



大会 — 第39届会议

执行委员会

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

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

（由国际民航组织理事会提交）

执行摘要

2015年11月20日，理事会在其第206届会议第九次会议上，审议了由玻利维亚（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）（共同提案国）提交的关于修订《国际民用航空公约》第五十六条以将国际民航组织空中航行委员会（ANC）席位数从19个增至23个的提案（C-WP/14348）。理事会原则上商定，应增加航委会席位。理事会在2016年3月11日举行的其第207届会议第十三次会议上，决定向大会建议，将航委会成员数目从19名增加到21名。

行动：请大会审议该提案及理事会就此提出的意见和建议，并批准两份决议草案，其中载列了将航委会成员数目增加至 21 名的对《公约》第五十六条的修订（附录 E），并敦促各缔约国批准此项修订，以使其尽早生效（附录 F）。

战略目标：	本工作文件涉及关于安全和空中航行能力及效率的战略目标，以及辅助实施战略：方案支助 — 法律和对外关系事务；以及管理和行政 — 理事机构 — 行政和服务管理及对航委会的行政支助。
财务影响：	将花费一些额外资源向航委会新增成员提供服务。
参考文件：	C-WP/14348 C-DEC 206/9 C-DEC 207/13 Doc 7300：《国际民用航空公约》 Doc 7600：《国际民用航空组织大会议事规则》 Doc 10022：《大会有效决议》（截至2013年10月4日）

1. 背景

1.1 在理事会第 206 届会议第九次会议上，共同提案国提交了题为“通过修订《芝加哥公约》第五十六条将空中航行委员会(ANC)席位数从 19 个增至 23 个的提案”的 C-WP/14348 号文件，并且如理事会决定摘要所述 (C-DEC 206/9)，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，原则上同意增加航委会的席位”。

1.2 在C-WP/14348号文件中，共同提案国概述了其关于增加航委会席位的理由如下：“自《国际民用航空公约》于1947年4月4日生效以来，空中航行委员会的席位数增加了两次，上一次增加发生在26年之前的1989年10月，当时国际民航组织的成员国数目为160个。从那时以来，国际航空运输的规模、结构及对国民经济的重要性发生了巨大变化。因此，与以往相比，有更多的国家期望参与标准和建议措施 (SARPs) 和空中航行服务程序 (PANS) 的审议和建议工作，以确保国际民用航空的安全和效率。引入新的‘对航空的科学知识和实践具备适当资格和经验’的重要参与者以便能够就空中航行事宜达成广泛共识，对本组织而言是明智之举。鉴于国际民航组织的现有成员国数目为191个，本文件提议，为确保对不同航空环境具有经验的专家的适当参与，将空中航行委员会的席位数从19个增至23个是可取且有益的。”此外，C-WP/14348号文件陈述的理由，在承认航委会成员并不代表任何特定国家或地区的利益，而是为了整个国际民用航空界的利益开展工作的同时，还包括发展中国家有机会参加空中航行委员会的工作，将使人们更好地了解这些国家各自所在地区的技术能力及所面临的有可能阻碍各国全面实施国际民航组织标准和建议措施的挑战。此外，在空中航行委员会增加国家将可促成该机构更加了解正在开展的空中航行委员会工作所产生的经济和社会影响及在偏远地区予以实施所面临的挑战。文件还论述到，随着更多的国际组织受邀参加空中航行委员会的工作，以便更加全面地开展高质量工作，所以应向更多的成员国提供致力于提高空中航行委员会工作质量的机会。共同提案国在C-WP/14348号文件中提出的关于扩大航委会的完整理由的摘录载于附录A。

1.3 五十二个国家出席了 1944 年的芝加哥会议，38 个国家签署了《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》），从而创建了国际民航组织，并设立了有 12 个成员的航委会。《芝加哥公约》于 1947 年 4 月 4 日生效，国际民航组织当时有 26 个成员国；2016 年，本组织的成员国数目增长到 191 个。航委会第一批委员于 1949 年 2 月 1 日任命，当时理事会任命了缔约国提名的九名候选人。1956 年 11 月，航委会十二名委员额满。之后，1971 年和 1989 年连续两次对《公约》第五十六条进行修订后，航委会成员数目从 12 名增加到 19 名。第一次修订于 1971 年 7 月 5 日经大会第 18 届会议通过，于 1974 年 12 月 19 日生效。第二次修订于 1989 年 10 月 6 日经大会第 27 届会议通过，于 2005 年 4 月 18 日生效。关于这些修订的历史背景资料载于附录 B。

