



大会 — 第39届会议

执行委员会

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

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

(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葡萄牙和沙特阿拉伯为修订《国际民用航空公约》第五十条第一款以便将国际民航组织理事会的席位数目从36个增至39个(C-WP/14345号文件)而提出的一项提案。理事会原则上同意了增加理事会的成员数目。在2016年3月11日其第207届会议第十三次会议上，理事会决定建议大会将理事会的成员数目从36个增至40个。

行动：请大会审议该提案以及理事会对该提案提出的意见和建议，并批准关于对《公约》第五十条第一款进行修订的两项决议草案，即：将理事会成员数目增至40个(附录E)，以及敦促各缔约国批准上述修订，以使其尽快生效(附录F)。

| | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 战略目标： | 所有战略目标和所有辅助实施战略。 |
| 财务影响： | 将花费一些额外资源向新增的成员国代表团提供服务。 |
| 参考文件： | C-WP/14345号文件 C-DEC 206/9号决定 C-DEC 207/13号决定 Doc 7300号文件：《国际民用航空公约》 Doc 7600号文件：《国际民用航空组织大会议事规则》 Doc 100022号文件：《大会有效决议》(截至2013年10月4日) Doc 9982, A37-Min P/1-9号文件：《大会第37届会议全体会议记录》 |

1. 背景

1.1 在理事会第 206 届会议第九次会议上，葡萄牙和沙特阿拉伯提交了 C-WP/14345 号文件，题为“通过修订《公约》第五十条第一款将理事会席位数目从 36 个增至 39 个的提案”，并根据理事会决定(C-DEC 206/9 号决定)摘要所述，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”。

1.2 在 C-WP/14345 号文件中，葡萄牙和沙特阿拉伯指出：“自《国际民用航空公约》于 1947 年 4 月 4 日生效以来，国际民航组织理事会的规模随成员人数不断增加而扩大了四次。上一次增加席位是在 25 年前的 1990 年 10 月决定的，当时国际民航组织的成员数目是 162 个国家。从那时以来，国际航空运输的规模、结构和重要性对各国国民经济而言已经发生了巨大变化，民用航空已经成为许多国家经济发展和旅游业的一个主要驱动因素。因此，与以往相比，更多国家期望在影响全球航空运输系统及其各自国民经济的决策工作中发挥积极的作用。引入新的重要的参与者以便能够对今后的各种挑战达成广泛共识，对本组织而言是明智之举。鉴于国际民航组织的成员人数目前达 191 个国家，因此，为确保成员国的适当代表性，将理事会的席位数目从 36 个增至 39 个是可取且有益的”。此外，C-WP/14345 号文件还指出，民用航空的增长已经导致建立了在理事会当中不具有代表性的新的次地区和枢纽，并且关于 2030 年的预测表明航空运输将继续增长，因此相关国家将发挥更大的作用，为提供国际民用空中航行设施做出贡献。同时，文件还指出，具有 36 个席位的国际民航组织理事会，是联合国系统中最小的理事机构之一，将理事会的席位数目从 36 个增至 39 个所产生的财务影响不会太大。本文件附录 A 载有 C-WP/14345 号文件的摘录，其中列出了提交文件的国家对扩大理事会的完整理由。

1.3 52 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》），从而创立了国际民航组织，并设立了理事会，其成员数目是 21 个。《芝加哥公约》于 1947 年 4 月 4 日生效，而国际民航组织当时有 26 个成员国；2016 年，本组织成员国数目已增至 191 个。在同期，《公约》分别经过 1961 年、1971 年、1974 年和 1990 年相继四次修订，将理事会成员国数目从 21 个增至 36 个。其中最后一次修订是 1990 年 10 月 26 日大会第 28 届(特别)会议通过的，并于 2002 年 11 月 28 日生效。关于国际民航组织大会所通过对《公约》第五十条第一款相继修订的历史背景载于附录 B。

2. 关于修订《国际民用航空公约》的程序要求

2.1 对《芝加哥公约》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，葡萄牙和沙特阿拉伯在 C-WP/14345 号文件中正式提出了该提案。

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 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。

3. 理事会在其第 206 届会议及第 207 届会议上的审议和决定

3.1 如上所述，理事会在其第 206 届会议第九次会议上审议了 C-WP/14345 号文件。忆及的是，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 个的提案，但注意到，当时对该提案尚没有明确的支持，尽管有人支持在未来对其进行重新审议(参见 A38-WP/17 号文件、A38-WP/381 号文件和 A38-WP/416 号文件)。

3.2 会议表示某些地区在理事会的代表性不足。而且，进一步表示支持“增加地区代表性”，并确保所设想的理事会新增席位将根据公平地域代表性(EGR)的原则进行公平分配。会议提出，理事会应当向大会表明，后者将在选举填补理事会新增席位的国家时，竭尽全力恪守公平地域代表性的原则；但是，同时指出的是，《芝加哥公约》第五十条第一款中没有提及具体的地域代表性，因此需要完全根据第五十条第一款向大会建议扩编理事会。

