD）对其进行验证，并承诺定期向国际刑警组织的丢失和被盗旅行证件数据库，报告护照遗失或被盗的情况，以防止将此类旅行证件用于非法干扰民用航空的行为；
- 6) 通过在各成员国之间适当地提供审计结果，提高各成员国对根据普遍安保审计计划（USAP）所查明的缺陷加以纠正的能力，这会促成更多地注重能力建设和技术援助工作；
- 7) 与其他国家、国际组织和行业伙伴合作向有需要的国家提供技术援助，包括提供资金、开展能力建设和技术转让，以有效地解决针对民用航空的安保威胁；
- 8) 促进在各成员国之间并与民用航空业界，更多地使用合作机制，包括作为一项安保辅助工具，通过收集和传送预报旅客资料（API）、旅客姓名记录（PNR）数据，来实现安保措施的信息交换以酌情避免冗余和早期发现并发送对民用航空安保的威胁之信息，同时要确保保护旅客的隐私和公民的自由；和
- 9) 共享各种关键领域的最佳做法与信息，比如检查和监察技术，包括对探测武器和炸药的先进检查技术的评估、文件安全和欺诈检测、行为检测和基于威胁的风险分析、对机场员工的检查、人员的隐私与尊严和航空器的安保。

16/2 号决议：解决民用航空的网络安全问题

鉴于全球航空系统是一个非常复杂的综合系统，其中包括对于民用航空运行的安全性和安保至关重要的信息和通信技术；

注意到航空业越来越依赖信息和通信技术系统的可用性以及数据的完整性和保密性；

铭记针对民用航空的网络事件构成的威胁正在迅速和不断发展，这种威胁的行为人居心险恶、旨在破坏业务连续性及为政治、经济或其他动机盗窃信息，并且威胁很容易演变进而在全球范围影响重要的民用航空系统；

认识到影响民用航空安全的所有网络安全问题并非都是非法和/或有意为之，因此应该通过采用安全管理体系来解决；

重申保护民用航空的重要基础设施系统和数据免受网络威胁的紧迫性和重要性；

考虑到需要协同努力为民用航空利害攸关方解决网络安全挑战制定有效和协调的全球框架，并且采取短期行动提高全球航空系统抵御可能危及民用航空安全网络威胁的应变能力；

确认相关举措、行动计划、出版物和其他媒体旨在以协作和全面方式解决网络安全问题的价值；

忆及国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）和国际民航组织等各机构首长的举措，即认识到有必要携手合作，通过共享的愿景、战略和路线图加以指导，加强全球航空系统的保护免受网络威胁并增强其抵御能力；和

认识到网络安全的挑战和解决方案的多方位和多学科性质；

大会，

1. 呼吁各国和行业利害攸关方采取以下行动打击针对民用航空的网络威胁：

- a) 查明可能针对民用航空运行和关键系统的网络事件的威胁和风险，以及这种事件产生的严重后果；
- b) 确定国家机构和行业利害攸关方对于民用航空网络安全的责任；
- c) 鼓励各成员国之间对网络威胁和风险达成共识，并制定共同的标准确定需要保护的资产和系统的重要性；
- d) 鼓励政府/行业在航空网络安全战略、政策和计划以及共享信息方面进行协调，帮助确定需要解决的重大漏洞；
- e) 在国内和国际层次制定并参与政府/业界的合作伙伴关系和机制，系统地共享网络威胁、事件、趋势及缓解措施的信息；
- f) 根据对网络威胁和风险的共同理解，采取灵活、基于风险的方法，通过实施网络安全管理系统保护重要的航空系统；
- g) 鼓励国家机构内部和整个航空业塑造强有力的全方位网络安全文化；

- h) 确定利用网络薄弱环节危害航空安全的活动的法律后果；
- i) 促进国际标准、战略和最佳做法的制定和实施，保护用于民用航空的关键信息和通信技术系统免受可能危及民用航空安全的干扰；
- j) 制定政策并根据需要分配资源，确保关键的航空系统：系统架构设计安全；系统具备抵御能力；数据传输方法安全，确保数据的完整性和保密性；实施系统监控以及事件检测和报告方法；开展网络事件取证分析；和
- k) 根据涉及空中航行、通信、监视、航空器运行和适航性及其他相关学科的横向、跨部门和职能方法，协作制定国际民航组织的网络安全框架。

2. 指示秘书长：

- a) 协助并促进各国及行业采取这些行动；和
- b) 确保在国际民航组织内部的所有相关学科充分审议并协调网络安全问题。

议程项目 17：普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA)

17.1 执行委员会第五次会议审议了普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA)。理事会就自 2015 年 1 月 (WP/20) 该项目开始实施以来的总体情况做了报告。此外，会议还收到成员国和观察员提交的另外四份文件，即 WP/151、224、316 和 371。

17.2 在 WP/20 号文件中，理事会报告了普遍安保审计计划持续监测做法实施情况，包括国家航空安保监督系统关键要素的平均落实水平。理事会建议继续支持普遍安保审计计划持续监测做法，借调短期和长期专家和参加培训课程和研讨会。

17.3 非洲民用航空委员会在 WP/151 号文件中代表其成员国重申，按照附件 17 — 《安保》中的建议措施 2.4.5 需要维持国际民航组织审计结果的披露水平，同时考虑披露此类信息的风险和裨益。非洲民航委员会还敦促国际民航组织继续向对附件 17 中标准和附件 9 — 《简化手续》中安保规定合规水平低的国家提供援助。

17.4 俄罗斯联邦在 WP/316 号文件中建议大会应支持各国在有限披露水平的基础上并坚持保密性原则的同时享有分享审计结果的自由，并决定审计结果是否应通过普遍安保审计计划网站进行分享。

17.5 在信息文件 (WP/224 号文件) 中，印度尼西亚概要介绍了其开展普遍安保审计计划持续监测做法审计的经验，以及从审计过程中吸取的一些教训。

17.6 在信息文件 (WP/371 号文件) 中，中国介绍了 2004 年建立的国家航空安保审计制度。该制度针对民航运输机场和航空公司的持续的、基于风险的、融合 (SeMS) 审核的航空安保审计制度，极大地促进了中国民用航空系统安保管理和整体安保水平的提高。

17.7 委员会对普遍安保审计计划持续监测做法表示支持，认为其对确保全球航空安保系统的有效性和可持续性十分重要，并敦促各国通过借调专家，签订普遍安保审计计划持续监测做法谅解备忘录和参加培训课程和研讨会等方式继续为普遍安保审计计划持续监测做法提供支持。

17.8 委员会不无忧虑地表示，尽管该审计计划以现有形式主要侧重各国航空安保监督系统，但它在安保措施的运行实施方面的详细程度和深度有所欠缺。因此，会议普遍认为，国际民航组织在与成员国协商的基础上应对普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法进行审查，从而确保该审计计划能够为安保措施的实地实施提供更强有力的保障，该方法论考虑到基于风险的实施航空安保措施的方法。会议一致认为秘书处现有普遍安保审计计划持续监测做法研究组（SSG）是开展审查工作的一个合适的渠道。

17.9 关于审计结果披露问题，委员会成员对于如何正确处理为有需要的国家提供信息和保护审计结果保密性之间的矛盾有着不同的意见。这种保密性对于既要尊重各国主权又要防止潜在的敏感信息的披露至关重要。委员会一致认为，普遍安保审计计划持续监测做法的秘书处研究组还可以为继续探讨这一问题提供一个有效论坛。

17.10 委员会还呼吁国际民航组织继续为航空安保监督系统关键要素和国际民航组织安保相关标准有效实施水平低的国家提供定向援助。

议程项目 18：实施支助和发展 — 安保（ISD-SEC）

18.1 执行委员会在其第五次和第六次会议上，审议了有关实施支助和发展 — 安保的题目。理事会提交的 WP/21 号文件，提供了自 2015 年 5 月非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）开始以来，其实施工作的进展报告。该文件在结束时，提出继续支助非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划，并敦促各国提供财务、实物和/或其他捐助以支助其实施。

18.2 WP/28 号文件是在议程项目 20 下审议的。因此，没有在议程项目 18 下对其进行重新审议。

18.3 哈萨克斯坦和俄罗斯联邦在 WP/258 号文件中，提出通过纳入一个由经常方案预算供资的工作人员职位和一个由自愿捐助供资的航空安保职位，加强国际民航组织欧洲和北大西洋地区办事处在航空安保和简化手续方面的力量。

18.4 理事会在 WP/351 号文件中向大会通报了阿拉伯民用航空委员会（ACAC）和国际民航组织中东（MID）地区对航空安保和简化手续利雅得宣言的通过情况，并请求采取适当行动以实施其各项规定。

18.5 新加坡在 WP/185 号文件中代表 31 个成员国和三个国际组织，建议国际民航组织开发并举办航空货运安保最佳做法讲习班，以便为需要更多操作培训的人员提供机会，学习世界各地监管部门及业界正在实施的航空货运安保方面的最佳做法。

18.6 非洲民用航空委员会在 WP/164 号文件中，代表其 54 个成员国介绍了自非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划开始以来在其实施方面取得的进展。委员会请大会敦促国际民航组织继续发挥其领导作用，并向非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划提供支助；与非洲民用航空委员会进行协作，以便提高非洲地区航空安保和简化手续小组（RASFALG-AFI）中的非洲专家的能力；并鼓励国际民航组织其他地区效仿非

洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划的做法。委员会还请求与非洲民用航空委员会协调，向实施国际民航组织标准和措施进展较慢的国家派出国际民航组织高级别特派团。

18.7 在一份信息文件（WP/446 号文件）中，多米尼加共和国总结了它们在航空安保领域取得的进展，及其对全球民用航空安保系统做出的贡献。它们进一步重申了继续与国际民航组织合作，并支助国际民航组织开展其不让任何国家掉队（NCLB）举措的意愿。

18.8 委员会获悉将在议程项目 28 下审议 WP/105 号文件。

18.9 执行委员会对非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划的实施方面取得的进展表示了赞赏。尤其是在强调制定协调机制的重要性时，它指出了为非洲航空安保和简化手续制定一整套目标、建立专家人才库，以及为加强政治承诺所付出努力的相关性。执行委员会核准了 WP/21 号文件和 WP/164 号文件中的全部行动，包括关于非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划的大会决议草案，并敦促非印地区各成员国承诺实现非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划的各项目标和目的。它进一步指出，需要国际社会支助该计划，并与国际民航组织及非洲民用航空委员会合作，以便开展其实施工作。

18.10 关于哈萨克斯坦与俄罗斯联邦提出的审议加强国际民航组织欧洲和北大西洋地区办事处人员配置水平，包括供资来源在内的联合建议，委员会观察到秘书处的资源调配和管理均由秘书长专权处置。

18.11 委员会对通过航空安保和简化手续利雅得宣言表示了欢迎，并呼吁阿拉伯民用航空委员会及国际民航组织中东地区各国实施该宣言。它进一步要求国际民航组织根据非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划方面的经验，通过为阿拉伯民用航空委员会和国际民航组织中东地区制定一项安保和简化手续计划来支助实施该宣言。

18.12 委员会普遍支持新加坡提出的关于开发国际民航组织航空货运安保最佳做法讲习班的建议。秘书处对所介绍的讲习班纲要表示了赞赏，并指出人的胜任能力开发，是航空货运安保方面具有很高优先的事项。

议程项目 19：简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略

19.1 执行委员会第六次会议分别在理事会提交的 WP/19、40 和 42 号文件中报告的基础上审议了公钥簿（PKD）领域取得进展，简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略和附件 9 — 简化手续。另外，各国还提交了另外三份文件，即 WP/191、203 和 326 号文件。

19.2 理事会在 WP/19 号文件中介绍了国际民航组织公钥簿（PKD）的进展情况，及其自国际民航组织大会第 38 届会议以来的使用情况，并提出了下个三年期国际民航组织公钥簿工作方案的优先事项及其工作的预期成果。

19.3 理事会在 WP/40 号文件中强调了国际民航组织旅行者身份识别方案战略的任务及当前的优先事项，并报告了自大会上届会议以来该方案的发展情况。该文件在结尾处为国际民航组织旅行者身份识别方案战略提出了优先事项方面的建议，并概述了对其下个三年期工作的预期成果。

19.4 理事会在 WP/42 号文件中提交了一份有关自上届大会以来在附件 9 — 简化手续方面的进展的报告并介绍附件 9 中简化手续（FAL）计划工作的当前优先事项。文件在结尾处为附件 9 提出了工作优先事项以及下个三年工作的预期成果。

19.5 在 WP/191 号文件中，南非报告了有关将父母的特定信息纳入儿童护照的举措，以解决拐卖儿童问题，并请大会注意该举措并同意将有关在儿童护照中纳入父母信息的问题纳入国际民航组织《行动计划》，并提交给简化手续专家组（FALP）供其审议。

19.6 印度尼西亚在 WP/203 号文件中呼吁加大实施由世界海关组织、国际航空运输协会和国际民航组织制定的 PNRGOV 标准的力度，拥有一种精确而快捷的分析工具，应对由于空中交通的增长导致风险和航空安全威胁的增加，请大会推广 PNRGOV 标准的全面实施，并要求相关组织通过 PNRGOV 工作组审议 PNRGOV 报文标准，以便使其更易于接入各个系统，包括在开源环境中。

19.7 巴西在 WP/326 号文件中提供了虑及附件 9 — 简化手续的实施情况下巴西对国际机场服务质量进行监管的经验摘要，提出详细阐述附件 9 标准 6.6，要求理事会采取行动，鼓励在国际民航组织各技术论坛研究和宣传关于机场简化手续与服务质量的工作方案并敦促成员国注意到问题的相关性。

19.8 委员会核准 WP/19 号文件中提出的国际民航组织公钥簿的工作方案并敦促国际民航组织所有成员国加入公钥簿，并积极使用国际民航组织公钥簿验证及核实电子护照。

19.9 关于 WP/40 号文件中关于电子护照标准路线图进展的第 2.5 段，一些代表团表示，他们无法支持引入国际民航组织电子护照的标准，原因是这将增加一些小国的负担，而现在的首要优先事项是加强身份管理以确保旅行证件发给正确的人。关于国际民航组织下个三年的旅行者身份识别方案战略的优先事项和成果，代表们认为，在制定国际民航组织旅行者身份识别方案路线图之前应收集更多国家的反馈，以确保路线图反映更广泛的要求。讨论后，委员会核准了 WP/40 号文件附录 D 中的 2017 年—2019 年三年期内国际民航组织旅行者身份识别方案战略的拟议优先事项和预期成果。

19.10 关于 WP/42 号文件第 3.3 段提出的有关附件 9 FAL 方案工作的拟议优先事项和下个三年的预期成果，有些代表团认为，将制定“全球航空简化手续计划（GAFP）”作为预期成果纳入其中为时尚早，因为 FAL 专家组已委托一个工作组对此问题进行研究，并就审议情况向专家组下次会议提交一份报告。鉴于第 3.3 段提出的计划工作得到普遍支持，委员会批准与附件 9 — 简化手续相关的 FAL 方案的拟议优先事项和 2017 年—2019 年下个三年的预期成果。

19.11 委员会注意到 WP/191 号文件中提及的南非为解决拐卖儿童问题采取的举措，银冠有些代表团表示将父母的特定信息纳入儿童护照可能会增加护照签发和入境手续的复杂程度。然而，委员会同意该问题应由国际民航组织技术专家进一步研究并提交旅行者身份识别方案技术顾问组（TAG/TRIP）和简化手续专家组进行审议。

19.12 委员会同意 WP/203 号文件中印度尼西亚的建议，理事会应考虑推广 PNRGOV 标准的全面实施。鉴于世界海关组织负责维护和管理 PNRGOV 标准，而且该组织正在与国际民航组织和国际航空运输协会就这一问题开展合作，委员会还同意该组织应对 PNRGOV 报文进行必要的审查。委员会还注意到，PNRGOV 是全面开源的，可供所有国家使用。

19.13 关于巴西提交的 WP/326 文件中的议题，委员会同意应敦促成员国注意该问题的相关性的建议。委员会还要求理事会鼓励国际民航组织技术论坛开展对机场服务质量的研究工作，并考虑国际机场理事会和国际航空运输协会业已完成的工作。

19.14 在完成该议程项目的工作后，委员会审议了 WP/41 号文件中提出的有关国际民航组织关于简化手续的持续政策和做法的综合声明的拟议修订，其中包含一份交由大会通过的决议草案的修订本（第 19/1 号决议）。

19.15 经审议决议草案的修订本并对附录 B、C 和 D 修正后，委员会同意向全体会议建议通过用以取代 A38-16 号决议的以下决议。

第 19/1 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；和

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；

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 39 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的安全和完整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 A38-16 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，同时加强移民监察方案是行之有效的；和

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；

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. 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：《关于残疾人利用航空运输的手册》；
3. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》是最新的，并能满足各成员国在实施边境管制、货物和旅客、与此种行政管理相关的技术进步、货物简化手续、处理和应对与健康相关和对航空的其他干扰事件以及无人陪伴的未成年人等方面的现时要求；
4. 要求理事会确保相关指导材料保持常新，并对成员国的要求做出反应；
5. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》和附件 17 —《安保》的规定相互一致和相互补充；和
6. 要求理事会更新 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》，并确保其保持常新，并对成员国的要求做出反应。

附录 B

确保旅行者身份识别和边境管制措施的安全和完整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制措施管理对于航空安保和简化手续的重要性；

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) 确保身份识别的权威性证据所需要的基本证件、工具和进程；
- b) 符合国际民航组织规格的标准化机读旅行证件（MRTDs）、包括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) 边界使用的机读旅行证件的高效和安全读取和识别的检查系统和工具；和
- e) 开展检查行动时能够及时、安全和可靠地将机读旅行证件及其持有人同可获得的相关数据联系起来兼容运作。

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

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

鉴于联合国会员国根据 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文件，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；

鉴于旅行者身份识别和边境管制措施的安全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，以加强打击包括伪造和假造护照在内的护照欺诈、使用伪造或假造护照、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；

鉴于联合国会员国在 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全性，防止和查明篡改或欺诈使用证件的行为；

鉴于 2001 年 9 月 28 日联合国安理会通过的第 1373 号决议决定各成员国通过有效的边界管制和对签发身份证和旅行证件的控制，并通过防止假造、伪造或冒用身份证和旅行证件，防止恐怖分子或恐怖主义集团的移动；

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；

鉴于全世界犯罪的重点已经越来越多地从旅行证件欺诈转向身份欺诈；

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 28 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）以核查、确认和验证利用生物鉴别技术增强的机读护照（电子护照），借以加强其安全性和边境管制措施的完整性；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援助以便加强其旅行者身份识别和边境管制措施方案；

大会：

1. 敦促各成员国通过其旅行证件和边境管制措施方案独特地对个人进行身份识别，以取得最大程度的安保和身份识别惠益，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；

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全性和完整性；

4. 敦促成员国加强努力，建立和实施一个完善的电子护照完整性的核验系统，主要是读取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实施国际民航组织旅行者身份识别方案战略，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全和完整性；

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全性和完整性，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 号文件第四部分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. 提醒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；

10. 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；

11. 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；

12. 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；
13. 要求理事会继续探讨旨在加强边境管制措施的安保和简化手续的技术解决办法，同时改进放行程序，例如自动边境管制（ABC）登机门。
14. 要求理事会更新国际民航组织/联合国难民署（UNHCR）《关于向难民和无国籍人签发机读公约旅行证件的指南》；
15. 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管制措施的安全和完整性，并致力于制定指导材料以协助各成员国推动这些目标；
16. 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；
17. 敦促所有成员国国家加入国际民航组织的公钥簿并使用国际民航组织公钥簿提供的信息在边境管制核实电子机读护照；
18. 敦促提请尚未采取如此举措的成员国，向国际刑警组织被盗和丢失旅行证件（SLTD）数据库定期、及时地提供被盗、丢失和注销的旅行证件的数据；
19. 敦促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。
20. 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。

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和国际各方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对航空运输业的生存能力产生不利影响，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 规定促进向航空器事故受害者及其家属提供协助；

大会：

1. 敦促各成员国成立和利用国家简化手续方案和简化手续委员会，并采纳邻国之间区域合作的政策；
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简化手续方案；
3. 敦促各成员国通过国家简化手续方案和简化手续委员会或其他适当手段，采取一切必要步骤，以便：
 - a) 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；和
 - 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；和
 - b) 采取所需的任何后续行动；
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；
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；和
10. 敦促各成员国在国家和地区简化手续和安保相关机构之间展开对话和合作。

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；

鉴于联合国安理会第 2178 号决议（2014 年）第 9 段促请成员国“要求在其境内营运的航空公司将旅客信息预报提供给国家主管部门，以发现第 1267（1999）号和第 1989（2011）号决议所设委员会（以下简称“委员会”）指认的个人通过民用飞机从其领土出发，或企图入境或过境的情况，并进一步促请会员国酌情并依照国内法和国际义务向委员会报告这些人将从其领土出发，或企图入境或过境的情况，并将这一信息与这些人的居住国或国籍国分享”；

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，以实现国际航站区处理客流的最高效率；
2. 敦促各成员国使用电子数据互换系统，以确保旅客数据要求符合联合国相关机构为此目的通过的国际标准，并确保此种数据的安全；和
3. 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。

议程项目 20：环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支助

20.1.1 执行委员会在其第 2 次会议上，根据理事会提交的进展报告（WP28、51 和 55 号文件和第 1 号更正）对环境保护这一主题进行了审议；这些进展报告述及了本组织针对航空器噪声、发动机排放和气候变化所开展的技术工作。根据这些进展报告，执行委员会审议了理事会关于修订 A38-17 号决议（国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量）的提案（WP/48 号文件和第 1 号更正）。此外，缔约国和观察员提交了 11 份文件：WP 91、152、156、170、210（第 1 号修改稿）、223、225、250（第 1 号修改稿）、429、430 和 447。

一般规定、噪声和当地空气质量

20.1.2 理事会提交了一份报告（WP/51 号文件），介绍了国际民航组织自大会第 38 届会议以来在民用航空和环境问题上取得的进展，其中包括秘书处的活动、航空环境保护委员会开展的工作及与其他组织的合作。该文件详述了航空环境保护委员会第十次会议上达成的协议，涉及到提议在附件 16 第 III 卷中纳入一项关于飞机二氧化碳审定的新标准和提议在附件 16 第 II 卷中纳入一项针对航空器发动机的非挥发性颗粒物（nvPM）的新标准。WP/51 号文件还详述了经过更新的 Doc 9184 号文件 — 《机场规划手册》第 2 部分 — 土地使用和环境控制，载有一份关于社区参与航空环境管理的新通告，并概述了如何对实施航空系统组块升级（ASBU）组块 0 所带来的环境惠益进行分析。该文件中载有国际民航组织就航空器噪声所开展工作方面取得的最新进展，包括针对未来航空器制定一项新的超音速噪声标准方面所开展的持续工作。该文件详述了与《联

联合国气候变化框架公约（UNFCCC）》、国际海事组织（IMO）、联合国环境规划署（UNEP）所开展的密切合作及参与可持续发展目标（SDGs）的制定过程。文件强调指出，理事会赞同来自航空环境保护委员会第十次会议的所有建议，并正在就附件 16 第 I 和第 II 卷的修订提案及新编第 III 卷的第一版咨询各国的意见。

20.1.3 委员会认可国际民航组织在应对噪声、当地空气质量和全球排放影响方面取得的进展，并强调此项技术工作的重要性。

20.1.4 按照大会第 38 届会议的要求，理事会提交了 WP/55 号文件和第 1 号更正，其中报告了航空环境保护委员会针对当前和今后航空器噪声和航空器发动机排放所产生的影响开展的环境趋势评估。截至 2040 年，尽管国际航空业务量预期将增长 4.2 倍，但预计同期燃料消耗将仅增长 2.8 倍至 3.9 倍。在预测可持续代用燃料的长期贡献方面存在重大不确定性，但是，根据航空环境保护委员会所评价的情景，到 2050 年，有可能高达百分之百的国际航空喷气机燃料需求，可以利用可持续代用燃料来满足。在该情景中，根据分析假设，二氧化碳净排放可降低 63%。未来代用燃料的开发将在很大程度上取决于为此类燃料制定的政策和激励办法，以及使用此种燃料的生态和经济成效。航空环境保护委员会还更新了可影响当地空气质量和航空器噪声的排放趋势。在所有各种情况下，趋势均表明航空器发动机排放和航空器噪声预计今后会持续增长，但增速低于业务量增速。就航空器噪声而言，在技术和运行出现可观改进的情景下，到 2030，航空器噪声可能不再随着业务量的增加而增加。

20.1.5 委员会认识到，在一个单一可靠的信息基础上进行有意义的讨论和决策至关重要。委员会建议，环境趋势应成为环境问题决策的基础，下届大会应在此基础上进行更新。委员会还敦促各国提交数据，支持大会提出的有关航空排放报告的要求。

20.1.6 委员会还审议了 WP/28 号文件，其中报告了国际民航组织技术援助方案的相关活动，涵盖包括环境保护在内的国际民航组织所有战略目标。该文件载有环境相关援助和能力建设举措方面的信息，如国际民航组织与欧盟以及与联合国开发计划署（UNDP）和全球环境基金（GEF）之间的伙伴关系。

20.1.7 在 WP/48 号文件和第 1 号勘误中，理事会根据大会第 38 届会议以来的进展情况，提交了一份关于修订大会 A38-17 号决议“国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量”的提案。修订主要源自于秘书处的活动和航空环境保护委员会开展的工作。

20.1.8 在由瑞士和斯洛伐克代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国提交的 WP/91 号文件中，强调指出欧洲为减缓国际航空的环境影响采取了一种全面的做法，并且作为这种做法的一部分，强烈支持国际民航组织内部正在开展的各项工作。该文件承认并支持航空环境保护委员会所开展的重要工作，以及航空环境保护委员会有必要以一种自由、包容和透明的方式开展工作。该文件强调了将航空环境保护委员会第十次会议所建议的飞机二氧化碳排放及航空器发动机非挥发性微粒物质质量浓度标准的实施工作，以及进一步制定非挥发性微粒物质的质量和数量标准作为优先事项的重要性。

20.1.9 在由危地马拉代表拉丁美洲民航委员会（LACAC）成员国提交的 WP/225 号文件中，介绍了在环境和民用航空领域的发展情况。该文件中载有对各民用航空组织提供的关于拉丁美洲环境和民用航空的愿景和指导方针加以整合的详细内容。该文件还请大会将拉丁美洲地区环境战略和愿景纳入国际民航组织正在编制的文件中，并请大会要求加强拉丁美洲民航委员会成员国在航空环境保护委员会中的代表性。

20.1.10 在 WP/170 号工作文件中，加拿大强调了在所规定的导航系统性能和功能方面的改进，这些已使航空器运行效率得到提升，从而为温室气体（GHG）减排和航空器噪声减少带来了机会。然而在机场附近，由于更多的航空器沿着同一高效进近剖面飞行，这些改进通常可导致噪声明显集中。该文件鼓励各国提供机场附近噪声影响方面的数据并请大会指示理事会拟定一种在实施基于性能导航程序时在温室气体排放与噪声影响之间取得平衡的务实做法。

20.1.11 在 WP/250 号工作文件第 1 号修改稿中，大韩民国述及了在其机场实施与噪声相关收费的经验，并强调在国际民航组织成员国国内对该问题的处理缺乏标准化。大韩民国认为国际民航组织关于与噪声相关收费的现有指南不够充分，并要求在国际民航组织网站上各国分享最佳做法，以便在将来制定强化的国际民航组织指南。该文件建议国际民航组织审查其关于噪声相关收费的建议措施，并建议国际民航组织在其官方网站上为成员国提供一个“布告板”，这样成员国可以自由交流思想和政策，以便制定强化的国际民航组织指南。

20.1.12 在 WP/210 号工作文件第 1 号修改稿中，美国认识到在通过制定政策和标准减少噪声和对当地空气质量的影响方面取得的进展，并鼓励各国避免根据国际民航组织关于环境排放的合格审定标准设定运行限制；鼓励国际民航组织成员国遵循航空器噪声管理平衡做法。该文件欢迎航空环境保护委员会的建议，即将烟度合格审定标准的数值限制转换为发动机挥发性颗粒物排放标准，并将其作为从源头减少航空排放举措的又一步骤。美国鼓励各成员国在 2019 年 2 月航空环境保护委员会第十一次会议前，继续寻求制定更严格的发动机挥发性颗粒物排放标准，并支持将航空器发动机挥发性颗粒物排放纳入航空环境保护委员会的技术审查和目标设定过程。

20.1.13 在 WP/152 号工作文件中，国际航协（IATA）欢迎航空环境保护委员会采纳关于首个飞机二氧化碳排放合格审定标准和首个飞机发动机非挥发性颗粒物排放标准的建议。国际航协强调，国际民航组织应坚持其初衷，敦促各国不应根据二氧化碳排放标准来强加任何运行限制或征收排放税。关于航空器噪声，国际航协强调了航空器噪声管理均衡做法的重要性，强烈反对逐渐淘汰符合附件 16 第 I 卷第 3 章的航空器，并要求各国不允许设立旨在使符合附件 16 第 4 章和第 14 章的航空器退役的运行限制。

20.1.14 委员会已妥受参考性质的五份工作文件（WP/156、223、429、430 和 447 号文件）这些文件未提交会议，但是概述如下。

20.1.15 在 WP/156 号文件中，阿根廷详述了开设以直升机降噪程序为侧重点的航空培训方案升级版课程的提议。该课程将基于阿根廷军方在作为环境保护区的南极开展运行期间所积累的经验及在人口密度较高的都市区域运行期间采用降噪程序所具有的益处。目的是让直升机机组通过积极采用此类程序来最大程度地使用降噪程序，目的还包括与直升机噪声相关的理论方面。

20.1.16 在 WP/223 号工作文件中，印度尼西亚提供了关于通过部长级法令将附件 16 第 I 卷中的合格审定标准纳入其国家监管框架的详细情况。此外，它还通报了正在实施中的、关于为印度尼西亚国家机队颁发噪声合格证书的举措。到目前为止，印度尼西亚民用航空局局长已颁发了 1 119 份噪声合格证书。

20.1.17 在 WP/429 号工作文件中，国际机场理事会（ACI）提供了 2016 年 9 月召开的国际机场理事会世界大会（WAGA）通过的决议中所载的关于其与航空业内的其他实体以及与国际民航组织在环境保护方面进行积极合作的情况。此外，该文件还介绍了国际机场理事会协助成员国机场有效应对对相关活动对环境的影响的项目，其中包括机场碳合格鉴定、机场碳和排放报告工具（ACERT）以及在机场使用可持续的可再生能源。

20.1.18 在 WP/430 号工作文件中，大韩民国根据国际民航组织 Doc 9829 号文件 — 《航空器噪声管理平衡做法指南》报告说，大韩民国目前正在实施关于从源头上减噪的政策、土地使用规划和管理、噪声控制运行程序以及对航空器运行的限制。大韩民国已确定 6 个地区机场作为需要从源头上减噪和需要进行政府监测的机场，这些机场中的 3 个正在实施噪声控制运行程序。韩国政府正在帮助受到航空器噪声影响的社区，并已设立了一个机构来与利害关系方进行协商。大韩民国愿意听取国际民航组织成员国关于噪声管理的想法或建议。

20.1.19 在 WP/447 号工作文件中，国际运输工人联合会（ITF）详细介绍了就机场空气污染、污染源、员工暴露于非常细微的颗粒以及限制污染的行动开展的新研究。该文件建议将柴油发动机产生的空气污染纳入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。国际运输工人联合会还向国际民航组织的工作提供了其专门技术和知识。

20.1.20 委员会对航空环境保护委员会第十次会议的进展表示欢迎，其中包括就新的附件 16 第 III 卷飞机二氧化碳认证标准和新拟议的附件 16 第 II 卷非挥发性颗粒物标准达成的协议。委员会鼓励就这些标准的执行进行优先排序，并进一步制定未来非挥发性颗粒物质的质量和数量标准。

20.1.21 委员会注意到与扩大拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）国家参与相关的航空环境保护委员会成员资格问题，并建议这一问题涉及到航空环境保护委员会的行政管理，理由由理事会处理。

20.1.22 关于在执行基于性能的导航程序时如何平衡温室气体排放和噪声影响的工作，委员会承认，各种环境影响的相互依赖是航空环境保护委员会工作中的一个主要考虑原则，应鼓励航空环境保护委员会在成员国提供更多数据的情况下继续开展这项工作。

20.1.23 委员会注意到国际民航组织各文件（Doc 7100 号文件 — 国际民航组织关于收费和税收的政策，Doc 9082 号文件 — 机场和空中航行服务的政策，Doc 9184 — 机场规划手册）中所含噪声相关收费的信息，噪声相关收费的数据库可以从国际民航组织网站上进行访问。委员会建议，关于审议国际民航组织噪声收费推荐做法的建议应提交航空环境保护委员会审议。

20.1.24 委员会建议，大会重申其对平衡做法的承诺，承认运行限制不应作为首选，只有对其他各种要素进行斟酌后方可采用。尽管如此，一些国家仍着重指出在特定情况下进行一定程度的运行限制是有用的。会议还应注意，一定程度的运行限制可能会把噪声问题从一国转移到另一国。

20.1.25 经委员会商定，建议由大会通过以下决议：

**20/1 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的
综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量**

鉴于大会 A38-17 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 A38-17 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；

考虑到有必要反映大会第三十八届会议以来，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 A39-XY 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 A39-XZ 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 — 全球基于市场的措施（MBM）方案，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，这些政策是大会第三十九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 A39-XY 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 A39-ZZ：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 — 全球基于市场措施（MBM）方案代替 A38-17 号决议和 A38-18 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10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%；

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；和

认识到燃油效率和航空替代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；

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；和
- c) 限制或减少航空温室气体排放对全球气候的影响；

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. 要求理事会保持和不断加强对与减少航空对环境的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；

5. 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；

6. 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；

7. 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；

8. 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；

9. 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

10. 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 — 航空器发动机排放，其中包括新型航空器发动机的排放合格审定标准，并已将这一行动通知了各成员国；

欢迎航空环境保护委员会的关于针对非挥发性微粒物质（nvPM）排放制定新标准的建议；

欢迎航空环境保护委员会关于针对飞机制定一项新的全球二氧化碳排放合格审定标准的建议，该标准一旦通过，将成为附件 16 第 III 卷 — 《飞机二氧化碳排放》；

认识到二氧化碳排放合格审定标准是对旨在用于二氧化碳排放合格审定过程、不旨在作为运行限制或排放征税依据的各种航空技术进行的技术对比；

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；
和

鉴于理事会已通过了减少噪声和氮氧化物（NO_x）的中期和长期技术目标，以及降低航空器燃油消耗的技术和运行目标；

大会：

1. 欢迎自 2006 年 1 月 1 日生效的附件 16 第 I 卷第 4 章中更加严格的航空器噪声新标准；
2. 欢迎理事会于 2014 年 3 月通过了拟议于 2017 年 12 月 31 日或之后付诸实施以及于 2020 年 12 月 31 日或之后针对 55 吨最大起飞质量（MTOM）以下航空器实施的更加严格的新噪声标准；
3. 欢迎理事会于 2014 年 3 月通过了拟议于 2018 年 1 月 1 日或之后针对倾转斜旋翼航空器实施的新噪声标准；
4. 欢迎针对新机型制定新的飞机二氧化碳标准，拟于 2020 年 1 月 1 日或之后实施，小于或等于 60 吨最大起飞质量并且最大旅客座位容量为 19 或少于 19 的那些新机型除外，其适用日期是 2023 年 1 月 1 日或之后；
5. 欢迎针对在产的且生产截止日期为 2028 年 1 月 1 日的飞机制定新的飞机二氧化碳标准，拟于 2023 年 1 月 1 日或之后实施；
6. 敦促各国认识到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；
7. 欢迎针对额定推力大于 26.7kN 的、单个发动机的制造日期为 2020 年 1 月 1 日或之后的所有涡轮风扇和涡轮喷气航空器发动机制定新的非挥发性微粒物质排放标准；
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；
10. 敦促世界各地目前在航空环境保护委员会中代表性不足的成员国参加该委员会的工作；
11. 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；

12. 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

13. 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（关于航空器噪声管理平衡做法的指导原则（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；和

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，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) 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
 - c) 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；和
 - c) 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；和

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 — 土地使用和环境控制；

认识到国际民航组织通告《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；

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；和

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。

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；

认识到超音速飞机适航审定能够在 2020—2025 年这个时间框架内进行。

大会：

1. 重申重点是确保商业服务中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；

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. 要求理事会在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的同时，继续制定关于非挥发性微粒物质排放的合格审定要求；
4. 鼓励各成员国帮助制定关于非挥发性微粒物质排放的合格审定要求；
5. 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；
6. 要求理事会继续开展工作，就航空环境问题，包括航空器的氮氧化物排放问题，制定长期的技术和运行目标
7. 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；
8. 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；
9. 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；
10. 要求理事会同各国和各利害关系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；
11. 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
12. 敦促各成员国确保尽可能最大程度地遵守并适当地考虑到国际民航组织关于与当地空气质量有关的排放收费的政策和指导原则。

议程项目 21：环境保护 — 航空器发动机排放对当地空气质量的影响 — 政策、标准化和实施支助

21.1 没有专门针对议程项目 21 提交工作文件。因此，将关于议程项目 21 的报告的案文草案纳入关于议程项目 20 的报告中。

议程项目 22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助

22.1 在其第 2 次、第 3、第 4 和第 10 次会议上，执行委员会以理事会关于本组织国际航空和气候变化工作进展报告（WP/28、51、54、55 号文件以及第 1 号和第 56 号更正）为依据对环境保护的题目进行了审议。在这些进展报告的基础上，执行委员会审议了理事会关于更新 A38-18 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法 — 气候变化》（WP/49 号文件）的提案。对 A38-18 号决议关于基于全球市场措施（MBM）的部分进行的修订，载于若干工作文件（WP/52 文件和第 1 号更正） — 《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法 — 全球基于市场措施（MBM）计划》中。此外，各国和观察员提交了 43 份文件：WP/91、138、152、153（第 1 号修改稿）、154（第 1 号修改稿）、155（第 1 号修改稿）、163、170、181、182、206、207、208、209、211（第 1 号修改稿）、212（第 1 号修改稿）、222、227、232、233、234、248、262、321、343、363、364、377、387、411、412、413、414、415、426、427、428、429、431、443、448、449、455 和 465 号文件。

22.2 不含基于全球市场措施计划的气候变化

22.2.1 理事会提交了关于国际民航组织推广和促进航空可持续代用燃料面世的活动的报告（WP/56 号文件），包括：与各国及利害攸关方之间信息共享和推动对话；保持航空代用燃料全球框架（GFAAF）；以及航空环境保护委员会（CAEP）代用燃料工作队的工作。该报告强调，代用喷气机燃料的技术可行性被证明，接下来的优先事项将是处理最初的经济障碍，并确保进行可持续的商业规模部署，以及将要求各国制定专项政策，包括支持采取措施和做出规定以确保可持续性。委员会认可取得的进展并支持本组织继续工作。

22.2.2 理事会提交了关于自国际民航组织大会第 38 届会议以来有关二氧化碳减排活动的国家自愿行动计划的进展情况，以及国际民航组织进一步支持各国拟定、更新和实施这些行动计划的后续步骤的文件（WP/54 号文件）。迄今为止，已有占 89.90% 国际航空运输的 100 个国家提交了行动计划。尽管这是一个重大的进展，然而已提交的行动计划中逾半仍未包含量化基准和预期结果。作为下一步，秘书处将继续为各国拟定和更新有量化数据的自愿行动计划提供支持，并建立伙伴关系以便为仍未拟定其行动计划的国家提供支持。委员会认可取得的进展并支持本组织继续工作。

22.2.3 委员会还鼓励成员国分享信息并将更多完整和牢靠的数据纳入行动计划，这将有助于国际民航组织编制全球排放数据。委员会还进一步鼓励各国之间建立伙伴关系，以便在编制和完善行动计划方面进行相互支持。

22.2.4 委员会还审议了 WP/28 号文件，该文件报告了关于国际民航组织技术援助方案的活动，涵盖包括环境保护在内的所有国际民航组织战略目标。该文件还包括了有关环境的援助和能力建设举措的信息，例如国际民航组织与欧洲联盟（EU）以及联合国开发计划署（UNDP）和全球环境基金（GEF）的伙伴关系。委员会获知存在与环境相关的新型援助伙伴关系，如：来自欧盟的额外支助；德国支助一个试点项目来实施全球基于市场措施的监测、报告与核查（MRV）系统；经确认的国际机场理事会与国际民航组织就更加绿色机场举措进行合作的意向；以及与世界银行建立的旨在支持实施全球基于市场措施计划的新伙伴关系。

22.2.5 在 WP/49 号文件中，结合大会第 38 届会议以来在国际航空和气候变化方面取得的进展，理事会提交了关于修订 A38-18 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法 — 气候变化》的提案。

22.2.6 在瑞士介绍的 WP/91 号文件中，斯洛伐克代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国，表达了需要各国制定措施以支持采用可持续代用燃料和欧洲对在发展中国家开展环境保护进行能力建设的承诺，并强调其对其他国家参与具有相同目标活动的邀请，例如支持建立一个长期的二氧化碳减排目标，以及支持为加强对航空环境影响的科学理解而开展的未来工作，包括非二氧化碳效应。

22.2.7 在 WP/262 号文件中，多米尼加共和国代表拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）的 22 个成员国，阐述了一些 LACAC 成员国在制定和实施减排行动计划方面面临的挑战，并强调了多米尼加共和国从欧盟资助项目中取得的成功，以及通过联合国开发计划署（UNDP）和全球环境基金（GEF）资助的项目所获得的综合效益。他们要求分配资金用于扩大和加强各国的援助项目，以制定和实施其行动计划并开发监测、报告和核实系统，如用于建立排放目录和监测国际航空二氧化碳排放的航空环境系统（AES）。

22.2.8 在 WP/321 号文件中，九个中部非洲国家，作为国际民航组织-欧洲联盟联合援助项目的受益国，介绍了中部非洲国家在该援助项目框架内，在制定行动计划减少二氧化碳排放和实施航空环境系统（AES）方面取得的进步。该文件进一步说明了各国在制定地区行动计划方面开展的合作。他们要求国际民航组织、其他国家以及国际组织寻求额外资金来源，加强技术援助，以便制定行动计划并实施其中的措施。

22.2.9 在 WP/170 号文件中，加拿大强调了在分析实施基于性能导航（PBN）程序所带来的环境效应时可能需要做出的权衡，因为它们可促成航空器运行效率的提高从而减少燃料燃烧和排放，但是可能造成由于更多的航空器沿着类似航路飞行导致噪声明显集中的情况。加拿大提议各国提供关于机场附近噪声影响的数据，并提议理事会制定一种在实施 PBN 程序的同时权衡温室气体和机场附近噪声影响的务实做法。

22.2.10 在 WP/181 号文件中，肯尼亚介绍了其在收集、监测和报告国际航空二氧化碳数据方面的经验和取得的进步，作为肯尼亚更新和加强其自愿行动计划的举措的一部分。该文件建议，为了促进制定稳固的行动计划并提高各国在解决即将实行的检测、报告和核实（MRV）要求方面的准备状态，国际民航组织应在国际民航组织-欧洲联盟伙伴关系以及航空环境系统（AES）在特定国家实施所取得的成功经验的基础上，加强其二氧化碳减排方面的能力建设方案，并进一步为各国获得金融资源、技术专门知识和技术转让提供便利。该文件还进一步鼓励各国建立伙伴关系，包括通过“国际民航组织伙伴方案”或更多的专门性地区能力建设项目，从而继续推动地区合作和知识交流。

22.2.11 在 WP/212 号文件第 1 号修改稿中，印度尼西亚强调开发航空可持续代用燃料已作为其国家行动计划的一部分，结果将航空纳入进了其针对运输部门的国家生物能源政策和目标中。该文件强调航空可持续代用燃料将要求采取适当的政策并给予适当的激励，以便创立长期市场前景，并要求为各国制定国际民航组织指导，以采取全球整齐划一的适当政策行动。该文件还鼓励各国将航空纳入各自针对运输的国家生物能源政策和/或目标中。

22.2.12 在 WP/232 号文件中，美国支持处理源自国际民用航空的气候变化的国际民航组织“一揽子措施”，并强调美国正在资助有关该一揽子措施中各种要素实施和研究的数项举措。

22.2.13 在 WP/363 号文件中，布基纳法索阐述了其在减少民用航空部门二氧化碳排放方面所取得的进步，突出了国家民用航空当局为制定其行动计划和实施航空环境系统（AES）所采取的步骤。对实施该计划的预期挑战，以及布基纳法索在援助和合作方面的期望也进行了讨论。该文件鼓励成员国和国际组织为环境领域内与国际民航组织 — 欧盟项目向类似的能力建设和新地区援助项目专门安排资金。

22.2.14 在 WP/364 号文件中，埃及阐述了自己有关源于国际航空的环境保护领域的活动，以及提交其二氧化碳减排行动计划方面取得的进步。该文件要求国际民航组织在航空培训升级版方案中列入涉及国家行动计划的特别培训队，加强国际民航组织地区办事处处理环境问题的能力，并提供专家来协助各国制定行动计划及在各国之间建立伙伴关系。

22.2.15 在 WP/455 号文件中，墨西哥总结了开发和部署航空可持续代用燃料，将其作为减少航空排放一揽子措施中的一项关键要素的当前情况。该文件请大会鼓励所有国家、航空业和其他利害关系方参与国际民航组织于 2017 年 2 月在蒙特利尔举行的筹备研讨会、以及将于 2017 年 10 月在墨西哥的墨西哥城举行的国际民航组织航空代用燃料会议，后者将制定国际民航组织关于国际航空代用燃料的愿景，将其作为一种手段来鼓励各国采取行动以进一步开发和部署航空可持续代用燃料。

22.2.16 在 WP/152 号文件中，国际航空运输协会（IATA）欢迎航空环境保护委员会通过各项建议，包括首个飞机二氧化碳排放审定标准。国际航空运输协会强调，各国应该尽量避免依据二氧化碳排放标准施加任何运行限制或收取排放税费。

22.2.17 委员会承认出于提供信息目的而提交的 10 份工作文件。这些文件未提交会议，但总结如下：

22.2.18 在 WP/138 号文件中，印度提供了印度政府和其他利害关系方为减少航空排放，以期实现可持续增长而采取举措的概览。

22.2.19 在 WP/222 号文件中，印度尼西亚介绍了印度尼西亚国家行动计划实施的最新情况，强调了最近取得的成就和未来计划，并寻求与其他成员国进行合作的机会。

22.2.20 在 WP/227 号文件中，加勒比航空安全与安保监督系统（CASSOS）阐述了一些 CASSOS 国家在制定和实施各自二氧化碳减排行动计划中面临的挑战，同时强调一些国际民航组织举措取得了成功，包括欧盟资助的项目、联合国开发计划署/全球环境基金资助的项目和国际民航组织秘书处领导的“伙伴方案”。

22.2.21 在 WP/415 号文件中，斯洛伐克代表欧盟及其成员国和欧洲民用航空会议的其他成员国为支持国际民航组织“不让任何国家掉队（NCLB）”举措的目标而开展的活动，包括协助制定和实施旨在 14 个加勒比和非洲国家减少航空二氧化碳排放的国家行动计划的国际民航组织 — 欧盟项目。

22.2.22 在 WP/426 号文件中，危地马拉代表拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）22 个成员国阐述了拉丁美洲民用航空委员会成员国有关旨在减少航空二氧化碳的国家行动计划的协作和提交工作。该文件阐述了这一地区各国根据自身能力所采取的措施，并鼓励没有提交他们自愿行动计划的各国一起加入到这一努力中来。

22.2.23 在 WP/207 号文件中，可持续航空国际联盟（ICSA）指出，经过六年来的大量努力，仍未能制定出关于新型飞机或在产飞机的二氧化碳排放标准，这一标准将使减排水平超过如果没有该标准所能达到的水平。鉴于航空二氧化碳排放的预期增长和通过所有可行的缓解措施（如巴黎协定非常严酷地强调的那样）的紧迫性，可持续航空国际联盟对这一结果深感失望。

22.2.24 在 WP/208 号文件中，可持续航空国际联盟强调在国际民航组织处理来自国际航空温室气体排放工作方面，让公众检查和对公众公开的重要性。该文件强调，国际民航组织的透明度和进程大幅落后于其他联合国机构的既有做法，并强调了国际民航组织成员国对于在其他国际进程中提高透明度的承诺。

22.2.25 在 WP/209 号文件中，可持续航空国际联盟提议国际民航组织应该带头按照巴黎协定（使用 200 总吨碳预算）为国际航空部门制定值得信赖的长期减排目标，且这一进程的结果应以国际民航组织自主贡献的形式提交给《联合国气候变化框架公约》。该文件建议对“一揽子措施”的范围进行审查，并且“篮子”中应该包括与征税有关的其他措施，这可视为重新考虑为气候金融筹措资金的机会。该文件还建议对国际民航组织通过的措施进行修订，以反映一个保守的非二氧化碳效应系数，例如通过引入对全球基于市场措施（MBM）计划的折扣举措。

22.2.26 在 WP/427 号文件中，可持续航空国际联盟阐述了其关于可持续发展目标（SDGs）和处理气候变化的国际民航组织一揽子措施之间互动的观点，特别是基于市场措施（MBMs）和代用燃料。该文件强调需要 2035 年之后长期的额外市场化或非市场化措施，以确保交付有关可持续发展和气候变化目标的成果。

22.2.27 在 WP/429 号文件中，国际机场理事会（ACI）提供了该理事会就环境保护与航空业其他实体及国际民航组织开展积极协作方面的信息，载于国际机场理事会 2016 年 9 月世界年度大会（WAGA）所商定的决议中。此外，该文件还展示了国际机场理事会协助成员机场有效处理他们活动的环境影响，包括机场碳认证、机场碳和排放报告工具（ACERT），以及在机场使用可持续再生能源。

22.2.28 委员会承认应在开发和部署可持续的航空代用燃料方面做出更多努力。它欢迎 2017 年 10 月在墨西哥召开国际民航组织航空代用燃料会议，以期确定国际民航组织关于国际航空代用燃料的愿景，从而鼓励各国采取行动来实现这一目标。

22.2.29 此外，委员会的结论认为国际民航组织秘书处应加强本组织的能力建设和援助活动，以编制和实施各国旨在减少航空二氧化碳排放的自愿行动计划的。应鼓励各国之间开展更多的伙伴关系，以帮助还没有编制其行动计划或需要完善其行动计划的国家，包括通过国际民航组织的伙伴方案来开展这些工作。援助受益国认可能力建设的价值。

22.2.30 委员会全面承认在上一个三年期内所取得的重大成就，且大家全力支持就一揽子措施的所有要素，以及与国家行动计划的拟定和实施相关的能力建设和援助开展进一步工作，它同时注意到一些国家对国际民航组织雄心勃勃的全球目标及这些目标与全球基于市场措施计划的关系所表达的关切。

22.2.31 因此，委员会同意暂停审议 WP/49 号文件附录中提议的大会决议草案文本。委员会还决定，在关于全球基于市场措施计划的下一轮讨论之后，将重新审议该主题。

22.2.32 在就全球基于市场措施计划进行讨论及随后由委员会主席连同理事会主席与一些国家进行非正式协商之后，委员会对协商达成的建议进行了审议，并同意对 WP/49 号文件附录中提议的大会决议草案文本做如下修订：

- 在序言中纳入一个新段落“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；”
- 删除决议草案文本第 9 段中的文字“，特别是结合 2 摄氏度和 1.5 摄氏度的气温目标评估国际航空在全球碳预算中的份额”；和

- A38-18 号决议的附件中所列指导原则在本大会决议草案文本的附件中进行了转载。此外，A38-18 号决议序言中的相关段落也进行了转载，并更新如下：“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 号决议附件中做了阐释；”。

22.2.33 大多数国家重申支持 WP/49 号文件附录中提议的大会决议草案文本及非正式协商所达成的上述修订建议。

22.2.34 有几个国家重申对国际民航组织设定的关于自 2020 年起实现碳中和增长的全球宏伟目标表示关切。

22.2.35 委员会同意建议大会通过下列决议：

22/1 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化

鉴于国际民航组织及其成员国认识到为国际民用航空提供持续的领导以限制或减少其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；

确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 10 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；

确认目前占全球二氧化碳排放总量 2%以下的国际航空排放，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；

认识到 2010 年国际民航组织大会第 37 届会议上通过并在 2013 年其第 38 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，以及结合《巴黎协定》中的 2 摄氏度和 1.5 摄氏度温度目标正在开展工作以探索国际航空的长期全球理想目标；

认识到每年燃油效率改进 2%这一理想目标不大可能实现必要的减排量，以稳定并进而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理理事会（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，并在 2050 年前将碳排放与 2005 年的水平相比减少 50%；

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

还确认《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，包括而就技术和标准、可持续代用燃料、运行改进和基于市场的措施；

确认航空部门取得的重大技术进步，使现今生产的航空器比 20 世纪 60 年代生产的航空器以客公里计算的燃油效率提高了约 80%；

欢迎航空环境保护委员会（CAEP）商定了飞机二氧化碳标准排放的合格审定标准；

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 的评估，正在开展组块 1 的评估；

注意到 2009 年 11 月举行的航空与代用燃料会议（CAAF/09）核准了将可持续代用燃料用于航空，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，包括截至目前进行合格审定航空代用燃料的 5 条路径，以及这样燃料的第一个机场枢纽；

认识到现成可持续航空代用燃料的技术可行性已证明，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；

确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；

确认需要探索和促进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 号决议附件中做了阐释；

注意到按照大会 A38-18 号决议，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）和国际民航组织环境效益工具（EBT）；

欢迎至 2016 年 6 月 8 日为止，代表全球国际航空运输量逾 88% 的 94 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；

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 A39-YY 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 A39-ZZ 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 — 全球基于市场的措施（MBM）计划，取代 A38-17 号决议和 A38-18 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；

7. 认识到国际民航组织各成员国已经采取和打算采取的用以支持实现集体理想目标的许多行动，包括空中交通管理现代化、加快使用节省燃料的航空器技术以及开发和部署可持续的代用燃料，并鼓励进一步推动这类努力；

8. 同意在大会第 40 届会议上，根据朝着目标迈进的进展情况、关于实现目标的可行性进行的研究以及各国提供的相关信息，审查上文第 7 段所列出的目标；

9. 要求理事会继续探索国际航空长期全球理想目标的可行性，其方式是进行详细研究，评估任何提出的目标的可实现性和影响，包括对所有国家特别是对发展中国家的增长和成本产生的影响，并将这项工作的进展情况提交国际民航组织大会第 39 届会议。对长期目标的评估应包括成员国就其致力于达成中期目标的经验所提出的资料；

10. 进一步鼓励各国向国际民航组织提交其自愿行动计划，阐述其各自的政策和行动，并每年报告关于国际航空二氧化碳排放的情况；

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 2018 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 2018 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，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集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. 要求理事会：

- a) 继续在向其成员国提供援助方面发挥关键作用，其方式是发布关于最佳做法的最新信息和提供指导及其他技术援助，以加强能力建设和技术转让，包括通过国际民航组织技术合作方案；

- b) 与其他国际组织建立进一步的伙伴关系巩固与其他国际组织的伙伴关系并在此基础上以满足国际民航组织各成员国的援助需要，包括通过国际民航组织的行动计划伙伴方案，将使国际航空排放减少的各成员国行动计划促进发展中国家获得现有的和新的财务资源、技术转让和能力建设，并就取得的成果以及进一步的建议在 2018 年底以前作初步报告，及向大会第 40 届会议提交报告；和
- c) 继续着手采取具体措施援助发展中国家，并便利其获得财务资源、技术转让和能力建设；

18. 要求各国：

- a) 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；
- b) 考虑采取鼓励在市场上推出更节省燃料的航空器的政策，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；
- c) 加快在研究和开发方面的投资，以便在 2020 年之前将效率更高的技术投入市场；
- d) 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，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；
- e) 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；
- f) 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，加快航空清洁和可再生能源来源的适当开发、部署和使用，包括使用可持续的航空代用燃料的适当开发、部署和使用；
- g) 考虑采取激励措施，鼓励部署航空清洁和可再生能源来源，包括可持续的代用燃料；
- h) 考虑采取支持研究和开发以及加工技术和原料生产的措施，以便降低成本和支持可持续生产途径逐步扩大形成商业规模，同时虑及各国的可持续发展；
- i) 确认评估包括航空代用燃料在内的所有代用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；
- j) 采取措施，在现有做法或各类做法相结合的基础上，确保航空代用燃料的可持续性，并在国家一级监测航空代用燃料生产的可持续性，并通过国际民航组织和其他有关国际机构共同努力，交流信息和最佳做法，包括关于航空代用燃料可持续性标准的协调一致；

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；
- 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；
- e) 尽快通过飞机的二氧化碳排放合格审定标准；
- f) 更新航空器燃油燃烧的中、长期技术目标；
- g) 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，推动并共享在机场采取的最佳做法；
- h) 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；
- i) 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清洁、可持续航空能源资源的政策定义，包括可持续代用燃料；
- j) 继续维持国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）；
- k) 继续给出关于喷气机代用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；
- l) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续的航空代用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；
- m) 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；
- n) 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潜在影响，并查明处理潜在气候变化影响的适应措施；和
- o) 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，相对于其他措施来进行评估；
- m) 基于市场的措施应包括微量豁免规定；
- n) 对于基于市场的措施产生的收入，强烈建议应该首先用于减缓航空器发动机排放对环境的影响，包括减缓和适应，以及援助和支持发展中国家；
- o) 通过基于市场的措施实现的减排，应在各国的排放报告中列明；和
- p) 基于市场的措施应考虑到共同但有区别的责任和各自能力的原则、特殊情况 and 各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。

22.3 全球基于市场措施计划

22.3.1 在 WP/52 号文件和第 1 号更正中，理事会提交了关于全球基于市场措施（MBM）计划的大会决议草案文本 — 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 — 全球基于市场措施（MBM）计划。如附录 A 所概述的那样，该草案文本是结合本组织自大会第 38 届会议以来为制定全球基于市场措施计划方面所做工作而制定的。该工作文件附录 B 介绍了大会决议草案文本，供大会第 39 届会议审议。

22.3.2 在 WP/414 号文件中，斯洛伐克代表欧洲联盟及其成员国以及欧洲民用航空会议的其他成员国，表达了下列需求：大会第 39 届会议应决定值得信赖的、稳固的和有效的全球基于市场措施计划，将其作为处理源于国际航空的二氧化碳排放以及自 2020 年起实现碳中和增长的一揽子措施中的一项关键要素。该文件阐述了欧洲关于下列方面的立场：关键设计要素要明确、值得信赖并要就其作为实施全球基于市场措施计划期间的一揽子措施达成协议，以及自 2020 年起实施路线图。此外，它还包括欧盟及其成员国以及欧洲民用航空会议的其他成员国从开始就实施该计划的意向，并要求有能力这么做的国家在大会结束前宣布它们承诺自愿从开始就参加全球基于市场措施计划。

22.3.3 在 WP/412 号文件中，印度、中国和俄罗斯联邦建议对关于全球基于市场措施计划的大会决议文本草案中的某些规定进行修改，特别是：在试点和第一阶段之后对该计划进行的审查将确定自 2027 年开始的第二阶段的设计参数，如自 2030 年起动态做法中关于国家豁免的收入吨公里数的阈值和具体的各个比率；确认“发达国家将起带头作用”；根据单个参与国的国家自主贡献（NDCs）或根据文本草案第 9 段中提供的公式来分配抵消要求；对自发达国家和发展中国家的新加入者使用不同的阈值来让其参与该计划；不使用关于监测、报告与核查（MRV）要求的标准和建议措施（SARPs）；对于参与该计划不同阶段的国家实施监测、报告与核查，采用不同的时限。

22.3.4 在 WP/449 号文件中，危地马拉和西班牙分享了有关“可持续航空联盟（ALAS）”举措的信息，该举措由危地马拉、西班牙和美国制定，目的是为了推进各种减排方案和项目，从环境、社会和经济方面实现可持续的航空业，其重点在于减排方面的渐进发展方法。它邀请其他国家和组织加入这项举措，并强调各国之间为实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）而开展合作的必要性。

22.3.5 在 WP/182 号文件中，卡塔尔以大会 A38-18 号决议附件中 i) 段为基础表达了观点，该段具体提及承认各航空公司为提高燃油效率和减少航空排放而所采取的“早期行动”。卡塔尔指出，这些提案没有包括通常被称作“提早行动者”的重要设计要素，不承认这一点，将会打击那些大于业界力度提高效率的航空公司的热情，而在实施碳中和增长时，实际上将使提早行动者受到惩罚。

22.3.6 在 WP/211 号文件第 1 号修改稿中，印度尼西亚支持制定国际航空的全球基于市场措施计划，并总结了其立场，其中包括：有必要确保以个案为基础，通过使用可持续的代用燃料减少运营人的排放抵消要求；若能从国际民航组织和/或其他成员国获得技术支持，印度尼西亚愿意通过从 2021 年起加入该计划而采取早期行动；以及印度尼西亚支持将抵消要求的分配从 100% 的部门做法向个案分配的做法进行动态过渡。

22.3.7 在 WP/233 号文件中，巴西支持采取分两个阶段实施该全球计划，各阶段之间至少间隔五年，并主张在每一阶段中，主要根据收入吨公里等航空标准对各国进行分类。该文件坚信，所有不适用豁免的南美和中美洲国家均应一起在该计划的第二阶段加入。该文件支持采用 100% 的部门做法来分配抵消要求。此外，该文件还认可授权航空环境保护委员会实施有关该计划的进一步工作，特别是排放单位标准，必须接受《联合国气候变化框架公约》及其《巴黎协定》的指导并与它们保持一致。

22.3.8 在 WP/234 号文件中，巴西概述若干支持采纳 100% 部门做法来分配抵消要求的技术论据，以期避免市场扭曲和对某些地区的国际航空交通发展带来不当比例的负担。

22.3.9 在 WP/343 号文件中，马来西亚支持以全球抵消计划的形式来制定全球基于市场措施计划，以减少来自国际航空部门碳排放所造成的影响。马来西亚将采取所有必要行动来做好该计划的实施准备，同时要求获得国际民航组织的技术援助，并鼓励与其他国家进行合作。马来西亚支持根据成员国达成的共识，分阶段实施该计划，并支持采用部门做法来分配抵消要求。马来西亚表达了其从一开始就自愿参与该计划的意愿。

22.3.10 在 WP/387 号文件中，俄罗斯联邦全面分析了实施国际航空碳抵消和减排计划的相关负面影响，并根据国际民用航空清洁发展机制（ACDM）提出了一种应对环境挑战的替代做法，作为实施全球基于市场措施计划的基础。该提议旨在通过采用向各国收取环境费，计做国内航班所用每吨航空燃料的统一收费标准，建立一种调动可供国际航空使用的资源的机制，以便为发展中国家环境方面的高效率航空项目提供资金。

22.3.11 在 WP/411 号文件中，加拿大认为，建立一个单一的稳健的全球基于市场措施计划，将其作为处理国际航空二氧化碳排放的一揽子措施中的一个要素，将比国家和地区性措施集合起来产生好得多的环境效益，并且成本将更低。加拿大认识到，WP/52 号文件中所载的大会决议草案是经过重大的妥协努力而产生的结果，各要素只有作为一个整体看待时才能发挥效用，并且这一揽子措施体现了平衡性，反映了不同国家的不同观点。加拿大表达了其从一开始就自愿参与该计划的意愿，并鼓励其他国家也这么做。

22.3.12 在 WP/428 号文件中，智利就以下方面提出了看法：航空环境保护委员会在与全球基于市场措施计划相关的监测、报告和核查（MRV）、排放单位标准（EUC）以及登记处等这些方面正在开展的技术工作，以及让所有成员国以透明的方式获悉相关信息的益处。智利建议，与航空环境保护委员会未来在全球基于市场措施计划方面开展的技术工作相关的讨论，应该向所有成员国公布。

22.3.13 在 WP/448 号文件中，美国支持国际民航组织通过“一揽子措施”（包括用全球基于市场措施作为填补措施）实现从 2020 年起碳中和增长目标的这一全面做法。美国支持通过国际航空碳抵消和减排计划以及核准 WP/52 号文件附录 B 中的拟议大会决议案文，该案文包含经过审慎平衡的一揽子关键要素。美国表示有意向为各国提供能力建设方面的支持，以协助其实施国际航空碳抵消和减排计划。美国还表示有意向从一开始就加入全球基于市场措施，认为排放量合起来占全球排放量很大比例的其他国家也会加入这一措施，并鼓励其他国家如果可能，考虑从一开始就加入全球基于市场措施，并在大会期间公开声明这样做的意愿。

22.3.14 在 WP/153 号文件第 1 号修改稿中，国际航协强调，航空碳定价手段的普及将导致运营人和政府各自实施一些不可持续的措施。相比之下，国际航协认为，如果可以制定一个支持从 2020 年开始碳中和增长的全球碳抵消机制，使其作为处理国际航空二氧化碳排放的唯一全球性措施，那么尽管航空业将为此付出巨大成本，但这一成本将更“可控”。

22.3.15 在 WP/154 号文件第 1 号修改稿中，国际航协就分阶段实施全球基于市场措施计划提出了看法，包括：任何航线上应公平对待所有运营人；未在该计划覆盖范围内的排放不应重新分配给受该计划约束的任何运营人来进行抵消；不同阶段所涵盖的国际航空排放比例不应低于 2016 年 5 月召开的高级别会议达成的提案中所设想的水平；以及针对最不发达国家（LDCs）、小岛屿发展中国家（SIDS）和内陆发展中国家（LLDCs）的特别条款将限制该计划对发展中国家和新兴经济体的冲击。

22.3.16 在 WP/155 号文件第 1 号修改稿中，国际机场协会、民用空中航行服务组织、国际航协、国际公务航空理事会和航天工业协会国际协调理事会介绍了在 2016 年 6 月举行的国际航协第 72 届年会上通过的关于全球基于市场措施计划的一项决议，该决议提出了一系列设计建议，包括：分阶段实施这一做法不应造成市场扭曲，并且同一条航线上的所有运营人应得到平等对待；以及在分配抵消要求时应适当考虑在整个部门和个体之间适用一个适当的加权值，并认识到该加权值可在计划的生命周期内变化。

22.3.17 在 WP/413 号文件中，国际机场协会、民用空中航行服务组织、国际航协、国际公务航空理事会和航天工业协会国际协调理事会还表示，虽然航空业界认可关于建议国际航空碳抵消和减排计划在实施的试点阶段和第一阶段采取自愿原则背后的考虑，但航空业界也强调了确保这一做法不会导致更多的市场扭曲以及保持该计划的全球性和排他性的重要性。该文件还讨论了保持监管可预见性和稳定性的必要性，并强调了能力建设在促进各方参与国际航空碳抵消和减排计划方面的作用。该文件鼓励各国在计划伊始按自愿原则加入该计划，并请求理事会加快监测、报告和核查、排放单位标准和登记处方面的工作。

22.3.18 在 WP/248 号文件中，世界银行旨在强调国际民航组织与世界银行集团（WBG）携手为全球基于市场措施计划的顺利落实提供支持的机遇。世界银行集团在能力建设活动方面拥有丰富的专业知识，这些活动正是国际民航组织这一计划的核心内容，例如设计和建立登记处；监测、报告和核查系统；和数据采集与管理工具。世界银行集团随时准备为顺利落实该计划所需的国际民航组织能力建设和援助计划提供支持。

22.3.19 在 WP/431 号文件中，大韩民国在国际航空全球基于市场措施计划启动之前分享了一些信息，这些关于其在与国家航空器运营人之间的自愿活动协议（AVA）和针对国内航班的韩国排放权交易机制（ETS）之下进行的与监测、报告和核查系统相关的工作中获得的一些经验。

22.3.20 在 WP/443 号文件中，泰国提供了关于泰国自愿减排（TVER）方案的信息，该方案是泰国自愿碳市场的一项温室气体减排机制。泰国请大会支持将泰国自愿减排信用额度在国际航空全球基于市场措施计划中用作抵消信用额度。

22.3.21 在 WP/163 号文件中，国际航协重申了简单性、完整性和保密性等原则对于航空器运营人的重要性，以及在监测、报告和核查、排放单位标准和登记处的几个关键要素方面开展更多实质性工作的必要性，以确保国际航空全球基于市场措施的全面落实。

22.3.22 在 WP/206 号文件中，可持续航空国际联盟（ICSA）确定了供大会审议的几项关键要素，以便使全球基于市场措施计划在经济和环境方面有个坚实的基础。可持续航空国际联盟就进一步强化大会决议案文提供了一些建议，包括：有必要根据《巴黎协定》通过审查过程设定更大的目标；碳污染已经很严重的地区航线应在一开始承担更大的责任；对于规模较小的发展快速的地区航线，其义务应随着污染水平的上升而增加；以及应定期对责任进行更新。

22.3.23 在 WP/377 号文件中，拉丁美洲航空和空间法协会（ALADA）赞扬了国际民航组织及其成员国在环境问题方面所开展的工作，并介绍了其对于全球基于市场措施计划的立场，包括通过强制要求提交国家行动计划以及将环境问题纳入国际民航组织审计计划当中，将有利于该计划的实施。

22.3.24 在 WP/465 号文件中，多米尼加共和国阐述了其减少二氧化碳排放行动计划（DRAPER）的实施进展，该计划是按照大会 A38-18 号决议中的要求拟定的，并得到国际民航组织 — 欧盟援助项目的支持。该行动计划的更新版本于 2015 年 7 月提交。

22.3.25 委员会认识到智利在 WP/428 号文件中提出的航空环境保护委员会的成员问题，并指出，理事会已决定发布更多的关于该委员会工作进展的信息，以及秘书处将探索最佳方式来推进所有相关国家成为该委员会观察员并提名它们的专家参加基于市场措施的有关工作。

22.3.26 委员会认识到多个文件强调了能力建设和帮助各国实施全球基于市场措施的重要性，以及大会决议草案文本包括这方面的具体规定。委员会欢迎世界银行提交的 WP/248 号文件，该文件旨在监测、报告与核查系统和登记册领域支持实施全球基于市场措施计划的能力建设活动。

22.3.27 委员会感谢理事会及其环境咨询小组（EAG）、高级别小组、高级别会议和主席之友非正式小组会议所做的大量工作以及专家提出的技术意见，随后理事会提出了载于 WP/52 号文件附录 B 中的决议草案文本。

22.3.28 绝大多数国家对载于 WP/52 号文件中的决议草案文本表示支持，因为它代表了该组织在过去三年中所做大量努力的结果，并反映了各国的不同观点，因此它是一套经过认真权衡且可以接受的折衷。

22.3.29 一些国家表达了关切，尤其是关于开展进一步的工作以确保所有国家的观点被纳入大会决议草案文本的必要性的关切，并建议进行进一步的讨论和磋商，以改进草案文本。委员会认识到 WP/52 号文件第 2 段已提及了这些问题。

22.3.30 委员会注意到主席会同理事会主席将与一些国家进行磋商，以便讨论对大会决议草案文本进行可能的改进，同时不影响该文本已获得的支持。

22.3.31 继与一些国家非正式磋商后，委员会审议了磋商中提出的一些建议，并同意对大会决议草案文本进行如下修订：

- 在草案文本的序言部分新增加一段：“认识到本决议不构成根据联合国气候变化框架公约、巴黎协定或其他国际文书开展谈判的先例，不对谈判结果进行预判，不代表联合国气候变化框架公约、巴黎协定或其他国际文书缔约国的立场；”；和
- 在草案文本中新增加一段 7 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；”。

- 在大会决议草案中增加新的第 17 段第二分段：“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航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致”；

22.3.32 各国对于监测、报告与核查和排放单位标准的标准、建议措施或指导材料是什么各抒己见。在这方面，委员会要求理事会在根据国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）为实施监测、报告与核查系统开展制定标准、建议措施和相关指导材料的工作时，应就标准或建议措施是什么以及指导材料应包含什么内容提供明确的指导。

22.3.33 委员会注意到，理事会在开展排放单位标准的工作时，将促进减排项目方法论的开发和实施，这些项目将从航空业界中产生排放单位。委员会强调指出应鼓励各国开发与国内航空相关的项目。

22.3.34 委员会注意到，根据大会决定，该计划的管理和整体规范由理事会负责。

22.3.35 绝大多数国家重申它们支持 WP/52 号文件所载的大会决议草案文本以及非正式磋商中提出的上述修订案建议。

22.3.36 一些国家重申它们对拟议的全球基于市场的措施计划中的一些设计要素对国际航空可持续发展，特别是对发展中国家的影响表示关切。

22.3.37 委员会同意向大会建议通过下列决议：

决议 22/2：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 — 全球基于市场措施（MBM）计划

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 A38-18 号决议要求理事会在成员国支持下，酌情考虑到国际航空发展的需要、航空业提出的建议及其他各种国际发展情况，并在不影响根据《气候变化公约》进行的谈判的情况下，完成就全球基于市场的措施计划的各种可能备选方案的技术内容、环境和经济影响及其形式、包括就其可行性和切实性进行的工作；

还忆及大会 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，包括虑及各种特殊情况和各自能力的方法，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；

认识到国际民航组织是解决国际航空排放的适当论坛，和理事会、其环境咨询小组（EAG）和航空环境保护委员会（CAEP）为制定关于全球基于市场的措施计划及其设计要素和实施机制的建议所进行的大量工作，包括对各种义务分配做法的分析；

进一步忆及大会 A38-18 号决议要求理事会在成员国支持下，组织由各成员国及相关组织的官员和专家参与的国际航空全球基于市场的措施计划研讨会、讲习班；

认识到在 2015 年和 2016 年为所有地区举行了两轮全球航空对话（GLADs）研讨会；

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 38 届会议关于制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划的决定，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集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；

回顾《联合国气候变化框架公约》和《巴黎协定》，并确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；

还确认《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；

欢迎《联合国气候变化框架公约》下的《巴黎协定》获得通过，并确认关于国际航空的全球基于市场的措施计划的相关工作及其实施将有助于实现《巴黎协定》所规定的各项目标；

鉴于《联合国气候变化框架公约》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《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）与国际民航组织在开发用于航空的清洁发展机制方法方面开展的合作；

认识到本决议不构成根据联合国气候变化框架公约、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，不代表联合国气候变化框架公约、巴黎协定或其国际文书缔约国的立场；

大会：

1. 决定本决议以及 A39-YY 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 A39-ZZ 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 A38-17 号决议和 A38-18 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. 确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、可持续的代用燃料和全球基于市场的措施计划以及其他措施方面取得的进展，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代用燃料；

3. 还确认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续的代用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. 强调全球基于市场的措施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. 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代用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，确保航空器运营人在某一特定年内计划下的抵消要求能够通过使用可持续的代用燃料予以削减，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. 确认各国，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. 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) 段决定其航空器运营人的抵消要求的基础；
- b) 第一阶段在 2024 年至 2026 年实施，适用于自愿参加试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；
- 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. 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航空器运营人，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. 决定从 2021 年起每年计算需要在特定年份由航空器运营人抵消的二氧化碳排放量，计算方法如下：

- a) 航空器运营人的抵消要求 = [% 部门部分 × (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量 × 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航空器运营人的排放量 × 既定年份航空器运营人的增长因子) ；
- b) 其中部门的增长因子 = (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 年至 2020 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的平均总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量；
- c) 其中航空器运营人的增长因子 = (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的总排放量 — 2019 年至 2020 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的平均总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的总排放量；
- 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航空器运营人的排放量，

或

- b) 2020 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量；
- 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，至少 20% 个别部分，理事会则在 2028 年向大会建议是否对个别部分百分率作出调整及调整程度；
- v) 2033 年至 2035 年，至少 70% 个别部分，理事会则在 2028 年向大会建议是否对个别部分百分率作出调整及调整程度；
- f) 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器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. 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 2020 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航空器运营人同样方式的对待。

13. 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：航空器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；航空器最大起飞质量 (MTOM) 小于 5 700 千克；进行人道主义、医疗、消防作业；

14. 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航空器运营人的抵消要求；

15. 注意到理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，在以下方面开展的工作：a) 建立监测、报告和核查 (MRV) 制度；b) 将由航空器运营人购买的能够顾及联合国气候变化框架公约的发展情况的建议排放单位标准；c) 国际航空碳抵消和减排计划下的登记处，并要求理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，尽快完成其工作，包括提供能力建设和协助，以便能从 2020 年起全面实施国际航空碳抵消和减排计划；

16. 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，使航空器运营人能根据该计划协调其抵消要求，同时它们每年向航空器运营人所在国指定的登记处主管部门报告所需的数据；

¹ 新加入者被定义为在该计划生效之时或之后开始从事属于该计划范围内的航空活动，并且其活动不是另一航空器运营人先前进行的航空活动的全部或部分延续的任何航空器运营人。

17. 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；

18. 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。除其他外，定期审查应包括：

- a) 评估：实现国际民航组织全球期望目标的进展；该计划对各国和航空器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
- 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、运行改善和可持续代用燃料对于实现国际民航组织的环境目标所作的贡献；

19. 决定国际航空碳抵消和减排计划或大会决定的任何其他计划将是一项适用于国际航空二氧化碳排放的基于市场的措施；

20. 要求采取以下行动，以期从 2020 年起实施国际航空碳抵消和减排计划建立必要的机制：

关于实施监测、报告和核查制度，

- a) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，制定关于根据国际航空碳抵消和减排计划实施监测、报告和核查制度包括简化的监测、报告和核查程序的标准和建议措施及相关指导材料，供理事会在 2018 年以前通过；
- b) 其航空器运营人进行国际航行的所有成员国根据监测、报告和核查的标准和建议措施，为从 2019 年 1 月 1 日起的实工作制定必要的安排；

关于排放单位标准（EUC），

- c) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，为支持该计划下的航空器运营人购买适当的排放单位，制定标准和建议措施（SARPs）以及关于排放单位标准（EUC）的指导材料，同时亦顾及《联合国气候变化框架公约》和《巴黎协定》第 6 条的相关发展情况，供理事会尽快但不晚于 2018 年通过；
- d) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，建立排放单位标准（EUC）问题的常设性技术咨询机构，以便就国际航空碳抵消和减排计划所使用的符合资格的排放单位向理事会提出建议；
- e) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，酌情定期审查排放单位标准（EUC）的标准和建议措施及相关指导材料，以便促进与《巴黎协定》下未来的相关决定之间的兼容性；

关于设立登记处，

- f) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，为支持根据该计划制定登记处，编制政策和相关指导材料，供理事会在 2018 年以前通过；
- g) 理事会在国际民航组织的支持下，设立一个统一的中央登记处，不迟于 2021 年 1 月 1 日起运作；
- h) 各国按照国际民航组织的指导，为设立自己的登记处或由国家集团设立的集团登记处制定必要的安排，或为参加其他登记处作出安排；

关于国际航空碳抵消和减排计划的治理，

- i) 理事会根据需要，在常设技术咨询机构和航空环境保护委员会的支持下，监督国际航空碳抵消和减排计划的运作；

关于监管框架，

- j) 成员国采取必要行动，以确保到 2020 年为遵守和执行该计划建立必要的国家政策和监管框架。

21. 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航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；

22. 决定国际民航组织和成员国采取一切必要行动，为从 2020 年起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：

关于实施监测、报告和核查制度，

- a) 理事会采取必要行动，为制定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和协助，以照顾到成员国从 2019 年 1 月 1 日起实施监测、报告和核查制度所需的能力建设和协助，包括从 2017 年起在各地组织研讨会和培训，并在需要时提供财政支持，特别是向自愿参加试办阶段和需要支持进行这项工作的国家提供这种支助；
- b) 成员国之间建立伙伴关系，以便在实施监测、报告和核查制度上进行合作；

关于设立登记处，

- c) 理事会采取必要行动，为制定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和协助，以照顾到成员国设立登记处所需的能力建设和协助，包括从 2017 年起在各地组织研讨会和培训，并在需要时提供财政支持，特别是向自愿参加试办阶段和需要支持进行这项工作的国家提供这种支助；

d) 成员国相互之间建立伙伴关系，就设立自己的登记处或由国家集团设立的集团登记处以及进行可能的试点实施等方面进行合作；

23. 决定国际航空碳抵消和减排计划采用符合上文第 20 段排放单位标准（EUC）的排放单位；

24. 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；

25. 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《气候变化公约》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。

议程项目 23：国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设

23.1 关于议程项目 23，执行委员会根据国际民航组织理事会提交的 A39-WP/62 号文件，以及巴西（A39-WP/348 号文件）、喀麦隆（A39-WP/349 号文件）、埃及（A39-WP/364 号文件）、印度（A39-WP/346 号文件）和斯洛伐克（A39-WP/105 号文件）代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国，以及欧洲空中航行安全组织提交的工作文件，审议了关于国际民航组织民用航空培训方案及航空能力建设的题目。此外，阿根廷（A39-WP/183 号文件）、拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）（A39-WP/354 号文件）和印度尼西亚（A39-WP/353 号文件）也提供了三份信息文件。

23.2 委员会审议了 A39-WP/62 号文件，其中提供了关于全球航空培训（GAT）办公室自其于 2014 年 1 月 1 日成立以来截至 2016 年 3 月所开展活动和所取得成就的摘要，以及有关大会 A38-12 号决议附录 D、国际民航组织民用航空培训政策、及下个三年期（2017 年至 2019 年）优先事项的实施状况。该文件强调了以下培训活动，以及截至 2016 年 3 月 1 日，在国际民航组织 66 个成员国实施的航空培训方案升级版（TPP），并且包含了 89 个成员（16 个地区优秀培训中心（RTCEs）、31 个正式成员、38 个准成员和 4 个机构成员）。共计开发了 87 套标准成套培训资料，另有 57 套标准成套培训资料正在编制当中，使国际民航组织得以将其培训目录提高到了 136 套成套培训资料。关于对培训组织的评估，全球航空培训办公室开展了 130 次评估、初步评估和重新评估，以便首次验证它们被接受作为航空培训升级版成员，并随后保持其成员资格的有效性。在课程的提供方面，在全球提供了 482 项经国际民航组织认可的课程，共有 7 100 名学员参加了培训。国际民航组织还与内部和外部伙伴以及学术机构一起，开展了一项基于胜任能力的培训课程开发计划，以便支助成员国的人力资源能力建设。

23.3 委员会还根据 A39-WP/62 号文件所载的内容，审议了下个三年期的全球航空培训办公室的活动。该文件指出航空培训升级版方案将继续根据成本回收机制运行。预计航空培训升级版方案网络将在 2016 年年底之前增加到 100 个成员。此外，预计每年都将制定和提供 20 套新的经国际民航组织协调一致的成套培训资料。下个三年期，将提供新的网络工具和资源，如在线工作任务目录、教学系统设计（ISD）基于网络的工具、培训需求评估（TNA）方法以及培训后的评估（PTE）方法。

23.4 五个成员国提交的工作文件呼吁制定各种方法、工具及路线图，以便更好地规划和管理各种培训资源与需求，以期建立培训方面的胜任能力、容量及地区合作。

23.5 委员会审议了巴西提交的题为不让任何国家掉队举措背景下的人力资源发展：培训课程数据库和培训资源管理委员会的 A39-WP/348 号文件。这份文件忆及了大会 A38-12 号决议附录 D 的各项目标以及国际民航组织向成员国提供援助的民用航空培训政策，并呼吁建立一个世界范围的现有课程中央数据库，作为航空培训升级版网络以及相互关联举措的延伸和改进。此外，建议在不让任何国家掉队（NCLB）举措的范围内设立一委员会，其目的是为了策划和管理各种培训资源与培训需求，以期处理当地和地区培训差距，并促进地区培训协调规划，以便合理利用各种资源，并支助专门知识的交流和分享。

23.6 喀麦隆介绍题为编制喀麦隆航空能力开发路线图的 A39-WP/349 号文件，概述了喀麦隆着手实施的编制航空能力开发路线图的项目，详述了到目前为止取得的进展。它呼吁面临短缺实施标准和建议措施（SARPs）及《空中航行服务程序（PANS）》合格人员的成员国编制路线图以增强能力。它还要求国际民航组织理事会继续支持成员国统一航空专业人员的能力水平，确保国际民航组织经常为成员国提供实施标准和建议措施的能力，协助成员国实施航空能力开发路线图。

23.7 印度介绍了题为航空能力建设地区合作的 A39-WP/346 号文件，呼吁在亚太地区开展地区性能力建设合作，确定一批可在地区内调配的飞行运行监察员。文件请大会认识到在地区内开展飞行运行监察员能力建设，以便缓解此类技能型人才短缺问题的必要性和机会，将地区航空能力建设纳入国家民用航空安全监管框架。

23.8 埃及介绍了题为埃及国际航空二氧化碳减排行动计划的 A39-WP/364 号文件，报告了埃及在环境保护领域开展的因国际航空而产生的活动以及在提交埃及二氧化碳减排行动计划方面取得的进展。关于培训，它请大会要求国际民航组织在航空培训升级版（TRAINAIR PLUS）方案中列入涉及“国际民用航空产生的二氧化碳减排自愿行动计划”问题的专门培训课程。

23.9 斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织介绍了议项目 23 下的最后一份工作文件 A39-WP/105。尽管文件没有专门涉及培训，但重点指出了有效管理能力建设的方法和机会，确保取得实效。

23.10 执行委员会一直支持全球航空培训办公室（GAT）的活动，核准其未来三年的工作计划。委员会还表示支持喀麦隆提交的 A39-WP/349 号文件，呼吁面临有能力的合格航空人才短缺的国家制定培训和能力建设路线图，考虑此类路线图的必要性对大会第 A38-12 号决议附录 D 进行修订。

23.11 执行委员会要求航空培训升级版（TRAINAIR PLUS）的评估应与国际民航组织附件 1 —《人员执照的颁发》标准和建议措施挂钩，以减少多余的评估和审计。成员国欢迎培训中心利用培训需求评估工具有效确定培训需求。

23.12 成员国提出须对航空培训升级版大纲不同等级（准会员、正式会员和地区优秀培训中心）的相关费用进行定期审查，以评估并争取减少由全球航空培训办公室负责管理的对于培训机构和国家编制、修订和提供标准化培训的费用。

23.13 此外，委员会还注意到航空培训升级版应向发展中国家培训机构进行推广，并突出强调留住训练有素专业人员的问题。

议程项目 24：人力资源管理

24.1 委员会审议了由理事会提交的 A39-WP/74 号文件，该文件概述了为提高本组织人力资源管理并与最佳做法看齐正在采取的举措和未来行动，目的旨在协助本组织吸引、留住和激励有胜任能力、流动和多元化的员工队伍。

24.2 委员会注意到在有关道德操守、合同安排和招聘的监管框架以及有关工作人员流动、绩效管理、学习与发展和接续规划等战略领域所进行的改进。委员会还注意到进行人力资源业务过程的现代化，与实施旨在提高方案需求效率和反应性的自动化改进得以继续进行。在迄今所取得成绩的基础上，在下一个三年期间进一步加强人力资源管理的优先领域将把重点放在多样性、人才管理、工作人员激励、绩效管理、接续规划和工作人员福利上面。

24.3 委员会的讨论强调了接续规划的重要性。

24.4 一些代表团强调了在战略目标管理层级上接续性的重要性以便更好地完成本组织使命；该层级的任期限制可能对国际民航组织工作的连续性以及本组织的机构记忆造成不利影响；并建议撤销这种任期限制。会议澄清该问题在理事会权限范围内并将由理事会进行审查。