2. 关于修订《国际民用航空公约》的程序要求

2.1 对《公约》的修订受《公约》第九十四条、《大会议事规则》第 10 条 d) 款和大会 A4-3 号决议的规范。

2.2 根据 A4-3 号决议，当以下任何检验得到满足时，对《公约》的修订则可能是适宜的：

- a) 当经验证明必要时；和
- b) 当明显可取或有用时。

2.3 至于程序，决议指出“任何意欲提出《公约》修正案的缔约国应在准备向其提交修正案的大会开幕之日至少 6 个月前以书面形式将其提交给理事会。理事会应审议任何此类提案，并于大会开幕之日至少 3 个月前将提案连同对它的意见或建议一并发送至各缔约国”。在此，共同提案国的提案在 C-WP/14348 号文件中正式提出。

2.4 同样，《大会议事规则》第 10 条 d) 款规定“《公约》修订提案连同理事会就此提出的任何意见或建议应在会议开幕前至少 90 天送达各缔约国”。

2.5 根据《芝加哥公约》第九十四条第一款，“对本公约所建议的任何修正案，必须经大会三分之二票数通过，并在大会规定数目的缔约国批准后，对已经批准的国家开始生效。规定的国家数目应不少于缔约国总数的三分之二”。根据《大会议事规则》第 53 条，第九十四条第一款所要求的大会三分之二票数应被理解为有代表参加大会并在表决时有资格投票的《芝加哥公约》缔约国总数的三分之二；为了确定这一总数，《规则》a)、b) 和 c) 款列出了某些应排除在外的情况。鉴于《芝加哥公约》缔约国的现有数目为 191 个，修订生效所要求的《芝加哥公约》缔约国总数的三分之二为 128 个。

2.6 经理事会批准的大会临时议程载于 2015 年 12 月 11 日 SA 39/1-15/86 号国家级信件“邀请参加大会第 39 届会议（2016 年 9 月 27 日至 10 月 7 日，蒙特利尔）”的附篇 A 中，其中包括项目 13：关于修订《芝加哥公约》第五十六条以便增加航委会成员的提案。

3. 理事会在其第 206 届和第 207 届会议上的审议和决定

3.1 如前所述，理事会在第 206 届会议第九次会议上审议了 C-WP/14348 号文件。代表共同提案国，一个代表对介绍了 C-WP/14348 号文件所述的关于增加航委会成员这一建议的理由（上述 1.2 段做了归纳）。审议表明，多数代表基于 C-WP/14348 号文件的理由支持拟议的增加。有观点认为，航委会应反映出国际民航组织最广泛的成员组成，并且在确定航委会成员组成时，有必要考虑到每个地区民用航空日益增加的技术和运行复杂性。在此方面，忆及在大会 A38-13 号决议（空中航行委员会的组成及其工作的参与）的第 3 和第 4 决议条款中，大会建议：“理事会不任命任何一个成员国一名以上的被提名人，并充分考虑到最好世界每个地区都有代表参加”，以及“理事会采取措施，规定并鼓励每个成员国尽可能全面参与委员会的工作”。还指出了一点，各国及地区的需要和情况各异，它们在实施国际民航组织标准和建议措施方面所面临的挑战也不同。因此，增加航委会席位将实现其成员组成的更好平衡。

3.2 然而，一些代表还忆及，航委会成员虽然由具体国家提名，但是并不代表任何特定国家或地区的利益，而是为整个国际民用航空界工作的独立专家。还有观点认为，航委会的工作是以系统方式开展的整体进程的一部分，其显著的基础是各专家组的结论，而专家组的成员则来自世界各地。此外，还指出，各国也有机会通过国际民航组织国家级信件的流程参与航委会所处理的各项技术问题。另外，还有一些代表建议，利用地区轮换集团不失为一种可行的方式，使单个技术专家更广泛地参与航委会的工作。有人也提出了关切，增加航委会席位会对航委会在其审议期间保持有效的能力产生负面影响，以及可能影响到航委会的辩论。而航委会的辩论必须顺畅互动，以便最好地从航委会委员的专长中获益。