3.3 在这方面，会议指出国际航空运输的增长极其预测的持续增长，需要理事会具有更广泛的代表性。会议强调了每个地区航空运输的持续增长，并强调了一个要点，即：对理事会进行扩编的提案，至少部分源自国际航空运输正在持续增长的这样一种现实，因此需要增加理事会的席位数目。

3.4 会议提出了一个要点，即：地区轮值的分类是为各国提供更多机会参与理事会工作的一个有效机制。在强调地区轮值分类的重要性时，进一步指出的是，如果理事会的新增席位最终由属于此类别的国家来填补，那么今后将有更多国家能够加入理事会。

3.5 指出的是，扩大理事会将使其能够更加高效和有效地为国际民航组织做出贡献。同时指出的是，需要在所有拟议的扩编与效率之间达成平衡。

3.6 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”。在设想大会通过这两项修订议定书之后，理事会进一步鼓励各国尽快批准对《芝加哥公约》的修订，以便尽早增加其席位数目。理事会对 C-WP/14345 号文件所做决定的记录(C-DEC 206/9 号决定第 8 段至第 17 段)载于附录 C。

3.7 理事会在 2016 年 3 月 11 日其第 207 届会议第十三次会议上，以协商一致方式决定建议大会将理事会的成员数目从 36 个增至 40 个。理事会决定的记录载于附录 D。

3.8 批准修订《公约》第五十条并敦促对其予以批准的两项大会决议草案分别载于附录 E 和附录 F。根据对大会通过这些决议的设想，现将关于《公约》第五十条的修订议定书草案载于附录 G。

附录A

理事会C-WP/14345号工作文件摘录：通过修订《公约》第五十条第一款 将理事会席位数目从36个增至39个的提案

1. 在 C-WP/14345 号文件中，葡萄牙和沙特阿拉伯提出的增加理事会席位的理由如下：

“1. 引言

1.1 《国际民用航空公约》(以下简称“《公约》”)于 1947 年 4 月 4 日生效，最初具有 26 个当事国。从那时以来，本组织成员国的数目已经增至 191 个，并且分别经过 1961 年、1971 年、1974 年和 1990 年四次逐步将理事会的席位数目从 21 个增至 36 个。其中最后一次增加席位是大会于 1990 年 10 月 26 日在其第 28 届(特别)会议期间通过的，此次增加席位于 2002 年 11 月 28 日生效。

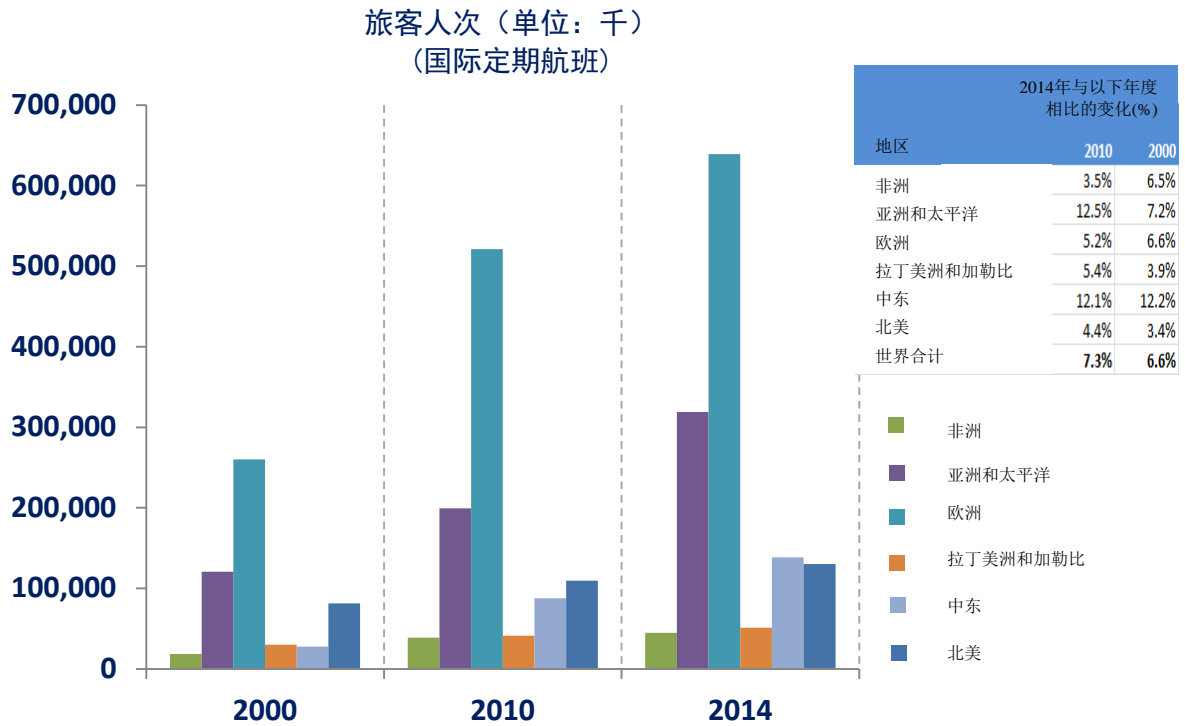
1.2 2010 年，在大会第 37 届会议上，沙特阿拉伯提交了一项工作文件，题为：将国际民航组织理事会的席位增至 39 个(参见 A37-WP/333 号文件)，该文件主张将席位增至 39 个并特别提到：“世界上某些地区日益增长的业务量以及所出现的新的次地区，在理事会当中不具有代表性”。它指出：“世界各地区对空中航行服务、以及建设新机场和扩建现有机场的需求的提高，代表着要求增加理事会成员数目的充分理由。”