24.5 委员会注意到由中国提交的 A39-WP/423 号文件中的信息。

24.6 结合讨论情况，执行委员会请求大会：

- a) 注意到本组织为提高人力资源管理所进行的改革以及所取得的成就；
- b) 如 WP/74 号文件的第 9.1 段所述，根据人力资源管理的业务计划及其相关的交付成果，核可所确定的下一个三年期人力资源管理优先举措和未来行动；和
- c) 按上文 24.4 所述，将管理层级的任期限制问题提交给理事会。

议程项目 25：国际民航组织员工队伍的现况

25.1 委员会在其第八次会议上审议了 A39-WP/73 号文件。该文件提出了关于国际民航组织分别在 2013 年、2014 年和 2015 年的 12 月 31 日员工队伍组成的报告，包括公平地域代表性（EGR）和性别的现况，及对专业及以上职类任用的分析。

25.2 在讨论过程中，考虑到方案和组织需求，一些国家强调了拥有对专业及以上职类适当平衡的分配的重要性。

25.3 执行委员会请大会：

- a) 注意到 WP/73 号文件提交的状况报告；和
- b) 敦促各成员国与国际民航组织秘书处协作，实现并维持一个多样化的、灵活的和具有动力的工作人员队伍。

议程项目 26：国际民航组织的多种语文

26.1 执行委员会在其第八次会议上审议了“国际民航组织的多种语文”议程项目下的三份工作文件（A39-WP/43、WP/355 和 WP/357 号文件）。

26.2 A39-WP/43 号文件载有理事会的一份报告，该报告概述了通过等同和优质服务、优化可用资源、遵守联合国与语文服务有关的最佳做法以及通过开发和使用强化的技术工具，为促进国际民航组织多种语文的使用所实施的各项措施。

26.3 该报告还介绍了语文服务提供的现状以及自 2008 年以来大幅削减语文服务供资的情况。尽管削减了预算，但秘书处还是能够确保语文服务的同等性，并保持甚至提高了笔译、口译和出版服务的数量和质量。虽然提高了效率，但预算资源的水平影响了国际民航组织用所有语文及时发布信息并为某些类别的会议提供完整口译服务的能力。

26.4 委员会指出，A39-WP/46 号文件所载的 2017 年至 2019 年三年期预算草案为语文服务提供的供资水平与本三年期持平，以及本组织将实施一系列措施，通过再造业务、加强规划、增强责任心、改造从文件制作到最后分发的端对端的流程，来管理需求以实现效率。

26.5 由哥伦比亚代表拉丁美洲民用航空委员会 22 个成员国提交的 WP/355 号文件强调有必要以所有官方语文提供对安全和本组织其他重要领域的工作提供支持的文件。该文件建议探索新的方法和程序，包括吸纳国际民航组织地区办事处的支助，以提升效率，确保本组织可以继续向各成员国提供高质量的服务。

26.6 由俄罗斯联邦提交的 WP/357 号文件表示，国际民航组织削减语文服务损害了非英语国家的利益，并要求请大会采取 WP/357 号文件第 5 段中列出的一系列措施。这些措施旨在加强已经生效的关于该问题的大会决议的实施力度，这些决议强调了使用多种语文对于国际民航组织工作的重要性并提出了关于根据《芝加哥公约》第三十七条的规定确保各成员国平等地了解和参与本组织所有立法机构的决策过程的要求，该条规定强调应确保各项航空标准和程序的统一性。

26.7 一些成员国发言支持多种语文是实现国际民航组织各项目标的一项基本原则。其中几个国家强调有必要及时和同时用国际民航组织的所有工作语文提供文件，主要但不局限于与标准和建议措施以及空中航行服务程序相关的文件以及与安全和安保措施相关的文件。这些国家还指出，不应仅仅将多种语文视为一种支出，还应将其视为对建立安全无虞的全球民用航空系统的一种投资。其他成员国讨论了确保及时以国际民航组织的所有工作语文提供与标准的实施相关的手册所产生的预算影响，并要求对外包水平做进一步评估，并在此过程中考虑到其他类似的联合国机构的最佳做法。

26.8 委员会承认，语文服务是每项国际民航组织方案的必不可少的一部分，对于本组织的所有战略目标以及各项标准和建议措施和空中航行服务程序在全球范围内的实施是至关重要的，并且是不让任何国家掉队（NCLB）举措的一项关键要求。委员会还肯定了一些国家在将国际民航组织网站翻译为各种不同的语文方面提供的支助。

26.9 在审议完 A39-WP/43、WP/355 和 WP/357 号文件之后，委员会根据讨论情况建议大会：

- 1) 要求理事会在认识到多种语文是实现国际民航组织各项目标的一项基本原则的情况下，密切监测其通过的旨在提升语文服务事项效率和有效性的各项政策和决定的落实情况；和
- 2) 要求理事会进一步分析和评估用于确保以国际民航组织所有工作语文及时提供与各项标准的实施相关的国际民航组织文件所需的资源，并进一步审查实现这些目标所需的外包水平，同时考虑到其他类似的联合国机构的最佳做法。

议程项目 27：增强国际民航组织的效率和有效性

27.1 执行委员会在其第八次会议上，审议了 WP/75 号文件，其中载有一份理事会的报告，概述了在增强本组织效率和有效性方面取得的持续进展，同时虑及了 A31-2 和 A32-1 号决议。同时，该报告还介绍了为实现 2017 年—2018 年—2019 年三年期内取得进一步改进而需采取的行动和所确定的措施。

27.2 委员会欣慰地注意到本组织在提高其效率和有效性方面取得的进展，并请大会要求理事会继续执行旨在提高国际民航组织效率和有效性的过程。

应对成员国对国际民航组织国家级信件答复率较低的问题

27.3 委员会审议了 WP/22 号文件，其中报告了提高成员国对国家级信件的答复率这一主题，并依据对答复率较低的现状和原因所做的分析，提出了为应对答复率较低问题而采取的行动。

27.4 美国在 WP/86 号文件中建议缔约国审查其标准和建议措施的制定程序；敦促各国答复国际民航组织关于对附件和空中航行服务程序进行拟议修订的国家级信件；并建议国际民航组织各地区办事处发挥积极作用，鼓励各国进行答复。本文件载有一份对 A38-11 号决议进行替代的拟议决议草案。注意到技术委员会开展的实质性讨论引起了对该大会决议第 19 和 20 段中文字进行修订，从而在这些规定中对通过成员国进行沟通的意图做了澄清。

27.5 古巴在 WP/119 号文件中分享了该国对国际民航组织国家级信件做出有效答复方面的经验和方法，建议将该国做法的一些要素纳入到国际民航组织正在拟定的沟通跟踪程序中。

27.6 阿拉伯联合酋长国提交了一份信息文件（WP/320 号文件），介绍了由于国际民航组织所发信函数量众多而导致各国面临的挑战。

27.7 委员会在其讨论期间，支持这些建议。它赞同 WP/22 号文件第 2.3.1 段中概述的旨在提高国家级信件答复率的拟议行动，并注意到秘书处确定和实施这些行动时对各文件中所载信息进行一并考虑的意图；通过讨论，此种意图得到了强化。

27.8 根据讨论，委员会同意提交以下决议供全体会议通过：

决议 27/1：解决成员国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题

鉴于《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第三十七条要求本组织通过并修订国际标准和措施以及程序，并要求每一缔约国进行合作，确保在采取统一做法可便利和改进空中航行的所有事项中，使规章和做法达到最可能高的一致性；

认识到国家级信件是本组织在秘书长授权下向其成员国和其他相关方正式传达其标准和措施及政策并与其互动的媒介；

关切成员国对国家级信件答复率低的问题存在已久，可能对按照《芝加哥公约》第三十七、三十八、五十四、五十七和九十条履行义务造成不利影响；

忆及 A29-3 号决议敦促各国对国际民航组织理事会提出的就国际民航组织的拟议标准提出意见和表明同意与否的要求作出答复，以避免其以少量答复为依据做出决策；

大会：

1. 呼吁成员国重申通过国际民航组织地区办事处和/或地区民用航空委员会，以完整和及时的方式答复国际民航组织签发的所有国家级信件的必要性并信守其承诺，共享最佳做法，以便与国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）的举措相呼应，促进持续改进，调集资源并在成员国内部开展能力建设；

2. 指示秘书长实施一项国家级信件登记属性计划，确定类别、优先级、科目或主题，以及答复要求，以便利成员国和其他接收方改进对国家级信件的处理；

3. 要求秘书长审查并在必要时修改国家级信件和电子公告的格式，包括设计布局，以便更有效地将其内容传达给成员国和其他接收方；

4. 要求秘书长调查并在必要时采用新的通信联络工具，包括基于网络的解决方案，以便改进与成员国和国家级信件其他接收方之间的交流和互动，以及改进国际民航组织记录管理系统中对答复的记录；

5. 指示秘书长实施能够报告国家级信件答复率的自动网基交互系统，以便提高按成员国、地区和/或全球分列的国家级信件答复情况的可见性，并在成员国当中进行宣传和能力建设；

6. 指示秘书长在国际民航组织所有地区办事处推行后续程序，根据必要情况将其作为地区办事处手册的一个组成部分，以便进一步通知并与其所属地区内答复较低或没有答复的成员国协调人互动，并且为此借助各代表团驻国际民航组织总部之便利；

7. 指示理事会定期监测和分析国家级信件的答复率，在成员国答复率低于全球平均值时提出建议；

8. 呼吁成员国考虑设立进行内部（国家一级）协调和采取国家级信件后续行动的联络人，持续审查国际民航组织民航局局长（DGCA）人名录，以及确保国家级信件接收方的联系方式是最新的，并完整、及时地将任何变化通知国际民航组织；和

9. 要求秘书长通过国际民航组织各地区办事处、地区民航局长会议和/或诸如地区民用航空委员会等其他论坛，开展针对成员国的宣传活动，以提高成员国对答复国际民航组织签发的所有国家级信件及保持最新联系方式重要性的认识程度。

决议 27/2：标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求每一成员国进行合作，确保在采取统一办法能便利和改进空中航行的所有事项中，使规章和做法达到最可能高的一致性；

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求本组织通过和修订国际标准和建议措施及程序，并说明这一行动的目的和其中将要处理的事项，而且第三十八、第五十四、第五十七和第九十条则包含了附加的相关规定；

鉴于按照《公约》第三十八条，任何成员国如认为在所有方面都遵守任何国际标准或程序不切实际，并或认为有必要采用与之不同的规章或做法时，务必立即通知国际民航组织；

鉴于大会认为制定若干履行《公约》这些规定时应予遵循的政策是可取的；

认识到标准和建议措施及空中航行服务程序的有效执行将促进国际民用航空的安全、安保和可持续发展；

认识到差异信息易于及时提供给所有利害攸关方对促进国际民用航空的安全、正常和效率至关重要；

注意到许多成员国很难落实根据公约第三十七条和第三十八条承担的义务以及与时常修订附件的步伐保持一致；

认识到通过国际民航组织获取的最新技术指导材料为各成员国规划有效执行标准和建议措施、空中航行服务程序和地区计划提供了极有价值的协助；

认识到国际民航组织为标准和建议措施及空中航行服务程序制定和维持所有技术指导材料需要大量资源；

注意到向国际民航组织通报差异的数目增加；和

认识到强烈需要寻求和运用一切手段，鼓励和协助各成员国克服其在执行标准和建议措施及空中航行服务程序中的困难；和

认识到通过建立一个鼓励将各国和相关业界利害攸关方的各种观点都包含在内的制定过程，可加强一项标准在全球范围的实施；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其承诺遵守根据《公约》第三十七条和第三十八条承担的义务；
2. 决定标准和建议措施及空中航行服务程序应在必要时加以修订，以便反映不断变化的需求和技术，从而除其他外，为全球和地区规划和实施提供稳固的基础；
3. 同意在遵守上款规定的前提下，标准和建议措施及空中航行服务程序应当保持高度稳定，以使各成员国得以保持其国家规章的稳定性。为此目的，修订应当限于对于安全、正常和效率具有重要意义修订，编辑性修订则仅应当在关系重大时进行；
4. 重申标准和建议措施及空中航行服务程序应当用简明扼要的语言起草。标准和建议措施需由规定功能和性能要求并规定必需的安全、正常和效率水平的广义、成熟和稳定的条款组成。由国际民航组织制定的辅助性技术规范应该及时翻译成国际民航组织的所有工作语文，并且应当尽可能置于单独文件中；
5. 在标准和建议措施、空中航行服务程序及国际民航组织技术指导材料的制定中，国际民航组织应指示理事会在适当的最大程度上，并经过适当的核查和确认过程，利用其他得到承认的标准制定组织的工作。这些其他标准制定组织制定的材料，理事会可能认为在符合国际民航组织的要求方面是适宜的；在这种情况下，国际民航组织的文件应该参考此类材料；
6. 决定在符合安全、正常和效率的要求范围内，规定设施和服务提供的标准和建议措施应当反映出此类设施和服务的运作要求与提供它们的经济含义之间适度的平衡；
7. 指示理事会在对修订标准和建议措施及空中航行服务程序的提案采取行动之前，与各成员国就这些提案进行协商，但理事会认为必须采取紧急行动的提案除外。此外，经过适当的核查和确认过程，理事会可以不经与各成员国协商而就技术规范采取行动。然而，此类材料应当应要求提供给各成员国；
8. 决定标准和建议措施及空中航行服务程序修订的适用日期的确定，应当保证各成员国有足够的时间加以实施；
9. 同意任一附件或空中航行服务程序文件的修订均不得超过一日期年一次；
10. 提醒各成员国附件 15 规定，需要在其航行资料汇编（AIP）中公布任何重大差异，并以平实的语言用英文表明这些差异部分；
11. 鼓励各成员国在通知其与国际民航组织的差异时，使用电子申报差异系统（EFOD）；
12. 指示秘书长继续改进电子申报差异系统，并协助各成员国从基于纸面的流程过渡到使用电子申报差异系统；
13. 指示理事会监测和分析各成员国的规章和做法与标准和建议措施及空中航行服务程序之间的差异，以便鼓励消除对于国际空中航行的安全、正常和效率重要的那些差异，并采取适当行动；

14. 指示理事会探索将各种差异的信息更方便地提供给所有关心的利害攸关方的可能性，并对提供此类信息的适当机制和形式进行评估；

15. 决定应通过一切可利用的手段鼓励和协助各成员国执行标准和建议措施及空中航行服务程序，并及早向他们提供关于通知和公布差异的更多指南；

16. 呼吁所有有能力这么做的成员国，以财务资源和技术资源的方式，向提出要求的国家提供技术合作，使这些国家能够落实它们根据《公约》第三十七条和第三十八条承担的义务；

17. 指示国际民航组织设定优先次序，继续更新国际民航组织现行各项技术指导材料的内容，并制定其他指导材料，从而确保各成员国在其规划和实施标准和建议措施及空中航行服务程序方面取得最佳效果；

18. 决定本决议中的各项相关做法构成旨在促进和确保这项决议得到实施的指导材料；和

19. 敦促成员国审查其标准和建议措施的制定程序，以便让范围更广泛的航空业界利害攸关方更多地参与进来；

20. 要求国际民航组织考虑为成员国制定一项贯穿各个规划和实施阶段的过渡和沟通战略，这反过来应有助于与利害攸关方开展外联；

21. 指示国际民航组织加强其地区办事处的作用，促进和监督标准和建议措施的修订审查过程；

22. 呼吁各成员国答复国际民航组织关于对附件和空中航行服务程序进行拟议修订的国家级信件；和

23. 宣布本决议取代 A38/11 号决议。

相关做法

1. 理事会应该确保标准和建议措施及空中航行服务程序的规定相互完全一致。而且，理事会应该尽力改进载有尤其有关复杂系统及其有关应用的标准和建议措施、空中航行服务程序及其他有关规定的国际民航组织文件的制定、提交和有用性。为此目的，理事会应该促进广义的系统等级、功能和性能要求的制定和维持。理事会应该继续寻求最为恰当的方式来制定、翻译、处理和散发技术规范。

2. 各成员国应该对标准和建议措施及空中航行服务程序的修订提案发表充分和详细的意见，或至少对其内容表示同意或不同意。为此，应该给各成员国至少三个月时间。而且，各成员国应该至少提前 30 天收到准备核准或通过未与其进行协商的详细材料的通知。

3. 应该给各成员国整三个月时间，用于通知不赞成已通过的对标准和建议措施的修订；在确定通知不赞成的日期时，理事会应该考虑到发送已通过的修订和收受各国的通知所需要的时间。

4. 理事会应该确保在任何可行的情况下，对附件和空中航行服务程序修订的相继共同适用日期之间的间隔至少为六个月。

5. 理事会在通过和核准对标准和建议措施及空中航行服务程序的修订之前，应考虑到在预定的适用日期执行标准和建议措施及空中航行服务程序的可行性。

6. 理事会应该在考虑到“标准”和“建议措施”的定义的情况下，确保作为标准，通过被认为必须统一适用的新的附件规定，并作为“建议措施”，通过被认为最好统一适用的新的规定。

7. 理事会应该敦促各成员国通知本组织其国家规章和做法与标准和建议措施的规定之间存在的任何差异，以及其遵守标准和建议措施的日期。如果成员国发现自己无法遵守任何标准和建议措施，则应该通知国际民航组织其不能遵守的理由，包括在性质上或原则上不同的任何适用的国家规章和做法。

8. 应该将收到的关于与标准和建议措施有差异的通知迅速提供给各成员国。

9. 在鼓励和协助各成员国执行标准和建议措施及空中航行服务程序方面，理事会应该利用国际民航组织的一切现有手段，并加强与为国际民用航空的发展提供资源和援助的实体的伙伴关系。

10. 各成员国应该制定将标准和建议措施及空中航行服务程序的规定付诸实施的国内过程和程序。

11. 国际民航组织应依照既定优先次序更新和制定指导材料，以便适当涵盖所有技术领域。

12. 国际民航组织应修订和加强现有的标准和建议措施的制定程序以确保实行坚实的多学科做法，并努力与成员国开展尽可能透明的协调。

27.9 由理事会提交的 WP/79 号文件报告了通过场外战略会议，理事会能够有机会使用一个不同的环境来思考和规划国际民航组织的指示和战略，同时可加强理事会各代表、空中航行委员会和秘书处之间的关系，并从行业合作伙伴的参与中受益。该文件还报告了源自这些活动的建议在现有政策、举措和活动中得到了反映，包括不让任何国家掉队举措、世界航空论坛和全球航空发展伙伴关系。理事会主席和理事会代表对地区和地区办事处进行访问，推动了国际民航组织与地区之间的外联。寻求大会和成员国继续支持今后将要进行的场外战略会议和访问。

27.10 委员会注意到由俄罗斯国家间航空委员会提交的 WP/308 号文件中所载的信息。

27.11 委员会注意到理事会场外战略会议和地区访问对于增强本组织的效率和有效性的贡献，并表示支持举行此类会议，作为推动本组织战略规划过程的一种机制。

27.12 由 ABIS 集团²、CERG³、智利、NORDIACO⁴提交的 WP/325 号文件强调了成立轮值集团以提高在国际民航组织的有效代表性所具有的益处，并请大会：

a) 注意到该文件所载的信息；

² 奥地利、比利时、克罗地亚、爱尔兰、卢森堡、荷兰、葡萄牙、瑞士

³ 保加利亚、塞浦路斯、捷克共和国、希腊、匈牙利、立陶宛、波兰、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚

⁴ 丹麦、爱沙尼亚、芬兰、冰岛、拉脱维亚、挪威、瑞典

- b) 对目前作为确保更多成员国有机会参与理事会之有效方式而出现的轮值集团表示赞赏；
- c) 鼓励寻求参与国际民航组织理事会的成员国建立新的轮值集团或加入业已存在的轮值集团；
和
- d) 要求理事会审议通过书面程序，正式承认轮值集团及其为选举成员国加入理事会所发挥的作用。

该文件中强调，通过轮值集团，更多国家能够更加密切地跟进和参与理事会工作，同时可加强成员国之间的协调和合作，以及增加成员国获得理事会席位的机会。

27.13 有几个代表团发言支持轮值集团的作用和表示承认轮值集团，并鼓励参与此类集团。其他代表团虽然支持该工作文件，尤其是 a)、b) 和 c) 中的行动项目，但认为在审议轮值集团的作用和地位时要对如下几个因素进行考虑：每个成员国有权提交其竞选理事会席位的候选资格；有必要与各地区集团进行协调，并牢记他们做出的各种安排；以及在某些地区没有轮值集团。

27.14 委员会因此同意上述 a)、b) 和 c)，并交由理事会进一步研究轮值集团在本组织工作中的作用和地位，同时虑及所提意见。

议程项目 28：不让任何国家掉队举措

28.1 委员会审议了理事会提交的 WP/23 号文件，该文件载有关于制定国际民航组织“不让任何国家掉队 (NCLB)”举措的信息。不让任何国家掉队举措旨在支持各国在全球范围内统一有效地实施国际民航组织的标准和建议措施、政策、计划和方案；促进解决重大安全关切 (SSCs) 和重大安保关切 (SSeCs) 问题；促进和开展国际民航组织的援助活动。委员会还注意到在北美和加勒比地区各国支持下由萨尔瓦多提出的 A39-WP/261 号文件中所介绍的国际民航组织在不让任何国家掉队举措下在中美洲和加勒比地区所做的工作。委员会同意核可不让任何国家掉队举措并鼓励各国、各国际组织、业界和捐助者为该举措提供支助。

28.2 根据讨论，委员会同意提交以下决议供全体会议通过：

28/1 号决议：不让任何国家掉队 (NCLB) 举措

鉴于《国际民用航空公约》第 44 条之规定，国际民航组织的宗旨和目标是制定国际航空的原则和方法，促进国际航空运输的规划与发展，旨在满足世界人民对于安全、定期和经济实惠的航空运输的需求；

鉴于为了实现这些目标，国际民航组织已就航空运输的安全、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制定了战略目标；

忆及大会多项决议，包括 A38-5、A38-11、A38-12、A38-15、A38-16、A38-17 和 A33-9，敦促各国加大力度实施国际民航组织标准和建议措施；

认识到所有国家都应该有效实施国际民航组织标准和建议措施和政策，因此所有国家才拥有安全、可靠、高效、经济可行和环保的航空运输系统，才能支持可持续的发展和可持续的社会经济繁荣，最终将有助于建立和维持世界各国和人民之间的友谊和理解；

鉴于普遍安全监督审计计划和普遍安保审计计划活动的调查结果仍表明许多国家在实施国际民航组织标准和建议措施方面面临困难；

认识到各国满足和维持标准和建议措施方面的能力各有不同，因此各国并不是总能按照国际民航组织规定的速度及时有效地实施标准和建议措施；

认识到理事会已制定不让任何国家掉队举措；

认识到不让任何国家掉队举措的成功实施将加强各国的航空运输系统，并配合联合国（UN）可持续发展目标（SDGs）的实现；

认识到与所有利害攸关方合作、协作以及协调，根据个别国家的需要有效动员人力和财力资源有针对性地开展援助活动，才是进一步推动民用航空业改善的最佳途径；

认识到国际民航组织所有援助活动和机制都拥有共同的目标，即支持有效实施标准和建议措施和政策；

大会：

1. 敦促成员国签署不让任何国家掉队举措；
2. 敦促成员国通过积极参加国际民航组织工作和有效实施国际民航组织标准和建议措施及政策，改进各自的民用航空系统，从而促进当地和区域的可持续繁荣，并充分受益于完善的全球连通性；
3. 指示理事会继续通过支持不让任何国家掉队举措和未来的国际民航组织世界航空论坛，将航空界的重点放在航空对全球的贡献和价值上；
4. 指示秘书长通过与所有利害攸关方展开合作来协调、促进和实施全面援助方案，这将有助于成员国完善其民用航空系统和监督能力；
5. 敦促成员国、行业、金融机构、捐赠者和其他利害攸关方之间以及通过国际民航组织展开协调与合作，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；
6. 敦促成员国、国际和区域组织以及金融机构使用国际民航组织数据驱动决策工具和服务来帮助识别航空中的缺陷，实施国际民航组织项目和方案，制定相关解决方案，开发业务案例，并查明供资需要以便寻找可能的捐赠者和投资者；
7. 鼓励成员国在其航空基础设施发展项目中，纳入旨在加强其民用航空当局的培训和能力建设要素，以促成对此种基础设施的有效监督；

8. 鼓励各成员国和其他成员国、行业、金融机构、捐赠者及其他利害关系方通过国际民航组织建立合作关系，从而完善成员国的民用航空系统和监督能力；

9. 鼓励各成员国利用和得益于国际民航组织航空服务谈判（ICAN）会议，作为成员国谈判和缔结双边和/或多边航空服务协定的论坛，这些协定有助于提高航空运输连通性，进而发展旅游业、贸易和国家与全球经济；

10. 呼吁所有成员国和有能力的相关合作伙伴为各国提供所需要的财务和技术资源，帮助他们通过实施标准和建议措施完善其民用航空系统并履行监督职责；

11. 责成秘书长进一步完善其协调和全面实施与评价机制，帮助成员国实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划和方案；

12. 要求秘书长与各国、国际组织、行业和捐赠者进行协调，通过在国际民航组织航空发展网络建立合作伙伴关系，开展援助活动；

13. 要求秘书长通过各国和金融机构的参与，获得各国和金融机构对增强全球航空系统的安全、安保和效率的支持；

14. 敦促行业和金融机构制定和向国际民航组织提交其支持全面实施这一决议的行动方案。

28.3 执行委员会注意到了巴西提交的 WP/348 号文件第 1 号修改稿，该文件提议建立全世界现有课程的中央数据库，作为“航空培训升级版”网络以及航空培训通讯录和全球航空培训课程目录等相互关联举措的补充和改进。

28.4 委员会审查了由库克群岛、斐济、基里巴斯、新西兰、巴布亚新几内亚、萨摩亚、新加坡、汤加和瓦努阿图提交的 WP/218 号文件第 1 号修改稿，该文件提议在考虑到现有的太平洋岛国航空安全局（PASO）的情况下，考虑成立太平洋地区分局的优点，以便为太平洋小岛国家提供更直接的支助。委员会支持理事会考虑在太平洋地区成立分局的可行性研究，但秘书长指出，需要具有进行此类研究的资源，并呼吁各国支持提供所需的资金和实物方面的人力资源。

28.5 委员会注意到了由斯洛伐克代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲航行安全组织提交的 WP/105 号文件。该文件称，能力建设活动，无论是由国际民航组织、个别国家、地区组织开展的还是由业界组织开展的，都在支持缔约国为有成效和可持续地执行国际要求而努力方面发挥着重要的作用。注意到 WP/23 号文件中提出的大会决议包含 WP/105 号文件中提出的行动。

28.6 委员会审议了 WP/299 号文件并注意到在建立和实施人力资源发展基金（HRDF）和人力资源发展基金借调方案过程中取得的进展。人力资源发展基金和人力资源发展基金借调方案是由自愿捐款提供资助的，旨在加强非洲民用航空业的人的能力。这一能力建设举措被看做是为实施不让任何国家掉队举措而进行的总体努力中的一个受欢迎的进展。

28.7 委员会强调有必要通过制定另外的方案和活动来进一步发展人力资源发展基金。还强调，人力资源发展基金的成功、连续性和可持续性取决于是否能收到自愿捐款。

28.8 在议程项目 14 下讨论了斯洛伐克代表欧盟、欧洲民航会议和欧洲航行安全组织提交的 WP/415 号信息文件、多米尼加共和国提交的 WP/446 号文件和日本提交的 WP/450 号文件。在议程项目 22 下对埃及提交的 WP/364 号文件进行了讨论。

关于减少航空灾害风险的战略和应对机制

28.9 委员会审查了理事会提交的 A39-WP/24 号文件以及美国提交的 A39-WP/264 号文件。美国提交的 A39-WP/264 号文件载有关于制定国际民航组织应对危机、使本组织能够缓解灾害对国际民用航空的影响的制度化方法的提案。这些提案要求制定旨在提高民用航空基础设施抵御灾害的能力的战略性方法以及制定应对可能会影响国际民用航空安全和持续性的、航空特定危机的战术性方法。委员会指出，2015-2030 年联合国减少灾害风险的仙台框架中所体现的关于减少灾害的国际战略反映了从传统的重视灾害响应到减少灾害的重大转变，并寻求促进已经在国际民航组织中开始实行的预防文化。委员会强调国际民航组织进行的任何应对措施都应该接受受影响的国家的指导并与它们保持一致，因为各国对应对这些事件方面负有总的责任。

28.10 委员会审查了日本提交的 A39-WP/280 号文件。该文件概述了日本在地震对熊本机场的建筑和其他设施造成损害后进行的最佳做法。委员会同意，应鼓励各国根据日本以及面临过类似危机的其他国家所采取的措施和汲取的经验教训，对灾害的应急响应做好准备。

28.11 根据讨论，委员会同意提交以下决议供全体会议通过：

第 28/2 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，同时虑及发展中国家的特殊需求；

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

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

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；

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. 指示秘书长与受影响国家及其邻国协调，建立国际民航组织的危机应对和援助机制；

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》。

关于国际民航组织出版物的政策

28.12 加拿大提交的 A39-WP/369 号文件介绍了一项扩大通过网络免费获取国际民航组织文件的权限以支持不让任何国家掉队的举措，并确认努力实施国际民航组织标准和建议措施的提案。

28.13 委员会指出，国际民航组织一直在全力以赴地致力于实施不让任何国家掉队的举措，并支持在协助各国实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs）方面所做的努力。委员会还指出，这一提案有可能在下一个三年期中对预算产生影响。

28.14 执行委员会建议大会要求理事会对关于提供网上免费获取国际民航组织文件的权限的提案进行分析，并向大会第 40 届会议提出报告。

议程项目 29：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

29.1 在该议程项目下，委员会审查了由理事会提交的 A39-WP/25 号文件，该文件介绍了符合国际民航组织要求的航空运输系统对 2030 年可持续发展议程的贡献，并鼓励各国实施有助于最终实现国际发展优先事项尤其是可持续发展目标（SDGs）的国际民航组织标准和建议措施（SARPs）、政策、计划和方案。该文件

还对国际民航组织为协助其成员国开展这方面的工作而进行的活动做了报告。委员会注意到实现国际民航组织战略目标、不让任何国家掉队举措和国际民航组织世界航空论坛的各项成果对实现 2030 年议程的重要贡献；敦促各国将航空部门纳入其国家发展计划并提升其优先地位，并通过制定健全的航空运输部门战略计划和民用航空总体计划来支持此类国家发展计划；指示国际民航组织继续培养伙伴关系并协助各国将航空对可持续发展的贡献落到实处。委员会还注意到与可持续发展目标相关的各种环境问题及国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）为实现 2030 年议程所做工作的进展。

29.2 委员会审议了由民用空中航行服务组织（CANSO）提交并由布基纳法索、沙特阿拉伯、南非和委内瑞拉联署的 A39-WP/194 号文件。该文件介绍了气球计划（Project Loon）的最新情况，呼吁各国和空中航行服务提供者审查国际民航组织关于该主题的国家级信件（AN13/22.1-16/42）所包含的信息，并根据该信息审查相关程序和签署《协议书》以确保安全飞越。委员会注意到，该举措直接支持可持续发展目标 9 和 17，并鼓励大会核可该文件的精神，将其范围扩大至涵盖与标准和建议措施相符的所有航空解决方案，以帮助实现关于向世界上网络供给不足地区提供互联网的可持续发展目标。

29.3 委员会审议了由世界银行集团提交的 A39-WP/240 号文件，注意到该主题已在关于资源调集的议程项目 30 下提交讨论。

29.4 委员会审议了由国际航空运输协会代表国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航空运输协会、国际商业航空委员会和航空航天工业协会国际协调理事会提交并由阿根廷、布基纳法索、危地马拉、斯里兰卡、南非、沙特阿拉伯、联合王国和美国联署的 A39-WP/374 号文件。该文件对《航空：裨益无边界》这一报告做了介绍，说明安全、可靠和有成本效益的航空运输可如何支持许多可持续发展目标，并邀请各国分发和使用该报告以强调航空业对可持续发展目标的贡献。委员会注意到该文件所包含的信息，鼓励成员国通过在制定旨在促进作为经济、社会和其他多重效益的驱动因素的航空部门的可持续发展的框架和政策时纳入这一概念，承认航空可给全球、地区和国家带来的益处。

29.5 委员会注意到由国际可持续航空联盟提交的 A39-IP/427 号文件所包含的信息。大家承认，在由理事会和国际航空运输协会分别按议程项目 31 和 39 提交的 A39-WP/78 号文件和 A39-WP/140 号文件，以及由印度和国际航空运输协会提交的 A39-IP/294 号文件和 A39-IP/305 号文件中，在几个地方着重提到了对拟议的决议精神加以支持的可持续发展目标。

29.6 根据讨论，委员会同意提交以下决议供全体会议通过：

29/1 号决议：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献

认识到航空运输是可持续发展的催化剂，对于最不发达国家（LDCs），尤其是对于内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）而言，它是与世界相连的重要生命线；

认识到航空运输连通性对各成员国及其人口的经济、社会和领土凝聚力具有至高重要性；

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）的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、政策及方案并处理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效益；

鉴于联合国大会通过了变革我们的世界：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、社会与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要求开展全球合作，将各政府、私营部门、民间团体、联合国系统及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）；

大会：

1. 敦促成员国认识到通过刺激国家、地区及全球层面的就业、贸易、旅游和其他方面的经济发展，以及通过便利对各种危机和公共卫生突发事件做出人道主义及救灾响应所实现的航空对可持续发展的重大贡献；

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、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，彰显国际民航组织继续作为航空倡导者的作用；

3. 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，由健全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；

4. 指示秘书长，为了加强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航空运输系统，在对援助方案进行协调、优先安排、简化手续及实施方面，虑及这些国家的特殊需求和特点；

5. 指示秘书长在适用情况下，持续监测和审查通过实施国际民航组织战略目标和工作方案，进而对实现可持续发展目标做出的贡献；

6. 指示秘书长确保国际民航组织在适用情况下并且按照其战略目标，参与现有的相关机制，以支助实施 2030 年可持续发展议程，以使航空在各成员国的发展计划中得到承认和优先地位；和

7. 要求秘书长加强现行合作，并与成员国、航空业、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、捐助者及其他行为人建立新的伙伴关系，协助成员国加强其航空系统，以期进而对实现可持续发展目标做出贡献。

议程项目 30：资源调集

30.1 在这一议程项目下，委员会审查了由理事会提交的 A39-WP/26 号文件。该文件中载有国际民航组织资源调集政策方面的信息。该政策旨在取得充足、更可预测和可持续的自愿捐款来完成本组织的使命、补充国际民航组织的经常方案预算并有助于各国易于获取资金，以加强它们的航空运输体系。此外，该文件还对资源调集相关活动做了报告。委员会对收到的自愿捐款表示感谢，建议秘书长推动建立伙伴关系，以调集资源用于航空的可持续发展，并敦促成员国、国际组织、业界、捐助人和所有相关利害攸关方协助各国加强其航空运输体系及向国际民航组织自愿资金捐款。

30.2 委员会认可了由斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和 EUROCONTROL 提交的 A39-WP/105 号文件中的内容，注意到该主题已经在议程项目 28 — “不让任何国家掉队举措” 下讨论过了。

30.3 委员会审查了由世界银行集团提交的 A39-WP/240 号文件。该文件载有可为国家获取资金提供便利的信息。这些资金将加强各国航空运输体系，因而有助于实现 2030 年议程中各目标。委员会注意到航空运输给发展带来的催化影响，敦促成员国通过提高航空部门在国家发展计划中的优先级别来承认这一影响。委员会还注意到该银行对成员国的航空运输部门及其融资机制表示支持，并呼吁成员国考虑通过它们各自与世界银行集团的国家伙伴关系框架（CPFs）将航空运输部门酌情纳入其发展战略。

30.4 根据讨论，委员会同意提交以下决议供全体会议通过：

30/1 号决议：资源调集

认识到航空运输是可持续发展的助推剂，尽管其有巨大社会经济意义，但是航空运输从现有国际资金提供机制中获得支持其发展的资金却十分有限；

认识到成功实施“不让任何国家掉队”（NCLB）举措将有赖于各成员国提高供资水平和所支持的投资水平；

考虑到在一些情况下，成员国可能无法获得必要资源来纠正通过国际民航组织审计方案查明的缺陷并加强他们的航空运输体系；

鉴于大多数发展中国家在获得很多金融市场资源来资助民用航空的可持续发展方面经历着困难，特别是外国资本市场；

鉴于理事会已经根据国际民航组织的战略目标建立了主题基金和多捐助人信托基金，其目标在于协助成员国加强民用航空；

忆及多个大会决议，包括 A38-2 号决议、A38-5 号决议、A38-7 号决议、A38-15 号决议、A37-16 号决议、A36-17 号决议、A36-18 号决议、A35-15 号决议、A33-1 号决议、A33-9 号决议、A29-13 号决议和 A22-19 号决议，敦促各国、国际组织和金融机构建立伙伴关系，为技术援助调集资源并对国际民航组织的基金提供自愿捐款；

感谢各成员国、国际和地区组织及捐助方对有关实现国际民航组织目标的国际民航组织基金做出的重大贡献；

认识到整体划一和具有针对性的资源调集能力有潜力增加国际民航组织对各国提供支持，促进资金获取以加强他们的民用航空体系；

鉴于国际民航组织已有资源调集政策，该政策旨在取得充足、更可预测和可持续的自愿捐款来完成本组织的使命，补充国际民航组织经常方案预算和协助各国促进获取资金以加强他们安全、高效、安保、经济方面可存续和环境方面健康的航空运输体系；

大会：

1. 指示理事会和秘书长在各自主管范围内，通过提高各成员国、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、私营部门和捐助人群体对调集资源用于所有成员国航空运输体系可持续发展并为此投资的益处的认识，确保国际民航组织继续发挥航空倡导者的作用；

2. 敦促各成员国、业界、国际和地区组织、金融机构、捐助人和其他利害攸关方支持按照全球和地区航空计划及国际民航组织确立的优先事项实施援助活动，同时避免重复努力；

3. 要求秘书长制定指导材料以协助各国，在其国家发展计划中纳入航空部门和提高其优先地位，并发展充实的航空运输部门战略计划与民用航空总计划；

4. 敦促各成员国确保各国对航空运输的可持续发展提供国家资金并鼓励他们酌情寻求国际民航组织的援助；

5. 敦促提供官方发展援助（ODA）的成员国认识到航空对可持续发展的重大贡献，考虑为有需要的国家做出资金流量的承诺和调配以加强其航空运输，并鼓励秘书长协助各国实现该项工作；

6. 敦促各成员国、业界、国际和地区组织、金融机构、捐助人和其他利害攸关方能够一如既往地继续对国际民航组织的基金提供捐款，继续与有需要的各国开展伙伴关系，目的旨在提供金融和技术资源来协助他们加强自己的民用航空运输体系，包括其监督能力；

7. 指示理事会和秘书长在其各自主管范围内，继续加强国际民航组织与金融机构的伙伴关系，力图在其议程和工作方案中对航空给予优先或将其纳入，从而便利各国就航空发展项目取得供资或融资；

8. 指示秘书长制定战略和手段，以调集所有成员国、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、私营部门和相关机制的资源，为有需要的国家提供援助，在适当且符合“不让任何国家掉队”举措时加强他们的航空运输体系，特别是最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）；

9. 指示秘书长与各国国际组织合作，以确保航空方面的优先事项和机遇在有关调集资源发展航空运输的国际和地区举措中得以恰当体现；和

10. 指示秘书长与各国际组织合作，以确保国际民航组织的资源调集举措与相关供资和发展框架保持一致和一体化。

议程项目 31：由执行委员会审议的其他高层政策问题

家属援助

31.1 委员会审议了由理事会提交的 A39-WP/32 号文件，该文件提供了关于国际民航组织根据大会 A38-1 号决议：对航空事故受害者及其家属进行援助所采取行动的进展报告。委员会高度赞赏理事会为通过附件 9 —《简化手续》的关于各国制定立法、规章和/或政策以支持航空器事故受害者及其家属的建议措施所作的努力，并同意 A39-WP/32 号文件中拟议取代 A38-1 号决议的决议。

31.2 委员会审查了由巴西提交的 WP/247 号文件，文件强调指出，航空运输的演进，加上消费者意识的提高和各种媒体和社交网络快速传播新闻等其他社会现象，提出了对航空事故受害者及其家属进行援助的问题。文件承认国际民航组织关于这一议题的规定的适当性，并请大会考虑建立一正式的论坛，让各国分享有关家属援助的经验。

31.3 在忆及 2016 年 2 月 25 日在附件 9 —《简化手续》中纳入了关于各国制定立法、规章和/或政策以支持航空器事故受害者及其家属的国际民航组织第一项标准和建议措施后，委员会同意请理事会考虑在 2019 年各国就此议题获得足够的经验后，召开一次国际民航组织的家属援助问题全球会议。

31.4 委员会审查了由马来西亚、墨西哥和西班牙提交的 A39-WP/137 号文件，该文件提出，国际社会和各国应该具备充分的政策和适当规划，以便向航空器事故受害者及其家属提供支持。在肯定理事会近年来采取的可值得称赞的举措，包括 2015 年通过了附件 9 —《简化手续》关于各国制定立法、规章和/或政策以支持航空器事故受害者及其家属的建议措施的同时，委员会还支持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）中所建议的，可通过航空器和机场运营人实施适当的家属援助计划来进一步减轻受害者及其家属遭遇的痛苦。

31.5 在获知相关的普遍安全监督审计计划（USOAP）的涉及家属援助访谈问题（PQ）已纳入普遍安全监督审计计划访谈问题的修正中（2017 年 1 月起适用）后，委员会同意请理事会考虑提高附件 9 的建议措施 8.46 的地位，使之成为一项标准，并在下一个三年期终了时对普遍安全监督审计计划审计的结果进行审查后，制定一项关于航空器和机场运营人实施家属援助计划的建议措施。

31.6 委员会审查了由空难受害者家属国际联合会空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）提交的 A39-WP/270 号文件，并同意《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）、《关于援助航空器事故受害者及其家属的手册》（Doc 9973 号文件）以及 2016 年 2 月 25 日附件 9 —《简化手续》中纳入的建议措施 8.46 显著提高了全球对于航空器事故受害者及其家属的援助水平。在忆及关于家属援助的相关访谈问题已被纳入普遍安全监督审计计划访谈问题的修正中（2017 年 1 月起适用）后，委员会同意请理事会考虑在下一个三年期终了时对普遍安全监督审计计划审计的结果进行审查，并在有关专家组认为适当后，提高附件 9 的建议措施 8.46 的地位，使之成为一项标准。

31.7 委员会还同意将以下决议提交全体会议通过：

31/1 号决议：对航空事故受害者及其家属进行援助

考虑到即使国际航空运输是最安全的运输方式，也不能保证彻底消除严重事故；

鉴于事故发生所在国的行动应解决受民用航空事故影响的人员最关键的需要；

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；

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，以改善各国的家属支持工作；

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和《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；

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；

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；

忆及国际民航组织于 2001 年发布了《关于援助航空器事故受害者及其家属的指南》（Circ 285 号通告），并于 2005 年在附件 9 中纳入了规定，以便使航空器事故受害者家属能够迅速进入事故发生所在国；

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）；和

注意到，2015 年在附件 9 中纳入了一项关于制订支持援助航空器事故受害者及其家属的立法、规章和/或政策的规定。

大会：

1. 要求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. 敦促各成员国虑及 Doc 9998 号文件和附件 9 中所载的国际民航组织政策，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），向国际民航组织通报对于附件 9 中关于家属援助计划的各项规定的实施水平；

5. 指示理事会在审议通过遵守情况检查单获得的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

6. 宣布本决议取代 A38-1 号决议。

传染性疾病和航空器灭虫

31.8 委员会审查了由美国提交的 A39-WP/84 号文件，该文件概述了国际民航组织必须同世界卫生组织（WHO）合作，制定控制携带疾病的病媒通过国际航空传播的三管齐下办法的指导意见。三管齐下办法包括建议国际民航组织同世界卫生组织一道，制定基于绩效的非化学和化学灭虫标准，以及关于各国用于决定是否需要进行航空器灭虫的基于科学的风险评估范本的组成部分的具体指导意见，以及提供有效地分享有关病媒控制和灭虫措施和国际机场现状方面的信息的手段。委员会指出，秘书处推动了与绩效标准和非化学灭虫相关的工作，拟定了各国用于决定是否需要进行航空器灭虫的风险评估范本草稿，并在国际民航组织网站上建立了机场病媒控制登记册以便于分享这方面的信息。委员会肯定了该项工作的益处和与世界卫生组织协作的必要性，以及预防和管理民航公共卫生事件的合作安排（CAPSCAs）的参与。

31.9 根据上述讨论，委员会同意将以下决议提交全体会议通过：

31/2 号决议：关于航空器灭虫和病媒控制措施的基于成效的标准和指导材料

鉴于近年来爆发的病媒携带的疾病导致缔约国规定了化学灭虫要求；

鉴于世界卫生组织尚未就非化学灭虫方法提出建议；

鉴于有强烈证据显示，随着虫害的化学抗药性越来越强，化学品抗击病媒携带的疾病的成效已变得越来越差；

鉴于世界卫生组织未就非化学灭虫方法提出建议，导致缔约国继续规定只采用化学灭虫方法；

鉴于尽管大会过去曾鼓励与世界卫生组织合作制定基于成效的灭虫要求，但这方面取得的进展不够；

大会：

1. 指示理事会与世界卫生组织合作制定：
 - a) 基于成效的标准，以便评价各种灭虫方法，包括非化学灭虫手段；
 - b) 关于非化学灭虫方法的建议；和
 - c) 关于供各缔约国用于决定是否采用包括但不限于航空器灭虫的病媒控制措施的基于科学的风险评估范本的组成部分的指导意见。
2. 敦促各缔约国规定机场和相关设施实施虫害管理方案，这些方案应能够减少规定航空器灭虫要求的必要性；
3. 敦促各缔约国鼓励向国际民航组织机场病媒控制登记册作出机场报告和保持这些信息的即时性；
4. 请理事会在大会下一届会议上报告本决议的执行情况；和
5. 宣布本决议取代 A37-14 号决议。

下一代航空专业人员

31.10 委员会审查了由秘书处提交的 A39-WP/33 号文件，该文件提供了关于下一代航空专业人员 (NGAP) 方案的最新情况，并强调了国际民航组织同各国、国际组织、业界和学术界在提高对迫在眉睫的人员短缺的认识，在航空界推广两性平等和协助全球航空界吸引、教育和留住下一代航空专业人员方面开展的工作。委员会认识到这一举措的重要性，并鼓励各国、国际组织、业界、学术界通过提供资源（人力、财务和数据资源）参与和支持国际民航组织，因为下一代航空专业人员方案未被列入国际民航组织下一个三年期的经常方案预算。

31.11 根据上述讨论，委员会同意将以下决议提交全体会议通过：

31/3 号决议：下一代航空专业人员

认识到航空是一个正在增长的行业，在支持全世界经济发展和增长的同时，它对于促进全球连通性至关重要；

认识到为了支持日益增长的航空需求并确保航空运输体系的安全和高效运行，要求有合格并能够胜任的航空专业人员以及多样化的航空员工队伍；

考虑到要满足当前和未来人力资源需求，对于各国和业界而言重要的是接触下一代航空专业人员；

注意到政府、地区组织、业界和教育组织之间的伙伴关系对于吸引、教育和留住下一代航空专业人员并虑及两性平等很重要；

大会：

1. 敦促成员国与航空界合作，查明长期人力资源需求以及制定吸引、教育和在部门内留住航空专业人员并虑及两性平等的战略；

2. 鼓励各民用航空当局与政府教育和劳工机构、航空培训升级版方案（TPP）网络和航空业进行沟通和合

作，以制定推动航空和培养能够胜任的航空专业人员并将其留在国内的战略；

3. 鼓励成员国通过在国际上商定的用于相互承认资格和执照的指导和评估做法，简化行政流程，以允许专业人员跨境自由流动；

4. 指示理事会确保国际民航组织继续发挥领导作用，促进与各国和业界的沟通和协作，以支持制定预测、战略、共享最佳做法、规划工具和指导原则，接触和培养下一代航空专业人员；

5. 鼓励成员国继续推广着眼于满足下一代航空专业人员需求和实现其价值的最佳做法，以促使形成员工的生产力、绩效、征聘、留住和安全；和

6. 鼓励各成员国、国际和地区组织、学术界及业界通过提供技术专业知识和指导意见以及资源（人力、财务和数据资源），支持下一代航空专业人员方案，将其作为能力建设重要内容之一，以帮助实现方案的目标。

31.12 委员会注意到多米尼加共和国提交的 A39-WP/329 号文件，该文件建议分析和设计一项可供各国作为范本的行动计划，以便制定将民用航空当局与教育机构联系起来的战略。委员会注意到，进行所建议的工作需要资金和专家方面的额外资源。

31.13 信息文件由阿拉伯联合酋长国（A39-WP/457 号文件）和多米尼加共和国（A39-WP/458 号文件）提交。

国际民航组织两性平等方案：推进全球航空部门中的妇女参与

31.14 委员会审查了 WP/78 号文件，该文件介绍了一项旨在制定国际民航组织两性平等方案的提案。这一重要举措的目的是让国际民航组织与各国发扬既往的成就，以便采取积极的步骤建立一个不仅在国际民航组织而且在全球航空业解决两性平等和妇女赋权问题的框架。

31.15 预期这一框架将顾及最近在两性平等方面的全球发展情况，例如关于性别平等和赋予妇女权力的联合国可持续发展目标（SDG）5。

31.16 还预期将继续强调必须缩小技能差距和分享两性平等方面的最佳做法和模范。文件还强调，国际航空业在两性平等问题上取得的进展将有助于支持落实关于性别问题的联合国可持续发展目标。

31.17 委员会在讨论结束时指出，WP/78 号文件中概述的两性平等方面的行动与 WP/74 号文件中确定的下一个三年期关于人力资源管理的优先举措和未来行动相关联，而且与 WP/33 号文件中为国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案所预见的各项活动相关联。委员会强调了全球航空业的所有女童和男童、妇女和男子平等获得教育、技能和胜任能力发展和职业机会的原则。委员会还指出，国际民航组织任用工作人员的最重要考虑应该是确保最高标准的效率、胜任能力和忠诚。

31.18 根据上述讨论，委员会同意请大会批准 WP/78 号文件第 2 节中所述拟议的国际民航组织两性平等方案和相关行动，委员会并同意将以下决议提交全体会议通过，该决议将取代 A36-27 号决议。

31/4 号决议：国际民航组织两性平等方案：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。

认识到 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 月两性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两性平等；

还欢迎联合国 2016 年国际妇女节主题：“2030，男女共擎一片天：为了两性平等，向前一步”，作为一项适时举措以协助各国领导人强化其对两性平等及妇女赋权的承诺，并加快其有效实施的势头；

强调在 2016 年，即《行动纲要》通过后 20 年，男女之间巨大程度的不公在一些关键领域持续存在，其中包括但不限于得到体面工作和弥合性别薪酬差距；

忆及国际民航组织大会 A36-27 号决议：两性平等，尤其是其决议第 1 条 b) 款，其中指出：“国际民航组织应该继续尽一切努力实现两性平等和公平，并充分尊重公平地域代表性的原则”；

还忆及联合国秘书长在 1995 年北京行动纲领中敦促各国际组织和联合国各专门机构，如国际民航组织，制定方案以便实现在所有级别 50/50 两性平衡的目标；

欢迎国际民航组织和各国根据国际民航组织大会 A36-27 号决议取得的成就；和

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，并确保两性公平代表性；和

认识到尽管有现存的挑战，国际民航组织应当继续发挥自身作用，更加注重妇女权利和性别平等，从而进一步朝着实现《北京宣言》和《行动纲要》以及联合国可持续发展目标 5 的目标前进。

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）两性平等的远大目标；

2. 敦促各国、各地区和国际航空组织以及国际航空业展现对推进妇女权益的强有力和坚定的领导及承诺，并采取必要措施，通过支持性政策来加强性别平等，以及通过制定和改进各种方案和项目来进一步推进国际民航组织治理和技术机构、国际民航组织秘书处和全球航空业中妇女的职业；

3. 敦促各国作为其各自国家对两性平等承诺的一部分，通过共享最佳做法和与国际民航组织携手开展各种方案和项目，提高航空部门的妇女人员储备，并鼓励妇女进一步发展其航空职业，包括通过负责高等教育的国家部委促进妇女航空职业的发展，与国际民航组织进行合作；

4. 指示秘书长在 2017 年年中前制定一项国际民航组织两性平等方案，其主要目的是为了促进及协调目标方案及项目，以便支持并定期报告在 2030 年之前为实现两性平等目标，尤其是在国际民航组织内部以及各国和全球航空部门内部的专业级别和更高级别的就业方面取得的进展；

5. 要求秘书长每年向理事会报告在国际民航组织秘书处所有级别各类工作人员中促进性别平等方面所实施的措施以及所取得的进展，以及各国和国际航空业在自愿基础上提供的有关航空业性别平等的统计数据。

6. 宣布本决议取代 A36-27 号决议。

第 II 部分
执行委员会会议记录

第一次会议记录
(2016年9月28日, 星期三, 9时)

讨论题目

闭门会议

1. 议程项目 10: 拖欠的会费
 - 拖欠会费问题的财务影响
2. 议程项目 10: 拖欠的会费
 - 批准提交全会的口头报告

讨论摘要

1. 执行委员会主席宣布开会, 指出议事日程中这个项目将采取闭门会议形式讨论, 与会者仅限于国际民航组织成员国代表团。

议程项目 10: 拖欠的会费

拖欠会费问题的财务影响

2. 秘书长介绍 WP/61 号文件第 1 号修改稿 (附第 1 号增编), 该文件涉及拖欠会费问题的财务影响。并提供下列方面的信息: 拖欠会费现况和因欠费而被视为暂时中止投票权的成员国现况; 延迟收到会费的影响; 针对会费拖欠问题采取的措施; 以及结清长期欠费的激励计划。第 1 号增编载有该文件更新的附录 C, 其中介绍 2016 年 9 月 26 日截止, 因拖欠会费而被视为投票权中止的成员国情况。

3. 秘书长提请注意该文件第 2.3 段关于不缴纳或迟缴纳会费对本组织现金流的影响, 同时, 强调截至 2016 年 9 月 19 日, 未缴纳欠款总额已达 1250 万加元左右, 约为周转基金 (WCF) (800 万美元) 的 1.2 倍。未缴纳承付款约相当于本组织 2016 年分摊预算的 14%。

4. 秘书长提及第 3 段所述, 为国际民航组织鼓励成员国及时缴纳年度分摊会费所采取的措施, 同时回顾她一年内曾发出三封国家级信件, 通知成员国会费缴纳情况。此外, 自 2015 年 11 月以来, 每月都向未缴清会费的成员国发出电子对账单。成员国也可通过密码保护网站查询自己缴费的情况。秘书长强调说, 她曾于大会第 39 届会议前单独致函可能丧失表决权的成员国, 通知它们不缴费的后果, 促其履行对本组织的财政义务。并高兴地报告有两个国家 (吉布提和基里巴斯) 随后提出缔结清偿欠款协议的提案。秘书长强调, 国际民航组织将继续收缴数年未付会费国家的长期欠款。

5. 关于该文件第 1 号增编更新的附录 C，秘书长报告说，2016 年 9 月 26 日截止，有 13 个成员国的表决权按照《国际民用航空公约》第六十二条继续被中止，而 2013 年上一次大会时表决权被中止国为 11 个。大会第 39 届会议期间表决权现况若有任何变化，将以 WP/61 号文件第 1 号修改稿新增编的形式予以通报。

6. 之后，秘书长提请会议注意 WP/61 号文件第 1 号修改稿的附录 D，其中所载决议草案 10/1（成员国对本组织财政义务的履行以及如果不履行将要采取的行动），建议对大会第 A38-24 号决议做如下修改：

- 修改序言部分第 2 条，将提及《国际民航组织财务条例》第 6.5 条之处改为“第 6.5 条 a) 款”，另在末尾增加第 6.5 条 b) 款，写上“第 6.5 条 b) 款规定，至下一财政年度的 1 月 1 日，任何未付余额视为拖欠一年”；
- 修改决定条款帽子部分，写上“决定，自 2017 年 1 月 1 日起”；
- 修改决定部分第 6 条，在末尾加上“按照协议应付的数额”一语；
- 修改决定第 10 条 c) 款，将[“其国民或代表丧失被提名参选官员的资格”]改为“其提名人选或代表丧失当选官员的资格”；
- 修改决定第 12 条，在“根据第 6 条和第 7 条”后面，加上“以及根据第 11 条没有资格被选举进入理事会、各委员会和机构的情况”。

7. 在无评议的情况下，执委会同意请大会注意在解决长期拖欠会费方面取得的进展；并通过 WP/61 号文件第 1 号修改稿附件 D 中的 10/1 号决议草案。

8. 主席感谢所有按时缴付会费的国家及尽最大努力避免会费拖欠并与国际民航组织签署了解决会费拖欠协议的国家。他敦促到目前为止仍未缴纳会费或签署解决会费拖欠协议的成员国，尽早这样做。

批准关于议程项目 10 的口头报告

9. 执委会批准主席建议提交全体会议的关于议程项目 10 的口头报告。

10. 会议于 9 时 20 分休会，执委会随即作为全会复会，继续审议该项目及其它议程项目。

第二次会议记录

(2016年9月28日，星期三，14时30分)

讨论题目

1. 议程项目 11: 理事会给大会的 2013 年、2014 年和 2015 年年度报告

2. 议程项目 12: 关于修正《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案

议程项目 13: 关于修正《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案

— 关于修正《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案

— 印度尼西亚提交的文件

— 关于修正《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案

3. 播放法国环境、能源暨海洋部长并任《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC)第二十一次缔约方大会(COP21)新主席的 Ségolène Royal 的预制视频讲话。

4. 议程项目 20: 环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支助

议程项目 21: 环境保护 — 航空器发动机排放对当地空气质量的影响 — 政策、标准化和实施支助

— 民用航空与环境

— 航空器噪声和排放的当前和未来趋势

— 关于国际民航组织技术援助方案的报告

— 《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》

— 斯洛伐克代表欧洲联盟(EU)及其成员国、欧洲民用航空会议(ECAC)其他成员国提交的文件

— 危地马拉代表拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)成员国提交的文件

— 加拿大提交的文件

— 大韩民国提交的文件

— 美国提交的文件

— 国际航空运输协会(IATA)提交的文件

— 阿根廷提交的信息文件

— 印度尼西亚提交的信息文件

— 大韩民国提交的信息文件

— 国际机场理事会(ACI)提交的信息文件

— 国际运输工人联合会(ITF)提交的信息文件

5. 议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助
[不含全球基于市场措施 (MBM) 计划议题的气候变化部分]

- 民用航空与环境
- 航空器噪声和排放的当前和未来趋势
- 可持续航空代用燃料
- 各国关于二氧化碳减排活动的自愿行动计划
- 关于国际民航组织技术援助方案的报告
- 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
- 斯洛伐克代表欧洲联盟 (EU) 及其成员国、欧洲民航会议其他成员国提交的文件
- 多米尼加共和国代表拉美民航委员会 22 个成员国提交的文件
- 国际民航组织 — 欧盟项目受惠的中非九国提交的文件
- 加拿大提交的文件
- 肯尼亚提交的文件
- 印度尼西亚提交的文件
- 美国提交的文件
- 布基纳法索提交的文件
- 埃及提交的文件
- 墨西哥提交的文件
- 国际航协提交的文件
- 印度提交的信息文件
- 印度尼西亚提交的信息文件
- 加勒比航空安全和安保监督系统 (CASSOS) 提交的信息文件
- 斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织 (EUROCONTROL) 提交的信息文件
- 危地马拉代表拉美民航委员会 22 个成员国提交的信息文件
- 可持续航空国际联盟 (ICSA) 提交的信息文件
- 国际机场理事会提交的信息文件

讨论摘要

议程项目 11：理事会给大会的 2013 年、2014 年和 2015 年年度报告

1. 理事会主席回顾，他曾在开幕致辞中向大会概述国际民航组织过去三年取得的改革性变化和成就以及未来的挑战，邀请所有代表审阅理事会给大会的 2013 年、2014 年和 2015 年年度报告，以及覆盖 2016 年头六个月的补充报告，详情见于国际民航组织公共网站：www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports。

2. 经指出，因每一会期委员会将各按其主管范围审议前述年度报告和补充报告的相关部分，目前不要求执行委员会就其做出任何决定。

议程项目 12：关于修正《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案

议程项目 13：关于修正《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案

3. 执行委员会根据 WP/18 号文件和 WP/13 号文件，并结合印度尼西亚提交的 WP/179 号相关文件，同时审议以上两个议程项目。其中提出理事会给大会的建议，拟请批准修正《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条，分别将理事会成员数目从 36 个增加到 40 个；将空中航行委员会（ANC）成员数目从 19 个增加到 21 个。

4. 秘书长介绍 WP/18 号文件和 WP/13 号文件时指出，理事会在其第 206 届会议上曾经审议葡萄牙和沙特阿拉伯关于将理事会成员数目从 36 个增加到 39 个的一项提案（C-WP/14345；206/9）。理事会鉴于国际民航组织成员国数量增加，国际航空运输在各国国民经济中的发展壮大，以及确保国际民航组织成员国在理事会充分代表性的需要，原则上同意应扩大理事会的规模。后来，理事会在其第 207 届会议上以协商一致方式决定，建议将理事会成员数目从 36 个增加至 40 个（C-WP/14358；207/13）。

5. 理事会 206 届会议期间还审议了 15 个国家[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、埃及、印度、肯尼亚、利比亚、尼加拉瓜、尼日利亚、沙特阿拉伯、阿拉伯联合酋长国、坦桑尼亚联合共和国和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）]共同提出的将航委会成员数目从 19 个增加至 23 个的提案（C-WP/14348；206/9）。鉴于国际民航组织成员国增加，以及发挥不同业务能力和知识专长及经验的需要，理事会原则同意应扩大航委会。理事会第 207 届会议以协商一致方式决定，建议将航委会成员数目从 19 个增加至 21 个（C-WP/14359；207/13）。

6. 秘书长指出，上述两个大会工作文件的格式和结构非常相似，都分三个主要部分，附录数量亦同。增加理事会成员提案国和增加航委会成员提案国所提出的理由摘要，分别见于各该工作文件第一节背景部分。提案国的文件完整陈述了提案理由，其节选载于各该工作文件的附录 A。另外，第一节还详细介绍此前对《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条的修正，相关的进一步历史背景见于附录 B。

7. 两份工作文件第二节阐述修正《芝加哥公约》的程序要求，包括《芝加哥公约》第九十四条，《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第十条第四款和大会第 A4-3 号决议：修正公约的政策和方案等的要求。

8. 理事会第 206 届会议和第 207 届会议的审议情况和决定摘要，见于两工作文件的第三节。理事会该两届会议决定的完整记录，载于附录 C 和附录 D。

9. 批准修正第五十条第一款和第五十六条的两项大会决议草案载于附录 E。另有两项大会决议草案载于附录 F，是对理事会决定的响应，其中鼓励各国在修正案如预期获得大会通过后，尽速紧急批准关于第五十条第一款和第五十六条的修正协议，以使理事会和航委会扩员尽快生效。修正协议条文草案载于附录 G。

10. 请大会结合理事会的意见和建议，审议前述提案，通过对第五十条第一款和第五十六条的修正案，将理事会成员从 36 个增至 40 个，航委会从 19 个增至 21 个的两项决议草案，并通过建议所有缔约国紧急批准上述修正以使其尽快生效的两项决议草案。

11. 印度尼西亚代表介绍涉及理事会修正第五十条第一款提案的 WP/179 号文件，表示印尼支持理事会扩大规模至 40 名成员，因为上一次扩员还是在 1990 年 10 月 25 日，即 26 年前国际民航组织仅有 162 个成员国时大会决定的。其后本组织增加了 29 个成员国，或增长 17.9%；国际航空运输在国民经济中的规模、结构和重要性也发生了重要变化，成为国家和国际经济发展和旅游业的主要动能。印度尼西亚认为，拟议增加理事会成员数目还可满足增强地区代表性的需要，只要预期增加的四个理事会席位能按公平地域代表性（EGR）原则公正加以分配。大会应尽一切努力，在第五十条第一款新的修正协议生效后，在选举国家填补增加的席位时遵守公平地域代表性原则。

讨论

12. 阿拉伯联合酋长国代表重申，该国已在理事会审议期间表示过的对第五十条第一款拟议修正（WP/18 号文件）的支持，强调鉴于国际民航组织成员国数量增加和国际航空运输在国民经济中的重要作用，理事会从 36 扩大至 40 名成员的重要性。并重申阿拉伯联合酋长国支持其作为共同提案国的原始提案（C-WP/14348；206/9），将航委会成员数量从 19 个增至 23 个。

13. 葡萄牙代表回顾葡萄牙和沙特阿拉伯是最先向理事会提议将理事会成员从 36 个增至 39 个（C-WP/14345；206/9）的共同提案国，指出自《芝加哥公约》1947 年生效以来，理事会的规模随着本组织成员国数量的不断增加共经历了四次扩员。此外，国际航空运输的结构和重要性也已发生重大变化，民用航空成为很多国家经济发展和旅游业的主要动能。因此，比较过去，有更多的国家准备在影响全球航空运输体系及本国国民经济的决策中发挥积极作用，希望通过参加理事会的工作担负起它们的责任。随着若干提供重要航空运输服务及相关服务的后起之秀的出现，从国际民航组织的角度也似宜让它们参与进来，以便就未来挑战达成广泛的共识。

14. 葡萄牙代表还结合修正第五十条第一款的原始提案（C-WP/14345 号文件）指出，如对 2030 年的预测所示，航空运输将继续增长，有关国家将在提供国际民用空中航行设施方面发挥更大作用。民用航空的增长已经导致一些在理事会没有代表的新次地区和新枢纽的出现。国际民航组织今天已有 191 个成员国，因此，现在按照 WP/18 号文件的建议将理事会成员从 36 个增至 40 个，对于确保成员国的充分代表性是可取的和有用的。

15. 葡萄牙代表回顾，根据大会第 A4-3 号决议，一项对《芝加哥公约》的修正“若能满足下述两个要件或其中之一者，即：i) 经验证明它是必要的；ii) 可显示它是可取的和有用的；即为适当”。并重申扩大理事会和航委会的规模已显示了它的可取性和有用性。因此，葡萄牙完全支持分别按照 WP/18 号文件和 WP/13 号文件，对第五十条第一款和第五十六条做出修正。

16. 印度代表表示，尽管印度也支持扩大理事会和航委会的提议，但对亚洲/太平洋地区在这两个机构中的代表性低表示关切。虽然该地区有大约 40 个国际民航组织成员国，国际空中交通占比达 40%以上，但在理事会却只占七个席位。印度代表因而要求大会承认亚太地区的贡献，决定理事会和航委会扩大后至少给亚太地区增加一个席位。

17. 美国代表强调说，虽然美国也支持扩大理事会和航委会的提议，但反对具体提及按地区归属选举两个机构的新成员。他强调，在这方面，《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条根本没有提及地域代表性的概念。美国代表进一步强调，航委会本应是一个专业机构，航委会委员根据本人的专业才能甄选，并不代表任何地区或国家。

18. 挪威代表指出，挪威与其他欧洲民航会议成员国一样，支持 WP/18 和 WP/13 号文件及其中所载的修正《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条的决议草案，将理事会和航委会成员分别增加到 40 个和 21 个。此外，挪威赞同建议所有缔约国紧急批准上述修正案的决议草案，以使其尽快生效。

19. 沙特阿拉伯代表尽管同样支持扩大理事会和航委会的提案，但同意美国代表的意见，认为现在不是讨论地域代表性问题的适当时机。

20. 埃及代表鉴于国际民航组织成员国数量增加和国际航空运输在国民经济中的重要性增强，赞同将理事会扩增至 40 名成员。鉴于航委会所发挥的重要作用，他也支持将航委会扩增至 21 名委员。

21. 西班牙代表回顾，在大会第 38 届会议期间，西班牙曾强调扩大理事会的重要性，认为这是让更多国家有机会参加理事会审议的最好办法。所以，西班牙支持将理事会成员增至 40 名的现有提案。西班牙代表强调必须坚持《芝加哥公约》第五十条第二款关于理事会的组成的精神，同时亦须争取第五十条第一款的修正协议迅速生效，这将是改善成员国在理事会的代表性走向前进的重要一步。

22. 西班牙代表同样支持理事会关于增加航委会成员至 21 名的提案，强调航委会委员必须具有高度的技术知识和独立性，这是航委会正当履行职责，妥善应对航空业面临的技术挑战的关键。

23. 喀麦隆代表表示与前此发言的代表一样，赞同 WP/18 和 WP/13 号文件，重申理事会扩大可使其他地区充分参与国际民航组织的工作。他还强调，航委会扩大可使来自其他国家和地区的专家对航委会的工作贡献他们的观点，促使国际民航组织顾及实施标准和建议措施（SARPs）方面存在的任何现有或潜在的困难。

24. 南非代表响应对前述两文件的支持，确信理事会和航委会的拟议扩大将增进效率和效果。他也支持第五十条第一款和第五十六条的修正协议迅速生效。

25. 利比亚代表也表态赞成扩大理事会和航委会的提案，以应对两机构进行的技术工作，处理好本组织当前面临的技术问题。

26. 执行委员会主席根据讨论情况表示：WP/18 和 WP/13 号文件关于将理事会成员数目从 36 个增至 40 个和航委会成员从 19 个增至 21 个的提案获得普遍支持。接着，他要求举手表决关于修正《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条的两项决议草案，以及建议所有缔约国紧急批准这些修正案以使其尽快生效的两项决议草案，各项决议案均获得一致支持。

27. 经过第二轮举手表决后，执行委员会一致同意将上述四项决议草案提交全体会议并建议以协商一致方式通过。

法国环境、能源暨海洋部长并任《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）第二十一一次缔约方大会（COP21）新主席的 Ségolène Royal 的预制视频讲话

28. 理事会主席指出，虽然他和秘书长邀请法国环境、能源暨海洋部长、气候变化第二十一一次缔约方大会主席 Ségolène Royal 出席大会，但她因有别的事情无法到会。但提供了一段预制的视频讲话，以下是法语原稿的译文：

“各位下午好！”

“首先我要告诉大家，《巴黎协定》是雄心勃勃，积极进取的。在巴黎会议上，我们经历了世界各国聚集一堂，共同应对气候变化的历史时刻。今天，我们已进入批准阶段，我把自己全副的（可再生）精力都投了进去。自担任第二十一一次缔约方大会主席以来，我一直希望《巴黎协定》能年底生效。这个协定赋予我们一项义务，一个承诺，国际社会将据此致力于减少温室气体排放，在本世纪末将全球平均增温控制在[工业化前水平以上] 2 摄氏度以内的水平。航空业正响应号召做出巨大努力，因为它在全球二氧化碳排放中占的比重大，而且是一种正在经历巨大增长的运输方式。我们必须行动起来，消除航空对气候的影响。”

“早在 2010 年，国际民航组织就确立了 2020 年前稳定二氧化碳排放的目标，并为达成目标制定了‘一篮子措施’，以便通过有力的行动，技术进步，优化航空运行，发展代用燃料和经济措施的组合拳，实现对国际航空排放的长期限控。”

“今天，国际民航组织有机会推进一项国际航空二氧化碳排放全球抵消机制：国际航空碳抵消和减排计划 CORSIA。这个机制不仅应从环保角度展现它的雄心，而且必须坚持对同航线航空公司不歧视的原则，并兼顾国家间的特殊情况和各自能力。但是，这些关切不应成为对温室气体行动的制约，我鼓励所有国家展现出应对气候挑战的决心。”

“由于这个理由，本次蒙特利尔会议非常重要。但很遗憾，由于我要处理欧洲联盟批准《巴黎协定》的事宜不能亲自到会。这是首次由一个经济部门设置的具有约束力的二氧化碳限排全球机制。因而具有绝对关键的意义。作为第二十一一次缔约方大会主场的法国，支持你们的努力，并呼吁你们采取果决行动，不以竞争等问题作为不作为的借口，或是攀比污染最严重的航空公司。相反，你们必须共享技术、专有知识和飞行技能。我曾和驾驶员有过交谈，他们有建议要提，特别是关于空中航线和起降方法的。还有节能的航空器处理方式。”

“我预祝你们的工作议而有决，圆满成功！”

议程项目 20：环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支助

议程项目 21：环境保护 — 航空器发动机排放对当地空气质量的影响 — 政策、标准化和实施支助

29. 执行委员会根据理事会提交的四份主要工作文件[WP/51 号文件、WP/55 号文件（附第 1 号更正）、WP/28 号文件和 WP/48 号文件（附第 1 号更正）]，以及国家和国际组织提交的相关文件，同时审议议程项目 20 和 21。

民用航空与环境

30. 秘书长介绍关于本议题的 WP/51 号文件，其中报告国际民航组织处理噪声影响、当地空气质量和全球排放方面取得的进展。这一总括性文件涵盖国际民航组织秘书处与其他组织合作进行的活动，以及航空环境保护委员会（CAEP）开展的工作。文件详细介绍航空环保委主要预达目标和对实施航空系统组块升级（ASBU）组块 0 可产生的环境效益的分析，以及对组块 1 的初步分析。WP/56 号文件记述可持续航空代用燃料和清洁航空能源领域的进展；WP/54 号文件介绍各国自愿行动计划举措的信息。WP/51 号文件还包括对国际民航组织与《联合国气变公约》及其他联合国机构合作成果的总结。关于本三年期进行环境工作的进一步信息，载于国际民航组织 2016 年环境报告：飞向可持续的未来；其拷贝在国际民航组织公共网站免费提供。拟议的大会行动见于 WP/51 号文件执行摘要。

31. 主席指出，根据前述拟议的行动，执行委员会承认国际民航组织在处理噪声影响、当地空气质量和全球排放方面取得的进展；强调相关技术工作的重要性；并支持国际民航组织秘书处和航空环保委在与民用航空和环境有关的所有关键领域，继续开展工作。

航空器噪声和排放的当前和未来趋势

32. 接着，秘书长介绍 WP/55 号文件（附第 1 号更正），其中陈述航空环保委对航空器噪声和航空器发动机排放当前和未来影响的评估，拟提交大会核准作为环境事项决策的基础。介绍的最新成果涉及影响当地空气质量走向的航空器噪声和航空器发动机排放，以及计入了可持续航空代用燃料的潜在贡献的二氧化碳排放情况。这些环境趋势充分论证于国际民航组织 Doc 10069 号文件：航空环境保护委员会第十次会议的报告。拟议的大会行动载于该文件执行摘要。

33. 主席根据前述拟议的行动指出，执行委员会承认必须要有一个单一、有力的信息基础，才能进行健全的讨论和决策。在这方面，航空环保委制定并在 WP/55 号文件（附第 1 号更正）中叙述的国际民航组织全球环境趋势，代表所有利害攸关方协商一致的共识。执行委员会建议将其核准为环境事项的决策基础，并向下一届大会提交更新的趋势评估。执委会还建议敦促各国提交数据，以支持大会提出的报告航空排放情况的要求。

关于国际民航组织技术援助方案的报告

34. 秘书长接着介绍报告国际民航组织技术援助方案情况的 WP/28 号文件。该文件回顾，国际民航组织理事会界定的“技术援助”不同于“技术合作”，是指“国际民航组织向国家提供的、由经常预算和/或自愿基金提供资金并按项目性质和期限经由任何局/办实施的援助”（C-WP/13880；197/2）。这一定义后来得到大会第 38 届会议核准。国际民航组织技术援助方案的实施领域包括航空安全，空中航行能力和效率，安保和简化手续，航空运输的经济发展和环境保护。技术援助是国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）行动的一个主要内容，其重点在于按优先需要援助各国，以便改善国际民航组织所有战略目标项下的实施支助。各国、国际组织、发展机构和业界之间建立伙伴关系，统筹资源，这对合作共促技术援助与合作，有效实施标准和建设措施及各国的能力建设政策，并取得可持续的结果，是至关重要的。

35. WP/28 号文件重点介绍经常方案预算供资的活动，以及用国际民航组织自愿基金收到的财务和实物捐助资助的实施项目。该文件第 2.3 段记述与环保有关的项目，其中包括欧盟出资的国际民航组织 — 欧洲联盟（EU）联合援助项目：国际航空二氧化碳减排能力建设和全球环境基金（GEF）供资的国际民航组织 — 联合国开发署（UNDP）联合援助项目：改造全球航空行业：减少国际航空排放。国际民航组织高度赞赏各成员国、国际组织和业界提供自愿资金和实物捐助，通过国际民航组织自愿基金赞助技术援助活动，并鼓励继续提供这种捐助。环保类捐助情况列于该文件第 3.4 段，结果在第 4.4 段。

36. 国际民航组织正在建设资源筹措能力，鼓励传统援助方继续向本组织提供自愿捐助。国际民航组织敦请所有成员国及其他援助方向其自愿基金捐款。热忱欢迎 2016 年 9 月 26 日星期一大会开幕前夕举行的国际民航组织第二次世界航空论坛（IWAF 2016）建立的新环境相关援助伙伴关系，例如，前述与二氧化碳减排活动国家行动计划有关的国际民航组织 — 欧盟之间成功的联合援助项目的第二阶段；德国资助的实施全球基于市场措施计划 MRV 系统的一个实验项目；国际机场理事会确认的与国际民航组织合伙建设绿色机场的意愿；以及与世界银行建立的支持实施全球基于市场措施计划的新伙伴关系。请大会要求国际民航组织与其成员国、国际和地区组织及业界建立伙伴关系，继续根据各项战略目标，努力组织和实施技术援助；鼓励各成员国、国际组织和业界支持国际民航组织的技术援助活动，并继续向国际民航组织提供自愿捐助。

《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》

37. 秘书长随即介绍 WP/48 号文件（附第 1 号更正），文中记述对大会第 A38-17 号决议：《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明》—《一般规定、噪声和当地空气质量》的修订意见，其来源主要是国际民航组织秘书处与其他组织合作进行的工作，以及航空环保委，包括其第十次会议（CAEP/10）（2016 年 2 月 1-12 日，蒙特利尔）开展的活动的成果。如前述理事会工作文件所示，2016 年是航空环境保护的丰硕之年。如该文件第 1.2 段所述，对大会第 A38-17 号决议的修订意见中，反映了航空环保委关于飞机二氧化碳排放新合格认证标准和航空器发动机非挥发性颗粒物（nvPM）标准的建议；理事会通过了附件 16 第 I 卷第 4 章和第 14 章的噪声标准；更新了机场规划手册（Doc 9184 号文件）；制定了新的国际民航组织通告：社区参与航空环境管理；以及仍在进行之中的制定新超音速噪声标准工作。拟议更新的决议还承认，航空器的拆卸与回收，以及可再生、可持续的能源，是减少民用航空对环境不利影响的办法，并承认国际民用航空对实现联合国可持续发展目标（持发目标）所做的贡献。请执行委员会建议全体会议通过 WP/48 号文件及其第 1 号更正中提出的拟议修订版《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》。

38. 瑞士代表随即介绍关于欧洲环境保护全面做法的 WP/91 号文件，该文件由斯洛伐克代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国提出。他指出，尽管航空活动为社会带来重大的经济和社会效益，但同时又不幸促成对气候变化及噪声和当地空气质量的影响，这不仅对欧洲而且对全世界人民的健康和生活质量都造成了不利影响。为了应对与这些不利影响有关的日益严重的挑战，保证航空业未来可持续发展，必须切实实施一整套全面而有效的环境措施。欧洲认识到环境挑战的错综复杂性，对缓解航空的环境影响采取全面的做法，而作为这种做法的一部分，强烈支持国际民航组织内的持续努力。例如，欧洲支持这一全面做法的主要组块包括清洁天空技术行动；单一欧洲天空空中交通管理（ATM）研究（SESAR）方案；欧洲先进生物燃料飞行航迹；以及现已制定的 41 项欧洲二氧化碳减排行动计划。有关航空环境保护实际状况的更详细资料，可查阅最近公布的欧洲航空环境报告。

39. 瑞士代表指出，在技术和设计领域，欧洲特别欢迎航空环保委第十次会议就新的国际民航组织附件 16 第 III 卷中飞机二氧化碳排放合格认证标准（燃料效率）和新的国际民航组织附件 16 第 II 卷中非挥发性颗粒物质量浓度标准达成的协议。呼吁各国及时统合对附件 16 标准和措施的相关修订，继续支持航空环保委的实际工作方案，以继续保持对附件 16 项下制定标准的更新。关于空中交通管理及运行，欧洲欢迎国际民航组织拟议的社区参与航空环境管理通告，继续积极支持航空环保委未来的工作，包括社区参与和对航空系统组块升级组块 1 的分析。

40. 机场噪声对空中交通未来发展构成重大风险，因而是欧洲的一项主要关切。欧洲认为，减少航空器噪声源和未来审查噪声水平严格度，仍然是主要优先。欧洲承认，在确保航空代用燃料可持续性并使其变成运行现实，这方面仍然存在重大挑战。若无具体的政策回应，目前来看，这类代用燃料近期发挥大作用的可能性依然不大。因此，欧洲支持航空环保委代用燃料工作队（AFTF）的工作，鼓励各国建立增加可持续航空代用燃料供应激励机制，以确保中长期内能供应足量的代用燃料。

41. 关于能力建设这个重要问题，瑞士代表强调，欧洲委员会正在 14 个非洲和加勒比国家资助国际民航组织 — 欧盟国际航空二氧化碳减排能力建设联合援助项目，表示将继续支持全世界的环保能力建设。最后，他请大会接受 WP/91 号文件执行摘要中根据议程项目 20、21 和 22 提议的下列行动：

- a) 支持按“全面做法”制定范围广泛的政策措施，以便有效处理来自航空业的环境影响；
- b) 承认航空环保委所做的重要工作和航空环保委力争以自由、包容和透明方式工作的必要性；
- c) 优先实施航空环保委第十次会议商定和建议的二氧化碳排放认证标准和航空器发动机非挥发性颗粒物质量浓度标准，并进一步制定非挥发性颗粒物质的质量和数量标准；
- d) 支持航空环保委第十次会议就修订附件 16 标准和措施商定的意见，提高国际民航组织决策过程的透明度；
- e) 注意到实现代用燃料可持续性和运行现实性的挑战，请国际民航组织成员国制定措施加以采用，包括订立全球可持续性标准；和
- f) 注意到欧洲致力于发展中国家环境保护的能力建设，并请其他方面本着同样的目标参与活动。

42. 危地马拉代表介绍该国代表拉美民航委员会提交的 WP/225 号文件。文中概要介绍拉丁美洲支持本地区航空运输可持续性的民用航空各项发展，这些发展也在拉美民航委员会大会第二十一届常会协商一致通过的 A21-07 号决议文件：拉丁美洲环境与民用航空指导方针中做了综述。该文件还描述了环境因素在拉美民航委各工作组的主流化，主要是通过参与制定拉美民航委的战略计划，以及把可持续观纳入机场管理领域。拉美民航委成员国承认国际民航组织在环境问题与航空运输方面所做的努力和制定的指导原则，并加以考虑后实施了各种举措，以改善拉美民用航空的环境绩效。通过拉美地区的地区协调和航空运输一体化，已经落实了这一最终目标。另外，鉴于其重要性，前述工作组的各种手册和文件也已将环境因素主流化。

43. 文件强调，拉美民航委成员国可以通过交流实施环境项目的成功经验，以及对拉美地区民用航空具体特点的认识，丰富国际民航组织通过航空环保委进行的工作。请大会注意 WP/225 号文件介绍的信息；将拉美地区的环境战略和愿景纳入国际民航组织正就此编制的文件；并要求增加拉美民航委成员国在航空环保委的代表性。

44. 加拿大代表介绍 WP/170 号文件时强调，基于性能导航（PBN）建立了一种能增进安全，使航空器沿更直接、更精准的航线飞行的基础设施。这必将大幅改善油耗，进而减少温室气体排放，改善噪声管理。但是，在邻近机场的航站区，这种改善可能因更多航空器沿同一高效进近路线飞行而给人以噪声集中的印象。因此，空域规划者将从切实可行的指导材料中获得教益，以便在机场附近的结构重组空域内实施基于性能导航程序时，达成温室气体减排的环境效益与噪声影响之间的平衡。

45. 加拿大请大会要求各国提供关于机场附近噪声影响的数据；并指示理事会制定在机场附近实施基于性能导航程序时用以平衡温室气体和噪声影响的实际办法。

46. 大韩民国代表随后介绍 WP/250 号文件第 1 号修改稿，其中，韩国建议国际民航组织在官方网站为成员国提供某种布告板或平台，以便它们就噪声相关收费问题交流想法、做法和政策。这项提议背后的理由，是成员国需要共享噪声相关收费的经验和思路，以便得出适用的最佳做法；要求国际民航组织考虑这后一点，以便将来作为噪声相关收费的建议措施最终反映出来。目前，成员国按航空器重量，着陆费，用分贝计算的有效觉察噪声水平（EPNdB）和混合办法，对噪声相关收费采用各种征收标准。很多国家一如既往，按最大起飞重量（MTOW）收费，因为航空器越重产生的噪声越大。但随着科技的进步，这种相关性日益减少。根据国际民航组织 Doc 9082 号文件 — 国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策第 4 节，大韩民国认为需要有更详细、更具体的噪声相关收费指导方针。韩国有意不断促进加强噪声相关收费的国际标准，与成员国分享自己的知识和经验，以便提出更有效的国际民航组织指导方针。

47. 请大会注意 WP/250 号文件第 1 号修改稿的内容，并同意该文件第 2.9 段和 2.10 段中详述的大韩民国上述建议。

48. 美国代表介绍 WP/210 号文件第 1 号修改稿时，强调美国致力于治理包括噪声和空气质量在内的航空环境影响，认为这是各方继续享受航空的经济和社会效益的首要条件。噪声和空气质量都是重要问题，尽管已经取得很大进展，但仍须做更多的工作。美国欢迎过去三年进行的大量工作，表示下一个三年期将继续坚持为这项工作提供重要资源，并要求其他方面也这样做。美国特别欢迎印度尼西亚和阿拉伯联合酋长国增补为航空环保委成员，沙特阿拉伯成为航空环保委观察员，指出这是持续提供资源的典范。

49. 如 WP/210 号文件第 1 号修改稿所述，美国已采取步骤实施 2013 年商定的国际民航组织附件 16 第 I 卷第 14 章的航空器噪声标准。同时也在该文件中提醒大会关于标准不应被视为施加运行限制的依据的协议，并回顾当考虑噪声限制时，须采用国际民航组织平衡做法进行航空器噪声管理。美国认为技术、运行和土地使用是重点，应先研究平衡做法的其他要素，最后才是运行限制。

50. 关于当地空气质量，美国欢迎航空环保委第十次会议就制定航空器发动机非挥发性颗粒物标准的步骤所达成的协议，鼓励各国努力在 2019 年前完成该项标准。

51. 美国请大会采取 WP/210 号文件第 1 号修改稿执行摘要中所述的行动：

- a) 鼓励各国避免以国际民航组织环境排放合格认证标准为依据设定运行限制；
- b) 鼓励各国采取平衡做法进行航空器噪声管理，在用尽所有其他可能的解决办法之前，避免采取运行限制；
- c) 重申支持平衡做法，包括对航空器噪声管理平衡做法的指导（Doc 9829 号文件），承认运行限制不应成为首选之举，而仅应摆在其他各项要素之后考虑；
- d) 赞同航空环保委给国际民航组织理事会的建议，将烟雾合格认证标准的数量限制基线转换为发动机非挥发性颗粒物排放标准，承认此为朝向从根源上减少航空排放的另一步骤；和
- e) 承认处理排放对当地空气质量的影响方面取得的进展和仍在进行的工作，支持进一步努力为发动机非挥发性颗粒物排放标准订立严格度等级，以取代烟雾数量标准。