3.3 关于增加航委会成员数目的另一个理由是国际民用航空的增长以及预测的持续增长。提到的是，国际航空运输的增长涉及实际运行和国际民航组织标准和建议措施的实施，这两个领域都由航委会处理。至于对航委会效率的影响，表达的观点认为，上一次将航委会从 15 名增加到 19 名成员，并没有降低航委会的效率。

3.4 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，原则上同意增加航委会的席位”，并鼓励各国在预见大会通过《芝加哥公约》修订案后尽快批准，以使增加航委会席位实际可行地尽早执行。理事会就 C-WP/14348 号文件作出的决定记录(C-DEC 206/9 号决定第 8 至 17 段)载于附录 C。

3.5 理事会在 2016 年 3 月 11 日其第 207 届会议第十三次会议上决定，建议大会将航委会成员数目从 19 名增加到 21 名。此外，理事会要求其治理和效率工作组(WGGE)在虑及《公约》第五十六条、大会第 A38-13 号决议的规定和理事会在审议增加航委会成员数目和相关问题时（例如世界每个地区都期望得到代表）所做决定的情况下，对与航委会成员提名过程和遴选标准有关的程序进行全面审查。要求治理和效率工作组在随后的届会会议上，向理事会报告这项审查结果。理事会这些决定的记录载于附录 D。

3.6 关于批准第五十六条的修订和敦促批准生效的两份大会决议草案分别载于附录 E 和 F。在设想大会通过这些决议的情况下，关于修订《公约》第五十六条的议定书草案载于附录 G。

—————

附录 A

理事会 C-WP/14348 号工作文件摘录： 通过修订《芝加哥公约》第五十六条 将空中航行委员会 (ANC) 席位数从19个增至23个的提案

1. 共同提案国在C-WP/14348号文件中提出的关于增加航委会席位的理由如下：

“1. 引言

1.1 在《国际民用航空公约》(Doc 7300 号文件)第五十四条第五款中，授权理事会“按照第十章的规定设立一空中航行委员会”。此外，第五十五条第二款允许理事会“委托空中航行委员会行使《公约》规定以外的职责，并随时撤销或变更此类权力委托；”而第五十六条则规定了空中航行委员会的成员构成。自国际民航组织创建以来，空中航行委员会成员数已增加两次，从最初的 12 增至 15，再增至目前的 19 个成员。上一次增加是由 1989 年大会决定的，于 2005 年 4 月 18 日生效。自 1989 年以来，成员国数目已从 160 增至 191，增幅将近 20%。因此，有必要增加空中航行委员会的席位数，以便与国际民航组织成员国数目的大幅增加相符。

1.2 此外，在 1989 年大会第 27 届会议上，执行委员会曾指出，所提出的增加空中航行委员会席位数的原因之一在于航委会内存在不平衡，因为其成员几乎全部来自拥有先进技术的国家。如今，这一相同的论点甚至比它于 1989 年首次提出时更具意义且更令人信服。鉴于世界范围内不同国家的专门技术的数量和质量已发展和成熟，国际民航组织须确保空中航行委员会不仅由具备最高专门技术和资格水平的人员构成，而且还可反映出最广大的成员可跟上过去二十年期间全球所有地区取得的进展。

2. 对问题的审议

2.1 数年来增加国际民航组织理事会席位数的推理，同样适用于此份将空中航行委员会成员数从 19 个增加至 23 个的现有提议。鉴于航空运输业的不断增长及国际航空运输方面的技术创新和不断变化的商业战略给行业带来的相应挑战，越来越多的成员国期望并愿意通过参加空中航行委员会的工作来承担其职责和责任。

2.2 《芝加哥公约》第五十七条概述了由空中航行委员会履行的职责。这些职责包括要求空中航行委员会：向理事会建议对附件进行修订；建立技术小组委员会，并就空中航行委员会认为对推进空中航行有必要和有用的一切资料，向理事会提供意见。全世界范围内，可为空中航行委员会进一步开展工作提供重要知识和专门技术的专家出现了增加。此外，发展中国家有机会参加空中航行委员会的工作，这不仅会确保不同航空环境的适当代表性，还可更好地了解这些国家各自所在地区的技术能力及所面临的有可能在阻碍各国全面实施国际民航组织标准和建议措施的挑战。