1.3 全体会议将该提案交给了理事会，理事会在其第 198 届会议期间根据 C-WP/13971 号文件讨论了该提案，并决定目前不建议增加理事会的成员数目(参见 C-DEC 198/9 号决定)。理事会认为增加席位将影响理事会的工作效率，并且必须决定在三类成员之间分配新增席位。因此，随后召开的大会第 38 届会议注意到，当时对增加理事会成员数目的提案没有显著支持，尽管对今后重新审议这一事项存在某些支持(参见 A38-WP/17 号文件、A38-WP/381 号文件和 A38-WP/416 号文件)。

2. 自 1990 年以来的发展情况

2.1 理事会上次增加席位是在 25 年前的 1990 年 10 月决定的，那时国际民航组织的成员数目是 162 个国家。当时，来自非洲的四十个发展中国家提交了将理事会席位数目从 33 个增至 36 个的提案，其论点是鉴于国际航空运输方面的技术创新以及日益变化的商业战略带来了日益加剧的挑战，许多国家尤其是发展中国家，热切希望通过参与理事会的工作，承担其各自的责任(参见 A29-WP/193 号文件)。

2.2 自 1990 年以来，国际航空运输的规模、结构和重要性对国际民航组织成员国的国民经济而言已经发生了巨大变化。自 1992 年起，已经实施了自由化的双边协议，尤其是开放天空的协议，并开放了大量新航线和新的门户点，提高了世界范围的连通性，并刺激了航空运输的增长。在同一时期内，许多国家都成立了低成本承运人(LCCs)，并且正在承运不断迅速提高的部分国内和国际业务量。国际民用航空已经成为许多国家经济发展和旅游业的一个主要驱动因素。与此类似，民用航空发展带来的技术影响，为各国及其国民经济发挥了日益重要的作用。



注：俄罗斯联邦的航空业务量划归欧洲。它构成了国际定期航空业务量的 6.8%。

来源：国际民航组织理事会年度报告表 4

表 1—按地区列示的国际定期航空运量

2.3 民用航空对经济具有显著的乘数效应，在世界范围内直接创造了近 5390 亿美元的国内生产总值。经估算，有 840 万人直接从事航空运输业的工作，另有 4800 万人受雇于相关的旅游产业。显著的乘数效应还包括：每 100 美元航空运输收入，会在相关的旅游业或其他行业产生约 325 美元的额外需求¹。

2.4 因此，与以往相比，更多国家准备在影响全球航空运输系统，而且直接影响到其各自国民经济的决策工作中发挥积极的作用，并希望通过参与理事会的工作担负其各自的责任。

2.5 国际民航组织的目前情况

自上一次于 1990 年决定增加理事会席位数目以来，已有另外 29 个成员国加入了本组织，标志着国际民航组织成员数目增长了 17.9%。将理事会的席位数目增加 3 个，从 36 个增至 39 个，标志着理事会成员数目仅增加 8.3%。

¹ 联合国世界旅游组织：旅游与航空运输政策，联合国世界旅游组织大会第20届会议 — 一般性辩论背景文件；国际民航组织第292-AT/124号通告：民用航空的经济贡献(2005年)。