52. 国际航协观察员在介绍 WP/152 号文件时强调，国际民航组织的标准和政策，对确保航空的环境影响能按航空业的需要，在高监管力度下得到高度一致的处理，是绝对关键的。国际航协因而热忱欢迎航空环保委最近就首个飞机二氧化碳排放合格认证标准，以及首个航空器发动机非挥发性颗粒物标准达成协议。对航空公司而言，国际民航组织的环境标准必须自始至终不忘初衷，即对航空器和航空器发动机进行合格认证。航空公司的机队正处于持续现代化的状态，飞行程序也在不断优化之中。但是，当地机场当局却在先彻底评估其他办法的情况下，越来越多地诉诸于运行限制。此外，更目睹了逐渐提高经常与缓解措施无关的噪声和当地空气质量收费的趋势。国际航协因而呼吁各国和当地机场当局确保其行动始终符合国际民航组织环境政策的指导，包括航空器噪声管理的平衡做法和国际民航组织 Doc 9082 号文件：国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策，其中对实施与噪声和当地空气质量有关的收费，规定了重要的指导方针。国际航协确认它支持推动制定国际民航组织与环境有关的政策和标准，以及有助于各国实施的任何指导。

53. 经指出，还提交了以下五份信息文件：阿根廷提交的 WP/156 号文件（通过运行程序减少直升机噪声的环境方案）；印度尼西亚提交的 WP/223 号文件（实施航空器噪声政策和标准化的进展）；大韩民国提交的 WP/430 号文件（关于共享国际民航组织平衡做法最佳做法的建议）；国际机场理事会提交的 WP/429 号文件（机场对环境保护的贡献）；和国际运输工人联合会提交的 WP/447 号文件（机场空气污染：对机场工人的严重健康风险）。

讨论

54. 挪威代表欢迎 WP/51 号文件中报告的国际民航组织和航空环保委所做的好的工作和取得的重大进展。她指出，挪威与欧洲民航会议其他成员国一样，也对这项工作做出了重要贡献，并祝贺本组织在航空环保委第十次会议上提出了关于新的飞机二氧化碳排放合格认证标准和新的航空器发动机非挥发性颗粒物标准的最后建议，现已进入通过标准和建议措施的流程。挪威代表强调该文件 4.2 段提及的、关于未来超音速航空器与相关噪声问题正在进行的工作的重要性。

55. 法国代表感谢国际民航组织过去三年所做的极好工作，表示支持 WP/48 号文件及其第 1 号修改稿中所附的《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明》—《一般规定、噪声和当地空气质量》草案。他强调，航空器噪声是法国公民的一大关切，因而必须将它纳入考虑。法国代表提请注意综合声明草案的附录 E（机场与当地噪声有关的运行限制），指出大会在执行第 4 段“进一步敦促各国，不允许推出任何以清退经原始认证或重新认证，符合附件 16 第 I 卷第 4 章和第 14 章噪声标准及理事会通过的任何进一步等级标准的航空器为目的之运行限制”。他强调，如果这一要求在 2016 年第 4 章不失为最严格的噪声标准时仍然看似合理，那么，2017 年第 14 章的航空器噪声标准的生效，则必然要求考虑这一问题，以继续推进改善航空器噪声绩效的积极态势。

56. 法国代表认为，航空器噪声管理的平衡做法应该是考虑机场周边噪声干扰的监管框架基础。但在有些情况下，必须从根源上处理航空器噪声问题，尤其对于夜间航班。应该牢记，根据航空器噪声审定实施监管措施，不仅能满足这一关切，还可避免采取宵禁等具有大的经济影响的激进措施。法国代表认为，只要尊重平衡做法并侧重于夜间航班，综合声明草案便不构成对航空器实施基于噪声审定做法的障碍。

57. 法国代表随后提及综合声明草案附录 G（超音速航空器 — 音爆问题），强调尽管技术进步，仍须确保超音速航空器不会发出公众难以承受的噪声。必须保证公众能够接受它，否则不应允许超音速航空器飞跃居民区。

58. 意大利代表评论 WP/210 号文件第 1 号修改稿时，欢迎美国支持减轻航空器噪声对生活在机场邻近地区的人的影响，以及航空器发动机排放对当地空气质量的影响。他指出，意大利也在与地方当局一道力争减少航空器噪声的这种影响。意大利代表断言，可以通过确定更好的用地规划定义和运营人使用新一代低噪声排放航空器实现机队现代化，来取得改善。他强调，实施国际民航组织航空器噪声管理平衡做法，是主要通过降低航空器噪声影响改善局势的关键一步。意大利代表进一步表示，当地空气质量可以通过部署装备新一代发动机的航空器加以改善。

59. 意大利代表指出意大利已根据欧盟的规则采纳平衡做法，因此强调施加运行限制仅应是研究了平衡做法其他要素后的最终手段。

60. 波兰代表赞同加拿大在 WP/170 号文件中表示的观点，认为航空运行的管理是推动减少环境困扰的要素之一。他强调，空域使用效率与机场周边运行应相互配合，为了避免不利的环境影响，必须采取包括经济因素考虑的全面行动。波兰代表完全支持加拿大的建议，认为各国应该提供关于机场附近噪声影响的数据，并指示理事会制定实际可行的做法，在实施基于性能导航程序时，平衡处理机场周边的温室气体和噪声影响。

61. 爱尔兰代表强烈支持 WP/51 号文件中反映的国际民航组织和航空环保委所做的工作，承认航空环保委对航空可持续发展的重大贡献。他和他的欧洲同事一样，欢迎关于当前和未来航空器噪声和排放趋势的 WP/55 号文件（附第 1 号更正）。认为该委员会估计航空器噪声和排放的未来影响的工作，就其可使航空器噪声与运输量增长脱钩的潜力而言，格外令人振奋。他表示支持这方面的进一步工作，支持将国际民航组织的全球环境趋势用于环境政策分析和决策。爱尔兰代表强调，必须记住上述环境趋势仅是对长期未来的预估，而所有长期预测都有其内在的局限性，预测就是预测，仅此而已。他强调，全球趋势反映不了具体地区的情况，因此可能需要有具体的补充性指标。

62. 在这方面，爱尔兰代表表示担心 WP/55 号文件（附第 1 号更正）行动部分 a) 小段的写法，会误导人们以为国际民航组织的全球环境趋势可用作环境政策决策过程的唯一依据。他与其欧洲同事一样，因而建议修改行动 a) 段的措词，以清楚说明前述全球环境趋势，可作为构成环境事项决策过程一部分的环境政策分析依据，而绝非唯一的依据。

63. 美国代表欢迎多方表示支持国际民航组织的航空器噪声管理平衡做法，美国高度重视这一做法。她理解运行限制可以作为最后的手段，但敦促考虑这种限制的国家对其做出全面评估，因为在一个国家实行运行限制，经常会把航空器噪声问题转嫁给另一个国家。美国代表强调，航空这样的全球性行业在考虑一项措施时，必须评估它对全球的潜在影响。

64. 尼日利亚代表赞同 WP/51 号文件，赞赏国际民航组织和航空环保委在与民用航空和环境有关的所有关键领域继续开展工作，建议国际民航组织继续采用一篮子缓解措施（包括技术和标准，可持续代用燃料，运行改善和基于市场措施），来解决航空二氧化碳排放和航空器噪声问题。他还表示支持国际民航组织通过其航空器噪声管理平衡做法，在处理噪声、当地空气质量和全球排放影响方面取得的进展，尤其是制定了非挥发性颗粒物新标准和飞机二氧化碳排放认证新标准。此外，尼日利亚代表还支持考虑 WP/51 号文件中所载的信息，用以更新大会第 A38-17 号决议和第 A38-18 号决议。

65. 主席总结讨论情况时表示，如 WP/91 号文件和 WP/210 号文件第 1 号修改稿所述，执行委员会承认航空环保委在处理航空噪声和排放方面取得的进展，支持它就此展开进一步技术工作。特别欢迎航空环保委第十次会议取得的进展，包括它关于附件 16 第 III 卷飞机二氧化碳排放新合格认证标准和附件 16 第 II 卷航空器发动机非挥发性颗粒物标准的协议。执行委员会鼓励优先实施这些标准，并支持进一步制定未来的非挥发性颗粒物的质量和数量标准。注意到 WP/225 号文件就增加拉美民航委成员国的参与而提出航空环保委的成员问题，由于它牵扯到航空环保委的管理问题，建议将其交给理事会处理。

66. 关于实施基于性能导航程序时平衡温室气体与噪声影响的问题（WP/170 号文件），执行委员会承认各种环境影响的相互交织性，是航空环保委工作中考虑的一项重要原则，因此，应鼓励该委员会在各国提供更多数据的基础上，继续进行这一工作。

67. 关于 WP/250 号文件第 1 号修改稿，执行委员会指出，有关噪声相关收费的信息散见于国际民航组织不同文件，诸如 Doc 7100 号文件 — 国际民航组织关于收费和收税的政策，Doc 9082 号文件 — 国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策和 Doc 9184 号文件 — 机场规划手册等，而且，通过国际民航组织环境网站也可进入噪声相关收费数据库。建议将审查国际民航组织关于噪声相关收费的建议措施的提案，移送航空环保委审议。

68. 关于 WP/210 号文件第 1 号修改稿和 WP/152 号文件中提出的必须遵守国际民航组织的政策、标准和指导的问题，执行委员会指出，这类政策已经载入前述《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》草案[参见 WP/48 号文件及其第 1 号更正]。更进一步指出，随着上述二氧化碳新标准和非挥发性颗粒物排放标准的制定，活动范围已经扩大，因而必须确保为本组织上述领域的工作提供必要资源，尤其是对航空环保委的支持。

69. 执行委员会建议大会重申它支持国际民航组织航空器噪声管理平衡做法，承认运行限制的应用不应是首选之举，而仅应放在考虑了每一其他因素之后。同时承认一些国家强调根据当地具体情况施加一定程度的运行限制的有用性。还指出有些运行限制可能将航空器噪声问题从一国转移给另一国。

70. 执行委员会同意建议大会通过 WP/48 号文件及其第 1 号更正所载的《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明》—《一般规定、噪声和当地空气质量》草案。

议程项目 22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助
[不含全球基于市场措施 (MBM) 计划议题的气候变化部分]

71. 执行委员会然后开始审议议程项目 22，共有六份理事会提交的工作文件[WP/51、WP/55（附第 1 号更正）、WP/56、WP/54、WP/28 和 WP/49 号文件]，以及国家和国际组织提交的相关文件。据回顾，WP/51、WP/55 和 WP/28 号文件先前已在议程项目 20 和 21 下介绍过；WP/91 号文件（斯洛伐克代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国），WP/170 号文件（加拿大）和 WP/152 号文件（国际航协）亦然。

可持续航空代用燃料

72. 秘书长在介绍上次大会以来国际民航组织可持续航空代用燃料工作发展情况的 WP/56 号文件时指出，使用可持续代用燃料和其他形式的清洁能源，是联合国可持续发展目标的内容之一。国际民航组织在其航空代用燃料全球框架（GFAAF）范围内，一直置身于促进和推动可持续航空代用燃料工作的前沿。各国也积极拥抱这一重要的变革性技术。自 2011 年以来，已有 2 2000 多个商业航班使用代用燃料飞行。下一步的优先，是克服最初的经济障碍，确保可持续的商业规模部署。为此目的，计划于 2017 年 2 月 8 日至 9 日在蒙特利尔国际民航组织总部举行国际民航组织代用燃料研讨会，以此作为预定于 2017 年 10 月在墨西哥城召开的国际民航组织航空代用燃料高级别会议的基础（参见 WP/455 号文件）。

73. 请大会采取 WP/56 号文件执行摘要中的行动，并：

- a) 承认各项发展并支持本组织继续工作，以推动各国和业界开发和部署可持续航空代用燃料的努力；
- b) 鼓励各国结合当前的挑战制定政策，加速开发和部署可持续航空代用燃料；
- c) 请各国考虑采用激励措施，鼓励部署清洁的可再生航空能源，包括可持续代用燃料；和
- d) 考虑文件中所载的信息，用以更新大会第 A38-18 号决议。

74. 主席指出，执行委员会承认各国和业界在开发和部署可持续航空代用燃料方面取得的进展，支持国际民航组织在该领域继续工作。

各国关于二氧化碳减排活动的自愿行动计划

75. 秘书长随后介绍 WP/54 号文件，其中报告自上届大会以来，国际民航组织在二氧化碳减排国家自愿行动计划和相关能力建设活动方面的发展，以及今后需要采取的步骤，以进一步支持各国编制、更新和实施行动计划。文件强调，国际民航组织开展了多种多样的能力建设活动，包括更新指导和工具，组织环境专题讲习班，推出国际民航组织伙伴方案，以及具体通过与欧盟、联合国开发署/全球环境基金建立的伙伴关系，直接与各国接触，等等。由于这些活动，已有占全球国际航空运输量 89.90% 的 100 个成员国，自愿向国际民航组织提交了行动计划。秘书长高兴地告知执行委员会，2016 年 6 月截止提交的行动计划比 2013 年 6 月增加 50% 的指标，已经达到。不过她强调，虽有大的改进，但提交的行动计划有一半以上，没有包括量化的基线和预期成果。因此，实现有力度的行动计划还有更多工作要做。

76. 请大会采取 WP/54 号文件执行摘要中所述的行动，并：

- a) 承认本组织根据大会第 38 届会议关于拟制和提交二氧化碳减排活动国家行动计划的要求开展的活动和取得的进展；
- b) 鼓励各国在国际民航组织公共网站公布其行动计划，并自愿在行动计划中提供更完整、更牢靠的数据，以便国际民航组织编集全球排放数据；
- c) 鼓励已提交行动计划的国家与其他国家建立伙伴关系，以便支持那些尚未制定本国行动计划的国家；
- d) 支持本组织继续努力协助各国拟制和更新行动计划，并按文件第 4 段所述实施其中所载的措施；和
- e) 考虑 WP/54 号文件中所载的信息，以更新大会第 A38-18 号决议。

77. 主席向占全球国际航空运输量 89.90% 的 100 个提交了行动计划的成员国表示祝贺，这已经超过了预定指标。他指出，执行委员会承认国际民航组织及其成员国在拟制和提交国家行动计划方面取得的进展，支持本组织下一个三年期继续进一步协助各国的工作。同时鼓励各国共享信息，在行动计划中提供更全面、更可靠的数据，以利本组织编集全球排放数据。此外，执行委员会鼓励国家之间建立伙伴关系，相互支持，共同编制和细化行动计划。同时，支持国际民航组织在下一个三年期继续努力协助各国。

78.

《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》

79. 秘书长随即介绍 WP/49 号文件，其中理事会提议根据上一届大会以来的发展情况，修改大会第 A38-18 号决议：《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明》—《气候变化》，但 WP/52 号文件中关于全球基于市场措施计划的内容除外。这些修改反映了航空环保委在飞机二氧化碳新排放合格认证标准和航空系统组块升级等方面取得的进展；航空环保委未来的工作；航空代用燃料和国家自愿行动计划举措取得的进展；与其他组织的伙伴关系；以及继续与其他组织合作向各国提供援助。请大会通过 WP/49 号文件所附拟议修改的综合声明。

80. 多米尼加共和国代表代表 22 个拉美民航委成员国介绍 WP/262 号文件，文中强调拉美一些国家在拟制和实施行动计划方面遇到挑战；多米尼加共和国因参加国际民航组织—欧盟联合援助项目国际航空二氧化碳减排能力建设取得重大环保成果；以及通过国际民航组织—联合国开发署/全球环境基金联合援助项目改造全球航空行业：减少国际航空排放实现了普遍惠益。文件还特别承认各国应对气候变化相关挑战的能力和对援助的需求，存在不同情况，尤其是发展中国家和具有特殊需要的国家。由于拉美地区多个国家均可从能力建设方案获益，文件鼓励国际民航组织及其成员国继续努力，与发展中国家合作，促进取得财务资源，实现技术转让和能力建设。

81. 请大会：

- a) 拨予专项资源，用以扩大和改进国家的环境援助项目，以便制定和实施减排行动计划和监测、报告和核查（MRV）系统，如用以确立存量和监测国际航空二氧化碳排放的航空环境系统（AES）等；
- b) 请秘书处以成员国及有关专门机构的官员和专家为对象，组织关于国际航空全球基于市场措施计划的研讨会和/或讲习班；
- c) 确保国际民航组织继续发挥核心作用，通过传播关于最佳做法的最新信息向成员国提供援助，提供指导和其他技术援助，帮助加强能力建设和技术转让；和
- d) 与各国和国际组织建立更紧密关系，支持发展中国家继续实施某些缓解措施和技术转让，同时促进获得资金和能力建设。

82. 加蓬代表代表九个受益于上述国际民航组织-欧盟联合援助项目的中非国家（安哥拉、布隆迪、中非共和国、乍得、刚果、刚果民主共和国、赤道几内亚、加蓬和圣多美和普林西比）介绍 WP/321 号文件，文中详述它们在拟定国际航空二氧化碳减排行动计划和实施航空环境系统方面取得的进展。其中每个国家都进行了大量工作，以便在中非建立一个可持续的航空运输系统，并履行它们对前述项目的承诺，向国际民航组织提交了符合 Doc 9988 号文件—关于拟制二氧化碳减排国家行动计划的指导中所载建议的国家行动计划。这些行动计划体现中非国家自主实施向低碳发展模式过渡并尽一切可能将其付诸实施的意愿，经国际民航组织审查后认为令人满意。上述九国目前正在实施计划中所载的减排措施。同时它们也知道，这些措施可以带来很多费用，而且并非所有九个国家都有实施的能力。在国际民航组织-欧盟联合援助项目支持下，它们自 2016 年 1 月以来一直每月向国际民航组织提交二氧化碳排放报告，介绍各自的国际航空活动，以利监测和评估既定的全球目标。

83. 此外，根据前述联合援助项目，中非九国也在制定与本国行动计划一致的在地区层面减少航空排放的地区行动计划。该地区行动计划将大大促进加强应对气候变化的地区合作和努力。

84. 基于上述国际民航组织 — 欧盟联合援助项目的积极成果，并铭记国际民航组织不让任何国家掉队的行动，上述中非九国请大会：

- a) 审议 WP/321 号文件中介绍的信息，包括中非九国迄今取得的进展；
- b) 请国际民航组织寻求额外的资金来源，以加强和扩大技术援助，帮助拟制行动计划并实施其中所载的措施；
- c) 请其他国家和国际组织另外提供资金，促使国际民航组织改善和扩大与环境保护有关的能力建设活动；
- d) 鼓励其他国家和国家集团向国际民航组织争取援助，以帮助制定和实施行动计划，建立一个以航空环境系统为基础的牢靠的排放监测系统；
- e) 请理事会指示国际民航组织将航空环境系统的监测、报告和核查系统，纳入规划的国际航空全球基于市场措施计划；和
- f) 请理事会指示国际民航组织加强西非和中非地区办事处（WACAF）以及非洲地区其他办事处的能力，以便长期保持项目成果，支持非洲民航部门不断对环境问题进行监测。

85. 肯尼亚代表介绍 WP/181 号文件，文中详述肯尼亚收集、监测和报告国际航空二氧化碳排放相关数据的经验和进展，这也是肯尼亚更新和加强它 2015 年 12 月向国际民航组织提交的航空行业二氧化碳减排自愿行动计划举措的一部分。此外，文件强调肯尼亚迄今的成就，自上届大会以来国际民航组织能力建设方案的关键作用，并描述了尚存的挑战和拟议的今后步骤。

86. 肯尼亚请大会：

- a) 注意 WP/181 号文件提供的信息；
- b) 支持各国实施高效和可持续的监测、报告和核查战略；
- c) 支持和加强二氧化碳减排能力建设，借鉴使肯尼亚受益的国际民航组织-欧盟现行联合援助项目的成功经验，进一步促进各国获得财务资源、技术支助和技术转让；
- d) 鼓励各国向国际民航组织拟制援助请求，助其制定和实施自愿行动计划，提高环境相关数据的收集、监测和报告能力；和
- e) 鼓励各国建立气变相关事项的伙伴关系，包括通过国际民航组织伙伴方案，或其他的地区专项能力建设项目。

87. 印度尼西亚代表随后介绍 WP/212 号文件第 1 号修改稿，其内容涉及对促进可持续航空代用燃料的政策指导的需要，而使用代用燃料被视为二氧化碳减排的有机成分。虽然做了努力，也取得了进展，但可持续航空代用燃料的商业规模和供应量仍处于极早阶段，尚无从对国际民航组织从 2020 年起实现碳中性增长 (CNG) 的目标，构成实在的贡献。不过，印度尼西亚已在其 2013 年提交给国际民航组织并于 2015 年更新的行动计划中，列入若干项可持续航空代用燃料的发展，并据此将航空纳入国家运输部门的生物能源政策和指标。印度尼西亚希望与国际民航组织和其他国家合作制定可持续航空代用燃料的部署政策，以促进地区和全球政策的协调统一，避免任何地区性市场或竞争扭曲。印度尼西亚鉴于自己的经验，认为必须帮助各国确立全球对接的适当政策行动，因此请大会支持制定国际民航组织的政策指导，用以推进可持续航空代用燃料的发展。另外，印度尼西亚鼓励各国将航空纳入其运输部门的国家生物能源政策和/或指标。

88. 美国代表介绍 WP/232 号文件，阐述美国对国际民航组织应对国际民用航空导致气候变化的一篮子措施的意见。美国强烈支持国际民航组织通过前述一篮子措施自 2020 年起实现碳中性增长的全面做法，其中包括技术、运行和基础设施增效；飞机二氧化碳排放合格认证标准；可持续代用燃料；以及建立一个起补缺作用的全球基于市场措施计划。美国认为，一篮子措施的全面做法，是承担国际民用航空对气候影响之责的正确选择，因为它自始至终都是针对航空行业的独特需要的。各国通过一篮子措施，可长期落实航空减排所需的要素，同时通过拟议的全球基于市场措施计划，拾遗补漏，实现近期的碳中性增长目标。

89. 自上一届大会以来，国际民航组织及其成员国在一篮子措施所有要素上都取得了重大进展。美国深度参与了航空环保委对前述以技术为基础的飞机二氧化碳排放合格认证新标准的制定，自豪地支持理事会如预期予以通过。美国还领导了与业界合作开发和改进燃料效率和减排技术的几项努力。美国联邦航空局 (FAA) 的持续降低能耗、减排和减噪 (CLEEN) 方案，是和五个航空制造商的合伙方案，其第一阶段开发的技术很可能在本年度 (2016 年) 进入商业航空器机队，方案第 2 阶段也已在进行当中。

90. 美国也积极支持和推动可持续代用喷气燃油 (AJFs) 的开发和部署，包括通过其商业航空代用燃料行动 (CAAFI)，重视代用燃料的发展从研发一直到商业化的每一个阶段。不过，美国在这些领域及空中交通管理领域的工作不仅仅造福于美国一家。通过技术援助方案，通过与国际民航组织的合作，以及推广更高效的技术，美国也在帮助其他国家及其各自的业界增进效率，减少航空排放。美国今后将继续坚持就整个一篮子措施加强与国际民航组织成员国以及与业界的合作。美国致力于处理气变问题，乐意在这些领域起带头作用。众所周知，并非所有国家都有能力进行这方面的工作，美国坚持与其他方面合作建设这种能力，这将有助于确保在长远的将来实现国际民用航空的可持续发展。

91. 请大会：

- a) 注意美国关于一篮子措施的观点；
- b) 注意美国对一篮子措施每一要素的重大财务和其他资源投入；
- c) 注意与各国和业界建立国际伙伴关系的机会，以加强实施和使用一篮子措施的各项要素；和
- d) 注意不同的国情或“区别”在整个一篮子措施中是以不同方式处理的，一些国家在技术开发，运行和基础设施增效和航空代用燃料等关键领域，承担了多数的努力。

92. 最后，美国代表借此机会感谢印度尼西亚、布基纳法索和多个其他国家，与全球社会共享了它们的二氧化碳减排活动行动计划。

93. 布基纳法索代表介绍 WP/363 号文件，文中描述该国努力减少民航部门二氧化碳排放取得的进展。特别强调根据国际民航组织的建议制定国家行动计划的步骤，以及国家民用航空当局（ANAC）实施航空环境系统的情况。布基纳法索表示感谢国际民航组织和欧盟在国际航空二氧化碳减排能力建设联合援助项目下给予的援助。文件还描述了布基纳法索在实施行动计划方面预见的挑战，以及对援助与合作所报的期望。

94. 布基纳法索请大会：

- a) 注意 WP/363 号文件的内容；
- b) 指示秘书长继续支持国际民航组织旨在援助各国拟制和实施国际航空二氧化碳减排行动计划的方案；
- c) 鼓励各国和国际组织拨出专款，资助环境领域类似前述国际民航组织 — 欧盟联合援助项目的能力建设和新地区援助项目；和
- d) 建设这一领域国家间的伙伴关系，促进知识共享，技能转让和共同行动，以减少航空行业的二氧化碳排放。

95. 埃及代表随即介绍 WP/364 号文件，文中报告埃及在国际航空环境保护方面开展的活动；以及它提交航空二氧化碳减排行动计划的进展情况。埃及的第一份自愿行动计划是 2016 年 7 月 26 日获政府批准后提交国际民航组织的。行动计划不单纯视为一项义务，而被视为向本组织通报埃及航空二氧化碳减排活动情况的一个重要工具。其中包含一篮子措施中以下的短期（2010 年—2020 年）和中期（2020 年—2030 年）要素：改进现代航空器技术，包括机队更新；改善空中交通管理；以及提高运行措施的有效性。根据预期，埃及新的长期（2030 年—2050 年）行动计划将包括对全球食物篮子无负面影响的可持续航空燃料。

96. 虽然发展中国家在发展和持续保持能力建设领域面临很多挑战，但埃及有意通过遵从 Doc 9988 号文件 — 关于拟制二氧化碳减排国家行动计划的指导和采用国际民航组织环境效益工具（EBT），来更新其行动计划。

97. 埃及请大会：

- a) 注意 WP/364 号文件的内容；
- b) 敦促各国支持国际民航组织不让任何国家掉队的举措；
- c) 请国际民航组织在其航空培训升级版方案中增加一个关于国际航空二氧化碳减排自愿国家行动计划的专门培训团队；
- d) 请国际民航组织在国际民航组织地区办事处按具体期限提供若干专家，通过支持不让任何国家掉队举措的环境基金，协助各国提交自愿行动计划；和

- e) 请国际民航组织提供曾按照国际民航组织的措施，协助提交本国自愿行动计划的专家名单，用以帮助尚未提交行动计划的国家，并鼓励各国共享科学知识，建立伙伴关系。

98. 墨西哥代表介绍 WP/455 号文件，文中记述开发和部署可持续航空代用燃料的历史背景及现况，强调墨西哥使用这种燃料的经验。墨西哥请大会：

- a) 承认进一步发展和部署可持续代用燃料作为航空减排一篮子措施关键要素的重要性；
- b) 承认拟定可持续代用燃料全球目标，作为鼓励必要行动的方式的价值；和
- c) 鼓励所有成员国、航空业界和其他利害攸关方参加计划于 2017 年 2 月 8 日至 9 日在蒙特利尔举行的国际民航组织代用燃料筹备性研讨会，以及拟于 2017 年 10 月 18 日至 20 日在墨西哥城召开的国际民航组织航空代用燃料高级别会议，以便制定国际民航组织关于国际航空代用燃料的愿景（ICAO VIAAF），并借此鼓励各国在国家 and 国际一级采取行动，进一步发展和部署可持续航空代用燃料。

99. 经指出，还提交了以下十份信息文件：印度提交的 WP/138 号文件（印度的气候变化与航空增长）；印度尼西亚提交的 WP/222 号文件（实施国际航空减排国家行动计划的进展）；加勒比航空安全和安保监督系统提交的 WP/227 号文件（处理国际航空二氧化碳排放的航空援助和能力建设）；斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/415 号文件[欧洲支持不让任何国家掉队的举措（NCLB）]；危地马拉代表 22 个拉美民航委员会成员国提交的 WP/426 号文件[已制定国际航空二氧化碳减排行动计划的拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国]；可持续航空国际联盟提交的 WP/207 号文件（国际民航组织的新航空器二氧化碳标准）；可持续航空国际联盟提交的 WP/208 号文件（国际民航组织决策透明度的增强）；可持续航空国际联盟提交的 WP/209 号文件（在《巴黎协定》范围内处理国际航空排放）；可持续航空国际联盟提交的 WP/427 号文件（国际民航组织的气候变化措施和可持续发展目标）；和国际机场理事会提交的 WP/429 号文件（机场对环境保护的贡献）。

讨论

100. 挪威代表强调拟议修改的《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明》——《气候变化》序言部分第 9 段的重要性（WP/49 号文件），其中提到《巴黎协定》及其将全球平均气温保持在比工业化前升高 2 摄氏度以下的目标，并力争将气温控制在比工业化前升高 1.5 摄氏度的水平。她强调国际民航组织和国际航空行业必须为实现上述气温目标做出贡献。

101. 坦桑尼亚联合共和国代表表示支持 WP/54 号文件，并感谢和承认国际民航组织协助各国拟制二氧化碳减排活动行动计划的努力。此外，他承认肯尼亚、布基纳法索、埃及、拉美民航委成员国和国际民航组织-欧盟联合援助项目九个中非受益国在编制和改善其自愿国家行动计划及能力建设方面取得的成就，并支持它们各自提出的文件（WP/181、WP/363、WP/364、WP/262 和 WP/321 号文件）。此外，坦桑尼亚联合共和国代表还指出墨西哥在使用可持续航空代用燃料方面的成就，这是一篮子措施的一个要素，并赞同其文件（WP/455 号文件）。他强调这些成就可以向其他地区的国家推广。

102. 沙特阿拉伯代表断言拟议修改的气候变化综合声明（WP/49 号文件）中所载的修改，并未在大会召开前充分讨论，说对其中插入的《巴黎协定》所述 2 摄氏度和 1.5 摄氏度的气温目标，必须从包括能力建设、资金筹措、技术转让和适应调整等更广泛的角度加以看待。他强调 2 摄氏度的目标包含所有经济部门的排放，而且是在对全球应对气候变化的国家自主贡献基础上确定的。沙特阿拉伯代表进一步强调，1.5 摄氏度的温度目标仍在政府间气候变化委员会（IPCC）的考量之中。

103. 沙特阿拉伯代表指出，大会第 A38-18 号决议所附关于设计和实施国际航空基于市场措施的指导原则，已从拟议修改的气候变化综合声明中删除，要求将这些原则收入全球基于市场措施计划（WP/52 号文件），因为这是该计划的一个关键要素。

104. 中国代表赞同沙特阿拉伯代表的发言，指出中国对拟议的气候变化综合声明（WP/49 号文件）执行第 6 段中，自 2020 年起实现碳中和增长的中期全球理想目标感到关切，指出该目标也已纳入关于全球基于市场措施计划的综合声明（WP/52 号文件），建议同时讨论这两项大会决议。

105. 葡萄牙代表强调肯尼亚与国际民航组织 — 欧盟国际航空二氧化碳减排能力建设联合援助项目合作，在加强排放数据收集、监测和报告系统方面采取的积极步骤，并同意肯尼亚的意见，认为全球基于市场措施计划的一个关键要求，是所有国家都收集、核查和报告二氧化碳排放数据。他因而支持肯尼亚的提议，要求大会支持各国实施高效和可持续的监测、报告和核查战略，鼓励它们建立气候变化相关事项的伙伴关系，包括通过国际民航组织伙伴关系方案或其他专门的地区能力建设项目，并在地区和全球一级促进合作和知识交流 [参见 WP/181 号文件，行动段 b) 和 e)，以及第 3.3 段]。

106. 葡萄牙代表欢迎布基纳法索拟制和实施二氧化碳减排活动行动计划的努力（参见 WP/363 号文件），承认每个国家拟制并向国际民航组织提交更新版二氧化碳减排行动计划的计划的价值，是确保民航行业有效促进缓解气变影响进程的一个重要组成部分。他感谢布基纳法索展示了它参加国际民航组织 — 欧盟国际航空二氧化碳减排能力建设联合援助项目的积极成果，并指出确实取得了实际成果，如建立航空环境系统，实现了环境数据收集和直接向国际民航组织报告的自动化。葡萄牙代表重申，葡萄牙将与欧洲民航会议所有其他成员国以及其他利害攸关方一道，努力满足需要技术援助和能力建设以实施其各自的国际航空二氧化碳减排计划的国家，未来可能产生的一切需求。

107. 意大利代表表示强烈支持理事会提交的 WP/54 和 WP/56 号文件，确认拟制和实施二氧化碳减排国家行动计划不仅是规划各种活动极好的前进步骤，而且也是实现二氧化碳减排的一个极好的工具。特别是，他强烈支持鼓励各国在国际民航组织公共网站公布其行动计划，以利透明。

108. 关于 WP/56 号文件，意大利代表强烈支持各国和业界在开发和部署可持续航空代用燃料方面所做的工作，包括为新项目筹资，如意大利正在进行的将海洋藻类用于航空燃料等项目。

109. 喀麦隆代表与前此发言者一道，强烈支持 WP/54 号文件及下述相关文件：多米尼加共和国代表拉美民航委成员国提交的 WP/262 号文件；中非九国的 WP/321 号文件；肯尼亚的 WP/181 号文件；布基纳法索的 WP/363 号文件和埃及的 WP/364 号文件。他强调，上述国家向国际民航组织自愿提交了二氧化碳减排活动行动计划，吁请大会鼓励其他国家也这样做。喀麦隆代表还强调必须提请提交国注意实施行动计划的重要性，同时断言如果不能向它们提供所需的人力资源能力建设，国际民航组织不让任何国家掉队的行动恐难达成不让任何国家掉队的目标。

110. 印度尼西亚代表感谢墨西哥、美国和其他国家促进使用可持续航空代用燃料的努力，表示该国期待进一步合作，以便为此确立政策指导。

111. 美国代表提到墨西哥提交的文件（WP/455 号文件）时，同意在使用航空代用燃料方面，国际民航组织作为国家间的促进者效果最好，因此支持国际民航组织让各国走到一起的作用，以便共享经验，讨论怎样做效果好，怎样做效果不好，促使各国互相学习。她指出，墨西哥的文件提出很多有意思的问题，应在计划的国际民航组织代用燃料研讨会（2017 年 2 月，蒙特利尔）和国际民航组织航空代用燃料高级别会议（2017 年 10 月，墨西哥城）上进行讨论，而且讨论应以航空环保委可持续航空代用燃料领域的持续工作为据。

112. 俄罗斯联邦代表完全赞同沙特阿拉伯和中国代表的发言，尤其是后者关于拟议修改的气候变化综合声明（WP/49 号文件）应与关于全球基于市场措施计划的综合声明草案（WP/52 号文件）一并进行讨论的建议。他谈到上述拟议修改的气候变化综合声明序言第 10 段，其中提及自 2020 年起实现碳中和增长的全球理想目标时回顾说，在 2010 年和 2013 年的前两届大会上，俄罗斯曾表示对该项目目标的保留，因为它不认为这一目标是现实的，或是有科学根据的。具体而言，俄罗斯曾对大会 A37-19 号决议执行第 12 段和 15 段，以及大会第 A38-18 号决议执行第 7 段表示了保留。所以，俄罗斯联邦不得不在大会最后通过拟议修改的气候变化综合声明（WP/49 号文件）时，对执行第 6 段表示同样的保留。

113. 墨西哥代表强调，前述气候变化综合声明记载了对大会第 A38-18 号决议的相关更新内容，这些内容在上一届大会未经表决通过。他指出，拟议修改的案文反映了国际航空和气候变化领域最近的发展，而且不包括关于基于市场措施的规定，而将重点放在一篮子措施的其他要素上，所以强调应从这一角度加以看待。

114. 印度代表响应沙特阿拉伯、中国和俄罗斯联邦代表发表的意见，重申国际航空与气候变化问题不应与全球基于市场措施计划问题分开审议。他强调，虽然有企图选择性地将《巴黎协定》借用于全球基于市场措施计划综合声明草案的一个部分，但必须把该部分和拟议修改的气候变化综合声明两者都与《巴黎协定》和 2015 年 COP21 次大会商定的原则对接起来。印度代表同意俄罗斯联邦代表的意见，认为修改的气候变化综合声明执行第 6 段提及的自 2020 年起实现碳中和增长的全球理想目标毫无根据可言，因为 COP21 次大会没有为任何其他部门商定这一目标。他不支持这项目标，也不同意在本届大会将其作为通过任何决议的基础。

115. 埃及代表赞扬国际民航组织在环境保护领域发挥的作用。他提到沙特阿拉伯代表发表的意见，强调应将大会第 A38-18 号决议所附关于设计和实施国际航空基于市场措施的指导原则重新引进拟议修改的气候变化综合声明（WP/49 号文件），或者纳入全球基于市场措施计划综合声明草案（WP/52 号文件）。

116. 南非代表赞同理事会提交的 WP/54 号文件以及肯尼亚、布基纳法索和埃及分别提出的 WP/181、WP/363 和 WP/364 号文件中所述的结论和行动。

117. 巴基斯坦代表表示支持沙特阿拉伯、中国和俄罗斯联邦表示的立场，尤其是它们对发展中国家表现的关切。他强调应给予所有国家平等机会。

118. 可持续航空国际联盟观察员指出，在国际民航组织，可持续航空国际联盟是唯一的环境组织代表，近年来对国际民航组织的环保工作做出了重大贡献。他强调，可持续航空国际联盟的四份文件（WP/206、WP/207、WP/208 和 WP/209 号文件）都是按规定时间如期提交的，因而假定将作为收到的工作文件对待，更遑论文件中载有具体建议。不过，为了节省时间，可持续航空国际联盟观察员不坚持在这第二批环保相关项目

下介绍这些文件，而是改请执行委员会阅读 WP/207、WP/208 和 WP/209 号文件中的各项建议。同时，他要求在讨论全球基于市场措施计划时，将 WP/206 号文件作为工作文件审议。

119. 执行委员会主席总结讨论情况时指出，（斯洛伐克代表欧盟和欧洲民航会议成员国提交的）WP/91 号文件和（可持续航空国际联盟的）WP/209 号文件，强调需要就二氧化碳减排的长期全球理想目标和更好地认识国际航空的非二氧化碳类影响，开展进一步工作。由于认识到有关技术工作仍在航空环保委进行，下三年期将会进一步推进。因此，执行委员会将等待这些工作的成果。

120. 关于（斯洛伐克代表欧盟和欧洲民航会议成员国提交的）WP/91 号文件和（可持续航空国际联盟的）WP/208 号文件，其中提出航空环保委工作透明度和信息准入的问题，执行委员会注意到这些文件，但认知这些问题属于理事会下设技术机构航空环保委的管理问题，应交由理事会处理。

121. 关于可持续航空代用燃料，WP/91 号文件（斯洛伐克代表欧盟和欧洲民航会议成员国提交），WP/212 号文件（印度尼西亚），WP/232 号文件（美国）和 WP/455 号文件（墨西哥）鼓励国际民航组织及其成员国继续进行这类燃料的开发和部署工作，因为这是一篮子措施中的一个关键要素。具体而言，执行委员会欢迎墨西哥表示愿意作为东道国，于 2017 年 10 月 18 日至 20 日在墨西哥城举行航空代用燃料高级别会议，以便制定国际民航组织关于国际航空代用燃料的愿景（ICAO VIAAF），藉此鼓励各国在国家和国际层面采取行动，进一步开发和部署可持续航空代用燃料。经指出，一篮子措施的核心部分是制定飞机二氧化碳排放合格认证标准，执行委员会在以前的会议上曾对此表示欢迎。

122. 下列文件祝贺国际民航组织在国家行动计划、能力建设和援助行动方面的工作：WP/91 号文件和 WP/415 号文件（斯洛伐克代表欧盟和欧洲民航会议成员国）；WP/181 号文件（肯尼亚）；WP/222 号文件（印度尼西亚）；WP/227 号文件（加勒比航空安全和安保监督系统）；WP/262 号文件（多米尼加共和国代表拉美民航委成员国）；WP/321 号文件（中非九国）；WP/363 号文件（布基纳法索）；WP/364 号文件（埃及）；和 WP/426 号文件（危地马拉代表拉美民航委成员国）。这些文件提出一些类同的观点，如下：

- a) 国际民航组织秘书处应继续加强拟制和实施二氧化碳减排国家自愿行动计划方面的能力建设和援助活动，包括组织研讨会和培训；提供指导和工具；和促进获得财务资源和专家；
- b) 应鼓励各国之间建立更多的伙伴关系，以帮助尚未制定行动计划或需要改进行动计划的国家，包括通过国际民航组织伙伴方案；
- c) 应提供额外资源，专用于扩展国际民航组织与航空减排国家行动计划有关的能力建设和援助项目，使其超出当前国际民航组织与欧盟和开发署/环境基金伙伴关系的范围；
- d) 制定国家行动计划的附加值已得到明确承认。参加国际民航组织 — 欧盟国际航空二氧化碳减排能力建设联合援助项目的国家，并承认能力建设对通过航空环境系统收集、监测和报告排放数据的效益，这将有利于全球基于市场措施计划的实施。

123. 主席随后提请注意拟议修改的气候变化综合声明（WP/49 号文件），提议执行委员会建议大会予以通过。

124. 法国、墨西哥、瑞士、瑞典、联合王国和西班牙代表赞同这项提议。

125. 中国代表重申将拟议的气候变化综合声明与全球基于市场措施计划两个关系密切的题目（WP/49 号文件和 WP/52 号文件）同时进行讨论的建议，断言不宜将其分开审议，分开提交全会通过，否则今后会出问题。印度、沙特阿拉伯、俄罗斯联邦、巴基斯坦和伊朗（伊斯兰共和国）代表同意这一观点。

126. 沙特阿拉伯代表指出，他先前对拟议修改的气候变化综合声明的评议，在主席的总结中没有得到考虑（见前文第 101 段和 102 段），因此认为不应将其提交大会通过。

127. 俄罗斯联邦代表断言执行委员会只有在讨论了关于全球基于市场措施计划的综合声明之后，才能完成对前述气候变化综合声明的审议，主张现在就将前者提交大会审议通过，将构成对大会议事规则（Doc 7600 号文件）的违背。

128. 由于时间限制，执行委员会同意下次会议再回到这个议程项目。

129. 会议于 1700 时休会。

第三次会议记录

(2016年9月29日，星期四，9时)

讨论题目

1. 议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助（全球基于市场措施计划部分）
 - 《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》—《全球基于市场措施（MBM）计划》
 - 斯洛伐克代表欧洲联盟（EU）及其成员国以及欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国提交的文件
 - 印度、中国和俄罗斯联邦提交的文件
 - 危地马拉和西班牙提交的文件
 - 卡塔尔提交的文件
 - 印度尼西亚提交的文件
 - 巴西提交的文件
 - 马来西亚提交的文件
 - 俄罗斯联邦提交的文件
 - 加拿大提交的文件
 - 智利提交的文件
 - 美国提交的文件
 - 国际航空运输协会提交的文件
 - 国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航协、国际商务航空理事会（IBAC）和航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的文件
 - 世界银行提交的文件
 - 大韩民国提交的信息文件
 - 泰国提交的信息文件
 - 国际航协提交的信息文件
 - 可持续航空国际联盟（ICSA）提交的信息文件
 - 拉丁美洲航空和空间法协会（ALADA）提交的信息文件
 - 多米尼加共和国提交的信息文件

讨论摘要

**议程项目 22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支持
(全球基于市场措施计划部分)**

1. 执行委员会 (EX/2) 继续审议议程项目 22。鉴于此前一些国家对国际民航组织全球理想目标和拟议的全球基于市场措施计划 (CORSIA) 表示的关切，主席建议并经会议同意，在完成对国际航空全球基于市场措施计划问题的讨论之前，暂停审议《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》(WP/49 号文件) 草案。

《联合国气候变化框架公约》执行秘书 Patricia Espinosa 的致辞

2. 主席代表执行委员会欢迎《联合国气候变化框架公约》执行秘书 Patricia Espinosa。执行秘书表示感谢能有机会参加执行委员会对环境保护问题的讨论，这对整个国际社会在 2015 年巴黎气候变化协定中规定的目标和联合国 2030 年可持续发展议程，具有重大的现实意义。她强调国际民航组织在理事会主席的干练领导下就此做出贡献的重要性，并感谢所有代表团和秘书处工作人员为制定国际航空全球基于市场措施计划做了辛勤和孜孜不倦的工作。气变公约执行秘书指出，去年的可持续发展目标 (SDGs) 和《巴黎协定》，标志着通往一个更加可持续世界的历史转折点。这些协议具有将增长和发展转变成为一个低排放和高复原力的新模式的潜在力量，这是一场必将千秋万代造福于地球上每一个人的变革。而现在，则到了国际航空这个为人类迁徙和经济活动提供动能的行业，商定怎样对这场全球性的宏伟变革有所作为的时刻。

3. 气变公约执行秘书强调，《巴黎协定》发出一个强烈和清楚的信号，即：全球温室气体 (GHG) 排放必须尽快达到峰值后迅速下降，才能在 21 世纪下半叶实现气候中性化。科学表明，必须做到这一点，才能实现全球平均气温升高保持在远低于 2 摄氏度的目标。这是 2015 年 11/12 月间在巴黎举行的《联合国气候变化框架公约》第二十一次缔约方大会 (UNFCCC) (COP21) 上所有国家达成的共同协议。气变公约执行秘书指出，当时展现的国际团结已延续到 2016 年，强调各国不论大小兑现 2015 年做出的承诺，得到工业界、投资人、国家和城市的普遍支持，而现在轮到国际民用航空来帮助实现这一共同的全球目标了。她回顾说，在联合国秘书长潘基文 2016 年 9 月 21 日召集的一次特别活动中，多国政府共同承诺要建设一个更好、更可持续的世界。仅在那一个场合，就有 31 个国家交存了各自的《巴黎协定》批准书，使批准总数达到 60 个，约占全球温室气体排放量的 48%。气变公约执行秘书强调，现在《巴黎协定》有明显可能在 2016 年 11 月摩洛哥马拉喀什第二十二次缔约方大会前生效，若在从前，即使是 2015 年 12 月通过协定时，这都是难以想象的。

4. 气变公约执行秘书指出，国际航空的气候足迹正在扩大。目前的情况堪与德国一类国家的气候足迹相比，但航空业的排放必将随着人口膨胀和繁荣扩展而增加。她表示虽然国际民航组织将二氧化碳排放稳定在 2020 年水平的全球理想目标是个好的开端，但请大会增强雄心，将其扩大到与《巴黎协定》目标一致。气变公约执行秘书强调，每一个国家，每一个经济部门都必须增强雄心，因为 COP21 次大会之前做出的最初贡献，并不足以实现《巴黎协定》明定的目标。她指出，有几个领域国际民航组织可以增强航空的雄心，展示这一全球行业愿意在这场大变革中起带头作用。第一，是立即推动实施可以减少国际航空碳足迹的措施和工具。没有这些工具，航空部门作为一个整体就无法建造一个更好的未来。没有紧急的行动，无所作为的成本就会居高不下，就会变成实在的风险，所以很多机场作为国际民航组织的伙伴方，已自主转向气候中性化的运行。

5. 气变公约执行秘书指出，国际民航组织可以采取的第二个措施，是加强国际航空的中期全球理想目标，确立长期目标。她回顾这已纳入航空环境保护委员会（CAEP）的工作方案，表示她对国际民航组织的行动终将与《巴黎协定》完全接轨，高度乐观。

6. 气变公约执行秘书指出，国际民航组织还可以设定基调，鼓励国内与国际层面之间雄心的良性循环。很多国家已在监管国内航空的气候足迹，这将大大有利于《巴黎协定》的国家自主贡献（NDCs）目标。具体做法从排放交易到抵消，一直到可持续代用燃料。国际民航组织对这些做法的支持是不可或缺的，但国际民航组织变革国际航空能采取的最重要的行动，或许就是商定基于市场的减排办法。拟议的国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）中体现的基于市场做法，可以以高效率和高成本效益实现减排。气变公约执行秘书请国际航空界和国际民航组织实施国际航空碳抵消和减排计划，使其加入到世界日益增多的市场驱动气变应对措施行列。她还鼓励国际民航组织所有成员国自愿参加该计划，以确保最广泛地覆盖国际航空的二氧化碳排放，强调国际航空碳抵消和减排计划为争取在人类的迁徙需要和以能稳定气候系统的速度和规模减少排放的科学使命之间达成平衡，提供了一个极好的机会。

7. 气变公约执行秘书强调，一个稳定的气候系统，是通往人人共享安全、持续、健康和繁荣的世界的关键之路。目前，投资者已在投资组合中考虑气候变化，并转向了绿色债卷。企业正在寻求可持续的供应链和提供低排放、无害气候的产品。城市和地方政府正在投资于复原力，改用清洁能源，并合伙为公民实现气候智能型经济政策的效益。气变公约执行秘书指出，在各国政府通过《巴黎协定》和持发目标商定的这场变革中，人人都享有机会，并强调这也是航空可以充分把握的机遇。她回顾国际民航组织一直以来都是变革的引领者，探索新的做法，尝试新的措施和采取大胆行动的精神，从始就是航空的动因；强调航空所有利害攸关方一起行动之日，就在今天。气候变化执行秘书表示相信大会将采取行动，帮助国际航空塑造这场变革，让世界走上通往可持续和气候安全，确保人人幸福的未来之路。她期待大会圆满成功，成为向 2016 年 11 月摩洛哥马拉喀什 COP22 次大会报告成果的一分子。

《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》—《全球基于市场措施（MBM）计划》

8. 秘书长介绍 WP/52 号文件，文中理事会根据大会第 A38-18 号决议，报告本组织制定国际航空全球基于市场措施计划的工作。过去三年来，在各国、航空业界和其他利害攸关方的通力合作下，国际民航组织从高级别会议到技术工作队做了大量的工作，探讨全球基于市场措施计划的各种设计和实施特点。她表示感谢所有参与这项充满挑战的任务的各方。WP/52 号文件第 2 段概述形成大会最好共识需要考虑的多个问题；附录 B 记载关于全球基于市场措施计划的大会决议条文草案。请大会采取 WP/52 号文件执行摘要中理事会建议的下述行动：a) 承认本文件附录 A 中归纳的、本组织应国际民航组织大会第 38 届会议要求，就制定国际航空全球基于市场措施计划开展的活动；和 b) 通过附录 B 所载拟议的《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明》—《全球基于市场措施（MBM）计划》。

9. 执行委员会主席呼应秘书长的意见，同意自 2013 年以来，国际民航组织及其成员国与航空业界和其他利害攸关方合作，做了大量的工作：在航空环保委大量技术工作和分析的支持下，召开了十五次理事会环境顾问小组（EAG）会议；通过全球航空对话（GLADS）举办两轮地区外联活动；举行了两次全球基于市场措施计划高级别小组（HLG-GMBM）会议；2016 年 5 月举行高级别会议；2016 年夏进行若干次双边和多边协商；2016 年 8 月举行“主席之友”会议；以及随后举行并产生当前大会审议提案的理事会会议（208/16）。他强调，代表们不应低估成员国、航空业界、环保非政府组织（NGOs）和其他利害攸关方在政策和技术层面投入

的巨大努力和坚持，共同探讨全球基于市场措施计划的各种做法，消除分歧，最终制定了会议面前的决议草案。

10. 斯洛伐克代表随后代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国介绍 WP/414 号文件[欧洲对国际航空排放全球基于市场措施 (GMBM) 计划的立场]。他表示，二氧化碳对气候变化的影响是国际社会必须面对的一个现实。现在到了国际航空对这一全体重大努力做出贡献的时候，人们对大会商定第一个行业性全球排放抵消计划，一个可信、有力和有效的计划，抱有很高的期望。他概述形成审议中的决议草案之前所做的大量准备工作，指出拟议的案文并不完美，WP/414 号文件中就明确叙述了欧洲对案文的关切。他表示理解决议草案代表发展水平不同的国家之间达成的一个公平平衡，欧盟支持这种平衡，认为拟议的计划是可以接受的。44 个欧盟和欧洲民航会议成员国通过 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言，集体表达了它们从始参加计划的承诺。他表示高兴看到很多其他国家也已做出类似承诺。欧洲国家呼吁其他国家，尤其是航空大国，也在自愿基础上从始参加计划，并在大会结束前做出宣布，因为大会结束时仍不能达成一个可信、有力和有效的全球基于市场措施计划，根本没有这个选项。

11. 印度代表介绍 WP/412 号文件，文中印度、中国和俄罗斯联邦建议修改 WP/52 号文件中关于全球基于市场措施计划决议草案的某些规定，以便对接《联合国气变公约》和《巴黎协定》中体现的共同但有区别的责任 (CBDR) 原则和特殊情况和各自能力 (SCRC) 原则，以及《芝加哥公约》规定的发展国际航空不歧视、平等及公平机会原则，同时满足发展中国家的关切。共同提案国具体建议：试办阶段和第一阶段结束后应审查全球基于市场措施计划，以便确定自 2027 年起第二阶段的设计参数，如国家豁免的收入吨公里门槛值和自 2030 年起的动态做法个别占比等；承认“发达国家率先进行”；根据参加国自行确定的国家自主贡献 (NDCs)，或按照决议草案第 9 段中提供的公式，分配抵消要求；对来自发达国家和发展中国家的新加入者参加计划，适用不同的门槛值；不采用标准和建议措施 (SARPs) 来满足监测、报告和核查 (MRV) 要求；以及对在计划不同阶段参加的国家规定不同的 MRV 实施期限。请大会批准 WP/412 号文件附录 B 中对决议草案的修改意见。

12. 危地马拉代表介绍该国和西班牙共同提交的 WP/449 号文件[可持续航空联盟 (ALAS)]。他表示感谢各方的支持，推动由美国联邦航空局 (FAA)、危地马拉民航总局 (DGAC) 和西班牙国家民航安全机构 (AESA) 联合建立了可持续航空联盟。该联盟的目的，是基于渐进性和发展性减排做法促进各种方案和项目，以实现环境和社会领域的可持续发展，实现航空行业的经济可持续性。可持续航空联盟的主要目标，包括促进符合国际民航组织理想环境目标的抵消机制，同时促进与其他国家或组织的抵消机制。这一全球努力的目的在于团结南北各国实现发展目标，避免经常造成困难的两极化，从而展现全世界的普遍团结。请大会：a) 注意 WP/449 号文件中提供的信息；b) 请其他国家和组织参加这项行动；和 c) 强调国家之间合作实施国际航空碳抵消和减排计划的必要性。

13. 卡塔尔代表介绍 WP/182 号文件（在关于国际航空对气候变化的影响的全球基于市场措施的设计要素中承认“提早行动者”）。卡塔尔在这份文件中，赞扬国际民航组织逐步减少民用航空碳足迹的工作，指出大会第 A37-19 号决议和 A38-18 号决议为实现民用航空促进全球努力，将气候变化影响限制在可接受和经济可持续水平的目标，奠定了基础。这一观点的依据，是大会第 A37-19 号决议和第 A38-18 号决议附件第 i) 条，大会在该条规定：“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”。此外，大会第 A38-18 号决议执行第 23 段决定：“可以在快速增长、及早采取行动改进燃料效率和对新加入者的规定的基础上，对航空器运营人的基于市场措施要求进行调整”。卡塔尔表扬和

赞赏实现国际航空全球基于市场措施计划的各种提案，同时指出拟议的决议草案中缺乏一项重要的设计要素，即前述条款 i) 中提及的“提早行动者”。不承认这一条会打消航空公司以高于行业速度提高效率的积极性。请大会在可能商定的任何全球基于市场措施计划中，加入对“提早行动者”的承认，规定对在推出碳中和增长年之前的某一具体时段内，航空公司按排放/收入吨公里（RTK）单位或收入吨公里/排放单位计算的效率水平好于行业平均水平的，可给予调整。

14. 印度尼西亚代表介绍 WP/211 号文件第 1 号修改稿，其中提出该国对全球基于市场措施计划的某些关键要素的立场，包括使用可持续航空代用燃料（执行第 5 段）；分阶段实施（执行第 7 段）；抵消义务的分配（执行第 9 段）；和实施（执行第 17 段）。关于执行第 5 段，印度尼西亚同意应该拟定一个方法，以确保运营人在一给定年份的排放抵消义务，可以通过个别使用可持续代用燃料而相应减少，这将反映一篮子措施的所有要素。关于分配抵消要求的执行第 9 段，印度尼西亚支持在计划实施过程中，采用从最初的行业做法转变为个体做法的动态进程。关于执行第 17 段，印度尼西亚承诺在 2021 年之前做出特别努力，以加速并统一实施全球基于市场措施计划，包括确定对监测、报告和核查（MRV）系统的试验。

15. 请大会除其他外：注意印度尼西亚承诺及早行动，以实施全球基于市场措施计划，并自愿从始加入这一计划；确保运营人在一给定年份的排放抵消义务，可以通过自己个别而非全行业使用可持续代用燃料而相应减少；和支持制定与国家减碳或节碳方案挂钩的排放单位，其减少或节省可源自对森林的保护（即 REDD+），清洁发展机制（CDM）和联合实施；同时对发展中经济体和最不发达国家的减碳/节碳项目给予优惠。

16. 巴西代表介绍 WP/233 号文件（国际民用航空全球基于市场措施计划的关键设计要素：巴西的立场）时指出，在制定拟议的全球基于市场措施计划期间，讨论的重点主要围绕怎样减少民航排放对气候变化的影响，同时兼顾《联合国气变公约》的共同但有区别的责任原则和《芝加哥公约》的不歧视原则。巴西认为，共同但有区别的责任原则必须存在于理事会提议的决议草案（WP/52 号文件）之中，包括但不限于通过逐步进入；以及航空市场不如发达国家成熟但增长潜力大的发展中国家，应有权在第二阶段加入全球基于市场措施计划，以确保它们有更大的发展空间，同时反映与气候变化相关的不同历史责任。

17. 巴西代表接着介绍 WP/234 号文件（全球基于市场措施计划抵消义务的分配），其中概要叙述了支持采用 100%行业做法分配抵消义务的技术论点，以避免市场扭曲和对一些地区的国际空中交通发展造成不成比例的负担。据回顾，决议草案（WP/52 号文件）执行第 9 段建议，该计划的头三个时期由 100%部门做法组成，而在最后两个时期逐步转向个体做法。在头三个时期，航空公司将按其市场份额支付，或更确切说是按其排放份额支付，而在最后两个时期，则按市场份额加增长速度支付。巴西强调采用个体做法可导致重大市场扭曲的事实，造成同一航线上两家航空公司承担不同水平的抵消义务，这将不能反映《芝加哥公约》的不歧视原则。巴西强调，实施全球基于市场措施计划必须顺应环境的完好性，并与《联合国气变公约》下的制度接轨。在本届大会上，成员国应发出一个强烈的信号，即：根据《联合国气变公约》建立的机制产生的排放单位，将自动符合履行全球基于市场措施计划所要求的条件。巴西已就其立场的这一关键内容与其他成员国进行广泛协商，并确信有关条文在 2016 年 8 月“主席之友”非正式小组会议上已经过仔细斟酌并反映了会议结果，将能获得广泛支持，成为决议最后条文的一部分。

18. 巴西代表强调该国愿意为全球基于市场措施计划达成协议做出妥协，因为这样做可以避免对航空业代价昂贵、政出多门的国家和地区计划。他强调本届大会能否成功，取决于国家是否愿意考虑怎样使理事会在 WP/52 号文件中提出的决议草案条文更加有利，更加包容，表示希望大会能就此达成可以平衡《芝加哥公约》和《联合国气候变化框架公约》诸原则的协议，并重申达成这一协议对于民用航空的可持续发展是至关重要的。

19. 马来西亚代表介绍 WP/343 号文件，文中概述了马来西亚对全球基于市场措施计划决议草案的立场。马来西亚支持国际民航组织的行动，认为这是确保航空行业继续以对环境负责的方式运行的关键，因此自愿从始加入该项计划。马来西亚支持在成员国协商一致的基础上分阶段实施计划。此外，马来西亚还支持按行业做法分配抵消要求。请大会除其他外，注意马来西亚承诺并支持国际民航组织通过建立全球基于市场措施计划，减轻国际航空碳排放影响的工作。

20. 俄罗斯联邦代表介绍 WP/387 号文件，文中总体分析与实施国际航空碳抵消和减排计划有关的负面影响，提议用基于清洁发展机制（CDM）的另类做法来应对环境挑战，即以国际民用航空清洁发展机制（ACDM）为基础，实施全球基于市场措施计划。文件强调实施国际航空碳抵消和减排计划存在下列相关的负面影响：违背国际民航组织的环境保护战略目标和成员国旨在减少国际民用航空部门二氧化碳排放的努力；将对实施国际民航组织的主要战略目标安全，产生极为不利的影响；将成为利用国际民用航空作为一个潜在创收来源，资助其他工业部门与气候有关活动的工具；并将通过鼓励不公平竞争，压制发展中国家和转轨经济国家快速成长的航空公司，造成市场关系的严重扭曲，这显然是与《芝加哥公约》及联合国持发目标的精神和文字背道而驰的。

21. 文件还详细介绍了俄罗斯联邦的提案，其目的在于向各国收取按国内航班每吨航空燃料使用量固定比率计算的环境费，以此建立一个筹集民用航空可用资源的机制，为发展中国家环境效率高的航空项目提供资金。它强调，拟议的 ACDM 机制易于管理，所需管理费用低，对减排有积极意义。此外，它将建立在与《芝加哥公约》一致的自愿参加原则基础上。请大会审议 WP/387 号文件所附的另类大会决议草案，规定以国际民用航空清洁发展机制为基础，实施全球基于市场措施计划。

22. 俄罗斯联邦代表肯定该国提议的 ACDM 做法是正确的途径，回顾丁铎尔气候变化研究中心副主任 Keven Anderson 先生最近讲过的话，大意是说国际航空碳抵消和减排计划将危及环境并导致世界范围二氧化碳排放明显增加。他指出，俄罗斯联邦对拟议 ACDM 机制的效率的观点，得到处理气候变化问题的 80 多个不同组织的赞同。

23. 加拿大代表介绍 WP/411 号文件（加拿大关于设计全球基于市场措施的意见），文中强调加拿大强烈支持通过一篮子措施处理国际民用航空二氧化碳排放问题，其中一个要素就是全球基于市场措施计划。加拿大的重点仍然是这项措施必须实现扎实的环境成果，同时承认既要反映不同的能力，也要遵守不歧视的原则。加拿大承认，WP/52 号文件中的全球基于市场措施计划决议草案，是重大妥协努力的产物，其中各个要素只有作为一篮子整体才能发挥作用。加拿大认为，这个一篮子是平衡的，反映了不同国家的多种观点，而不是任何一个国家或国家集团的理想结果观。加拿大感谢成员国特别自上届大会以来的建设性努力和辛勤工作，重申愿意自 2021 年起从始参加 CORSIA 计划，并继续鼓励所有成员国尽早加入计划。

24. 智利代表介绍 WP/428 号文件，文中陈述智利对航空环保委正在拟议的全球基于市场措施计划（WP/52 号文件）的监测、报告和核查要求，以及排放单位标准和登记处等技术工作的意见。智利认为，所有成员国都应能参加航空环保委的讨论，以便对讨论贡献意见，特别是针对理事会在航空环保委的技术协助下将要制定的该计划的上述三个主要设计要素。目前，参加航空环保委的讨论仅限于环保委成员国和观察员。据强调，这一限制在关于航空环保委的指示和职权范围中均未规定；而只是在航空环保委加密网站的使用权限中做了规定。据进一步强调，考虑到理事会应于 2018 年前通过前述设计要素，而需要经历连续两个航空环保委周期才拥有表决权，仅有 25 个航空环保委成员国（环保委成员国的上限）能够充分参加这些讨论，而其余的 166 个成员国无法对这些核心要素发表意见，即便成员国在大会后立即提名专家。

25. 智利承认对某些实质问题保密的重要性，如国际民航组织航空安保审计结果和商业信息等。因此认为，应将这类私密性信息列为“保留”等级，以便将其余的信息向所有成员国公布。智利强调，准予参加监测、报告和核查要求，排放单位标准和登记处的讨论和审议，不仅符合透明原则，而且是国际民航组织任何成员国的权利，尤其考虑到所有成员国均须实施全球基于市场措施计划的事实。据强调，成员国可以参加和接触到其他的环境委员会的讨论和文件，如国际海事组织（IMO）的海洋环境保护委员会（MEPC）等。智利因此提议，在 WP/52 号文件的决议草案中增加一个新的执行段，大意为：“决定航空环保委关于全球基于市场措施计划和监测、报告和核查要求，排放单位标准和登记处的讨论，对国际民航组织所有成员国一律开放参加，除非所涉材料被定为“保密级””。智利请大会将其意见纳入对航空环保委未来 CORSIA 相关工作的考虑。

26. 美国代表介绍 WP/448 号文件，文中阐述美国关于拟议的全球基于市场措施计划的意见。虽然相关的决议草案（WP/52 号文件）未能反映美国对计划多个要素的倾向性成果，但不失为一个经过仔细斟酌和精心平衡的一篮子方案，记载了所有方面做出的困难妥协，以满足具体国家和国家集团的具体关切，因此，美国欢迎这一草案，并强烈赞同大会予以通过。下述五个重要妥协得到强调：第一，决议草案规定计划的试办阶段和第一阶段自愿参加，以满足那些不愿意在早期将收入吨公里、人均收入或二者的组合作为参加基础的国家的关切；第二，决议草案扩大了原先商定的豁免范围，第二阶段对占全球收入吨公里.5%以下的国家豁免，同时鼓励这类国家具备能力后尽早加入计划，目前有几个国家已选择这样做；第三，增加了一条规定，允许各国选择退出试办阶段和第一阶段，意思是鼓励对计划的影响仍然抱有关切的国家早日更大程度的参与；第四，决议草案制定了计划整个 15 年的做法，提供了航空公司进行业务规划所需的信息，同时根据理事会每三年一次的全面审查，允许对设计做出调整；第五，对向运营人分配抵消要求采取实用办法，既照顾到运营人增长速度的不同，又对运营人提供自主长期减排的更大激励，这也是美国特别重视的一个问题。

27. 美国敦促所有成员国和它一道支持通过 WP/52 号文件所载的关于全球基于市场措施计划的决议草案，以确保国际民航组织履行大会第 38 届会议赋予它的任务。这是一次历史性机会，国际航空业要求政府通过这一计划。此外，这样做还将向世界发出国际航空界致力于航空业的可持续发展，同时解决它对气候变化的影响的强烈信号。美国准备从始参加全球基于市场措施计划，并愿意与国际民航组织及其他成员国合作，向需要的国家提供加入计划的能力建设援助。危地马拉、西班牙和美国建立的可持续航空联盟行动（WP/449 号文件），就是美国支持能力建设的一个例子。

28. 国际航协观察员介绍 WP/153 号文件第 1 号修改稿（关于全球碳抵消机制的成本影响的意见）和 WP/154 号文件第 1 号修改稿（全球基于市场措施的分阶段实施）。他强调，国际航协代表广大的航空公司同业，强烈支持面前经过字斟句酌的全球基于市场措施计划的决议草案，认为国际航空碳抵消和减排计划将成为帮助解决航空二氧化碳排放，同时将市场风险或竞争扭曲减至最少的有效措施。国际航协赞赏理事会和各国为

制定决议草案所做的辛勤工作，更发觉本身的处境很独特：国际航空碳抵消和减排计划得到多个国家和航空业界的广泛支持，更得到可持续航空国际联盟的 WP/206 号文件所说的来自公民社会的广泛支持。国际航协祝贺已表示准备从始参加国际航空碳抵消和减排计划的 60 多个国家。

29. 航空公司同业发现自己处于主动要求就这个问题对自己实行监管的极不寻常的境况。由于航空公司行业必须密切关注成本，任何涉及额外成本的提案对于业界都是个问题。很多国家也已经提出这方面的问题。国际航协在 WP/153 号文件第 1 号修改稿中显示，虽然相关的费用不菲，但放在正确的框架下是可以管好的。请大会讨论国际航空碳抵消和减排计划时将这一分析纳入考量。

30. 国际航协在 WP/154 号文件第 1 号修改稿中，表示支持决议草案中所载的分阶段做法，认为它将有效提供有区别地适用国际航空碳抵消和减排计划，同时将市场扭曲减至最小的机会。国际航协认为，国际航空碳抵消和减排计划若按 WP/52 号文件现有草案获得通过，将充实已经实行的一篮子措施，确保业界以效率最高、效果最好的方式，处理二氧化碳排放的增加，同时继续发挥支持全球社会和经济可持续发展的关键作用。请大会在审议分阶段实施国际航空碳抵消和减排计划时，将国际航协的意见纳入考虑，以便在满足特殊情况和各自能力（SCRC）需要的同时，将市场扭曲减至最小。

31. 国际机场理事会观察员随后介绍 WP/155 号文件第 1 号修改稿（业界对国际航空全球基于市场措施的意见）和 WP/413 号文件（业界对自愿参加国际航空碳抵消和减排计划的意见），这两份文件均由国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航协、国际商务航空理事会和航天工业协会国际协调理事会代表广大航空业界共同提出。共同提交方祝贺国际民航组织及其成员国自上届大会以来各方面专家为国际航空碳抵消和减排计划的诞生进行的大量工作。强烈支持理事会的相关提案（WP/52 号文件），并很高兴它得到了占国际航空活动 80% 的 62 个国家的广泛支持和从始参加计划的承诺。共同提交方鼓励其他国家遵从这一榜样。认为 WP/52 号文件所载的理事会提案，体现了 WP/155 号文件第 1 号修改稿中提出的多项原则，因为它规定了无过度市场扭曲情况下成本效益最好的区别。共同提交方强调时间就是关键，可持续的未来从今天开始，为了计划能有效、及时得到实施，本届大会必须对国际航空碳抵消和减排计划的关键要素达成协议。它们强调支持在必要的能力建设和外联方面与国际民航组织紧密合作，以利整个行业所有利害攸关方共同保障计划的成功实施。最后，共同提交方强调，国际航空碳抵消和减排计划的通过，并不意味着航空业界将放松通过技术和运行措施提高效率；相反，业界将坚定不移地致力于这些措施，并呼吁各国政府加入这种努力。共同提交方因此敦请各国在本届大会就国际航空碳抵消和减排计划达成协议，并请它们在促进航空业的增长和支持世界各国的经济方面，展现领导作用。

32. 世界银行观察员介绍 WP/248 号文件（支持国际民航组织第 39 届大会通过全球基于市场的措施），认为与其说这是一份技术或政治文件，不如说是给成员国的一个议案。虽然作为一篮子措施的一部分通过全球基于市场措施计划，将使国际航空居于应对气候变化的领先地位，但也须承认，如果大会通过这项决议草案，成员国在发展和建设必要的基础设施以满足全球基于市场措施计划的要求方面，所面临的新的任务将是新的，完成的期限也很紧。如果因能力不足或财务拮据而阻碍成员国在早期阶段加入计划的努力，世界银行集团可以发挥一个发展机构能够发挥的重要作用。据回顾，在过去 20 年里，世界银行通过它的气候和碳融资股，在发展和维护碳市场方面发挥了先驱性作用，不仅为国家代行排放交易，而且与客户国合作培养市场成熟，处理监测、报告和核查事宜，以及建造和联通登记处。目前，世界银行正为 2015 年的《巴黎协定》开创新的工具。如果全球基于市场措施计划的决议草案获得通过，世界银行的气变团队将做好准备，利用它在碳市场方面的经验并通过开启财务资源通道，支持发展中国家建设履行国际航空碳抵消和减排计划所需的能力和基础设施。关于这

一能力建设的伙伴关系，与国际民航组织气变团队的讨论已经开始，也与一些成员国和其他国际组织进行了协商。世界银行期待大会取得积极成果，这样即可最后正式确定它与秘书处和成员国的伙伴关系的范围。

33. 经指出，还提交了下列信息文件：大韩民国提交的 WP/431 号文件（介绍大韩民国的航空排放监测经验）；泰国提交的 WP/443 号文件[泰国的自愿减排（T-VER）方案]；国际航协提交的 WP/163 号文件[国际航空全球基于市场的措施 — 监测、报告和核查（MRV），排放单位标准（EUC）和登记处方面的考虑]；可持续航空国际联盟提交的 WP/206 号文件[国际民航组织全球基于市场的措施（GMBM）]；拉丁美洲航空和空间法协会提交的 WP/377 号文件（全球基于市场措施计划的关键要素）；以及多米尼加共和国提交的 WP/465 号文件（多米尼加共和国二氧化碳减排行动计划）。

讨论

34. 特立尼达和多巴哥代表表示支持 WP/52 号文件附录 B 中所载决议草案提出的拟议全球基于市场措施计划（CORSIA），强调它具有很大的环境抱负，很明确，而且限制了参加国的行政负担。他赞同美国在 WP/448 号文件中对决议草案执行第 9 段关于抵消要求分配办法的立场，并赞成新加坡先前就对待小岛屿国家（SIDS）问题表达的立场。

35. 瑞典代表重申国际民航组织理事会主席在开幕词中说世界的眼睛正看着国际民航组织大会的话，表示国际民航组织必须应对正在出现的问题，其中之一，就是气候变化。瑞典敦促大会商定一项有意义的全球基于市场措施计划，以促进有效实施与气候变化有关的自 2020 年起碳中性增长的全球理想目标。眼前就是独特的机会，来商定一个可信、有力和有效的系统，即国际航空碳抵消和减排计划；这将是历史上头一个行业性全球二氧化碳排放抵消和减排计划，一个同时也能给航空公司同业带来确定性的计划。WP/52 号文件中所载决议草案，是理事会主席和秘书处密集谈判和不懈努力的结果，就此而言，是值得称道的。在整个谈判中，一直努力保持灵活性和建设性，以便满足其他国家或地区的关切。瑞典代表重申，作为一个折衷的解决方案，瑞典支持该项决议草案，并强调它成功实现了处于不同经济和航空发展水平国家之间的公平平衡。她强调，瑞典作为欧洲民航会议 44 个成员国之一，已通过 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言，承诺按决议草案当前条文，自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划。瑞典代表很高兴越来越多的国家愿意从始自愿参加国际航空碳抵消和减排计划，同时呼吁其他国家学习它们的榜样。她强调瑞典和美国一样，愿与其他国家一道处理各国对于技术援助和能力建设的任何进一步需要，以帮助它们做好实施国际航空碳抵消和减排计划的准备，包括根据未来的全球基于市场措施计划，制定国际民航组织的标准和建议措施。

36. 尼加拉瓜代表祝贺国际民航组织通过一篮子措施减少国际航空二氧化碳排放的努力，其中不仅包括基于性能导航（PBN）、基础设施增强和可持续代用燃料等技术和运行改进，而且现在还将借助 WP/52 号文件所载决议草案中拟议的全球基于市场措施计划。但他强调，尼加拉瓜认为决议草案需要更加详细地说明该计划的实施机制。尼加拉瓜代表指出，虽然决议草案提到 2015 年的《巴黎协定》，但《巴黎协定》并没有作为一个碳排放源提及国际航空。不过，既然国际民航组织已接手国际航空二氧化碳减排问题，尼加拉瓜认为应本着东京议定书的精神对待它，即有区别的行动和遵守国际民航组织的不歧视原则，以及发展民用航空的平等和公平机会。认为这方面还须做进一步工作。

37. 巴拿马代表表示支持危地马拉和西班牙共同提出的 WP/449 号文件。强调大会结束时，必须通过一项指明各方都能够而且都愿意遵循的公平之路的决议，以便通过实施拟议的全球基于市场措施计划，处理国际航空二氧化碳排放问题。他重申聚光灯现在大会身上，强调必须发出明确信息，即航空行业是一个正在为应对气候变化采取行动，以实现二氧化碳减排共同目标的负责任的行业。

38. 西班牙代表表示赞赏和支持理事会为制定全球基于市场措施计划进行的工作，特别是提出 WP/52 号文件中所附的国际航空碳抵消和减排计划议案，它反映了长期和艰苦谈判后达成的共识。她强调该议案是妥协性一揽子方案，旨在满足各国和航空业界的需要和利益，因而须以现有形式接受，不再引入可能破坏既有平衡的额外改变。

39. 西班牙代表也赞成斯洛伐克代表西班牙同为成员的欧盟和欧洲民航会议成员国提交的 WP/414 号文件，文中强调必须实施一篮子措施，减轻航空行业对气候变化的影响，以应对这一全球环境挑战。此外，她还强调，全世界航空界集体承诺实现国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航协、国际商务航空理事会和航天工业协会国际协调理事会共同提交的 WP/155 号文件第 1 号修改稿和 WP/413 号文件中提出的各项目标。西班牙代表还强调了国际航协在 WP/153 号文件第 1 号修改稿中关于全球基于市场措施计划对航空公司的成本影响所表达的意见，并响应和支持可持续航空国际联盟在 WP/206 号文件中提出的需要处理的关键要素，如确保透明和排放单位的高质量等，以便将该计划置于环境和经济双双坚实的基础之上。

40. 西班牙代表强调以下六个关键方面：第一，理事会关于全球基于市场措施计划（CORSIA）的提案（WP/52 号文件），得到包括制造商、机场和航空公司在内的整个航空行业的支持；第二，分析显示，国际航空碳抵消和减排计划的相关成本可以由航空业界负担，而建立单一全球基于市场措施计划可避免各种高成本低效率的措施竞相涌现；第三，这是成就全世界首个抵消和减少一个行业的二氧化碳排放全面协议的历史性机会；第四，理事会上述提案已使代表五大洲广大地区的 62 个国家得以表达它们自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划的意愿；第五，WP/52 号文件所附决议草案充分反映了理事会达成的共识，并经过广泛的经济研究和论证，展示了国际航空碳抵消和减排计划的勃勃生机；第六，理事会提案中含有关于审查的规定，今后可以对计划做出调整，以确保其有效性。

41. 最后，西班牙代表强调，大会面临就全球基于市场措施计划（CORSIA）达成协议的历史性挑战，这一协议将促使航空行业履行二氧化碳减排的环境责任，这是社会为应对气候变化对所有经济部门的要求。

42. 南非代表表示支持 WP/52 号文件，祝贺理事会及其主席为制定全球基于市场措施计划决议草案所做的努力，反映了各方折衷的立场。但她同时指出，建立国际航空碳抵消和减排计划后仍有大量工作要做，表示南非愿意参加这方面的进一步工作，而且工作仍应本着过去数月来普遍存在的同样的合作精神进行。南非代表祝贺自愿率先实施国际航空碳抵消和减排计划的发达国家，以及通报自愿从始参加计划意愿的所有国家。她还表示南非支持理事会定期审查国际航空碳抵消和减排计划的实施情况，认为这是保证计划有效性的关键。

43. 加拿大代表表示加拿大支持 WP/52 号文件中所载的决议草案，并希望它迅速获得通过。

44. 澳大利亚代表承认全球基于市场措施计划作为国际民航组织 2020 年起实现碳中性增长全球理想目标的一篮子措施的一部分，是必要的，欢迎来自国际民航组织 7 个地区中 6 个地区、占国际航空活动 83% 的 62 个国家，承诺根据 WP/52 号文件所附决议草案，从始参加国际航空碳抵消和减排计划。他回顾澳大利亚已宣布打算从始自愿参加国际航空碳抵消和减排计划，强调这么多航空大国自愿承诺参加全球基于市场措施计划，

将确保该计划做出大的环境贡献，将市场扭曲减至最小，同时顾及所有国家的特殊情况和各自能力。澳大利亚代表强调，拟议的计划给航空业支持发展一个强劲有力的碳市场，带来了确定性，带来了实施计划的信心。澳大利亚鼓励其他国家支持 WP/52 号文件中建议的国际航空碳抵消和减排计划，为继续全球航空业的可持续发展做出贡献。

45. 美国代表指出，美国完全支持通过 WP/52 号文件中提出的决议草案。表示在国际民航组织很难找出另一个问题得到过如此细致、缜密和透明的考量。她历数过去三年就国际航空全球基于市场措施计划问题举行的多次会议，指出还就此举行过无数次非正式多边和双边会谈。美国代表强调，一直到今年夏天，各国才开始做出困难的必要妥协，以反映大会代表的各种不同观点和利益。虽然做出这些妥协对于美国和其他国家是困难的，但这些让步使得压倒多数的国家在 WP/52 号文件所载的决议草案上趋向一致。进展之大，令人自豪。她承认没有一个国家，包括美国在内，具有实施全球基于市场措施计划的经验，表示迈出这一大步感到有些关切是健康的。正因为如此，国际民航组织才经历了一个彻底的过程，各国也在决议草案中加入若干重要元素，以使各方安心，在各国开始实施这个史无前例的计划时万一发生什么问题，仍有机会可以解决。美国代表强调其中重要的一点，是决议草案规定了严格的定期审查，借此可以分析计划的影响，尤其是对成本和潜在的市场扭曲的影响，并根据需要对计划做出调整。

46. 美国代表回顾国际民航组织成立的基础，是致力于所有航空公司的平等和公平机会，她强调拟议的全球基于市场措施计划应以与之相符的方式加以通过。她指出业界代表一再重申它们已准备就绪，愿意并能够实施这项计划，它们的信心应该给予理事会信心：通过全球基于市场措施计划的时刻已经来临。显而易见，很多国家也同样抱有这样的信心，因为已有占国际航空活动约 83% 的 62 个国家表态自愿从始参加这一计划，完全突显了对国际航空碳抵消和减排计划的支持。美国代表强调，世界正等待大会为了国际航空行业的可持续发展迈出这历史性的一步，邀请其他国家和美国一道通过 WP/52 号文件中提出的决议草案。

47. 冰岛代表回顾冰岛是签署 2016 年 9 月 3 日布拉迪斯拉发宣言的 44 个欧洲民航会议成员国之一，强调它因此支持 WP/52 号文件中关于国际航空碳抵消和减排计划的决议草案。冰岛认为，这份经长期和彻底审议产生并包含妥协的决议草案，与 2015 年巴黎 COP21 次会议进行的讨论一致，非常平衡，是以负责任的方式对待全球基于市场措施计划问题。并指出拟议的计划得到整个航空界的完全支持，在它看来这一情况相当独特。冰岛祝贺多个国家表态自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划，呼吁那些尚未表示的国家在自愿基础上从始参加这个计划，并在大会结束前宣布这一意愿。

48. 古巴代表指出，古巴承认理事会自大会通过第 A38-18 号决议以来进行的工作，该决议要求就国际航空全球基于市场措施计划制定一项能促成最广泛共识的新决议。古巴认为，由此产生的 WP/52 号文件中的决议草案，是各方交换意见并促使大会达成协商一致的基础。在这方面，古巴支持 WP/412 号文件，其中印度、中国和俄罗斯联邦对上述决议草案提了若干修改意见。

49. 匈牙利代表重申上述决议草案是密集讨论，辛勤工作和各方妥协的结果，以便达成最好的航空和环境共同目标，因此，强调匈牙利支持 WP/52 号文件中的一揽子决议草案。

50. 瑞士代表表示瑞士也赞成一揽子决议草案，强调这是过去三年进行的大量工作的结果，反映了制定过程中的妥协精神。瑞士坚定认为，一揽子协议为实施 CORSIA 这个首次覆盖整个经济部门的全球基于市场措施计划，提供了极好的基础。瑞士知道求全乃为善之敌，敦促大会不要陷入对决议草案技术要素细节的困难讨论，认为这些内容可以留待国际航空碳抵消和减排计划实施阶段再谈。

51. 希腊代表同意前此发言者的意见，认为航空界是时候对全球气变关切做出反应了，大会应该通过商定一个能有效达成环境目标的国际航空基于市场措施计划，来展示它的领导作用。她指出，国际民航组织和各地区为了妥协达成这样一个可持续、平衡和可信的计划，已经做了大量的工作，表示希腊支持由此产生的 WP/52 号文件中的一篮子决议草案。希腊代表强调，希腊与欧洲民航会议其他成员国一样，通过 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言，承诺自愿从始参加该计划。希腊很高兴其他国家也表达了从始参加计划的意愿，鼓励尽可能多的国家这样做，以确保最大范围地覆盖国际航空二氧化碳排放。

52. 沙特阿拉伯代表表示强烈支持 WP/52 号文件的同时，希望发表以下意见供考虑。他感兴趣地听了中国、俄罗斯联邦和卡塔尔等国代表的发言，强调各国为达成一致已经尽力，尤其是在国际航空碳抵消和减排计划的自愿性质，试办阶段和定期审查实施情况等方面。这些内容将能建立信任，鼓励各国加入国际航空碳抵消和减排计划。但沙特阿拉伯代表同时指出，国际航空碳抵消和减排计划是以 2020 年起碳中性增长的全球理想目标为基础的，所以提议参照大会第 A38-18 号决议附件中所载关于设计和实施国际航空基于市场措施 (MBMs) 的指导原则，对上述理想目标做出定期评估；并给予各国充足的时间讨论与国际航空碳抵消和减排计划实施有关的重大问题，以求达成共识。

53. 沙特阿拉伯代表提及 WP/52 号文件附录 B 中所载的大会决议草案执行部分第 7 e) 段，建议使用主席之友非正式小组会议 (2016 年 8 月 22-23 日，蒙特利尔) 确定的用语“选择参加” (“opt-in”) 和“选择退出” (“opt-out”)，而不用目前的写法，因为“参加”或“停止自愿参加”可能有不同含义。关于执行第 5 段之二，他指出，一揽子措施中的一个要素是可持续代用燃料，使用与否影响到其他要素。沙特阿拉伯代表强调，对一揽子措施所有要素的任何评估都必须是彻底的，而且考虑到对安全和环境完好性的影响，尤其是可持续代用燃料的生命周期方面。沙特阿拉伯代表提议删除执行第 5 段之二，以便将 WP/49 号文件的主题内容限制为一揽子措施中的其他要素。

54. 哥斯达黎加代表强调该国因地处热带而享有丰富的生物多样性，详述该国对生物资源的管理，特别是对森林的养护，因为它能提供包括碳汇在内的重要生态服务。他强调，哥斯达黎加国内生产总值的 50% 来自生态和历险旅游，因而越加增强了养护的动力。哥斯达黎加代表还介绍该国发展可再生能源的努力，强调它将力争从现在起到 2100 年之间，成为一个年度温室气体净排放为零的碳中性国家。

55. 哥斯达黎加代表指出，哥斯达黎加在所有有关的国际论坛上都传达环境保护的信息，强调该国热烈欢迎 WP/52 号文件中关于国际航空二氧化碳全球基于市场措施计划的提案，这个提案与哥斯达黎加在 COP21 次大会上的立场是一致的。他回顾哥斯达黎加积极参加该次大会的谈判，最终顺利通过 2015 年的《巴黎协定》。哥斯达黎加代表强调，鉴于上述，该国准备自愿从始加入全球基于市场措施计划 (CORSIA)，并充分准备积极参加将为分析和实施计划建立的各个政策和技术委员会。他强调，哥斯达黎加的成就，意味着它经得起应对进一步实现可持续发展的更大挑战。它在能力和资源可及的范围内支持多边努力的传统，将有助于采取创新措施，履行《联合国气变公约》项下的承诺。哥斯达黎加代表强调，该国高度重视加入国际航空碳抵消和减排计划，尤其是它接待过前来寻访野趣和保护区的数量庞大的生态旅游者。因此，哥斯达黎加敦促其他尚未表态的国家，也承诺自愿从始加入国际航空碳抵消和减排计划，以保护全球环境。