2.3 由于更多的国际组织受邀参加空中航行委员会的工作，以便更加全面地开展高质量工作，所以应向更多的成员国提供致力于提高空中航行委员会工作质量的机会。关于其他国际组织代表参加国际民航组织会议一事，理事会(67/6号会议记录)在 C-WP/4989 号文件中指出，它已向国际航空运输协会(IATA)和国际航空联合会(FAI)发出参加空中航行委员会和理事会航空运输委员会会议，并向航空公司驾驶员协会国际联合会(IFALPA)发出参加空中航行委员会会议的长期有效邀请。之后，空中航行委员会商定[176-9(非公开会议)]，应进一步增加参加空中航行委员会会议的长期有效邀请的发放数量，以包括国际机场理事会(ACI)、民用空中航行服务组织(CANSO)、空中交通管制员协会国际联合会(IFATCA)、航空器所有人和驾驶员协会国际理事会(IAOPA)和国际公务航空理事会(IBAC)，并随后商定[179-8(非公开会议)]将航空航天工业协会国际协理理事会(ICCAIA)添加进来。

2.4 扩大空中航行委员会席位数将可提供在环境和技术方面情况类似的其他地区所面临的地区挑战方面的宝贵信息，并牢记“航委会成员，虽然由特定缔约国提名，但并不代表任何特定国家或地区的利益，而是为了整个国际民用航空界的利益开展工作”（参见《航委会程序和做法》第 1.1.11 段）。此外，空中航行委员会不但处理航行技术事宜，而且已经商定，航委会不应受此局限，而应对其负责处理事宜所涉经济、社会和法律方面做出考虑，及提出可对这些领域产生影响的建议。在此背景下，向空中航行委员会添加国家将可促成该机构更加了解正在开展的空中航行委员会工作所产生的经济和社会影响及在偏远地区予以实施所面临的挑战。

2.5 自 1989 年以来，国际航空运输的规模、结构及对国际民航组织成员国国民经济的重要性发生了巨大变化。在世界范围内一直在召开的国际民航组织航空服务谈判会议的进一步协助下，在全球实施了自由化双边协定，尤其是开放天空的协议。通过这些协议，开放了大量新的门户点，提高了世界范围的连通性，并刺激了航空运输的增长。

2.6 在理事会第 126 届会议第九次会议期间，理事会在讨论最近一次增加空中航行委员会成员席位数时，考虑并注意到在民用航空领域的技术和运行复杂性方面出现了巨大变化，由空中航行委员会对此进行的研究不仅要求确保世界所有空中航行地区的代表性，而且还要求确保不同航空环境的适当代表性。在审议 A4-3 号大会决议“关于《公约》修订的政策和方案”中所载的两方面的准则时，值得注意的是，其中要求在如下两种情况下，应对《芝加哥公约》做出修订：“i) 如果根据经验，证明有必要进行修订”和“ii) 如果可证明进行修订可取且有益”。理事会当时同意，该门槛准则的两个部分均得以满足，因此有理由增加空中航行委员会席位数。在审议将空中航行委员会席位数扩至 23 个成员的现有提议时，如适用 A4-3 号决议中概述的两个准则的门槛，显然可再次得出相同结论，特别是考虑到自上次扩充航空运输委员会以来的这段时间内取得了巨大的技术进展，使得当前强调有必要向空中航行委员会纳入更多成员。

2.7 同时，还值得指出，由于航空运输过去和现在所取得的所有进展，以及可供使用的技术专家人数的增加，相比以往任何时候，更多的国家准备并愿意在影响全球航空运输系统及直接影响其各自国民经济的决策工作中发挥更加积极的作用，因此希望通过参与空中航行委员会的工作担负其各自的责任。

4. 财务影响

4.1 将空中航行委员会席位从 19 个增至 23 个对国际民航组织的财务影响不会太大。就实际后勤工作而言，可非常容易地在空中航行委员会会议厅做出安排，以容纳四个新增委员，而无需进行重大改造。受到主要影响的是将被任命的新委员所来自的这四个新增国家。”

附录B

关于历次修订第五十六条的历史背景

1. 大会第 18 届会议对第五十六条的修订 (1971 年 6 月 15 日 — 7 月 7 日, 维也纳)

1.1 1971 年 3 月, 理事会审议了十个国家提出的关于修订第五十六条以将空中航行委员会成员数目从十二个增至十四个的提案。随后, 大会第 18 届会议审议了此事项, 增加的理由除其它外主要是, 芝加哥会议将航委会成员数定为十二名, 而与参加芝加哥会议的国家数目相比, 本组织的成员数目已经增加一倍以上; 过去曾将理事会成员数从 21 个增至 27 个然后再增至 30 个; 航委会成员几乎全部来自技术先进国家, 为减少这种不平衡, 可以通过增加其成员数, 而不是取消某些现有成员的资格; 最后, 大会注意到航委会地域分布不当, 一个洲(非洲)完全没有代表。