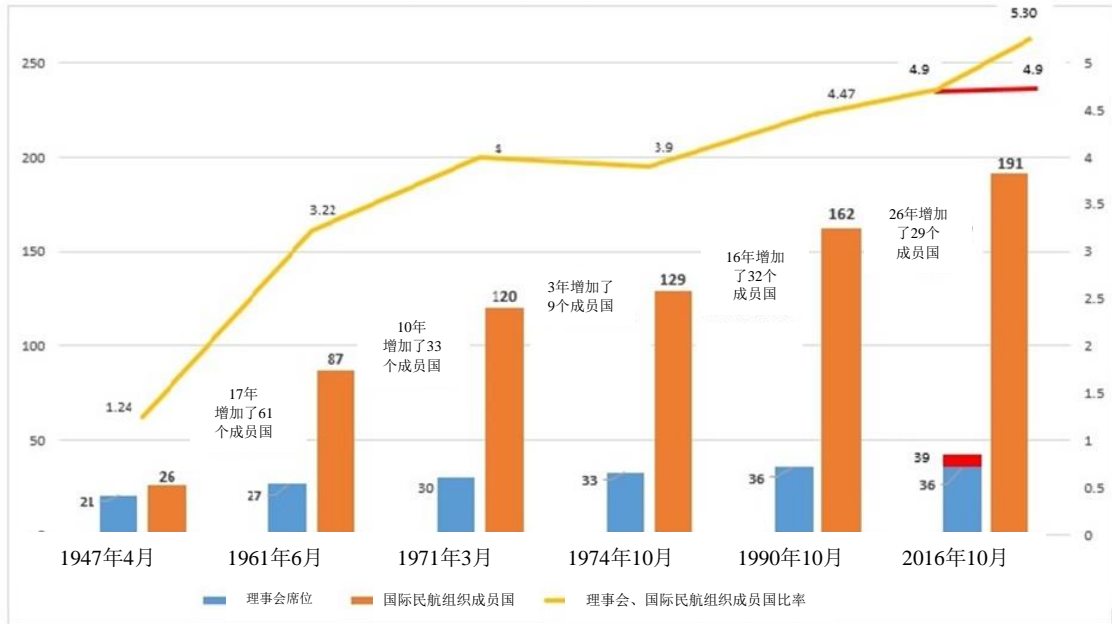
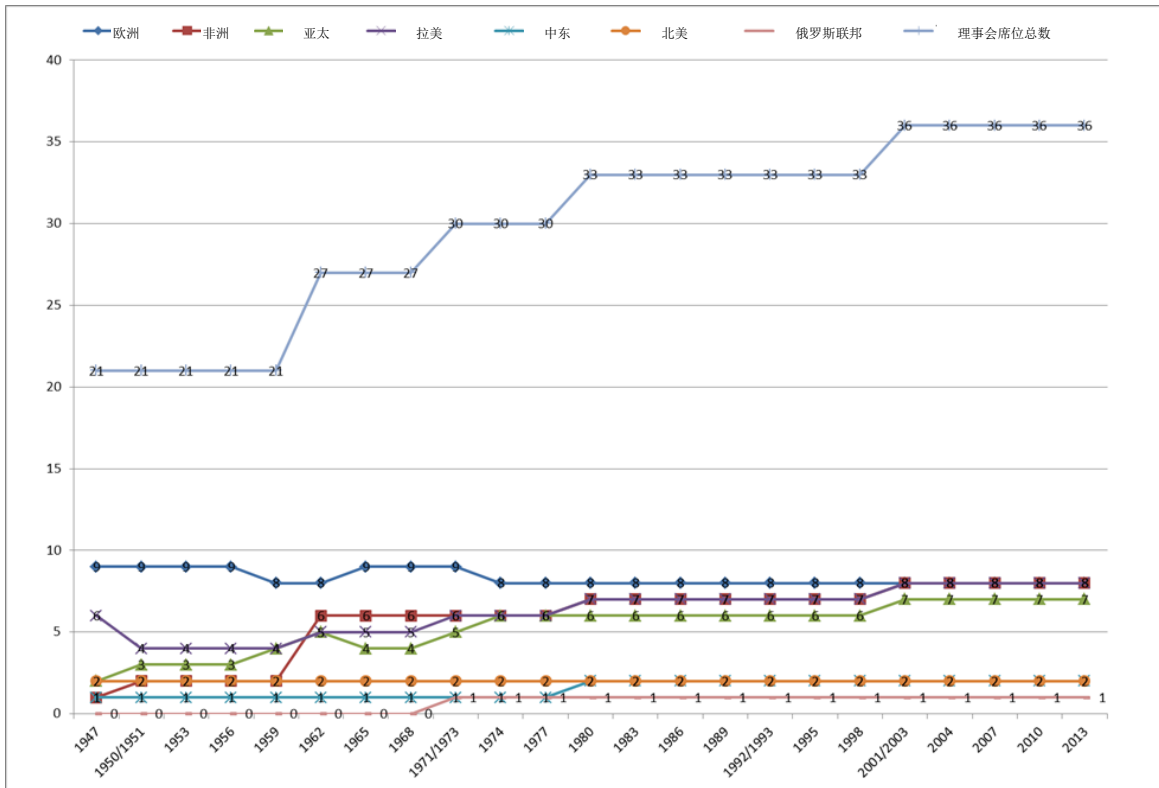


表 2—理事会规模统计数字

2.6 《公约》第五十条第二款规定了各成员国在理事会具有“适当代表”的原则。其中列出了应当适用这项原则的三类国家，包括在航空运输方面占主要地位的国家(第 1 类)、对提供国际民用航空的空中航行设施作最大贡献的国家(第 2 类)，以及“未包括在其他项下的其当选可保证世界各主要地理区域在理事会中均有代表的各国”(第 3 类)。十分明显，适当代表性的原则是一项总体原则，其中要求国际民航组织的两个理事机构不时审查，以确保理事会在其规模、组成以及成员人数方面，将适当代表国际民航组织的全体成员。