56. 中国代表表示支持理事会主席基于开放、透明和成员国主导的做法，在处理航空与气候变化问题上发挥领导作用。他还表示支持印度、中国和俄罗斯联邦共同提交的 WP/412 号文件，以及巴西提交的 WP/234 号文件。中国代表强调，该国参加本届大会与气候变化有关的审议，主要目标是通过对话解决或减少分歧，促

进就这些问题达成协商一致。他回顾发展中国家，包括中国，一贯主张国际民航组织的气候反应必须以全球可持续发展目标为指导，必须力争解决国际航空发展的不平衡。中国代表强调，这方面的工作应认真借鉴并反映2015年《巴黎协定》中合作共赢和国家自主贡献（NDCs）的精神。充分体现发展中国家与发达国家之间共同但有区别的责任（CBDR），兼顾发展中国家的特殊情况和各自能力，并以财务赞助、技术转让和能力建设等形式，向最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）提供实际的援助。

57. 中国代表提及 WP/52 号文件中所载理事会就全球基于市场措施计划（CORSIA）提议的决议草案，强调围绕某些核心问题仍然存在大的意见分歧，例如，明确承认发达国家率先加入上述全球基于市场措施计划的义务；评价市场机制的目的和内容；计划第二阶段的安排；抵消义务的分配；监督、报告和核查，排放单位标准和登记处的要求等。他强调对这些不同意见不能也不应回避；相反，大会应仔细听取各方，特别是发展中国家的意见和关切。中国注意到一些国家正式答复了国际民航组织日期为2016年9月9日的 ENV 6/1-16/87 号国家级信件，并表示准备自2021年起自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划，而不论大会的最后结果如何。但中国代表指出，前述关切和歧见能否得到妥善解决，将是确定本届大会能否达成共识，能否就气候问题取得积极成果，能否通过一项全球基于市场措施计划的关键。所以，也将是有关方面最终决定是否参加国际航空碳抵消和减排计划的先决条件。

58. 中国代表指出，很多成员国，尤其是发展中国家，未能直接参加过去三年关于气候变化问题和制定全球基于市场措施计划的审议，强调为了在大会取得积极成果，应给对话和协商留出充分的时间和机会，以便这些国家能对决策过程贡献它们的智慧和意见；秘书处应建立一个制度，确保任何由此产生的对 WP/52 号文件所载决议草案的修订意见，均能得到公平和全面的吸纳。

59. 中国代表强调，中国民航始终坚持绿色低碳的发展理念，是应对气候变化的实际行动者，并特别强调以下几点：中国民航过去五年（除购买新飞机外）累计投资人民币135亿元，实施了2000多个能效和减排项目；每收入吨公里单位的油耗和排放一直稳步下降，使年均二氧化碳减排能力达到90万吨以上；并且，2016年5月，中国民航局（CAAC）向国际民航组织提交更新的自愿国家行动计划，详细介绍中国在节能减排方面做出的努力和取得的成就。他强调，无论本届大会期间关于气候变化的谈判最后结果怎样，中国绝不动摇追求绿色航空发展的决心，绝不改变以符合自身国情、能力和发展阶段的方式，积极履行义务的意愿。

60. 中国代表表示，中国认为限制和减少国际航空二氧化碳排放的工作，应在全球气候治理框架下以共同但有区别的责任原则为指导。他强调，中国在未来几天随时准备与所有与会者互动和协商，以求制定一个平衡的全球基于市场措施计划决议草案，并将努力通过对话解决分歧。中国仍将致力于做出自己的贡献，推动达成能满足各方关切的、以协商一致为基础的成果。

61. 芬兰代表指出，芬兰强烈支持 WP/52 号文件所载关于全球基于市场措施计划（CORSIA）的决议草案，因为它代表一种平衡的妥协，反映了世界各地国家提议的要素。芬兰赞赏理事会主席为寻找可接受的前进方式所做的努力和技术专家们在这方面的辛勤工作。芬兰代表重申世界的眼睛正看着大会，强调各国不仅为了环境而且为了国际航空界，必须团结起来。他强调可持续性国际航空增长的许可证，没有大会对一个可信的全球基于市场措施计划的协议，就不可能实现2020年起碳中性增长的全球理想目标。虽然芬兰理解很多国家希望自己的优先能在决议草案中得到更好的反映，但认为大会是一个运筹大局而非纠缠细节的论坛，而且国际航空碳抵消和减排计划日后尚可通过构想的定期审查由理事会细致调整。芬兰深信决议草案是最好的前进

之路，作为欧盟成员国，愿意通过提供技术援助和其他能力建设，保证所有国家都有机会加入与气候变化的共同斗争，而加快国际航空碳抵消和减排计划的实施。

62. 秘鲁代表表示总体支持 WP/52 号文件提出的前述决议草案。指出大会第 A38-18 号决议，连同其附件中所述关于设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则，是一个历史性文件，已成为目前关于全球基于市场措施计划的讨论基础。强调决议草案一经通过，便会取代大会第 A38-18 号决议，因此，必须将上述指导原则作为附件纳入新的决议而予以保留，以指导未来涉及全球基于市场措施计划的重要和微妙问题的的工作。秘鲁代表回顾，在这方面，前述指导原则在 WP/49 号文件提出的理事会关于气候变化的决议草案中已被删除，这件事曾在执委会上次会议（EX/2）上讨论过。秘鲁代表最后表示完全支持 WP/428 号文件，其中智利要求向全体成员国公布航空环保委未来关于国际航空碳抵消和减排计划的技术工作的相关信息，特别是有关监测、报告和核查（MRV）、排放单位标准（EUC）和登记处的信息。

63. 法国代表赞同理事会提交的 WP/52 号文件，以及斯洛伐克代表法国也是一员的欧盟和欧洲民航会议成员国提交的 WP/414 号文件。此外，他表示支持危地马拉和西班牙（WP/449 号文件）、印度尼西亚（WP/211 号文件第 1 号修改稿）、马来西亚（WP/343 号文件）、加拿大（WP/411 号文件）和美国（WP/448 号文件）的提议，并支持南非、澳大利亚、沙特阿拉伯、哥斯达黎加和秘鲁的发言。法国代表强调，WP/52 号文件中所载的全球基于市场措施计划决议草案，是多年辛勤工作的结果，代表已获得广泛支持的所有国家的一个好的折衷方案。其证明，就是已有来自广大地区和不同发展水平的 62 个国家做出自愿从始加入这一计划的承诺。他强调国际民用航空不能成为拒绝与气候变化作斗争的唯一一个经济部门，指出世界航空界本身也在集体敦促各国在本届大会就国际航空碳抵消和减排计划达成协议。法国代表强调世界气候界的眼光正注视着大会，敦促大会担负起重要的责任，通过建立国际航空碳抵消和减排计划的决议草案，满怀雄心、理想和热忱地创造航空的历史。

64. 意大利代表表示支持 WP/52 号文件中的决议草案，重申这是一个好的妥协方案，很多国家为满足其他国家的关切已经表现必要的灵活性，以便在处于不同经济发展阶段的国家之间达成公平平衡。他强调拟议的决议草案提出了一个可信、有力和有效的全球基于市场措施计划，应被视为一篮子协议。意大利代表表示自豪，44 个欧洲民航会议成员国，包括他本国，已通过 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言，承诺自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划，祝贺其他也表态自愿从始参加的所有国家，强调它们的参与将使国际航空碳抵消和减排计划成为 2020 年起实现与气变有关的碳中性增长全球理想目标的有效工具。

65. 日本代表强调该国与许多其他国家一样，强烈支持 WP/52 号文件中提出的决议草案，该草案的形成经历了漫长的谈判和相互妥协的过程。日本认为该决议草案很平衡，尽可能反映了多方的意见，坚定地认为它能促成大会取得成功的结果。日本强调急需尽快采取行动，解决气候变化这一严重问题，主张通过并实施上述决议草案，这将展示国际民航组织及其成员国在这方面采取了具体的措施。

66. 爱尔兰代表指出，爱尔兰作为签署了 2016 年 9 月 3 日布拉迪斯拉发宣言的 44 个欧洲民航会议成员国之一，支持通过 WP/52 号文件中提出的决议草案，它是多年工作累积的成果，反映了对拟议全球基于市场措施计划的各种观点、各种参数之间的微妙平衡。他指出，虽然一些国家认为该决议草案雄心过大，但其他国家则认为它在促进环境目标方面还走得不够远。爱尔兰代表感到鼓舞，因为迄今已有 60 多个国家宣布支持拟议的计划，并承诺自愿从始加入。他回顾在 COP21 次大会上（2015 年 11/12 月，巴黎），世界领导人明确承诺针对全球气候变化采取全球行动，会议并责成国际民航组织制定处理国际航空二氧化碳排放的办法，强调现

在就是国际民航组织成员国迎接这一挑战的时机。爱尔兰与欧洲民航会议其他成员国一道，建议以现在的形式通过决议草案（WP/52 号文件），这样航空部门即可成为第一个通过有约束力的全球减碳指标的行业，而展现其带头作用。爱尔兰代表告诫说，如果拟议计划的条款被重新打开，重新谈判，就可能威胁到这一目标的实现。

67. 土耳其代表强调，土耳其支持 WP/52 号文件中提出的决议草案，认为它是全面和平衡妥协的产物。土耳其感谢理事会主席、秘书长领导下的秘书处和成员国所做的努力，希望能就拟议的全球基于市场措施计划达成协商一致，这将捍卫环境的完好，并成为国际民航组织带头行事的标志。

68. 玻利维亚（多民族国）代表指出，该国在各个环境论坛上一直表达顽强捍卫大地母亲权利的立场，甚至提议建立一个环境司法法庭。玻利维亚所理解的 WP/52 号文件中所载全球基于市场措施计划（CORSA）的决议草案的含义，是所有国家及其航空公司必须承担环境责任，而由此产生的各种个体和集体的义务，不容在谈判过程中遭到削减。因此，必须密切监测实施国际航空碳抵消和减排计划的环境影响，以确定计划的效益，以及实施机制的透明度。玻利维亚承认发达国家已承诺通过技术转让和能力建设等方法，支持发展中国家实施国际航空碳抵消和减排计划，指出这种援助能帮助发展中国家通过一篮子措施中的头三个要素，即技术、运行改善和可持续代用燃料，有效履行它们减少航空二氧化碳排放的类似承诺。玻利维亚认为这样可以避免其在各自的航空业发展中遭遇不公正的歧视和限制。

69. 玻利维亚（多民族国）代表回顾 2015 年《巴黎协定》第 6 条规定各国必须采取缓解和适应行动，要求大会支持多米尼加共和国代表其所属的拉美民航委员会 22 个成员国提交的 WP/262 号文件的建议，特别是提供专用资源扩大和改进各国的环境援助项目，帮助制定和实施减排行动计划和监测、报告和核查系统。指出玻利维亚同意秘鲁的意见，应将大会第 A38-18 号决议附件中规定的关于设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则，作为附件收入 WP/52 号文件中的决议草案，作为对国际航空碳抵消和减排计划概念上的支持。玻利维亚也赞成智利 WP/428 号文件的提议，要求向全体成员国公布航空环保委未来关于国际航空碳抵消和减排计划的技术工作的相关信息，特别是涉及监测、报告和核查（MRV）、排放单位标准（EUC）和登记处的信息。

70. 印度代表在介绍性发言中表示，支持巴西提交的 WP/234 号文件和俄罗斯联邦提交的 WP/387 号文件，并支持沙特阿拉伯、古巴、南非和中国代表团发表的意见。印度虽然感谢理事会倡导将关于全球基于市场措施计划的决议草案提交大会第 39 届会议，但对 WP/52 号文件存有某些关切，以前也在不同的论坛表示过。印度、中国和俄罗斯联邦共同提交的 WP/412 号文件表达了其中一些关切，希望能用大会剩余的时间审议这些关切，友好加以解决。

71. COP21 次大会取得了重大进展，对此，国际民航组织大会力争达成的协议必须承认并遵循这些重要原则。印度首先一个关切是，2015 年的《巴黎协定》并未针对某一具体行业给出碳中性增长的任务，更遑论国际航空碳抵消和减排计划建议的 2020 年之前。这让人担心会把 2020 年碳中性增长用作碳抵消计划的基础。印度认为这将是倒退，会伤害航空行业，尤其是尚未成熟、仍在高速发展的发展中国家的航空行业。因此，印度不同意将国际航空碳排放冻结在 2020 年的水平，因为《巴黎协定》并未对任何行业施加这种限制。《巴黎协定》明确承认发展中国家尚未达到排放峰值，它们达到排放峰值的时间会比较长。全球基于市场措施计划的下行拉力，将削弱印度这样的发展中国家的能力，迫使它们按照发达国家享有的增长范式，承受更大的经济负担。印度认为拟议的全球基于市场措施计划，是对 2020 年后国际航空一切增长的一种形式的征税，这对仍在

力争航空活动起飞，尚处于高速增长道路上的发展中国家的航空发展，可能造成破坏性后果。定期审查也应包括这个方面。

72. 作为政府的既定国策，印度历来主张区分仅应依照共同但有区别的责任和特殊情况和各自能力的原则。《巴黎协定》明确规定发达国家因其历史责任应率先减排。因此，在国际航空碳抵消和减排计划实施的试办阶段和第一阶段，应预期发达国家发挥先行作用。印度因而建议 WP/52 号文件所载决议草案执行第 7 段 e) 小段中，应明确写出“同时承认发达国家将率先进行”字样。

73. 印度代表强调，要认识到国际民航组织是在试图尝试和评价一个尚未在全球任何一个部门实行过的全球基于市场措施计划，必然会有一些意想不到的结果。该计划的环境和经济影响还不得而知。该计划没有任何可靠的数据可依，没有经过充分的分析和讨论，没有对事实和数字的透明陈述，它靠的只是预想和猜测。全球基于市场措施计划对减排的作用，还有待通过科学手段加以验证。因此，试办阶段和第一阶段必须在自愿基础上进行。印度完全支持 WP/52 号文件关于这两个阶段的建议，因为这完全符合《巴黎协定》。印度建议先将该计划作为一个全球实验平台交付检验，然后将对前述试办阶段的评估提交 2025 年的国际民航组织大会第 42 届会议。认识到国际民航组织方面仍须做大量的工作，然后才能选定全球基于市场措施计划的牢靠设计，而按目前建议该计划第二阶段除若干豁免外即要强制实行。国际民航组织理事会应继续就第二阶段将要实施的具体设计要素开展工作，然后基于对试办阶段和第一阶段的评估将其提出来讨论。印度代表重申，根据《巴黎协定》，全球基于市场措施计划应建立在国家自主贡献 (NDCs) 的基础之上，所以，印度目前对第二阶段的具体设计要素感到关切。最后，印度代表提请会议注意国际民航组织大会第 A36-22 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》附录 L（《基于市场的措施，包括排放交易》），其中同意共同协议和协商一致的原则将是任何排放交易体系的基础。国际民航组织应该恪守这一原则，尤其是鉴于《巴黎协定》明确承认协商一致原则，并从多边角度遵循包容和透明的过程。因此，大会通过国际航空减排的任何全球基于市场措施计划，均应履行这条规则。

74. 墨西哥代表，曾任国际民航组织理事会主席，后被任命为国际民航组织终身亲善大使的高贝·冈萨雷斯先生重申，约占国际航空活动 83% 的 62 个国家已经表态准备自愿从始参加拟议的全球基于市场措施计划 (CORSA)，令人感到大有希望。他指出，正如执委会主席强调的，听到多方从政策层面到技术层面，从讨论全球基于市场措施计划的各种做法，到弥合不同意见并最终形成 WP/52 号文件中的决议草案的过程中，表示支持理事会及其主席、成员国、航空业界、环境非政府组织和其他利害攸关方的努力，也令人感到鼓舞。墨西哥代表因此与大多数发言者一样，表示支持上述关于全球基于市场措施计划的决议草案。他指出如果不是因为这件事太复杂，可能早就达成一致了。但墨西哥代表认识到现阶段达成共识之不易，因此邀请所有希望保护环境并确保航空可持续发展的代表，尽一切努力及早求得一致。墨西哥代表指出，在这方面，当各会期委员会将其报告提交全会审批时，还有很多其他重要的技术、法律、经济和管理问题需要大会处理。他强调大会应再次信托它三年选举一次的理事会担起责任，根据通过的前述决议草案进一步制定全球基于市场措施计划。

75. 泰国代表完全支持大会通过 WP/52 号文件中提出的全球基于市场措施计划及其以后的实施，以便加强国际航空减少二氧化碳排放的全球努力。他强调泰国支持自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划，认为国际社会和有经验的国家给予技术援助和能力建设支持，是泰国有效实施该计划的关键。泰国代表建议用更精简的方式制定数据收集和计算方法。他回顾泰国自 2013 年以来一直在实施自己的自愿减排 (T-VER) 方案（参见 WP/443 号文件），请大会支持将 T-VER 方案的信用额，用作国际航空碳抵消和减排计划的抵消信用额。

76. 巴西代表表示该国支持 WP/428 号文件，其中智利要求向全体成员国公布航空环保委未来关于国际航空碳抵消和减排计划的技术工作的相关信息，特别是有关监测、报告和核查（MRV）、排放单位标准（EUC）和登记处的信息；支持 WP/343 号文件，其中马来西亚主张平衡分配抵消要求，避免市场扭曲和对成长中的航空公司，尤其是发展中国家航空公司的歧视。巴西也赞成中国代表的发言，强调大会须仔细考虑中国对区别问题的关切。

77. 德国代表表示德国支持 WP/52 号文件，强调过去几年为制定拟议的全球基于市场措施计划所做的辛勤工作，强调国际民航组织应切实建立和实施这一计划，以便实现航空与环境的现实和共同目标。德国认为 WP/52 号文件中的提案构成一个公平的协议，因此准备自愿从始加入全球基于市场措施计划。并鼓励其他国家也这样做。

78. 新加坡代表过去四年曾参加关于全球基于市场措施计划的各个层级的多次讨论，强调整个过程的最大价值，是现在已经清楚什么可行，什么不可行，以及什么能够和什么不能够争取到成员国的广泛支持。他断言 WP/52 号文件所载的决议草案是能够取得的最好妥协，指出它本质上具有合理的雄心，而且得到很多国家的大力支持。但新加坡代表也同时承认，该决议草案并未满足每个人的关切，例如对涉及发达国家和发展中国家的责任的条文，存在根本的意见分歧。他建议给予更多时间来处理这一关切，以及提出的其他关切，同时敦促每一位代表在决定是否支持决议草案时，牢记并不存在能实现所有目标的完美解决办法，同时不忘国际民航组织力图通过这项行动实现的更大的局面，更大的目标和更大的公益。新加坡认为，该决议草案以其现有形式，基本上是值得支持的，如果大会结束时还不能通过，那将是一大遗憾。

79. 阿根廷代表表示阿根廷认识到气候变化是人类面临的巨大挑战之一，要求所有国家联合行动。在这方面，阿根廷承认国际民航组织及其成员国与航空业界合作进行的工作，支持 WP/52 号文件所载决议草案中提出的全球基于市场措施计划（CORSIA）。阿根廷认为国际航空碳抵消和减排计划的制定和实施，应在《联合国气变公约》和《巴黎协定》的原则和规定框架内进行，尤其是共同但有区别的责任（CBDR）和国家各自能力的原则。因此，阿根廷同意将这些原则明确插入前述决议草案的序言部分和执行部分第 4 段。阿根廷支持允许逐步实施国际航空碳抵消和减排计划的分阶段做法。此外，阿根廷强调设想的审查过程的重要性，以便从始对实施国际航空碳抵消和减排计划的所有相关方面做出评估，分析可能产生的市场扭曲。还进一步强调所采取的措施在任何情况下都不应对往来于发展中国家的国际交通造成市场扭曲；危害发展中国家航空市场的增长；或妨碍发展中国家的国际贸易。阿根廷因而认为，似宜具体评估国际航空碳抵消和减排计划对航空货物运输的影响。阿根廷希望目前谈判的结果，能帮助充分实施《联合国气变公约》第三条第五款，使国家不再以环境为由采取影响发展中国家贸易的单边行动。阿根廷认知 WP/52 号文件中商定的决议草案不妨碍《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际协议项下的谈判结果，也不对其他交通方式适用的任何其他碳抵消机制构成先例。

80. 前南斯拉夫马其顿共和国代表表示，对航空业和世界的最大威胁，是相信别人会把自己从气候变化的影响中解救出来。人类过去创造了航空，现在必须通过改变自己对气候变化和航空世界的心态来保护航空。前南斯拉夫马其顿共和国支持理事会关于全球基于市场措施的决议草案，认为它是一个经过审慎起草的有效且十分平衡的一揽子协议。前南斯拉夫马其顿共和国作为欧洲民航会议的成员国，因而也是 WP/414 号文件的共同提案国，完全赞同这个一揽子协议，因为它符合该国坚定支持航空业的发展，同时努力实现与气变有关的 2020 年起碳中性增长目标这项全球责任的路线。

81. 新西兰代表表示新西兰欢迎 WP/52 号文件，愿意接受和支持该文件附录 B 中提出的关于全球基于市场措施计划的决议草案，指出它是解决各国提出的众多关切的一个妥协方案。新西兰已经通知它准备基于决议现有条文自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划。新西兰强调，占压倒多数的国家支持 WP/52 号文件作为妥协方案和一揽子协议，包括发达国家和发展中国家在内的多个国家，更已通过通知国际民航组织自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划，而彰显其承诺。新西兰鼓励其他国家也这样做。新西兰强调国际民航组织已在大会第 A38-18 号决议附件中确立自己关于设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则，而正是这些原则指导了大会当前对这项议题的审议，新西兰告诫选择性引用 2015 年的《巴黎协定》会打破该附件条文体现的平衡。新西兰还强调决议草案中包含审查条款，将提供机会了解计划实施情况，为增强其有效性对计划做出调整。因此，新西兰敦促通过该决议草案。

82. 纳米比亚代表表示该国完全支持 WP/52 号文件，包括其中所附理事会提议的决议草案。纳米比亚赞赏 62 个已决定带头从始实施全球基于市场措施计划的国家树立的无私榜样。强调纳米比亚出于南非代表明确表述的牵头理由并按其榜样，尽管本国的国际航空活动水平低，但仍然提交了自己的二氧化碳减排活动国家行动计划。纳米比亚代表同时表示，目前尚不清楚该国是否准备与前述国家一道自愿从始参加计划。

83. 马歇尔群岛代表表示该国强烈支持不加任何修改，通过 WP/52 号文件所载关于全球基于市场措施计划的决议草案，强调它坐落在海平面以上仅两公尺高的位置，是对气变影响最脆弱的国家之一。他坦承该决议草案并非完美，但同时强调该文件代表着精心平衡的一揽子措施。马歇尔群岛代表强调如果没有这项决议，没有国际航空界和其他行业发挥其作用，就根本无法按照 COP21 次大会的协议将全球平均气温升幅保持在 1.5 摄氏度，而这是关系到马歇尔群岛生死存亡的关键目标。该国不能又等三年再行动，也无法承受任何低于 WP/52 号文件建议的做法。马歇尔群岛代表告诫说，如果拖延行动，已经经历过的旱灾将变得更经常，风暴将变得更猛烈，“霸王”潮将变得更嚣张。由于上述原因，马歇尔群岛尽管自身经济有限，仍然不仅支持通过 WP/52 号文件中提出的决议草案，而且自愿从始加入全球基于市场措施计划。它预期 2015 年《巴黎协定》的每一个其他签署国，意即出席本届大会的所有成员国，都将这样做。

84. 委员会同意下次会议继续审议这个议程项目。

85. 会议于 12 时 15 分休会。

第四次会议记录

(2016年9月29日, 星期四, 14时)

讨论题目

2. 议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助 (全球基于市场措施计划部分) (续)

- 《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》 — 《全球基于市场措施 (MBM) 计划》
- 斯洛伐克代表欧洲联盟 (EU) 及其成员国以及欧洲民用航空会议 (ECAC) 其他成员国提交的文件
- 印度、中国和俄罗斯联邦提交的文件
- 危地马拉和西班牙提交的文件
- 卡塔尔提交的文件
- 印度尼西亚提交的文件
- 巴西提交的文件
- 马来西亚提交的文件
- 俄罗斯联邦提交的文件
- 加拿大提交的文件
- 智利提交的文件
- 美国提交的文件
- 国际航空运输协会 (IATA) 提交的文件
- 国际机场理事会 (ACI)、民用空中航行服务组织 (CANSO)、国际航协、国际商务航空理事会 (IBAC) 和航天工业协会国际协调理事会 (ICCAIA) 提交的文件
- 世界银行提交的文件
- 大韩民国提交的信息文件
- 泰国提交的信息文件
- 国际航协提交的信息文件
- 可持续航空国际联盟 (ICSA) 提交的信息文件
- 拉丁美洲航空和空间法协会 (ALADA) 提交的信息文件
- 多米尼加共和国提交的信息文件

3. 议程项目 16: 航空安保 — 政策

联合国安全理事会通过第 2309 号决议 (2016 年)

全球框架

- 国际民航组织全面的航空安保战略（ICASS）
- 制定全球航空安保计划
- 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

下一个三年期的战略性政策优先

- 美国提交的文件
- 斯洛伐克代表欧盟及其成员国以及欧洲民航会议其他成员国提交的文件

网络安全

- 处理民用航空的网络安全问题
- 阿根廷、比利时、法国、圭亚那、老挝人民民主共和国、纳米比亚、瑙鲁、尼泊尔、荷兰、尼日利亚、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦、圣卢西亚、沙特阿拉伯、塞内加尔、塞拉利昂、新加坡、南非、瑞士、前南斯拉夫马其顿共和国、特立尼达和多巴哥、阿拉伯联合酋长国和联合王国提交的文件
- 美国和斯洛伐克代表欧盟及其成员国以及欧洲民航会议其他成员国提交的文件及欧洲空中航行安全组织的决议草案
- 民用空中航行服务组织提交的文件
- 航天工业协会国际协调理事会提交的文件
- 斯洛伐克代表欧盟及其成员国以及欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的信息文件
- 多米尼加共和国提交的信息文件
- 美国提交的信息文件

陆侧安保

- 俄罗斯联邦提交的文件
- 国际航协提交的文件

附件 17 及相关的指导材料

- 印度提交的文件
- 俄罗斯联邦提交的文件

缓解内部人员威胁的措施

- 美国提交的文件
- 非洲民航委员会（AFCAC）代表非洲国家提交的文件

讨论摘要

议程项目 22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助 (全球基于市场措施计划部分)

1. 执行委员会 (EX/2 和 EX/3) 根据议程项目 22, 继续审议理事会 WP/52 号文件中提出的国际航空全球基于市场措施计划问题, 以及国家和国际组织提交的相关文件。

2. 所有发过言的代表都表示赞赏自大会第 38 届会议以来, 理事会主席、秘书长和秘书处, 以及环境顾问小组 (EAG) 和航空环境保护委员会 (CAEP) 所做的巨大努力, 最终产生了 WP/52 号文件附录 B 中所载反映折衷立场的关于全球基于市场措施计划 (CORSA) 的大会决议草案。

3. 埃及代表表示, 虽然埃及属于对全球基于市场措施计划的可能消极影响怀有关切的发展中国家之列, 但支持该决议草案, 尤其是关于采用分阶段实施国际航空碳抵消和减排计划的执行部分第 7 段, 以适应各国, 特别是发展中国家的特殊情况和各自能力, 同时将市场扭曲减至最小。埃及代表还强调执行第 16 段之二, 其中大会将国际航空碳抵消和减排计划或大会决定的任何其他计划, 确定为对国际航空二氧化碳排放适用的基于市场措施, 因而保证除国际航空碳抵消和减排计划外, 不再重复适用任何其他的基于市场措施; 以及执行第 15 段, 其中大会确定有必要在国际航空碳抵消和减排计划中提供保障, 以确保国家航空业的可持续发展, 避免对国际航空造成不当经济负担, 要求理事会决定触发相关行动的基础和标准, 并查明解决这类问题的可能办法。他指出, 埃及认为, 因航空器运营人购买国际民航组织全球基于市场措施计划或《联合国气变公约》和《巴黎协定》项下所设机制产生的排放单位而获得的部分收入, 应分配给发展中国家, 包括小岛屿发展中国家 (SIDS)。最后, 埃及代表赞成南非上次 (EX/3) 发表的意见。

4. 塞拉利昂代表表示支持决议草案。

5. 智利代表指出该国从一开始就支持拟议的全球基于市场措施计划的主要内容, 强调智利赞同决议草案, 因为它平衡吸纳了各国所有不同的关切。但智利认为理论上的微量豁免相关条文应予改善, 以便说明一个国家每次通过设定的门限值, 都将被计入国际航空碳抵消和减排计划。它认为, 这种计入不应如决议草案执行第 7 d) 段现在的规定, 按一国在 2018 年国际航空活动收入吨公里中的个体占比计算。智利代表赞同秘鲁和巴西代表先前的发言。

6. 肯尼亚代表认知决议草案为一折衷案文, 表示强烈支持决议案, 以及南非、埃及等主张通过决议的所有代表发表的意见。他注意到决议草案执行第 7 f) 段规定自 2022 年起, 理事会每三年对 CORSA 的实施情况进行一次审查, 强调这应该让很多不清楚抵消要求的计算对其影响为何的国家感到放心。

7. 尼日利亚代表指出该国强烈支持决议草案, 因为它认识到航空二氧化碳排放的影响实际存在, 必须采取紧急行动抵消和减少这种排放。他同意埃及、肯尼亚、塞拉利昂、南非和美国等主张通过 WP/52 号文件所载决议草案的国家发表的意见。尼日利亚代表还表示支持那些已通知自愿从始加入全球基于市场措施计划意愿的国家, 并鼓励其他国家也这样做。此外, 他还对也赞成通过决议草案的航空业界表示支持, 因为国际航空碳抵消和减排计划的实施最终落实在业界。

8. 塞舌尔群岛代表赞同决议草案以及肯尼亚和埃及等国的发言。

9. 阿拉伯联合酋长国 (UAE) 代表也表示支持决议草案，强调该国已正式通知自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划的意愿。她回顾先前沙特阿拉伯代表对决议草案执行第 7 e) 段有关自愿参加国际航空碳抵消和减排计划国家的退出选项的意见，重申这一退出选项的重要性，要求秘书处仔细斟酌，因为使用“停止”一语不能完全说明退出是终极的还是暂时的。阿拉伯联合酋长国代表提到执行第 9 段和高速增长者、提早行动者的问题，强调必须结合各阶段的经济影响，研究抵消要求分配从行业做法向动态做法的转移。她赞成南非代表关于理事会定期审查国际航空碳抵消和减排计划实施情况以确保其有效性的意见[参见执行部分第 7 f) 段]。阿拉伯联合酋长国代表强调，必须向发展中国家提供必要的支持，帮助它们根据自身能力差异改进航空基础设施。她回顾全球基于市场措施计划是仅作为补缺办法提出的，所以仍有必要在实施一篮子措施的所有要素方面取得进一步进展。阿拉伯联合酋长国代表重申新加坡代表先前的意见，认为国际社会通过全球基于市场措施计划的决议，对所有利害攸关方而言事情都会变得更好，更容易，因此敦促各国代表合作，共同努力加强拟议的全球基于市场措施计划。

10. 布基纳法索代表表示支持决议草案，指出它虽不完美，但饱含所有国家的善意。此外，政治家们和联合国秘书长潘基文先生的讲话，也明显透露出政治意愿。鉴于国际民航组织不让任何国家掉队 (NCLB) 举措的基本氛围和理事会将定期审查国际航空碳抵消和减排计划实施情况的事实，布基纳法索代表表示相信实施全球基于市场措施计划没有输家。因此，他和前此发言者一样，主张通过该决议草案。

11. 喀麦隆代表也表示支持该决议草案，并赞同南非、埃及、尼日利亚、肯尼亚、布基纳法索和阿拉伯联合酋长国代表的发言。他承认为制定决议折衷案文付出的巨大努力，同时强调未来大会对全球基于市场措施计划仍有大量工作要做。喀麦隆代表表示希望所有国家在决议通过后仅限于实施国际航空碳抵消和减排计划，而无须采取任何额外的措施。他鼓励有所需能力和资源的国家尽快在自愿基础上参加国际航空碳抵消和减排计划。

12. 比利时代表欢迎占国际航空活动 83% 的 62 个国家表达了自愿从始加入国际航空碳抵消和减排计划的意愿，表示她深信大会第 39 届会议将要做出的决定是基于国际航空界可以接受的一篮子协议。决议草案自始提供了全球基于市场措施计划所有关键要素的定义，确保了航空业的公平竞争环境，并含有强劲的能力建设条款。比利时代表同意理事会提交的决议草案是一个充分的、经过精心平衡的妥协方案，是现阶段能给予世界的最佳协议。所以，她完全支持通过该决议草案。

13. 波兰代表同意前面发言支持决议草案者表示的意见，认为它虽非众人皆赞完美，但却充分平衡，值得通过。他指出波兰由于刚刚经历过经济变革，所以理解其他国家的关切。但同时认为决议草案中所载诸要素应能满足新兴市场国家的需要。因此，波兰认为时机已经成熟，应该达成一项关于气候变化的全球协议，包括国际航空全球基于市场措施计划。

14. 奥地利代表重申决议草案十分平衡，而且照顾了各国的不同需要。她指出，拟议对国际航空碳抵消和减排计划采用分阶段实施办法，其中包括自愿阶段，将有助于各国参加全球基于市场措施计划。奥地利代表强调，为了达成可靠的环境解决办法，必须有尽量多的国家自愿从始参加计划，并宣布奥地利作为欧洲民航会议成员国，将根据 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言，成为参与计划的一员。她强调为了维护第二阶段的强制性，为了整个航空行业的信誉，必须确保决议草案条文中的现有豁免不再延长。在这方面，能力建设活动将大有可为，需要进一步开展。奥地利代表指出，决议草案的另一个重要元素是基于航线的做法，这将有助于

最小化相同航线上航空运营人之间的市场扭曲。最后，她表示强烈支持决议草案，强调为了航空的后代，大会必须就此做出共同的决定。

15. 联合王国代表表示气候变化是几代人最大的全球挑战之一，指出全球协调一致处理二氧化碳排放的必要性已经得到广泛承认。他强调航空必须发挥自己的作用，世界的眼睛正看着国际民航组织，期望极高。因此，本届大会必须采取行动。如同来自航空业界的观察员在讨论中表示的，它们赞成该决议草案，若大会通过，这将给予航空业投资所需的确定性。此事攸关国际民航组织及其成员国的信誉。在理事会主席的有力领导下，每个国家都经过长期的辛勤工作，才达成 WP/52 号文件附录 B 中提出的决议草案。很多国家，包括联合王国，始终愿意不时做出困难的妥协，以求就此形成全球协议。联合王国代表感谢所有表现了这种务实精神的国家。

16. 联合王国代表同意很多代表，包括发达国家和发展中国家的代表表示的意见，认为 WP/52 号文件中所载的决议草案虽不完美，但代表大家可以接受的一揽子协议。他确认联合王国作为欧洲民航会议成员国，准备在决议草案的基础上，并根据 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言，自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划。联合王国代表祝贺所有已表态自愿从始加入国际航空碳抵消和减排计划的国家，尤其是发展中国家。他强调，取得占国际航空活动 83% 的 62 个国家一致同意自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划，这是一大成就，绝不可任它陷入险境。联合王国代表鼓励更多的国家自愿参加全球基于市场措施计划，支持根据需要进行技术援助和能力建设，以发出一个明确的信号：大家同下决心处理好航空二氧化碳排放对地球的环境影响。

17. 挪威代表强调自《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）第二十一次缔约方大会（COP21）（2015 年 11 月/12 月，巴黎）以来，国际社会、民间社会和广大公众对本届大会寄予厚望，希望大会产生的成果发出明确信号：国际民航组织和国际航空部门将在缓解气候变化所需的全球努力中，尽自己应尽的一份努力。所以，各国代表必须商定一个可信、有力和有效的国际航空全球基于市场措施计划，即国际航空碳抵消和减排计划，将成为全球第一个行业性二氧化碳抵消和减排计划。因此，拟议的国际航空碳抵消和减排计划切实达成气候目标，这一点至关重要。正如很多前此发言者所说的，现在已到关键时刻，必须迎接这一共同挑战，以维护国际航空行业的正当性。

18. 挪威代表重申，理事会提议的决议草案是紧密谈判的结果，所有国家都做了辛勤的工作和让步，以图为航空和环境达成最好的共同目标。她回顾挪威在整个谈判过程中始终保持灵活，以便满足其他国家和地区关切，尤其是为了取得公平的平衡。挪威认为必须明确确定计划的范围、力度和学习能力，以便历时改进计划。另外，还必须保证今后的工作与《联合国气变公约》下的有关决定一致，以确保减排的高质量。尽管显然还有更多工作要做，但必须迈出第一步，寻求对决议草案折衷案文的协议。挪威代表强调，该国与欧洲民航会议其他 43 个成员国一道，已在 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言中公开宣布，承诺自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划，欢迎其他国家宣布加入的决定，并鼓励尽可能多的国家在大会结束前这样做。

19. 莫桑比克代表回顾莫桑比克国土沿印度洋东南沿海绵延长达约 3 000 公里，强调受气候变化的影响，它的一些城市已位于海平面以下。此外，同一个季节莫桑比克同时遭遇北部水灾和南部旱灾。因此，莫桑比克完全支持该决议草案，认为它会带来预期的环境效益，迎来一个更好的世界。

20. 所罗门群岛代表表示作为一个小岛屿发展中国家，该国支持国际民航组织在处理与国际民用航空有关的环境问题，包括造成气候变化的温室气体（GHG）排放问题上，继续发挥领导作用。他强调，尽管来自所罗门群岛和太平洋岛国的二氧化碳排放总量，包括航空行业在内，微不足道，但它们却在承受着工业化国家二氧化碳排放造成气候变化的严重后果。所罗门群岛代表赞扬为制定决议草案拟议的全球基于市场措施计划所做的辛勤工作，但同时强调，如果国际民航组织还讲求公平和公正，国际航空碳抵消和减排计划的最后细节必须考虑和兼顾所罗门群岛和太平洋岛国的特殊需要和情况：对它们而言，航空是支持旅游业、贸易和商业，发展经济的最有活力的国际运输方式。所罗门群岛因而要求对所有小岛屿发展中国家给予全球基于市场措施计划的豁免，以求达成一种既能应对国际民航组织不让任何国家掉队举措的挑战，又能保持小岛屿发展中国家联通性的平衡。在这方面，所罗门群岛对决议草案的支持，绝非以任何方式、形态或形式表示，国际民航组织可以无视它兼顾该国和其他太平洋岛国的特殊需要和情况的要求。

21. 摩尔多瓦共和国代表指出一些国家对拟议的全球基于市场措施计划提出关切，质疑它的可靠性和有效性，并要求更多时间进行研究，取得验证，但又同时确认，国际航空碳抵消和减排计划作为长期讨论的产物已纳入必要的要素，反映了进取派和慎重派的两种观点。所以，他完全支持该决议草案。

22. 斯洛文尼亚代表也表示支持该决议草案，强调它标志着一个好的妥协，是迈向今后将航空的碳足迹减至最小的漫长但必要的进程的一个好开端。

23. 葡萄牙代表强调决议草案经过国际民航组织主导下的长期双边和多边协商，已获得世界各国和航空界的普遍支持。他还回顾马歇尔群岛代表先前（EX/3）所表示的：实现 2015 年《巴黎协定》将全球平均气温升幅保持在 1.5 摄氏度的目标，关系到该国的生死存亡。铭记大会处理这一事项的责任，以及为了制定拟议的全球基于市场措施计划已经进行的巨量工作，葡萄牙代表着重强调现在已不是重新打开关键要素讨论的时候。因此，他建议大会通过一个可信、有力和有效的全球基于市场措施计划，商定所有的关键要素和计划全程的实施阶段，包括制定 2020 年计划开始运行所需的剩余要素的路线图，同时确保航空器运营人之间不歧视，平等对待所有的参与者。

24. 葡萄牙代表充分意识到，鉴于该计划的范围，并非所有国家都已具备及早采取实施行动的条件，因此必须按照 2015 年的《巴黎协定》，尽量兼顾国家的特殊情况和各自能力。葡萄牙认为，计划的试办阶段和第一阶段，是实现不同经济和航空发展阶段国家之间的公平平衡之路。葡萄牙作为 WP/414 号文件的共同提案国，与欧洲民航会议其他 43 个成员国一道，决心全力支持国际民航组织在大会第 39 届会议期间就全球基于市场措施计划达成协商一致的努力。在这方面，葡萄牙赞同 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言，据此欧洲民航会议全体成员国一致承诺，自愿从始参加该计划。葡萄牙代表鼓励尚未这样做的国家加入越来越多已宣布承诺自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划的国家行列。最后，他表示支持 WP/428 号文件（智利），完全同意必须向全体成员国公布航空环保委未来关于国际航空碳抵消和减排计划的技术工作的相关信息，特别是有关监测、报告和核查（MRV）、排放单位标准（EUC）和登记处的信息。

25. 马尔代夫代表强调，该国置身于全球气候变化的前沿，由此产生的海平面的任何上升，都会使它从地球表面消失。因此，马尔代夫支持全球基于市场措施计划决议草案的自愿性部分。但对该决议草案其他部分怀有关切，因而赞同 WP/412 号文件（印度、中国和俄罗斯联邦），以及中国、沙特阿拉伯和印度代表的发言。马尔代夫的关切主要涉及计划的强制性阶段，对此决议草案讲得还不够细。马尔代夫认为，同意强制性阶段而不预知其细节，会给将来造成问题。马尔代夫依赖航空运输，影响航空运输的任何事情都会影响到它的经

济。既然不愿意掉队，包括在经济上，马尔代夫认为全球基于市场措施计划的决议草案，必须完全按照拯救自然、拯救人类和拯救经济的思路达成。马尔代夫代表同意新加坡代表关于大会结束时不能没有通过全球基于市场措施计划决议草案的意见，敦促所有代表向相互的立场再前行一步，以便达成谅解，通过一项各方都能接受的决议。

26. 丹麦代表表示强烈支持该决议草案，因为它反映了经济与航空发展水平不同国家之间的公平平衡，没有市场扭曲，并规定定期审查国际航空碳抵消和减排计划的实施情况，评价其成效。他强调丹麦与欧洲民航会议其他 43 个成员国一样，已在 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言中承诺，自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划。丹麦代表表示高兴看到很多其他国家也宣布了同样的承诺，并鼓励其他国家也这样做。他也高兴地了解到整个航空业界都支持决议草案。

27. 荷兰代表鉴于联合国秘书长潘基文先生在预制视频演讲（P/1）中表示世界早已过了半个措施的时

刻，也发声支持决议草案，认为它展现了航空未来和后代福祉所需的领导力和责任心。他表示感谢南非、墨西哥、塞拉利昂、肯尼亚、尼日利亚、塞舌尔群岛和布基纳法索等国代表表示支持决议草案鼓舞人心的发言，重申决议草案代表各国不同利益和立场之间的公平平衡，而且经过过去几年的讨论。荷兰代表强调决议草案允许区别，并规定了定期审查，以利今后根据结果酌情进一步改进国际航空碳抵消和减排计划。

28. 荷兰代表认知一些国家要求参与制定国际航空碳抵消和减排计划的技术要素，如智利在 WP/428 号文件中的要求。他指出航空环保委目前的做法允许所有国家积极参加，即使不是环保委的成员，表示荷兰愿意协助寻找将这一做法付诸实践的方式。荷兰代表还承认技术支助是若干国家得以参加计划的一个重要条件，如印度尼西亚在 WP/211 号文件第 1 号修改稿中表示的，强调荷兰正在研究提供这种（财务和/或实物）支助的具体办法。

29. 最后，荷兰代表确定说，决议草案非常平衡，全球基于市场措施计划得以有效实行的必要条件已经齐备，计划的成本影响和环境效益信息明确无误。他因此确定，执行委员会建议全会通过 WP/52 号文件中提出的决议草案，已无障碍。

30. 爱沙尼亚代表与联合王国、瑞典、葡萄牙及许多表态支持决议草案的其他国家一道，指出代表国际航空活动 83% 的 62 个国家已经宣布自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划的意愿，这是决议可不经任何修改获得通过的明确信号。他敦促所有尚未这样做的国家在大会结束前做出类似宣布。

31. 克罗地亚代表表示强烈支持以现有形式通过决议草案，认为它是一个可促使实现航空二氧化碳减排目标的明确折衷方案。他指出，克罗地亚自豪地加入欧洲民航会议全体成员国，在 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言中承诺自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划。克罗地亚代表祝贺自愿从始加入计划的所有其他国家，呼吁其他有能力的国家也这样做。

32. 阿根廷代表补充他上次的发言（EX/3），表示支持智利在 WP/428 号文件中的要求，同意应向全体成员国公布航空环保委未来关于国际航空碳抵消和减排计划的技术工作的相关信息，特别是有关监测、报告和核查（MRV）、排放单位标准（EUC）和登记处的信息。他虽然知道执委会已同意在完成对全球基于市场措施计划问题的讨论之前，暂停审议《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》的草案（WP/49 号文件），但希望载入记录地指出，他同意秘鲁和玻利维亚（多民族国）代表的意见，尤其认为应在 WP/52 号文件所载全球基于市场措施计划的决议草案中，作为一个附件，加入大会第 A38-18 号决

议附件中所述的关于设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则，因为这些原则可为国际航空碳抵消和减排计划提供概念上的支持。

33. 巴布亚新几内亚代表表示完全支持前述决议草案，认为这是从 2020 年起实现航空排放碳中性增长（CNG）全球理想目标工作的继续。他强调这是一个经过深思熟虑，仔细斟酌和精心平衡的折衷产物，尤其是对于正在与气候变化作斗争的太平洋小岛屿发展中国家。巴布亚新几内亚代表赞赏地注意到，决议草案执行部分第 7 d) 段豁免小岛屿发展中国家，以及最不发达国家和内陆发展中国家参加国际航空碳抵消和减排计划的强制性第二阶段，但同时强调该国准备自愿从始参加该项计划。

34. 坦桑尼亚联合共和国代表强调气候变化是一项全球关切，处理它的努力至关重要，表示强烈支持各国和航空界在不同论坛为达成共识密集讨论制定的决议草案。他指出，国际航空碳抵消和减排计划的若干要素仍在制定中，强调必须最后定案，并处理好有关增加对国际航空碳抵消和减排计划的参与的关切。坦桑尼亚联合共和国代表祝贺所有已宣布自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划意愿的国家。

35. 斯洛伐克代表同样表示支持决议草案。指出该草案也得到受国际航空碳抵消和减排计划的实施影响最大的航空业界的支持，因此强调各国现在有责任就此达成一致。

36. 多哥代表强调气候变化的急剧性，以气温上升为例，一些地区已经超过 COP/21 次大会所接受并体现于《巴黎协定》的 1.5 摄氏度阈值。他强调全世界必须认知将全球平均气温升幅限制在这一阈值的重要性，并强调全球基于市场措施计划的决议草案为处理气候变化，保护后代环境，提供了应该把握的机会。多哥代表赞扬所有发言支持草案的代表，包括南非、布基纳法索、尼日利亚和肯尼亚代表。他还赞扬了 WP/412 号文件（印度、中国和俄罗斯联邦）。

37. 牙买加代表表示完全支持 WP/52 号文件提出的决议草案，指出该国每天都面临着气候变化影响的现实，认为该草案是前进的好基础，也是对 2015 年《巴黎协定》的积极补充。此外，决议的通过将给航空行业带来确定性，这对于以旅游业为主要收入来源之一的牙买加，关系重大。

38. 俄罗斯联邦代表表态强烈支持中国、印度和沙特阿拉伯的发言及 WP/428 号文件，文中智利要求向全体成员国公布航空环保委未来关于国际航空碳抵消和减排计划的技术工作的相关信息，特别是有关监测、报告和核查（MRV）、排放单位标准（EUC）和登记处的信息。他接着提请会议注意 WP/412 号文件（印度、中国和俄罗斯联邦），其中建议对决议草案做出若干修改，强调三个共同提案国占世界人口的很大一部分。他强调必须就决议草案取得一致，以便能够继续有效地开展关于全球基于市场措施计划的工作，同时指出目前的案文含有若干仍需厘清的概念。俄罗斯联邦代表向马歇尔群岛和莫桑比克代表保证，WP/412 号文件拟议的修改，把重点放在二氧化碳减排要求而非抵消要求上，不会导致气候变化造成海平面继续上升。他举例说，对决议草案序言第 14 段的拟议修改，是要反映 2015 年的《巴黎协定》，修改后的案文如下（参见 WP/412 号文件第 2.3 段）：

“鉴于《联合国气变公约》和《巴黎协定》规定建立机制，如清洁发展机制（CDM）和《巴黎协定》第六条第四款确立的自愿性国家自主贡献（NDCs）实施机制，以促进温室气体减排，同时推动特别惠及发展中国家的可持续发展；”

俄罗斯联邦代表强调拟议的修改不改变序言第 14 段的含义，确认此应为继续前行的基础。

39. 摩纳哥代表表示该国无条件支持 WP/52 号文件中的决议草案，强调亲王阿尔贝二世和与会的很多其他世界领袖一样，对地球的未来感到关切，期待通过一项务实有效的国际航空全球基于市场措施计划。他表示大会正面临历史性挑战，强调尽管 WP/412 号文件对决议草案建议的修改并非没有实质内容，但如果大会继续把重点放在全部未决问题上，那就会像 2013 年的第 38 届大会一样，再次推卸自己的责任。摩纳哥代表指出，目前的讨论清楚表明，WP/52 号文件所载决议草案是获得最广大代表支持的协商一致案文。他告诫说，对全球基于市场措施计划议而不决，将是大会和国际民航组织解决非己莫属的全球航空排放问题的一大失败。摩纳哥代表最后呼吁代表们共担责任，以雄心和勇气处理这一问题。

40. 多米尼加共和国代表强调该国致力于环境保护，因而支持 WP/52 号文件中所载的决议草案，认为它是本组织过去三年力求通过多边和双边协商，国际民航组织全球航空对话（GLADs）和最近的全球基于市场措施计划高级别会议，制定一项协商一致案文的成果。他重申国际民航组织必须向国际社会发出积极和明确的消息，强调上述决议草案提供了这样做的极好机会，因为它体现了大会通过建立国际航空全球基于市场措施计划保护环境的承诺。

41. 苏丹代表赞扬和支持国际民航组织保护环境，特别是应对气候变化的不懈努力。他提到前述决议草案，表示苏丹赞成卡塔尔关于在国际航空碳抵消和减排计划的设计要素中承认提早行动者的立场（WP/182 号文件）（EX/3），并赞同沙特阿拉伯、阿拉伯联合酋长国、埃及和南非代表的发言。

42. 马达加斯加代表表示完全支持决议草案，重申它是通过建立国际航空碳抵消和减排计划以便在应对气候变化方面取得进展的一个好的折衷方案。

43. 大韩民国代表表示该国也支持决议草案，强调它打算自愿从始加入国际航空碳抵消和减排计划，并请其他国家作为自 2020 年起实现碳中和增长全球理想目标的持续努力的一部分，也这样做。

44. 捷克代表表示该国深信大会通过一个有效的国际航空全球基于市场措施计划符合各方利益，而体现国际航空碳抵消和减排计划概念的决议草案，则代表实现这一目标的最佳方案，因为它是困难但开诚布公的讨论的结果，是一个反映众多相关国家和其他利益方利益的平衡、合理的折衷方案。他告诫说，重新打开对决议条文的讨论，可能扭曲精心制作的国际航空碳抵消和减排计划概念的平衡和效率，确认大会应采取的最恰当做法，就是核准和通过 WP/52 号文件中提出的决议草案。

45. 加纳代表发声完全支持折衷的决议草案，强调所有国家，包括发达国家和发展中国家，都负有为后代保护环境的责任。他确信各国的能力加在一起，定能促成国际航空碳抵消和减排计划的成功实施。

46. 拉脱维亚代表也表示支持决议草案，重申它构成不同利益和不同经济水平国家之间的平衡妥协。他很自豪该国和欧洲民航会议其他 43 个成员国，已通过 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言的表述做出承诺，将自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划，并高兴地注意到很多其他国家也承诺这样做。

47. 罗马尼亚代表同样表态支持决议草案，重申通过拟议的全球基于市场措施计划符合各方利益。她强调这是航空史上一项重大且令人期待的决策，各国代表应一同步入这个新的时代。罗马尼亚代表回顾该国已根据前述布拉迪斯拉发宣言，承诺自愿从始加入国际航空碳抵消和减排计划，并强烈敦促其他国家也这样做。

48. 危地马拉代表指出，该国强烈支持决议草案中提出的全球基于市场措施计划，认为这是一个在实施过程中可通过构想的定期审查做出调整的折衷办法，并敦促其他国家也给予支持。他强调，危地马拉已表示自愿从始参加该计划的意愿，因为它致力于实现联合国的可持续发展目标（SDGs），是 2015 年《巴黎协定》的签署国，而且在 2016 年全球气候风险指数对 1995 年—2014 年受极端天气事件影响最大的国家排名中，位列第十。危地马拉代表强调，该国坚定支持一切将导致全球环境改善的措施。

49. 此外，危地马拉代表还重申 WP/225 号文件中提出的要求（EX/2），主张提高拉美民航委成员国在航空环保委及其工作组中的代表性，如全球基于市场措施技术任务队（GMTF）等。他指出，作为支持在国际航空碳抵消和减排计划缩写中增加“减排”一词的国家之一，危地马拉赞同哥伦比亚先前提出的建议，将航空器运营人按该计划购买排放单位所产生的一定比例的收入，专门用于航空部门进行的减排活动。危地马拉代表指出，虽然国际航空排放目前占全球二氧化碳排放总量不到 2%，但影响到整个国际社会，强调将这种影响减至最小的唯一方式，是按 WP/52 号文件中的决议草案所述，建立一个高效率的碳抵消和减排机制，即国际航空碳抵消和减排计划。

50. 立陶宛代表强调，该国欢迎国际航空碳抵消和减排计划，视其为减少国际航空二氧化碳排放一个成本效益好的办法，并根据 2016 年 9 月 3 日的布拉迪斯拉发宣言，与欧洲民航会议所有其他成员国一道，承诺自愿从始加入计划。立陶宛代表强调其他几个主要航空国，如美国、加拿大、墨西哥、印度尼西亚和泰国等，承诺根据前述决议草案自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划的重要意义，这说明决议案文是很多国家都可以接受的，因此不应重新打开讨论。他还强调，大会有独特的机会做出历史性且可望长期持续的决定，通过同意 WP/52 号文件提出的决议草案，建立国际航空全球基于市场措施计划，为实现 2015 年巴黎 COP/21 次大会商定的全球缓解气候变化目标，做出贡献。

51. 卢森堡代表表示强烈支持作为一揽子协议的相当平衡的决议草案，强调如果大会通过这项决议草案，将向国际社会发出一个强烈信号，即：这是事关国际航空全球基于市场措施计划大计的一个有抱负、负责任并且可能是最好的折衷案文。

52. 巴拉圭代表指出，该国强烈支持决议草案，因为它是平衡的，而且包括国际航空碳抵消和减排计划试办阶段，以及计划实施效果定期审查机制。

53. 塞浦路斯代表也完全支持决议草案，重申它是达成航空与环境最佳共同目的的一个平衡提案。

54. 马耳他代表也表示支持决议草案，认为它是一个非常平衡的一篮子折衷方案。

55. 厄瓜多尔代表也赞成决议草案，强调它反映了《芝加哥公约》规定的发展国际航空不歧视及平等和公平机会原则，以及《联合国气变公约》和《巴黎协定》鉴于不同国情的共同但有区别的责任和各自能力原则，并强调实施国际航空碳抵消和减排计划时必须充分遵守这些原则。他还强调采用分阶段实施国际航空碳抵消和减排计划和尊重自愿参加原则的重要性。厄瓜多尔代表同时强调，国际航空碳抵消和减排计划对 2020 年起实现碳中性增长的全球理想目标，也是必要的。

56. 卢旺达代表与前此发言者一道，表示支持决议草案，认为它反映了国际民航组织领导下进行的重要和困难的工作，符合该国已批准的 2015 年《巴黎协定》。

57. 阿尔巴尼亚代表附议强烈支持决议草案，认为就此似已达成一致。

58. 可持续航空国际联盟观察员感谢执行委员会主席先前（EX/3）确认该组织提交的 WP/206 号文件[国际民航组织的全球基于市场措施（GMBM）]。他表示为数量庞大的国家和国际组织，包括航空业界显示的承诺感到由衷高兴，大家都认为本届大会能就全球基于市场措施计划达成有效协议。可持续航空国际联盟观察员回顾，在执委会第三次会议上（EX/3），《联合国气变公约》执行秘书曾经强调，每个国家，每个行业都必须以更大的雄心按照巴黎 COP/21 次大会的协议，将全球平均气温升幅限制在 1.5 摄氏度，并确信需要有一个能维护环境最大完好性的国际航空全球基于市场措施计划。

59. 可持续航空国际联盟观察员指出，WP/52 号文件中所载决议草案是本着合作精神制定的一篮子折衷方案，强调这种精神不应伤及环境的完好性。铭记于此，他强调以下几点：

- 可持续航空国际联盟欢迎为实施国际航空碳抵消和减排计划构想的定期审查，认为有了这个重要元素，今后就有机会按照 2015 年《巴黎协定》的目标，逐步调降排放上限；
- 排放上限的完好性必须得到维护；不应设定突破排放上限的价格上限；该联盟对国家拥有决定不参加的能力仍然感到关切；
- 减排不能重复计算用以抵兑其他义务；
- 关于区别的任何协议都必须是持久的，被广泛接受的，并能反映发达国家的历史排放情况和大力激励航空公司追求行业内部减排；
- 国际航空碳抵消和减排计划唯一应该鼓励的生物燃料，必须是既能在净生命周期基础上实现减排，又符合包括低间接土地转用在内的可持续性标准；
- 排放单位须体现实在的、增加的和可核查的永久性减排，并支持可持续发展；不能体现这些特点的，则不予采用。

60. 可持续航空国际联盟观察员指出，2015 年《巴黎协定》通过后，整个世界都在注视着国际民航组织，本届大会能否就国际航空基于市场措施计划取得成功结果，关乎本组织信誉的得失。他强调，正如前此发言者所讲的，抓住这个机遇，就造就了一个历史时刻。观察员引述 WP/206 号文件第 2.1 段，重申国际联盟的结论：“现在，国际民航组织到了交付一个符合其自定目标的全球基于市场措施[计划]的时候，这个自定目标，就是以公平、透明和可执行的方式，从环境的高度完好性出发，并作为历时不断增强国际民航组织抱负的持久平台，自 2020 年起实现碳中性增长”。

61. 国际机场理事会观察员表示完全支持 WP/153 号文件第 1 号修改稿，国际航协在该文件中陈述了它对全球碳抵消机制的成本影响的意见；以及 WP/155 号文件第 1 号修改稿和 WP/413 号文件，其中国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航协、国际商务航空理事会和航天工业协会国际协调理事会各自阐述了对国际航空全球基于市场措施计划和自愿参加该计划的看法。他强调，航空业界一致赞成作为国际航空全球基于市场措施计划实施国际航空碳抵消和减排计划。国际机场理事会观察员高兴地宣布，2016 年 9 月 27 日举行的国际机场理事会第 26 次年度大会通过一项支持实施国际航空碳抵消和减排计划的决议。国际机场理事会坚定认

为，国际航空碳抵消和减排计划代表整个航空业界集体向前的最佳方式。机场部门通过使用机场碳认证方案正在发挥它的作用，这种方案通过谅解备忘录的形式，得到国际民航组织和《联合国气变公约》的承认。有关国际机场理事会环境责任更多的说明，载于关于机场对环境保护的贡献的 WP/429 号信息文件。国际机场理事会期待继续与国际民航组织及航空业其他利害攸关方合作，以履行集体的环境责任。最后，国际机场理事会观察员重申航空业现已具备集体履责的条件、意愿和能力。

62. 执行委员会主席总结讨论情况时指出，共有 87 名代表表态支持理事会在 WP/52 号文件中提议的全球基于市场措施计划决议草案，都认为该决议草案反映了对各国不同观点的精心平衡，成为可接受的一篮子折衷方案。四名代表尚未同意决议草案，另外还有四名代表不清楚是否同意，要视对条文的可能修改而定。他强调，迄今已有 62 个国家表达了自愿从始参加国际航空碳抵消和减排计划的意愿。

63. 执行委员会主席回顾说，议程项目 22 下提交的一些文件，建议修改上述决议草案的具体条款或提出另类做法。另一些文件则强调能力建设和援助对实施全球基于市场措施计划的重要性，他强调，决议草案中已有处理这些实施问题的具体规定。就此而言，主席表示欢迎 WP/248 号文件，文中世界银行概述它愿意为实施全球基于市场措施计划的能力建设提供支助，例如建立监测、报告和核查系统，以及登记处等。

64. 主席提及智利在 WP/428 号文件中提出的关于向全体成员国公布航空环保委未来与国际航空碳抵消和减排计划技术工作有关的信息，特别是监测、报告和核查，排放单位标准和登记处等信息的要求，主席表示据他理解，理事会已经决定传播更多有关航空环保委上述工作的进展情况，秘书处将探索最好的办法，以利所有感兴趣的¹国家成为环保委观察员并提名本国专家参加与国际航空碳抵消和减排计划有关的工作。他强调此事涉及航空环保委的管理问题，不宜在大会讨论。

65. 主席表示，执委会承认，在理事会最后敲定 WP/52 号文件附录 B 中所载决议草案案文之前，理事会，理事会下属环境顾问小组，高级别小组，全球基于市场措施计划高级别会议和主席之友非正式小组会议等所做的大量工作和专家们的技术投入。他指出，如 WP/52 号文件第 2 节所示，虽然有几个未决问题仍可考虑，以改进案文，但如果案文改动过大，则可能破坏它作为一篮子折衷方案的微妙平衡和可接受性。唯一可以接受的修改，只能是不影响决议草案已经取得的压倒性普遍支持的修改。主席表示，他和理事会主席将就此与一些国家和国家集团进行非正式协商，在不影响支持度的情况下，寻求对决议草案案文的可能改进，并将在执行委员会以后的一次会议上（EX/10），提出可获普遍支持的对决议草案案文的具体修改意见。他呼吁代表们着眼于关键问题，给予 WP/52 号文件附录 B 中提出的决议草案案文最大程度的支持。

议程项目 16：航空安保 — 政策

联合国安全理事会通过第 2309 号决议（2016 年）

66. 审议本议程项目之前，几位代表和国际民航组织秘书长通报，联合国安全理事会已于 2016 年 9 月 22 日第 7775 次会议上，一致通过了 2309 号决议（2016）：恐怖主义行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保。

67. 联合国代表回顾说，2309 号决议是由背景广泛不同的国家共同提出的，并获得联合国安全理事会全体理事国一致通过。他指出，国际民航组织秘书长曾出席部长级会议并向会议简报了国际民航组织在民用航空安保威胁和风险领域的作用和工作，表示秘书长也许愿意在执行委员会谈谈她的看法。联合国代表认为，2309 号决议为当前的讨论设置了有利背景，指出它的产生，完全出自反制恐怖主义活动对航空日益猖獗的威胁的需要。最近的事态显示，航空仍然是吸引恐怖分子的标志性目标，而且这一威胁历时演变，可以蔓延到更广阔的地区，采用更多样的手段。恐怖主义袭击现在可视为对国际民用航空安全及其未来发展的最大威胁。因此，它威胁到各国更普遍的繁荣及国家安全，而且无一地区能够幸免，因为恐怖分子时刻都在寻找全球航空安保体系中最薄弱的环节。为此，上周各国齐聚联合国安理会，以通过 2309 号决议的形式，记录下一个事实，即：恐怖主义是一个亟待解决的问题，必须引起国际国内最高层的紧急注意。

68. 联合国代表提请会议注意 2309 号决议的条文及其背后的政治势头，强调安理会明确承认国际民航组织作为主管的联合国专门机构，在处理恐怖主义对国际民用航空的威胁方面具有关键作用。它要求各国在本国以及通过国际民航组织采取行动。并因此建议，在讨论国际民航组织下一个三年期的航空安保全球框架和战略时，执行委员会既要承认挑战，又要利用 2309 号决议产生的政治势头和动力。联合国代表表示，国际民航组织需要采取的一项行动，是按理事会在 WP/14 号文件和 WP/15 号文件中的提议，制定新的全球航空安保计划（GASeP），以发扬和取代国际民航组织全面的航空安保战略（ICASS）。这件事需要急办，需要各国的密切参与。WP/15 号文件中勾勒的全球框架，提供了指示性前进之路，可以在此基础上进行微调和改进。但联合国代表告诫，不要过分突出与安保有关的计划和战略，这些东西固然重要，但仅是达成目的的手段。他强调，停留在纸上的计划本身并不能保障公民的安全，而须对政策和标准不断进行审查，以适应不断变化的威胁。联合国代表强调，正如 2309 号决议所承认的，真正的问题，是有现成的安保计划，与在第一线有效保障安全之间的差距。随着打击日益猖獗的恐怖主义威胁的力度加大，这是今后三年国际国内都必须解决的最大问题。他强调，全球航空安保计划要有现实意义，要处理好各国政治领导人通过联合国设定的挑战，这个问题是需要解决的首要问题。

69. 新西兰代表表示，该国支持 2309 号决议，强调航空联通性对该国的关键作用，因为它 99%以上的国际访客都是乘飞机而来，大约 15%的出口也靠空运。因此，国际民用航空的安保，对新西兰至关重要。联合国安全理事会已采取行动处理外国恐怖主义战士的旅行问题，包括限制他们使用航空器作为交通工具。但是，最近的攻击事件表明，航空仍然是吸引恐怖分子的目标，而科技进步使对航空的恐怖主义威胁更难侦测。国际社会必须保持警惕，确保国际标准跟上不断变化的威胁环境。

70. 值此国际民航组织成员国三年一聚的大会之际，新西兰代表鼓励它们在审议过程中反思联合国安理会的集体意见。强调国际民航组织仍然是改善航空安保标准的首要论坛，值得国际社会给予支持。新西兰支持航空安保基于风险并针对不同情况的做法，这对能力有限或风险承受力较低的国家尤其重要，包括亚洲/太平洋地区的很多小岛屿发展中国家。新西兰代表强调，期望一个小岛屿发展中国家采用与发达国家相同的航空安保系统和做法，是毫无道理的。他强调商定标准仅是第一步，更困难、更重要的任务，是确保标准的有效实施。因此，新西兰欢迎 2309 号决议，它要求开展国际合作，包括提供技术援助，共同应对恐怖主义行动对国际和平与安全造成的威胁。

71. 法国代表强调，该国作为联合国安理会常任理事国，大力倡导谴责针对民用航空的恐怖主义行为的 2309 号决议，并在这一领域给予国际民航组织充分支持。法国坚定信守国际民航组织的果决行动，始终给予航空运输更好的保护，同时确保航空的发展和可持续性。法国代表指出，安理会通过 2309 号决议确认它对国际民航组织，民航组织秘书长及其团队的支持和信任，强调说秘书长将一如既往发现法国始终站在她一边，共同完成这项困难却有益的任务。

72. 秘书长做补充说明时回顾，联合国安全理事会主席，新西兰大使 2016 年 9 月 22 日邀请她到会做简报，这属于国际民航组织与联合国 1947 年的协定范围，具体为其中第七条：协助安全理事会。她指出，国际民航组织是支持实施联合国全球反恐战略的联合国反恐实施任务队 38 个国际实体之一。秘书长给安理会的简报涉及以下内容：民用航空的安保威胁和风险；国际民航组织通过制定标准、进行审计和提供援助发挥领导作用；国际民航组织的航空安保优先和政策；协调国家和国际层面所有航空安保责任实体的努力的重要性；以及国际民航组织在不让任何国家掉队举措的框架内继续帮助各国加强航空安保的必要性。秘书长强调，她的简报在安理会引起积极反响，在 15 个理事国中，联合王国外交和联邦事务大臣 Boris Johnson 先生、美国国土安全部部长 Jeh Johnson 先生和其他七位部长及国家其他代表，都赞扬了国际民航组织的工作。安理会理事国在发言中指出，民用航空仍然是对恐怖份子有吸引力的目标，并一致认为必须在国际民航组织和《芝加哥公约》提供的框架下加强合作，不断强化全球航空网络的整体安保。一致同意信息共享、能力建设合作和技术援助的重要性。

73. 2016 年 9 月 22 日当天，联合国安全理事会一致通过 2309 号决议（2016）：恐怖主义行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保；其中除其他外，要求所有国家在国际民航组织内开展工作，确保其与安保有关的标准得到审查和调整，以便有效应对恐怖主义对民用航空造成的威胁；加强和促进附件 17 标准和建议措施（SARPs）的有效实施；以及协助国际民航组织继续加强审计、能力开发和培训方案，以支持实施工作。安理会通过上述决议，还敦促有能力这样做的国家帮助进行能力开发，包括培训和技术转让，以促使其他国家履行决议项下的义务。安理会敦促所有国家确保国内各部门、机构和其他实体之间的合作，并鼓励国际民航组织与反恐怖主义委员会执行局（反恐执行局）就查明的航空安保缺口和脆弱性继续紧密合作。

74. 联合国大会年会高级别/峰会阶段举行部长级会议通过联合国安全理事会第 2309 号决议（2016），以及秘书长的上述简报会，都在媒体做了广泛报道。

75. 秘书长强调，国际民航组织航空安保工作的一个重要方面，是调动改善国家能力的政治意愿。联合国安全理事会的聚焦点，将有助于加强全球社会航空安保方面的努力，鼓励更大的政治参与，以便有效实施国际民航组织与安保有关的标准，支持国际民航组织向需要的国家提供技术援助。

76. 经过上述对联合国安理会第 2309 号决议（2016）表示支持后，执行委员会开始审议议程项目 16，依据的是理事会提交的四份工作文件：WP/14 号文件[国际民航组织全面的航空安保战略（ICASS）]；WP/15 号文件[制定全球航空安保计划]；WP/16 号文件（国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明）；和 WP/17 号文件[处理民用航空的网络安保]。

全球框架

国际民航组织全面的航空安保战略（ICASS）

77. 秘书长介绍 WP/14 号文件，文中概述 ICASS 框架下的主要成就，并突出介绍国际民航组织在每个战略重点领域进行的部分重大活动。文件还承认制定全球航空安保计划时借鉴实施 ICASS 的宝贵经验的重要性。请大会：a) 批准在 2017 年—2019 年三年期内，全球航空安保计划获批准之前，继续作为国际民航组织的首要航空安保方案，实施国际民航组织全面的航空安保战略，全球航空安保计划获批准后即行取代国际民航组织全面的航空安保战略；和 b) 敦促各国继续提供自愿捐助，以支持国际民航组织航空安保工作方案。

制定全球航空安保计划（GASeP）

78. 秘书长接着介绍 WP/15 号文件，文中理事会建议制定全球航空安保计划，以便通过一套国际商定的目标和指标，应对争取加强航空安保的国家和地区的需要。文件建议，未来的航空安保框架应从以国际民航组织为中心的 ICASS 战略，转变为明确界定所有国家共同愿望和责任的做法。请大会：a) 指示理事会继续制定基于明确的集体航空安保全球目标和指标，并有具体和可衡量的具体指标支持的全球航空安保计划；b) 指示秘书处在 WP/15 号文件附录 A、B 和 C 的基础上与成员国协商，详细拟定全球航空安保计划诸要素；和 c) 同意文件附录 D 中拟议的路线图和时间表。

国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

79. 秘书长接下来介绍 WP/16 号文件，文中理事会建议更新大会第 A38-15 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，指出拟议的修改反映自大会第 38 届会议以来的发展，增加了关于下述事项的新条文：ICASS 延期至 2017 年—2019 年三年期，直到全球航空安保计划最后完成并批准实施为止；以及陆侧区域遭到攻击的威胁和风险，网络攻击和远距离驾驶航空器系统（RPAS）的潜在脆弱性。请大会通过 WP/16 号文件附录中经修改的综合声明。

下一个三年期的战略性政策优先

80. 美国代表介绍 WP/177 号文件（安保文化 — 评估国家民用航空安保方案的实施）。国际民航组织成员国有责任遵守国际民航组织与安保有关的标准，并在此过程中不断评估相关的系统，以确保安保措施的正确和有效实施。美国认为，向各国提供必要的工具，从内部评估本国国家民用航空安保方案措施的实施情况并推动改进，应是国际民航组织下三年期安保政策的首要优先。各国除了依靠国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）的审计结果，并通过双边及与业界合作进行的其他评估之外，还应建设进行自我评估和利用相关信息处理系统性缺陷和脆弱性的知识和能力。这样做，各国可以更灵活地应对不断变化的威胁，从而加强全球航空安保现有的基本防线。

81. WP/177 号文件概述美国采用根源分析，作为查明和处理自身航空安保系统中脆弱性的根本基础，建议国际民航组织确立这种分析技术在其航空安保战略计划中的优先，并制定自我评估指导材料，开展培训。美国请大会通过该文件中拟议的七项行动，承诺与国际民航组织分享最佳做法，以支持本组织提供相关工具的努力，帮助成员国执行国际民航组织与安保有关的标准。

82. 最后，美国代表表示，强烈支持欧盟和欧洲民航会议成员国提交的 WP/98 号文件及其中所载的建议。

83. 法国代表介绍由斯洛伐克代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国提交的 WP/98 号文件（航空安保的优先）。由于针对民用航空的恐怖主义威胁空前高涨，尤其是对机场陆侧，共同提案国重点提出应对这一全球威胁的四个优先：第一个优先，是有效地和可持续地实施附件 17，这不仅对航空运输运行的安保是个关键，而且对于公众信任和运营人保护公民和旅客的能力，也是至关重要的。它同时还是协调统一国际安保措施的先决条件，也是各国相互承认一国采取的安保措施的等效性的先决条件。

84. 第二个优先是对威胁进行评估时的国际合作。这种合作很关键，以确保认清风险并有效果好、效率高的应对之举，同时保证采取的措施比例适当，现实可行。第三个优先是能力建设。迄今能力建设举措的有形成果若就其实际效果而言，相当参差不齐：一些国家大幅提高了遵守附件 17 标准和建议措施的水平；而另一些国家却无所作为，乏善可陈。所有相关实体均须再接再厉，以增强其措施的效果。第四个优先是审计过程的有效性。普遍安保审计计划-持续监测做法的目的，应是提供安保措施在一线的可实施现况，这也应是普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计过程的一项关键交付指标。应随着来自国际审计的可靠信息增加而对范围和实施做出审查；实行检查，则是对国家航空安保系统的稳健性建立信心的关键。

85. WP/98 号文件共同提案国请大会在更新 A38-15 号决议时：a) 重申成员国根据不断变化的威胁情况，在本国境内实施有效的航空安保措施的责任；b) 敦促所有成员国充分和可持续地实施附件 17 标准和建议措施及附件 9 与安保有关的标准和建议措施，并作为紧急事项纠正任何缺陷；c) 敦促国际民航组织秘书处、成员国、地区组织、业界伙伴和所有其他利害攸关方共同协作，增强能力建设活动的有效性和可持续性；和 d) 请国际民航组织秘书处审查当前国际民航组织普遍安保审计计划的范围和方法，以使该计划切实成为让成员国、业界和旅客对在一线有效实施航空安保措施感到放心的可靠工具。

网络安全

86. 秘书长随后介绍 WP/17 号文件，文中理事会提出一份关于民用航空网络安全的大会决议草案，这是响应网络攻击和网络事件构成的威胁，采用横贯、交叉和功能相结合的方法制定的。它的目标，是重申保护民用航空关键基础设施系统和数据免遭网络威胁的重要性和紧迫性，争取全球支持国际民航组织、其成员国和业界利害攸关方的行动，以合作和系统方式处理民用航空网络安全问题，缓解相关的威胁和风险。请大会通过 WP/17 号文件附录中所载的决议草案。

87. 经指出，航天工业协会国际协调理事会就此议题提交的一份工作文件，即 WP/236 号文件（协调网络安全工作），已从本次会议议事日程中删除，因其修改后改由技术委员会而非执行委员会审议。

88. 新加坡代表介绍 WP/175 号文件，其 23 个共同提案国如下：阿根廷、比利时、法国、圭亚那、老挝人民民主共和国、纳米比亚、瑙鲁、尼泊尔、荷兰、尼日利亚、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦、圣卢西亚、沙特阿拉伯、塞内加尔、塞拉利昂、新加坡、南非、瑞士、前南斯拉夫马其顿共和国、特立尼达和多巴哥、阿拉伯联合酋长国和联合王国。由于针对民用航空的网络威胁是全球所有利害攸关方的一大关切，国际民航组织、航空安保当局、航空业界和民用航空其他利害攸关方必须合作提高威胁意识，制定实际和可持续的政策、做法和措施，包括培训和能力建设领域的，以防范这些威胁并减轻其影响。鉴于全球民航生态系统各个部分之间的相互依存关系，密切协调是应对这类挑战的关键。23 个共同提案国建议的做法与其他文件提出的做法一致，

尤其是 WP/17 号文件（理事会）和 WP/99 号文件第 1 号修改稿（美国和斯洛伐克代表欧盟和欧洲民航会议成员国及欧洲空中航行安全组织）。

89. WP/175 号文件请大会注意本文件的内容，特别是监管者和利害攸关方处理针对民用航空的网络威胁的可能行动；敦促国际民航组织建立民用航空利害攸关方网络安全全球框架；以及确定国际民航组织一内部机构负责前述全球框架的工作，并与国际民航组织其他相关机构和其他利害攸关方协调。

90. 斯洛伐克代表介绍关于民用航空网络复原力的 WP/99 号文件第 1 号修改稿，该文件系由美国和斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国及欧洲空中航行安全组织共同提交。由于航空经常受到新的威胁，而网络威胁是挑战民用航空运行安全、安保和效率的日益增长的威胁，所以，必须共同行动处理网络风险，应对网络攻击。这是一个要求全球反应的全球问题。必须一反沉默心态，用更标准、更一贯和更全面的方式，保护整体航空系统。斯洛伐克代表高兴地注意到，很多国家也在它们提交的文件中要求采取全面的做法。特别是新加坡代表提出的 WP/175 号文件，对此，WP/99 号文件第 1 号修改稿的共同提案国给予完全支持。

91. WP/99 号文件第 1 号修改稿强调所有国家认识和系统处理网络安全风险的必要性。强调可以通过调适现有流程，如对所有利害攸关方进行专门培训等，增进全球对航空行业网络威胁和脆弱性的认识。此外，关于任何网络事件、脆弱性、威胁、趋势或规律的信息，均应以加密方式共享，因为这是促进更好地认识当前网络安全风险的关键。还有，应推行“航空网络风险联合管理办法”。国际民航组织应确定网络风险评估的共同原则及方法，以查明、评估和缓解这些风险。这种指导原则将有助于识别威胁和脆弱性，支持网络风险评估，并提供缓解工具。

92. WP/99 号文件第 1 号修改稿请大会：a) 要求国际民航组织以全面的方式处理民用航空网络复原力问题；b) 要求国际民航组织及其成员国促进对民用航空网络威胁和脆弱性的认识，主要方式包括将网络复原力方面纳入系统设计、空中交通管理程序、安全管理和航空安保等相关流程和活动；c) 要求国际民航组织促进国家和相关利害攸关方之间以加密方式共享关于网络威胁、脆弱性和缓解措施的信息；d) 要求国际民航组织考虑采取必要步骤，在虑及国家现有相关措施和行业标准的同时，制定从识别到缓解全过程管理当前和未来网络威胁和脆弱性的指导原则；和 e) 要求国际民航组织指示现有各大小专家组在进行各自工作时，酌情将这些原则纳入考量。

93. 民用空中航行服务组织观察员介绍 WP/187 号文件（网络安全防护战略），强调网络安全不仅是全世界民航业，也是其他行业一个越来越大的关切。在航空行业，日益依靠信息技术的空中交通管理系统、航空器系统、机场管理系统、订票系统、航空情报系统等，都可能受到影响。由于这一理由，请大会：a) 审议并核准 WP/187 号文件的内容，承认其相关性及对民用航空的可能影响；b) 同意国际民航组织作为航空安保的一个垂直业务域，制定新的航空网络安全战略，并发布指导材料，以协调统一地区和国家层面的现行举措；c) 建议成员国将关注重点放在系统和网络的脆弱性而非威胁上，并虑及对整个民航业的影响；d) 建议设立一个论坛，供航空公司在加密/信任的环境下共享最佳做法，交流可以加强现有和未来技术资产安保的有效工具和技术；e) 建议成员国审议航空安保专家组第二十七次会议（AVSECP/27，2016 年 3 月）提出的最新倡议，以便将附件 17 现有建议措施 4.8.1 和 4.8.2 升级为标准；和 f) 注意民用空中航行服务组织的网络安全和风险评估指南。该组织观察员最后表示，支持 WP/99 号文件和 WP/175 号文件，其中也要求国际民航组织采取积极做法，处理民用航空网络安全问题。

94. 经指出，还提交了下列信息文件：美国提交的 WP/337 号文件（航空器合格认证的网络安保监管努力）；斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国及欧洲空中航行安全组织提交的 WP/415 号文件[欧洲对不让任何国家掉队举措（NCLB）的支持]；和多米尼加共和国提交的 WP/446 号文件（多米尼加共和国在民用航空安保方面的进展）。

陆侧安保

95. 俄罗斯联邦代表介绍 WP/310 号文件（机场陆侧区域的安保措施），文中强调自杀式炸弹客对机场陆侧区域实施恐怖主义行为的数量和严重性增加，例如分别于 2016 年 3 月和 7 月在布鲁塞尔和伊斯坦布尔国际机场以及 2011 年 1 月在莫斯科国际机场发生的事件。要保证航空运输和旅客的安全和安保，唯一可能的保障，是一个涵盖机场陆侧区域的明确、通顺的安保体系。俄罗斯联邦已在国内立法中推出采用技术设备对航站楼内所有人员及其个人物品实施预检的强制性要求。航站楼入口处装备 X 光电视装置和其他高精尖技术设备，实行全天候检查。为了进一步减少风险和防止对国际民用航空的潜在非法干扰行为，俄罗斯联邦还在进行机场分类，评估其脆弱性，以及航空当局审批包括指定陆侧区域的机场安保计划，以及与技术和实物安保有关的配套措施。俄罗斯联邦支持将附件 17 建议措施 4.8.1 和 4.8.2 升级为标准的建议，最近理事会已决定将其纳入附件 17 第 15 次修订草案，发给各国征求意见，然后交理事会审议通过（参见 C-WP/14499 号文件；208/3；日期为 2016 年 6 月 8 日的 AS 8/2.1-16/58 号保密级国家级信件）（另见 WP/310 号文件第 2.7 段）。

96. WP/310 号文件请大会：a) 注意该文件的内容；b) 支持将附件 17 涉及机场陆侧区域的建议措施 4.8.1 和 4.8.2 升级为标准；c) 同意按该文件附录所述，通过规范机场陆侧区域入口处设备配置的拟议新标准 4.8.3，以便对进入航站楼设施的所有人员实施预检；和 d) 同意有必要制定机场陆侧区域安保指南，以便在虑及俄罗斯联邦在该领域的经验后，将其纳入航空安保手册（Doc 8973 号文件 — 限制发行）。

97. 国际机场理事会观察员介绍关于陆侧安保政策的 WP/198 号文件，该文件有助于理解他后来 (EX/5) 对拟议的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明附录 C 执行条款 7 j) 的一项修改意见（参见 WP/16 号文件附录）。重申在布鲁塞尔和伊斯坦布尔国际机场发生恐怖主义攻击后，机场安保限制区以外的公共区域的安保，日益成为一个高优先问题。国际机场理事会收集了其成员对实际实施陆侧安保措施的意见，以及对这类事件的可能反应的关切。具体而言，国际机场理事会认为，对所有旅客进入机场航站楼时实施检查，只能转移目标，不能保障目标，实际上还可能造成新的排队和人群。没有证据表明这样做可以预防攻击发生或起到有效的阻赫作用。国际机场理事会认为，目前建议加入附件 17 第 15 次修订的两条关于陆侧安保的新标准，由于采取了基于风险的做法，因而是适当的。但新标准需要有明确的指导材料作为补充，以便根据威胁情况确定加强安保措施的一系列灵活选项。国际机场理事会支持国际民航组织在这方面采取的行动，以及 WP/16 号文件所附国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明中建议的政策。但是，仍须厘清国家与机场之间各自的作用、责任和措施范围；改善各机构之间以及与机场运营人之间的信息和情报共享；国家提供足够资源进行机场陆侧区域可见和有效的巡逻；以及澄清给予各国的信息，确保陆侧安保不被简单解释为额外检查。

98. WP/198 号文件请大会：a) 注意国际机场理事会关于陆侧安保最佳做法和政策的报告；b) 要求各国继续与机场合作，明确划分责任、问责和措施范围；c) 要求国际民航组织制定进一步指导材料，明确界定建议的陆侧安保范围及适当措施，并通过向各国发送国家级信件和其他机制，强化这方面的指导；d) 要求国际民航组织根据国际机场理事会 WP/198 号文件中提出的意见，审查国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声

明（参见 WP/16 号文件附录）；和 e) 指示理事会在 WP/15 号文件建议构想的全球航空安保计划中，增加关于陆侧安保的政策。最后，国际机场理事会观察员表示，该组织完全支持制定全球航空安保计划。

附件 17 及相关的指导材料

99. 印度代表介绍关于弥合普遍安保审计计划 — 持续监测做法协议问题（PQs），与航空安保规章/指导材料之间差距的 WP/219 号文件。最近，印度在普遍安保审计计划-持续监测做法的审计中注意到，有些关于附件 17 标准和建议措施的协议问题，其根据不清楚。虽然绝大多数协议问题相关性极强，但有些问题所涉及的领域，国际民航组织尚未达成一致或确定立场。该文件试图通过推出四条新的标准和建议措施，并删除尚无共识的飞行中安保员的相关协议问题，弥合协议问题与规章/指导材料之间的差距。请大会注意 WP/219 号文件中提供的信息，并审议印度在该文件第 2 节提出的建议。

100. 俄罗斯联邦代表介绍 WP/311 号文件，文中建议在客机上和停机位使用录像监视系统，作为预防和侦缉危害国际民用航空非法干扰行为的客观监测手段。据回顾，附件 6 — 《航空器的运行》第 I 部分 — 国际商业航空运输 — 飞机的现行规定中，已包含在航空器上为确保客观监测使用不同手段的规范性条款，例如在驾驶舱内使用机载图像记录仪（AIR）和机载图像记录系统（AIRS），以及在驾驶舱外使用录像监视系统，以防范行为可疑，可能造成威胁的人。在航空器上、地面和飞行中使用记录系统进行客观监测，将提供对安保形势的监测，大幅加强安保措施的有效性，特别是在防止和调查非法干扰行为方面。此外，如果在乘客办理登记手续的区域进行监测，就有可能观察和防止不循规/扰乱性行为。似宜考虑在飞机内，包括客舱内安装记录飞行中机组和乘客，包括不循规/扰乱性乘客和机上图谋不轨者动态的录像监视记录系统。客观监测系统还可以监测参与服务系统的所有机场服务人员在地面和机舱的举动。