1.2 经过审议, 大会以 87 票赞成、无反对票和 3 票弃权作出决定, 将航委会成员数目从十二名增至十五名, 并通过了相应的 A18-2 号决议。当时, 国际民航组织的成员数是 120, 1974 年 12 月 19 日修订生效时, 国际民航组织有 129 个成员国。

2. 大会第 27 届会议对第五十六条的修订 (1989 年 10 月 6 日)

2.1 1988 年 3 月 31 日, 理事会在其第 123 届会议第 20 次会议上决定, 在其第 124 届会议工作方案中增加一个项目: “对《国际民用航空公约》第五十六条的研究”, 其目的是可能增加航委会的成员数目。理事会在其第 124 届和第 125 届会议上对此事项进行了审议。在第 126 届会议第九次会议上, 理事会形成普遍共识, 航委会的席位应从十五个增至十九个, 并且应当向大会提交一项关于修订《公约》第五十六条的提案。随后, 大会第 27 届会议对此事项进行了审议, 除其它外增加的主要理由是, 自 1971 年航委会席位增加以来, 国际民航组织成员数目已经增加了 30%, 并且理事会成员数目已经增加过两次。此外, 民航领域的技术和运行复杂性大幅增加, 对此进行研究不仅需要在航委会中有所有空中航行地区的代表, 而且需要有不同的航空环境的适当代表。

2.2 经过审议, 大会决定, 将航委会成员数目从十五名增至十九名, 并通过了相应的 A27-2 号决议。当时, 国际民航组织的成员数是 161, 2005 年 4 月 18 日修订生效时, 国际民航组织有 188 个成员国。

—————

附录 C

理事会第206届会议所做决定的记录

1. 同时审议了以下提案：由共同提案国提出的关于修订《公约》第五十六条以便增加航委会成员数目的提案 (C-WP/14348)，以及由葡萄牙和沙特阿拉伯提出的关于修订《公约》第五十条第一款以便增加理事会成员数目的提案 (C-WP/14345)。理事会在其第206届会议上就此两项提案作出的决定载于C/DEC 206/9号决定第8至17段，具体如下：

“8. 理事会根据葡萄牙和沙特阿拉伯提交的C-WP/14345号文件，其中建议通过修订《国际民用航空公约》(芝加哥公约，1944)第五十条第一款将理事会席位数目从36个增至39个；以及玻利维亚(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)15个共同提案国提交的C-WP/14348号文件，其中建议通过修订《芝加哥公约》第五十六条将空中航行委员会(ANC)席位数目从19个增至23个，同时审议了这两项相关议题。

9. 这两份文件均是按照大会A4-3号决议执行条款8提交的，其中规定“任何意欲提出《公约》修正案的缔约国应在准备向其提交修正案的大会开幕之日至少6个月前以书面形式将其提交给理事会。理事会应审议任何此类提案，并于大会开幕之日至少3个月前将提案连同对它的意见或建议一并发送至各缔约国”。共同提案国计划将其提案提交给即将举行的大会第39届会议(2016年9月27日至10月7日，蒙特利尔)。

10. 忆及在此背景下，大会第38届会议(2013年9月24日至10月4日，蒙特利尔)审议了沙特阿拉伯较早提出的将理事会席位数目从36个增至39个的建议，但注意到，当时尚没有对提案有明确支持，但也有人支持未来再次审议这个问题(见A38-WP/17/381和/416)。

11. 进一步忆及，根据大会A4-3号决议执行条款1，“大会认定只有在符合以下要件之一或两者同时符合时，才适宜对《公约》进行修正：i) 经验证明有必要进行修正之时；ii) 当修正明显可取或有用之时”。两份文件的共同提案国证实，它们对于《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条提出的修订建议符合这些条件。

12. 在随后的讨论中，强调指出：理事会代表是代表国际民航组织所有成员国，而不仅仅代表自己国家或其地区轮换集团国家；而航委会成员，虽然由特定缔约国提名，但并不代表任何特定国家或地区的利益，而是为了整个国际民用航空界的利益开展工作。