来源：A38-WP/2-P/2 号文件

表 3—理事会席位总数

2.7 上次增加席位是 25 年前的 1990 年 10 月决定的，当时国际民航组织的成员数目是 162 个国家。从那时以来，又有 29 个成员国加入了本组织，国际航空运输的规模、结构和重要性对各国的国民经济而言已经显著提高，并且在各地区之间存在一些显著差异。出现了许多具有重要航空运输活动及相关服务的新的参与者。从国际民航组织的角度来看，将它们吸收进来以便能够在理事会当中对今后的各种问题和挑战达成广泛共识，这是明智之举。

2.8 尽管如此，扩大理事会的规模，应当被看成是用来确保该机构适当代表性的一种特殊的补救方法。为此，鼓励通过轮值集团来实现理事会的新的代表性。

2.9 如以下第 3 段所示，国际民航组织不是上述时期内唯一经历了其成员人数大幅增长的联合国专门机构。

3. 与联合国其他组织的比较

3.1 对于上述 1.1 段提到的连续增长，联合国其他专门机构随着各组织成员总数的增加，在其各自的理事机构成员人数方面都经历了类似的增长。下文复制了 C-WP/13971 号文件所列的表格，其中显示了 1990 年 1 月至 2013 年 1 月，那些组织成员总数与其各自理事机构席位数目之间的有益对比：

| 组织 | 成员国 | | | 理事机构 | | |
|----------|---------------|---------------|-----|---------------|---------------|------------------|
| | 1990年 1月1日 | 2013年 1月1日 | 变化 | 1990年 1月1日 | 2013年 1月1日 | 变化 |
| 粮农组织 | 158 | 191 | +33 | 49 | 49 | 0 |
| 国际原子能机构 | 113 | 158 | +45 | 35 | 35 | 0 |
| 国际民航组织 | 162 | 191 | +29 | 33 | 36 | +3 |
| 国际劳工组织 | 150 | 185 | +35 | 56 | 56 | 0 |
| 国际海事组织 | 133 | 170 | +37 | 32 | 40 | +8 |
| 国际电联 | 166 | 193 | +27 | 43 | 48 | +5 |
| 联合国教科文组织 | 158 | 195 | +37 | 51 | 58 | +7 |
| 联合国工发组织 | 151 | 174 | +23 | 53 | 53 | 0 |
| 万国邮联 | 170 | 192 | +22 | 39 | 40 | +1 |
| 世界卫生组织 | 166 | 194 | +28 | 32 | 34 | +2 |
| 世界知识产权组织 | 126 | 185 | +59 | 50 | 83 | +33 ² |
| 世界气象组织 | 160 | 190 | +30 | 36 | 37 | +1 |

表 4—与联合国其它组织的比较

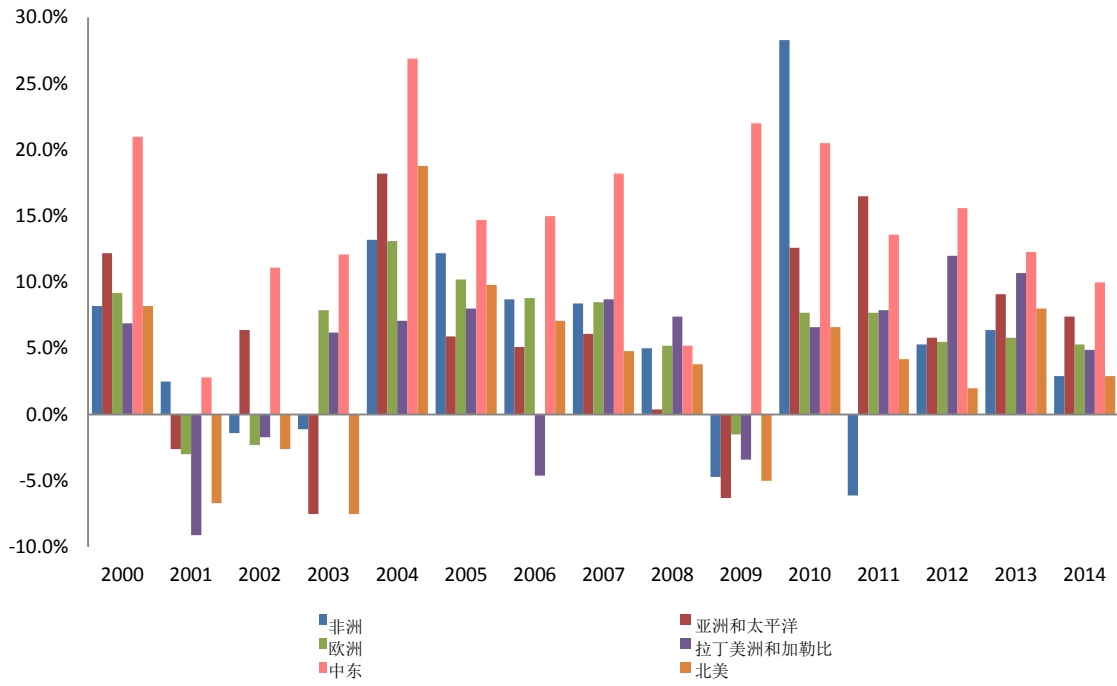
3.2 注意到的是，在这 23 年的时间里，联合国所有专门机构都经历了成员人数的大幅增加，除四个机构外，所有机构都同时扩大了其理事机构的规模。右侧中间一栏显示了联合国所有专门机构的理事机构规模，而右侧一栏则反映了自 1990 年以来其各自席位的增加情况。