101. WP/311 号文件请大会：a) 注意本文件的内容；和 b) 委托理事会就在航空器内和停机位装备录像监视记录系统，以便防止和调查危害国际民用航空的非法干扰行为一事，考虑制定要求并将其收入附件 17 和制定指导并将其收入航空安保手册（Doc 8973 号文件 — 限制发行）的现实性。

102. 俄罗斯联邦代表随即介绍 WP/312 号文件，文中概述该国正在实施的额外监管性航空安保措施，以便提高运输基础设施和航空运输工具对长期存在的非法干扰行为，包括恐怖主义行为威胁的防范水平。请大会：a) 注意 WP/312 号文件的内容；和 b) 委托理事会 i) 敦促国际民航组织成员国采取措施，进一步加强航空安保领域的信息交流和 ii) 确保指导材料将借鉴俄罗斯联邦在设施和工具分类，脆弱性和航空安保行动计划评估，以及航空安保队伍专业培训等方面的经验。

缓解内部人员威胁的措施

103. 美国代表介绍 WP/180 号文件（处理内部人员威胁的全球战略），强调最近的悲惨事件表明，旨在防止内部攻击的安保管控措施，在内部人员知晓并能利用这些措施时，其价值将大幅减少甚至完全为负。作为负责保卫航空的机构，大会必须认识内部人员威胁的性质，承认传统的反制措施可能无法有效解决这种威胁。为了防止和查明未来可能的攻击者，保卫全球航空体系，必须首先认识这一关键脆弱性并相应采取行动。必须更好地认识内部人员威胁的性质，并落实适当的风险缓解工具和能力。WP/180 号文件建议国际民航组织继续依靠和借助成员国及各工作机构的贡献，这些贡献增进了对内部人员威胁的范围及与之相关的独特脆弱性的认

识。如文中所示，美国继续致力于与国际民航组织及其伙伴方共享最佳做法，以缓解内部人员的脆弱性。美国承认其他成员国也确定了有效的反制措施，鼓励这些国家积极参加对话，把它们工具和想法贡献给国际民航组织在这个领域的工作。

104. 请大会注意 WP/180 号文件中建议的行动，并特别注意行动 b) 段，其中建议将内部人员风险的概念反映在阐述国际民航组织下三年期战略优先的文件中，包括全球航空安保计划，以确保妥当配置资源，加强全球处理内部人员威胁的能力。美国代表最后表示，支持 WP/145 号文件（非洲民航委员会）及其建议，确认美国支持其中拟议的工作。

105. 非洲民航委员会观察员代表 54 个非洲国家介绍 WP/145 号文件。该文件强调，必须积极进取地缓解危害民用航空的新的和正在出现的威胁，以便恢复广大公众对安全和安保的全球航空运输的信任。非洲国家认为，可以特别通过下述方法实现这一目标：加强附件 17 的标准和建议措施；更新相关的指导材料；和加强促进有效和持续实施的能力建设。虽然对附件 17 的第 15 次修订旨在处理上述挑战，但必须加快它的实施，以确保对文件中提到的新的和正在出现的威胁，做出充分和及时的缓解。还需要更新现有的技术指导材料，以使各国得以积极缓解这种威胁，包括陆侧安保的挑战。请大会：a) 敦促理事会加快通过关于缓解新的和正在出现的威胁，包括陆侧安保和内部人员威胁的新航空安保标准和建议措施；b) 敦促理事会制定或更新相关的指导材料；和 c) 要求国际民航组织开展缓解新的和正在出现的威胁的能力建设。

106. 委员会同意下次会议继续审议议程项目 16。

107. 会议于 1700 时休会。

第五次会议记录
(2016年9月30日, 星期五, 9时)

讨论题目

1. 议程项目 16: 航空安保 — 政策

液体、气雾剂和凝胶

- 尼日利亚提交的文件
- 南非提交的文件
- 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的文件

其他政策问题

- 巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、巴拿马和巴拉圭提交的文件
- 哥伦比亚提交的文件, 支持国: 阿根廷、玻利维亚（多民族国）、巴西、智利、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）
- 中国提交的信息文件
- 印度提交的信息文件
- 印度尼西亚提交的信息文件
- 西班牙提交的信息文件
- 世界海关组织（WCO）提交的信息文件

2. 议程项目 17: 普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）

- 实施普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）
- 俄罗斯联邦提交的文件
- 非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家提交的文件
- 中国提交的信息文件
- 印度尼西亚提交的信息文件

3. 议程项目 18: 实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC)

- 关于非洲航空安保和简化手续全面的地区实施计划 (AFI SECFAL 计划) 的报告
- 关于国际民航组织技术援助方案的报告
- 哈萨克斯坦和俄罗斯联邦提交的文件
- 关于航空安保和简化手续的利雅得宣言
- 斯洛伐克代表欧洲联盟 (EU) 及其成员国、欧洲民航会议 (ECAC) 其他成员国, 以及欧洲空中航行安全组织 (EUROCONTROL) 提交的文件
- 阿根廷、澳大利亚、比利时、加拿大、法国、圭亚那、老挝人民民主共和国、纳米比亚、瑙鲁、尼泊尔、荷兰、新西兰、尼日利亚、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦、圣卢西亚、沙特阿拉伯、塞内加尔、塞拉利昂、新加坡、南非、西班牙、瑞士、前南斯拉夫马其顿共和国、特立尼达和多巴哥、阿拉伯联合酋长国、联合王国、美国、全球快递协会 (GEA)、国际航空运输协会 (IATA) 和国际航空货运协会 (TIACA) 提交的文件
- 54 个同为非洲民航委员会成员国的缔约国提交的文件
- 多米尼加共和国提交的信息文件

讨论摘要

议程项目 16: 航空安保 — 政策

1. 执委会复会 (EX/4) 并在理事会提交的以下四份工作文件基础上完成对本议程项目的审议: WP/14 号文件[国际民航组织全面的航空安保战略], WP/15 号文件 (制定全球航空安保计划), WP/16 号文件 (国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明) 和 WP/17 号文件 (处理民用航空的网络安保), 以及相关的工作文件 and 信息文件。

液体、气雾剂和凝胶 (LAGs)

2. 尼日利亚代表介绍 WP/254 号文件, 文件要求协调统一对液体、气雾剂和凝胶的检查政策, 强调共享液体、气雾剂和凝胶检查技术的必要性。他表示, 目前很多国家不问数量, 完全不许在手提行李中携带任何形式的液体、气雾剂和凝胶, 因为它们缺乏确定这些东西是否安全的必要设备; 强调液体、气雾剂和凝胶检查方法的不统一, 是国际民航组织促进一体实施必须涉猎的一个领域。尼日利亚代表认知不同国家的不同制造商开发了检测液体、气雾剂和凝胶的检查设备, 表示在很多情况下并未对这类设备进行有效性比较评估; 而进行过这种评估的, 却没有与人共享相关信息。请大会: 注意 WP/254 号文件; 敦促理事会制定检查液体、气雾剂和

凝胶的指导材料和最佳做法，以便协助统一实施，并最终在解除限令时采取统一做法；并鼓励成员国共享关于评价液体、气雾剂和凝胶检查手段相对有效性的信息，包括采用的技术。

3. 南非代表随即介绍 WP/184 号文件，其中记述该国实施消除液体炸药威胁安保措施的进展，鼓励各国之间互相承认实施的等效安保措施，并互相通知认为实施的措施不充分的情况。南非承认液体炸弹对国际民用航空构成的威胁，赞扬国际民航组织确保缓解这一威胁的领导作用，并认可航空安保专家组（AVSECP）及其工作组，以及通过大会决议在这方面所做的工作。南非代表告诉执行委员会，尽管该国免税区出售液体统一使用的安全防伪袋（STEBs）符合航空安保手册（Doc 8973 号文件 — 限制发行）中的规定，但有些国家不承认这些安全防伪袋。南非认知液体、气雾剂和凝胶发展方面取得的进步，认为互相承认将使这些技术更为接受。请大会：注意 WP/184 号文件的内容；鼓励国际民航组织所有成员国高效缓解液体炸药构成的威胁；敦促成员国确保在实施等效措施后给予相互承认；鼓励各国在措施被视为不充分时互相沟通；并敦促航空安保专家组加速制定液体炸药检测系统指导材料。南非代表最后表示，该国支持尼日利亚提交的 WP/254 号文件。

4. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表介绍 WP/327 号文件，其中要求国际民航组织制定管控液体、气雾剂和凝胶的检查标准。他表示，虽然民用航空面临日趋复杂的威胁，但尚不存在规范限制液体、气雾剂和凝胶的强制性国际标准。因此，请大会在附件 17 — 安保中确立对液体、气雾剂和凝胶进入安保限制区（SRAs）进行检查，实施管控机制和程序的标准和建议措施。据认为，这一行动将有助于各国运用标准化有效程序，切实保证有一个安全的运行环境。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表表示，该国在 WP/327 号文件第 4 节详述的建议与尼日利亚的倡议（WP/254 号文件）相关，表示支持该文件。

其他政策问题

5. 巴西代表介绍智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、巴拿马和巴拉圭共同提交的关于一站式安保（OSS）系统实施程序的 WP/330 号文件。该文件回顾，制定整个北美、中美和加勒比（NAM/CAR）和南美（SAM）地区一站式安保实施程序的建议，已经由各项地区活动提出，更为此目的设立了巴西和特立尼达和多巴哥为成员、巴拿马为协调员的工作组。请大会：支持在整个 NAM/CAR 和 SAM 地区实施一站式安保系统实施程序；建议成员国作为改善商业航空服务质量的有效手段，实施一站式安保系统。

6. 巴拿马代表具体介绍 WP/330 号文件时指出，实施可提高航空安保相关服务质量的一站式安保系统，有利于全球商业活动发展的两个关键要素：时间和增加的资源。据认为，上述关于一站式安保系统实施程序的建议一经核准，即能促进整个 NAM/CAR 和 SAM 地区安保系统的增强。

7. 阿根廷代表介绍关于实施民用航空安保管理国家方案（CAsEMNP-SeMS）的 WP/315 号文件，该文件由哥伦比亚提交，得到 12 个成员国支持[阿根廷、玻利维亚（多民族国）、巴西、智利、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）]。他回顾，民用航空安保管理系统（SeMS）最先是 2014 年由 NAM/CAR/SAM 地区一个地区间工作组根据阿根廷的提议建立的，指出其结果在地区会议上好评如潮，以至现在主张将其扩大为民用航空安保管理国家方案。阿根廷代表表示赞赏合作制定航空安保管理系统的所有国家的努力，以及哥伦比亚在这方面牵头。请大会：鼓励成员国实施民用航空安保管理国家方案；通过负责建立和实施民用航空安保管理国家方案的工作组，向成员国提供技术支持和便利；并考虑建立航空安保/简化手续地区小组与总部专家组之间的沟通机制，以便地区组的工作得到审查，或可成为国际民航组织内最佳做法的范例。

8. 据指出，提交了以下六份信息文件：中国提交的 WP/361 号文件（中国民航对外部安保风险的管理和控制；印度提交的 WP/136 号文件（印度机场基于生物特征的通行管制）；印度尼西亚提交的 WP/238 号文件（印度尼西亚实施的航空安保政策），西班牙提交的 WP/131 号文件（保护等级随威胁等级的变化而变化）和 WP/132 号文件（远距离驾驶航空器系统在西班牙的发展情况）；和世界海关组织提交的 WP/373 号文件（世界海关组织 — 国际民航组织改善航空货运安保和简化手续的联合行动）。

9. 执行委员会主席请会议就与航空安保 — 政策有关的所有问题开始讨论

讨论

全球框架

10. 美国代表承认并感谢联合国引领联合国安全理事会的努力，于 2016 年 9 月 22 日一致通过了史无前例的第 2309 号决议（2016）：恐怖主义行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保。他还感谢秘书长为使该项努力成为现实所做的工作，强调上述决议承认航空安保是所有国家的共同责任，各国必须在国际民航组织内并通过它进行合作，其中包括与其他有关的双边和多边安排的合作，以便履行这一共同责任。美国认为，该决议是国际民航组织及其成员国在继续对接和调适其集体航空安保优先的过程中，可为向导的一个关键工具。为此目的，虽然美国支持短期内继续实施国际民航组织全面的航空安保战略，但强烈敦促尽最大可能加快制定和实施全球航空安保计划的时间表。当前的威胁环境，要求航空安保继续是所有国家的一大优先，而全球航空安保计划的制定，必须反映这一优先。美国承认，制定这样一个计划是一个大工程，因此敦促秘书处利用国家的支持要超出协商和反馈的范围，要广揽各国主题专家，共同起草全球航空安保计划。美国愿意尽快参加这一努力，争取拟出一个全球航空安保计划交 2017 年 5 月/6 月的航空安保专家组第二十八次会议审议。美国敦促各国做出相同承诺，与秘书处合作制定这项战略计划。美国认为，所有国家均须对全球航空安保计划做出投入，以确保一如初衷，制定出有具体和可衡量成果作为依据的明确和有意义的目标。最后，美国代表感谢理事会提出向大会概述未来重要工作的 WP/14 号文件和 WP/15 号文件，保证美国在下一个三年期将继续给予国际民航组织强有力的支持。

11. 新加坡代表表示，从提交执行委员会的各项文件和讨论意见中注意到，各国和所有利害攸关方都在做出航空安保努力，以加强全球航空安保系统，但强调攻击和威胁仍在继续侵害这一系统。因此，新加坡欢迎联合国安全理事会通过该国参加提案的 2309 号决议（2016）。也欢迎非洲民航委提交的 WP/145 号文件，美国的 WP/177 和 WP/180 号文件，俄罗斯联邦的 WP/312 号文件和哥伦比亚提出、南美 12 国支持的 WP/315 号文件中，关于支持加强航空安保系统全球努力的建议，这些建议都与新加坡强烈支持的安理会决议精神相一致。新加坡同时欢迎按照 WP/15 号文件中理事会的建议，制定国际民航组织全球航空安保计划。

12. 新加坡认为，全球航空安保计划的制定应以 2011 年至 2016 年实施国际民航组织全面的航空安保战略的经验为依据，并应本着联合国安理会 2309 号决议（2016）的精神加以实施。它敦促国际民航组织通过航空安保专家组，并与各国及所有利害攸关方协商，共同制定一个强有力的全球航空安保计划。新加坡代表表示，该国将对 WP/16 号文件所附拟议的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，直接向秘书处提交若干修订意见。

13. 澳大利亚代表表示支持理事会提交的 WP/14、WP/15 和 WP/16 号文件。她表示，澳大利亚认为目前设想的理事会于 2018 年年末批准全球航空安保计划的时间表，没有给予航空安保足够的优先，因此敦促国际民航组织为制定该计划配置适当资源。鉴于最近联合国安全理事会关于恐怖主义行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保的 2309 号决议（2016），澳大利亚建议加快制定该计划的时间表，以便将完成的全球航空安保计划预发稿，提交 2017 年 5 月/6 月的航空安保专家组第二十八次会议审议。澳大利亚认为，全球航空安保计划是为全球航空安保确定明确和可衡量目标和指标的一个机会，所以，应根据附件 17 — 安保来确定核心措施，这是奠定坚实的安保基础的关键。每项核心措施均应被赋予相对于其他措施的优先，以便各国根据各自航空安保系统的成熟程度，明确应该突出的目标的方向。澳大利亚强烈支持国际民航组织意图在制定全球航空安保计划时进行系统和全面的协商，以确保该计划具有现实性并得到所有国家支持。

14. 法国代表表示支持本组织准备对普遍安保审计计划-持续监测做法的审计结果采取更有全局性的做法。他强调，任何国家或地区的安保弱点都将影响整个航空运输系统的安保，因此，确保旅行大众对该系统的信心，是一个战略性优先。法国代表同意关于全球航空安保计划的 WP/14 和 WP/15 号文件的内容，建议更多强调城市周边的安保，他认为这是当前最严重的威胁，尽管它仅出现在战略重点领域 1 — 处理新的和现有的威胁。他赞成理事会 WP/14 号文件的建议，在 2017 年—2019 年三年内，继续将 ICASS 作为本组织的首要航空安保方案战略加以实施，直到理事会批准全球航空安保计划为止。法国代表建议重新考量 WP/14 号文件附录中所述的“过渡性” ICASS 战略的关键目标，以确保现行系统与安保机制的统一实施之间关系绝对明确，并管理好相关成本，以示尊客之道。

15. 塞内加尔代表祝贺理事会关于 ICASS 的活动（WP/14 和 WP/15 号文件），指出 2019 年理事会批准全球航空安保计划（GASeP）后，该计划将取代 ICASS 战略。鉴于当前的安保环境，他强调必须尽快出台全球航空安保计划，因此支持澳大利亚代表关于必须加快制定 GASeP 计划的时间表的意见。

16. 葡萄牙代表支持 WP/14 号文件和延长 ICASS 框架至下一个三年期，直到理事会批准 GASeP 计划为止。他认知战略目标必须适应民用航空的变化，必须采取更注重全局和结果的做法，以及必须重视陆侧安保这一关键问题。

17. 南非代表重申她支持理事会提交的 WP/14、WP/15 和 WP/16 号文件，并表示附议美国代表和塞内加尔代表关于加快制定 GASeP 计划时间表的意见。她强调，鉴于航空安保环境的变化，航空安保专家组最有条件负责加速 GASeP 计划的工作。

18. 俄罗斯联邦代表表示支持制定 GASeP 计划的建议。认为该计划必须将新的和正在出现的威胁纳入考量，保证该国将积极参加该计划的制定。关于 WP/16 号文件所附的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，俄罗斯联邦代表建议在附录 C 执行第 7 c) 段中，加入关于尊重国家主权的文字，以使其与同附录执行第 9 段一致。

19. 瑞士代表表示完全支持前此发言者的发言，特别是塞内加尔、新加坡和南非代表的发言，其中要求航空安保专家组更深入参加 GASeP 计划的制定。他支持法国代表关于 WP/14 号文件附录所述“过渡性” ICASS 关键目标的建议。瑞士代表提请会议注意拟议的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明（WP/16 号文件），指出尽管不同规定中提到网络威胁，包括附录 C 序言部分第二条，但同一附录执行部分第 7 条却没有提及。他建议在该条规定中增加提及网络威胁，以确保综合声明尽可能全面，虽然事实上 WP/17 号文件中已有一项提交大会批准的专门处理民用航空网络安保的决议草案。

20. 巴西代表表示支持理事会提交的 WP/14 和 WP/15 号文件及前此的发言。他承认制定 GAsEP 计划的益处不容置疑，赞成加速完成制作的建议，并表示巴西有兴趣参加制定该计划的共同努力。巴西代表表示，虽然该国承认促进陆侧安保的重要性，但认为具体检查程序的确定，应由各国基于风险评估做出评价。因此，巴西认为应按照国际机场理事会（ACI）在 WP/198 号文件中的提议，对附件 17 关于陆侧安保的两条新标准进行后续，提出关于陆侧风险管理和研究可能的风险缓解程序的指导材料。

21. 沙特阿拉伯代表表示支持关于 ICASS 战略和 GAsEP 计划的各个文件，尤其是 WP/14 和 WP/15 号文件，表示该国愿意支持制定和实施 GAsEP 计划。他强调沙特阿拉伯将与秘书处直接协调这方面的活动。

22. 阿根廷代表表示支持 WP/15 和 WP/16 号文件，并支持提议加速制定和实施 GAsEP 计划的所有措施。

23. 阿拉伯联合酋长国代表提到 WP/14 和 WP/15 号文件，表示赞赏国际民航组织在本三年期进行的航空安保活动。同意应在 2017 年 — 2019 年过渡期内继续实施 ICASS 战略，表示该国将继续支持制定 GAsEP 计划。

24. 尼日利亚代表赞扬理事会提出 WP/14 和 WP/15 号文件。支持塞内加尔、新加坡、南非和瑞士的发言，也主张继续利用航空安保专家组的专长，尤其是在定期审查本组织航空安保相关计划方面。

25. 马来西亚代表认知 ICASS 战略作为指导国际民航组织航空安保事务各项活动的有力框架的持续现实性，支持将 ICASS 战略延期至批准实施 GAsEP 计划为止。他强调，如 WP/14 号文件所敦促的，马来西亚继续支持国际民航组织的航空安保工作方案，该国参加各种地区行动，包括主场接待合作航空安保第 13 次常设委员会会议 — 亚洲/太平洋（2016 年 7 月 21—22 日，吉隆坡）和国际民航组织/世界海关组织加强航空货运安保和简化手续第三次联席会议（2016 年 7 月 26—28 日，吉隆坡），即是证明。马来西亚代表强调，该国还做了自愿捐助，以支持国际民航组织航空安保基金。他表示注意到 WP/15 号文件建议制定、批准和实施 GAsEP 计划的路线图和时间表，但支持加快这个时间表。最后，马来西亚代表表示赞同 WP/16 号文件所附拟议的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明的精神。

26. 苏丹代表表示支持关于 GAsEP 计划的 WP/14 和 WP/15 号文件，指出该国政府在非洲民航委员会协助下已采取类似的做法。苏丹代表强调切实加强航空安保的必要性和培训研讨会的重要性。他表示迄今已经取得积极成果，并附议沙特阿拉伯、塞内加尔、新加坡、美国等国代表的意见，支持制定 GAsEP 计划，鼓励航空安保专家组继续这方面的工作。

27. 日本代表也表示支持 WP/14 和 WP/15 号文件，要求尽早完成 ICASS 战略向 GAsEP 计划的过渡，表示日本愿意为此目的与其他国家及秘书处合作。他还表示支持 WP/16 号文件，其中载有为下一个三年期拟定的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，并重点谈到下述规定：执行第 1 条，其中大会决定“本决议所附各附件，构成国际民航组织关于保护国际民用航空免受非法干扰行为持续政策的综合声明，该等政策为大会第 39 届会议结束时存在的政策”；附录 A 执行部分第 5 条，其中大会重申“国际民航组织促进一贯和统一解决成员国之间在影响国际民用航空世界范围安全和有序运行事项上产生的问题的责任”；和附录 A 序言部分第 3 条，其中表示“恐怖主义行为的威胁，包括便携式防空系统（MANPADS）、地对空导弹系统、轻型武器以航空器为目标构成的威胁……，以及其他针对民用航空的非法干扰行为，对国际民用航空的安全、效率和正常具有严重不利影响……”。在这方面，日本代表强调该国对拟议的计划的的支持，毫无疑问因其信念而增

强，因为它坚信前述综合声明的通过将基于这样的认识，即所有成员国遵守国际民航组织相关标准对确保国际民用航空安全具有首要的重要性，尤其鉴于朝鲜民主主义人民共和国一再发射弹道导弹明显违反联合国安全理事会的有关决议，对国际民用航空造成威胁的事实，而国际民用航空的安全，正是国际民航组织的工作基础和使命所依。

28. 中国代表表示完全支持国际民航组织与航空安保有关的活动，特别是鉴于新的威胁。他指出，本组织在处理这些威胁方面正发挥关键作用，包括建议制定 GAsEP 计划，主张迅速制定并批准这项计划，以加强航空安保领域的国际合作与创新。中国代表强调，必须用科学的方法实现从 ICASS 战略到 GAsEP 计划的平稳过渡，避免航空安保战略之间有任何脱节。

29. 加拿大代表响应前此发言者的意见，支持关于全球航空安保框架的 WP/14、WP/15 和 WP/16 号文件。指出依靠 ICASS 战略的时间可能要长一点，表示加拿大支持加速制定 GAsEP 计划的一切努力。

30. 萨尔瓦多代表强调必须切实采取一切可能的措施，应对不同的航空安保挑战，同时赞成理事会提交的 WP/14 和 WP/15 号文件。他表示，巴西介绍并由智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、巴拿马和巴拉圭共同提案的 WP/330 号文件提到 NAM/CAR 和 SAM 地区一站式安保系统（OSS），令厄瓜多尔感到特别关切，因为它将责任从一个国家转移到另一个国家。他列举了当前在厄瓜多尔运行一站式安保系统的相关挑战，以及该国担心它将造成航空安保不同领域的脆弱性。厄瓜多尔代表建议重新审视一站式安保系统，以确定其实际可行性，并确保采取的安保措施更直接、更全面。

31. 巴林代表赞同关于 ICASS 战略和 GAsEP 计划的 WP/14 和 WP/15 号文件，并表示赞赏国际民航组织专家在这方面所做的工作。

32. 大韩民国代表表示支持关于 GAsEP 计划的 WP/15 号文件。

33. 联合王国代表继他在执行委员会第四次会议（参见 A39-Min. EX/4，第 67 段）对 WP/14、WP/15 和 WP/16 号文件发表一般性意见后，表示支持法国、新加坡、南非、瑞士和美国等国代表的发言。

34. 民用空中航行服务组织（CANSO）观察员表示完全支持 WP/14、WP/15 和 WP/16 号文件（理事会）。

下一个三年期的战略性政策优先

35. 联合王国代表支持斯洛伐克代表欧盟成员国和欧洲民航会议其他成员国提出的 WP/98 号文件中的结论，同意强调要更有效地实施附件 17 的标准和附件 9 的安保相关标准，并在连续、可靠和可持续的基础上，落实一线有效安保。为此目的，必须改进普遍安保审计计划的审计过程和质量保障，以及在建设有效安保文化过程中进行培训和监督。在这方面，联合王国代表赞同美国提交的 WP/177 号文件。

36. 关于下一个三年期的战略性政策优先，加拿大代表表示支持 WP/177 号文件和 WP/98 号文件中建议的行动，尤其是有关审查普遍安保审计计划的范围和方法的行动，认为这将有助于更新这项重要的审计活动，为国际民航组织及其成员国迎接未来挑战做好准备。他注意到有三十多份提交给执行委员会的文件都是关于航空安保基于风险做法的，强调很多国家所依靠的普遍安保审计计划与活动，其文化和方法，必须随着威胁环境的变化而变化。

37. 大韩民国代表表示支持 WP/177 号文件，赞扬各国根据附件 17 第 3.4 章建立国家民用航空安保质量控制方案（NCASQCP），作为查明其各自民用航空安保系统的缺陷和脆弱性的有效工具。

38. 法国代表提到 WP/177 号文件，感谢美国强调国家民用航空安保质量控制方案的存在，认为这是安保的关键一环。他指出，实施这一方案要求有专责的质量控制机构，并委之以全权，按照国家和地区监管制度，纠正任何可能出现的缺点，执行对附件 17 标准的遵守。法国代表认为，国际民航组织应通过帮助各国改革结构，提供后勤和材料援助和/或促进双边援助方案，在这方面发挥关键作用。

39. 南非代表表示支持 WP/177 号文件和 WP/98 号文件。

网络安保

40. 罗马尼亚代表感谢国际民航组织迄今为止为解决与网络安保有关的众多问题付出的所有努力，表示该国支持 23 个成员国提交的 WP/175 号文件关于建立一个民用航空利害攸关方网络安保全球框架的建议。他指出，民用空中航行服务组织提交的 WP/187 号文件中所述的优先，与美国和斯洛伐克代表欧盟成员国、欧洲民航会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织提交的 WP/99 号文件第 1 号修改稿论点相同，只是角度不同。罗马尼亚同意进行协调的必要性，支持民用航空全球网络安保框架的概念，但认为网络安保或网络复原力，须以全面方式处理，而不仅局限在航空安保领域。罗马尼亚代表认为，网络安保是一个一体化集体概念，其中包括航空承运人、机场和空中交通管制员等其他领域，以及安全和安保方面的问题，所以须以统揽全局的方式加以对待。

41. 大韩民国代表支持理事会提交的 WP/17 号文件及所附关于民用航空网络安保的大会决议草案。他强调必须采取合作、协调的做法，以囊括空中交通服务（ANS），通信、导航和监视（CNS），航空器运行（OPS）和航空器适航性（AIR）等其他相关领域的全局性方式，及时处理正在出现的网络安保问题。他认为这种战略将是确定每一相关领域的义务和责任的关键，有利于未来工作的成功。

42. 联合王国代表表示支持 WP/99 号文件第 1 号修改稿和 WP/175 号文件，因为它们反映了国际民航组织在网络安保上发挥领导作用和与各国及业界合作的必要性，以确保这方面的工作能与本组织的整体工作方案有效协调。他也支持前述关于民用航空网络安保的决议草案（WP/17 号文件），期望该决议通过后能提供一个有效的基础，使工作朝着一个现实、先后有序并可交付具体成果的方案前进。

43. 新西兰代表提到该决议草案，支持网络安保不限于航空部门，强调任何与网络安保有关的决议，均须着重政府和跨行业的参与。他认为问题的提法广泛些好，建议将‘网络安保’改称为‘网络威胁’。

44. 阿拉伯联合酋长国代表指出，民用航空日益依靠可用的信息和通信技术（ICT）系统和数据的准确性和保密性，来进行高效、安全和安保的运行，因此，支持 WP/17 号文件所附决议草案中体现的关于应对各种网络威胁的指导。

45. 美国代表表示强烈支持该国与斯洛伐克代表欧盟成员国、欧洲民航会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织提交的 WP/99 号文件第 1 号修改稿。指出该文件还将在技术委员会提出，以便讨论它技术上的利弊。美国代表指出，有效应对网络事件，要求各国和利害攸关方共享相关信息，以协调统一的方式保全和维护数据和信息交流的完好性，强调 WP/99 号文件第 1 号修改稿所载的建议支持这一观点。他支持对网络问题采取全面做法的所有呼吁，以及前述处理民用航空网络安保的决议草案（WP/17 号文件）。

46. 澳大利亚代表支持 WP/17 号文件和决议草案关于采取横贯做法，达成对网络威胁和风险的共同认识和协调行动的要求。她强调，拟议的决议草案将实现基于风险、引领适当和国际协调的全球网络安保反应。澳大利亚代表强调，网络安保是一个对其他行业同样适用的广义问题，因此认为不一定要由民用航空当局实行监管。航空行业当前面临的大多数网络问题，都是也应该是通过正常业务措施处理的问题。鉴于上述，澳大利亚谨慎支持 23 个成员国提交的 WP/175 号文件中的建议，由国际民航组织制定一个包含指导原则和建议做法的全面网络安保框架，供各国和业界使用。澳大利亚主张，任何框架均应包含如何确定要害系统，如何将网络安保统合到现有工作领域，并建议不同利害攸关方各自责任的指导。澳大利亚代表强调，该框架还应尽可能与航空业和其他行业的现行网络安保标准和做法统一起来。

47. 尼日利亚代表表示支持采取全面做法处理网络安保威胁，强调国际民航组织必须发挥领导作用，与其他利害攸关方合作保护关键基础设施，因为这个跨部门问题不仅影响安保，而且影响通信等。

48. 瑞士代表强烈支持 WP/17 号文件提出的国际民航组织网络安保举措，以及所附关于民用航空网络安保的决议草案，其中要求采取囊括所有安全相关学科的横贯、交叉和功能相结合的方法。鉴于网络安保不仅影响民用航空而且影响其他领域的广谱性，他认为应由其他实体牵头实行监管。

49. 南非代表支持 WP/17 号文件、WP/99 号文件第 1 号修改稿和 WP/175 号文件。

50. 鉴于网络安保的重要性，巴林代表支持 WP/175 号文件。

51. 民用空中航行服务组织观察员感谢执行委员会对关于网络安保防卫战略的 WP/187 号文件的支持。指出该文件与 WP/175 号文件和 WP/99 号文件第 1 号修改稿之间的相关性，在于都承认网络威胁存在于整个航空体系。民用空中航行服务组织完全支持建立一个国际民航组织统筹兼顾的全面框架。民用空中航行服务组织观察员保证，该组织将通过参加行业高级别小组和航空安保专家组及其工作小组，全力支持国际民航组织这方面的工作。民用空中航行服务组织完全支持 WP/17 号文件、WP/175 号文件和 WP/99 号文件第 1 号修改稿。

陆侧安保

52. 俄罗斯联邦代表虽然认知国际机场理事会在 WP/198 号文件（陆侧安保政策）中表达的对在航站楼入口实施检查的关切，但认为这种检查通过把安保威胁有效转移至另一处，可以减轻威胁后果的严重性。他强调，如果无法防止恐怖主义行为，则须尽一切可能减轻其后果。俄罗斯联邦代表提请会议注意该国提交的 WP/310 号文件（机场陆侧区域的安保措施），强调其经验显示，在航站楼入口处分截人流可有效防止排队，从而大幅加强安保。

53. 沙特阿拉伯代表告诫说，俄罗斯联邦对航站楼入口处检查实施的程序不符合现行做法，适用这种程序时应记住这一点。他同意国际机场理事会在 WP/198 号文件中的表示的关切。

54. 巴林代表赞同这一发言，强调在决定对机场陆侧区域实行何种安保措施方面遇到的困难。

55. 联合王国代表表示大致支持 WP/198 号文件和 WP/310 号文件。指出恐怖主义威胁当前的重点是软目标，即脆弱目标，因此强调机场陆侧安保比其他区域招致攻击的风险要大，最近的事件也证明了这一点。虽然陆侧区域无法实现与空侧区域同等水平的保护，除非将安检定点移至航站楼外，但现实中这一举动将转移风险，因为它会造成机场入口的排队人群及其相关脆弱性。鉴于各国主要试图解决的安保风险，联合王国代表欢迎并支持将附件 17 建议措施 4.8.1 和 4.8.2 升级为标准的建议，最近理事会已决定将其纳入附件 17 第 15 次修订草案，发给各国征求意见，然后交理事会审议通过（参见 C-WP/14499 号文件；208/3；以及日期为 2016 年 6 月 8 日的 AS 8/2.1-16/58 号保密级国家级信件），WP/310 号文件第 2.7 段对此也有提及。他虽然欢迎俄罗斯联邦据其经验在该文件中表达的感受，但不支持其中建议的附件 17 新标准 4.8.3，因为这会使航站楼入口检查变成强制性的[参见 WP/310 号文件行动 c) 段]。联合王国代表强烈支持国际机场理事会 WP/198 号文件第 3.1 段的结论，但制定“陆侧”一语的单一一定义除外[参见 3.1 b 段]，他认为这既无必要，也无帮助，因为所有机场各有不同。他认为“陆侧”的含义，最好由做过本地风险评估的机场安保计划来界定。

56. 新西兰代表重申该国支持国际民航组织关于陆侧安保的工作。强调新西兰不支持俄罗斯联邦提议的要求各国将安检设备放置在陆侧区域入口处的新附件 17 标准 4.8.3，理由与联合王国所举大致相同。

57. 爱尔兰代表响应前此的发言，包括欧洲民航会议成员国代表的发言，表示支持继续重点关注陆侧安保。他认为国际机场理事会的文件（WP/198 号文件）是这方面一个好的贡献。但爱尔兰代表附议联合王国代表对该组织关于“陆侧”定义问题表达的意见，认定附件 17 应要求各国为航空安保目的自行界定“陆侧”的含义。他强调，应以风险评估为依据并在安保管理体系范围内，由机场与国内负责安保和执法的所有其他当局合作和协商后，提出安保要求。爱尔兰代表表示，该国非常欢迎附件 17 第 15 次修订草案，以及将关于陆侧安保的现行建议措施 4.8.1 和 4.8.2 升级为标准的建议（参见日期为 2016 年 6 月 8 日的 AS 8/2.1-16/58 号保密级国家级信件）。

58. 阿拉伯联合酋长国代表赞同俄罗斯联邦提交的 WP/310 号文件。她强调，阿拉伯联合酋长国已通知国际民航组织该国支持对附件 17 的第 15 次修订。阿拉伯联合酋长国代表回顾，在这方面，国际机场理事会在其文件中提到前述将现有建议措施 4.8.1 和 4.8.2 升级为标准的建议，尤其表示赞赏它基于风险的性质[参见 1.3 a) 段]。她指出，拟议的标准 4.8.2（升级的建议措施 4.8.1）允许各国实施各种缓解陆侧区域风险的安保措施，但她对使用的某些新设备表示关切。

59. 土耳其代表表示，土耳其作为最近陆侧恐怖主义攻击的目标国之一，完全同意机场所有相关实体在陆侧区域协调实施保护旅行大众的适当措施。但他认为，俄罗斯联邦 WP/310 号文件中建议的航站楼入口安检点的有效性尚存在争议，因为 2016 年 6 月 28 日伊斯坦布尔阿塔图尔克国际机场陆侧遭恐怖主义攻击期间，证明这种安检点并不充分。土耳其代表强调还应考虑航站楼入口安检点的相关风险和脆弱性。表示土耳其认为陆侧攻击可以通过情报和行为检测有效加以预防。是否在旅客进入机场航站楼时实施检查应由各国自行决定，是全部检查还是部分检查或是根本不检查，均应根据风险评估和行为分析而定。

60. 美国代表强烈支持进一步制定陆侧安保指导材料的要求，并期待参加这方面的工作。他建议指导和培训材料应反映出陆侧安保没有“一刀切”的办法，而可以采用不同做法实现国家的安保目标。美国代表强调，对一个机场陆侧安保有效的做法，对另一个机场可能就不那么有效，而且机场生态系统中还有各种考量在起作用。因此，美国不支持制定标准的建议，规定诸如航站楼入口安检一类硬性措施。美国认为，陆侧安保标准背后的原意，应该是建立各个实体尤其是当地实体之间的协调，以利实施适当的安保措施、响应协议和复原努力。

61. 瑞士代表同意没有“一刀切”的解决办法。

62. 加拿大代表呼应很多代表对 WP/310 号文件（俄罗斯联邦）发表的评论，认为陆侧安保虽是需要解决的一个重要问题，但在进入航站楼时进行检查不是合适的办法。他虽然支持国际机场理事会在 WP/198 号文件中建议的行动，但同意联合国代表的意见，认为各国的机场本质差别很大，将“陆侧”定于一义可能并不合适。

63. 法国代表表示支持 WP/198 号文件和 WP/310 号文件，但同时和其他代表一样，对俄罗斯联邦提议的附件 17 新标准 4.8.3，要求进行航站楼入口检查，表示有些关切。他强调这种检查应在逐个国家逐个机场的基础上，根据机场设计，提供的服务和分析评估个案处理。

64. 俄罗斯联邦代表回应对 WP/310 号文件表示的关切，澄清说，该文件的原意是支持理事会拟将附件 17 中关于陆侧安保的建议措施 4.8.1 和 4.8.2 升级为标准的建议。念及既往，他把当前围绕航站楼开放门户的讨论，与当年关于驾驶舱开放门户的讨论做了类比，而驾驶舱门户洞开导致了美国 2001 年 9 月 11 日的悲惨事件。俄罗斯联邦代表指出，9/11 后所有飞机都改装加固了驾驶舱门，对驾驶舱通行给予限制，而俄罗斯早在三十年前就实施了这些措施。

65. 俄罗斯联邦代表强调，与针对飞行中的航空器实施非法干扰行为，可造成三、四百人伤亡，牺牲机上的乘客和机组不同，对航站楼入口无安保措施的机场陆侧区域实施攻击，可以造成数千人伤亡，牺牲的不仅仅是乘客，还有陪送他们的人和机场工作人员。他指出，鉴于最近对机场的恐怖主义袭击，该国确信对于新的和正在出现的威胁，靠使用对付传统非法干扰行为的系统性做法，已经无法解决。俄罗斯联邦代表承认每个国家都有权采取本国的航空安保措施，应对新的和正在出现的威胁，重申 WP/310 号文件是建议支持理事会拟将附件 17 中关于陆侧安保的建议措施 4.8.1 和 4.8.2 升级为标准的建议，同时建议支持俄罗斯提出的新标准 4.8.3，对在机场陆侧区域入口处放置安检设备做出规范。

66. 阿根廷代表和南非代表表示支持关于陆侧安保的 WP/198 号文件（国际机场理事会）。

67. 国际机场理事会观察员表示感谢给予 WP/198 号文件的广泛支持，重申其意图是建立一个机动灵活，切合实际，责任明晰，能避免造成人群和排队的系统。他还表示感谢加拿大、爱尔兰和联合王国代表就“陆侧”一语的定义表达了意见。国际机场理事会观察员因此建议，将拟议的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明（参见 WP/16 号文件附录）附录 C 执行条款 7j) 段的案文改为：“与所有利害攸关方合作，共同处理陆侧区域遭到攻击的风险，包括航站楼，以便：i) 在有效和可持续的措施与旅客简化手续的需要之间保持实际的平衡；ii) 有关各方共同实施一套机动灵活、切实可行和责任明确的基于风险措施；iii) 避免在航站楼内或周边任何区域造成人群积聚；和 iv) 面对不断变化的威胁，协调一致地保持时刻警惕、威慑、预防、响应和复原的文化”。

68. 国际机场理事会观察员表示，从目前的讨论看，明显认为全球航空安保计划通过航空安保专家组进程会快很多，重申航空业必须作为整体参与制定全球航空安保计划的讨论和谈判，表示该组织愿意为此贡献机场界独有的广博经验。对于俄罗斯联邦代表说该国有陆侧安保方面的经验，国际机场理事会观察员告诉执行委员会，该组织一直在研究加快人流通过机场航站楼的措施，并与国际航协一道在探索一个叫作智能安保的方案。国际机场理事会敏锐意识到保持人流，避免造成人群和排队的必要性，认为在航站楼外实施安检，具有转移风险，增加脆弱性的非常严重的风险。

69. 关于机场理事会观察员修改 WP/16 号文件所附的拟议综合声明附录 C 执行条款 7j) 段的建议，执行委员会主席回顾说，根据《国际民用航空组织大会常效议事规则》（Doc 7600 号文件）第 38 条，“动议或修正如无附议的，不讨论。动议或修正唯有缔约国代表团成员可以提出或表示附议”。

70. 在这方面，联合王国代表表示支持、加拿大代表表示附议国际机场理事会观察员前述修改建议（参见第 68 段）。

附件 17 和相关的指导材料

71. 加拿大代表表示支持印度提交的关于弥合普遍安保审计计划-持续监测做法协议问题与航空安保规章/指导材料之间差距的 WP/219 号文件。但他认为，协议问题应与航空安保相关标准对接，而不是反过来。

72. 南非代表支持 WP/219 号文件，同时也赞同加拿大代表对协议问题表示的意见。

73. 航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）观察员赞扬国际民航组织在安全信息保护领域所做的彻底和全面的工作，并期待看到通过强制和自愿两个安全报告系统，在增进安全方面取得重大成果。他回顾飞行运行专家组（FLTOPSP）飞行记录仪专题工作组（FLIRECSWG）在事故调查信息记录领域的相关工作。航空公司驾驶员协会国际联合会观察员表示，对俄罗斯联邦在 WP/311 号文件（航空器内录像监视系统作为确保客舱监测的一种手段，用以预防和调查非法干扰行为）中的一些建议感到关切，特别是关于航班离开登机口到抵达目的地一直记录机上信息的建议，认为这将对国际民航组织精心培育的积极安全文化产生不利后果。他认为，这些建议的实施将要求巨大的财力和人力资源，而在航空业，这些资源必须以能最大实现安全增效的方式使用。该组织敦促大会考量安全与安保之间的自然联系，以及对一方的建议可能对另一方的影响。该组织观察员宣示该联合会的信条是：记录飞行驾驶舱内发生的事件一事，应根据附件 13 — 航空器事故和事故征候调查的规定，仅用于事故调查目的，而且这项工作应由飞行记录仪专题工作组协调。

缓解内部人员威胁的措施

74. 葡萄牙代表表示支持 WP/145 号文件（非洲民航委），支持在铭记联合国安全理事会 2309 号决议（2016）各项关键目标，特别是加强航空安保措施，确保全球和平环境的至关重要性前提下，制定和更新关于新的和正在出现的威胁，包括陆侧安保和内部人员威胁的标准和建议措施。他强调国际民航组织不让任何国家掉队举措的重要性，认为这是所有国家实现所需安保水平的一个关键。

75. 葡萄牙代表接着代表欧洲民航会议成员国谈到 WP/180 号文件（美国），表示支持将内部人员威胁纳入国际民航组织下三年期的战略优先和全球航空安保计划，以及审查附件 17 和航空安保手册（Doc 8973 号文件 — 限制发行），以便从操守上处理内部人员威胁问题。他指出，由于内部人员威胁和人的因素互相关联，构成对航空安保的挑战，葡萄牙致力于通过参加航空安保专家组，在这些关键问题的发展中进行合作。葡萄牙也承认非洲民航委、欧盟和欧洲民航会议等地区组织对内部人员威胁采取的相关措施和行动。

76. 大韩民国代表支持 WP/180 号文件及其中介绍的美国为处理内部人员威胁开展的活动。他向执行委员会保证，韩国将在全球防止未来内部人员攻击的努力中，通力合作。

77. 以色列代表表示该国强烈支持 WP/180 号文件。强调虽然技术在防止恐怖主义攻击中发挥了主要作用，但同时也鼓励恐怖分子寻找系统中的软目标，人的因素目标。以色列代表看到国际民航组织制定应对内部人员威胁标准的必要性和紧迫性，表示该国愿意在这方面与其他国家合作。

78. 比利时代表同意新加坡代表和其他代表对航空安保方案的一般性意见，欢迎和支持 WP/180 号文件（美国）和 WP/145 号文件（非洲民航委）分别提出的关于缓解新的和正在出现的威胁，尤其是内部人员威胁的建议。比利时代表回顾一些地区组织已在这方面采取主动行动，认为宜将这些行动推广到其他地区。

79. 卢森堡代表谈到 WP/145 号文件（非洲民航委），强调附件 17 必须跟上国际民用航空安保威胁的变化。指出最近的事件引起整个国际社会关注两种正在出现的威胁：陆侧安保威胁和内部人员威胁，两者都牵涉到内部人员为规避安保措施被动或主动进行同谋。卢森堡代表指出，非洲民航委成员国实施的安保措施日益寻求应对这些挑战。因此，卢森堡完全支持 WP/145 号文件，特别是执行摘要中行动 a) 段，其中请大会敦促理事会加速通过关于缓解新的和正在出现的威胁，包括陆侧安保和内部人员威胁的新航空安保标准和建议措施。

80. 法国代表承认 WP/145 号文件中反映的非洲民航委和非洲国家所做的工作，指出其中表示的关切与法国的关切一致，特别是陆侧安保和内部人员威胁方面。他认为，该文件也与联合国安全理事会 2309 号决议（2016）高度一致，其中强调国际民航组织的作用和各国保护公民和国民安全与安保的责任。法国代表举出欧洲的案例项目作为对新的和正在出现的威胁的初步反应，因为其目的是帮助有此愿望的非洲国家管理部门，做好应对新兴威胁的准备。鉴于上述，法国支持要求制定适当的标准和建议措施，以便处理新兴威胁的 WP/145 号文件。

81. 尼日利亚代表表示，作为 WP/145 号文件的共同提案国，尼日利亚敦促国际民航组织加快关于指导材料的行动，以便处理对民用航空的主要威胁。

82. 阿根廷、法国、南非、瑞士和联合王国代表表示强烈支持关于制定和更新标准和建议措施及指导材料的 WP/145 号文件，以及关于处理内部人员威胁全球战略的 WP/180 号文件。

液体、气雾剂和凝胶（LAGs）

83. 阿根廷代表表示支持关于上述题目的 WP/184 号文件（南非），建议凡与 LAGs 有关的问题，国际民航组织应一律通过航空安保专家组迅速处理。

84. 沙特阿拉伯代表表示对 WP/184 号文件感到关切，因为他不同意在旅客进入航站楼时没收最大允许量 100 毫升以下的液体。他断言这一程序不符合目前的做法，而运用这类措施应当参照现行做法。由于对过境旅客实施 LAGs 检查存在困难，沙特阿拉伯代表认为，所有与陆侧运行有关的措施应适用于国内航班，而不是国际航班。他的首要关切是能确信 LAGs 不会被非法使用。

85. 巴林代表同意这一观点。

86. 关于 WP/184 号文件，尼日利亚代表表示支持承认其他国家符合要求的安全防伪袋。他认为这样可以避免重复安检努力，促进对液体、气雾剂和凝胶限制不同的国家之间的沟通。

87. 瑞士代表表示支持 WP/184 号文件，强调转机国仍有检查 LAGs 的责任，以确保旅客不将违禁 LAGs 带入抵达的另一国。

88. 南非代表赞同 WP/254 号文件（尼日利亚），WP/184 号文件（南非）和 WP/327 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）]。

89. 塞内加尔代表表示支持 WP/254 号文件（尼日利亚）。

其他政策问题

90. 关于巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、巴拿马和巴拉圭提交的 WP/330 号文件（一站式安保系统实施程序），阿根廷代表强调，凡与一站式安保系统有关的问题，国际民航组织均应通过航空安保专家组迅速处理。

91. 加拿大代表表示注意到 WP/330 号文件提供的信息，认定关于一站式安保系统的讨论最好交给航空安保专家组进行。他强调，虽然一站式安保安排对简化手续和方便旅客非常重要，但不可轻易采取，因为它的有效实施要有一个非常全面和严格的过程。

92. 瑞士代表支持 WP/330 号文件中提出的一站式安保系统建议。虽然他也支持哥伦比亚提交并得到南美 12 国支持的 WP/315 号文件关于各国实施民用航空安保管理国家方案（CAsEMNP-SeMS）的建议，但表示对把这一方案变成强制性要求感到犹豫。瑞士代表建议国际民航组织地区办事处就此向需要的国家提供援助，以便推出民用航空安保管理国家方案。

93. 主管航空安保和简化手续的副局长（DD/ASF）总结讨论时承认，围绕议程项目 16 下提交的工作文件中的要点，几乎全都形成了广泛共识。他表示，执行委员会已注意到，最近通过的联合国安理会 2309 号决议（2016）：恐怖主义行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保，在航空安保全球框架的讨论中起到了引导作用。关于这一全球框架，工作文件提议的行动，即延期国际民航组织全面的航空安保战略，同时制定全球

航空安保计划，得到广泛支持；另外，执行委员会还明确表示必须加快制定全球航空安保计划，并让航空安保专家组参与进来。同时还观察到愿在上述努力中直接协助秘书处的意思表示。

94. 主管副局长指出，经国际机场理事会提议修改并得到联合王国和加拿大代表支持的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，以及后来工作文件中建议的所有行动，都得到广泛支持，但关于国际民航组织制定标准，要求在航站楼入口实施安检的建议除外。为了解决就此提出的关切，该项有关陆侧安保措施的建议将与其他修订附件 17 的建议并案，整理出相关指导材料后交秘书处和有关技术机构，主要是航空安保专家组，继续进行工作。关于网络安保的 WP/99 号文件第 1 号修改稿，据指出，执行委员会会议审议了拟议行动项 a) 和 c)；剩余行动项将由技术委员会审议。

95. 执行委员会结束对议程项目 16 的讨论，同意向全会建议通过 WP/16 号文件所附并经过讨论修改的决议草案 16/1：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，以及 WP/17 号文件中提出的决议草案 16/2：处理民用航空网络安全问题。

议程项目 17：普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA)

96. 本议程项目的审议依据理事会提交的一份工作文件 WP/20 号文件第 1 号修改稿[实施普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA)] [附第 1 号修改稿 (仅有法文本)]，以及相关的工作文件和信息文件。

97. 秘书长介绍 WP/20 号文件第 1 号修改稿，其中提出关于大会第 39 届会议以来实施普遍安保审计计划 — 持续监测做法的总体情况及相关发展的报告。她回顾，普遍安保审计计划-持续监测做法包含确定审计和监测活动的类型、范围、优先和频率的各项主要参数。从 2015 年 1 月推出该做法到 2016 年 9 月 3 日期间，总共进行了 47 项普遍安保审计计划-持续监测做法活动，其中包括 44 项审计和 3 项验收考察。普遍安保审计计划-持续监测做法显示，对比第二个审计周期的结果，国家航空安保监督系统核心要素 (CEs) 的全球总体有效实施 (EI) 水平略有改进，国际民航组织预期今后几年将继续保持这一趋势。秘书长强调，随着该计划成熟和进行的活动增多，国际民航组织将能进一步提供各国遵守附件 17 — 安保标准和附件 9 — 简化手续中安保相关标准的水平的信息。

98. 秘书长指出，从被审计国收到的反馈表明，普遍安保审计计划-持续监测做法的审计结果，提供了评估本国航空安保监督系统的强度和可持续性的宝贵机会。她强调，根据普遍安保审计计划 — 持续监测做法产生的审计报告仍然是保密的，未经被审计国同意不向其他国家提供。秘书长感谢所有对实施该做法有贡献的国家，并向借调专家给国际民航组织担任普遍安保审计计划审计员或审计组长的国家表达谢意。请大会：注意关于实施普遍安保审计计划-持续监测做法的报告；以及要求各国继续通过短期和长期借调专家和参加培训课程和研讨会，支持普遍安保审计计划。

99. 俄罗斯联邦代表介绍 WP/316 号文件，其中陈述该国对在普遍安保审计计划框架内提高审计结果公布水平和在国际民航组织加密网站公布航空安保领域重大安保关切 (SSeCs) 相关信息的立场。俄罗斯联邦代表回顾，普遍安保审计计划和重大安保关切普遍实行保密和有限透明原则，表示担心恐怖主义组织可能通过国际民航组织加密网站间接获得有关航空安保措施任何松弛的信息，并利用这种信息对民用航空实施非法干扰行为。这个问题曾在航空安保专家组第二十七次会议 (AVSECP/27, 2016 年 3 月) 上审议过。考虑到对民用航空的潜在威胁，该专家组建议对普遍安保审计计划审计结果和重大安保关切的公布水平维持现状。请大会：注

意 WP/316 号文件的内容；同意各国享有根据‘有限透明’原则提供航空安保审计结果相关信息和维护信息保密原则的主权权利；以及支持涉及国际民航组织审计结果的敏感信息仅在被审计国没有明示反对的条件下，才能在国际民航组织加密网站公布的建议。

100. 佛得角代表介绍非洲民航委代表非洲 54 国提交的 WP/151 号文件。该文件鉴于公布相关信息的潜在风险和效益，重申必须根据附件 17 — 安保中的建议措施 2.4.5，保持普遍安保审计计划审计结果的公布水平。佛得角代表根据保密原则并回顾国际民航组织大会第 A36-20 号决议，鼓励所有国家在双边和多边基础上共享审计报告信息，以增强对航空安保水平的信心。他指出，普遍安保审计计划审计报告中包含的结论和建议，既强调被审计国航空安保监督系统的系统缺陷，也强调具体缺陷。关于具体缺陷的审计信息尤其敏感，因为它凸显脆弱性，妨害国家安保，不加限制的公布这种信息还可被其他国家用于不当目的或惩罚目的。同时强调，目前通过普遍安保审计计划加密网站公布的审计信息，也可服务于有利航空安保的若干目的，包括调动援助意愿，满足受援国需要等。请大会：注意 WP/151 号文件；指示国际民航组织根据附件 17 建议措施 2.4.5，维持审计结果的公布水平；以及敦促国际民航组织继续向遵守附件 17 标准和附件 9 — 简化手续中安保相关标准水平低的国家提供援助。

101. 经指出，共提交两份信息文件：中国提交的 WP/371 号文件（中国的国家民用航空安保审计）；以及印度尼西亚提交的 WP/224 号文件[印度尼西亚实施的国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）]。

102. 执行委员会主席请会议就普遍安保审计计划-持续监测做法发言。

讨论

103. 尼日利亚代表赞扬国际民航组织建立普遍安保审计计划-持续监测做法，回顾 2015 年尼日利亚成为接受这种审计的第一批国家之一，发现对该国大有帮助。他鼓励尚未这样做的国家签署谅解备忘录（MoU），使国际民航组织得以进行必要的普遍安保审计计划 — 持续监测做法，并敦促国际民航组织继续有针对性地向遵守附件 17 标准和附件 9 — 简化手续的安保相关标准水平低的国家提供援助。最后，尼日利亚代表表示支持 WP/151 号文件（非洲民航委）。

104. 塞内加尔代表祝贺国际民航组织根据普遍安保审计计划-持续监测做法，做出了 WP/20 号文件第 1 号修改稿中介绍的努力，并鼓励本组织再接再厉。他同意 WP/151 号文件和 WP/316 号文件关于公布普遍安保审计计划审计结果的立场，强调在普遍安保审计计划加密网站用图表显示被审计国有效实施国家航空安保监督系统关键要素的情况，以及用图形和表格显示其遵守附件 17 标准和附件 9 安保相关标准的情况和重大安保关切信息，可以满足对信息的要求，并导致对需要的国家提供实施援助。塞内加尔代表断言，任何其他的公布政策都可能适得其反，对提高公布水平的初衷起反作用。

105. 法国代表确认普遍安保审计计划 — 持续监测做法，是在世界范围实施统一安保水平的关键工具。但又指出全球机场实际的安保水平存在巨大差异，因而对普遍安保审计计划 — 持续监测做法所用审计方法的有效性，特别是现实性提出质疑。法国代表回顾，上述审计是将国际民航组织的安保相关标准引入每个国家的国家规章作为前提，因此强调确定每一国际机场的实际实施水平和安保水平的重要性。因此，他认为有必要对普遍安保审计计划-持续监测做法审计所用的方法进行审查。

106. 法国代表感谢提出 WP/151 号文件和 WP/316 号文件，但表示上述文件表达的立场法国并不完全认同。法国认为，恐怖主义攻击并非依据国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测做法的审计结果进行规划，相反，这种攻击是依照对战略、战术和政治关切的反应，利用给定地区存在恐怖主义集团，并借助它对给定机场实施的安保措施弱点的直接观察，来进行规划的。法国代表强调，对普遍安保审计计划-持续监测做法的审计结果完全保密，就等于不给其他国家自行采取适当行动所需的信息。他认为，对普遍安保审计计划-持续监测做法的审计结果完全保密是一种过时的措施，表示担忧累累揭示复发性安保缺点的审计结果的命运。鉴于国家需要知道审计结果以采取自己的步骤改善国际航空安保，与国家需要通过对审计结果一定程度的保密而得到保护这两者之间，存在必须达成的困难平衡。法国代表建议秘书处航空安保专家组协助下，研究两个命题：如何改善普遍安保审计计划的审计，才能确定每个国家的实际安保水平；以及如何适度调整普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计结果的保密程度，以使审计结果在不向全世界敞开门户的同时，确保需要得到信息的国家不被拒之门外。

107. 德国代表响应法国代表的意见，重申国际民航组织普遍安保审计计划-持续监测做法的审计结果十分重要。他指出，能在保密基础上分享这类信息，是作为国际民航组织成员国的一项关键惠益，因而强调有紧迫的需要这样做。德国代表支持先前这方面的发言。

108. 联合王国代表赞扬秘书处近年在推出 WP/20 号文件第 1 号修改稿介绍的新持续监测做法方面所做的辛勤工作。但又指出，该文件描述的高层图景令人担忧，具体是：全球有效实施关键要素的水平仅为 71%；仅有 56% 的国家评估了其质量控制措施的基本法律义务；以及 191 个成员国 100% 都未签署普遍安保审计计划-持续监测做法谅解备忘录。而最令人担忧的，是如同法国代表说的，这些数字可能还不代表一线有效安保的实际水平。如斯洛伐克代表欧盟和欧洲民航会议成员国提交的 WP/98 号文件所示，存在缺陷经常不在国际民航组织普遍安保审计计划-持续监测做法审计过程中显示出来的担忧，主要有两个原因：考察是预先安排、预先准备的，审计员所见闻的机场安保是最闪亮的一面，而非日常运行的情况；以及审计的重点主要是一个国家的航空安保监督能力、流程和文件要求，而不是实际运行的绩效。这一审计绩效与有效安保实际水平之间的差距，使很多方面对普遍安保审计计划-持续监测做法审计过程的可信性产生怀疑。

109. 联合王国代表在法国代表评论的基础上，建议下一个三年期（2017 年—2019 年）的优先，应是从根本上审查普遍安保审计计划 — 持续监测做法的审计方法，修改该计划的一些基本内容和原则，以确保它能最有效地推动加强航空安保的相关标准。他建议由秘书处现有普遍安保审计计划-持续监测做法研究小组或另一个机制，来探讨运行评估，更大的不可预测性，更加侧重特别常见或关键的脆弱性，以及同行审查的过程等事项。联合王国代表强调，这一过程不是为了点名羞辱国家，而是要各国正视面临的挑战，共同努力加以解决。

110. 联合王国代表赞同非洲民航委成员国重视有针对性援助遵守水平低的国家的意见，（WP/151 号文件），但建议修改其重点，以反映优先重点在于有效安保的低水平，因为纸上的遵守必须落实为实地的行动。

111. 关于公布普遍安保审计计划-持续监测做法审计结果的问题，联合王国代表承认敏感信息不应在公共领域披露。他认为，提供更多信息的目的是，在双边基础上，向接受有关机场来的航班因而将公民的安全托付于机场的那些国家，提供适当的信息和披露。联合王国代表指出，AVSECP/27 次会议已就此达成某些明智的结论，表示最好使用该专家组的用语，而不用俄罗斯联邦在 WP/316 号文件中建议的说法。

112. 肯尼亚代表回顾该国刚刚经历了普遍安保审计计划-持续监测做法的审计，表示支持该计划的延续并愿意以其专长和经验帮助非洲地区其他国家。他赞同 WP/151 号文件（非洲民航委），重申普遍安保审计计划-持续监测做法审计结果的披露水平应在双边基础上商定，而且须由每一被审计国根据其主权予以批准。

113. 美国代表确认普遍安保审计计划-持续监测做法是国际民航组织航空安保方案的组成部分。他感谢法国和联合王国代表发表的卓有远见的意见，表示美国赞同它们的关切，以及它们提出解决问题的办法。美国支持呼吁成员国继续借调短期和长期专家，参加培训课程和研讨会，以支持普遍安保审计计划-持续监测做法。但是，美国也强烈鼓励成员国与秘书处之间更深入地重点讨论审计的最佳做法，以帮助和继续发展普遍安保审计计划 — 持续监测做法。美国认为，虽然全球标准至关重要，但其强大在于实施。在这方面，美国代表强调成员国在有效实施航空安保措施上，必须确保一以贯之，以应对变动不居的恐怖主义威胁。为此，美国还建议成员国和秘书处讨论确定普遍安保审计计划-持续监测做法，如何能在目前侧重国家一级的航空安保监督能力的同时，兼顾实施的重要性。实施是有效监督制度的证明。美国代表强调，该国致力于与秘书处交流自己的经验教训，也敦促其他国家通过双边或航空安保专家组和秘书处普遍安保审计计划 — 持续监测做法研究小组等相关机构这样做。他强调相互之间可学的东西很多，以便改善航空安保的进展。

114. 沙特阿拉伯代表赞同 WP/20 号文件和 WP/151 号文件（非洲民航委）。他表示支持 WP/316 号文件（俄罗斯联邦）时强调，沙特阿拉伯不同意普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计结果不公开。认为共享这类信息对所有国家都非常重要，需要提供，但应在加密网站上公布，理由法国、德国和美国代表都已讲过。

115. 阿根廷代表表示，尽管 WP/20 号文件第 1 号修改稿所述普遍安保审计计划 — 持续监测做法的审计结果披露了令人略感震惊的形势，但对继续向各国提供有针对性的援助，却是应该知情的。他赞成法国和德国代表表达的意见，同时感谢印度尼西亚提出 WP/224 号信息文件，其中概述了印尼为 2015 年 10 月/11 月间的普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计进行的准备，以及该国在审计期间和审计后采取的行动和学到的经验。

116. 澳大利亚代表支持国际民航组织维护全球航空安保网络完好性的重要作用，以及普遍安保审计计划-持续监测做法在实现这一目标方面的作用。她指出，随着对这一网络的要求变得日益巨大和复杂，航空安保措施也将变得更有创意，更加缜密，因此，她强调普遍安保审计计划-持续监测做法的审计方法也须随之变化，适应这些措施，其中包括培养审计人员评估基于风险做法和判断所获安保成果的能力。由于这一理由，澳大利亚强烈支持欧盟和欧洲民航会议成员国在 WP/98 号文件中的要求，对普遍安保审计计划 — 持续监测做法这个过程的范围和方法进行审查，以确保它能提供航空安保措施实施效果的可靠、精准的情况。澳大利亚期待继续就此事与国际民航组织合作，以确保普遍安保审计计划 — 持续监测做法保持它作为全球航空安保链中重要一环的地位。

117. 南非代表确认，南非继续支持普遍安保审计计划-持续监测做法，认为这一做法同任何好的系统一样，是可以不断完善的。她指出，南非支持关于普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计结果披露水平的 WP/151 号文件（非洲民航委），认为如同联合王国代表提到的，它与 AVSECP/27 次会议的结论一致。此外，南非也赞同联合王国表达的意见，认为普遍安保审计计划 — 持续监测做法的审计结果，能够也应该按照附件 17 建议措施 2.4.5，在双边基础上进行共享。

118. 埃塞俄比亚代表认定 WP/151 号文件（非洲民航委）和 WP/316 号文件（俄罗斯联邦），为保持普遍安保审计计划-持续监测做法审计结果的现有披露水平，提供了充分论据。他强调，WP/151 号文件提出的关于无限制获得审计结果的关切应该给予考虑，以保护被审计国的主权和脆弱性。埃塞俄比亚代表表示，完全支持 WP/151 号文件执行摘要中建议的行动。

119. 大韩民国代表赞同 WP/20 号文件第 1 号修改稿，指出通过国际民航组织的努力并在资源有限的条件下，普遍安保审计计划于 2015 年从全面的系统做法（CSA）向持续监测做法成功转型，以便持续监测各国的航空安保监督系统。鉴于国际民航组织根据审计结果发布的重大安保关切中含有严重安保威胁的信息，他表示支持建议维持审计结果目前披露水平不变的 WP/151 号文件（非洲民航委）。

120. 芬兰代表支持 WP/20 号文件第 1 号修改稿中所述，理事会和秘书处实施普遍安保审计计划 — 持续监测做法的工作。他赞同法国、德国和联合王国代表表达的意见，强调秘密共享安保信息对全球航空安保合作极其重要。芬兰代表高度推荐审计系统的现代化。

121. 加拿大代表重申普遍安保审计计划 — 持续监测做法是一项极其重要的活动，表示该国支持它的目标，并准备继续短期和长期借调专家给国际民航组织，帮助实现这些目标。他强调，国际民航组织之所以成功的一个核心因素，是有一个基于既定标准，评估各国航空安保绩效的有效的审计制度，这也是未来全球航空安保计划设想的目标。他同意法国、联合王国、美国和澳大利亚的意见，认为普遍安保审计计划 — 持续监测做法必须更新，以跟上世界面临的挑战的步伐。

122. 瑞士代表主张增加普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计结果的透明度，因为这些结果明确指出被审计国航空安保的弱点，对航空公司往返于这些国家的其他国家是有用的；同时显示被审计国对技术合作/援助的需要，以克服这些弱点。

123. 哥伦比亚代表认知被审计国披露普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计过程中查明的航空安保脆弱性，可能存在困难，但承认在维护一定保密水平的同时，共享这类信息的价值。他建议作为一个折衷办法可以建立一个机制，有双边航空运输协定的国家可以通过它，互通普遍安保审计计划 — 持续监测做法的审计结果。

124. 津巴布韦代表表示支持 WP/20 号文件第 1 号修改稿（理事会），以及 WP/151 号文件（非洲民航委）和 WP/316 号文件（俄罗斯联邦）。

125. 执行委员会主席指出，前述三个文件引起了很大的兴趣，尤其是对于共享普遍安保审计计划-持续监测做法的审计结果。

126. 航空安保和简化手续主管副局长在总结讨论情况时表示，WP/20 号文件第 1 号修改稿执行摘要中拟议的关于实施普遍安保审计计划-持续监测做法的两项行动，得到会议支持。关于普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计结果的披露水平（WP/316 号文件和 WP/151 号文件），表达了对透明度的若干不同看法，虽然问题看似并非不能解决，但未能就此事达成肯定的结论。另据建议，应对普遍安保审计计划-持续监测做法的范围和方法进行广泛审查，此议可交由秘书处普遍安保审计计划-持续监测做法研究小组进一步考虑，侧重研究审计活动更基于风险的做法。前述透明度问题也可在同一审查中一并研究。最后，关于国际民航组织继续有针对性地有效实施国家航空安保监督系统关键要素水平低的国家，和有效实施国际民航组织安保相关标准水平低的国家提供援助的呼吁，得到执行委员会的广泛支持。

议程项目 18：实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC)

127. 本议程项目的审议依据理事会提交的两份工作文件：WP/21 号文件修改稿[关于非洲航空安保和简化手续全面的地区实施计划 (AFI SECFAL 计划) 的报告]和 WP/351 号文件 (关于航空安保和简化手续的利雅得宣言)，以及相关的工作文件和信息文件。执行委员会主席表示，理事会提交的 WP/28 号文件 (关于国际民航组织技术援助方案的报告) 已在议程项目 14 (技术援助方案) 项下审议，这里不再议。

128. 秘书长介绍 WP/21 号文件修改稿，其中报告自 2015 年 5 月在莫桑比克马普托推出以来，AFI SECFAL 计划及其工作方案的实施进展，并提出一个旨在促进实施 AFI SECFAL 计划的大会决议草案。她指出，虽然最近审计确认合规方面有一些改进，但国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测做法活动记录的总体合规水平确认，非洲大陆急需持续和有效改进附件 17 — 安保标准和附件 9 — 简化手续安保相关标准的实施。虽然迄今已经取得重大进展，例如通过了关于非洲航空安保和简化手续的温得和克宣言，但 AFI SECFAL 计划仍然面临供资挑战，妨碍了它实现计划所有目标和充分实施温得和克宣言及其各项指标的能力。因此，强烈敦促各国、发展伙伴方和业界提供财务捐助和/或实物捐助，并为实施这一重要的 AFI SECFAL 计划提供政治支持。请大会：支持继续实施 AFI SECFAL 计划；通过 WP/21 号文件修改稿附录 A 中提出的相关决议；以及敦促各国为实施 AFI SECFAL 计划提供财务、实物和/或其他捐助。

129. 俄罗斯联邦代表接着介绍与哈萨克斯坦共同提交的、关于欧洲和北大西洋 (EUR/NAT) 地区办事处航空安保 (AVSEC) 工作人员状况的 WP/258 号文件第 1 号修改稿。该文件承认在加强国际民航组织各地区航空安保人员配置方面进行的工作，这一态势并将随着国际民航组织下三年期经常方案预算中增设四个新的航空安保员额而进一步增强。据强调，EUR/NAT 地区办事处仅有一个航空安保员额，而且这个员额是由预算外资源供资。鉴于该地区地域辽阔，而且 EUR/NAT 地区办事处负责协调 56 个成员国的活动，以及当前全球针对民用航空的非法干扰行为事件风险加剧，该文件强调必须充实 EUR/NAT 地区办事处的航空安保工作人员。请大会：认知加强 EUR/NAT 地区办事处航空安保人员的必要性；建议国际民航组织秘书长从本组织 2017 年—2019 年三年期经常方案预算中追加拨款，增设一个全职航空安保员额，以充实由经常方案预算供资的 EUR/NAT 地区办事处员额，同时保留目前自愿捐款供资的预算外航空安保员额；以及向国际民航组织理事会强烈建议在 2020 年—2022 年三年期的经常方案预算概算中，将前述预算外航空安保员额转成经常方案预算供资的全职员额，以使 EUR/NAT 地区办事处有两名经常方案预算供资的全职航空安保人员。

130. 秘书长接着介绍 WP/351 号文件，其中告知大会 2016 年 8 月 31 日通过了阿拉伯民用航空委员会 (ACAC) 和国际民航组织中东 (MID) 地区航空安保和简化手续的利雅得宣言，展现了在该地区处理航空安保和简化手续优先的政治承诺。请大会：注意关于航空安保和简化手续的利雅得宣言获得通过；敦促阿拉伯民航委和国际民航组织中东地区的成员国，作为优先事项实施该宣言；鼓励宣言中指名的组织和所有民用航空发展伙伴方和组织，通过捐献资源支持该宣言的实施；以及要求国际民航组织会同阿拉伯民航委，支持在 2017 年—2019 年三年期内实施该宣言，并就实施进展向 2019 年的国际民航组织大会第 40 届会议提出报告。

131. 斯洛伐克代表告知执行委员会，联合王国代表将代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织，在议程项目 28 (不让任何国家掉队举措) 而非本议程项目 18 下，介绍 WP/105 号文件 (处理能力建设领域的挑战)。

132. 新加坡代表代表 28 个成员国、全球快递协会、国际航协和国际航空货运协会，介绍 WP/185 号文件修改稿（加强航空货运安保培训）。他忆及，国际民航组织目前提供一种基本培训课程，帮助航空货运和邮件安保人员基本了解附件 17 中与货物有关的标准，强调航空货运仍然具有很大的重要性。为了加强对全球所有利害攸关方的航空货运安保培训，该文件呼吁开办一个新的国际民航组织航空货运安保最佳做法讲习班，为上述人员提供机会，学习世界各地监管者和行业界实行的航空货运安保最佳做法。请大会建议国际民航组织根据 WP/185 号文件修改稿第 2 段，建立拟议的国际民航组织航空货运安保最佳做法讲习班，并在国际民航组织航空安保培训中心（ASTCs）开办这一讲习班。

133. 津巴布韦代表代表非洲民航委 54 国介绍 WP/164 号文件修改稿（增强地区专家的航空安保能力）。大会第 38 届会议决定向需要的国家提供技术援助，包括筹集资金、能力建设和技术转让，以便它们在其他国家、国际组织和业界伙伴的合作下，有效处理对民用航空的安保威胁。非洲民航委会同国际民航组织制定了 AFI SECFAL 计划，其总体目标，是以可持续的方式加强非洲航空安保和简化手续。该文件强调自 AFI SECFAL 计划推出以来取得的进展，请大会：敦促国际民航组织继续发挥领导作用，支持 AFI SECFAL 计划；敦促国际民航组织与非非洲民航委合作制定工作方案，包括详细的行动计划，以便实现温得和克宣言的指标并将其纳入 AFI SECFAL 计划的工作方案；敦促国际民航组织会同非洲民航委增强非洲专家的能力（RASFG-AFI），使其能够与伙伴方、援助方和地区组织合作，有效处理安保威胁；指示国际民航组织与非非洲民航委协调，派高级别考察团前往有效实施国际民航组织安保相关标准进展小的国家；以及鼓励国际民航组织其他地区仿效非洲地区这一做法，即 AFI SECFAL 计划，以非洲航空安全全面的地区实施计划（非印计划）为榜样，应对航空安保挑战。

134. 经指出，提交了一份信息文件：多米尼加共和国提交的 WP/446 号文件（多米尼加共和国在民用航空安保方面的进展）。

135. 执行委员会主席接着请会议讨论实施支助和发展 — 安保（ISD-SEC）。

讨论

136. 尼日利亚代表赞赏迄今通过 AFI SECFAL 计划完成的工作。并表示感谢非洲民航委在 AFI SECFAL 计划准备过程中与国际民航组织的协作努力，赞扬建立 RASFG-AFI 项目取得的成就。尼日利亚代表赞赏对加强非洲航空安保采取地区做法，从而确保通过集中非洲专家实施 AFI SECFAL 计划的举措，来应对这些挑战，并支持非洲民航委成员国在 WP/164 号文件修改稿中提出的相关建议。

137. 哈萨克斯坦代表请会议注意该国与俄罗斯联邦共同提交的 WP/258 号文件第 1 号修改稿，重申增加 EUR/NAT 地区办事处航空安保人员人数的重要性，敦促各国代表尽力支持该文件中所载的建议。

138. 瑞士代表表示完全支持继续实施 WP/21 号文件修改稿中所述的 AFI SECFAL 计划，同时强调各地区举措须与国际民航组织的活动协调。他注意到 WP/164 号文件修改稿中所述非洲地区取得的进展。但瑞士代表认为，在其他地区复制该计划的概念可能为时尚早，建议最好先分析 AFI SECFAL 计划在非洲地区的实施结果。他提到关于 EUR/NAT 地区办事处航空安保人员配置的 WP/258 号文件第 1 号修改稿，承认该地区办事处所做工作的重要性。但瑞士代表认为，在各地区办事处分配航空安保人员的任务，最好留给秘书长结合普遍安保审计计划-持续监测做法的审计和其他地区办事处的活动情况，进行处理。

139. 法国代表指出，如 WP/164 号文件修改稿所示，若干国家实施附件 17 标准落在了后面，强调按照国际民航组织不让任何国家掉队的举措，国际社会有责任确保安保链中的每个环节都强劲有力，而不致影响整个链条的强度。他指出，AFI SECFAL 计划与不让任何国家掉队举措是一致的，强调该计划应得到要求实施援助的非洲国家的全力支持，它们应做出一切政治和技术努力，确保计划的成功。法国代表强调，该计划也应得到援助国的全力支持，指出通过它们的行动，可以建设一个对各方都更安保的航空运输体系，包括援助国自己。他强调，WP/105 号文件（处理能力建设领域的挑战）和斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的信息文件 WP/415 号文件[欧洲支持不让任何国家掉队行动（NCLB）]中所述的各项活动，展示了这些国家和组织对国际民航组织不让任何国家掉队举措的支持。法国代表强调，为使这一举措充分有效，本组织必须虑及其他实体过去、现在和未来进行的实施援助活动。强调国际民航组织必须与这类活动协调，而不是重复它，或是按照 WP/21 号文件修改稿（理事会）似乎建议的，简单地将其收编就好。他强调，必须要有一个雄心勃勃、贯通统一的不让任何国家掉队方案，一个得到充分支持、相互协调而非各自为政的实施援助活动计划。

140. 法国代表最后表示，该国赞赏并充分支持阿拉伯民用航空委员会（ACAC）和国际民航组织中东（MID）地区航空安保和简化手续的利雅得宣言（WP/351 号文件），其中要求做出大胆而强劲的政治承诺，这是持续改进航空运输安保不可或缺的先决条件。

141. 经同意，将在下一次会议上继续讨论关于实施支助和发展 — 安保的议程项目 18。

142. 会议于 12 时 15 分休会。

第六次会议记录

(2016年9月30日, 星期五, 14时)

讨论题目

1. 议程项目 18: 实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC) (续)

- 关于非洲航空安保和简化手续全面的地区实施计划 (AFI SECFAL 计划) 的报告
- 关于国际民航组织技术援助方案的报告
- 哈萨克斯坦和俄罗斯联邦提交的文件
- 阿拉伯民用航空委员会 (ACAC) 和国际民航组织中东 (MID) 地区航空安保和简化手续的利雅得宣言
- 斯洛伐克代表欧洲联盟 (EU) 及其成员国、欧洲民航会议 (ECAC) 其他成员国以及欧洲空中航行安全组织 (EUROCONTROL) 提交的文件
- 阿根廷、澳大利亚、比利时、加拿大、法国、圭亚那、老挝人民民主共和国、纳米比亚、瑙鲁、尼泊尔、荷兰、新西兰、尼日利亚、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦、圣卢西亚、沙特阿拉伯、塞内加尔、塞拉利昂、新加坡、南非、西班牙、瑞士、前南斯拉夫马其顿共和国、特立尼达和多巴哥、阿拉伯联合酋长国、联合王国、美国、全球快递协会 (GEA)、国际航空运输协会 (IATA) 和国际航空货运协会 (TIACA) 提交的文件
- 54 个同为非洲民航委员会 (AFCAC) 成员国的缔约国提交的文件
- 多米尼加共和国提交的信息文件

2. 议程项目 19: 简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案 (ICAO-TRIP) 战略

- 国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明
- 关于附件 9 — 简化手续的发展情况
- 关于国际民航组织旅行者身份识别方案 (TRIP) 战略的发展情况
- 关于国际民航组织公钥簿 (PKD) 的发展情况
- 巴西提交的文件

- 印度尼西亚提交的文件
 - 南非提交的文件
3. 议程项目 15: 技术合作 — 关于技术合作的政策和活动
- 2013 年—2015 年期间技术合作的政策与活动
 - 国际民航组织的航空志愿者方案 (IPAV)
 - 多米尼加共和国提交的文件
 - 印度尼西亚提交的文件
 - 秘鲁提交并得到阿根廷、玻利维亚 (多民族国)、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国) 支持的文件
 - 斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的信息文件
 - 国家间航空委员会 (IAC) 提交的信息文件
4. 议程项目 28: 不让任何国家掉队的举措
- 不让任何国家掉队 (NCLB) 的举措
 - 巴西提交的文件
 - 埃及提交的文件
 - 库克群岛、斐济、基里巴斯、新西兰、巴布亚新几内亚、萨摩亚、新加坡、汤加和瓦努阿图提交的文件
 - 萨尔瓦多提交并得到安提瓜和巴布达、阿鲁巴、巴哈马、巴巴多斯、伯利兹、加拿大、哥斯达黎加、古巴、库拉索、多米尼加共和国、法国 (法属安的列斯群岛)、格拉纳达、危地马拉、海地、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、荷兰 (博内尔岛、萨巴岛和圣尤斯特歇斯岛)、尼加拉瓜、圣基茨和尼维斯、圣卢西亚、圣马丁岛、圣文森特和格林纳丁斯、特立尼达和多巴哥、联合王国 (安圭拉、百慕大、英属维尔京群岛、开曼群岛、蒙特塞拉特岛和特克斯和凯科斯群岛) 和美国支持的文件
 - 斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的文件

- 54 个同为非洲民航委成员国的缔约国提交的文件
- 多米尼加共和国提交的信息文件
- 日本提交的信息文件
- 斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的信息文件

讨论摘要

议程项目 18：实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC)

1. 执行委员会继续并完成对本议程项目的审议，相关文件有：理事会提交的三份主要工作文件 — WP/21 号文件修改稿[关于非洲航空安保和简化手续全面的地区实施计划 (AFI SECFAL 计划) 的报告]，WP/28 号文件 (关于国际民航组织技术援助方案的报告) 和 WP/351 号文件[阿拉伯民用航空委员会 (ACAC) 和国际民航组织中东 (MID) 地区航空安保和简化手续的利雅得宣言]；以及国家和国际组织提交的相关文件。

2. 塞内加尔代表表示赞赏国际民航组织根据其实施支助和发展-安保方案进行的工作，特别是它支持 AFI SECFAL 计划的努力。他赞同该国也是成员的非洲民用航空委员会 (AFCAC) 54 个成员国提交的 WP/164 号文件修改稿 (增强地区专家的航空安保能力)；以及理事会相应提出的 WP/21 号文件修改稿[关于非洲航空安保和简化手续全面的地区实施计划 (AFI SECFAL 计划) 的报告]，包括该文件附录 A 所述的大会相关决议草案。塞内加尔代表确认 AFI SECFAL 计划是改善非洲国家有效和持续实施航空安保和简化手续措施的一个促进机制。此外，他表示支持 28 个国家 (包括塞内加尔) 和三个国际组织提交的 WP/185 号文件修改稿 (加强航空货运安保培训)。塞内加尔代表利用发言的机会，感谢欧盟和欧洲民航会议进行了四年的 CASE 项目，该项目 2015 年 11 月 1 日启动，目的是在非洲和阿拉伯半岛开展航空安保领域的能力建设活动。他强调这些活动精准对应非洲国家的需要，尤其是在共享最佳做法方面。

3. 佛得角代表也赞成该国共同提案的 WP/164 号文件修改稿，他呼应尼日利亚代表 (EX/5) 和塞内加尔代表发表的意见，赞扬根据 ISD-SEC 方案实施 AFI SECFAL 计划取得的进展。强调国际民航组织协助推动非洲航空安保部长级会议 (2016 年 4 月 4-7 日，纳米比亚温得和克)，并指导订立非洲航空安保和简化手续的地区指标，对加强非洲各国的政治承诺，监测上述指标的实施现况一直并将继续起到巨大的作用。佛得角代表重申，该国支持采取地区做法加强航空安保和简化手续，通过合非洲专家之力为本地区国家提供援助，处理作为 RASFALG-AFI 职权范围一部分确定的六个核心领域的任务，即：建立航空安保监督体系；安保监督的实施和重大安保关切 (SSeCs)；安保风险评估和新的/正在出现的威胁；简化手续；货运安保和航空安保/简化手续基础设施；以及航空安保和简化手续培训 (参见该文件第 2.4 段)。他呼吁执行委员会核准 WP/164 号文件修改稿执行摘要中所述的非洲民航委成员国建议的行动。此外，佛得角代表还表示支持理事会提交的 WP/21 号文件修改稿和 28 个国家加三个国际组织提交的 WP/185 号文件修改稿。

4. 中国代表也赞同 WP/21 号文件修改稿，重申该国支持非常重要的 AFI SECFAL 计划。他回顾，中国昆明航空安保培训中心（ASTC）2012 年至 2015 年间，为亚洲/太平洋地区国家举办了 11 次航空安保培训课程，强调中国将继续在这方面努力，以支持国际民航组织加强世界范围航空安保和简化手续的工作。

5. 埃及和沙特阿拉伯代表表示完全支持关于加强地区专家航空安保能力的 WP/164 号文件修改稿，埃及也是该文件共同提案国之一；以及关于阿拉伯民用航空委员会（ACAC）和国际民航组织中东（MID）地区航空安保和简化手续的利雅得宣言的 WP/351 号文件。

6. 肯尼亚代表赞同 WP/21 号文件修改稿，强调鉴于 AFI SECFAL 计划不断遇到供资挑战，请大会敦促各国为继续实施该计划提供财务、实物和/或其他捐助。他也支持 28 个国家加三个国际组织提交的 WP/185 号文件修改稿和 WP/164 号文件修改稿，文中非洲民航委成员国（包括肯尼亚）敦促国际民航组织，除其他外，继续提供领导并支持 AFI SECFAL 计划。

7. 几内亚和埃塞俄比亚代表表示全力支持该国也是提案国的 WP/164 号文件修改稿。

8. 埃塞俄比亚代表还表示赞赏非洲民航委协助实施 AFI SECFAL 计划，其目标，是以可持续的方式加强非洲的航空安保和简化手续。他还赞扬建立 RASFALG-AFI 项目和采取地区做法，通过合非洲专家之力，协助非洲各国处理上述六个核心领域的任务。埃塞俄比亚代表回顾，这一做法是在成功实施应对地区安全挑战的非洲合作督察计划（AFI CIS）的经验基础上，逐渐形成的。

9. 新加坡代表赞同理事会提交的 WP/21 号文件修改稿。接着，他感谢支持他在上次会议上（EX/5）代表其他共同提案国介绍的 WP/185 号文件修改稿的国家和组织，确认航空培训、技术援助和能力建设是各国航空安保体系的核心支柱，尤其是在加强人的因素方面，这大大有助于处理内部人员威胁、网络安保威胁和陆侧安保威胁等当前和正在出现的威胁。他表示希望构想的全球航空安保计划（GASeP）重点强调技术援助、能力建设和实施支助及培训，强调这将给所有国家和地区带来巨大的惠益。

10. 巴基斯坦代表表示支持 WP/21 号文件修改稿和 WP/185 号文件修改稿，强调所有国家均须支持航空安保措施，以便成就更加安全的机场，更加安全的旅客旅行和更加安全的航空货物运输。

11. 布基纳法索代表表示支持理事会提交的 WP/21 号文件修改稿，WP/28 号文件和 WP/351 号文件，以及该国也是提案国的 WP/164 号文件修改稿。

12. 执行委员会主席指出，根据讨论情况，会议强烈呼吁进行能力建设，以便加强所有国家的航空安保和简化手续。

13. 主管航空安保和简化手续的副局长（DD/ASF）在总结执委会的审议情况时指出，执委会赞扬实施 AFI SECFAL 计划方面取得的进展。特别强调建立协调机制的重要性，以及制定非洲航空安保和简化手续的配套指标，设立专家总汇和努力提高政治承诺的现实意义。理事会提交的 WP/21 号文件修改稿和非洲民航委 54 个成员国提交的 WP/164 号文件修改稿，均得到广泛支持，执委会核可其中建议的所有行动。特别是，执委会同意建议大会通过拟议的非洲航空安保和简化手续全面的地区实施计划决议草案（参见 WP/21 号文件修改稿附录 A），其中特别敦促非印地区的成员国承诺实现 AFI SECFAL 计划的目标和指标，鼓励国际社会支持该计划，并与国际民航组织和非洲民航委员会合作加以实施。