13. 理事会主席从讨论中注意到，大多数代表赞成增加理事会和航委会的席位。只有一名代表反对增加这两个机构的席位，而其他代表支持它们扩大，但有一些注意事项。他进一步指出，多数代表也赞成有更多时间来审议理事会和航委会增加席位的数目。理事会主席强调指出，无论航委会扩大与否，委员应具备的资格和专业知识的知识不应该被削弱。根据芝加哥公约的

第五十六条，航委会提名的个人“对航空的科学知识和实践应具有合适的资格和经验”。理事会的责任是确保这些个人在任命担任航委会成员之前达到了既定标准。理事会主席强调指出，所有国家都可以通过国际民航组织的国家级信件程序及出席本组织的各种会议，包括高级别会议和部门会议，参加理事会和航委会的工作。此外，他们可以通过参加各种专家组和研究小组支持航委会的工作。

14. 理事会主席还指出，大多数代表显然是不赞成《芝加哥公约》任何建议修订生效的快速通道做法，并认为有必要尊重《公约》的规定，特别是第九十四条，根据这一条款，批准所建议的任何修正案生效的国家数目应不少于缔约国总数的三分之二。

15. 按照理事会主席根据讨论所做的修改，在对C-WP/14345号文件和C-WP/14348号文件执行摘要采取行动时，理事会：

- a) 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；
- b) 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，原则上同意增加航委会的席位；
- c) 同意下届会议(第207届)进一步审议并界定理事会和航委会增加的席位；
- d) 要求秘书长届时提交并供其审议和批准：一份大会工作文件草案，其中纳入理事会对于C-WP/14345号文件提议增加理事会席位的评论和意见，连同《芝加哥公约》第五十条第一款的修订议定书草案；一份大会工作文件草案，其中纳入理事会对于C-WP/14348号文件提议增加航委会席位的评论和意见，连同《芝加哥公约》第五十六条的修订议定书草案；
- e) 设想大会通过这两份修订议定书之后，鼓励各国尽快批准，以使增加理事会和航委会席位实际可行地尽早执行；和
- f) 要求秘书处将口头提供的关于本组织历史上审议加速《芝加哥公约》修订议定书生效问题的背景资料发给各位代表。

16. 在编制上述d)分段所指的大会工作草案时，要求秘书处考虑到大多数代表支持增加理事会和航委会的席位，以及讨论中提出的有关问题：两个机构的公平地域代表性；每个地区的航空运输在不断增长；优先考虑使用地区轮换集团的方式，确保更多的国家今后直接和间接参与理事会和航委会的工作，因而产生这些机构今后扩大的要求；需要确保理事会和航委会的效率；后勤保障，包括现有理事会和航委会会议厅如何实际容纳代表和委员预计增加的席位。注意到秘书处将与东道国加拿大代表团就后一个问题进行磋商。

17. 鼓励各位理事会代表和各地区集团之间在休会期间就理事会和航委会增加席位进行协商，以促进在即将举行的会议期间讨论这个问题。”

附录 D

理事会第 207 届会议所做决定的记录

1. 同时审议了关于修订《公约》第五十六条以便增加航委会成员数目的提案以及关于修订《公约》第五十条第一款以便增加理事会成员数目的提案。理事会在其第207届会议上就此两项提案作出的决定载于C/DEC 207/13号决定第14至21段，具体如下：

“14. 理事会恢复(207/7和207/12)并完成了对这两个项目的共同审议。忆及的是，这两个项目是回应理事会的要求(参见C-DEC 206/9号决定)提交的，理事会其中原则上同意了增加理事会和航委会的成员数目，但是将在本届会议期间分别为这两个机构确定增加的席位数目。

15. 同时忆及的是，在本届会议第七次会议(207/7)上对这两个项目的讨论过程中，理事会同意了将这两个项目的进一步审议推迟到本届会议的后续会议进行，以便在各位代表当中开展进一步磋商，以期争取在理事会对分别增加理事会和航委会席位数目问题形成一致立场。进一步忆及的是，本届会议第十二次会议(207/12)上，代表们指出仍在进行这方面的讨论，因此，应当推迟对这两个项目的进一步审议，直到本届会议的此次最后会议。