3.3 表格表明，具有 36 个席位的国际民航组织理事会，是联合国系统中最小的理事机构之一，只有 34 个席位的世界卫生组织和 35 个席位的国际原子能机构的理事会规模更小。同时应当注意到的是，国际民航组织是联合国共同制度中唯一具有常驻理事会的组织。

4. 世界航空运输的增长与空中航行设施的发展

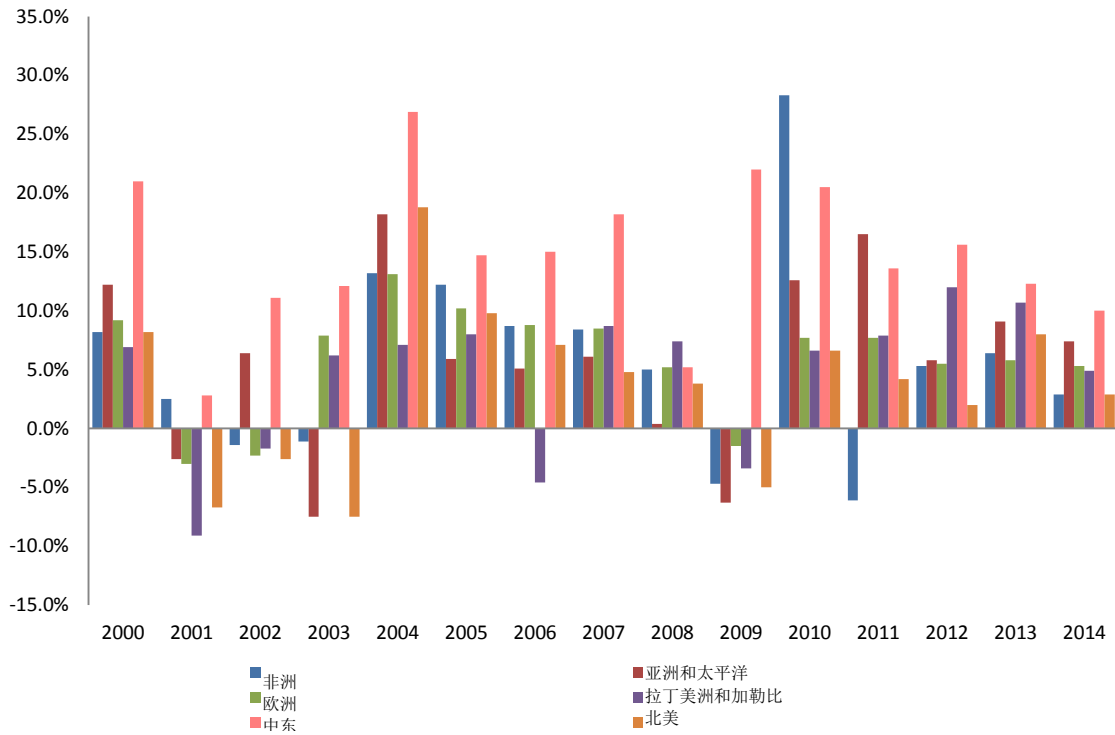
4.1 航空运输业务在许多国家和地区的增长非常迅速：

² 世界知识产权组织（WIPO）协调委员会的组成独特，即由巴黎联盟大会选举的41个巴黎联盟执行委员会正式委员；伯尔尼联盟大会选举的39个伯尔尼联盟执行委员会正式委员；瑞士；以及世界知识产权组织大会指定的两个特设委员组成。



来源：理事会年度报告(2000年—2014年)

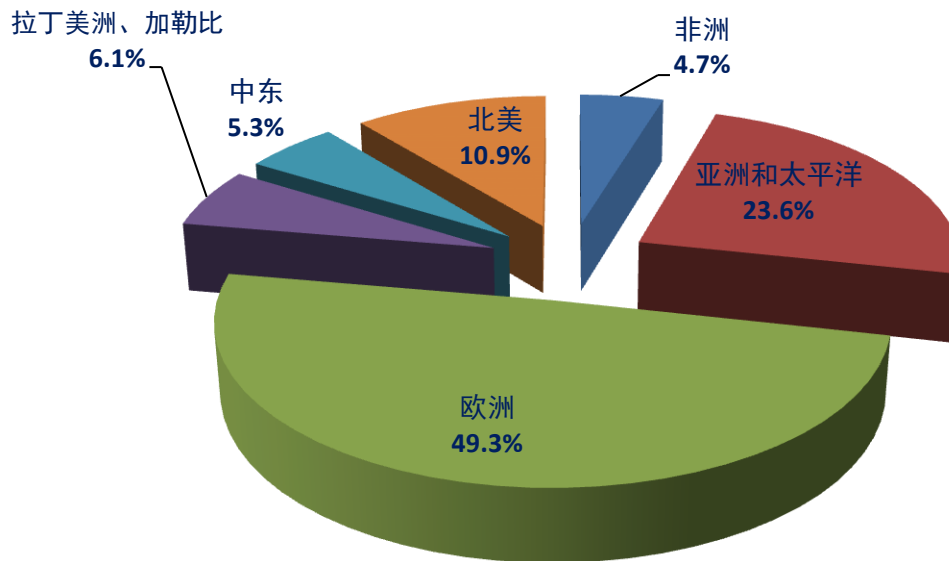
表5—自2000年以来国际收入客公里的增长情况



来源：理事会年度报告(2000年—2014年)