14. 关于 WP/258 号文件第 1 号修改稿，其中哈萨克斯坦和俄罗斯联邦共同建议考虑增加国际民航组织欧洲和北大西洋（EUR/NAT）地区办事处（巴黎）的人员配置，包括供资来源，执委会认为调拨和管理秘书处的资源，是秘书长的职责。

15. 关于理事会提交的 WP/351 号文件，对其也表示了广泛的支持，执委会欢迎通过关于航空安保和简化手续的利雅得宣言，呼吁阿拉伯民航委和国际民航组织中东地区各国，实施该宣言。执委会还要求国际民航组织通过建立以 AFI SECFAL 计划经验为基础的阿拉伯民航委和国际民航组织中东地区 SECFAL 计划，支持利雅得宣言的实施。

16. 执委会还支持 28 个国家和三个国际组织提交的 WP/185 号文件修改稿，其中建议设立一个新的国际民航组织航空货运安保最佳做法讲习班。主管副局长利用发言机会代表秘书处感谢该文件提出讲习班的设想，强调人的能力培养是航空货运安保的一大优先。

17. 主管副局长表示，执委会也注意到斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/105 号文件（处理能力建设领域的挑战），将在议程项目 28：不让任何国家掉队举措下进行审议。

议程项目 19：简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO-TRIP）战略

18. 执行委员会依据下列文件审议本议程项目：理事会提交的四份工作文件 — WP/41 号文件（国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明），WP/42 号文件（关于附件 9 — 简化手续的发展情况），WP/40 号文件[关于国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略的发展情况]和 WP/19 号文件[关于国际民航组织公钥簿（PKD）的发展情况]；以及各国提交的其他文件。

19. 航空运输局局长（D/ATB）介绍 WP/41 号文件，其中提出一项修改大会第 A38-16 号决议的建议。他强调，拟议的更新版国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明，反映了具有持续重要性的事项，最近的发展以及国际民航组织在简化手续领域未来的工作重点，包括制定和实施简化手续规定，WP/40 号文件中拟议的国际民航组织 TRIP 战略的关键要素，以及简化手续事项上的国家和国际行动与合作。请执委会审查更新的综合声明并建议大会予以通过。

20. 运输局长介绍 WP/42 号文件，其中报告上届大会以来附件 9 — 简化手续的发展情况，指出第 3.3 段中的表格总结了拟议的简化手续方案（FAL）优先事项，以及下一个（2017 年—2019 年）三年期的预期结果。这些优先和结果分为两类。第一类是在现有基础上做得更好的事项，建议简化手续方案审查有关不遵守附件 9 标准和措施（SARPs）的问题，整合其工作，并与简化手续其他相关机构建立更紧密的联系。第二类优先是规划未来的一类，包括准备应对新的和正在出现的问题和不断跟上相关技术发展的步伐。前述表格还列出每一优先的相关结果。请执委会审查并建议大会核准 2017 年—2019 年三年期简化手续方案前述拟议的优先和预期成果。

21. 运输局长接着介绍 WP/40 号文件，其中报告大会第 38 届会议以来国际民航组织 TRIP 战略的发展情况。他指出，该文件描述迄今在 TRIP 战略五个要素方面取得的进展，即：身份证明，机读旅行证件（MRTDs），证件的签发和管控，检查系统和工具，以及可互用的应用程序[包括预报旅客资料（API）和旅客

姓名记录（PNR）]。该文件还包括对下述项目内容的更新：联合国安全理事会关于反对恐怖主义事项的战略；实现联合国可持续发展目标（SDGs）；国际民航组织进行的与 TRIP 有关的援助活动；以及为促进旅行者身份识别管理采取的步骤。此外，该文件附录 C 还提供了国家对国际民航组织 TRIP 战略实施和援助问卷的反应的初步报告。请执委会审查并建议大会核准 WP/40 号文件附录 D 中提出的 2017 年—2019 年三年期国际民航组织 TRIP 战略的拟议优先和预期结果。

22. 秘书长接着介绍 WP/19 号文件，其中记述上届大会以来国际民航组织公钥簿（PKD）及其使用情况的相关发展。她强调，该文件载有关于电子护照性质的说明，概述国际民航组织的作用，以及各国认证和验证电子护照的惠益。秘书长指出，该文件还提供了目前参加情况的信息，强调尽管国家参加公钥簿的在增加，但签发电子护照国家的数量与公钥簿参加者的数量之间，仍然存在大的差距：大约三分之二签发电子护照的国家目前还不是公钥簿成员。她强调签发电子护照的国家参加国际民航组织公钥簿，对于巩固附加的安保效益，加强边境安保，至关重要。各国还须按照国际民航组织的技术规范签发电子护照，以确保其全球可互用性和最大化安保和简化手续的效益。请执委会建议全会核准国际民航组织公钥簿工作方案，并敦促所有国际民航组织成员国参加并积极利用国际民航组织公钥簿，认证和验证电子护照。

23. 巴西代表介绍 WP/326 号文件，文中建议建立机制，促进对附件 9 — 简化手续标准 6.6 的可计量评估；按照该项标准，“每一缔约国必须确保机场运营人提供充分的便利，使旅客得以不加拖延地登机和下机”。他指出，前述建议的目的，是鉴于标准 6.6 目前的广泛含义，促进关于如何评价对该标准遵守情况的技术性讨论，并借鉴巴西在评价主要机场服务质量方面的积极经验。该文件强调，巴西的规章中设立了服务质量指标系统（QSIs），即用来监测、分析和评估巴西国际机场提供的服务质量的计量指标。这些服务质量指标包括客观要素，如等待的时间和可用的设备和设施等，以及旅客对所提供服务质量的观感等主观要素。随着简化手续举措的不断实施，可以通过服务质量指标，评价其直接影响，也可借助这些指标确定未来的目标。请大会要求理事会采取行动，鼓励在国际民航组织技术论坛内，研究和促进一项关于简化手续和机场服务质量的工作方案；并敦促成员国注意这个问题的现实意义。

24. 印度尼西亚代表接着介绍关于预报旅客资料和旅客姓名记录标准化系统的 WP/203 号文件修改稿，其中强调，航空承运人和机场能力的不同造成了两种数据交换方式。该文件指出，在印度尼西亚，一些运营人已经实施预报旅客资料和旅客姓名记录系统，在出发时进行数据交换；而另一些没有这种系统的航空承运人，则在抵达后至迟一小时内采用电子数据储存方式。文件指出，由于使用的系统不同，造成航空承运人报告旅客姓名记录数据的格式不同，而这种差异又给发展迅速和准确的分析工具带来困难。文件强调，印度尼西亚因而自 2015 年起，开始实施世界海关组织（WCO）、国际航空运输协会（IATA）和国际民航组织制定的 PNRGOV 标准。文件指出，凡往来于印度尼西亚进行运行的航空承运人，将被给予一个发展完全合规系统的调整期，调整期结束时，印度尼西亚政府可以对不合规或不完全合规的航空承运人，给予限制性，甚至禁止性处罚。

25. 请大会：促进全面实施 PNRGOV 标准，以便具有一个准确、快速的分析工具，来应对因航空运输量增长造成风险和航空安保威胁加大的局面；并请有关组织通过 PNRGOV 工作组，审查 PNRGOV 电文标准，使其在各种系统中，包括开源环境下更加可用。

26. 南非代表接着介绍 WP/191 号文件，其中记述该国为处理贩卖儿童问题，在儿童护照内增加父母具体资料的举措。他强调这一举措既能保证持续的旅客简化手续，又能确保对社会最脆弱成员的安保；表示该举措在南非推出，给各国提供了一个密切跟踪其成功的平台，创造了制定措施加强入境口岸人员简化手续的机会。请大会：注意南非的举措；并同意将儿童护照中增加父母具体资料的问题纳入国际民航组织行动计划，并与简化手续专家组（FALP）审议。

讨论

27. 日本代表表示，完全支持国际民航组织确定的促进公钥簿的大方向和 WP/19 号文件所述的公钥簿工作方案，确认应有尽可能多的国家参加公钥簿。同时赞成 2017 年—2019 年三年期国际民航组织的 TRIP 战略，以及 WP/40 号文件和 WP/42 号文件中拟议简化手续方案分别设定的优先和预期成果。日本代表提到 WP/41 号文件建议的更新版国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明，表示强烈支持预报旅客资料和旅客姓名记录的信息共享，这将有助于进一步加强航空安保。他因此欢迎在综合声明中加入关于旅客数据互换系统的新附录 D。

28. 奥地利代表也赞成成为 2017 年—2019 年三年期国际民航组织 TRIP 战略拟议的优先和预期成果（WP/40 号文件），表示赞赏国际民航组织过去几年为此展开的所有促进活动，例如择其要者，组织讲习班/研讨会，发行机读旅行证件报告期刊，以及建立在一系列关键领域共享旅行者身份识别信息和做法的网上 TRIP 平台等。她表示支持拟议的国际民航组织公钥簿工作方案（WP/19 号文件），回顾奥地利已于 2010 年 12 月 31 日加入公钥簿，成为第 25 个参加国（参见附录 B）。奥地利代表强调，公钥簿是认证和验证电子护照，从而增强对电子护照中生物特征数据的信任度的非常有用的工具，认为它对边境管制目的有附加价值而予以推荐。她强调国际民航组织的 TRIP 战略和公钥簿，都对民用航空安保具有特别的重要性。

29. 法国代表同样表示支持为国际民航组织 TRIP 战略拟议的优先和预期成果（WP/40 号文件）和国际民航组织公钥簿的拟议工作方案（WP/19 号文件），以及理事会敦促国际民航组织所有成员国加入和积极使用国际民航组织公钥簿，进行电子护照认证和验证的建议。他支持更新的国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明（WP/41 号文件），同时断言有用的做法，是加强与检验电子护照完好性有关的方面，特别是读取其电子签名和查验其有效性。法国代表因此建议，对附录 B（确保旅行者身份识别和边境管制的安保和完好性的国家和国际行动）做如下两处修改：将现有序言部分第 6 条分为单独两条，并按下述意思进行修改（灰色阴影中为新加文字）：

“鉴于机读旅行证件（MRTDs）的真实性和有效性取决于这种证件的可读性和保全性，及其促成性物理安保特点和保障性电子安保特点；

“鉴于一个人可能的民事身份的多寡，取决于用以确定身份，确认公民或国籍所属和护照申请人合乎资格的证件（即原始证件）；”

另在附录 B 中加入新的执行第 4 条，意思如下：

“敦促成员国加强努力，建立和实施一个强劲的电子护照完好性核查系统，特别是通过读取其电子签名和查验其有效性；”。

30. 葡萄牙代表祝贺南非在儿童护照中增加父母的具体资料，保护儿童免遭贩卖的举措（WP/191 号文件），强调贩卖人口是应予特别注意的一个国际关切问题，包括航空运输行业。他肯定这一举措的现实意义，指出它牵涉到负责旅行证件的其他方面，建议南非将它提交国际民航组织旅行者身份识别方案技术顾问小组（TAG/TRIP），以便制定适当的技术和运行框架，然后将这一举措提交简化手续专家组审议。

31. 葡萄牙代表赞同巴西在 WP/326 号文件中就衡量机场航站楼服务质量的重要性表示的意见，强调该文件提出的行动很好地反映了共享最佳做法，促进简化手续相关标准和建议措施世界范围的协调统一的现实意义。他因此建议巴西将建议提交简化手续专家组，以便制定可纳入国际民航组织简化手续手册（Doc 9957 号文件）的规定。

32. 新西兰代表指出，该国是国际民航组织公钥簿的积极成员，强调它强烈支持 WP/19 号文件提出的公钥簿拟议工作方案，特别是通过公钥簿提供国际民航组织总清单，进一步支持电子护照认证的全球可互用性。他表示，新西兰支持关于国际民航组织 TRIP 战略的 WP/40 号文件，但第 2.5 段除外，强调不太可能支持搞电子护照标准，因为电子护照及其先决条件公钥基础设施的实施非常昂贵，不认为这对每年仅签发几千本护照或签发过程缺乏完好性的国家，会有任何大的价值。

33. 新西兰代表进一步表示，该国不支持 WP/191 号文件，认为南非在儿童护照中添加父母资料防范贩卖儿童问题的举措，将造成很大的复杂性，增加国家签发护照的成本，并可能意味着儿童没有亲生父母陪同就不能旅行。不过，新西兰承认这对于一些国家可能是个问题，并不强烈反对将南非的举措提交简化手续专家组审议。但新西兰代表强调，该国不大可能支持将在儿童护照中添加父母资料变为国际民航组织的建议措施或标准的任何举动。

34. 比利时代表呼应奥地利代表对 WP/40 号文件的意见，感谢国际民航组织促进 TRIP 战略的努力。她强调 TRIP 的重要性和可能性，欢迎各种促进活动，欢迎支持该方案的援助意向，以及预报旅客资料和旅客姓名记录方案日益向各国的推广。关于国际民航组织普遍安保审计计划（USAP），比利时代表因所有国家都在经历资源限制，不支持任何额外的工作量。

35. 阿根廷代表表示感谢国际民航组织在简化手续和 TRIP 战略方面所做的一切工作，完全支持理事会提交的 WP/19 号文件、WP/40 号文件、WP/41 号文件和 WP/42 号文件。此外，他强烈赞同印度尼西亚提交的 WP/203 号文件修改稿。

36. 俄罗斯联邦代表也表示支持理事会的前述四份工作文件，文件的目的在于，除其他外，加强实施国际民航组织第 309 号通告 — 旅客姓名记录（PNR）数据的指导原则的规定。他确认旅客身份识别，特别是更新版国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明新的附录 D（WP/41 号文件）中概述的电子旅客数据互换系统，对于确保航空旅行的安保至关重要。俄罗斯联邦代表因此赞同南非的举措（WP/191 号文件），因为它克服了旅客安保中的缺点。

37. 加拿大代表表示支持 WP/41 号文件、WP/42 号文件和 WP/19 号文件。关于 WP/40 号文件，她指出，尽管该国赞同国际民航组织 TRIP 战略 2017 年—2019 年三年期拟议的优先，但建议在制定相关路线图之前，秘书处争取更多对 2016 年 1 月 27 日第 EC 6/8-16/04 号国家级信件所载国际民航组织 TRIP 战略实施和援助问卷的答复。加拿大代表强调，鉴于国际民航组织不让任何国家掉队举措的目标，设想的路线图（参见附录 D）必须反映民用航空和旅行证件签发尚在发展中的国家的意见和利益。

38. 加拿大代表提到南非的 WP/191 号文件，表示该国支持研究儿童护照中添加父母资料的问题，以确定如何利用旅行证件进一步防范儿童贩卖。但她强调，对旅行证件的任何改变，都可能影响证件的可互用性和国家对证件的接受。加拿大因此与葡萄牙一道，建议将这个问题提交旅行者身份识别方案技术顾问小组和简化手续专家组进行分析和讨论，然后再交成员国审议。

39. 关于印度尼西亚提交的 WP/203 号文件修改稿，加拿大支持 PNRGOV 电文标准并促进成员国充分加以实施。从加拿大边境服务局（CBSA）的角度看，这一举措增进了风险管理能力。加拿大代表回顾，加拿大已于几年前实施 PNRGOV 电文标准，强调加拿大将继续向寻求建立和实施旅客姓名记录方案和 PNRGOV 电文格式的成员国和航空器运营人，提供支持和指导。

40. 新加坡代表感谢国际民航组织在简化手续这个重要领域采取的一切举措，并特别欢迎 WP/42 号文件中所述者，包括为简化手续方案下一个三年期拟议的优先。他还欢迎巴西关于机场服务质量的倡议（WP/326 号文件），以及印度尼西亚关于预报旅客资料和旅客姓名记录的提议。新加坡代表表示支持 WP/19 号文件时，鼓励尚未这样做的国家尽快加入国际民航组织公钥簿。他强调简化手续与安保之间的强大协同作用，以及它们给全球民用航空系统的增长和发展带来的惠益。

41. 尼日利亚代表指出，该国作为国际民航组织公钥簿委员会成员，赞扬其所赞同的本组织公钥簿工作方案（WP/19 号文件），鼓励所有成员国加入并积极使用国际民航组织公钥簿，进行电子护照的认证和验证。尼日利亚也赞赏国际民航组织关于 TRIP 战略和简化手续方案的工作，并赞同 WP/40 号文件和 WP/42 号文件分别记述的 2017 年—2019 年三年期的拟议优先和预期成果。

42. 澳大利亚代表呼应新西兰和加拿大对 WP/191 号文件提出的关切，表示该国承认贩卖儿童是南非特别关切的一个问题，并祝贺南非迄今为处理这个重要问题采取的行动。尽管如此，澳大利亚敦促审慎对待可能导致将儿童护照添加父母资料变成一项标准的任何工作，因为这将可能引起意外的监管负担，造成意外后果，例如儿童有正当理由在没有亲生父母陪同下旅行的情况。关于 WP/326 号文件，澳大利亚感谢巴西分享它实施附件 9 — 简化手续标准 6.6 的经验，并支持改善和监测机场简化手续和服务质量的努力。但是，澳大利亚不认为现阶段有必要细化现有标准 6.6。

43. 联合王国代表谈到 WP/42 号文件，表示该国非常支持简化手续专家组第九次会议（FALP/9）（2016 年 4 月 4—7 日，蒙特利尔）商定的预报旅客资料系统新的标准和建议措施。联合王国同意国际民航组织应该精简附件 9 的标准和建议措施，使其更简化，更基于绩效，更侧重信息的有用性、现实性和针对性。他也支持制定无陪伴未成年人新指导的必要性。但是，联合王国对全球航空简化手续计划（GAFP）的附加价值，仍持怀疑态度。

44. 联合王国代表指出，该国十分支持减少儿童贩卖的举措，感谢南非就这一重要问题提交 WP/191 号文件。但他强调，联合王国与加拿大、葡萄牙和澳大利亚一样，看到儿童护照添加父母资料的建议可能引起某些实际问题，因为联合王国现阶段尚未被说服这是解决问题的有效做法，但同意将这个问题提到 TAG/TRIP 技术顾问小组，让有关专家进一步考察这个提议。

45. 联合王国代表表示，尽管该国强烈支持拟议的更新版国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明（WP/41 号文件），但建议修改新附录 D（旅客数据交换系统）执行第 2 条，在“安保”一词后插入“公平处理和防护”字样，将其改为（灰色阴影中为新加文字）：

“敦促成员国在使用电子数据互换系统时，确保旅客数据要求符合联合国有关机构为此目的通过的国际标准，并确保这类数据的安保、公平处理和防护；和”。

他强调这一建议的修改将涵盖数据处理的一整套责任，使条文与关于收集旅客数据的某些其他国际要求一致。

46. 美国代表指出，该国虽然支持全会通过前述的综合声明（WP/41 号文件），但建议修改附录 C（简化手续事项上的国家和国际行动与合作）执行部分第 6 b) 条，在“传染性疾病”前插入“传播”字样，将其改为（灰色阴影中为新加文字）：

“b) 建立合作安排，防止非法贩卖麻醉品、非法移民、传播传染性疾病和对国家利益的其他威胁；”。

她强调，在这方面，虽然美国支持提高对合作应对传染性疾病必要性的认识，但希望在上述条文中澄清，合作安排只能帮助控制和遏制疾病的传播，而无法预防疾病。

47. 美国代表提到 WP/42 号文件，表示该国支持为下三年期简化手续方案拟议的优先，但制定全球航空简化手续计划除外[参见 3.3 段，类别 B，优先 1，成果 c)]。她回顾，FALP/9 次会议并未就全球航空简化手续计划的必要性达成共识，而是设立了一个工作组，以便根据成员国的需要和资源研究这样一个全球计划的必要性。美国代表指出，理事会将在 2017 年年初第 210 届会议上审议 FALP/9 次会议的结果，因此断言将制定该全球计划作为简化手续方案下三年期的一个预期成果，尚为时过早。她强调仅应将该项放在下一个三年期考虑，并根据需要酌情拟制。

48. 关于 WP/40 号文件，美国代表指出，美国赞同为 TRIP 战略 2017 年—2019 年三年期拟议的优先和预期成果。强烈支持国际民航组织在制定旅行证件标准方面发挥领导作用，以防止伪造证件的使用，促进采用机读旅行证件，扩大国际民航组织用于认证和验证电子护照的公钥簿成员。虽然美国支持秘书处为国际民航组织旅行者身份识别方案技术顾问小组制定和实施一项战略，并支持国际民航组织在机读旅行证件和旅行者身份识别领域的战略目标，但不支持将 TRIP 战略的电子护照签发变成一项标准的任何努力，因为全球正在发生从证件作伪到身份作伪的普遍转变。美国认为，该方案应转而将重点放在身份管理上，并确保所有机读旅行证件和电子机读旅行证件事实上发给了正确的人，而且符合国际民航组织的要求，并具有全球可互用性。美国代表强调，就此而言，将全副现代武装的电子护照发给错误的人，绝非人们所需要的。

49. 美国代表表示，尽管美国注意到巴西提交的 WP/326 号文件，但也注意到特许权合同各个不同，甚至可能是独特的，而合同中约定的具体服务质量指标取决于所涉的基础设施。机场的模式也因用户航空公司的类型和客户的需要和期望不同而异。由于国际航协和国际机场理事会（ACI）在这个领域做了大量工作，包括国际机场理事会召开的地区会议，美国看不到国际民航组织有提供指导的必要性。

50. 美国代表提到南非提交的 WP/191 号文件，指出美国支持制止贩卖儿童的努力，同意简化手续专家组下一次会议应考虑额外的措施。但是，美国提醒不要匆忙做出决断，把儿童护照中添加父母资料变成一项标准，因为目前签发当局可以通过加注监护人的姓名，核发未成年人护照。美国认为，问题的关键是在签发旅行证件前查实每个申请人的身份，而这正是国际民航组织 TRIP 方案的一部分内容。

51. 最后，美国代表提请会议注意该国在议程项目 31：由执行委员会审议的其他高层政策问题下提交的信息文件 WP/410 号文件（遵守附件 9 第 5 章的标准 5.26 至 5.29），其中强调并鼓励履行国家关于不准入境和被遣返人员的义务，特别是附件 9 标准 5.26 至 5.27 规定的，立即发予被他国命令离境的本国国民所需旅行证件的义务。

52. 布基纳法索代表赞同理事会的四份工作文件（WP/19 号文件、WP/40 号文件、WP/41 号文件和 WP/42 号文件）中建议的行动。赞扬南非提出关于儿童护照添加父母资料以应对儿童贩卖问题的 WP/191 号文件的勇气，强调必须考虑葡萄牙和加拿大等国代表发表的意见，以使这个非常严肃的建议付诸实施。

53. 南非代表表示支持议程项目 19 下提交的所有文件。关于该国提交的 WP/191 号文件，他同意已发过言的大多数代表表达的意见，认为儿童护照中添加父母资料的问题，须交由 TAG/TRIP 技术顾问小组和简化手续专家组的技术专家们讨论。南非代表强调，虽然该国目前并未建议制定一项相应的标准，但希望考虑制定这样一个标准的可行性。

54. 瑞士代表强烈支持前此发言者的发言，特别是比利时、奥地利和法国代表的发言，并同意法国修改拟议综合声明（WP/41）附录 B 序言第 6 条和执行第 4 条的建议。他还表示赞同巴西在 WP/326 号文件中建议的行动。

55. 苏丹代表赞扬国际民航组织在简化手续领域的举措，表示支持理事会提交的四份工作文件。并赞同 WP/326 号文件和 WP/191 号文件中建议的行动。

56. 尼日利亚代表回顾他先前的发言（参见前文第 41 段），表示他也支持南非关于在儿童护照中添加父母资料的努力（WP/191 号文件），以及其中提出的全部建议。他确认南非的思路是对的。

57. 国际航协观察员谈及 WP/203 号文件修改稿，感谢印度尼西亚在该文件中强调预报旅客资料和旅客姓名记录对打击恐怖主义和跨国犯罪的价值，以及各国将旅客姓名记录要求与现行全球标准和最佳做法对接的必要性。她表示，国际航协完全支持该文件的结论，呼吁所有要求旅客姓名记录数据的国家，将其国家方案与国际商定的 PNRGOV 标准衔接起来。国际航协观察员澄清说，PNRGOV 仅是一种基于 EDIFACT 的电子数据交换标准，用来传输航空公司系统内载数据的电文结构，其目的，并非要改变航空公司编码或使用订票系统旅客数据的方式。PNRGOV 单纯是组织电文结构并将其发送给政府的一种方式。她还强调，PNRGOV 电文结构现已完全开源，凡欲实施旅客姓名记录数据要求的政府，均可使用。国际航协观察员进一步指出，PNRGOV 电文结构的维护和管控由世界海关组织负责，国际航协和国际民航组织作为国际海关组织预报旅客资料和旅客姓名记录联络委员会的一部分，对海关组织的有关工作做出贡献。她强调任何修改 PNRGOV 标准的建议，均应提交世界海关组织该论坛。

58. 国际航协观察员支持澳大利亚、加拿大和联合王国代表对南非提交的 WP/191 号文件表示的意见，同意将儿童护照添加父母资料的问题，提交 TAG/TRIP 技术顾问小组和简化手续专家组进一步审议。

59. 执行委员会主席回顾他在 2014 年 3 月 8 日和 7 月 17 日分别发生马航 MH370 号航班和 MH17 号航班悲惨事件后的感受，强调因航班旅客舱单中的姓名和/或国籍错误，而造成蒙难者身份难以甄别的问题。他强调旅客的姓名及国籍可能不同，尤其是如果拥有双重国籍，表示希望国际民航组织能够研究这个问题，实现标准化，避免今后再发生错判蒙难者身份的事情。

60. 主管航空安保和简化手续的副局长总结执委会讨论时指出，本议程项目下提交的所有工作文件中拟议的行动，除若干小的修饰外，都得到强烈支持。关于理事会提交的四份工作文件，他指出，执委会同意向全会建议：核准 WP/19 号文件中所述的国际民航组织公钥簿工作方案，并敦促所有成员国加入和积极使用该公钥簿，认证和验证电子护照；核准 WP/40 号文件和 WP/42 号文件分别提出的 2017 年—2019 年三年期国际民航组织 TRIP 战略和简化手续方案的拟议优先和预期成果；并在按照法国、联合王国和美国代表的建议（见前文第 29、45 和 46 段）做出修改后，通过拟议的更新版国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明（WP/41 号文件）。

61. 关于 WP/191 号文件，执委会注意到南非建议通过在儿童护照内添加父母具体资料以应对儿童贩卖问题，以及一些代表认为这可能会使护照签发和边境放行过程变得更加复杂的意见。但执委会同意向全会建议，将这个问题交给国际民航组织技术专家做进一步研究，具体交与 TAG/TRIP 技术顾问小组和简化手续专家组审议。

62. 关于印度尼西亚提交的 WP/203 号文件修改稿，执委会同意向全会建议，由理事会考虑促进充分实施 PNRGOV 标准。执委会注意到 PNRGOV 的维护和管控由世界海关组织负责，国际民航组织和国际航协对此提供协作，因此同意向全会建议，各组织应根据需要审查 PNRGOV 电文标准。还注意到 PNRGOV 属完全开源，所有国家都能使用。

63. 另外，关于巴西提交的 WP/326 号文件，执委会同意向全会建议：敦促成员国注意国际机场服务现实意义的现实意义；以及要求理事会鼓励国际民航组织技术论坛在虑及国际机场理事会和国际航协这方面已经完成的工作的情况下，研究这一问题。

议程项目 11：理事会给大会的 2013 年、2014 年和 2015 年年度报告

批准给全会的报告草案

64. 执委会审议并未加修改，批准 WP/470 号文件所载执委会就议程项目 11 给全会的报告草案。

议程项目 12：关于修正《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案

议程项目 13：关于修正《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案

批准给全会的报告草案

65. 执委会接着审议并未加修改，批准 WP/471 号文件提出的执委会就议程项目 12 和 13 给全会的报告草案。执委会还同意建议全会通过以下决议草案：决议 12/1：修正《国际民用航空公约》第五十条第一款；决议 12/2：批准修正《国际民用航空公约》第五十条第一款的议定书；决议 13/1：修正《国际民用航空公约》第五十六条；和决议 13/2：批准修正《国际民用航空公约》第五十六条的议定书。

议程项目 20：环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支助

议程项目 21：环境保护 — 航空器发动机排放对当地空气质量的影响 — 政策、标准化和实施支助（一般规定、噪声和当地空气质量部分）

批准给全会的报告草案

66. 接着审议 WP/460 号文件，其中载有这两个议程项目的报告草案。

67. 执委会同意按美国代表的建议，将 20.2.11 段第三句话改为（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“美国鼓励成员国继续寻求在 2019 年 2 月的 CAEP/11 次会议上制定更严格的发动机非挥发性颗粒物排放标准的严格度，并支持将航空器发动机非挥发性颗粒物排放纳入航空环保委的技术审查和目标设定过程。”。

68. 执委会还同意按美国代表另一个建议扩大 20.2.19 段，在末尾新加一句话，如下：

“几个国家确认它们计划继续支持航空环保委的工作，并鼓励其他国家也这样做”。

69. 丹麦代表提到 20.2.22 段，建议扩展最后一句话，以反映关于审查国际民航组织噪声相关收费建议措施的提案，应提交航空环保委与国际民航组织两个负责收费原则的专家组，即机场经济专家组（AEP）和空中航行服务经济专家组（ANSEP），合作进行审议。

70. 美国代表表示，虽然并不反对提及机场经济专家组和空中航行服务经济专家组的建议，但认为既然重点是航空器噪声及其影响的问题，前述两专家组的参与，应该是在协商层次而非合作层次。

71. 执委会据此同意对 20.2.22 段最后一句修改如下（灰色阴影中为新加文字）：

“执委会建议关于审查国际民航组织噪声相关收费建议措施的提案，应提交航空环保委与机场经济专家组（AEP）和空中航行服务经济专家组（ANSEP）协商进行审议。”

72. 另外，执委会同意分别按照法国代表和美国代表的提议，将 20.2.23 段第二句话和第三句话修改如下（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“尽管承认这一点，但一些国家强调根据当地具体情况施加一定程度运行限制的有用性并认为拟议的决议条文并不妨碍各国基于航空器噪声合格认证实施运行限制。同时指出某些评估噪声限制应考虑运行限制是否会将噪声问题从一国转移至另一国”。

73. 在修改了上述第 20.2.11、20.2.19、20.2.22 和 20.2.23 段后，执委会批准 WP/460 号文件中所载执委会就议程项目 20 和 21 提交大会的报告草案。并同意建议全会通过决议 20/1：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。

议程项目 15：技术合作——关于技术合作的政策和活动

74. 审议本议程项目依据的文件是：理事会提交的 WP/47 号文件（2013 年—2015 年期间关于技术合作的政策和活动）和 WP/45 号文件[国际民航组织的航空志愿者（IPAV）方案]；以及国家和国际组织提交的相关文件。

75. 秘书长介绍 WP/47 号文件，其中记述国际民航组织技术合作和技术援助政策和战略的最新情况，报告了技术合作方案 2013 年—2015 年期间的业务绩效和财务结果。她指出，为了精简和加强国际民航组织的技术支助方案，本组织一方面利用经常方案预算资源和对国际民航组织自愿基金的捐助，提供技术援助。另一方面则通过技术合作方案，在回收成本的基础上，支持国家和其他实体制定和实施由政府或援助方出资的民用航空项目。秘书长强调，自 1951 年以来，通过国际民航组织技术合作局（TCB）实施的技术合作方案，继续享有各国、援助方和私人实体的兴趣。

76. 秘书长强调，在本三年期内，技术合作局每年在跨所有地区的 150 个国家，平均实施 110 个民用航空项目；征聘约 3 000 名外勤项目国际和国内专家；并为全世界 17 000 多个民航工作人员提供民航各学科的培训。方案交付总额达 3.897 亿美元。关于该方案的实施目标和财务绩效，详见 WP/47 号文件附录 A。

77. 秘书长重点介绍这一时期技术合作局质量管理体系的整合情况，强调截至 2014 年 10 月，技术合作局各科室均获得 ISO 9001:2008 合格认证。

78. 秘书长进一步强调，从财务角度看，2015 年和 2016 年头六个月的业务结果，显示下三年前景看好。就业务而言，她表示，鉴于民航技术的高速发展，可以放心地预计，国际民航组织的技术合作方案将继续在支持各国方面发挥重要作用。

79. 请执委会审查并建议全会核准 WP/47 号文件执行摘要中建议的行动；以及审议该文件附录 B 中所载更新版大会第 A36-17 号决议，并建议全会予以通过。

80. 秘书长然后介绍关于国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）的 WP/45 号文件，理事会根据国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）的举措已批准该方案。她指出该方案的目标，是帮助国际民航组织成员国克服国际民航组织审计期间查明的缺点，应对紧急局势，以及促进自力更生和增长，表示通过该方案，国际民航组织将向有兴趣的国家提供有技能、有经验的航空专业人员，作为志愿者在其各自专业领域和政府官员的密切

合作下，自愿提供短期援助。秘书长强调，志愿者方案向航空业界所有航空专业人员、国家和私人部门，以及国际民航组织退休人员开放参加，经国际民航组织审查资格后，建立由技术合作局掌管的民航所有学科合格航空志愿者名册。

81. 秘书长指出，根据理事会的要求，已设立国际民航组织航空志愿者方案自愿基金，接受捐助以支持该方案的管理，并借此机会请国际民航组织成员国、金融机构、航空业界和其他利害攸关方通过提供大的财务和人力资源，参加航空志愿者方案。她强调秘书处深信，该方案的实施将以最低的成本甚至零成本，为用户国和世界范围民用航空创造积极成果。

82. 请执委会审查并建议全会通过 WP/45 号文件所附关于国际民航组织航空志愿者方案的新决议草案。

83. 多米尼加共和国代表介绍 WP/383 号文件（改善技术合作局援助下进行的签约和采购过程）。他指出，正如理事会提交的 WP/47 号文件中说明的，国家在培养下一代航空专业人员和建立实现国际民航组织战略目标的经济和技术平台方面，面临重大挑战。因此，国际民航组织的技术合作方案，在帮助各国应对这些挑战，支持不让任何国家掉队（NCLB）的举措方面作用很大。

84. WP/383 号文件强调，国家在国际民航组织技术合作局帮助下成功进行采购，是一项共同的责任。因此，必须牢记损害国家的利益会给国际民航组织的公共形象和信誉造成不可逆转的损害，而其形象和信誉是必须充分保护的。该文件结论认为，技术合作方案对援助的申请国和/或受援国或援助方承担连带责任，其所带来的保障是一个重要元素；该方案的声誉不应因第三方不履行合约义务而受到玷污，尤其是考虑到国家依靠本组织的支持来改进其航空系统，实现和/或保持对国际民航组织现行标准的遵守。技术合作方案现已获得 ISO 9001:2008 合格认证，其中涉及几个关键问题，一是不断改进，二是客户满意。因此，该文件强调，在任何情况下都不能牺牲国家的利益。

85. 请大会：a) 要求将不履行合约义务和/或参与有害国家的法律诉讼的供应商，从国际民航组织供应商名单中删除，并不准其自主参加国际民航组织主办的活动；b) 要求公布不履行合约义务和/或参与有害国家的法律诉讼的供应商身份；和 c) 商定认为适当的任何其他行动。

86. 印度尼西亚代表介绍 WP/244 号文件修改稿（合作和促进环境保护融资工具的价值），其中强调国际合作在实施印度尼西亚航空温室气体（GHG）减排国家行动计划中的作用，以展示对其他成员国也可能适用的成功合作模式。该文件还强调，必须促进融资支助，以利发展中经济体制定环境方案，包括实现技术合作，这是大会通过国际民航组织全球基于市场措施（MBM）计划后，进行有效的实施所必需的。该文件强调，这种技术合作应得到成员国和利害攸关方向国际民航组织环境基金的捐助支持，并应在国际民航组织环境处（ENV）和国际民航组织技术合作局（TCB）之间的密切合作与协调下，加以实施。

87. 请大会：a) 注意印度尼西亚在实施民用航空环境保护措施方面与国际民航组织、其他国家和利害攸关方的成功合作；b) 鼓励成员国、利害攸关方、国际组织和其他联合国机构，通过现有的国际民航组织环境基金提供资金和资源，支持资源较少的国家实施航空环境方案；和 c) 制定国际民航组织内部关于环境处与技术合作局之间紧密协调的规定，以便提供一个技术合作的环境方案。

88. 秘鲁代表接着介绍该国提交并得到阿根廷、玻利维亚（多民族国）、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）支持的 WP/292 号文件（南美地区的地区技术合作项目）。该文件详细介绍在国际民航组织南美地区办事处（SAM）（利马）支持下执行的旨在加强南美各国安全，提高其在本组织普遍安全监督审计计划下有效实施（EI）评分的下述三个地区技术合作项目：项目 RLA/99/901 — 地区安全监督合作（SRVSOP）；项目 RLA/03/901 — 南美数字网络（REDDIG）和卫星板块的管理；和项目 RLA/06/901 — 根据空中交通管理运行概念和对通信、导航和监视（CNS）的相应技术支持，协助实施空中交通管理（ATM）地区系统。经强调，根据第三个项目（RLA/06/901）实施的所有基于性能导航（PBN）程序，都导致二氧化碳排放减少。该文件结论认为，这三个地区项目帮助提高了南美国家普遍安全监督审计计划的有效实施评分，使其增加至 71.75 分 — 这是地区一级的安全突破。请大会告知成员国，通过实施国际民航组织技术合作方案下的地区项目争取实现共同目标的优势。

89. 经指出，本议程项目下有两份信息文件提交审议：斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/415 号文件[欧洲支持不让任何国家掉队（NCLB）的举措]，这将在议程项目 14：技术援助方案下讨论；和国家间航空委员会提交的 WP/141 号文件[实施国际民航组织 — 国家间航空委员会项目 RER/01/901（COSCAP-CIS）的新方向及过去 15 年其活动的主要成果]。

讨论

90. 大韩民国代表提到 WP/383 号文件，指出由于该国为支持全球能力建设向国际民航组织安全基金提供自愿捐款，要求本组织确保以最透明和合作的方式，管理各国的优先需要。

91. 葡萄牙代表指出，多米尼加共和国提交的 WP/383 号文件，就国际民航组织供应商名册上的供应商提供的服务质量，以及本组织在这一领域的责任，提出一些重要问题。鉴于良好的治理原则，他同意监测承包人绩效的重要性。葡萄牙代表还同意应促进透明，鼓励交换供应商的绩效信息，因为国家资源有限，不应浪费。他强调，应鼓励成员国向国际民航组织反映供应商的绩效，以使所有利益方在未来的采购过程中得以做出更加知情的决策。但葡萄牙代表同时强调，WP/383 号文件还提出几个法律问题，他认为应该交给国际民航组织法律事务和对外关系局（LEB）做进一步分析，提出前进的建议。

92. 美国代表赞同印度尼西亚提交的 WP/244 号文件，指出美国继续支持印度尼西亚与各民航实体和利益攸关方，包括美国联邦航空局（FAA），进行成功接触与合作，并期待未来进一步加强与印度尼西亚民航局的伙伴关系。他强调，美国将尽力向国际民航组织成员国提供技术援助，以确保它们具有全面实施国际民航组织基于市场措施计划的能力，并在每一情况下与这些成员国协商，确定最需要什么类型的支援。美国不认为多边基金是实现必要支持的最好方式；相反，认为通过双边讨论，有针对性地主动查明需要，效果更好。

93. 俄罗斯联邦代表强调，该国同样对某些供应商的行为感到关切，因此表示支持多米尼加共和国提交的 WP/383 号文件。他指出，俄罗斯联邦也支持印度尼西亚提交的 WP/244 号文件，认为它与俄罗斯的 WP/387 号文件[用国际民用航空清洁发展机制（CDM）代替国际航空碳抵消和减排计划（CORSA）]性质相类似，其中特别建议设立一个用于国际航空的资源筹措机制。执委会先前在议程项目 22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支持下，已讨论过 WP/387 号文件。

94. 技术合作局局长 (D/TCB) 提到 WP/383 号文件, 以及对该文件发表的意见, 强调根据联合检查组 (JIU) 题为联合国系统的采购改革的审查 (参见 JIU/NOTE/2011/1, 建议 12) 中的建议, 并作为确保采购活动完好性的全组织努力的一部分, 国际民航组织已在制定供应商处罚政策, 准备提交将于 2017 年 2/3 月间举行的理事会 (第 210 届) 会议审议批准。这项拟议政策的依据, 是国际民航组织为其成员的联合国管理采购网路高级别委员会 (HLCM-PN) 制定的供应商资格示范政策框架 (MPF)。国际民航组织将在这个属于行政而非司法性质的框架下, 处理对规定做法的投诉, 并根据政策规定, 对从事欺诈、腐败、合谋、胁迫、不道德作为或行为, 或者妨碍公务的供应商, 做出除名决定。

95. 执行委员会主席表示注意到世界范围开展的各种技术合作活动。

96. 接着, 技合局局长总结讨论情况时指出, 执委会注意到理事会提交的 WP/47 号文件和 WP/45 号文件分别提供的关于本三年期技术合作方案的绩效, 以及建立和促进国际民航组织航空志愿者方案的信息, 并同意建议全会通过上述文件中所附的相关决议草案。

97. 关于多米尼加共和国提交的 WP/383 号文件, 对通过提高透明度和交换供应商行为信息加强国际民航组织对其采购服务的监督, 表示了支持。具体而言, 建议按照国际民航组织让客户满意的义务和对技合局实施的项目的共同责任, 征求各国对供应商及其提供服务的质量提出反馈意见。另外, 建议将 WP/383 号文件所述提案引起的法律问题, 提交法律局研究。执委会认知国际民航组织供应商处罚政策正在制定之中, 并将提交理事会 2017 年 2/3 月间的下一届 (第 210 届) 会议审议批准。

98. 关于印度尼西亚提交的 WP/244 号文件修改稿, 执委会同意有必要为在发展中国家建立环境方案, 包括有效实施国际民航组织全球基于市场措施计划, 推动提供财务支持。同时, 执委会认知国际合作对筹措资源和开拓可能的双边援助渠道的作用, 承认国际民航组织现有援助机制和自愿基金带来的惠益。

99. 关于秘鲁提交并得到南美国家支持的 WP/292 号文件, 执委会承认根据地区空中航行计划, 通过交流经验, 协调统一规章和能力建设努力进行的地区合作, 对加强民用航空系统及相关的基础设施和人力资源的重要作用, 尤其鉴于南美国家取得的实际成果, 导致该地区普遍安全监督审计计划的有效实施评分明显上升。

100. 执委会根据讨论情况, 请大会: a) 鼓励成员国、金融机构、航空业界和其他利害攸关方, 通过提供持续的财务和人力资源, 参加国际民航组织的航空志愿者方案; b) 要求秘书长将多米尼加共和国在 WP/383 号文件中的建议引起的法律问题, 交由法律局研究; c) 要求秘书长在虑及现有和新的筹资伙伴关系的情况下, 探讨建立国际民航组织技术合作环境方案的可行性; 和 d) 鼓励国际民航组织成员国共同合作, 通过实施地区和次地区技术合作项目, 努力实现共同目标。

议程项目 28: 不让任何国家掉队的举措

101. 执行委员会开始审议本议程项目, 相关文件是理事会提交的 WP/23 号文件[不让任何国家掉队 (NCLB) 的举措]和 WP/24 号文件 (关于减少航空灾害风险和响应机制战略); 以及国家和国际组织提交的相关文件。

102. 秘书长介绍 WP/23 号文件，其中提出关于国际民航组织 2014 年 12 月成立 70 周年时推出的不让任何国家掉队（NLCB）举措的报告，以及支持该举措的决议草案。报告描述了 NLCB 举措的目标和实现目标的手段。指出通过这项举措，国际民航组织正致力于提高全球对有效实施本组织的标准和建议措施、政策、全球计划和方案的重要性的认识，因为这是对一个安全、安保、高效、经济蓬勃和无害环境的航空运输系统的支撑。报告强调，NLCB 举措是为所有国家而设，侧重于按国际民航组织各项战略目标具有优先需要的国家，以便更好地完成对各国实施援助。报告进一步强调，NLCB 举措凸显航空对国家经济社会发展的重要性，以及各国有效和可持续实施《芝加哥公约》的义务，是支持民用航空增长和发展的先决条件。

103. 报告指出，NLCB 举措反映了国际民航组织从传扬航空对国家的惠益，到促进和协调实施能力建设和改进措施，以满足航空增长与发展需要的整个使命。有了这一举措，国际民航组织就能发挥更积极的协调作用。NLCB 举措还有助于激发支持航空进步，增加自愿资源供应和建设所需能力的政治意愿。报告强调，各国、国际组织、行业界和其他利害关系方给予支持、协作和援助，是国际民航组织上述努力取得成功的关键，而在国家、国际组织、发展机构和行业界之间建立伙伴关系，统筹资源，则是各国协力促进技术援助和技术合作，有效实施并确定可持续结果的关键。

104. 请执委会建议全会核准 NLCB 举措；鼓励各国、国际组织、行业界和援助方向这一举措提供支持；并通过 WP/23 号文件所附的相关新决议草案。

105. 巴西代表介绍 WP/348 号文件第 1 号修改稿（不让任何国家掉队举措下的人力资源开发：培训课程数据库和培训资源管理委员会），祝贺国际民航组织秘书处做出卓越努力，以改善国际民航组织的人力资源发展框架，并指出前述文件也意在促进这方面的努力。该文件回顾，大会第 A38-12 号决议附录 D，为国际民航组织的活动确定了一个范围，以便帮助成员国通过国际民航组织航空培训方案获得和保持航空人员的胜任能力。国际民航组织视培训活动为战略性促成因素，必须由协调好、效果好、效率高的系统进行处理，以实现支持成员国制定的人力资源发展战略的航空相关培训和其他教学活动。

106. 文件指出，国际民航组织最近的（2016 年）全球调查报告，概述成员国的关键战略优先在于航空安全、航空安保和人力资源能力建设领域。可以推断，各国具有共同的培训需要。国际民航组织对查明这种需要，确定哪些国家制定的办法最好，最好的经验在哪里，处于非常有利的地位。巴西提案的基本思想很简单：查明差距，查明需要，查明资源，并以此为据，通过一个胜任的集体所管理的中央化数据库，相应办理此事。

107. 请大会：a) 考虑建立世界范围现有课程中央化数据库，作为对航空培训升级版网络及相关举措，如航空培训目录和全球航空培训课程目录等的扩展和改进，方便在国家一级促进地区和全球合作；和 b) 考虑在不让任何国家掉队举措范围内建立一个委员会，负责查明和管理培训资源和培训需要，以弥合当地和地区的培训差距，促进地区培训协调和规划，合理使用资源，支持经验交流与共享。巴西代表指出，WP/348 号文件第 1 号修改稿也列于议程项目 23：国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设下审议。

108. 瓦努阿图代表接着代表共同提案国（库克群岛、斐济、基里巴斯、新西兰、巴布亚新几内亚、萨摩亚、新加坡、汤加和瓦努阿图）介绍 WP/218 号文件第 1 号修改稿（太平洋地区分办事处）。其中建议设立太平洋地区分办事处并提出以下论点：国际民航组织亚洲/太平洋（APAC）地区是国际民航组织空域最大的地区，归其负责的共有 38 个成员国，含 50 个飞行情报区（FIRs）。现在泰国曼谷设亚太地区办事处，中国北京设地区分办事处。由于缺乏协调统一，亚太地区是所有地区中经历最极端多样性的一个地区，无论是讲规模、能力、安保、安全、合规和安保运行量哪个方面，都是如此。最近的有效实施评分显示，亚太国家之间的差距

很大：41%的亚洲国家和 84%的太平洋国家低于目前国际民航组织普遍安全监督审计计划全球有效实施平均分 63 分。亚洲国家的有效实施平均分为 68 分，比全球有效实施平均分高 5 分，而太平洋国家的有效实施平均分仅为 43 分，比全球有效实施平均分低 20 分。

109. 很明显，即使各地区工作组和国际民航组织地区办事处做出最好的努力，包括双边和多边努力，也根本无法有效解决太平洋岛屿国家面临的航空安全和安保的合规挑战。这些岛国历来资源匮乏，能力有限，因而认定国际民航组织必须向太平洋地区伸出援手。萨摩亚工程、运输和基础设施部部长 Niko Lee Hang 阁下 2016 年 9 月 28 日在第三次全体会议上向大会发言时，就呼应了这种心情（参见 WP/442 号文件）。几个国家，如汤加、萨摩亚和瓦努阿图与世界银行的太平洋航空投资方案（PAIP）联手，在开发和建设新机场、航站楼和设备系统后，将具备促进亚洲与美洲大陆之间远程航班的能力。

110. 另一个问题是普遍安全监督审计计划持续监测做法（CMA），太平洋岛屿国家表示，这一做法可能对它们并不合适，因为其监管环境本身还欠发达，还需要进一步改进。因此，上述国家敦促国际民航组织修改对它们的审计做法，将重点更多放在发展安全监督体系八个关键要素上，特别是需要支助服务的具体目标。太平洋岛屿国家建议国际民航组织在这样做时，参考澳大利亚、孟加拉、智利、印度、日本、马来西亚、尼泊尔、新西兰、大韩民国、俄罗斯联邦、新加坡、汤加和瓦努阿图在议程项目 33 下提交的 WP/213 号文件：航空安全与空中航行的监测和分析中所述的，关于普遍安全监督审计计划持续监测做法实施后审查的建议。

111. 太平洋岛屿国家坚持它们不愿意掉队。本着国际民航组织不让任何国家掉队举措的真正精神，它们提议国际民航组织组建太平洋地区分办事处。希望国际民航组织了解其在实施本组织标准和建议措施中所面临的挑战，是该次地区仅见独有的；希望国际民航组织知道，太平洋岛屿国家财政拮据，航空能力有限，使这些挑战更显突出。国际民航组织的 NCLB 举措既有挑战性，又令人振奋，太平洋岛屿国家要求国际民航组织探讨设立地区办事处的益处，因为它们希望得到国际民航组织的直接协作、过问，甚至是更主动作为的惠益和便利。它们认为，设立太平洋地区分办事处，可以照亮未来航空业发展的明确道路和路线，是对国际民航组织不让任何国家掉队举措的响亮反响，起到激起波澜的效果。

112. 萨尔瓦多代表介绍该国提出并得到北美、中美和加勒比地区多个国家支持的 WP/261 号文件[精准援助各国：不让任何国家掉队战略在北美、中美和加勒比（NAM/CAR）地区]。该文件记述中美和加勒比地区实施北美、中美和加勒比地区不让任何国家掉队（NACC NCLB）战略进行精准援助的情况，以及该地区各国对更有效实施国际民航组织标准和建议措施，实现安全、空中航行、环境和安保各项目标所抱的期望和做出的承诺。请大会：a) 注意文中提供的关于包含各国承诺和精准援助做法的 NACC NCLB 战略及其向多地区民用航空援助项目（MCAAP）概念演进的信息；b) 鼓励成员国通过长、短期借调和其他类似机制提供额外支持；和 c) 鼓励供资机构和业界注意各国在不同领域的进步，并与国际民航组织合作，成为各国继续改进，实现可持续性的伙伴。

113. 萨尔瓦多代表代表 WP/261 号文件共同提案国，感谢国际民航组织北美、中美和加勒比地区办事处（墨西哥）主任对确保该地区没有国家掉队表现的关心。强调在这方面，萨尔瓦多在最近一次审计中的 USOAP 有效实施得分，从 68 分上升至 87 分。

114. 联合国代表接着介绍斯洛伐克代表欧盟成员国、欧洲民航会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织提交的 WP/105 号文件（处理能力建设领域的挑战）。该文件强调，能力建设活动，不论是国际民航组织还是单个国家、地区组织或业界组织的，都在支持各国努力实现有效和可持续地遵守国际民航组织标准和建议

措施方面，发挥着关键作用。并进而推进欧洲大力支持的国际民航组织 NCLB 举措的实施。因此，有效管理这类能力建设活动，是保证实际成果的关键。

115. 请大会：a) 回顾成员国遵守国际民航组织标准和建议措施的责任和做出强有力政治承诺的必要性，以确保能力建设活动后各项措施得以持续；b) 重申支持 NCLB 举措，并承认它对改善全球一级整体航空绩效的贡献；c) 承认国际民航组织、单个国家、地区组织和业界开展能力建设活动的附加和补充价值；d) 请国际民航组织制定和实施排定能力建设活动优先的成果导向做法，包括使用关键绩效指标（KPIs）衡量能力建设活动的效果、效率和可持续性；和 e) 回顾共享信息以提高效率的重要性，请国际民航组织、成员国、各组织和业界利用现有工具（如国际民航组织 ISDAL 数据库），共享关于它们各自进行的或从中获益的能力建设活动信息，以便实现最大的效率，避免重复同类活动，保证对国家和活动进行充分的优先排序。WP/105 号文件共同提案国建议，修改关于筹措资源的决议草案（WP/26 号文件）和关于 NCLB 举措的决议草案（WP/23 号文件），增加上述的内容。

116. 尼日利亚代表代表 54 个非洲民航委成员国介绍 WP/299 号文件[实施人力资源发展基金（HRDF）的进展报告]，其中汇报非洲民航行业实施自愿 HRDF 基金取得的进展。据回顾，HRDF 基金是非洲国家通过 2014 年 4 月 7-11 日在赤道几内亚马拉博举行的非洲第三届民航部长会议的部长宣言倡导成立的。根据马拉博宣言，并根据 2014 年 7 月 1-4 日在塞内加尔达喀尔举行的非洲民航委员会第二十四届特别会议全体会议制定的关于 HRDF 基金的决议，非洲民航委秘书处请国际民航组织在与非洲民航委密切协调下，确定建立非洲 HRDF 基金的方式。应非洲民航委这一请求，并根据国际民航组织关于建立和管理自愿基金的政策，理事会于 2014 年 9 月 19 日批准设立该 HRDF 基金，以帮助为非洲国家民航行业提供能力建设的机会。

117. 现需要进一步发展 HRDF 基金，通过建立额外的方案和活动，帮助满足非洲民用航空的运行需求。该基金的财务独立于国际民航组织经常方案预算，按照《国际民航组织财务条例》（Doc 7515 号文件）和理事会及秘书长权限内的其他规定运行。HRDF 基金的成功、连续性和可持续性取决于收到的自愿捐助。因此，特请成员国、国际组织、公私实体和所有其他感兴趣的援助方，向 HRDF 基金做出自愿捐助，参与加强非洲民航人的能力。

118. 请大会：a) 注意 HRDF 基金的设立旨在加强非洲民航专业人员的人力资源能力；b) 注意实施 HRDF 基金取得的进展；c) 请国际民航组织理事会提供额外的方案和活动，以便加强非洲民用航空行业的人的能力；和 d) 呼吁所有成员国、业界伙伴方和国际组织、公私实体向 HRDF 基金做出自愿捐助，从而促进它的成功、连续性和可持续性。

119. 经指出，埃及根据本议程项目提交的 WP/364 号文件（埃及关于国际航空二氧化碳减排的行动计划），执委会先前已在议程项目 22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助下讨论过了；根据本议程项目提交的下列三份信息文件，执委会将在议程项目 14：技术援助方案下讨论：斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/415 号文件[欧洲支持不让任何国家掉队（NCLB）的举措]；多米尼加共和国提交的 WP/446 号文件（多米尼加共和国在民用航空安保方面的进展）；和日本提交的 WP/450 号文件（日本支持实施航空安全和空中航行）。

讨论

120. 南非代表提到 WP/23 号文件，祝贺国际民航组织精心筹划 NCLB 举措，以确保在满足本组织标准和建议措施的要求方面，不让任何国家掉队。南非完全赞同 NCLB 举措，保证以各种方式给予它支持和协助。南非同样赞成该文件所附的相关决议草案。也完全支持其所属非洲民航委 54 个成员国提交的 WP/299 号文件，以及巴西提交的 WP/348 号文件第 1 号修改稿中的行动和结论。

121. 新加坡代表谈到其共同提案的 WP/218 号文件第 1 号修改稿，重申支持研究建立太平洋地区分办事处的倡议。他确认赞同国际民航组织的 NCLB 举措，强调建立太平洋地区分办事处将能提供更有针对性的援助，以满足太平洋岛屿国家的具体技术和运行需要。新加坡代表强调国际民航组织让太平洋岛屿国家参与研究的重要性，以便划定具有现实和实际意义的活动和支助范围。他强调，该项研究还应考虑如何确保地区办事处的长期可持续性，在国际民航组织伙伴关系系统，包括金融机构和成员国中，发掘可能的供资援助渠道。新加坡代表强调，该国与太平洋岛国具有深厚的友谊和伙伴关系，将继续向它们提供技术援助和能力建设资源。

122. 法国代表指出，法国长期以来一直奉行在全球一级提供援助，进行合作，分享自己的经验和专有知识的自愿政策，以使同法国合作的国家得以改善它们对国际民航组织标准和建议措施的实施。强调法国最近宣布今后三年将为这种合作拨款 100 多万欧元，重点用于培训。强调这一行动与国际民航组织的 NCLB 举措完全一致。

123. 法国代表表示，法国执行上述政策或者直接行动，或者通过法国国家民用航空学院（ENAC），或是通过利用民航总局专有知识的一个新援助结构，加以实施。法国也在它完全支持并参加提案的 WP/105 号文件所述框架内，通过欧盟采取行动。另外，法国还在与空客公司、达芬奇机场等的公私伙伴关系框架内，采取行动。

124. 法国代表指出，法国从前述不同体验中吸取了三条主要经验：通过当事各方强有力的政治承诺确保行动得以持续的重要性；创造有利工作环境留住专训人才的重要性；和利用关键绩效指标（KPIs）定期评估行动，从中吸取经验教训的重要性。

125. 牙买加代表强调，该国附议对国际民航组织 NCLB 举措的压倒性支持。同时指出，如果一个国家在国际民航组织协调的验收考察（ICVM）后六个月内要求援助而未果，牙买加要求重新考虑这一时间规定。

126. 特立尼达和多巴哥代表强调该国认知国际民航组织在 NCLB 举措项下开展的重要工作，赞扬本组织北美、中美和加勒比（NACC）地区办事处（墨西哥）在帮助加勒比共同体（CARICOM）国家实现遵守国际民航组织标准和建议措施方面积极进取的工作。

127. 新西兰代表强调，该国作为 WP/218 号文件第 1 号修改稿的共同提案国，高度赞扬国际民航组织的 NCLB 举措，并认为就此而言，太平洋岛屿国家在文件中提出的问题十分关键。因此，新西兰作为国家，将继续支持太平洋岛屿国家，同时强烈认为，考虑建立太平洋地区办事处的可行性，能为在世界那一地区进行能力建设提供有用的通道。

128. 澳大利亚代表强调 WP/218 号文件第 1 号修改稿提出的很多问题，正在亚洲/太平洋民用航空委员会任务队进行研究，特别是在多样化的亚太地区建设能力，确保不让任何国家掉队的最佳方式。他建议修改该文件行动 c) 段，如下（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“建议国际民航组织与太平洋岛屿国家密切协作，研究的可行性和考虑进一步分析太平洋地区的航空安全和空中航行问题，包括处理查明问题的可能办法，例如建立太平洋地区分办事处的利弊”。

129. 乌拉圭代表强调，该国完全支持国际民航组织的 NCLB 举措及相关的 WP/23 号文件。强调 2014-2015 年间，根据国际民航组织的 NCLB 框架，通过技合局和南美地区办事处（利马），向乌拉圭民用航空当局 DINACIA（乌拉圭国防部国家民用航空和航空基础设施局）提供了技术援助。这一援助由南美地区办事处通过地区安全监督组织（RSOO）机制进行协调和监督，国际民航组织安全基金（SAFE）提供项目供资。乌拉圭代表强调，国际民航组织的支持，对该国建设所需的能力和工作方法有决定性作用，以便及时纠正其两项重大安全关切（SSCs）和实质改进安全监督体系大多数关键要素，最终使其 USOAP 有效实施评分得以提升。他指出，这些非常积极的成果应归功于南美办事处管理层和员工的贡献，以及技合局管理的安全基金出资项目，表示乌拉圭诚挚感谢南美办事处提供这些支持，感谢国际民航组织及其技合局组织和管理技术援助项目。乌拉圭代表重申，该国承诺继续努力，确保取得的好结果和能力建设得以持续，以便进一步提高其有效实施评分，增进航空运输的安全和正常。

130. 巴布亚新几内亚代表重申，该国完全支持其共同提案的 WP/218 号文件第 1 号修改稿，指出该文件支持国际民航组织关于地区安全监督组织（RSOOS）的全球战略计划。强调共同提案国寻求大会宏观层面的支持，以进一步研究和分析它们关于设立太平洋地区分办事处的建议，以便太平洋岛屿国家改进其有效实施评分，实现国际民航组织不让任何国家掉队的举措。巴布亚新几内亚代表表示，已注意到澳大利亚代表发表的意见，强调该国支持该文件以现有形式建议的行动。

131. 斐济代表也再次强调该国完全支持其共同提出的 WP/218 号文件第 1 号修改稿，并肯定新加坡和新西兰等国对此做出的贡献。指出该文件强调亚洲/太平洋地区的差距，因而须具体针对太平洋小岛屿发展中国家（SIDs）提供援助。斐济代表表示，拟议对建立太平洋地区分办事处进行可行性研究，是要认清存在一些需要解决但未获解决的问题和挑战的事实，强调研究只要以独立方式进行，应可提供最好的前进道路。

132. 俄罗斯联邦代表赞同理事会提交的 WP/23 号文件，包括关于国际民航组织 NCLB 举措的决议草案，以及巴西提交的 WP/348 号文件第 1 号修改稿和库克群岛、斐济、基里巴斯、新西兰、巴布亚新几内亚、萨摩亚、新加坡、汤加和瓦努阿图共同提交的 WP/218 号文件第 1 号修改稿。

133. 所罗门群岛代表和前此发言者一样，表示支持国际民航组织的 NCLB 举措，强调必须不遗余力地加以实施。他还表示支持拟议设立太平洋地区分办事处的 WP/218 号文件第 1 号修改稿。

134. 毛里求斯代表表示，该国承认国际民航组织根据 NCLB 举措进行的宝贵工作，因此赞同相关的 WP/23 号文件及其所附的决议草案。毛里求斯也支持它共同提案的 WP/299 号文件。

135. 汤加代表强调，该国高度赞赏国际民航组织的 NCLB 举措，呼应斐济代表发表的意见，支持它共同提案的 WP/218 号文件第 1 号修改稿。虽然汤加认为，建立一个太平洋地区分办事处效率和效果都会更好，但愿意等待拟议可行性研究的结论和建议。

136. 巴基斯坦代表表示支持 WP/23 号文件，期待它在亚洲/太平洋地区得到有效实施。

137. 沙特阿拉伯代表指出，该国支持国际民航组织 NCLB 举措，赞同相关的 WP/23 号文件、WP/218 号文件第 1 号修改稿和 WP/299 号文件。他回顾执委会先前根据议程项目 14：技术援助审议的理事会 WP/392 号文件，其中记述全球部长级航空峰会（2016 年 8 月 29-31 日，沙特阿拉伯利雅得）关于建立支持地区安全和空中航行举措的中东地区（MID）实施计划（MIDIP）的建议，强调沙特阿拉伯已表示愿意作为今后两年地区安监组织活动的东道国，以确保不让任何国家掉队。

138. 斯里兰卡代表表示完全支持 WP/218 号文件第 1 号修改稿，强调建立太平洋地区分办事处将有助于邻国通过与国际民航组织的密切联系解决它们的问题，使其能得到必要的援助。

139. 中国代表强调，该国赞赏和支持国际民航组织 NCLB 举措，并赞同相关的 WP/23 号文件。他强调，中国为支持 NCLB 举措已提供自愿财务捐助，还为多名航空专业人员提供了培训，他强调中国将继续努力支持其他成员国。

140. 秘书长谈到 WP/218 号文件第 1 号修改稿，强调须有资源才能进行所议的设立太平洋地区分办事处可行性研究，因此呼吁成员国，特别是邻近国家和国际金融机构，提供所需的财务和实物人力资源。

141. 主管航空安全的副局长（DD/SAF）总结执委会讨论时指出，执委会经审议理事会提交的 WP/23 号文件，同意向全会建议：核准 NCLB 举措；鼓励各国、国际组织、业界和援助方向这一举措提供支援；并通过所附的新决议。执委会还注意到萨尔瓦多提交并得到北美、中美和加勒比地区多个国家支持的 WP/261 号文件所述的，国际民航组织按照 NCLB 举措在中美和加勒比地区所做的工作。

142. 执委会还注意到巴西提交的 WP/348 号文件第 1 号修改稿（不让任何国家掉队举措下的人力资源开发：培训课程数据库和培训资源管理委员会）。

143. 关于库克群岛、斐济、基里巴斯、新西兰、巴布亚新几内亚、萨摩亚、新加坡、汤加和瓦努阿图共同提交的 WP/218 号文件第 1 号修改稿（太平洋地区分办事处），执委会支持交理事会在顾及现有太平洋航空安全组织（PASO）的情况下，审议就设立太平洋地区分办事处进行可行性研究的问题，以便向所有十二个太平洋岛屿国家提供更直接的支援。但秘书长同时指出，需要资源进行这项研究，呼吁各国和国际金融机构给予支持，提供所需的财务和实物人力资源。

144. 执委会也注意到斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/105 号文件（处理能力建设领域的挑战），以及该文件拟议的行动已包含在 WP/23 号文件所附关于 NCLB 举措的新决议中。

145. 关于非洲民航委 54 个成员国提交的 WP/299 号文件，执委会注意到建立和实施自愿捐助供资、旨在加强非洲民用航空行业人的能力的 HRDF 基金和 HRDF 基金借调方案取得的进展。这一能力建设行动被视为 NCLB 举措总体努力中一项值得欢迎的发展。通过建立额外方案和活动进一步发展 HRDF 基金的必要性，得到强调。同时强调，HRDF 基金的成功、连续性和可持续性取决于收到的自愿捐助。

146. 经同意，关于减少航空灾害风险和响应机制战略，以及国际民航组织出版物的文件，留待下次会议介绍和讨论。

147. 会议于 17 时休会。

第七次会议记录

(2016年10月1日, 星期六, 14时30分)

讨论题目

1. 议程项目 28: 不让任何国家掉队的举措 (续)

— 减少航空灾害风险和响应机制战略

— 日本提交的文件

— 美国提交的文件

国际民航组织出版物

— 加拿大提交的文件

2. 议程项目 14: 技术援助方案

— 关于国际民航组织技术援助方案的报告

— 斯洛伐克代表欧盟 (EU) 及其成员国、欧洲民航会议 (ECAC) 其他成员国和欧洲空中航行安全组织 (EUROCONTROL) 提交的文件

— 多米尼加共和国提交的信息文件

— 日本提交的信息文件

— 斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的信息文件

— 非洲的进展 — 关于非洲航空安全全面的地区实施计划 (AFI 计划) 的报告

— 关于非洲航空安保和简化手续全面的地区实施计划 (AFI SECFAL 计划) 的报告

— 54 个同为非洲民航委员会 (AFCAC) 成员国的缔约国提交的文件

— 非洲和马达加斯加航空安全机构 (ASECNA) 代表非洲空中航行服务提供者 (ANSPs) 指导小组提交的文件

— 国际航空运输协会 (IATA) 提交的信息文件

- 拟议的支持地区安全和空中航行举措的中东地区（MID）实施计划
 - 关于航空安保和简化手续的利雅得宣言
 - 埃及提交的文件
3. 议程项目 23: 国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设
- 国际民航组织民用航空培训方案和航空能力建设
 - 巴西提交的文件
 - 喀麦隆提交的文件
 - 埃及提交的文件
 - 印度提交的文件
 - 斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的文件
 - 阿根廷提交的信息文件
 - 印度尼西亚提交的信息文件
 - 阿根廷代表拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国提交的信息文件
4. 议程项目 30: 资源筹措
- 关于资源筹措的报告
 - 斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的文件
 - 世界银行集团（WBG）提交的文件
5. 议程项目 29: 联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）
- 航空对实现联合国 2030 可持续发展议程的贡献
 - 民用空中航行服务组织（CANSO）提交的文件
 - 世界银行提交的文件

- 国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织、国际航协、国际商务航空理事会（IBAC）和航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的文件
- 可持续航空国际联盟（ICSA）提交的信息文件

6. 议程项目 31：由执行委员会审议的其他高层政策问题

援助家属

- 关于制定援助航空器事故蒙难者及其家属的监管要求的报告
- 巴西提交的文件
- 意大利、马来西亚、墨西哥和西班牙提交的文件
- 飞机坠毁蒙难者家属国际联合会（ACVFFI）提交的文件

讨论摘要

议程项目 28：不让任何国家掉队的举措

1. 执委会（EX/6）根据理事会提交的一份工作文件：WP/24 号文件（减少航空灾害风险和响应机制战略），以及相关的工作文件，继续并完成了对本议程项目的审议。

减少航空灾害风险和响应机制战略

2. 秘书长介绍 WP/24 号文件，其中提出关于建立国际民航组织危机响应机制和减少航空灾害风险战略的大会决议草案。该文件强调，灾害继续给个人、社会和国家造成巨大损失。过去十年，灾害造成 700 000 人丧生，140 多万人受伤，约 2 300 万人无家可归。全球经济损失高达 1.3 万亿美元。据强调，民用航空在援助受自然灾害、冲突和流行病影响的国家和地区方面，发挥着关键作用。航空运输不仅是可持续发展的催化剂，同时也是实施人道主义救援的主要交通工具，尤其是对最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）。国际社会已经从被动采取应急和救灾措施的文化，向主动减少灾害风险的转型。国际民航界也已做出从被动型安全文化，到主动型/预测型安全和安保管理做法的类似转变。

3. 文件回顾，根据过去几十年积累的经验，各国通过了一系列联合国灾害响应框架，包括最近的 2015-2030 年仙台减少灾害风险框架。在其七十多年的历史中，国际民航组织响应过众多的灾害，包括仅涉及航空的事件，以及影响航空的各种天灾人祸。国际民航组织的现行标准，规定各国对应急预案、应急响应和边境管制的管理责任。但目前还没有一个综合性机制和战略，具体指导本组织如何响应包括航空器事故在内的危机、天灾人祸、危害国际民用航空的非法干扰行为和流行病等严重影响航空运输和公众信心的事件。因此，必须有一个系统的做法，来规范受影响国家的主要责任，应对危机的跨行业性质，满足国际民航组织从战略和战术两方面发动多个实体筹集所需资源的需要。拟议大会决议的目的，是促进国际民航组织“满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要”的目标，同时体现前述仙台框架的主要概念。

4. WP/24号文件请大会：注意附件1—《人员执照颁发》、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》中关于应急规划和灾害响应的规定；注意联合国会员国通过仙台减少灾害风险框架和联合国系统行政首长协调理事会（CEB）核准联合国减少灾害风险、增进复原力行动计划；核准国际民航组织应急准备和响应战略；并通过本文件所附的大会决议草案。

5. 日本代表表示感谢全世界给予2016年4月14日和16日熊本地震蒙难者的支援，报告灾区正在稳步恢复和重建之中。他接着介绍相关的WP/280号文件第1号修改稿，其中强调应对自然灾害预备措施的必要性。该文件详述最近熊本地区地震后快速响应的成功经验，强调航空运输在自然灾害中的重要作用。请大会：注意该文件所载的信息；并鼓励各国考虑根据日本遭遇自然灾害的经验，制定自己的应急响应措施。

6. 美国代表介绍WP/264号文件，文中提议建立危机管理流程。他回顾过去几年，若干事件以前所未有的方式影响了民用航空。正如理事会在WP/24号文件中指出的，这些事件既有人祸也有天灾，对民用航空系统造成极大扰乱。随着航空器性能的提高，任何扰乱都有可能不仅对航空器运营人，而且对服务提供者产生不利影响。为了将影响减至最小，必须跨越多地进行迅速和有力的协调。但遗憾的是，目前并不存在所需的流程和系统。尽管地区空中航行计划包含应急规划，但其结构不允许它统领全局。因此，美国认为急迫需要审查危机响应机制，确定哪些地方需要改进，哪些地方需要新的联通。国际航空界的文化不应是被动反应，而应争取主动，共同努力，建设一个包括民用航空当局（CAAs）、空中航行服务提供者（ANSPs）和运营人在内的强有力的一体化系统。WP/264号文件请大会：注意附件1—《人员执照颁发》、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》中关于应急规划的规定；并敦促国际民航组织审查现行政策和程序，以便制定在本组织内实现危机响应制度化的战略，并推动建立能快速有效进行动员，对民航运行扰乱事件实行网络化管理的地区应急预案和措施。

讨论

7. 国际航协观察员回顾说，联合国（UN）已经确定灾害准备、缓解和管理的当前需要。认为航空界作为国际社会的成员，必须对世界的天灾人祸具有全球协调一致的做法，同意WP/24号文件中所说的，民用航空界必须从被动响应向战略性主动管理过渡。国际航协观察员因此表示，该组织强烈支持WP/24号文件附件中提出的关于减少航空灾害风险和响应机制的大会决议草案，并确认该组织将坚定与国际民航组织及其他利害关系方密切合作，加强协作努力。

8. 俄罗斯联邦代表表示衷心支持美国提交的WP/264号文件。

9. 主管航空安全的副局长（DD/SAF）总结讨论时表示，执行委员会注意到联合国2015-2030年仙台减少灾害风险框架中体现的国际减灾战略，反映了从传统上强调灾害响应到强调减少灾害风险的重要转变，并寻求促进已在国际民航组织展开的预防文化。执委会强调，国际民航组织所做的任何响应，均应以受影响的国家为主导并与之一致行动，因为受灾国负有响应灾害事件的首要责任。

10. 鉴于WP/280号文件第1号修改稿所述日本在熊本机场建筑物和其他设施因地震受损后采取的最佳做法，执委会同意，应鼓励各国根据日本和其他遭遇过类似危机的成员国所采取的措施和积累的经验，制定本国的灾害应急响应措施。

11. 主管航空安全的副局长注意到对 WP/24 号文件所附大会决议草案表示的支持。他从讨论中得出结论认为，执行委员会支持对草案做出一些修改，以反映各国需要既考虑到联合国仙台框架所载的减少风险的优先，也顾及成员国救灾恢复的最佳做法。此外，还可增加一些文字，要求理事会制定使本组织战略做法和战术响应制度化的政策和战略，以应对可能影响国际民用航空安全和连续性的航空特有危机。经同意，这些修改将如实记入执行委员会关于议程项目 28 的报告草案所载的大会决议条文。

国际民航组织出版物

12. 加拿大代表介绍 WP/369 号文件，其中建议大会进一步扩大理事会关于无偿获得国际民航组织出版物规模的 C-DEC 205/7 号决定，通过免费提供电子准入，获得与安全有关的各种文件、手册和标准，以支持不让任何国家掉队的举措。对这些文件开放准入，将确保各国和利害攸关方都能获准进入同一个安全可靠的航空运输系统，并将进一步促进国际民航组织加强全球民用航空安全的战略目标。加拿大的建议将拆除当前存在的支付壁垒，从根源上解决国际民航组织标准和措施不为所有人充分认识，不为所有人轻易获得的问题。可以在下一个三年期逐步做到这一点，而在 2019 年下一届大会前收到具体效果。作为起点，可把优先给予国际民航组织附件和技术细则，作为第一批在线免费提供的文件。WP/369 号文件请大会：确认国际民航组织理事会致力于 NCLB 举措；支持各国实施国际民航组织标准和措施的努力；批准网上免费提供技术性质的文件和手册；寻求其他增加创收的机会；以及为反映以上决定，考虑修改出版物政策和国际民航组织出版物条例。

讨论

13. 芬兰代表表示强烈支持加拿大关于网上免费提供国际民航组织出版物的建议。

14. 法国代表强调，促进所有可能的用户最广泛获得国际民航组织的出版物，是全球实施国际民航组织标准和措施的先决条件，因而也是确保世界范围航空安全的一个关键因素。由于这一理由，他支持加拿大的建议，并如 WP/369 号文件 3.3 段所示，假定此举不会导致预算失衡，建议将此事提交理事会审议。法国代表指出，这方面已经存在允许无偿获得核心文件和软件的经济模式。

15. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表也支持加拿大的建议，认为及时获得国际民航组织现行有效的技术文件，对国际民航组织 NCLB 举措的成功至关重要。尽管如此，他表示还是应该评估一下对下三年期预算的可能影响。

16. 俄罗斯联邦代表赞同前此的发言，强调加拿大关于网上免费提供国际民航组织出版物的建议与 NCLB 举措一致，对确保国际民用航空安全至关重要。

17. 塞内加尔代表表示完全支持加拿大的建议，重申国际民航组织的技术文件是全球实施国际民航组织标准和措施的关键。他鼓励本组织在线提供所有技术参考文件，在现有技术限制内和充分尊重对国际民航组织某些类型文件实行保密的规定约束下，确保所有需要查阅者便利和公平地获得准入。塞内加尔代表确认，这一成功将支持国际民航组织的 NCLB 举措，以及各国实施国际民航组织标准和措施的努力。

18. 秘书长感谢加拿大代表在 WP/369 号文件中提出网上免费提供国际民航组织出版物的问题，表示支持向所有国际民航组织成员国，尤其是需要的国家，免费提供所有国际民航组织文件的概念。但她回顾，行政委

员会刚刚（AD/1）核准本组织下三年期的经常方案预算，其中含有销售国际民航组织出版物产生的收入，包括加拿大提议免费提供的那些文件在内。考虑到这个问题的重要性，秘书长建议指示理事会分析此事，并向下一届大会报告实施的选项。

19. 中国代表表示原则同意加拿大的建议。同时也同意委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表的意见，认为该建议的预算影响值得考虑。

20. 墨西哥代表重申该国完全支持国际民航组织的 NCLB 举措。他赞同秘书长的意见，重申尽管向成员国免费提供国际民航组织所有文件是本组织应力争实现的一个目标，但可能对下三年期产生预算影响。墨西哥代表回顾，就此而言，行政委员会批准的 2017 年—2019 年三年期经常方案预算，前提是维持各国分摊会费和国际民航组织出版物销售收入的现状。因此，他同意应指示理事会探索下三年期实现上述目标的选项，并就此向大会第 40 届会议提出报告。墨西哥代表赞同中国和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表在这方面发表的意见。

21. 智利代表也支持秘书长的发言。

22. 执行委员会总结关于议程项目 28 的讨论，同意建议全会通过理事会在 WP/23 号文件中建议的关于 NCLB 举措的新大会决议，以及经讨论修改（参见上文第 11 段）、理事会在 WP/24 号文件中建议的关于减少航空灾害风险和响应机制战略的新大会决议。执行委员会还同意向大会建议，要求理事会分析加拿大提出的 WP/369 号文件中所载关于在网上免费提供国际民航组织文件的建议，并向大会第 40 届会议汇报实施选项。

议程项目 14：技术援助方案

23. 执行委员会主席回顾，本议程项目议程所列几份工作文件先前已在其他议程项目下讨论，这里不复议。这些文件是：理事会提交的 WP/28 号文件（关于国际民航组织技术援助方案的报告）；斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/105 号文件；WP/21 号文件修改稿[关于非洲航空安保和简化手续全面的地区实施计划（AFI SECFAL 计划）的报告]及非洲民航委 54 个成员国提交的相关文件 WP/164 号文件修改稿；和理事会提交的 WP/351 号文件（关于航空安保和简化手续的利雅得宣言）及埃及提交的相关文件 WP/364 号文件。因此，议程项目 14 下仍需讨论的仅剩理事会提交的两份工作文件：WP/27 号文件[非洲的进展—关于非洲航空安全全面的地区实施计划（AFI 计划）的报告]和 WP/392 号文件[拟议的支持地区安全和空中航行举措的中东地区实施计划（MIDIP）]，连同相关的工作文件和一份信息文件。

非洲航空安全全面的地区实施计划（AFI 计划）

24. 秘书长介绍 WP/27 号文件，其中记述实施非印计划及其相关工作方案取得的进展。据回顾，理事会 2015 年批准将非印计划延期至本三年期以后，其范围早在 2013 年 3 月扩展至包括所有安全相关领域：人员执照颁发（PEL），航空器的运行（OPS），航空器适航性（AIR），航空器事故和事故征候调查（AIG），空中航行服务（ANS）和机场及地面助航设备（AGA）。并指出，非印计划已批准选定优先国家的四个援助项目，所涉领域为机场合格认证，非洲空中航行服务提供者（ANSPs）同业审查机制，国家安全方案（SSPs）和安全管理体系（SMS），以及加强搜寻和救援（SAR）服务。

25. 该文件强调，继续以有效和协调一致的方式，在与非洲-印度洋地区航空安全小组（RASG-AFI）充分协调并与全球航空安全计划（GASP）对接的情况下，在所有安全相关领域内实施非印计划，将有助于加速非洲国家正在做出的努力，以实现 GASP 目标和航空安全部长级会议（2012 年 7 月，阿布贾）通过的地区安全指标。据强调，实现这些航空安全指标和可持续安全改进的努力，已结出实在的成果：若干非洲国家已解决它们的重大安全关切（SSCs），并实现了安全监督系统的重大改善，具体表现为：经国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）下进行的审计确定，它们有效实施（EI）安全监督系统关键要素（CEs）的水平有了提高。2012 年 7 月至 2016 年 7 月，整个非印地区有效实施水平达到 60 分或以上的国家数量，从 14 个增加到 24 个，而具有重大安全关切的国家数量，则从 20 个下降到 4 个。

26. 该文件还详细记述了其他相关的援助活动，开展这些活动的有地区办事处安全队（ROSTs），非洲民航委非洲-印度洋合作督察计划（AFI-CIS），运行安全和持续适航性合作发展方案（COSCAPs），地区安全监督组织（RSOOs）和类似的地区航空安全方案，以及地区经济共同体（RECs）。据强调，国际民航组织在协调和支持这些活动，以避免重复努力，确保高效利用资源方面，发挥了主导作用。

27. WP/27 号文件请大会：注意非印计划活动延期至 2016 年以后并包含在地区办事处的工作方案内，其范围也已扩展至所有安全领域；呼吁各国、国际和地区组织、金融机构和业界支持该计划；并指示秘书长推动其他地区的技术援助方案考虑并借鉴非印计划模式的最佳做法。

28. 马里代表随即介绍非洲民航委代表 54 个非洲国家提交的 WP/215 号文件，文中详述通过实施非印计划，在改善非洲航空安全方面逐步取得的成就。这些成就包括：在三十二个优先国家制定和实施了国际民航组织要求的行动计划；为建立和运行地区安全监督组织和地区事故和事故征候调查组织（RAIOs）提供支助；帮助建立各种培训机构，以实现非洲航空培训的标准化；举办研讨会和讲习班等多项航空安全相关活动；推出机场合格认证方案；以及制定可持续的国家安全方案和安全管理体系统。马里代表重申非洲民航委及其成员国对在整个非洲建设安全文化的愿望，以及它们对所有非印计划相关举措的支持。他确认，给予非印各国的援助，都被用来实施国际民航组织行动计划，从而推动某些国家实现安全监督责任的改善，提高了有效实施的水平。鉴于以上成就，非洲民航委及其成员国完全支持非印计划的目标，深信该计划的继续将使这些国家得以进一步改善非洲的航空安全，在已有进展的基础上加速前进。

29. WP/215 号文件请大会：注意非印计划取得的成就和非洲国家对实施非印计划及其目标的承诺；核准非印计划活动的继续；呼吁成员国、国际组织和业界支持该计划及相关项目；并鼓励其他地区考虑采取与非印计划类似的做法，处理安全缺陷和挑战。

30. 象牙海岸代表代表非洲民航委介绍关于非印合作督察计划（AFI-CIS）的 WP/171 号文件，这是非洲民航委与国际民航组织协作建立非印计划的积极成果之一，用以援助非印国家履行安全监督责任，特别是合格认证和监视职能。AFI-CIS 计划组建了一个选自非印地区内部的合格督察员队伍，协助非印国家解决安全监督缺陷，尤其注重具有重大安全关切和/或有效实施水平低的国家。鉴于 AFI-CIS 计划促使非洲民航委成员国解决了上述缺陷并提高了各自的有效实施水平，象牙海岸代表请大会与非非洲民航委合作改进这一方案，尤其是确保督察员的适当培训。非洲民航委则将保证把 AFI-CIS 计划的优先援助，给予有效实施水平极低的国家。

31. WP/171 号文件请大会：注意 AFI-CIS 计划作为一项地区安全举措取得的成就；要求国际民航组织继续支持 AFI-CIS 计划；以及鼓励成员国、其他国际组织和业界发展伙伴方，支持该项举措。

32. 非洲和马达加斯加航空安全机构代表非洲空中航行服务提供者（ANSPs） 介绍关于非洲空中航行服务提供者同业审查机制的 WP/456 号文件第 1 号修改稿，这一机制于 2015 年 2 月由理事会主席鉴于非洲空中航行服务提供者面临的挑战，倡导推出，其目的，是建立一个地区合作网络和同业审查机制，以改进非洲空中航行运行的绩效。文件强调该方案的效益，其中包括因集中监测能力而降低了成本，以及因系统独立性保障了审查结果的可持续性。文件还强调在非印计划下已启动一项流程，以支持建设和实施一个包括非洲空中航行服务提供者同业审查方案的高效率的地区框架。

33. WP/456 号文件第 1 号修改稿请大会：注意该文件提供的信息；鼓励国际民航组织继续与非洲空中航行服务提供者指导小组协调，向非洲空中航行服务提供者同业审查方案提供支持；承认非印计划为实施有效的非洲空中航行服务提供者同业审查方案的地区框架，做出了重要贡献；要求非洲空中航行服务提供者合作实现前述同业审查方案的运行化，以增强非洲航空运输运行的安全和效率；以及鼓励国际民航组织其他地区作为改善空中航行服务的一种方式，借鉴非洲空中航行服务提供者同业审查方案的经验。

34. 据指出，提交了以下信息文件：国际航协提交的 WP/309 号文件（安全和空中航行能力和效率：确保不让任何非印国家掉队）。

讨论

35. 尼日利亚代表表示支持 WP/27 号文件（理事会）详述的非印计划。

36. 埃塞俄比亚代表赞扬国际民航组织推出非印计划，以帮助非洲国家处理航空安全缺陷，并表示感谢理事会在 WP/27 号文件中提出将非印计划延期至本三年期以后的建议。他认为，非洲有效实施水平达到 60 分或以上的国家数量增加，而具有重大安全关切的国家数量减少，应该归功于国际民航组织通过非印计划的参与。埃塞俄比亚代表强调，非洲国家需要进一步的成就，非印地区不应存在任何重大安全关切。他强调，缩小非洲国家有效实施水平与全球平均有效实施水平之间的差距，要求 2016 年之后继续通过非印计划援助非洲国家。因此，埃塞俄比亚代表支持 WP/27 号文件（理事会），以及 WP/171 号文件和 WP/215 号文件（非洲民航委）。

37. 南非代表表示支持继续实施非印计划、AFI-CIS 督察计划和非洲空中航行服务提供者同业审查方案。她也赞扬国际民航组织、非洲民航委和非洲国家迄今取得的进展，并赞同提交的四份文件中拟议的行动。南非代表感谢继续支持前述计划和方案的国家和组织，敦促更多的国家和组织这样做。