16. 在总结理事会会议间隔期内代表当中所开展磋商过程的结论时，美国代表通报了为保持通过国际民航组织理事机构共识采取行动的原则，已经在代表当中达成了一致意见，同意了增加四个席位来扩大理事会的成员数目，并同意了增加两个席位来扩大航委会的成员数目，还同意在虑及《公约》第五十六条和大会第A38-13号决议规定的情况下，对与航委会成员提名过程和遴选标准有关的程序进行全面审查。

17. 因此，关于修订《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之提案的大会工作文件草案(C-WP/14358号文件)，理事会决定：建议大会增加四个席位来扩大理事会的成员数目。理事会还批准了将C-WP/14358号文件所附的大会工作文件草案，作为大会第39届会议文件发给成员国。对此的理解是，将审查和更新该工作文件的案文，以便虑及理事会开展的讨论。

18. 同样，关于修订《国际民用航空公约》第五十六条以增加航委会成员数目之提案的大会工作文件草案(C-WP/14359号文件)，理事会决定：建议大会增加两个席位来扩大航委会的成员数目。理事会还批准了将C-WP/14359号文件所附的大会工作文件草案，作为大会第39届会议文件发给成员国。对此的理解是，将审查和更新该工作文件的案文，以便虑及理事会开展的讨论。

19. 关于对上述两段所示的两项大会工作文件草案的审查和更新，注意到的是，这项工作将由秘书处在理事会主席的指导下予以落实，理事会主席将代表理事会，力争确保上述更新将向出席大会的各位代表提供这两个项目审议过程中在理事会发表的意见要点的适当摘要。

20. 理事会要求治理和效率工作组(WGGE)在虑及《公约》第五十六条、大会第A38-13号决

议的规定和理事会在审议增加航委会成员数目和相关问题时（例如世界每个地区都期望得到代表）所做决定的情况下，对与航委会成员提名过程和遴选标准有关的程序进行全面审查。已要求治理和效率工作组在随后的届会会议上，向理事会报告这项审查结果。

21. 理事会赞赏地注意到了以积极的合作精神对这些项目开展的磋商过程，尤其是对美国代表和地区协调人在这方面为促进达成协商一致的立场所付出的努力表示了赞赏。”

— — — — —

附录 E

建议由大会通过的决议

决议 A39-xx:

对《国际民用航空公约》第五十六条的修订

大会:

注意到各缔约国普遍希望扩大空中航行委员会委员名额,

考虑到将该机构的委员名额从十九名增至二十一名是适宜的, 和

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

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定, 批准对该《公约》建议的下列修订:

“公约第五十六条中的‘委员十九人’这一措辞将以‘委员二十一人’的措辞取代。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定, 规定上述建议的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) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署;
- b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准;
- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织;
- d) 该议定书应当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) 秘书长应当立即通知该《公约》所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期;
- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有缔约国该议定书的生效日期;
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国, 该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

—————

附录 F

建议由大会通过的决议

决议 A39-xx:

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 大会已经决定修订《国际民用航空公约》第五十六条，以对增加航委会席位作出规定；和

鉴于 大会认为以上修订尽早生效是极其可取的；

大会：

- (1) 建议所有缔约国紧迫地批准对《国际民用航空公约》第五十六条的修订；和
- (2) 指示秘书长尽早将此决议提请各缔约国注意。

— — — — —

附录 G

关于修订《国际民用航空公约》第五十六条

议定书草案

[日期]订于蒙特利尔

国际民用航空组织大会

[日期]在蒙特利尔举行了其第三十九届会议，

注意到各缔约国普遍希望扩大空中航行委员会委员名额，

考虑到将该机构的委员名额从十九名增至二十一名是适宜的，和

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

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准对该《公约》建议的下列修订：

“公约第五十六条中的‘委员十九人’这一措辞将以‘委员二十一人’的措辞取代。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的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) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。
 - b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准。
 - c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
 - d) 该议定书应当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) 秘书长应当立即通知该《公约》所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。
 - f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有缔约国该议定书的生效日期。
 - g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

因此，按照大会的上述行动，

本组织秘书长已拟订此项议定书。

国际民用航空组织大会第三十九届会议主席和秘书长经大会授权，签署本议定书，以昭信守。

2016年[日期]订于蒙特利尔，以阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文的单一文件写成，每种文本具有同等效力。本议定书应当保存在国际民用航空组织的档案中，本组织秘书长应当将本议定书经核证的副本发送给于1944年12月7日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》的所有缔约国。

[]

柳 芳

大会第三十九届会议主席

秘书长

— 完 —