表6—自2000年以来国际空中交通活动情况

4.2 这导致在这些国家制定空中航行计划、开发各种系统、设施以应对这方面的迅猛增长。



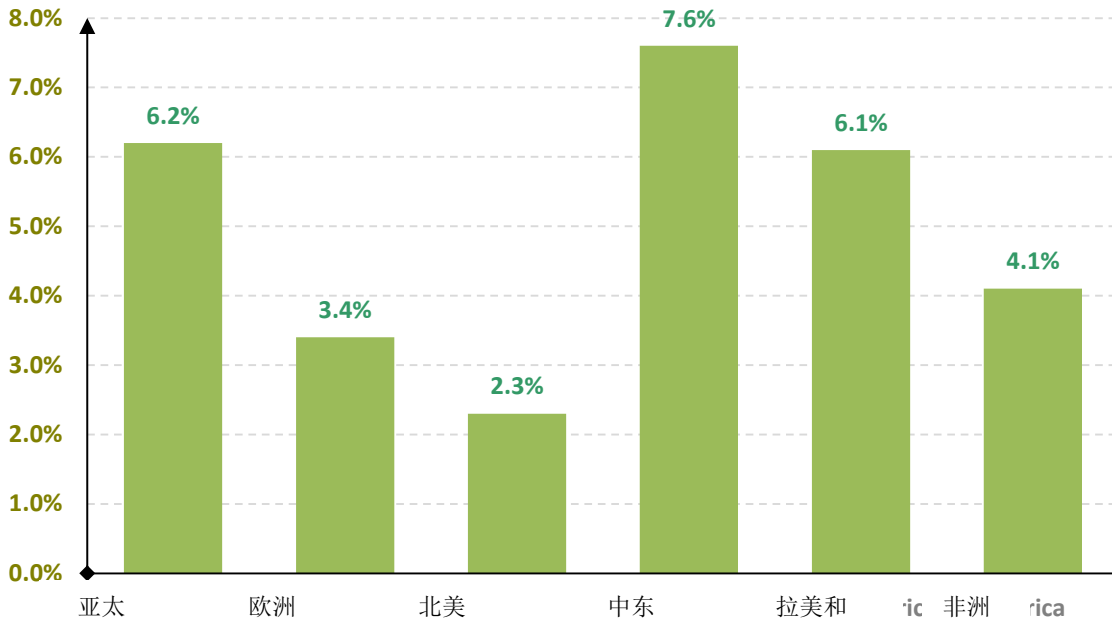
来源：国际民航组织飞行情报区数据和估算

表 7—国际民航组织各地区飞行情报区的业务涵盖范围
(定期国际航班)

注：

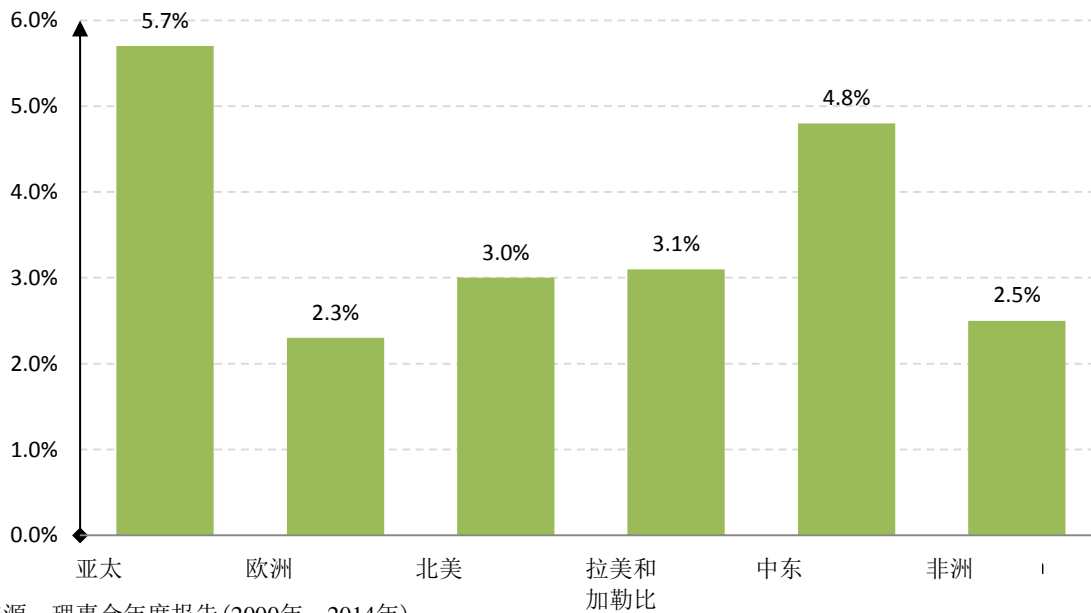
1. 通过2010年的业务并利用大圆距离测算得出的数据。
2. 飞行总距离，即：整个飞行情报区内划定的始发地目的地的距离。
3. 涵盖范围是经估算国际定期业务量的90%，并且包括飞越在内，但不包括洋区飞行情报区所涵盖的10%的飞越。
4. 已将飞行情报区划至国家和地区。以上饼图标明了地区分组情况。
5. 即使用2014年的业务来代替2010年，预计各地区的百分比也不会出现显著变化。
6. 通过信息文件和微软图片演示（Powerpoint），于2013年3月在国际航空与气候变化高级别小组会议上向理事会介绍了这些成果。
7. 俄罗斯联邦的航空业务量划归欧洲。它构成了国际定期航空业务量的6.8%。