38. 葡萄牙代表欢迎理事会关于实施非印计划的报告及其相关工作方案（WP/27 号文件）。他回顾 2012 年 7 月，阿布贾非洲航空安全宣言即已承认安全为非洲的优先，并确定了明确的安全目标。自那以后，一直得到积极推动的非印计划由于国际民航组织和许多非洲国家的努力，为改进安全目标做出了贡献。葡萄牙代表强调，该国和欧洲民航会议其他成员国，将按照斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/105 号文件和信息文件 WP/415 号文件所述，继续支持非洲国家，与之进行双边或集体合作。

39. 坦桑尼亚联合共和国代表表示，强烈支持 WP/27 号文件（理事会），呼吁各国、国际和地区组织、金融机构和业界支持重要的非印计划。他也强烈支持 WP/171 号文件和 WP/215 号文件（非洲民航委），并主张实施其中拟议的行动。

40. 佛得角、埃及、纳米比亚、索马里、莱索托、毛里求斯、博茨瓦纳和印度尼西亚同样表示完全支持 WP/27 号文件、WP/171 号文件和 WP/215 号文件。佛得角代表在发言中强调，非印计划可以成为其他地区的楷模。埃及代表强调，国际民航组织应根据成员国的要求提供技术援助，因为它们最清楚各自的要求。纳米比亚代表再次呼吁多边伙伴方与非洲国家合作处理其所面临的挑战，以便建设必要的的能力，确保国际航空运输的安全。印度尼西亚代表重申该国坚决支持通过非印计划进行培训。

41. 埃及和索马里代表也赞同 WP/456 号文件第 1 号修改稿（非洲和马达加斯加航空安全机构）。

42. 执行委员会主席承认非印计划得到非常广泛的支持，并承认它的积极成果。

43. 主管航空安全的副局长总结讨论时指出，执行委员会注意到理事会提交的 WP/27 号文件，并同意为进一步改善非洲航空安全，应继续执行非印计划至 2016 年以后，包括其扩展至涵盖航空器事故和事故征候调查、机场及地面助航设备和空中航行服务的工作方案。执委会还注意到实施非印计划取得的进展，并同意需要通过非印计划，在航空安全伙伴方的协作下，继续援助这些国家。

44. 关于 WP/171 号文件和 WP /215 号文件（非洲民航委），执委会承认作为对非印计划的补充，AFI-CIS 督察计划也为加强非印国家安全监督系统的能力建设，做出了贡献。因此，执委会鼓励国际民航组织及其伙伴方，继续支持该项举措。

45. 关于 WP/456 号文件第 1 号修改稿（ASECNA），执行委员会赞同通过非印计划工作方案的一个项目，正在施行的非洲空中航行服务提供者同业审查方案。执委会注意到各国对非印计划和 AFI-CIS 督察计划的压倒性支持，鼓励国际民航组织继续为加强非洲地区的安全提供支持。

46. 此外，执委会还赞赏地注意到信息文件 WP/309 号文件（国际航协）。

拟议的中东地区实施计划（MIDIP）

47. 秘书长介绍 WP/392 号文件，其中记述 2016 年 8 月 29—31 日在沙特阿拉伯利雅得举行的全球航空部长级（GMA）峰会的建议，内容涉及：经与各国和地区及国际组织协调，并考虑到中东空中航行规划和实施地区小组（MIDANPIRG）和地区航空安全小组-中东（RASG-MID）框架内确定的优先，结合阿拉伯民用航空委员会（ACAC）的现行举措制定的六项地区安全和空中航行举措/项目；以及制定中东地区实施计划（MIDIP），以促进所有利害攸关方合作制定和实施旨在增强该地区航空运输系统的安全、能力和效率的各项举措和项目，支持国际民航组织 NCLB 举措，并为筹措资源，以充足的资金和人员配置支持有效实施地区/次地区的举措和项目，提供一个框架。请全会指示理事会采取必要措施，建立中东地区实施计划。

讨论

48. 沙特阿拉伯代表指出，该国支持中东地区实施计划，以及前述的地区安全和空中航行各项举措/项目，它作为 GMA 峰会的东道国即是证明。他表示感谢理事会接纳峰会的成果，希望国际民航组织建立中东地区实施计划。沙特阿拉伯代表强调，在这方面，该国将继续充分支持国际民航组织的 NCLB 举措，以切实保证不让任何国家掉队。

49. 埃及代表表示支持 WP/392 号文件，回顾理事会已被委以实施 NCLB 举措的任务。

50. 执行委员会主席注意到对中东地区实施计划的倡议表示的支持。表示执委会在其报告中将建议：要求国际民航组织采取适当行动，考虑 WP/392 号文件中所述 GMA 峰会的建议；以及鼓励阿拉伯民航委员会和国际民航组织中东地区各国在国际民航组织的支持下，制定和实施中东地区实施计划。

议程项目 23：国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设

51. 执行委员会主席回顾，本议程项目议程所列几份工作文件先前已在其他议程项目下讨论，这里不复议。这些文件是：WP/348 号文件第 1 号修改稿（巴西），WP/364 号文件（埃及）和 WP/105 号文件（斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国及欧洲空中航行安全组织）。因此，议程项目 23 下仍需讨论的仅剩理事会提交的一份工作文件：WP/62 号文件（国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设），连同相关的工作文件和信息文件。经指出，WP/346 号文件（印度）因印度代表不在，不做介绍。

52. 秘书长介绍 WP/62 号文件，文中概述全球航空培训（GAT）办公室自 2014 年 1 月 1 日成立以来开展的活动和取得的成就。并提供下述相关信息：大会 A38-12 号决议附录 D 的实施现况；国际民航组织的民用航空培训政策；以及下一个三年期（2017 年—2019 年）的优先。据强调，国际民航组织与内外伙伴方及学术界合作，2015 年推出一项基于能力的培训课程发展计划，以支持成员国的人力资源能力建设。择其要者，国际民航组织与康克迪亚大学约翰·莫尔森商学院（JMSB）合伙，于 2016 年 9 月开办一个以航空为主的管理证书班。下一个三年期，国际民航组织准备继续帮助成员国优化培训发展能力，以及监督培训、人力资源发展战略和能力建设的实施和完成进度。WP/62 号文件请大会：核准该文件第 3 段所述航空培训办下三年期的工作计划；并鼓励成员国利用和积极参加航空培训办的各种活动。秘书长感谢成员国和业界继续支持航空培训办的活动。

53. 喀麦隆代表接着介绍 WP/349 号文件第 1 号修改稿，其中概述该国推出的发展航空能力路线图编制项目及迄今的进展详情。喀麦隆和很多成员国一样，也面临合格胜任航空人员的短缺。航空运输的预期增长若无适当的人力资源规划，很可能加重人力短缺。认识到这一点，并如同大会 A38-12 号决议附录 D 所提到的，喀麦隆当局力图通过吸引可参与培训进程的各方（航空专业人员和学术及职业培训机构等）参加进来，帮助解决航空能力问题。目前正在编制的路线图有一个优先，就是继续努力开办喀麦隆民航局（CAA）培训学校，以便向民航局人员提供监管和专业培训。喀麦隆历来率先支持次地区的培训举措。如果喀麦隆的能力得到增强，由于它的双语优势，中非地区其他国家，以及非洲大陆其他法英双语国家，都能从中获益。

54. WP/349号文件第1号修改稿请大会：审议喀麦隆为制定航空能力发展路线图推出的项目；鼓励面临合格人员短缺的成员国实施标准和建议措施及空中航行服务程序（PANS），编制加强航空能力的路线图；要求理事会：继续支持成员国协调统一航空专业人员的能力水平；确保国际民航组织经常向成员国提供实施标准和建议措施所需的能力；并确保国际民航组织协助成员国实施航空能力发展路线图。

55. 经指出，还提交了下列信息文件：阿根廷提交的 WP/183 号文件（培训 — 阿根廷共和国专业化组织的劳动力）；印度尼西亚提交的 WP/353 号文件（印度尼西亚实施督察员培训制度的进展）；以及阿根廷代表拉美民航委成员国提交的 WP/354 号文件[泛美民用航空学院（IPAC）实施的培训]。

讨论

56. 尼日利亚代表赞扬 WP/62 号文件（理事会）中所述全球航空培训办公室的成就，并鼓励各国核可其中概述的培训办下三年期工作计划。他还表示支持 WP/349 号文件第 1 号修改稿（喀麦隆）。

57. 多米尼加共和国代表提到 WP/62 号文件，表示赞赏国际民航组织在培训和能力建设领域的努力，特别是涉及安全监督体系关键要素 4（人员的资格和培训）的努力。他认知所有航空领域的这种培训和能力建设具有根本的重要性，但同时建议对航空培训升级版方案不同等级[候补成员、正式成员和地区优秀培训中心（RTCE）]的相关收费进行定期审查，以评估并努力削减培训中心和国家的成本，确保费用不会高到令人却步。多米尼加共和国代表强调，这样才能推动标准化成套培训教材的制作和使用，防止国家仅仅为了展示文凭而成为航空培训升级版成员。他强调，国际民航组织必须避免培训课程设计过程的中央化，而应促进国家专家参与课程的编制、审查和认证，这不仅可以加强设计过程，而且可以降低成本。最后，多米尼加共和国代表表示支持 WP/349 号文件第 1 号修改稿（喀麦隆）。

58. 马来西亚代表祝贺国际民航组织航空培训办做出努力，确保高效率、高效果、协调一致地实施国际民航组织的民用航空培训政策。他指出，马来西亚航空学院作为国际民航组织航空培训升级版的正式成员，特别赞赏并积极参加航空培训的全球和地区培训活动，因为这提供机会互相交流对航空培训的看法，确定新的培训工具和技巧，共同探讨加强人力资源发展的机会。

59. 马来西亚代表回顾，国际民航组织航空培训办进行经常性评估和再评估，以保持航空培训升级版成员资格的有效性，评价培训中心的运行能力，并帮助培训中心加强基于能力的培训实践，因而建议把航空培训升级版的评估与国际民航组织附件 1 — 人员执照颁发和培训联系起来，以最小化任何重复，减少对培训中心评估和审计的次数。最后，他赞同 WP/62 号文件（理事会）所述培训办下三年期的工作计划，期待获得新的工具，如培训需求评估工具，这将促使培训中心得以有效查明培训的需要，并据此改进培训计划，发展基于能力的培训方案，而这都是国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法寻求的关键证据。

60. 索马里代表表示，完全支持关于民用航空培训方案和能力建设的 WP/62 号文件（理事会），以及关于编制航空能力发展路线图的 WP/349 号文件第 1 号修改稿（喀麦隆）。他呼吁按照国际民航组织 NCLB 举措，向需要的国家提供更多培训和能力建设，以使其航空人员保持同等能力水平，以协调统一的方式更好地运行本国的航空运输体系。

61. 埃及代表也赞同 WP/62 号文件，强调现有的 87 个标准化培训成套教材中，仅有四个是环境领域的，并重申该国在 WP/364 号文件中提出的要求，要求国际民航组织在航空培训升级版方案中，增加一个关于国际航空二氧化碳减排自愿性国家行动计划的专项培训课程。此外，埃及代表赞扬并支持喀麦隆的建议（WP/349 号文件第 1 号修改稿）。

62. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表表示支持 WP/62 号文件（理事会），并感谢拉美民航委做出的能力建设努力，因为这对国际民航组织 NCLB 举措的成功很重要。他强烈支持多米尼加共和国代表的发言，强调航空培训升级版成员资格的成本效益比和使用标准化培训成套教材，是对各国的关键惠益。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表强调，培训航空人员固然重要，但还须实行人力资源管理战略，留住经过培训的专业人员，免其因寻求报酬更好的就业而流失他国，以确保本国机构人才的充实。

63. 大韩民国代表表示，鉴于经普遍安全监督审计计划持续监测做法的审计确定，安全监督体系关键要素的全球平均有效实施水平得到大幅度提高，因此支持 WP/62 号文件（理事会）。

64. 中非共和国代表表示支持关于编制航空能力发展路线图的 WP/349 和号文件第 1 号修改稿（喀麦隆）。

65. 沙特阿拉伯代表回顾沙特民航学院（SACA）已成为航空培训升级版正式成员，表示支持 WP/62 号文件（理事会）。强调全球航空培训办的培训和能力建设活动，对所有国家都产生了积极影响。

66. 巴基斯坦代表表示支持 WP/62 号文件，同时强调航空培训升级版应在所有发展中国家实施培训活动，以便加强它们航空人员的能力。

67. 技术合作局副局长（DD/TCB）总结讨论时指出，执行委员会一致支持航空培训办的活动，赞同 WP/62 号文件（理事会）中所述其下三年期的工作计划。执行委员会还表示支持 WP/349 号文件第 1 号修改稿（喀麦隆），其中要求面临合格胜任航空人员短缺的国家，编制培训和能力建设路线图，并修改大会 A38-12 号决议附录 D，以体现对路线图的这一需要。此外，执行委员会要求将航空培训升级版的评估，与国际民航组织附件 1 — 人员执照颁发和培训标准和建议措施挂钩，以减少评估和审计的重复。主管副局长指出，执行委员会欢迎培训需求评估工具，以使培训中心有效查明培训需要。主管副局长确认，讨论中强调的某些改进已在筹划之中，很快将由全球航空培训办加以实施。

议程项目 30：资源筹措

68. 本议程项目的审议依据理事会提交的一份工作文件 WP/26 号文件（关于资源筹措的报告）及相关的工作文件。经指出，斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/415 号文件，先前已在议程项目 28（不让任何国家掉队）下讨论，这里不复议。

69. 秘书长介绍 WP/26 号文件，文中提出本组织资源筹措活动的报告，包括通过了国际民航组织资源筹措政策，目的在于募集充足、更可预计、更可持续的自愿捐助，以完成本组织的使命，补充国际民航组织的经常方案预算，而最重要的是帮助各国方便取得资金，加强它们的航空运输系统。该文件强调，预计空中交通至 2030 年将增长一倍，因而给成员国和业界确保本国境内航空运输系统符合国际民航组织的要求，造成更大压力。成员国对国际民航组织援助的需求将随之增长，自愿捐助可能不足以满足这些需求。因此，关键在于所有

利害攸关方认识到为所有成员国航空运输系统可持续发展筹措资源和进行投资的效益。没有必要的投资，没有航空基础设施的现代化和扩展，没有国际民航组织标准和建议措施的有效实施，航空作为经济发展促进因素的机会，就可能受到局限。

70. 基于现有信托基金的经验，国际民航组织已致力于培养统筹性资源筹措能力，以满足成员国和业界因航空发展产生的预期需求。此外，国际民航组织也在通过加强与援助方、联合国机构、金融机构和私人部门现有和新的伙伴关系，来强化这一举措。从各种来源筹集所有可用的资源来帮助国际民航组织成员国，应与筹资需求的变化和增长相适应。国际民航组织高度赞赏各国对本组织自愿基金的捐助，鼓励继续做出这种捐助。同时，敦促所有国家自愿捐助这一举措，因为它的目的，是造福于整个国际民航组织大家庭。国际民航组织资金筹措的战略取向，是针对国家和其他符合国际民航组织的使命和优先，但没有资金来源的援助项目。将按照国际民航组织 NCLB 举措，对国家的资金需求进行评估，排定优先，并据此支持改进它们的航空运输系统。呼吁各国支持在国际民航组织内建立强劲和一致的资源筹措能力，以使本组织在为改善国际民用航空筹措资源时，发出同一个声音。

71. WP/26 号文件请大会：表示感谢从成员国、援助方和有关利害攸关方收到的自愿捐助； b) 指示秘书长建设伙伴关系，为可持续航空发展筹措一切可用的资源；敦促成员国、国际组织、行业界、援助方和所有相关的利害攸关方，援助各国加强航空运输系统，向国际民航组织自愿基金提供捐助；以及通过 WP/26 号文件附录中所载的关于资源筹措的大会决议草案。

72. 国际航协观察员代表世行集团介绍 WP/240 号文件（支持发展中国家的航空运输发展）。世行集团认识到航空运输行业的安全和可持续发展的催化剂作用，为加强客户国的航空运输系统提供融资，同时也是对实现联合国 2030 年可持续发展议程确定的可持续发展目标（SDGs）的支持。世行集团目前为几个发展中国家约 30 个航空运输项目融资。但是，当前 15 亿美元的航空运输业务，与 2016 年财政年度世行集团对所有行业高达 2500 亿美元的总融资额相比，还很小。这主要是因为很多客户国不把航空运输视为社会经济发展的促进因素。因此，航空运输行业既未包括在国际民航组织和世界银行成员国的国家发展计划中，也未纳入世行与客户国商定的发展战略国家伙伴关系框架（CPF）。该文件详述各国应如何为航空运输发展项目争取世行集团融资，以及世行集团如何与伙伴方合作实施这类项目。WP/240 号文件请大会：承认必须提高航空行业在成员国国家发展计划中的优先地位；以及敦促成员国考虑通过各自与世行集团的国家伙伴关系框架，将航空运输行业纳入它们的发展战略。

73. 因无人要求发言，主管监测和监督的副局长（DD/MO）表示，执行委员会表示感谢收到的自愿捐助，并建议大会采取 WP/26 号文件拟议的行动；指示秘书长建设伙伴关系，为可持续航空发展筹措资源；敦促成员国、国际组织、行业界、援助方和所有相关的利害攸关方，帮助各国加强航空运输系统并向国际民航组织自愿基金提供捐助；以及通过本文件附录所载关于资源筹措的新大会决议。

74. 执行委员会还认知斯洛伐克代表欧盟及其成员国、欧洲民航会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/105 号文件，指出该文件已在议程项目 28（不让任何国家掉队举措）下讨论。

75. 此外，执行委员会注意到 WP/240 号文件（世行集团）中所述的航空运输对发展的催化剂作用，建议大会敦促国际民航组织成员国通过提高航空行业在国家发展计划中的优先地位和促进航空的贡献，承认这一作用，为实现 2030 年可持续发展议程的可持续发展目标提供支持。执行委员会还注意到世行集团以其供资机制支持成员国的航空运输行业，因此进一步建议大会要求成员国，酌情考虑通过其各自与世行集团的国家伙伴关系框架，将航空运输行业纳入发展战略。

议程项目 29：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

76. 审议本议程项目依据的是理事会提交的一份工作文件 WP/25 号文件（航空对实现联合国 2030 年可持续发展议程的贡献），以及相关的工作文件和信息文件。经指出，WP/240 号文件（世行集团）之前已在议程项目 30（资源筹措）下讨论，这里不复议。

77. 秘书长介绍 WP/25 号文件，其中记述各国安全、高效、安保、经济蓬勃和无害环境的航空运输系统可对实现联合国 2030 年可持续发展议程的贡献。还报告了国际民航组织进行的活动，以便通过现有机制帮助成员国加强航空运输系统，并进而促进联合国的可持续发展目标。航空界认识到，航空运输是全球联通，经济增长和社会进步的催化剂。这一运输方式对在全世界提供人道主义援助，响应公共卫生紧急状况，也是至关重要的。此外，航空业认知在应对气候变化的同时，保护全球环境和生态系统的必要性。

78. 联合国 2030 年可持续发展议程通过后，航空运输第一次被视为可持续发展的一个促进因素。亦即是承认，航空行业的改进现已深深植根于全球、地区和国家的发展框架之中。在国家一级，应敦促各国将航空纳入国家发展计划并提高它在其中的优先地位。这些计划必须得到强有力的航空运输行业战略和民用航空总体规划的支持，才能取得预期成果。国际民航组织意识到某些国家制定这种计划需要帮助，才能确保建立符合国际民航组织要求的健康的航空运输系统。为此，制定了国际民航组织不让任何国家掉队的举措和资源筹措战略，以支持各国有效实施国际民航组织的标准和建议措施、政策、计划和方案。这种支持预期将带来国家航空运输系统的改善，而这是国际民用航空今后多年的可持续发展所必需的。

79. 在国际一级，国际民航组织在联合国 2030 年可持续发展议程的平台内积极参与，以使航空对可持续发展的重大贡献得到承认并给予优先。这些努力预期将有助于成员国将航空纳入发展计划。国际民航组织也在借助 2030 议程提供的平台，在众多伙伴方中为航空代言，以便调动必要的政治意愿，支持航空的改善，并最终为所有人带来可持续发展的惠益。

80. 另外，国际民航组织也在建设和培育成员国、联合国系统、国际和地区组织、发展和金融机构、援助方，以及航空业之间的伙伴关系。这些行动将有助于全球各方的积极参与，筹集一切可用资源，支持各国改善航空运输系统，以使各方都能促进可持续发展，并从改进的航空联通中获得惠益。

81. WP/25 号文件请大会：鼓励各国按照国际民航组织的战略目标，实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划和方案，并进而对实现联合国可持续发展目标做出贡献；指示国际民航组织进一步帮助成员国加强航空运输系统，确保不让任何国家掉队，以使各方都能促进可持续发展，并从改进的航空联通中获益；以及通过 WP/25 号文件附录中所载的航空对实现联合国 2030 年可持续发展议程的贡献的新大会决议。

82. 民用空中航行服务组织 (CANSO) 观察员接着介绍 WP/194 号文件 (气球项目 Loon — 高空漂游手机塔台), 文中介绍气球项目 Loon 的最新情况, 这是一个旨在将国际互联网带到世界服务不足地区的大型无人自由气球网络, 是对联合国持发目标 9 和 17 的直接支持。文中还概述自 2016 年 6 月 7 日国际民航组织 AN 13/22.1-16/42 号国家级信件 — 无人自由气球的高高空运行以来, 新近取得的成就和未来的计划, 以争取民航当局和空中航行服务提供者给予援助。民用空中航行服务组织支持项目 Loon, 鼓励各国和空中航行服务提供者通过支持这一举措发挥积极主动的作用。CANSO 及其成员拥护空中交通管理的多项变化, 其中包括空域出现了若干新进入者。项目 Loon 作为 CANSO 的新成员, 是私人部门下一代新进入者的典型例子, 并决心成为航空新公民。项目 Loon 完全符合国际民航组织和美国联邦航空局 (FAA) 的无人自由气球标准。气球装备系统仅用于航空和通信目的, 无拍摄、监视或录制能力, 从美国发送升空, 经国家允许, 漂游世界。该项目迄今已发送 1 000 个气球, 飘行 800 000 个飞行小时和 2 400 万飞行公里。

83. 本着国际民航组织《芝加哥公约》通过和平利用航空建立和维护世界各国和人民之间的友谊和理解的目标, WP/194 号文件请大会: 敦促各国鼓励其空中航行服务提供者研读 2016 年 6 月 7 日国际民航组织 AN 13/22.1-16/42 号国家级信件, 以便更多地了解项目 Loon; 请各国与 CANSO 一道, 通过审议相关程序支持项目 Loon 的运行能力; 请各国与项目 Loon 签署协议书, 允许 Loon 气球安全飞越国家空域, 这将有助于改善世界服务不足地区的互联网服务; 以及请各国与邻国和项目签署协议书, 准许 Loon 气球安全通过飞行情报区 (FIR) 边界。

84. 国际航协观察员代表国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航协、国际商务航空理事会和航天工业协会国际协调理事会, 介绍关于航空对实现联合国 2030 年可持续发展议程的贡献的 WP/374 号文件。据强调, 2015 年联合国最后确定持发目标, 即为各国政府定下今后 15 年实现全球可持续发展的框架, 工商界在帮助实施这些目标上有根本的作用, 特别是从事运输和移徙的行业。如该文件所述, 航空界从 17 项持发目标中, 确定了航空运输可做贡献的 14 个目标。航空业承诺继续进行这一领域的工作, 并确定航空应以什么方式发挥作用。在这方面, 国际航协观察员高兴地介绍航空运输行动小组 (ATAG) 的新报告: 航空: 超越边界的惠益 (www.aviationbenefits.org), 其中探讨航空及其带来的联通性在世界上的作用, 以及航空运输应如何支持联合国全球可持续发展框架。WP/374 号文件请大会: 注意 ATAG 小组的航空: 超越边界的惠益报告所载的信息; 请各国在政府同仁中广泛传扬该报告, 尽可能随时随地利用其中的数据, 以凸显航空对持发目标的贡献; 以及请各国承认航空给全球、地区和国家的惠益, 并在政策中积极促进这些惠益, 鼓励航空作为经济、社会和其他惠益的驱动因素, 取得进一步发展。

85. 经指出还提交了以下信息文件: 可持续航空国际联盟提交的 WP/427 号文件 (国际民航组织的气候变化措施和可持续发展目标)。

86. 关于 WP/194 号文件 (CANSO) 和 WP/374 号文件 (ACI、CANSO、IATA、IBAC 和 ICCAIA), 执行委员会主席回顾, 根据国际民用航空组织大会常效议事规则 (Doc 7600 号文件) 第 38 条, “动议或修正如无附议的, 不讨论。动议或修正唯有缔约国代表团成员可以提出或表示附议。”

讨论

87. 布基纳法索代表指出，气球项目 Loon 展示了国际互联网服务如何在多个领域，包括教育和卫生服务领域造福于发展中国家。他确认 ATAG 小组的新报告：**航空：超越边界的惠益**，是加强对民用航空惠及人类的认识和了解，激励政治意愿的一项宝贵资源，表示如能提供多种语文文本会很有用处。布基纳法索代表因此呼吁执行委员会支持相关的 WP/194 号文件（CANSO）和 WP/374 号文件（ACI、CANSO、IATA、IBAC 和 ICCAIA）。

88. 阿根廷代表强调 WP/374 号文件提供了有用的信息，有助于集体思考对民用航空和整个社会都极其重要的一个问题，重申该国支持实施联合国 2030 年可持续发展议程。阿根廷同样认为，民用航空作为经济和社会发展的驱动因素，具有巨大的潜力，认为只要各国政府、国际民航组织一类的国际机构和航空业界按该议程的指导原则行事，就能实现这种潜力。在这方面，阿根廷代表强调必须探索让全球人口中更多群体得以体验航空惠益的方式。他表示感谢 WP/374 号文件提供了关于航空运输的地区惠益和地区增长潜力的信息。阿根廷代表强调，航空运输的预期增长，应能带动全球贸易扩张，便利发展中国家的产品在全球市场的准入。他回顾，按价值计算，航空运输承载了世界三分之一以上的贸易，强调在这方面采取的措施不应扭曲全球市场，而应促进航空行业的增长。

89. 联合王国代表表示完全支持关于航空对实现联合国 2030 年可持续发展议程的贡献的 WP/25 号文件（理事会），确认有效实施国际民航组织的标准和建议措施与实现更广泛的联合国持发目标之间的联系，是国际民航组织不让任何国家掉队举措最有远见的一个要素。作为这种联系的例子，他举出最近通过的联合国安全理事会第 2309 号决议：**恐怖主义行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保**，其中就指出实施航空安保相关标准和建议措施与不让任何国家掉队举措之间的联系。联合王国代表强调，这种联系，与安全和航空运输的经济发展等国际民航组织其他战略目标之间的联系一样强。他指出，前述决议的通过，显示了其他联合国机构对国际民航组织工作的重视，强调联合王国一如在 2016 年 9 月 26 日举行的、以航空伙伴关系促进可持续发展为题的国际民航组织第二次世界航空论坛（IWAF2016）上所表示的，将殷切期待支持这一工作。

90. 联合王国代表指出，在本议程项目下提交文件的组织，其范围之广，凸显出研究航空业和非政府组织在支持可持续发展中的作用的必要性。他和布基纳法索和阿根廷代表一样，欢迎 WP/374 号文件并支持其中拟议的行动。

91. 美国代表表示支持 WP/25 号文件（理事会）和 WP/374 号文件（ACI、CANSO、IATA、IBAC 和 ICCAIA）。

92. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表指出，提交的所有文件都符合国际民航组织《芝加哥公约》和 NCLB 举措，以及联合国的持发目标。他强调，该国支持气球项目 Loon（WP/194 号文件），表示可与 CANSO 安排双边会议，向有意支持的国家更详细介绍该项目的重要性和范围。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表提到秘书长介绍 WP/25 号文件时说的话，重申必须强调所需的政治意愿和能力建设，以确保各国有效实施国际民航组织的标准和建议措施、政策、计划和方案；必须将航空作为社会经济发展的工具，纳入国家发展计划并提高其优先地位。他表示支持布基纳法索和阿根廷代表发表的意见。

93. 斯里兰卡和危地马拉代表表示完全支持 WP/374 号文件（ACI、CANSO、IATA、IBAC 和 ICCAIA）；危地马拉代表还敦促秘书长继续努力，推动航空为实现联合国持发目标做出更大的贡献。

94. 南非代表和沙特阿拉伯代表赞同 WP/25 号文件和 WP/374 号文件。虽然两位代表都支持关于气球项目 Loon 的 WP/194 号文件（CANSO）的意向，但强调应在国际民航组织 NCLB 举措的范围内鼓励这类项目，支持与否，应由每个国家根据国内的程序自行决定；如果支持，应由国家决定如何实施。

95. 联合国气候变化框架公约（UNFCCC）代表代表国际机场理事会发言，表示国际机场理事会完全支持关于航空对实现联合国 2030 年可持续发展议程的贡献的 WP/374 号文件（ACI、CANSO、IATA、IBAC 和 ICCAIA）。她确认，航空业是实现联合国持发目标的重要促进因素，强调机场行业可持续性的标杆是经济发展，社会发展，环境保护和运行效率。UNFCCC 观察员强调，机场运营人为其服务的社区带来重大经济惠益，为全世界直接创造 450 000 个工作岗位，并在全球支持机场内（零售业、政府机构或其他服务等）550 万个工作岗位。机场的社会责任也从它们与服务社区的紧密合作中得到证明。机场为社区参与树立了典范，得到国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）的表彰，该委员会编集了世界范围机场的 48 个案例研究，并通过第 351 号通告（航空环境管理中的社区参与）予以公布。UNFCCC 观察员强调，机场的活动直接关系到联合国环境保护的持发目标，机场规划和管理好温室气体排放，噪声，当地空气质量，能源，废物，水，野生动物，复原力和适应气候变化等，是机场运营人促进实现联合国持发目标，改善服务社区可持续性的独特机会。

96. 可持续航空国际联盟观察员欢迎国际民航组织和航空业在 WP/25 号文件、WP/194 号文件和 WP /374 号文件中表示的对联合国持发目标的支持。他谈到联合国持发目标与国际民航组织处理气候变化一篮子措施之间的联系，强调支持可持续发展的措施，必须同时处理气候变化，因为这两项目标合则双赢，分则双输。可持续航空国际联盟观察员因此强调，国际民航组织的气候变化工作是国际航空与可持续发展完全接轨的关键。同理，处理气候变化的措施也必须支持可持续发展。具体而言，提交大会批准的全球基于市场措施（MBM）计划，以及国际民航组织促进航空代用燃料的任何政策，都将给航空行业以外的可持续发展带来机遇，也带来风险。可持续航空国际联盟观察员强调，只要掌握强劲的合格标准，这些措施应该也能够成为可持续发展的一股积极力量，尤其对于发展中国家。他支持环保委为制定这些标准正在进行的工作，这些标准必须确保实际减排，支持可持续发展。可持续航空国际联盟观察员强调，2035 年后，能否继续单凭现行的一篮子措施达成国际民航组织的气变目标，存在很大的不确定性。具体讲，大幅扩展代用燃料可能符合好几项联合国持发目标的意图，包括关于粮食和水及安全的持发目标 2 和 6；关于负责任的消费和生产的持发目标 12；以及关于生物多样性的持发目标 14 和 15。因此，看来可能需要额外的措施，以保持国际民航组织的气变行动与可持续发展的长远目标完全一致。最后，可持续航空国际联盟观察员敦促国际民航组织通过环保委正在进行的工作，表彰应对气变一篮子措施的积极贡献，同时防范这类措施可能对更广泛的全球可持续发展目标带来潜在危害。

97. 主管监测和监督的副局长总结讨论时指出，执行委员会从 WP/25 号文件（理事会）中注意到实施国际民航组织战略目标的成果，不让任何国家掉队的举措和国际民航组织世界航空论坛（IWAF），对实现联合国 2030 年可持续发展议程的重要贡献。执委会敦促各国将航空纳入国家发展计划并提高它在其中的优先地位，并以强有力的航空运输行业战略和民用航空总体计划支持国家发展计划；指示国际民航组织继续建设伙伴关系，协助各国实现航空对可持续发展的贡献。执委会注意到与联合国持发目标有关的各种环境问题，以及国际民航组织环保委促进实现联合国 2030 年议程的工作进展。

98. 关于 WP/194 号文件（CANSO），执行委员会注意到气球项目 Loon 直接支持联合国持发目标 9 和 17，鼓励大会核准该文件的精神，并将其扩大到包括所有符合国际民航组织标准和建议措施，有助于实现将互联网带到世界服务不足地区的相关持发目标的航空解决办法。

99. 执行委员会注意到 WP/374 号文件（ACI、CANSO、IATA、IBAC 和 ICCAIA）中所载的信息，鼓励成员国承认航空的全球、地区和国家惠益，拥护将航空作为经济、社会和其他多重惠益的动因，为促其可持续发展制定框架和政策的概念。

100. 执行委员会还注意到信息文件 WP/427 号文件（ICSA）。认知议程项目 31 和 39 下分别提交的 WP/78 号文件（理事会）和 WP/140 号文件（IATA），以及信息文件 WP/294 号文件（印度）和 WP/305 号文件（IATA），载有几处对联合国持发目标的重要引证，是对理事会 WP/25 号文件所拟航空促进联合国 2030 年可持续发展议程的新大会决议的支持。

101. 最后，鉴于讨论情况，执行委员会同意建议全会通过前述大会决议。

议程项目 31：由执行委员会审议的其他高层政策问题

102. 本议程项目的审议依据理事会提交的三份工作文件：WP/32 号文件（关于制定援助航空器事故蒙难者及其家属的监管要求的报告）；WP/33 号文件[国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案]和 WP/78 号文件（国际民航组织性别平等方案：促进妇女加入全球航空行业），以及相关的工作文件和信息文件。

援助家属

103. 秘书长介绍 WP/32 号文件，其中报告了根据援助航空事故蒙难者及其家属的大会第 A38-1 号决议采取的行动。大会在该决议中考虑到各国对待民用航空事故蒙难者及其家属应一视同仁，敦促理事会进一步考虑制定相关的标准和建议措施，以引导各国制定支持民用航空事故蒙难者及其家属的立法、规章和/或政策。1999 年 5 月 28 日的《蒙特利尔公约》规定，发生航空器事故后，承运人应当不加拖延通过预付款，向蒙难者和有权获赔人员提供援助。蒙特利尔会议还通过第 2 号决议，敦促承运人支付这种预付款。根据大会第 A38-1 号决议，理事会在附件 9 — 简化手续中通过一项建议措施，建议各国制定援助航空器事故蒙难者及其家属的支持性立法、规章和/或政策。请大会：注意 WP/32 号文件所载的信息；通过所附援助航空器事故蒙难者及其家属的决议草案，用之取代第 A38-1 号决议。

104. 巴西代表接着介绍 WP/247 号文件，其中记载近年来对援助航空器事故蒙难者问题的考量背景，概述巴西民航当局采取的相关行动，以确保所有相关利害关系方知晓向航空事故蒙难者及其家属提供充分援助须遵守的关键程序。巴西认为，为了更好地为旅客服务，国家、航空承运人、援助组织和其他服务提供者，均应提高须准备与蒙难方共同面对航空事故的集体认识。请大会考虑设立一个正式论坛，让成员国交流援助家属规章方面的经验，以进一步改进国际民航组织的相关标准和建议措施。

105. 西班牙代表代表意大利、马来西亚和墨西哥介绍需有适当政策支持航空器事故蒙难者及其家属的 WP/137 号文件第 1 号修改稿。他强调，航空器事故的首要后果是对人的后果，因此，国际航空界和各国必须具有支持蒙难者及其家属的充分政策和计划。正如 WP/32 号文件（理事会）所述，大会第 38 届会议根据西班牙

牙和其他国家的建议，同意在附件 9 — 简化手续中增加一条关于各国制定向航空事故蒙难者及其家属提供援助的相关立法、规章和/或政策的建议措施。随后，新建议措施 8.46 作为对附件 9 第 25 次修订的一部分获得通过，并于 2016 年 2 月 25 日开始适用。西班牙代表强调，这虽然是重要的第一步，但必须采取超出 WP/32 号文件所述范围的措施。他指出，飞机坠毁蒙难者家属国际联合会在 WP/270 中表达了类似想法，并赞扬该组织为支持航空器事故蒙难者及其家属所做的辛勤工作。

106. WP/137 号文件第 1 号修改稿请大会：敦促各国采取适当措施实施附件 9 — 简化手续中关于援助蒙难者的规定，以及国际民航组织关于援助航空器事故蒙难者及其家属的政策（Doc 9998 号文件）；敦促理事会鉴于各国有效实施附件 9 关于各国制定向航空器事故蒙难者及其家属提供援助的立法、规章和/或政策的建议措施 8.46 的情况，考虑将该建议措施升级为标准；敦促理事会考虑可否在附件 9 中规定一项建议措施，建议航空器和机场运营人应具备向航空器事故蒙难者及其家属提供及时有效援助的适当计划；要求国际民航组织审查普遍安全监督审计计划，并将其更新后列入新的协议问题，以便确定援助航空器事故蒙难者及其家属的规定和政策的实施水平，同时更好地了解其有效实施的情况。

107. 飞机坠毁蒙难者家属国际联合会观察员介绍 WP/270 号文件前，先表示感谢本组织 2013 年 3 月批准国际民航组织关于援助航空器事故蒙难者及其家属的政策（Doc 9998 号文件）所展现的领导作用，以及随后为实施这一政策采取的行动。她强调，必须继续不断取得进展，并按照该联合会在 WP/270 号文件以及意大利、马来西亚、墨西哥和西班牙在 WP/137 号文件第 1 号修改稿中的建议，将附件 9 建议措施 8.46 升级为标准。该联合会观察员强调，除大会第 A38-1 号决议要求的行动外，国家、航空运营人和机场在实施国际民航组织前述政策方面都有根本的作用可以发挥。她指出，国际航协和机场理事会主张在国际民航组织普遍安全监督审计计划进行的审计中，加入关于援助家属的协议问题（PQs），认为此议圆满，可确保援助家属政策的有效实施。WP/270 号文件请大会敦促理事会：将附件 9 建议措施 8.46 升级为一项国际标准；以及在国际民航组织普遍安全监督审计计划审计中加入可资核查各国对建议措施 8.46 的遵守情况的协议问题。

108. 该联合会观察员强调，投资于航空安全，也意味着要把焦点放在航空器事故对人的后果上；在这方面，该组织凭其知识和经验定能有所作为。为了纪念近来在德国、西班牙和巴基斯坦发生的航空器事故的 600 多个亡灵，以及所有的空难亡灵，她敦促大会支持 WP/270 号文件及其中拟议的行动。

109. 该联合会观察员还表示支持 WP/137 号文件第 1 号修改稿（西班牙）和 WP/247 号文件（巴西），以及理事会在 WP/32 号文件中建议的大会关于援助航空器事故蒙难者及其家属的更新版决议，以取代大会第 A38-1 号决议。

讨论

110. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表表示支持 WP/32 号文件（理事会）和 WP/137 号文件第 1 号修改稿。重申该国声援飞机坠毁蒙难者家属国际联合会，支持其倡议，并赞扬该联合会争取进一步进展，以切实向航空器事故蒙难者及其家属提供援助的勇气、毅力和决心。他也赞同 WP/270 号文件。

111. 意大利代表表示支持 WP/32 号文件，特别是其中所附的大会决议草案。他强调，必须通过国家立法，首要考虑受事故影响者的需要和感情，以全球协调统一的方式，向航空器事故蒙难者及其家属提供援助。意大利代表表示强烈认为，国际航空界和各国应如 WP/137 号文件第 1 号修改稿中所强调的，具有援助蒙难者及其家属的充分政策和适当规划。

112. 美国代表回顾，自 1996 年美国发生若干起航空承运人事故后，美国法律即规定要援助家属。20 年来，美国目睹了对确保适当援助空难生还者和家属的日益增加的关注和重视。美国代表因此支持 WP/32 号文件、WP/137 号文件第 1 号修改稿、WP/247 号文件和 WP/270 号文件。

113. 关于 WP/137 号文件第 1 号修改稿（意大利、马来西亚、墨西哥和西班牙）和 WP/270 号文件（ACVFFI），联合王国代表同意先前发言人的意见，认为国际民航组织及其成员国有义务尽最大努力帮助航空器事故的蒙难者及其饱受折磨的家属，并在可能令人痛苦难受的调查过程中，给予他们关爱。具体而言，他鼓励各国按 WP/247 号文件（巴西）的建议，共享处理这类事务的经验，以便别的国家改进其做法，让这类悲惨事件透露出些许善意。

114. 联合王国代表表示，该国愿意在这方面进行协助，完全支持 WP/137 号文件第 1 号修改稿执行摘要中的行动 a) 段，敦促各国采取适当行动实施附件 9 — 简化手续关于援助蒙难者的规定，以及国际民航组织关于援助航空器事故蒙难者及其家属的政策（Doc 9998 号文件）。关于行动 b) 和 c) 段，他认为，现在将附件 9 建议措施 8.46 升级为标准，并推出一项新的建议措施，尚为时太早。由于建议措施 8.46 最近刚收入附件 9，联合王国代表认为最好多给一点时间，让国际民航组织仔细考查它的有效性，确定有无需要改进之处。关于行动 c) 段，虽然联合王国代表同意机场和航空器运营人应该制定援助蒙难者及其家属的计划，但建议将制定附件 9 相关建议措施一事，先交给简化手续专家组（FALP）深入讨论后，再提交理事会审议。

115. 关于 WP/137 号文件第 1 号修改稿行动 d)，联合王国代表表示，对于是否必要在 USOAP 审计计划中增加援助蒙难者及其家属的相关规定和政策的实施水平的新协议问题，最好作为关于附件 9 非安保性标准今后如何审计和是否审计的大问题的工作一部分，来加以考量。他回顾在这方面，对于后者，2016 年早期曾尝试过遵守情况检查单的做法。

116. 黎巴嫩代表赞同 WP/32 号文件、WP/137 号文件第 1 号修改稿、WP/247 号文件和 WP/270 号文件。他提及 WP/32 号文件中所附即将取代大会第 A38-1 号决议的大会决议草案，表示特别支持增加关于 1999 年《蒙特利尔公约》第二十八条序言部分新增第 6 条和蒙特利尔会议通过的第 2 号决议，以及序言部分新增第 15 条，要求 2015 年在附件 9 中加入要求各国制定援助航空器事故蒙难者及其家属的支持性立法、规章和/或政策的规定。黎巴嫩代表指出，该国很自豪参加了前述《蒙特利尔公约》的起草工作，该公约正日益为国际所接受，因为其目的是通过相关航空承运人不加拖延地提供预付款，满足航空器事故蒙难者及其家属当前的经济需要。

117. 主管航空安全的副局长总结讨论时指出，执行委员会高度赞赏理事会的努力，通过了附件 9 关于各国制定援助航空器事故蒙难者及其家属的支持性立法、规章和/或政策的建议措施 8.46，并同意建议全会通过理事会在 WP/32 号文件中建议的大会关于援助航空器事故蒙难者及其家属的新决议，以取代大会第 A38-1 号决议。

118. 关于 WP/247 号文件（巴西），执行委员会回顾，国际民航组织关于各国制定这种援助的支持性立法、规章和/或政策的标准和建议措施，是 2016 年 2 月 25 日首次在附件 9 中推出的，同意向全会建议，请理事会考虑待各国积累了这方面的足够经验，在 2019 年以后召开一次关于家属援助的全球会议。

119. 关于 WP/137 号文件第 1 号修改稿（意大利、马来西亚、墨西哥和西班牙），执行委员会认知理事会近年来采取的值得称道的行动，包括通过附件 9 建议措施 8.46，支持按照国际民航组织关于援助航空器事故蒙难者及其家属的政策（Doc 9998 号文件）中的建议，通过航空器和机场运营人实施适当的家属援助计划，可进一步减轻航空器蒙难者及其家属经历的苦难。

120. 关于 WP/270 号文件（ACVFFI），执行委员会同意，国际民航组织关于援助航空器事故蒙难者及其家属的政策（Doc 9998 号文件），援助航空器事故蒙难者及其家属手册（Doc 9973 号文件），以及 2016 年 2 月 25 日推出的附件 9 建议措施 8.46，大幅提高了全球对航空器事故蒙难者及其家属的援助水平。执委会回顾，修改 USOAP 协议问题时已增加与此有关的协议问题（2017 年 1 月开始适用），同意向全会建议，请理事会进一步考虑将附件 9 建议措施 8.46 升级为标准，以及在审查 USOAP 审计结果后，制定一项关于航空器和机场运营人适当实施家属援助计划的建议。

121. 执行委员会同意将关于传染病和航空器灭虫，下一代航空专业人员和国际民航组织性别平等方案的文件介绍，推迟到下一次会议进行，届时将讨论前述全部高层政策问题。

122. 会议于 17 时 20 分休会。

第八次会议记录
(2016年10月3日, 星期一, 9时)

讨论题目

1. 议程项目 31: 由执行委员会审议的其他高层政策问题

传染病和航空器灭虫

— 美国提交的文件

下一代航空专业人员

— 国际民航组织下一代航空专业人员 (NGAP) 方案

— 多米尼加共和国提交的文件

国际民航组织性别平等方案: 促进妇女加入全球航空行业

— 国际民航组织性别平等方案: 促进妇女加入全球航空行业

— 多米尼加共和国提交的信息文件

— 阿拉伯联合酋长国提交的信息文件

— 美国提交的信息文件

— 国际航空运输协会 (IATA) 提交的信息文件

2. 议程项目 24: 人力资源管理

— 人力资源管理

— 中国提交的信息文件

3. 议程项目 25: 国际民航组织工作人员队伍的现况

— 国际民航组织工作人员队伍的现况

4. 议程项目 26: 国际民航组织使用多种语文

— 国际民航组织使用多种语文

— 哥伦比亚代表拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC) 提交的文件

— 俄罗斯联邦提交的文件

5. 议程项目 27: 增强国际民航组织的效率和有效性

— 增强国际民航组织的效率和有效性

— 处理成员国对国际民航组织国家级信件的低答复率问题

— 古巴提交的文件

— 美国提交的文件

— 阿拉伯联合酋长国提交的信息文件

— 理事会场外战略会议作为增强国际民航组织效率和有效性的一个机制

— 八国集团 (ABIS)、中欧集团 (CERG)、智利和北欧集团 (NORDICAO) 提交的文件

— 国家间航空委员会 (IAC) 提交的信息文件

讨论摘要

议程项目 31: 由执行委员会审议的其他高层政策问题

1. 执行委员会 (EX/7) 继续并完成对议程项目 31 的审议, 先讨论传染病和航空器灭虫问题。

传染病和航空器灭虫

2. 美国代表介绍 WP/84 号文件 (航空器灭虫中需要关于风险评估的指导和基于绩效的标准), 文中强调, 国际民航组织须与世界卫生组织 (WHO) 合作, 制定对航空器化学灭虫及非化学灭虫基于绩效和风险驱动的监管做法。这个拟议的对防控疾病载体通过国际航空传播的三管齐下的做法, 包括对化学和非化学灭虫方法采用商定的基于绩效标准; 世卫组织提供关于科学风险评估模型构件的具体指导, 供各国用以确定航空器灭虫的需要; 并提供载体控制、灭虫措施和国际机场现况等信息交流的有效方式。该文件附录中载有关于航空器灭虫和致病载体控制措施的基于绩效标准和指导材料的决议草案, 以取代大会第 A37-14 号决议 (国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱的非化学灭虫)。

讨论

3. 瑞典代表表示支持 WP/84 号文件中拟议的行动和决议草案, 强调须评估因某些化学剂可能无效而使用非化学方法进行航空器灭虫的效率, 一些国家限用气雾剂, 以及公共卫生关切等问题。她也欢迎国际民航组织机场致病载体防控登记制度, 认为这将有利于各国对媒介传播疾病的预防措施和改善国际一级的预防系统, 做出知情决策。

4. 国际运输工人联合会 (ITF) 观察员 也表示支持和赞赏 WP/84 号文件，强调应有效使用非化学灭虫替代方法，解决使用灭虫剂面临的问题。

5. 主管航空安全的副局长 (DD/SAF) 告知执委会，秘书处已开展检验非化学灭虫绩效标准的工作。并着手初步建立各国用以确定航空器灭虫需要的草拟模型，并将根据预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排 (CAPSCAs)，与世卫组织协力推进这一工作。此外，机场致病载体防控登记册，已在国际民航组织公共网站提供使用，以方便共享国际机场实施措施的相关信息。执委会还表示，化学灭虫剂将继续在航空货运运行中使用。

6. 鉴于讨论情况，执行委员会同意向大会建议，通过 WP/84 号文件附录中所拟关于航空器灭虫和致病载体控制措施的基于绩效标准和指导材料的决议草案。

下一代航空专业人员

7. 秘书长介绍 WP/33 号文件，文中概述国际民航组织下一代航空专业人员 (NGAP) 方案的工作。本组织认识到这一工作的重要性，已将 NGAP 举措升级为国际民航组织的一个方案，并将其目标纳入国际民航组织业务计划、全球航空安全计划 (GASP) 和全球空中航行计划 (GANP)。但是，NGAP 方案的成功要靠各国、国际组织、行业界和学术界的支持。为此目的，请大会通过该文件所附促进 NGAP 活动，鼓励支持该方案的决议草案，以确保为支撑起未来的国际航空运输系统，培养一支高技能的航空专业人员队伍。

8. 多米尼加共和国代表介绍 WP/329 号文件（建议作为 NGAP 方案的一部分，实施一个促进航空职业生涯的计划），该国在文件中强调，须进行适当培训，以满足未来对高技能航空专业人员的预期需求；同时建议国际民航组织通过其 NGAP 任务队，在航空培训升级版成员中心参与下，分析和设计一个行动计划，供各国作为模型，制定民航当局与教育机构的联系战略，以落实航空专业人员的能力建设。

9. 经指出，提交了两份信息文件：多米尼加共和国提交的 WP/458 号文件（Aportes de la República Dominicana a las iniciativas NCLB y NGAP en materia de formación de personal y asistencia a los Estados de la region）；和阿拉伯联合酋长国提交的 WP/457 号文件（阿联酋的国际合作）。

讨论

10. 巴基斯坦代表表示支持 WP/33 号文件，确认 NGAP 方案为满足对高技能航空专业人员的预计需求，提供了最好的做法。强调巴基斯坦愿意为 NGAP 方案贡献人力资源。

11. 埃塞俄比亚代表强调，国际民航组织绝对有必要帮助建立和扩大培训中心，尤其是帮助发展中国家，以满足对培训的需求。他表示赞赏国际民航组织处理这一严重挑战的努力，将 NGAP 方案纳入了本组织的业务计划。赞同 WP/33 号文件及相关的决议草案。

12. 西班牙代表祝贺多米尼加共和国提出的建议（WP/329 号文件），表示支持拟议的行动计划，以及 NGAP 任务队和航空培训升级版方案（TPP）的参加。她强调，该行动计划必须包含不仅现有的航空学科，还应包含新的和正在形成的学科，如数据分析等，并应与欧盟、欧洲民航会议和欧洲空中航行安全组织在 WP/105 号文件（处理能力建设领域的挑战）等其他文件中提出的有关建议，联系起来。

13. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表强烈支持多米尼加共和国在 WP/329 号文件中建议的行动，以及西班牙代表发表的意见，强调必须促进现在技术领域不一定有，但航空的安全和有序发展所必需的新航空专业。他例举了航空律师、统计师和经济师等。

14. 马来西亚代表表示，该国完全支持 WP/33 号文件及相关决议草案，强调该国将继续通过它的技术合作方案，提供国家能力建设援助。

15. 大韩民国代表也完全支持 WP/33 号文件，强调通过 NGAP 方案解决即将面临的驾驶员短缺问题的必要性。

16. 无人再要求发言，执委会同意建议大会采取 WP/33 号文件执行摘要中拟议的下述行动：a) 注意国际民航组织 NGAP 方案的发展情况；b) 鼓励各国、国际组织、行业界、学术界和航空培训升级版方案（TPP）网络参与进来并支持国际民航组织，具体通过提供（人力、财务和数据）资源支持 NGAP 方案，因为该方案未列入国际民航组织下三年期的经常方案预算；c) 指示秘书长在顾及性别平等的情况下，更新全球和地区 20 年预报（Doc 9956 号文件），并使该文件方便各方获取；和 d) 通过该文件附件中提出的决议草案。

17. 执委会还注意到 WP/329 号文件以及采取拟议的行动将要求额外的财务和人力资源。

国际民航组织性别平等方案：促进妇女加入全球航空行业

18. 秘书长介绍 WP/78 号文件，文中理事会建议在过去成就的基础上制定国际民航组织性别平等方案。考虑到近来全球性别平等方面的发展，例如联合国可持续发展目标（SDG）5：性别平等和增强妇女权能，这一重要举措吸引国际民航组织和各国积极工作，以便建立一个框架，据此提高对这一问题的认识，并加紧努力，在国际民航组织和全球航空行业内增强性别平等和妇女权能。该文件附录 A 提出一个更新和强化的决议，以取代大会第 A36-27 号决议（性别平等）。

19. 执委会注意到本议程项目下提交了以下两份信息文件：美国提交的 WP/410 号文件（遵守附件 9 第 5 章的标准 5.26 至 5.29）；和国际航协提交的 WP/305 号文件（防止通过商业航空非法贩卖野生动物）。

讨论

20. 阿根廷代表强烈支持 WP/78 号文件，祝贺国际民航组织采取行动，旨在除其他外，提高女性专业人员在公私航空部门所占的比重。他强调，秘书处需要跟踪国际民航组织、成员国和航空业界在各层级性别平等上取得的进展，尤须采取下列措施：鼓励成员国基于技术和政策资历和经验，选派女性代表参加国际民航组织的管理和技术机构；优化从成员国和业界收集航空性别问题数据，并基于所提供的统计数据，制定性别关键绩效指标（KPIs）；以及通过颁发奖学金，组织和促进女性培训课程。阿根廷代表强调，国际民航组织通过推动实现联合国目标 5，并通过其性别平等方案，将能实现“不让任何女性掉队”的目标。

21. 挪威代表也表示支持拟议的方案，强调性别平等是建设现代社会的支柱，确认这同样适用于航空行业。

22. 波兰代表回顾，她曾作为理事会代表参加拟议决议的起草并赞同它，同时确认该草案应能得到各方支持，因为它的目的，是实现联合国可持续发展目标 5，加速国际民航组织先前在妇女赋权和性别平等方面行动的势头。

23. 瑞典代表高度赞赏国际民航组织理事会就此所做的工作，完全支持 WP/78 号文件中拟议的行动及阿根廷代表发表的意见，强调一个组织若能在履行任务和应对未来挑战方面充分发挥妇女的潜能，这个组织就会更有效率，更加成功。他注意到，国家和地区层面为吸引女性进入航空行业采取了主动行动和举措，强调国际民航组织也必须这样做，不仅要促进女性参加其工作的机会，而且争取更多合格的女性申请国际民航组织的职位。

24. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表祝贺理事会的澳大利亚、葡萄牙、日本、阿拉伯联合酋长国、尼加拉瓜、肯尼亚，尤其是波兰代表，参加制定前述关于国际民航组织性别平等方案的决议草案，并将这项举措推向前进。他热烈支持 WP/78 号文件中拟议的行动，强调各方均有义务实现该决议规定的目标。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表强调，该国政府为此设立了妇女和性别平等部。

25. 萨尔瓦多代表指出，该国民用航空行业已经实行性别平等政策，祝贺理事会建议制定国际民航组织性别平等方案并对此表示支持，希望其他成员国也将推行这一举措。

26. 尼加拉瓜代表提请注意将 WP/78 号文件与理事会在议程项目 24 下提交的 WP/74 号文件（人力资源管理）挂钩的必要性，以确保男女平等加入航空行业。

27. 秘鲁代表表示支持 WP/78 号文件，强调建立国际民航组织性别平等方案，监测其在国际民航组织、成员国和行业界的实施，是促进航空行业各个方面重视性别平等的极具现实意义的措施。并强调了秘鲁关于性别平等和消除歧视的公共政策。

28. 联合王国代表基于预期的航空增长，加之极高的退休率，承认今后在一些航空技术学科将出现严重的技能短缺，因此欢迎 WP/78 号文件。他指出，世界范围航空公司的驾驶员中，仅有 0.6% 是女性，强调所有国家都有责任纠正这种情况。联合王国代表指出，该国在这方面支持联合国大会关于性别平等的 A/RES/69/151 号决议，以及联合国 2030 年可持续发展议程。联合王国也非常支持国际民航组织的性别平等方案，同时承认本组织的性别局面，很大程度上反映向国际民航组织提供人才国家的国内现实。联合王国代表强调，各国和业界伙伴必须做出一致努力，招聘女性进入航空从业队伍，并采取措施留住她们；强调必须建立一个能胜任、有韧劲的工作队伍，以支持安全的航空增长。因此，他支持阿根廷代表就此提出的论点。联合王国代表认为，国际民航组织性别平等方案的一个惠益较大的方面，是交流各国和业界在航空技术学科吸引、征聘和留住女性的最佳做法，以便弥合航空的性别差距和技能差距。

29. 奥地利代表同样欢迎 WP/78 号文件，完全支持拟议的行动及相关决议草案。她同意交流性别平等最佳做法值得一为，建议可为此目的利用构想的工作队伍数据交换平台。奥地利代表强调处理性别问题中榜样的作用，表示深信国际民航组织有一位女性秘书长，定能达成它的目标。她赞成前此各位代表，特别是阿根廷代表的发言。

30. 沙特阿拉伯代表也表示赞成该文件，指出他认为性别平等是可以实现的目标，因为它是社会正义的一部分。他强调需要技术专家，一旦这种需求得到满足，性别平等即可实现。

31. 苏丹代表赞同这个观点，强调征聘人员须采取基于能力的做法，而不单纯是增加女性任职的数量。

32. 南非代表表示完全支持 WP/78 号文件，指出该国享有女性担任领导的惠益，尤其是在航空行业，目前的运输部部长、副部长和民航局长都由女性担任。他回顾联合国代表说的话，呼吁国际民航组织及其成员国采取具体步骤，确保现有的很多失衡现象得到解决，性别平等得以实现。

33. 比利时代表感谢国际民航组织理事会促进性别平等的所有努力，同时表示完全支持 WP/78 号文件。她赞同阿根廷代表及其他发言人发表的意见，重申共享最佳做法和模范作用的重要性。

34. 摩纳哥、尼日利亚、巴拉圭、斯里兰卡、土耳其和斯威士兰代表赞同 WP/78 号文件；斯威士兰代表强调，促进女性加入航空事业，须从学龄女童做起。

35. 同样，国际航协观察员表示完全支持 WP/78 号文件，重申实现全球航空行业性别平等，是大家的共同责任。

36. 秘书长感谢所有发言人完全支持性别平等和增强妇女权能，同意通过共同努力，促进性别平等和女性加入全球航空行业，国际民航组织、成员国和航空业都将取得重大成就。她强调，性别平等和妇女赋权是 NGAP 方案的一部分，表示国际民航组织将与教科文组织等其他联合国机构合作，在教育机构内促进航空事业生涯，以便吸引年轻一代，尤其是女孩，从而充实人才的储备。秘书长强调男女两性都可以投身于航空事业。

37. 执委会承认建立国际民航组织性别平等方案的重大举措，提供了不仅在国际民航组织，而且在全球航空行业处理性别平等和妇女赋权问题的框架，并将有助于支持联合国可持续发展目标 5。执委会也注意到，WP/78 号文件所述关于性别平等的行动，与 WP/74 号文件为下三年期人力资源管理拟定的优先举措和未来行动，是互相关联的，而且和 WP/33 号文件中国际民航组织 NGAP 方案预见的活动，也有关系。都强调所有女童和男童，所有女人和男人平等享有获得教育、技术和能力发展和在全球航空界从业的机会的原则。还注意到国际民航组织任命工作人员的首要考虑，是必须确保最高标准的效率、能力和品德。

38. 执委会根据讨论情况，同意向全会建议，批准拟议的国际民航组织性别平等方案及 WP/78 号文件第 2 节所述的相关行动，并通过该文件附录中提出的决议草案，以取代大会第 A36-27 号决议。

议程项目 24：人力资源管理

39. 秘书长介绍 WP/74 号文件，其中报告为改善人力资源管理并在全组织弘扬操守、效率和透明，正在执行的举措。文件还拟定需要跟进的优先领域，重点是工作队伍多样化，人才管理，职工动力和留任，业绩管理，继承规划，职工福利和人力资源流程自动化等，以进一步改善人力资源管理，大力协助国际民航组织实现其战略目标和组织要求。请大会：a) 注意本组织为加强人力资源管理进行的改革和取得的成就；以及 b) 核准 WP/74 号文件第 9.1 段所述的，根据人力资源业务计划及其相关指标拟定的下三年期人力资源管理优先举措和未来行动。

40. 执委会注意到中国提交的信息文件 WP/423 号文件（中国民航对国际民航组织人力资源的支持）。

讨论

41. 中国代表表示支持 WP/74 号文件所述国际民航组织为改进人力资源管理采取的各项措施。

42. 乌克兰代表承认高级管理层连续性的重要性，建议如 WP/74 号文件第 2.4 段所述，对高级职位采取更有效率的考绩制度，因为高级职务的任职期限可能不利于国际民航组织工作的连续性，以及本组织的机构记忆。

43. 坦桑尼亚联合共和国代表表示强烈支持 WP/74 号文件。

44. 格鲁吉亚代表也表示支持该文件，并感谢国际民航组织、理事会和秘书处为改善人力资源管理进行的大量工作。她赞同乌克兰代表的意见，强调增加高级管理职位的可任期次数，或重新考量 2.4 段中提出的问题，对国际民航组织有益。

45. 土耳其代表完全支持 WP/74 号文件，以及乌克兰和格鲁吉亚代表发表的意见。

46. 沙特阿拉伯代表也赞同该文件，确认在世界所有地区开展技术合作项目将是有益的。

47. 马来西亚代表也支持该文件，同时强调下三年期的拟议行动中须包括继承规划。

48. 秘书长回应乌克兰、格鲁吉亚和土耳其代表表示的关切，建议将高级管理层职位的任期问题交回理事会审议。

49. 无人再要求发言，执行委员会同意向大会建议：采取 WP/74 号文件中拟议的行动 a) 注意到本组织为加强人力资源管理进行的改革和取得的成就和 b) 核准 WP/74 号文件第 9.1 段所述的、根据人力资源业务计划及其相关指标拟定的下三年期人力资源管理优先举措和未来行动；和 c) 将前述管理层职位任期期限问题交回理事会审议。

议程项目 25：国际民航组织工作人员队伍的现况

50. 秘书长介绍 WP/73 号文件[附第 1 号更正（仅有英文、法文和阿拉伯文版本）]，其中理事会报告 2013 年、2014 年和 2015 年 12 月 31 日截止的国际民航组织工作队伍组成情况。同时包括有关公平地域代表性（EGR）和性别现况的信息，专业类及以上级别任命情况及其对公平地域代表性和性别的影响分析，以及年龄、服务年限和退休预测等人力资源人口数据。请大会：a) 注意 WP/73 号文件提交的现况报告；和 b) 敦促成员国与国际民航组织秘书处合作，建立和保持一支灵活多样，士气高昂的工作队伍。

讨论

51. 南非代表欢迎该文件，建议考虑争取成员国对国际民航组织人事任命的认可，因为成员国对实现本组织公平地域代表性和性别平等具有根本利益。

52. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表表示感谢 WP/73 号文件提供的信息，强调国际民航组织应争取专业类及更高级别职位的适当平衡分配。建议国际民航组织寻找办法，调节预算外供资员额，尤其是 AOSC 基金资助的员额，以免因资金削减对国际民航组织的工作造成妨害。

53. 西班牙代表重申委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表提出的观点，建议大会审查 D-1 级和 D-2 级及专业类员额比例失调的问题，以确保国际民航组织各方象征聘到与职位最匹配的专才，同时限制高级管理层职位的数量。

54. 无人再要求发言，执行委员会同意建议大会采取 WP/73 号文件中拟议的行动 a) 注意到文中提出的现状报告；和 b) 敦促成员国与国际民航组织秘书处合作，建立和保持一支灵活多样，士气高昂的工作队伍。

议程项目 26：国际民航组织使用多种语文

55. 秘书长介绍 WP/43 号文件，其中理事会报告国际民航组织促进使用多种语文，同时提高语文服务效率和效果的政策和决定的实施情况。基于承认使用多种语文对在世界范围传播国际民航组织的文件和对本组织及其常设机构正常运转的重要性，国际民航组织提供六种工作语文服务，是以语文平等、优质服务和同时发行的原则为根据，并坚持联合国关于语文服务的最佳做法。为了应对 2008 年以来资金大幅削减并由此导致秘书处面临的笔译、口译和出版服务挑战，通过优化使用现有资源和推出增强型技术工具提高效率，使语文服务得以应付对其需求的稳步增长。此外，下一个三年期（2017-2019 年）拟议的经常方案预算草案中，还提出了进一步的措施。请大会：a) 注意国际民航组织支持使用多种语文的活动；和 b) 敦促成员国与国际民航组织秘书处积极合作，作为本组织方案和活动的一部分，促进使用多种语文。

56. 哥伦比亚代表代表拉美民航委 23 个成员国介绍 WP/355 号文件（国际民航组织关于语文服务的政策），其中强调，必须用国际民航组织正式工作语文提供足够水平的语文服务，以支持本组织安全、安保和其他领域的工作。为了确保国际民航组织继续向成员国提供优质语文服务，尤其是鉴于 2017-2019 年三年期拟议的零名义增长预算对使用多种语文构成风险，拉美民航委成员国请大会：a) 重申国际民航组织工作中须坚持使用多种语文一事令西班牙语地区感到关切；b) 进一步探索增强效率的新方法和程序，确保国际民航组织继续为成员国提供优质服务；和 c) 要求赋权地区办事处制定费用回收机制，使其能从事国际民航组织的正式笔译。

57. 俄罗斯联邦代表介绍 WP/357 号文件（使用多种语文 — 实现国际民航组织作为联合国专门机构的目标的一项根本原则），其中提请注意裁减语文服务对本组织及其成员国工作的影响，尤其是对非英语成员国参加国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的制定和实施过程的影响，以及对本组织与此相关的不让任何国家掉队（NCLB）举措的影响。根据大会第 A22-29、A24-21 和 A37-25 号决议及联合检查组题为联合国系统组织使用多种语文：实施现况的报告（JIU/REP/2011/4），俄罗斯联邦请大会：同意 WP/357 号文件第 5 段提出的拟议行动，确保作为本组织的一项根本原则坚持使用多种语文，以便根据《芝加哥公约》强调成员国合作保证规章及标准和建议措施统一性的第三十七条，促进公平准入和参与本组织所有的立法机构。俄罗斯联邦代表还借此机会表示赞同拉美民航委提交的 WP/355 号文件。

讨论

58. 阿根廷代表表示支持 WP/43 号文件，宣布该国承诺积极与国际民航组织合作，继续通过制作国际民航组织公共网站西班牙文版的工作，作为本组织方案与活动的一部分，促进使用多种语文。他还重申支持其共同提案的 WP/355 号文件。

59. 西班牙代表表示赞赏阿根廷的承诺。他也赞同 WP/43 号文件，强调使用多种语文是所有联合国机构的组成部分，是它们的 DNA，对国际民航组织的工作极其重要。西班牙代表表示同样支持 WP/355 号文件，建议将拉美民航委关于赋权地区办事处制定费用回收机制，使其能从事国际民航组织正式笔译的建议，提交理事会审议。西班牙代表表示同意 WP/357 号文件中表述的原则，但建议将俄罗斯联邦在其中第 5 段建议的行动提给整个国际民航组织，而不是秘书长。他提到第 5 d) 段，重申尽最大可能至少为所有高级别会议、专家组会议和国际专题讨论会提供口译服务的重要性。关于第 5 h) 段，西班牙代表强调，理事会必须参考其他联合国机构的平均水平，对外包的笔译和口译服务水平进行监测。

60. 沙特阿拉伯代表支持 WP/43 号文件中拟议的行动和所有前此发言者表达的意见，再次强调使用多种语文在向成员国传播国际民航组织的文件，帮助实施标准和建议措施方面的重要性，尤其是在安全和安保领域。

61. 法国代表强调，该国高度重视在国际组织中使用多种语文，重申多种语文是多边主义的 DNA，警告对语文多样性的任何负面影响将使集体思维陷入贫困。他强调，法国将对任何消极影响国际民航组织使用多种语文的东西保持警惕，表示支持 WP/355 号文件和 WP/357 号文件中提出的建议。法国代表强调，积极促进使用多种语文应是秘书处、成员国和其他伙伴方的共同目标，因为它可以增强国际民航组织的效率和效果，促进对标准和建议措施的认识和实施，并完全符合本组织不让任何国家掉队的举措。

62. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表赞同事会、拉美民航委（该国为其成员）和俄罗斯联邦提交的文件。他也表示感谢阿根廷开发国际民航组织公共网站西班牙文版，确认这是一个宝贵的贡献，并鼓励其他国家和地区效法为之。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表强调优质、及时的标准和建议措施相关文件的重要性，指出不应把语文服务看作是一笔支出，而应视其为对实现国际民航组织目标的投资。他强调，根据与国际民航组织 NCLB 举措接轨的 WP/357 号文件，以及阿根廷代表发表的评论，应提倡“不让任何语文掉队”，以确保国际民航组织对国际民用航空安全有序的发展，做出高效率、见成果的贡献。

63. 尼加拉瓜代表完全支持（其共同提案的）WP/355 号文件和 WP/357 号文件，以及委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表发表的意见，强调拖延翻译与标准和建议措施有关的文件，会给各国造成没有时间妥当分析和实施标准和建议措施的风险。他强调，如果各国不能获得实施标准和建议措施所需技术文件的适用语文文本，国际民航组织推动 NCLB 举措就毫无意义可言。

64. 加拿大代表强调，加拿大作为一个官方双语和文化多样的国家，强烈支持维系国际民航组织内部及与成员国之间多语文通信的政策，但须在审慎和效率预算的限制内。加拿大鼓励国际民航组织确保使用本组织的六种正式工作语文，保持与成员国平等和一贯的通信，并以这六种语文同时发布国际民航组织的正式文件，因为标准和建议措施或国际民航组织其他文件的一种或几种语文文本延迟发布，可能引起成员国实施关键航空政策中的差异和混乱。

65. 象牙海岸代表附议前此发言者关于使用多种语文重要性的意见，表示强烈支持法国代表的发言。指出官方语言是法语的象牙海岸，是法语国家国际组织（OIF）的正式成员。

66. 摩纳哥代表也赞成法国代表的发言，强调之所以一再重提使用多种语文，不是因为它的重要性成了问题，而是它成了国际民航组织预算的一个大问题。他因此建议，从实际出发，秘书处向国际民航组织理事会提交一份研究报告，澄清提供语文服务的实际成本，这样成员国可以确定对其各自给国际民航组织的分摊会费的影响。

67. 布基纳法索代表表示支持 WP/43 号文件、WP/355 号文件和 WP/357 号文件，确认如同法国代表所强调的，其中拟议的行动将使国际民航组织得以实现其不让任何国家掉队举措的目标。

68. 莫桑比克代表也赞同前述三份文件，指出虽然葡萄牙文是世界上使用最广的第七大语文，全球有大约 3.3 亿人使用该语文通信，而且它也是联合国、非洲联盟（AU）和欧盟等组织的正式工作语文，但却不是国际民航组织的正式工作语文。他强调，非航空专家把国际民航组织的安全和安保相关文件翻译成葡萄牙文非常困难，建议国际民航组织理事会今后考虑将这类文件翻译成葡萄牙文。

69. 葡萄牙代表支持莫桑比克代表的发言，确认国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）举措与“不让任何语文掉队”是一个硬币的两面。不过，他也理解摩纳哥代表对预算限制表示的立场，建议进一步讨论这个问题。

70. 墨西哥代表赞成（其共同提案的）WP/43 号文件和 WP/355 号文件，强调该国支持本组织拟议的 2017—2019 年三年期经常方案预算，以及在国际民航组织和整个联合国系统使用多种语文。她回顾自 2008 年以来，国际民航组织语文服务资金大幅削减，造成笔译和口译人员减少，不利于使用多种语文，强调大会和秘书处必须确保今后不再发生这种情况。

71. 执委会承认语文服务是国际民航组织每个方案的有机组成部分；对本组织所有战略目标和全球实施标准和建议措施及空中航行服务程序至关重要；并且是国际民航组织不让任何国家掉队举措的一项关键要求。执委会还承认阿根廷、中国和沙特阿拉伯提供的支持，分别将国际民航组织公共网站翻译成西班牙文、中文和阿拉伯文版本。

72. 执委会根据讨论情况，同意向大会建议：a) 在承认使用多种语文是实现国际民航组织目标的一项根本原则的同时，要求理事会密切监测它通过的关于增强语文服务效率和效果的政策和决定的实施情况；和 b) 要求理事会进一步分析和评估确保以国际民航组织所有工作语文及时提供其与实施标准有关的文件所需的资源，并进一步审查实现前述目标所需的外包水平，同时借鉴其他类似国际组织的最佳做法。

议程项目 27：增强国际民航组织的效率和有效性

73. 行政和服务局局长（D/ADB）介绍 WP/75 号文件，其中理事会报告管理机构和秘书处在增强本组织的效率和有效性方面取得的成就和进展。文件还记述正在进行的行动，并说明 2017-2019 年三年期的进一步改进措施。行政局长概述正在进行的举措时强调，这些举措表明国际民航组织增强效率和有效性，继续努力落实成员国建议的决心。请大会注意增强本组织效率和有效性取得的进展，并核准文件中说明的 2017-2019 年三年期的进一步改进措施。

74. 秘书长接着介绍 WP/22 号文件，其中提出理事会关于提高成员国对国家级信件答复率一事的报告，以及解决这个问题的措施选项，并以此为据，分析低答复率的现状及其原因。这些措施吸收了国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）的审计意见，以及从成员国收到的关于答复国家级信件的挑战的反馈。秘书长强调，成员国、地区小组、国际组织等提供的咨询意见，对管理机构和秘书处非常宝贵，因为它提供了全面的反馈，有助于确保国际民航组织解决实际的问题，优先利用有限的资源，满足实在的需要。她进一步强调，国际民航组织坚定致力于提高对国家级信件的答复率，同时采取措施，将给成员国带来的行政负担减至最小。秘书长提到 WP/22 号文件第 2.3 段，强调成员国的合作，特别是按规定期限答复国家级信件，是国际民航组织解决文件中说明的问题所必需的。请大会通过该文件附录所载相关决议草案。

75. 古巴代表介绍 WP/119 号文件（古巴接收、评估和处理国际民航组织国家级信件的经验），其中描述古巴民用航空学院（IACC）及时有效答复国际民航组织国家级信件的内部程序。请大会与其他成员国分享文件中提到的最佳做法，考虑将这些做法中的一些要素纳入国际民航组织将要制定的通信追踪程序。

76. 美国代表介绍 WP/86 号文件（加强国际航空规定的实施），其中包括加强标准和措施制定和审查过程；鼓励各国答复提出附件和空中航行服务程序修订意见的国家级信件；并鼓励国际民航组织地区办事处在这方面及地区实施过程中发挥积极作用。该文件附件中载有拟议更新取代大会第 A38-11 号决议：制定和实施标准和措施（SARPs）和空中航行服务程序（PANS）及通知差异的案文。美国代表指出，鉴于技术委员会根据议程项目 35 对 WP/86 号文件：航空安全和空中航行标准化的实质性审议，美国现建议对该文件所附决议草案执行部分第 19 条和 20 条做出修改，以澄清这些规定中关于通过成员国进行沟通的意图。修改后案文如下（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

~~“19. 指示国际民航组织敦促成员国审查现行的标准和措施制定流程，并实施改变，以鼓励纳入来自航空业更广大利害攸关方的意见其现行有关制定标准和措施的流程，以便加强范围更广的航空利害攸关方的参与；~~

~~“20. 指示要求国际民航组织考虑为成员国制定贯穿计划和实施阶段始终的过渡和通信战略，成员国则应促进其中应包括与利害攸关方团体的联络。~~

77. 经指出，阿拉伯联合酋长国提交了一份信息文件：WP/320 号文件（国际民航组织的信函量）。

讨论

78. 中国代表表示支持 WP/75 号文件中所述国际民航组织为增强效率和有效性采取的各种措施。

79. 古巴代表表示该国也欢迎改善本组织效率和有效性取得的进展。但是，关于冲突区信息库（CZIR）（参见 WP/75 号文件第 2.3.1 段），古巴希望回顾，根据《芝加哥公约》和附件 15 — 航空情报服务的现行机制，各国通过发布航行通告（NOTAMs）来知会其他国家各自空域内对国际民用航空的风险。古巴认为这一为各国所接受的机制是有效的，各国必须遵守。国际民航组织的责任是监测各国的遵守情况。

80. 因此，古巴认为国际民航组织建立冲突区信息库这样一个平行机制不合适，它被用来传播来自冲突区民用航空风险的不可靠、不透明的信息。古巴还认为，冲突区信息库并不能按照《芝加哥公约》序言中所述，“建立和保持世界各国和各国人民之间的友谊和理解”，而可被用来造成对国家主权和经济双双不利的影

响。由于这些理由，古巴一直反对参加冲突区信息库。认为这个问题更应属于联合国安全理事会的职权范围，冲突区信息库所用的“冲突区”定义（“军事化各方之间正在发生或可能发生武装冲突的地区以上的空域，并被认为包括这种当事方之间处于高度军事警戒或紧张状态，可能危及民用航空器的地区以上的空域”），应先交由国际民航组织法律委员会进行评估，然后再在附件 17 — 安保标准和建议措施及军民合作框架下，考虑这个问题。

81. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表赞成这个观点，回顾技术委员会审议议程项目 33：航空安全和空中航行监测和分析期间，该国也提出过类似主张，认为冲突区的问题不属国际民航组织讨论范围，因为这样做是对《芝加哥公约》第一条（主权）和附件 15 精神的违背。

82. 尼加拉瓜代表也支持古巴代表的立场，强调建立冲突区信息库平行机制，将导致国际民航组织和各国重复努力。

83. 巴基斯坦代表指出，鉴于各国对制定标准和建议措施提供反馈的重要性，该国支持加强对国际民航组织国家级信件的答复率。因此，赞同 WP/22 号文件、WP/75 号文件和 WP/320 号文件。

84. 联合王国代表完全支持 WP/22 号文件，因为答复国家级信件，为各国影响国际民航组织的决策过程提供了机会，尤其对于目前不是国际民航组织理事会成员的国家。根据 WP/119 号文件和 WP/320 号文件，他敦促所有国家检视自己的系统，并向古巴一样对如何端到端地改善该系统提出自己的想法；以及国际民航组织继续监测答复率，以确定各国的努力是否产生必要的改进。

85. 俄罗斯联邦代表赞同对 WP/22 号文件的这一观点。他也完全支持古巴代表、委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表和尼加拉瓜代表对冲突区信息库表达的关切。

86. 伊朗（伊斯兰共和国）代表赞同前述对冲突区信息库的关切，重申冲突区信息库被一些国家用来传播本属于其他国家主权范围空域的信息，因而破坏了国家主权。他回顾，在这方面，一些欧洲国家发布了两项关于伊朗飞行情报区（FIR）的航行通告。伊朗（伊斯兰共和国）代表强调该国对自己的飞行情报区负责，自会与其他成员国及国际航协等国际组织，共享有关安全和安保的信息。

87. 西班牙代表提到 WP/119 号文件，赞赏古巴的最佳做法是处理对国家级信件低答复率的一个办法，鼓励其他国家加以施行。他还表示支持 WP/22 号文件和 WP/86 号文件，重申对标准和建议措施的制定和实施采取统筹性做法，将导致改善标准和建议措施的实施，增进国际民航组织与成员国之间的沟通。

88. 美国代表响应联合王国代表对 WP/22 号文件的评论。他重申美国在前述技术委员会讨论冲突区时发表的意见，承认就此题目存在不同意见和敏感性，接受建议的解决办法，即：将提出的问题交由理事会在进一步审议冲突区信息库的未来地位和运作时，加以考虑。

89. 执行委员会赞赏地注意到本组织如 WP/75 号文件所述，在增强效率和有效性方面取得进展，同意建议大会要求理事会继续这一进程。

90. 执委会支持 WP/86 号文件和 WP/119 号文件中建议的行动。也同意 WP/22 号文件第 2.3.1 段所述旨在提高对国家级信件答复率的行动，注意到秘书处表示将在制定和实施前述行动时，吸收各文件所载经讨论充实的信息。

91. 此外，执委会建议大会通过：WP/22 号文件附录中提出的关于处理成员国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题的决议草案；并通过经上文第 76 段所录对执行部分第 19 条和 20 条的修改后，关于制定和实施标准和建议措施和空中航行服务程序及通知差异的决议草案。

92. 执委会注意到冲突区问题不属于议程项目 27 的范围，应留交理事会审议。另据回顾，理事会在这方面曾指示秘书处考虑如何进一步改进冲突区信息库，并准备适当的建议，提交理事会第 209 届会议审议。

理事会场外战略会议作为增强国际民航组织效率和有效性的一个机制

93. 秘书长介绍 WP/79 号文件修改稿，其中理事会报告自 2014 年以来每年召开三次场外战略会议（COSMs）的情况，借此机会，理事会可在不同场景下反思和规划国际民航组织的方向和战略，同时增进理事会代表、航委会和秘书处之间的关系，并从业界伙伴方的参与中获取教益。正如该文件第 5.1 段所述，理事会场外战略会议的若干重要建议，导致制定和实施了各种政策、举措和活动，其中包括 NCLB 举措，国际民航组织世界航空论坛（IWAF）和促进航空发展的全球伙伴关系等。本组织通过理事会主席和理事会代表的访问，继续加强与各地区的联系，据此掌握有关各地区实施挑战的信息，以供评估和酌情给予支持。请大会：a) 注意理事会场外战略会议对增强本组织效率和有效性的贡献；和 b) 要求成员国作为促进本组织战略规划过程的一个机制，支持举行理事会场外战略会议。最后，秘书长强调大会和成员国继续支持今后场外会议和地区访问的必要性。

94. 葡萄牙代表接着代表八国集团、中欧集团、智利和北欧集团介绍 WP/325 号文件修改稿（国家作为轮换集团成员在国际民航组织理事会的代表权），其中强调国际民航组织理事会轮换集团对于本组织和各国的有效性和效益，其中包括减少了不断增加理事会席位的必要性；以及通过轮换集团内部密切协调，可保证席位的连续性和更广泛的专门经验。请大会：a) 注意该文件所载的信息；b) 表示赞赏目前存在的轮换集团，是确保更多成员国有机会在理事会服务的一个有效方式；c) 鼓励谋求国际民航组织席位的成员国，建立新的轮换集团或加入现有的轮换集团；和 d) 要求理事会考虑通过书面程序，正式承认轮换集团及其帮助遴选理事会成员国的作用。经指出，对该文件所附的现有轮换集团名单应做修改，以记录古巴、多米尼加共和国和牙买加组成的集团，其名称为“CARIBI”而非“CARICOM”。

95. 执行委员会注意到国家间航空委员会提交的信息文件 WP/308 号文件（加强国际民航组织和地区事故和事故征候调查组织在重大航空事故调查中的作用）。

讨论

96. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表感谢秘书处提交 WP/79 号文件修改稿时强调，理事会场外战略会议和外联各地区的重要性，同时不忘对成员国的预算影响。鉴于一些成员国等待了很长时间才有机会在国际民航组织理事会服务，他表示支持 WP/325 号文件修改稿中建议的行动。强调必须与地区小组协调，在考虑轮换集团的作用和地位时，虑及既有的双边和多边协议。

97. 中国代表也表示支持 WP/79 号文件修改稿和国际民航组织为增强效率和有效性采取的各种措施。他表示感谢 WP/325 号文件修改稿共同提案国的同时，强调某些地区由于文化多样性没有建立任何轮换集团。因此，中国代表建议大会要求理事会在正式承认轮换集团时考虑这一点，以确保这些国家的利益不会因此受到不利影响。

98. 克罗地亚代表完全支持 WP/325 号文件修改稿，强烈鼓励非集团国家深入研究轮换集团的好处，因为该国作为 ABIS 轮换集团的最新成员，享有非常积极的体验。

99. 挪威代表也支持其共同提案的 WP/325 号文件修改稿，确认轮换集团是确保更多成员国享有在国际民航组织理事会服务机会的有效方式。他例举挪威作为北欧轮换集团成员的极好经验，鼓励寻求加入国际民航组织理事会的成员国，按照该文件行动 c) 段的建议，建立新的轮换集团或加入现有集团。

100. 沙特阿拉伯代表赞同 WP/325 号文件修改稿行动 a) 至 c) 段（参见上文第 94 段），同时对理事会通过书面程序正式承认轮换集团及其帮助遴选理事会成员国的作用的 d) 行动段，表示了保留。他强调，根据《芝加哥公约》第五十条第一款，每一国家均有权提名自己的候选人，而大会的职责，是在成员国提名的候选人基础上选举理事会。沙特阿拉伯代表进一步强调，必须与地区集团协调，由其决定哪些成员国应提名候选人参加理事会的选举。

101. 俄罗斯联邦代表赞同这一立场，以及尼加拉瓜和巴拉圭代表的意见，后两者也都表示支持委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表对 WP/325 号文件修改稿发表的评论。

102. 执委会注意到理事会场外战略会议（COSMs）和地区访问对增强本组织效率和有效性的贡献，表示支持将这类会议作为推进本组织战略规划过程的一个机制。

103. 执委会根据讨论情况，建议大会采取 WP/325 号文件修改稿执行摘要第 a)、b) 和 c) 段中拟议的行动：注意到该文件中所载的信息；表示赞赏现有的轮换集团作为确保更多成员国有机会在理事会服务的有效手段；以及鼓励寻求在国际民航组织理事会服务的成员国，建立新的轮换集团或加入现有轮换集团，并请理事会进一步研究轮换集团在本组织工作中的作用和现况。执委会进一步建议大会将轮换集团在本组织工作中的作用和现况问题，移交理事会结合各国代表发表的意见，做进一步研究。

104. 鉴于时间限制，执委会同意将议事日程上剩余的项目延至下一次会议审议。会议于 17 时 15 分休会。

第九次会议记录
(2016年10月4日, 星期二, 9时)

讨论题目

1. 议程项目 16: 航空安保 — 政策
— 批准给全会的报告草案
2. 议程项目 17: 普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA)
— 批准给全会的报告草案
3. 议程项目 18: 实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC)
— 批准给全会的报告草案
4. 议程项目 19: 简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案 (ICAO-TRIP) 战略
— 批准给全会的报告草案
5. 议程项目 15: 技术合作 — 关于技术合作的政策和活动
— 批准给全会的报告草案
6. 议程项目 28: 不让任何国家掉队的举措
— 批准给全会的报告草案
7. 议程项目 23: 国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设
— 批准给全会的报告草案
8. 议程项目 29: 联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)
议程项目 30: 资源筹措
— 批准给全会的报告草案
9. 议程项目 14: 技术援助方案
— 批准给全会的报告草案

10. 议程项目 31：由执行委员会审议的其他高层政策问题

— 批准给全会的报告草案

11. 议程项目 24：人力资源管理

议程项目 25：国际民航组织工作人员队伍的现况

— 批准给全会的报告草案

12. 议程项目 26：国际民航组织使用多种语文

— 批准给全会的报告草案

13. 议程项目 27：增强国际民航组织的效率和有效性

— 批准给全会的报告草案

14. 批准执行委员会报告综述部分草案

讨论摘要

议程项目 16：航空安保 — 政策

批准给全会的报告草案

1. 执委会审议 WP/483 号文件（附第 1 号更正 — 仅有俄文本），其中载有关于议程项目 16 的报告，包括决议草案 16/1：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明。

2. 同意做以下修改：

- 根据美国代表的建议，修改第 16.4 段第二句话：将“有用的参考文件”改为“关键工具”，然后加第三句话，如下：

“几个国家强调必须加速制定全球航空安保计划（GASeP）时提及 2309 号决议。”；

- 根据俄罗斯联邦代表的建议，修改第 16.12 第三句话：在“能力建设活动”前插入短语“制定额外的指导材料和”；
- 根据新加坡代表的建议，修改第 16.13 段第一句话：将数字“22”改为“23”，并删除“框架”一词前面的“预设的”；
- 根据俄罗斯联邦代表的建议，修改第 16.21 段第二句话：在末尾插入短语，“还需要制定额外的指导材料”；修改第 16.22 段第二句话：在“装备航空器”后面插入“和航空器停机位”；

- 根据美国代表的建议，修改第 16.33 段：在“继续国际民航组织全面的安保战略”前面插入“短期”；并将第 16.34 段改为（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“鉴于当前的威胁和风险环境要求航空安保继续是各国的高度优先，并根据几个成员国引用 2309 号决议作为帮助驱动航空安保优先的关键工具的意见，执委会支持在 WP/15 号文件所述概念的基础上加速制定全球航空安保计划同时赞赏地认知。执委会还认知各国和航空业界为确保及时制定该计划给予的支持和贡献，包括召集专家帮助进行起草。该代表支持关于将计划草案提交定于 2017 年召开的航空安保专家组第二十八次会议审议的建议。”。

- 根据加拿大代表的建议，修改第 16.36 段第一句话：在“风险环境”后面插入“和预期的交通量增长”；
- 根据法国代表代表欧盟和欧洲民航会议成员国的建议，将第 16.36 c) 段改为（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“建设知识、~~和~~能力和安保文化，以发展和使用：自我评估有效实施安保相关标准和建议措施所需的分析工具和技术；支持加强实施有效的安保措施和质量控制系统的额外指导、培训和其他工具；”；

- 根据俄罗斯联邦代表的建议，将第 16.39 段第二、三、四句话改为（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“为此目的，~~执委会~~多个国家和国际机场理事会（ACI）告诫不可在实施陆侧安保措施时改换位置或制造新的脆弱性~~一种~~。执委会同意这些措施应得到有关当局进行的风险评估的支持。执委会因此认为，确定陆侧区域和制作这方面的指导和培训材料，应符合前面讨论的国际民航组织标准和建议措施中所载的做法和原则，并考虑现有惯例。”；

- 根据分别由俄罗斯联邦代表和联合王国代表提出的建议，将第 16.44 段改为（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“执委会注意到附件 17 — 安保关于在航空器内和停机位加设录像监视记录系统的建议，同时承认这个问题目前正在航空安保专家组（AVSECP）审议，也仍然是国际民航组织其他专家组的现实课题。”；

- 根据土耳其代表的建议，修改第 16.45 段：在第二句话末尾加上短语“和国际民航组织航空安保手册（Doc 8973 号文件 — 限制发行）中阐述的其他原则。”；
- 根据希腊代表的建议，修改第 16.46 段：删除“支持”前面的“广泛”；
- 根据加拿大代表和新加坡代表的建议，修改决议草案 16/1 附录 C 序言部分第 2 条最后一行：将“或恐怖分子协助的”改为“或内部人员协助的”；

- 根据加拿大代表的建议，修改决议草案 16/1 附录 E 执行部分第 4 条：在末尾插入新短语，“而且该方法应考虑实施航空安保措施时基于风险的做法”；
- 根据墨西哥代表的建议，修改决议草案 16/1 附录 H 执行部分第 1 条：增加提及拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）；和
- 根据联合王国代表的建议，在航空安保宣言标题下面插入“（大会第 37 届会议通过）”字样，以反映这是一份历史文件。

3. 经过前述各项修改，执委会批准向全会提交其载于 WP/483 号文件中关于议程项目 16 的报告草案。此外，执委会还同意建议全会通过决议草案：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明。

4. 后经指出，虽然执行委员会在 2016 年 9 月 30 日其第六次会议上（EX/6），曾一致支持理事会 WP/17 号文件中建议的新决议 16/2：处理民用航空网络安全问题，但该决议的条文在执委会的报告草案（WP/483 号文件）以及全会于 2016 年 10 月 5 日在其第六次会议（P/6）上批准的执委会最后报告（WP/493 号文件）中，均被无意中漏记。后来，决议 16/2 以 WP/493 号文件第 1 号修改稿的形式，于 2016 年 10 月 6 日提交大会第七次会议（P/7）通过。

议程项目 17：普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）

批准给全会的报告草案

5. 执委会接着审议 WP/484 号文件，其中载有执委会关于该议程项目的报告草案。

6. 经同意，根据加拿大代表提出的建议，在第 17.8 段末尾插入新的一句话，如下：“应酌情审查和更新 SSG 的成员，以确保所有利益方的充分代表性。”。

7. 还经同意，根据联合王国代表提出并得到法国代表支持的建议，在第 17.9 段末尾加上新的一句话，如下：“很多国家还指出，这种信息无论如何应提供给在双边基础上接受来自其他国家的航班的国家，并回顾航空安保专家组在这方面的结论。”。

8. 经前述各项修改，执委会批准向全会提交 WP/484 号文件中提出的执委会关于议程项目 17 的报告草案。

议程项目 18：实施支助和发展 — 安保（ISD-SEC）

批准给全会的报告草案

9. 执委会审议 WP/485 号文件，其中载有执委会关于议程项目 18 的报告草案。

10. 经同意，根据俄罗斯联邦代表的建议，将第 18.3 段修改如下（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“哈萨克斯坦和俄罗斯联邦在 WP/258 号文件第 1 号修改稿中建议，通过新增加一个由经常方案预算供资的员额，~~以及同时保留现由自愿捐助供资的一个航空安保职位~~，加强国际民航组织欧洲和北大西洋地区办事处在航空安保和简化手续领域的工作。后一个职位将在下一个三年期转为由国际民航组织经常方案预算供资的职位。”。

11. 关于俄罗斯联邦代表要求修改第 18.10 段，表明执委会支持 WP/258 号文件第 1 号修改稿拟议增加 EUR/NAT 地区办事处人员配置水平的建议，主管航空安保和简化手续的副局长（DD/ASF）强调，这与执委会关于秘书处资源的调配和管理属秘书长权限，因此大会不能就此发布指示的总体立场相违背。执委会随后同意保留第 18.10 段现在的写法不改。

12. 另经同意，根据新加坡代表的建议，将第 18.5 段改为（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“新加坡在 WP/185 号文件中代表 ~~34~~ 28 个成员国和三个国际组织，建议国际民航组织筹划和举办一个航空货运安保最佳做法讲习班，为需要更多专业培训的日常参与航空货运和航空货运安保工作的人员提供学习全世界监管部门和行业界实施的航空货运安保最佳做法的机会。”。

并将第 18.12 段第一句话改为（删除的文字用删除线表示）：“执委会广泛支持新加坡关于筹办国际民航组织航空货运安保最佳做法讲习班的建议。”。

13. 经上述各项修改，执委会批准向全会提交 WP/485 号文件中提出的执委会关于议程项目 18 的报告草案。

议程项目 19：简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO-TRIP）战略

批准给全会的报告草案

14. 执委会接着审议并未加修改批准向全会提交 WP/486 号文件提出的执委会关于议程项目 19 的报告草案。此外还同意建议全会通过决议草案 19/1：国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明。

议程项目 15：技术合作 — 关于技术合作的政策和活动

批准给全会的报告草案

15. 执委会接着审议 WP/491 号文件，其中载有执委会关于本议程项目的报告草案。

16. 根据巴拉圭代表的建议，同意颠倒第 15.2 段第一句话中提到“技术合作”与“技术援助”的先后顺序，以确保与决议草案 15/1：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明保持一致。句子修改为：“理事会在 A39-WP/47 号文件中，提供了更新的国际民航组织技术合作和技术援助政策和战略。”。

17. 另经同意，根据印度尼西亚代表提出并得到法国代表支持的一项建议，将第 15.13 段第二句话改为（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“执委会认知国际合作对筹措资源和开辟可能的双边援助渠道的作用，同时承认现有国际民航组织援助技术合作机制和环境自愿基金带来的惠益。”。

18. 另经同意，根据美国代表鉴于印度尼西亚和法国代表表达并获西班牙和瑞典代表赞同的关切而提出的建议，删除第 15.13 段最后一句话[“在此基础上，执委会建议大会要求在国际民航组织环境处与技术合作局的密切协调下，设立技术合作环境方案。”]；并将第 15.15 c) 段修改为（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“要求秘书长探索在国际民航组织环境处和技术合作局的密切协调下建立一个国际民航组织技术援助合作环境方案的可行性，同时兼顾现有或新的统筹资源伙伴关系；”

19. 经指出，根据葡萄牙代表提出的编辑意见，将第 15.12 段和第 15.15 b) 段提及 WP/244 号文件之处改为 WP/383 号文件。

20. 经上述各项修改，执委会批准向大会提交 WP/491 号文件所载执委会关于议程项目 15 的报告草案。此外，执委会还同意建议大会通过决议草案 15/1：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明和决议草案 15/2：国际民航组织航空志愿者方案。

议程项目 28：不让任何国家掉队的举措

批准给全会的报告草案

21. 执委会接着审议 WP/494 号文件，其中载有执委会关于本议程项目的报告草案。

22. 根据分别由马歇尔群岛代表和瓦努阿图代表代表 WP/218 号文件第 1 号修改稿共同提案国提出的建议，同意修改第 28.4 段第一句话：在“太平洋岛屿国家”前面插入“所有十二个”；修改同段第二句话：在“各国”后面加上“和国际金融机构”。

23. 根据日本代表的建议，还同意修改第 28.10 段第一句话：将“地震”一词从单数改为复数。

24. 此外，根据加拿大代表的建议，同意在第 28.13 段第二句话开头处插入一个新的短语，如下（灰色阴影中为新加文字）：

“执委会表示强烈支持这一提议；但是，执委会也注意到这项提议可产生对下三年期预算的影响。”

并修改第 28.14 段：在“汇报”后面插入“实施选项”，改为“……并向大会第 40 届会议汇报实施选项。”。

25. 经前述各项修改，执委会批准向大会提交 WP/494 号文件中提出的执委会关于议程项目 28 的报告草案。此外，还同意建议大会通过决议草案 28/1：不让任何国家掉队（NCLB）的举措。

议程项目 23：国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设

批准给全会的报告草案

26. 执委会接着审议 WP/487 号文件，其中载有执委会关于本议程项目的报告草案。

27. 经同意，根据埃及代表的建议，修改第 23.8 段第二句话：将“团队”改为“课程”，如下：“……包括航空培训升级版方案的一个专门培训课程……”。

28. 根据多米尼加共和国代表提出并得到布基纳法索、委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）和乌拉圭代表支持的一项建议，还同意用以下案文取代第 23.12 段现有案文（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

“此外，~~成员国还要求国际民航组织重新考虑航空培训升级版方案的收费，以便改进该方案的成本效益比。~~成员国建议定期审查航空培训升级版方案不同等级（候补成员、正式成员和地区优秀培训中心）的相关收费，以便评估并努力减少培训机构和各国制定、修改和实施全球航空培训办管理的标准化培训的费用。”。

29. 经指出，根据埃及代表提出的编辑意见，将第 23.9 段中提及 WP/364 号文件处改为 WP/105 号文件。

30. 经前述各项修改，执委会批准向全会提交 WP/487 号文件中提出的执委会关于议程项目 23 的报告草案。

议程项目 29：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

议程项目 30：资源筹措

批准给全会的报告草案

31. 接着审议 WP/496 号文件，其中载有关于上述两个议程项目的报告草案。

32. 根据国际机场理事会（ACI）观察员提出的建议，同意在第 29.1 段末尾新加一句话，如下：

“执委会进一步注意到，如同国际机场理事会指出的，机场在其可持续性做法中展示了社区参与的价值，尤其涉及联合国持发目标 8、16 和 17。”。

33. 经前述修改，执委会批准向大会提交 WP/496 号文件中所载执委会关于议程项目 29 和 30 的报告草案。并同意建议全会通过决议草案 29/1：航空对实现联合国 2030 年可持续发展议程的贡献和决议草案 30/1：筹措资源。

议程项目 14：技术援助方案

批准给全会的报告草案

34. 执委会接着审议并未加修改批准向大会提交 WP/495 号文件中提出的执委会关于议程项目 14 的报告草案。

议程项目 31：由执行委员会审议的其他高层政策问题

批准给全会的报告草案

35. 执委会审议并未加修改批准向大会提交 WP/505 号文件中提出的执委会关于议程项目 31 的报告草案。还同意建议大会通过下列决议草案：决议 31/1：援助航空事故蒙难者及其家属；决议 31/2：关于航空器灭虫和致病载体控制措施的基于绩效的标准和指导材料；决议 31/3：下一代航空专业人员；和决议 31/4：国际民航组织促进妇女加入全球航空行业的性别平等方案。

议程项目 24：人力资源管理

议程项目 25：国际民航组织工作人员队伍的现况

批准给全会的报告草案

36. 执委会审议并未加修改批准向大会提交 WP/508 号文件中提出的执委会关于议程项目 24 和 25 的报告草案。

议程项目 26：国际民航组织使用多种语文

批准给全会的报告草案

37. 执委会审议并未加修改批准向大会提交 WP/509 号文件中提出的执委会关于议程项目 26 的报告草案。

议程项目 27：增强国际民航组织的效率和有效性

批准给全会的报告草案

38. 执委会审议并未加修改批准向大会提交 WP/510 号文件中提出的执委会关于议程项目 27 的报告草案。此外，还同意建议大会通过下列决议草案：决议 27/1：处理成员国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题；决议 27/2：制定和实施标准和建议措施（SARPs）和空中航行服务程序（PANS）及通知差异。

批准执行委员会报告综述部分

39. 执委会审议并未加修改批准向大会提交 WP/511 号文件中提出的执委会报告综述部分草案。

40. 经指出，执行委员会下次会议将回到议程项目 22（环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助）。

41. 会议于 11 时 15 分休会。

第十次会议记录

(2016年10月5日, 星期三, 15时)

讨论题目

1. 议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助 (全球基于市场措施计划部分) (续)

— 《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》 — 《全球基于市场措施 (MBM) 计划》

2. 议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助 (气候变化不含全球基于市场措施计划议题部分) (续)

— 《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》

讨论摘要

议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助 (全球基于市场措施计划部分)

《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》 — 《全球基于市场措施 (MBM) 计划》

1. 执行委员会 (EX/3 和 EX/4) 继续审议理事会在 WP/52 号文件附录 B 中提出的国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场措施 (MBM) 计划草案。

2. 主席回顾前此已对上述决议草案表示了压倒性支持, 高兴地告知执委会, 迄今已有在国际航空活动中约占比 84% 的 63 个国家, 表态准备从始自愿参加拟议的全球基于市场措施 CORSIA 计划。他强调, 其中很多国家表示, 它们的意愿以该决议草案现有规定为条件。

3. 主席指出, 本着国际民航组织的精神和传统, 他和理事会主席与具体国家和国家集团进行了非正式磋商, 旨在寻找在不同观点之间搭建桥梁, 克服困难的办法, 确保这些国家也能支持拟议的计划。与此同时, 还希望保证非正式磋商的结果不危及对决议草案 (WP/52 号文件) 现有条文表达的压倒性支持。基于这一理由, 执委会主席和理事会主席将不引起决议草案涉及拟议计划的性质、设计和实施特点等方面重大变化的具体问题, 交付磋商。主席强调, 凡国家的关切不牵涉决议草案案文的, 均考虑在执委会的报告中加以反映。

4. 主席强调, 他和理事会主席后来就产生的修改案文意见, 与国际民航组织各地区集团代表进行了磋商, 主席高兴地报告, 后者对这些修改意见原则上没有表示任何异议。

5. 主席重申，WP/52 号文件中的决议草案，是国际民航组织广大成员国支持的默认提案；主席将前述非正式磋商中产生的修改意见，介绍如下：

- a) 增加一个新的序言段落“承认本决议不构成对《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际协议项下谈判之先例或预断其结果，也不代表《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际协议当事方的立场；”；和
- b) 增加新的第 7 c) 段：“强烈鼓励所有国家自愿参加试办阶段和第一阶段，同时注意到自愿表态的发达国家将先行一步，另有几个国家也表示了自愿；”。

6. 主席还提出为满足一些国家的额外关切，将包括在执行委员会报告草案中的下述拟议条文：

- a) “各国对什么应是监测、报告和核查及排放单位标准的标准、建议措施或指导材料，发表了一系列观点。在这方面，执委会要求理事会在为根据 CORSIA 计划实施监测、报告和核查系统而进行标准和建议措施（SARPs）及相关指导材料的制定工作时，应提供何为标准，何为建议措施，何为指导材料的明确指导。”；
- b) “执委会注意到，对于《联合国气变公约》和《巴黎协定》项下所设机制产生的排放单位，理事会将考虑其用于 CORSIA 计划的合格性，条件是它须与理事会在航空环保委技术协助下对合格年份和期限的决定相一致。”；
- c) “执委会注意到，理事会在进行排放单位标准工作的同时，将推动制定产生航空行业排放单位的减排项目的制作和实施方法。执委会强调，鼓励各国制定本国的航空相关项目。”；和
- d) “执委会注意到，大会决定后，该计划的管理和总体治理由理事会负责。”。

讨论

7. 在随后的讨论中（EX/3 和 EX/4），所有发言的代表都重申感谢执行委员会主席和理事会主席的领导和不懈努力，以推动就全球基于市场措施（CORSIA）计划的决议草案达成协商一致。

8. 俄罗斯联邦代表强调，该国虽然对气候变化的全球挑战深感关切，而且减少二氧化碳排放是该国的优先之一，但表示不幸的是，它对实施 CORSIA 计划的后果的关切，依然存在，尽管进行非正式磋商并产生了对决议草案的拟议修改。他指出，俄罗斯联邦认为，建议实施 CORSIA 计划的方式，实际上会造成全球二氧化碳绝对排放率上升，降低飞行安全，尤其是对发展中国家，因为资金流出航空业将减缓技术发展的速度。俄罗斯联邦代表表示，该国不同意决议草案序言第 14 段，以及执行部分第 5、9 g)、11、18、20 和 21 段的措辞，并对前述各段表示保留，因此，看不到有何办法宣布参加拟版全球基于市场措施的实施。为此，俄罗斯联邦建议对决议草案修改如下（灰色阴影中为新加文字；删除的文字用删除线表示）：

A. 序言（第 14 段）

承认该决议欢迎‘通过《联合国气变公约》下的《巴黎协定》’，俄罗斯联邦认为应对第 14 段的案文做如下修改：

“~~鉴于承认《联合国气变公约》和《巴黎协定》第六条规定建立清洁发展机制（CDM）和巴黎协定一个新的市场机制一项促进缓解温室气体排放以实现意图的国家自主贡献（NDCs）的机制等项机制，以促进缓解温室气体排放，支持同时促进可持续发展，尤其是造福于发展中国家；~~”。

B. 执行第 5 段

鉴于 CORSIA 计划的实施不能达到预期的效果，这既包括实现环境目标，也包括它对保证航空业可持续发展及飞行安全的负面影响，尤其对于发展中国家，俄罗斯联邦认为在 CORSIA 计划的试办阶段和第一阶段，应该允许在实施的任何阶段从概念上重新考虑实施全球基于市场措施的做法的可能性。在这方面，俄罗斯认为应对执行第 5 段做以下修改：

“5. 决定以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的形式，~~作为一个可能的选项，开始全球基于市场措施计划试办阶段和第一阶段的实施，以便在顾念特殊情况和各自能力的情况下，处理国际民用航空（即从一国出发到另一国抵达的民航航班）年度二氧化碳总排放量超过 2020 年水平的任何增长；~~”。

基于上述，俄罗斯联邦认为，将以下段落加入决议条文是适当的：

“5 之二 要求理事会继续研究能最大程度符合第 22/1 号决议附录中所述关于设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则的其他 GMBM 实施选项，对其作为 CORSIA 计划的优劣利弊进行比较分析，并向国际民航组织大会第 40 届会议提交比较分析结果的报告，以便对 GMBM 实施情况采取可能的纠正行动。”。

C. 执行第 9 g) 段

显然，对 CORSIA 计划的定期分析，除其他外，应该包括评估其是否符合决议草案附录中所述关于设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则。在这方面，应将执行第 9 g) 段改为：

“g) 自 2022 年起，理事会每三年将对 CORSIA 计划的实施进行一次审查，~~以查明其是否符合关于设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则，包括其对国际航空增长的影响，这应成为理事会考虑是否需要下一阶段或履约周期进行调整，并酌情将这种调整提交大会决策的重要根据；~~”。

D. 执行第 11 段

根据《巴黎协定》第六章的规定，各国抵消义务的基础是国家自主贡献。在这方面，俄罗斯联邦认为应对执行第 11 段做如下修改：

“11. 决定自 2021 年起，实施 CORSIA 计划的试办阶段和第一阶段期间，一给定年内要求预期航空器运营人自愿抵消的二氧化碳排放量，每年根据每一参加国的国家自主贡献进行计算，或按以下方法计算：”。

E. 执行第 18 段

前面提到，分析 CORSIA 计划“以避免对国际航空的不当经济负担”，应具体评估它是否符合决议草案附录中所述关于设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则。就此而言，俄罗斯联邦认为应对执行第 18 段做如下修改：

“18. 决定自 2022 年起，理事会每三年对 CORSIA 计划进行一次定期审查并交付大会审议，目的已在前文第 9 g) 段述及，并为了促成防止无谓的风险，对国际航空业可持续发展和该计划的环境有效性造成重大危害，包括飞行安全和航空安保及恶性竞争方面，以及评估 CORSIA 计划的环境有效性，以便国际民航组织大会以后对适用该计划的可行性进行审议。这将具体包括：”。

F. 执行第 20 段

根据《国际民用航空公约》第六章第三十七条，监测、报告和核查，排放单位和排放登记处等问题，不属于“航空器、人员、航路及各种辅助服务”的范畴，因此不是国际标准和措施规范的对象。所以，公约并未赋予国际民航组织制定关于监测、报告和核查，排放单位和排放登记处的标准和措施的建议的权力。在这方面，理事会为实施 CORSIA 计划的监测、报告和核查系统，包括简化的该等程序而“制定标准和措施”的行动，是不正确的，执行第 20 段中凡提及标准和措施之处，应一律删除。

G. 执行第 21 段

俄罗斯联邦指出，国际民航组织理事会从未讨论过或决定过任何有关《联合国气变公约》和《巴黎协定》所设机制内形成的排放单位的“合格年份和期限”问题。此外，“年份”一词，在上述联合国文书中也从未直接或间接提到过或考虑过。由于这一理由，决议草案执行第 21 段中的“合格年份和期限”一语，必须删除。

9. 最后，俄罗斯联邦代表再次强调该国对 2020 年起实现碳中和增长全球理想目标的关切，因为它的现实性和缺乏必须实现这一理想目标的科学依据。他表示，俄罗斯联邦上述保留的文字将转交秘书处，以便在执行委员会的报告和会议记录中，以及在大会其他相关文件中，得到正确反映。

10. 巴西代表祝贺国际民航组织为制定决议草案中体现的全球基于市场措施计划提案做出的巨大努力，同时回顾该国在前述非正式磋商期间强烈反对对案文的某些修改意见。她强调，与主席提及的包容精神相反，巴西的许多关切均未得到满足，尽管过去三年它一直积极和建设性地参加了关于拟议计划的谈判。为此目的，巴西目前正与其他国家谈判，希望能在决议草案和报告草案中提出与《联合国气变公约》相关的适当文字，以便将议案提交执委会审议。巴西代表保留她在看到俄罗斯联邦代表提出的书面修改意见后，予以置评的权利。

11. 法国代表强调，决议草案（WP/52 号文件）得到来自所有大陆不同地区、不同发展水平的各类国家的广泛大力支持，令人印象深刻，表示强烈支持主席提出的修改意见。他告诫不要重新打开讨论或接受任何进一步的修改，否则会严重影响已经达成的极其微妙的平衡。

12. 法国代表回顾《联合国气变公约》早些时候宣布的气候好消息，即《巴黎协定》将于 2016 年 11 月 4 日生效，强调国际民航组织有必要尽快宣布一个类似的重大气候成就，即大会通过了关于全球基于市场措施（CORSIA）计划的决议草案。他确认，主席的修改意见正引领各国正确走向这一目标。

13. 联合王国代表赞同法国代表的意见，强调 WP/52 号文件所附决议草案代表一个合理的折衷，得到国际民航组织大多数成员国和地区的压倒性支持，包括来自发达和发展中世界的国家。他感谢执委会主席和理事会主席为解决剩余关切所做的努力，表示支持对决议草案和报告草案的拟议修改，要求将其不加拖延地提交全会通过，这将标志着国际民航组织的一个历史性时刻。

14. 下列国家的代表响应法国代表和联合王国代表表达的意见：阿根廷、澳大利亚、奥地利、比利时、保加利亚、布基纳法索、喀麦隆、加拿大、捷克、丹麦、多米尼加共和国、埃及、爱沙尼亚、埃塞俄比亚、芬兰、德国、加纳、希腊、危地马拉、圭亚那、冰岛、爱尔兰、意大利、日本、肯尼亚、拉脱维亚、马耳他、马歇尔群岛、墨西哥、纳米比亚、荷兰、新西兰、尼日利亚、挪威、波兰、葡萄牙、大韩民国、罗马尼亚、萨摩亚、塞拉利昂、新加坡、斯洛伐克、南非、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、乌克兰、阿拉伯联合酋长国、坦桑尼亚联合共和国和美国，以及加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）观察员。

15. 丹麦代表确认一个以 CORSIA 计划为形式的全球解决方案是必要的，以便实现自 2020 起碳中性增长的雄伟全球理想目标。他还强调，这是降低各地区和各国自行其是，对航空业必将无益的零碎化风险的最好办法。

16. 西班牙代表指出，该国支持对决议和报告草案的修改意见，因为大会可以指示理事会澄清某些未决问题，而且该计划的审查条款也允许它为增进其有效性做进一步微调。

17. 危地马拉代表强调，该国致力于实现可持续发展目标，包括适用于国际民用航空的方面，而且是《巴黎协定》和《联合国气候变化框架公约》的签署国。他指出，按照 2016 年全球气候风险指数，危地马拉在 1995-2014 年受极端天气影响最严重的国家中排名第四，强调它坚决支持 WP/52 号文件所载的决议草案和报告草案，同意主席提出的修改意见，并坚持与国际民航组织及其成员国一道，确保 CORSIA 计划的成功实施。

18. 圭亚那代表强调，决议草案是过去三年辛勤工作，多方妥协，细调案文，以符合发达国家和发展中国家双方国情的结果。她指出，圭亚那作为一个发展中小国，认为决议草案具有历史意义，第一次为创建全球基于市场措施（CORSIA）计划造就了一个平台，以便处理国际航空二氧化碳排放问题，这也是任何经济部门第一个这样的计划。

19. 印度代表表示，该国感谢理事会提出关于全球基于市场措施计划（CORSIA）的决议草案，认为这可以避免地区和国家计划各行其是的风险，并感谢执行委员会主席将很多国家表示的某些关切吸收到决议草案中。他强调印度愿意参加拟议的计划，履行对全球社会的承诺，但它的关切必须得到解决。印度代表进一步指出，印度支持俄罗斯联邦代表的发言，重申对 CORSIA 计划中建议的行业排放上限有严重保留。认为这一措施有违《巴黎协定》的精神，对航空行业将产生拖累作用。印度还认为，它将使发展中国家背负更重的经济负担，削弱它们沿着增长范式前行的能力。印度之所以感到关切，还因为一切都基于 2020 年起要实现碳中性增长的事实，2020 年以后，等于全球基于市场措施计划（CORSIA）将向国际航空的所有增长征税，这可能对航空活动刚刚起飞，正高速增长的发展中国家航空业发展，起到破坏作用。印度认为，检验和评价这样一个全球基于市场措施计划可能会有意想不到的结果，因为史上还没有哪个经济部门实施过这样的计划。拟议计划潜在的环境和经济影响尚不得而知。没有任何可靠的数据，没有太多的分析和讨论，没有对事实和数字的透明阐释，一切都是靠预计，靠猜测。此外，基于市场措施的减排作用也有待科学证实。因此，按照建议，CORSIA 计划实施的试办阶段和第一阶段在自愿基础上参加，这一点很重要。

20. 印度代表指出，该国完全支持 WP/52 号文件关于前述两个阶段的建议。但据它理解，国际民航组织仍需做大量的跟进工作，才能最后确定这个拟在第二阶段成为强制性的全球 MBM 计划的确切设计。印度认为，国际民航组织理事会应根据对试办阶段和第一阶段的评价，继续就该计划要在第二阶段实施的重大要素开展工作，并将结果呈报 2025 年大会第 42 届会议。为此，印度对第二阶段的具体设计要素有严重保留，转而建议将选择不参加的规定顺延至第二实施阶段，这样，任何成员国在计划的任何阶段对计划不满意的，都可以选择退出计划。这不仅符合《巴黎协定》，而且能给予印度这样的国家必要的舒适度，鼓励它们早日加入计划。印度代表要求，如果该国的关切不能在决议草案条文中加以考虑，则须在执委会给全会的报告草案中得到反映。

21. 布基纳法索代表指出，该国虽然资源有限，但过去三年仍然参加了国际民航组织理事会的环境顾问小组（EAG），表示遗憾的是，尽管该国和其他国家，以及理事会主席、秘书长、秘书处，还有现在的执行委员会主席都做了努力，但关于 CORSIA 计划决议草案的讨论仍然没有结束。他承认案文并不完美，也不能完全满足每个人的需要，但强调鉴于所有的努力和各国在谈判中表现的善意，以及因气候变化造成的人命和经济损失，这个草案早该通过了。布基纳法索代表就此特别提到正在加勒比海地区肆虐的马修飓风。

22. 布基纳法索代表还强调气温上升对该国人民和动植物的影响，指出该国因此极度关注气候变化现象，明确认识减少温室气体排放的必要性。布基纳法索在应对气候变化的努力中，接受国际民航组织-欧洲联盟项目国际航空二氧化碳减排能力建设的援助，制定了国际航空二氧化碳减排行动计划。布基纳法索代表很高兴地宣布，作为诚信行为，该国准备自愿从始参加 CORSIA 计划，尽管它的国际航空活动量非常之小。他呼吁所有国家通过经主席建议修改的决议草案，强调尽管没有任何国家对该计划完全满意，但它已达到令人尊敬的成熟程度。

23. 马歇尔群岛代表指出，虽然决议草案并不完美，但它体现了可信的第一个航空减排计划，一个可以帮助马歇尔群岛在气候变化影响下生存下去的计划。他强调，决议中的规定反映一系列思想之间极其细致的平衡，以便自 2020 年起实现碳中性增长的全球理想目标。马歇尔群岛代表进一步强调，在执委会上次审议 WP/52 号文件（EX/3 和 EX/4）期间，大多数发展中国家和若干世界上最小、最穷、最脆弱、最孤立的岛屿国家，包括将自愿从试办阶段就参加 CORSIA 计划的马歇尔群岛和巴布亚新几内亚，都表示支持该决议草案，再次展示了它们在气候问题上的带头作用。他表示，相信主席提出的修改意见不会破坏决议草案的环境完好

性。马歇尔群岛代表表示，虽然该国和正努力为提案争取更大支持的大雄心联盟其他成员国，本希望自己的关切能更多得到反映，却也明白《巴黎协定》后的新现实，要求所有国家继续率先行动，而且，拟议的全球基于市场措施计划（CORSIA）可以也必须历时加以完善。

24. 马歇尔群岛代表强调，执委会不能走回头路，而且也没有时间了，指出加勒比地区正在发生的悲惨事件更显出就 CORSIA 计划达成协议的十万火急的需要。他强调马修飓风已在海地和多米尼加共和国夺走生命，更多的岛屿国家面临威胁，重申如果没有上述协议，大家经历过的旱灾将变得更经常，风暴将变得更猛烈，“霸王”潮将变得更嚣张。马歇尔群岛代表作为一个最脆弱的发展中国家的代表，强调现在已经到了就 CORSIA 计划达成协议的时候。他表示支持主席对决议草案提出的两条修改意见，希望全会尽快予以通过。

25. 比利时、喀麦隆、加拿大、捷克、芬兰、加纳、希腊、肯尼亚、墨西哥、纳米比亚、尼日利亚、挪威、波兰、大韩民国、斯洛伐克、南非和坦桑尼亚联合共和国代表，以及加勒比航空安全和安保监督系统观察员，表示欢迎和赞同布基纳法索和马歇尔群岛代表发表的意见。

26. 中国代表确认，应对气候变化涉及到人类的生存与发展，因而是人类的共同关切，强调中国政府正在不懈努力，推动气候变化的管理进程。他强调在这方面，中国为《巴黎协定》的缔结曾做出历史性贡献，并已于 2016 年 9 月 3 日二十国集团（G20）峰会召开前夕（2016 年 9 月 4-5 日，中国杭州），向联合国秘书长正式交存了批准书，从而为确保该协定尽早生效迈出实在的一步。中国全程积极参加航空减排问题的国际合作，愿意承担与自己具体国情和能力相适应的责任。本着共同但有区别的责任（CBDR）原则和包容性、公平性、适当性和可行性原则，中国愿意继续为国际民用航空减排做出贡献。中国欢迎在大会本届会议上商定关于全球基于市场措施计划（CORSIA）的决议草案，感谢理事会主席和执行委员会主席为达此目的发挥的领导作用。

27. 中国代表强调，该国不仅是谈判进程的参加者，而且是推动者，指出中国参加了自 2007 年大会第 36 届会议以来与此问题有关的所有磋商和谈判。积极贡献出自己的方案和中国的智慧，以促进制定协商一致基础上的全球基于市场措施计划。中国也在这方面展现出最大可能的灵活性，从而为国际民航组织在本届大会期间达成这一计划（CORSIA）做出了重大贡献。中国一贯强调，解决航空排放问题应以协商一致为基础，并以最好的方式考虑各方表示的所有关切。这既是国际民航组织的挑战，也是本组织的重要责任。中国因此认为，俄罗斯联邦、巴西和印度代表发表的意见，必须充分加以考量并妥当处理，以确保本届大会在尽可能广泛的共识基础上，取得积极成果。

28. 中国代表强调，国际民航组织今后修改全球基于市场措施计划的努力中，还需要处理数量可观的问题，本组织必须尊重国家主权，顾及发展中国家的特殊情况和各自能力，尤其是处理与 CORSIA 计划相关的监测、报告和核查及登记处问题，因为这些问题将是发展中国家能否尽快参加 CORSIA 计划，并最终确定该计划成败的决定性因素。

29. 中国代表强调，执行委员会和大会必须虑及一个事实，即：不仅是欧洲和北美国家，而且还有其他国家，包括中国，也在积极推动建立国内碳市场，而且《联合国气变公约》和其他实体也在就基于市场的机制进行谈判。他断言合格标准应更加包容，应确保给这些国家的信用额或折扣额方便使用，整个过程可纳入其他的谈判进程，以便为更多国家参加，创造有利条件。中国代表强调，中国反对任何以加强技术门槛为借口的事实上的歧视性做法或对付发展中国家的规则。中国不同意自 2020 年起实现碳中和性增长的全球理想目标，认为它将加重发展中国家的减排责任，这既不公平也不可行。国际民航组织能否以适当方式解决这个问题，将决定它全球基于市场措施计划（CORSIA）的成败。

30. 墨西哥代表、国际民航组织理事会前任主席，卸任后被任命为国际民航组织终身亲善大使的高贝·冈萨雷斯先生与多位前此发言者一道，表示支持主席对 WP/52 号文件中决议草案和报告草案的修改意见。强调国际民航组织成员国在处理民用航空与环境的问题上，已显示出并将继续显示高度的团结，并举证：迄今已自愿提交 100 多个基于一篮子措施的国家二氧化碳减排活动行动计划，其中包括技术、运行和基础设施的增强措施和可持续代用燃料；以及最近在国际航空活动中约占比 84% 的 63 个国家表态自愿从始加入 CORSIA 计划。墨西哥代表强调，这些行动显示自愿性做法比强制性做法要成功。

31. 墨西哥代表同意主席的意见（EX/4），认为必须虑及理事会在环境顾问小组和技术专家支持下，为制定 WP/52 号文件中的决议草案所做的大量工作，强调国际民航组织以协商一致达成协议的传统。他承认，目前就决议草案达成一致面临困难，但表示相信各国代表将再次本着多年展现的同样的合作精神，在主席对决议草案的修改意见基础上，取得理想的共识。墨西哥代表表示，他对执委会给全会报告中将反映执委会要求理事会审议若干问题，以便解决决议草案谈判期间发表的多项关切，感到极为满意。指出他作为国际民航组织理事会的前任主席，完全了解理事会对确保国际民用航空安全、有序和可持续发展，担负着重大的责任，表示相信理事会将继续履行这一责任。

32. 墨西哥代表回顾布基纳法索代表和马尔代夫代表的发言，重申就 CORSIA 计划达成协议的紧迫需要，呼吁所有代表在全会提出该决议草案时，在尊重成员国发表异议的主权权利之余，以协商一致方式，如可能，以鼓掌方式通过该决议草案。

33. 喀麦隆代表和多米尼加共和国代表赞同这一呼吁。

34. 阿根廷代表指出，当前的决议草案案文达成了一种极其微妙的平衡，代表着多方的妥协和让步，因此支持主席提出的修改意见，并探索各种方法，将任何将要提出的、与决议草案总的思路一致的修改意见，例如巴西代表将要提出的意见，吸收进去。

35. 美国代表感谢执委会主席和理事会主席过去几天为解决一些国家的关切举行的非正式磋商，表示强烈支持对决议草案提出的修改意见。关于巴西代表对 WP/52 号文件提出的拟议第 17 段之二的问题发表的意见，以及就此展开的进一步非正式磋商，她表示，为了达成最广泛的协商一致，她可以同意对决议草案做最后一项修改，只要它能迅速取得广泛支持并不改变目前提交案文的精心平衡。美国代表强调，美国特别感谢迄今已表态自愿从始参加 CORSIA 计划的 63 个国家，并祝贺布基纳法索、马尔代夫和巴布亚新几内亚宣布自愿加入计划。

36. 阿拉伯联合酋长国代表赞同主席的修改意见，强调必须考虑她之前关于 CORSIA 计划即将开始的实施阶段的发言。

37. 大韩民国代表表示支持决议草案中提出的拟议全球基于市场措施计划（CORSIA），并附加主席的修改意见。为了达到最终目标，他鼓励所有国家保持耐心，展现更大的决心和妥协，尤其是鉴于那些仍有若干保留的国家已然采取较之前谈判阶段远为前瞻的立场。大韩民国代表强调，在这方面有句老话，叫作“势力越强，责任越大”。

38. 萨摩亚代表也表示支持决议草案的修改案文，重申太平洋岛屿对气候变化破坏性影响的脆弱性，强调每当灾难来袭，多年的社会经济发展，包括人民的生计，便毁于一旦。他因此呼吁坚决支持本届大会通过决议草案，对这一环境问题做出答复。

39. 加勒比航空安全和安保监督系统观察员同样表示支持决议草案修改案文，强调加勒比共同体和共同市场（CARICOM）各国完全支持巴黎会议的各项决定，尤其是通过《巴黎协定》。该组织作为加勒比小岛屿发展中国家航空业的代表机构，祝贺理事会和参与谈判的各方，产生了前述的决议草案。

40. 理事会主席指出，本议程项目的讨论本可以在上周结束的，但强调为了处理具体国家的关切，额外进行了非正式磋商，以争取更大的支持和协商一致。由此产生的修改意见经执委会主席提出，将纳入决议草案和报告草案，交执行委员会下一次会议审议。理事会主席意识到若干国家仍有未决的关切，决定给予一个再行磋商的机会之窗，以便在全会审议执委会报告之前，争取更大多数的支持。但他强调，必须保持全球基于市场措施计划决议草案案文的精心平衡和对它的压倒性多数支持。

议程项目 22： 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助（气候变化不含全球基于市场措施计划议题部分）

《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》

41. 执委会（EX/2）继续审议理事会在 WP/49 号文件附录中提交的决议草案 A39/xx：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。主席回顾，由于一些国家对国际民航组织全球理想目标与拟议的国际航空全球基于市场措施计划（CORSIA）之间的联系表示关切，在完成对 WP/52 号文件的讨论之前，暂时停止了对气候变化决议草案的审议。

42. 执委会主席和理事会主席经与有关国家和国家集团就前述全球基于市场措施计划举行非正式磋商后，执委会主席对 WP/49 号文件所附关于气候变化的决议草案提出以下修改意见：

- a) 增加一个新的序言段落：“承认本决议不构成对《联合国气变公约》或《巴黎协定》项下谈判之先例或预断其结果，也不代表这些协议当事方的立场；”
- b) 从执行第 9 段的案文中删除：“，特别是鉴于 2 摄氏度和 1.5 摄氏度的气温目标，评估国际航空在全球碳预算中的份额”；

- c) 在大会决议草案案文的附件中，复述大会第 A38-18 号决议附录中所列的指导原则。此外，将 A38-18 号决议中的相关序言段落加以复述并更新如下：“忆及大会第 A37-19 号决议要求理事会在成员国支持下，开展制定国际航空基于市场措施（MBMs）框架的工作，包括进一步详定 A37-19 号决议附件中所列的指导原则；而前述指导原则经详细制定已列于大会第 A38-18 号决议附件，并在本决议附录中做了复述；”。

讨论

43. 在讨论过程中（EX/2），所有发言的代表都重申，感谢执行委员会主席和理事会主席为争取对气候变化决议草案的协商一致付出的努力。

44. 中国代表表示支持含有主席修改意见的决议草案，并再次强调中国不同意 2020 年碳中性增长的全球理想目标，认为它将加重发展中国家的减排责任，是既不公平也不可行的。

45. 俄罗斯联邦代表表示，虽然他先前曾建议将关于设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则作为附件收入关于全球基于市场措施计划的决议草案，但也不一定反对按照主席的建议，将其收入关于气候变化的决议草案，因为未来对 CORSIA 计划实施情况的定期分析，将包括评估其对前述指导原则的遵守。因此，他支持包含主席修改意见的决议草案。俄罗斯联邦代表赞同中国代表的发言，重申该国对自 2020 年其碳中性增长的保留，认为这很不现实，既没有达成这一全球理想目标的必要性的任何科学依据，还势必危害国际民航组织环境目标的实现。

46. 沙特阿拉伯代表也表示支持修改后的决议草案案文，重申该国对 2020 年碳中性增长的保留，这项保留首次是在 2010 年大会第 37 届会议讨论大会第 A37-19 号决议时提出的，后又在 2013 年大会审议其第 A38-18 号决议时重申。他回顾，沙特阿拉伯曾在大会第 38 届会议上要求对上述全球理想目标进行科学和实际验证，强调在此事未毕之前，将对 2020 年碳中性增长持有相同的保留。

47. 印度代表表示，虽然印度支持主席对决议草案的修改意见，但仍有一项重大关切期待执委会予以考虑和解决。他回顾在上一届大会上，包括印度在内的 53 个国家表达了它们对大会第 A38-18 号决议关于自 2020 年起实现碳中性增长全球理想目标的执行部分第 7 段的保留。尽管有这些保留，但国际民航组织仍然制定了以该全球理想目标为依据的全球基于市场措施计划。印度继续对 WP/49 号文件关于气候变化的决议草案这一个方面持有保留，因而赞同中国、俄罗斯联邦和沙特阿拉伯代表的发言。印度回顾，《巴黎协定》并未就此强制规定哪个具体行业的碳中性增长目标，更未如 CORSIA 计划规定从 2020 年开始。此外，《巴黎协定》承认发展中国家需要更长时间才能达到其排放峰值。因此，印度认为从 2020 年起实现碳中性增长将是倒退，会伤害发展中国家的航空行业，因此建议删除决议草案中与此相关的执行第 6 段。

48. 墨西哥代表，国际民航组织理事会前任主席，卸任后被任命为国际民航组织终身亲善大使的高贝·冈萨雷斯先生表示，希望执委会不要重开三年前大会第 38 届会议即已深入讨论的指标之争，回顾这些仅为全球理想目标，并不对国家个体分配具体义务，这一点在第 A38-18 号决议执行第 7 段和本拟议的决议草案执行第 6 段中，均有明确表述。他强调，没有理想，没有飞行计划，就不能到达目的地，而 2020 年实现碳中性增长只是一个理想性、全球性目标，是对国际民用航空体系整体适用，而不是针对哪个具体国家的。因此，墨西哥代表支持 WP/49 号文件所附关于气候变化的决议草案及主席的修改意见。

49. 奥地利、加拿大、法国、危地马拉、意大利、荷兰、尼日利亚、葡萄牙、西班牙、瑞典、瑞士和美国也表示支持该决议草案，包括其中执行第 6 段所述 2020 年碳中性增长全球理想目标，以及主席的修改意见。加拿大代表还借此表示，尽管加拿大接受前述修改有困难，但愿同其他国家一道加以接受，以示灵活。

50. 西班牙代表赞同墨西哥代表提及的概念，引用达芬奇的话说：“生命在于运动，而无理想则无运动”；又说：“无理想则不达彼岸”。他重申 2020 年碳中性增长仅为全球理想目标，强调虽然对通往彼岸之途做了标示，但各国并无踏上此途的义务。

51. 瑞士代表强调，2020 年起实现碳中性增长不仅是 A38-18 号决议规定的目标，而且也是航空业普遍接受的一项目标。因此，他主张将其作为应对气候变化未来行动有意义的基础，加以接受。

52. 主席指出，从讨论情况看，多数国家同意 WP/49 号文件提出的关于气候变化的决议草案，连同他提议的补充修改，表示将据此对决议草案做出相应修改；而一些国家对国际民航组织自 2020 年起实现碳中性增长全球理想目标所表达的关切，则将在报告草案中加以反映，提交执委会下次会议批准，然后呈报全体会议。

53. 会议于 17 时 15 分休会。

第十一次会议记录
(2016年10月6日, 星期四, 10时)

讨论题目

1. 议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助
 — 批准给全会的报告草案案文
 (关于不含全球基于市场措施计划议题的部分和关于全球基于市场措施计划的部分)
2. 对批准执行委员会会议记录的授权

讨论摘要

议程项目 22: 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助

批准给全会的报告草案

(不含全球基于市场措施计划议题的气候变化部分)

1. 执委会审议 WP/461 号文件, 其中载有执委会关于不含全球基于市场措施计划议题部分的议程项目 22 的报告草案, 以及经修改的决议草案 22/1: 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。

2. 执行委员会主席感谢所有代表的支持与合作, 强调由于大家的辛勤工作和妥协精神, 大会得以走到今天这个对本组织的工作非常具有历史意义的时刻。他指出, WP/461 号文件所载的报告草案反映多数国家已表示支持经修改的决议草案 22/1 (WP/49), 其中并收入他本人和理事会主席同一些国家进行非正式磋商后产生的修改意见; 以及一些国家对国际民航组织自 2020 年起实现碳中性增长 (CNG) 的全球理想目标提出了关切。主席告诫说, 作为一个程序事项, 各国仅在全会通过一项决议后才能对其表示保留。接着, 他请执委会批准向大会提交关于气候变化部分的议程项目 22 的报告草案, 包括 WP/461 号文件中提出经修改的决议草案 22/1。

3. 美国代表建议在报告草案第 22.2.28 段结尾处加上下面这句话: “会议应在航空环保委正在进行的工作基础上继续作为”。她提到决议草案 22/1 的序言部分第 19 段, 赞扬在考虑航空器使用寿命终结时的环境影响方面正在进行的工作, 如通过航空器再循环等, 但质疑为什么要在一个关于气候变化的决议中提及这一点。

4. 俄罗斯联邦代表建议在第 22.2.34 段结尾处加上下面的文字, 说明一些国家对国际民航组织自 2020 年起实现年碳中性增长全球理想目标的关切: “鉴于这一目标不切实际而且缺乏科学根据”。

5. 中国代表提请注意 22/1 号决议草案与碳中性增长相关的执行第 6 段，强调国际航空正在快速增长，而未来的增长将主要来自发展中国家。他断言，前述 2020 年碳中性增长全球理想目标缺乏健全的科学依据，如不澄清并承认发达国家将大幅度减少它们的排放，同时向发展中国家提供技术援助，这个目标既不公平也不可行。中国代表强调，由全球理想目标规定各国做出减排努力，这不现实，建议将执行第 6 段改为“朝这个目标努力”。

6. 印度代表支持俄罗斯联邦和中国代表的发言，表示印度不同意 2020 年碳中性增长目标主要有两个原因：一是发展中国家正踏上高速增长之路，前述全球理想目标将有损于它们国际航空的增长；二是《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）第二十一一次缔约方大会（COP/21）期间缔结的 2015 年《巴黎协定》，并未规定任何具体行业的碳中性增长目标，更遑论自 2020 年起达标。

7. 西班牙代表回顾，在执委会前一次会议上（EX/10）曾经强调，决议草案 22/1 中与此有关的执行第 6 段是理想性的，不构成要求各国做出任何承诺。

8. 在后来的讨论中，下列国家的代表对 WP/461 号文件表示完全支持：比利时、博茨瓦纳、智利、哥伦比亚、塞浦路斯、捷克、埃及、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、印度尼西亚、爱尔兰、意大利、日本、肯尼亚、荷兰、尼日利亚、挪威、秘鲁、罗马尼亚、沙特阿拉伯、斯洛伐克、斯洛文尼亚、索马里、南非、西班牙、土耳其、联合王国和坦桑尼亚联合共和国。

9. 沙特阿拉伯代表表示，根据主席上述指示，他在执委会前次会议（EX/10）上就决议草案 22/1 执行第 6 段表示的保留，将在全会通过该项决议后正式提出。

10. 哥伦比亚代表确认气候变化对人类极其重要，强调 2016 年 9 月 30 日袭击东加勒比地区并在美国东南沿海继续肆虐的马修飓风造成了多人死亡和灾难性破坏。他呼吁所有国家为了环境和后代，致力于实现前述 2020 年碳中性增长的全球理想目标，重申必须树立更为宏大的目标。

11. 鉴于对 WP/461 号文件的压倒性支持，美国代表撤销了她先前的建议（参见前文第 3 段）。

12. 玻利维亚（多民族国）代表强调，必须在报告草案中反映该国及其他国家表示的关切，即：发达国家必须向发展中国家转让技术，帮助后者建设使其得以有效履行承诺的能力。执行委员会主席表示他的发言将改记入会议记录。

13. 理事会主席回应俄罗斯联邦代表关于将他第 22.2.34 段建议的案文收入报告草案（见前文第 4 段）的要求，解释会议记录将记载表达的全部观点。为了推进工作，他建议在第 22.2.34 段末尾加上短语：“因为它们认为这不是一个现实的目标”，整句改为“几个国家重申了它们对国际民航组织 2020 年碳中性增长全球理想目标的关切，因为它们认为这不是一个现实的目标。”。尽管俄罗斯联邦代表要求增加“并缺乏科学根据”字样，因为这反映了上次会议的讨论情况，并支持该国关于前述全球理想目标没有科学依据的观点，但执行委员会主席表示，将保留理事会主席提议的修改。

14. 俄罗斯联邦代表对他的建议未被接受表示遗憾，但接受这一行动方针，并要求在会议记录中反映他的观点。

15. 执行委员会主席注意到压倒多数的国家已表态支持 WP/461 号文件，因此结论认为，执委会批准向全会提交该文件所载并经过讨论修改的执委会关于议程项目 22（不含全球基于市场措施计划议题的气候变化部分）的报告草案；并同意建议全会通过 WP/461 号文件提出的决议草案 22/1：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。

批准给全会的报告草案

（关于全球基于市场措施计划的部分）

16. 接下来审议 WP/462 号文件（附第 1 号修改稿——仅有法文），其中载有执委会关于议程项目 22：关于全球基于市场措施计划的部分的报告草案，以及经修改的决议草案 22/2：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——全球基于市场措施（MBM）计划。

17. 执行委员会主席强调，该报告草案反映了各国对 22/2 号决议草案（WP/52 号文件）的压倒性支持，其中包括他本人和理事会主席与一些国家就拟议的全球基于市场措施计划进行非正式磋商产生的修改意见。他指出，WP/462 号文件所载经修改的 22/2 号决议草案，反映了他在前次会议（EX/10）上概述的建议。执行委员会主席回顾，理事会主席同意给予更多时间进一步进行非正式磋商，以便确保提交全会通过的决议草案案文能争取到最广泛的协商一致，因此提出对报告草案和经修改的决议草案 22/2 做如下相应修改：

a) 在报告草案第 22.3.31 段中，增加第三个小点，如下：

“— 在大会决议草案中新增第 17 段之二，案文如下：‘决定《联合国气变公约》和《巴黎协定》项下所设机制产生的排放单位，可合格用于 CORSIA 计划，但须与理事会在航空环保委技术协助下做出的决定相一致，包括关于避免重复计算和合格年份和期限的决定；’”

b) 由于前述修改，将删除报告草案第 22.3.33 段，以后各段依序重新编号，并在经修改的决议草案 22/2 中增加新的第 21 段，如下：

“决定《联合国气变公约》和《巴黎协定》项下所设机制产生的排放单位，可合格用于 CORSIA 计划，但须与理事会在航空环保委技术协助下做出的决定相一致，包括关于避免重复计算和合格年份和期限的决定；”

c) 由于前述修改，经修改的决议草案 22/2 现有执行第 21 至 24 段，分别改为第 22 至 25 段。

18. 俄罗斯联邦代表表示支持以上修改意见，同时建议在报告草案现有第 22.3.37 段结尾处插入下述新的文字，以简洁反映讨论情况：“并将造成全球航空安全水平总体下降和全球二氧化碳总体排放水平绝对增长率上升”。执行委员会主席在秘书处协助下，建议在新案文开头处加上“据它们认为”，俄罗斯联邦代表对此表示同意。

19. 印度代表也赞同主席的前述修改意见，以及以上对第 22.3.37 段的修改。

20. 瑞典代表代表欧盟成员国和欧洲民航会议成员国发言，感谢执委会主席、理事会主席和秘书处做出努力，使本届大会就经修改的决议草案 22/2 达成广泛的协商一致；并本着普遍存在的合作精神，表示完全支持 WP/462 号文件，包括主席的修改意见[参见前面第 17 a) 至 c) 段]，并呼吁执委会批准报告草案，包括经修改的决议草案 22/2。此外，瑞典代表还表示，俄罗斯联邦代表前面的发言只应在会议记录中反映。意大利、奥地利、法国和荷兰代表赞同这一观点。

21. 加拿大代表祝贺执行委员会主席和理事会主席促使达成广泛的共识。他表示支持主席对报告草案和决议草案 22/2 的修改意见，指出应修改序言第 14 段第二行，将复数的“机制”改为单数的一个新的市场机制。这一编辑性修改被记录下来。

22. 阿根廷代表主张执委会批准报告草案，包括经修改的决议草案 22/2 以及主席的修改意见，强调决议执行第 9 e) 段的西班牙文须与英文一致，第二行应提“2018 年”。这一编辑性修改也被记录下来。

23. 危地马拉代表表示感谢执委会主席和理事会主席为争取对决议草案 22/2 达成协商一致所做的努力，他确信该草案是公平、平等和尊重国家主权的。他相信新选出的理事会将把有关全球基于市场措施计划的全部工作继续推向前进，尽一切努力确保国际民用航空的高效、安全、协调和可持续发展。危地马拉代表因此支持报告草案和经修改的决议草案 22/2，以及主席的修改意见，并呼吁所有其他代表本着普遍存在的合作精神，也这样做。

24. 埃及代表代表非洲民航委 54 个成员国，祝贺执委会主席、理事会主席和全体代表，就全球基于市场措施计划（CORSIA）达成协商一致。他强调，前述各国支持经主席提议修改的决议草案 22/2，并保证与理事会一道共同加以实施。

25. 美国代表也表示感谢执委会主席和理事会主席，并热烈赞同主席对报告草案和决议草案 22/2 两个文件的修改意见。

26. 墨西哥代表表示支持 WP/462 号文件，包括前述的修改，感谢执委会主席、理事会主席、秘书处和各国做出努力，产生了这些非常积极的成果。

27. 阿拉伯联合酋长国也感谢执委会主席和理事会主席，赞同向全会提交报告草案和经修改的决议草案 22/2，并连同主席提出的修改意见。

28. 新加坡代表赞扬执委会主席、理事会主席和各国代表展现的灵活精神，对报告草案和经修改的决议草案，连同主席的修改意见表示满意。

29. 中国代表同样感谢执委会主席和理事会主席的不懈努力和领导作用，表示支持所产生的协商一致案文，包括主席的修改意见。

30. 巴西代表热诚感谢所有代表，特别是执委会主席和理事会主席的不懈支持和达成各国最广泛共识的意愿，同时高兴地宣布巴西支持经修改的决议草案 22/2 及主席的修改意见。

31. 执行委员会主席表示，根据讨论情况，俄罗斯联邦代表关于修改报告草案第 22.3.37 段的建议，将改在会议记录中反映（见前文第 18 段）。

32. 执行委员会主席注意到压倒多数的国家表示支持 WP/462 号文件，连同他本人提出的修改意见[参见前文第 17 a) 至 c) 段]。因而认定：执委会批准向全会提交该文件所载执委会关于议程项目 22（关于全球基于市场措施计划部分）经修改的报告草案；并同意建议全会通过经修改的决议草案 22/2：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 — 全球基于市场措施（MBM）计划，含修改意见。

授权大会主席批准执行委员会的会议记录

33. 执行委员会授权大会主席作为其主席批准执委会的会议记录。

34. 会议于 11 时休会。

附录

执行委员会审议的工作文件清单

议程 10: 拖欠的会费

A39-WP/61
第 1 号修改稿
EX/34; AD/5

拖欠会费的财务影响
(20/09/2016)

A39-WP/61
第 1 号修改稿
第 1 号增编
EX/34; AD/5

拖欠会费的财务影响
(27/09/2016)

A39-WP/61
第 1 号修改稿
第 1 号增编
EX/34; AD/5

拖欠会费的财务影响
(30/09/2016)

议程 11: 理事会给大会的 2013 年、2014 年和 2015 年年度报告

A39-WP/470
EX/181

关于议程项目 11 的报告草案
(28/09/2016)

议程 12: 关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案

A39-WP/18
EX/6

修订《国际民用航空公约》第五十条第一款
以增加理事会成员数目的提案
(31/05/2016)

A39-WP/179
EX/66

关于修订《国际民用航空公约》第五十条第一款的提案
(09/08/2016)

A39-WP/471
EX/182

关于议程项目 12 和 13 的报告草稿
(29/09/2016)

议程项目 13: 关于修订《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案

A39-WP/13
EX/1

关于修订《国际民用航空公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案 (31/05/2016)

A39-WP/471
EX/182 关于议程项目 12 和 13 的报告草稿
(29/09/2016)

议程项目 14: 技术援助方案

A39-WP/21
修改稿
EX/9 关于非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划 (AFI SECFAL PLAN) 的报告
(31/08/2016)

A39-WP/27
EX/15 非洲的进步关于非洲航空安全全面的地区实施计划 (AFI 计划) 的报告
(17/06/2016)

A39-WP/28
EX/16 国际民用航空组织技术援助方案报告
(09/06/2016)

A39-WP/105
EX/44 迎接能力建设方面的挑战
(25/08/2016)

A39-WP/164
修改稿
EX/62 增强地区级航空安保专家的能力
(07/09/2016)

A39-WP/171
EX/121 非洲和印度洋地区 — 支持提高航空安全的合作性检查员机制
(25/08/2016)

A39-WP/215
EX/83 支持继续实施非洲航空安全全面的地区实施计划 (非印计划)
(29/08/2016)

A39-WP/309
EX/112; TE/68 SAFETY AND AIR NAVIGATION CAPACITY AND EFFICIENCY:ENSURING
THAT NO AFI COUNTRY IS LEFT BEHIND
(01/09/2016) * 信息文件

A39-WP/351
EX/136 航空安保和简化手续利雅得宣言
(08/09/2016)

A39-WP/364
EX/144 埃及国际航空二氧化碳减排行动计划
(07/09/2016)

A39-WP/392
EX/153 为支持地区安全和空中航行倡议拟议推出的中东实施计划 (MIDIP)
(15/09/2016)

A39-WP/415
EX/159; TE/198 EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE
(NCLB)
(16/09/2016) * 信息文件

A39-WP/446
EX/168 AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD
DE LA AVIACIÓN CIVIL
(16/09/2016) * 信息文件

A39-WP/450 EX/172	SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR NAVIGATION BY JAPAN (20/09/2016) * 信息文件
A39-WP/456 第 1 号修改稿 EX/174	AFRICAN AIR NAVIGATION SERVICES PROVIDERS (ANSPS) PEER REVIEW PROGRAMME (26/09/2016)
A39-WP/495 EX/190	关于议程项目 14 报告的草案文本 (03/10/2016)

议程项目 15: 技术合作 — 关于技术合作的政策和活动

A39-WP/45 EX/23	国际民航组织航空志愿者方案 (16/05/2016)
A39-WP/47 EX/24	2013-2015 年期间技术合作的政策和活动 (16/05/2016)
A39-WP/105 EX/44	迎接能力建设方面的挑战 (25/08/2016)
A39-WP/141 EX/53	NEW DIRECTIONS IN THE IMPLEMENTATION OF ICAO-IAC PROJECT RER/01/901 (COSCAP-CIS) AND MAIN OUTPUTS OF ITS ACTIVITIES FOR THE LAST 15 YEARS (04/08/2016) * 信息文件
A39-WP/244 修改稿 EX/96	合作的价值和环境保护融资工具的推广 (22/08/2016)
A39-WP/292 EX/108	南美洲地区的地区技术合作项目 (16/08/2016)
A39-WP/383 EX/151	在技术合作局的协助下改善合同订定和采购进程 (07/09/2016)
A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *信息文件
A39-WP/491 EX/188	关于议程项目 15 报告的草案文本 (30/09/2016)

议程项目 16: 航空安保 — 政策

A39-WP/14 EX/2	国际民航组织全面的航空安保战略 (ICASS) (30/05/2016)
A39-WP/15 EX/3	建立全球航空安保计划 (30/05/2016)
A39-WP/16 EX/4	国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明 (03/06/2016)
A39-WP/17 EX/5	解决民用航空的网络安全问题 (30/05/2016)
A39-WP/98 EX/43	航空安保的优先事项 (25/07/2016)
A39-WP/99 第 1 号修改稿 EX/45; TE/26	民用航空的网络抵御能力 (26/07/2016)
A39-WP/131 EX/48	NIVELES DE PROTECCIÓN ANTE CAMBIOS EN EL NIVEL DE AMENAZA (03/08/2016) * 信息文件
A39-WP/132 EX/49	DESARROLLOS DE RPAS EN ESPAÑA (03/08/2016) * 信息文件
A39-WP/136 EX/50	BIOMETRIC BASED ACCESS CONTROL AT AIRPORTS IN INDIA (04/08/2016) *信息文件
A39-WP/145 EX/54	制定和更新关于新的和正在出现的威胁的标准和指导材料 (10/08/2016)
A39-WP/175 EX/64	民用航空网络安全: 监管者和利害攸关方可采取的行动 (09/08/2016)
A39-WP/177 EX/65	安保文化 — 评估国家民用航空安保方案的实施情况 (10/08/2016)
A39-WP/180 EX/67	全球处理内部人员风险的战略 (10/08/2016)
A39-WP/184 EX/70	承认同等的安保措施 — 承认防拆换保安袋 (10/08/2016)
A39-WP/187 EX/72	CYBER SECURITY DEFENSE STRATEGY (10/08/2016)

A39-WP/198 EX/74	机场陆侧安保政策 (10/08/2016)
A39-WP/219 EX/85	弥合普遍安保审计计划 — 持续监测做法访谈大纲问题与 航空安保规章/指导材料之间的差异 (11/08/2016)
A39-WP/238 EX/94	AVIATION SECURITY POLICIES IMPLEMENTED IN INDONESIA (08/08/2016) *信息文件
A39-WP/254 EX/100	协调统一液体、气溶胶和凝胶检查技术 (12/08/2016)
A39-WP/310 EX/113	机场陆侧区域安保措施 (09/08/2016)
A39-WP/311 EX/114	以航空器视频监控系统作为确保实时监控的手段， 用以防范和调查非法干扰行为 (09/08/2016)
A39-WP/312 EX/115	俄罗斯联邦针对运输基础设施和航空运输车辆实施的国家航空安保监管措施 (09/08/2016)
A39-WP/315 EX/116	实施民用航空安保管理国家方案 (CAsEMNP-SeMS) (09/08/2016)
A39-WP/327 EX/125	液体、凝胶和气溶胶 (LAGS) 的管制 (09/08/2016)
A39-WP/330 EX/127	关于实施一站式安保体系的程序 (09/08/2016)
A39-WP/337 EX/130; TE/145	AIRCRAFT CERTIFICATION CYBERSECURITY REGULATORY EFFORTS (02/09/2016) *信息文件
A39-WP/361 EX/142	MANAGEMENT AND CONTROL OF EXTERNAL SECURITY RISKS BY CAAC (12/09/2016) *信息文件
A39-WP/373 EX/147	JOINT WCO-ICAO INITIATIVES TO IMPROVE AIR CARGO SECURITY AND FACILITATION (07/09/2016) *信息文件
A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *信息文件
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) *信息文件
A39-WP/483 EX/183	关于议程项目 16 报告的草案文本 (30/09/2016)

A39-WP/483
第 1 号更正
(仅有俄文)
EX/183

关于议程项目 16 报告的草案文本
(02/10/2016)

议程项目 17: 普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA)

A39-WP/20
第 1 号修改稿
EX/8

普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP-CMA) 的实施情况
(22/06/2016)

A39-WP/151
EX/55

普遍安保审计计划 — 持续监测做法 (USAP - CMA) 审计结果的披露水平
(08/08/2016)

A39-WP/224
EX/88

ICAO UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME — CONTINUOUS
MONITORING APPROACH (USAP-CMA) IMPLEMENTED IN INDONESIA
(12/08/2016) * 信息文件

A39-WP/316
EX/117

普遍安保审计计划 (USAP) 框架内审计结果信息的披露程度
(09/08/2016)

A39-WP/371
EX/146

中国民航的国家航空安保审计
(09/08/2016) *信息文件

A39-WP/484
EX/184

关于议程项目 17 报告的草案文本
(30/09/2016)

议程项目 18: 实施支助和发展 — 安保 (ISD-SEC)

A39-WP/21
修改稿
EX/9

关于非洲航空安保与简化手续的
全面地区实施计划 (AFI SECFAL PLAN) 的报告
(31/08/2016)

A39-WP/28
EX/16

国际民用航空组织技术援助方案报告
(09/06/2016)

A39-WP/105
X/44

迎接能力建设方面的挑战
(25/08/2016)

A39-WP/164
修改稿
EX/62

增强地区级航空安保专家的能力
(07/09/2016)

A39-WP/185
修改稿
EX/71

强化航空货运安全培训
(22/08/2016)

A39-WP/258 第 1 号修改稿 EX/102	欧洲/北大西洋地区办事处航空安保工作人员的状况 (22/09/2016)
A39-WP/351 EX/136	航空安保和简化手续利雅得宣言 (08/09/2016)
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) *信息文件
A39-WP/485 EX/185	关于议程项目 18 的报告案文草案 (30/09/2016)

议程项目 19：简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO-TRIP）战略

A39-WP/19 EX/7	国际民航组织公钥簿（PKD）的进展情况（31/05/2016）
A39-WP/40 EX/19	有关国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略的发展情况 (06/06/2016)
A39-WP/41 EX/20	国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明 (06/06/2016)
A39-WP/42 EX/21	附件 9 —《简化手续》的发展情况 (06/06/2016)
A39-WP/191 EX/73	在儿童旅行文件中纳入父母信息以应对拐卖儿童问题 (10/08/2016)
A39-WP/203 修改稿 EX/75	预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）标准化体系 (22/08/2016)
A39-WP/326 EX/124	服务质量监管对巴西机场基础设施的影响 (26/08/2016)
A39-WP/351 EX/136	航空安保和简化手续利雅得宣言 (08/09/2016)
A39-WP/486 EX/186	关于议程项目 19 的报告的案文草案 (30/09/2016)

议程项目 20：环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支持

A39-WP/28 EX/16	国际民用航空组织技术援助方案报告 (09/06/2016)
--------------------	----------------------------------

A39-WP/48 EX/25	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 (21/06/2016)
A39-WP/48 第 1 号更正 EX/25	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 (08/07/2016)
A39-WP/51 EX/28	民用航空与环境 (30/06/2016)
A39-WP/55 EX/32	航空器噪声和排放的目前及未来趋势 (17/06/2016)
A39-WP/55 第 1 号更正 EX/32	航空器噪声和排放的目前及未来趋势 (09/09/2016)
A39-WP/91 EX/42	欧洲对环境保护的全面做法 (18/07/2016)
A39-WP/152 EX/56	国际民航组织与环境保护有关的标准和政策 (09/08/2016)
A39-WP/156 EX/60	ENVIRONMENTAL PROGRAMME ON HELICOPTER NOISE MITIGATION BY OPERATIONAL PROCEDURES (15/08/2016) * 信息文件
A39-WP/170 EX/63	基于性能导航 (PBN) 和环境机会 (09/08/2016)
A39-WP/210 第 1 号修改稿 EX/80	处理航空器噪声和对当地空气质量的影响 (22/08/2016)
A39-WP/223 EX/87	PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF AIRCRAFT NOISE POLICY AND STANDARDIZATION (17/08/2016) *信息文件
A39-WP/225 EX/89	对地区航空运输可持续性加以支持的拉丁美洲民用航空发展情况 (17/08/2016)
A39-WP/250 第 1 号修改稿 EX/99	建立噪声相关收费平台的建议 (22/09/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *信息文件
A39-WP/430 EX/165	PROPOSAL TO SHARE BEST PRACTICE ON ICAO BALANCED APPROACH (14/09/2016) *信息文件

A39-WP/447 EX/169	AIRPORT AIR POLLUTION: A SERIOUS HEALTH RISK FOR AIRPORT WORKERS (16/09/2016) *信息文件
A39-WP/460 EX/177	关于议程项目 20 和 21 的报告的案文草案 (29/09/2016)

议程项目 21：环境保护 — 航空器发动机排放对当地空气质量的影响 — 政策、标准化和实施支助

A39-WP/28 EX/16	国际民用航空组织技术援助方案报告 (09/06/2016)
A39-WP/48 第 1 号修改稿 EX/25	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 (08/07/2016)
A39-WP/51 EX/28	民用航空与环境 (30/06/2016)
A39-WP/55 EX/32	航空器噪声和排放的目前及未来趋势 (17/06/2016)
A39-WP/55 第 1 号更正 EX/32	航空器噪声和排放的目前及未来趋势 (09/09/2016)
A39-WP/91 EX/42	欧洲对环境保护的全面做法 (18/07/2016)
A39-WP/152 EX/56	国际民航组织与环境保护有关的标准和政策 (09/08/2016)
A39-WP/210 第 1 号修改稿 EX/80	处理航空器噪声和对当地空气质量的影响 (22/08/2016)
A39-WP/225 EX/89	对地区航空运输可持续性加以支持的拉丁美洲民用航空发展情况 (17/08/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *信息文件
A39-WP/460 EX/177	关于议程项目 20 和 21 的报告的案文草案 (29/09/2016)

议程项目 22：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助

A39-WP/28 EX/16	国际民用航空组织技术援助方案报告 (09/06/2016)
A39-WP/49 EX/26	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 (23/06/2016)
A39-WP/51 EX/28	民用航空与环境 (30/06/2016)
A39-WP/52 EX/29	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 — 球基于市场的措施 (MBM) 计划 (01/09/2016)
A39-WP/52 第 1 号更正 (仅有西班牙文) EX/29	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 — 球基于市场的措施 (MBM) 计划 (21/09/2016)
A39-WP/54 EX/31	于二氧化碳减排活动的国家自愿行动计划 (17/06/2016)
A39-WP/55 EX/32	航空器噪声和排放的目前及未来趋势 (17/06/2016)
A39-WP/55 第 1 号更正 EX/32	航空器噪声和排放的目前及未来趋势 (09/09/2016)
A39-WP/56 EX/33	航空可持续代用燃料 (17/06/2016)
A39-WP/91 EX/42	欧洲对环境保护的全面做法 (18/07/2016)
A39-WP/138 EX/52	CLIMATE CHANGE & AVIATION GROWTH IN INDIA (04/07/2016) *信息文件
A39-WP/152 EX/56	国际民航组织与环境保护有关的标准和政策 (09/08/2016)
A39-WP/153 第 1 号 修改稿 EX/57	对全球碳抵消机制的成本影响的意见 (16/08/2016)
A39-WP/154 第 1 号 修改稿 EX/58	全球基于市场措施的分阶段施行 (16/08/2016)

A39-WP/155 第 1 号修改稿 EX/59	关于针对国际航空的全球基于市场措施的行业意见 (31/08/2016)
A39-WP/163 EX/61	针对国际航空的一个全球基于市场的措施 (GMBM) — 监测、报告和核查 (MRV), 排放单位标准 (EUC) 和登记注册的相关考虑 (09/08/2016) * 信息文件
A39-WP/170 EX/63	基于性能导航 (PBN) 和环境机会 (09/08/2016)
A39-WP/181 EX/68	肯尼亚 — 收集、监测和报告国际航空二氧化碳排放方面的最新发展 (09/08/2016)
A39-WP/182 EX/69	在关于国际航空对气候变化的影响的全球基于市场的措施设计要素中承认提早行动者 (09/08/2016)
A39-WP/206 EX/76	ICAO'S GLOBAL MARKET-BASED MEASURE (GMBM) (18/08/2016) * 信息文件
A39-WP/207 EX/77	ICAO'S CO ₂ STANDARD FOR NEW AIRCRAFT (18/08/2016) * 信息文件
A39-WP/208 EX/78	INCREASED TRANSPARENCY IN ICAO DECISION MAKING (18/08/2016) * 信息文件
A39-WP/209 EX/79	ADDRESSING INTERNATIONAL AVIATION EMISSIONS IN THE CONTEXT OF THE PARIS AGREEMENT (18/08/2016) * 信息文件
A39-WP/211 第 1 号修改稿 EX/81	印度尼西亚关于航空全球基于市场的措施 (GMBM) 的立场 (22/08/2016)
A39-WP/212 第 1 号修改稿 EX/82	制订促进可持续的航空代用燃料的政策指导的需要 (22/08/2016)
A39-WP/222 EX/86	PROGRESS IN THE IMPLEMENTATION OF STATE ACTION PLAN FOR REDUCING EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (17/08/2016) * 信息文件
A39-WP/227 EX/90	ASSISTANCE AND CAPACITY BUILDING IN AVIATION TO ADDRESS THE CO ₂ EMISSION FROM INTERNATIONAL AVIATION (09/08/2016) * 信息文件
A39-WP/232 EX/91	美国对国际民航组织处理国际民用航空所致气候变化问题一揽子措施的意见 (18/08/2016)
A39-WP/233 EX/92	用于国际民用航空的全球基于市场的措施的主要设计要素: 巴西的立场 (16/08/2016)

A39-WP/234 EX/93	全球基于市场措施抵消义务的分配 (16/08/2016)
A39-WP/248 EX/98	支持国际民航组织（ICAO）第 39 届全会通过市场导向型的全球性措施 (15/08/2016)
A39-WP/262 EX/104	旨在缓解国际航空二氧化碳排放的援助和能力建设 (23/08/2016)
A39-WP/321 EX/119	中部非洲次区域各国关于减少国际航空二氧化碳排放的行动计划与合作 (23/08/2016)
A39-WP/343 EX/131	马来西亚针对用于国际航空的全球基于市场的措施（GMBM）的立场 (31/08/2016)
A39-WP/363 EX/143	减少在布基纳法索的航空二氧化碳排放量 (09/08/2016)
A39-WP/364 EX/144	埃及国际航空二氧化碳减排行动计划（07/09/2016）
A39-WP/377 EX/149	ELEMENTOS ESENCIALES PARA UN ACUERDO GLOBAL EN MBM (07/09/2016) * 信息文件
A39-WP/387 EX/152	国际民用航空清洁发展机制（CDM）作为国际航空碳抵消和减排计划 （CORSIA）的替代方案 (07/09/2016)
A39-WP/411 EX/155	加拿大关于全球基于市场措施的设计的观点 (12/08/2016)
A39-WP/412 EX/156	对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 — 全球基于市场的 措施（MBM）计划的拟议草案某些条款的联合立场 (09/09/2016)
A39-WP/413 EX/157	关于自愿参加国际航空碳抵消和减排计划的行业意见 (12/09/2016)
A39-WP/414 EX/158	欧洲就国际航空排放对制订全球基于市场措施（GMBM）计划的立场 (12/09/2016)
A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) * 信息文件
A39-WP/426 EX/161	LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION（LACAC）MEMBER STATES THAT HAVE PREPARED THEIR ACTION PLAN FOR REDUCING CO ₂ EMISSIONS FROM INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (16/09/2016) * 信息文件

A39-WP/427 EX/162	ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (14/09/2016) * 信息文件
A39-WP/428 EX/163	关于航空环境保护委员会（CAEP）就详细研究国际航空全球基于市场措施的监测、报告和核查（MRV）、排放单位标准（EUC）和登记处开展的技术工作的意见 (14/09/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) * 信息文件
A39-WP/431 EX/166	INTRODUCING FOR EMISSIONS MONITORING EXPERIENCES FOR AVIATION IN REPUBLIC OF KOREA (14/09/2016) * 信息文件
A39-WP/443 EX/167	THAILAND VOLUNTARY EMISSIONS REDUCTION (T-VER) PROGRAM (14/09/2016) * 信息文件
A39-WP/448 EX/170	美国关于全球基于市场的措施（MBM）计划的观点 (16/09/2016)
A39-WP/449 EX/171	可持续航空联盟（ALAS） (16/09/2016)
A39-WP/455 EX/173	DEVELOPMENT OF ICAO VISION FOR SUSTAINABLE ALTERNATIVE FUELS FOR AVIATION (22/09/2016)
A39-WP/461 EX/178	关于议程项目 22 报告的草案文本 (05/10/2016)
A39-WP/462 第 1 号修改稿 EX/179	关于议程项目 22 报告的草案文本 (06/10/2016)
A39-WP/465 EX/180	PLAN DE ACCIÓN PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO ₂ EN LA REPÚBLICA DOMINICANA (28/09/2016) * 信息文件

议程项目 23：国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设

A39-WP/62 EX/35	国际民航组织民用航空培训方案和航空能力建设 (03/06/2016)
A39-WP/105 EX/44	迎接能力建设方面的挑战 (25/08/2016)

A39-WP/183 EX/140	TRAINING – LABOR OF SPECIALIZED ORGANIZATIONS IN THE ARGENTINE REPUBLIC (31/08/2016) * 信息文件
A39-WP/346 EX/132	航空能力建设地区合作 (31/08/2016)
A39-WP/348 第 1 号修改稿 EX/134	不让任何国家掉队举措背景下的人力资源发展：培训课程数据库和培训资源管理委员会 (16/09/2016)
A39-WP/349 第 1 号修改稿 EX/135	编制喀麦隆航空能力建设路线图 (16/09/2016)
A39-WP/353 EX/137	INDONESIA PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF INSPECTOR TRAINING SYSTEM (31/08/2016) * 信息文件
A39-WP/354 EX/138	TRAINING – IMPLEMENTATION BY THE PAN-AMERICAN CIVIL AVIATION INSTITUTE (IPAC) (31/08/2016) * 信息文件
A39-WP/364 EX/144	埃及国际航空二氧化碳减排行动计划 (07/09/2016)
A39-WP/487 EX/187	关于议程项目 23 的报告案文草案 (01/10/2016)

议程项目 24：人力资源管理

A39-WP/74 EX/37	人力资源管理 (10/06/2016)
A39-WP/423 EX/160	中国民航局积极支持国际民航组织人力资源工作 (13/09/2016) * 信息文件
A39-WP/508 EX/193	关于议程项目 24 和 25 报告的草案文本 (03/10/2016)

议程项目 25：国际民航组织工作人员队伍的现况

A39-WP/73 EX/36	国际民航组织员工队伍的现况 (13/06/2016)
--------------------	-------------------------------

A39-WP/73 第 1 号更正 (仅有英文/法文/ 阿拉伯文) EX/36	国际民航组织员工队伍的现况 (21/09/2016)
A39-WP/508 EX/193	关于议程项目 24 和 25 报告的草案文本 (03/10/2016)

议程项目 26: 国际民航组织的多种语言

A39-WP/43 EX/22	国际民航组织多种语文的使用 (09/06/2016)
A39-WP/355 EX/139	国际民航组织关于语言服务的政策 (22/08/2016)
A39-WP/357 EX/141	多种语文制度 — 实现作为联合国专门机构的 国际民航组织的目标的基本原则之一 (13/09/2016)
A39-WP/509 EX/194	关于议程项目 26 报告的草案文本 (03/10/2016)

议程项目 27: 增强国际民航组织的效率和有效性

A39-WP/22 EX/10	解决成员国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题 (22/06/2016)
A39-WP/75 EX/38	增强国际民航组织的效率和有效性 (29/06/2016)
A39-WP/79 修改稿 EX/40	理事会场外战略会议作为增强国际民航组织的效率和有效性的机制 (12/07/2016)
A39-WP/86 EX/41; TE/15	强对国际航空规定的实施 (21/07/2016)
A39-WP/119 EX/46	古巴关于收到、评估和处理国际民航组织国家级信件的经验 (29/07/2016)
A39-WP/308 EX/111; TE/135	STRENGTHENING ICAO AND RAIO ROLES IN INTERNATIONAL INVESTIGATIONS OF MAJOR AVIATION ACCIDENTS (25/08/2016) * 信息文件

A39-WP/320 EX/118	VOLUME OF ICAO CORRESPONDENCE (01/09/2016) *信息文件
A39-WP/325 第 1 号修改稿 EX/123	由轮值集团成员代表各国参与国际民航组织理事会 (25/08/2016)
A39-WP/510 EX/195	关于议程项目 27 报告的草案文本 (03/10/2016)

议程项目 28：不让任何国家掉队的举措

A39-WP/23 EX/11	不让任何国家掉队举措 (05/07/2016)
A39-WP/24 EX/12	关于减少航空灾害风险的战略和应对机制 (27/06/2016)
A39-WP/105 EX/44	迎接能力建设方面的挑战 (25/08/2016)
A39-WP/218 第 1 号修改稿 EX/84	太平洋地区分办事处 (02/09/2016)
A39-WP/261 EX/103	向国家提供量身定制的援助：北美、中美和加勒比 (NAM/CAR) 地区的不让任何国家掉队战略 (19/08/2016)
A39-WP/264 EX/105	关于制定危机管理流程的提案 (30/08/2016)
A39-WP/280 第 1 号修改稿 EX/122	熊本机场地震后的快速反应措施 (07/09/2016)
A39-WP/299 EX/109	关于人力资源发展基金 (HRDF) 落实情况的进展报告 (02/07/2016)
A39-WP/348 EX/134	不让任何国家掉队举措背景下的人力资源发展： 培训课程数据库和培训资源管理委员会 (31/08/2016)
A39-WP/299 EX/109	关于人力资源发展基金 (HRDF) 落实情况的进展报告 (02/07/2016)
A39-WP/348 第 1 号修改稿 EX/134	不让任何国家掉队举措背景下的人力资源发展： 培训课程数据库和培训资源管理委员会 (16/09/2016)

A39-WP/364 EX/144	埃及国际航空二氧化碳减排行动计划 (07/09/2016)
A39-WP/369 EX/145	获取国际民航组织出版物 (06/09/2016)
A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) * 信息文件
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) * 信息文件
A39-WP/450 EX/172	SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR NAVIGATION BY JAPAN (20/09/2016) * 信息文件
A39-WP/494 X/189	关于议程项目 28 报告的草案文本 (01/10/2016)

议程项目 29: 联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)

A39-WP/25 EX/13	航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献 (05/07/2016)
A39-WP/194 EX/20; TE/74	气球计划 PROJECT LOON 项目 — 空中悬浮手机信号塔 (31/08/2016)
A39-WP/240 EX/95	支持发展中国家空中运输的发展 (11/08/2016)
A39-WP/374 EX/148	航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献 (06/09/2016)
A39-WP/427 EX/162	ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (14/09/2016) * 信息文件
A39-WP/496 EX/191	关于议程项目 29 和 30 报告的草案文本 (01/10/2016)

议程项目 30: 资源调动

A39-WP/26 EX/14	关于资源调集的报告 (05/07/2016)
--------------------	---------------------------

A39-WP/105 EX/44	迎接能力建设方面的挑战 (25/08/2016)
A39-WP/240 EX/95	支持发展中国家空中运输的发展 (11/08/2016)
A39-WP/496 EX/191	关于议程项目 29 和 30 报告的草案文本 (01/10/2016)

议程项目 31：由执行委员会审议的其他高层政策问题

A39-WP/32 EX/17	关于制定援助航空器事故受害者及其家属的监管要求的报告 (30/06/2016)
A39-WP/33 EX/18	国际民航组织下一代航空专业人员 (NGAP) 方案 (22/06/2016)
A39-WP/78 EX/39	大会工作文件草案 — 国际民航组织两性平等方案： 推进全球航空部门中的妇女参与 (10/06/2016)
A39-WP/84 EX/47	航空器灭虫风险评估指导和基于成效的标准的必要性 (17/08/2016)
A39-WP/137 第 1 号修改稿 EX/51	向航空器事故受害者及其家属的援助 (07/09/2016)
A39-WP/247 EX/97	对航空事故受害者的援助 (23/08/2016)
A39-WP/270 EX/106	国际民航组织对受害者及其家属的援助政策 (24/08/2016)
A39-WP/305 EX/110	PREVENTION OF ILLEGAL WILDLIFE TRAFFICKING VIA COMMERCIAL AVIATION (18/08/2016) * 信息文件
A39-WP/329 EX/126	作为下一代航空专业人员方案的一部分实施推广航空事业计划的提案 (26/08/2016)
A39-WP/410 EX/154	COMPLIANCE WITH ANNEX 9, CHAPTER 5, STANDARDS 5.26 THROUGH 5.29 (09/09/2016) * 信息文件
A39-WP/457 EX/175	UAE INTERNATIONAL COOPERATION (23/09/2016) * 信息文件

A39-WP/458
EX/176

APORTES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA A LAS INICIATIVAS NCLB Y
NGAP EN MATERIA DE FORMACIÓN DE PERSONAL Y ASISTENCIA A LOS
ESTADOS DE LA REGIÓN
(23/09/2016) * 信息文件

A39-WP/505
EX/192

关于议程项目 31 报告的草案文本
(03/10/2016)

—完—

ISBN 978-92-9258-732-1



9

789292

587321