4.3 此外，根据关于 2030 年的预测所示，航空运输将继续增长。相关国家将发挥更大的作用，为提供国际民用空中航行设施做出贡献。这方面的增长已经导致建立了新的次地区和枢纽，而它们在理事会当中不具有代表性。



来源：理事会年度报告(2000年—2014年)

表 8 一年均增长率预测(客运业务量)
(2030 年与 2010 年相比)



来源：理事会年度报告(2000年—2014年)

表 9 一年均增长率预测(客运航空器起降架次)
2030 年与 2010 年相比

6. 财务影响

6.1 将理事会的席位数目从 36 个增至 39 个对国际民航组织的财务影响不会太大。主要影响是对当选理事国的三个新增国家。理事会会议厅可以容纳安排理事会的三个新增成员，而无需进行重大改造。”

附录B

关于第五十条第一款以往修订的历史背景

1. 大会第 13 届（特别）会议（1961 年 6 月 19 日至 21 日，蒙特利尔）对第五十条第一款的修订

1.1 1960 年 3 月，理事会审议了秘书处的一份文件，其中涉及是否希望根据第 A12-2 号决议增加理事会的席位数目，该决议指示理事会审议是否希望增加理事会的席位数目；如果希望增加，则审议增加多少为适当。理事会建议将其席位增至 27 个。该事项得到了大会第 13 届（特别）会议的审议，并且，除其他事项外，提出赞同扩编理事会的主要论据是：

- a) 与派代表出席芝加哥会议的成员国数目(五十二个)相比，国际民航组织的成员数目大幅增长(八十四个)；
- b) 增加席位数目将促进更全面的地域代表性，尤其是对于截至目前在理事会没有适当代表性的各个地区；和
- c) 除国际民航组织外，与联合国有关的所有专门机构均增加了其各自执行机构的成员席位。

1.2 经过会议审议，大会特别届会决定将理事会的成员数目从 21 个增至 27 个，并相应地通过了第 A13-1 号决议。当时，国际民航组织的成员数目是 87 个。在该修订于 1962 年 7 月 17 日生效时，国际民航组织的成员国数目已达 98 个。

2. 大会第 17 届(A) (特别)会议(1971 年 3 月 11 日至 12 日，纽约)对第五十条第一款的修订

2.1 1970 年 11 月，理事会在拟定大会第 18 届会议(1971 年 6 月/7 月，维也纳)的临时议程时，根据一个国家(南斯拉夫)提出的提案，审议了为增加理事会席位而对临时议程增设一个项目是否可取的问题。1971 年 2 月 2 日，理事会决定建议大会将理事会的席位数目从 27 个增至 30 个成员。考虑到一个实际情况，即：认为在选举理事会的大会届会会议上讨论增加理事会席位的问题不可取，理事会决定召开一次大会特别届会；1971 年 2 月 3 日，理事会通过了一项决议，除其他事项外，该决议建议大会中止大会议事规则第 10 条 d) 款。

2.2 在大会第 17 届(A) (特别)会议上，审议了对第五十条第一款的拟议修订，并且会议普遍认为国际民航组织成员数目的增加应当与理事会成员数目的增加相呼应，并且应当适当顾及公平地域代表性。

2.3 经过会议审议，大会特别届会决定将理事会的成员数目从 27 个增至 30 个，并相应地通过了第 A17-A-1 号决议。当时，国际民航组织的成员数目是 120 个。在该修订于 1973 年 1 月 16 日生效时，国际民航组织当时的成员国数目已达 125 个。

3. 大会第 21 届会议(1974 年 9 月 24 日至 10 月 15 日, 蒙特利尔)对第五十条第一款的修订

3.1 1974 年 3 月, 一个国家(比利时)提交了一项关于修订第五十条第一款以便将理事会成员数目从 30 个增至 33 个的提案。该提案认为, 技术进步所带来日益增加的挑战以及国际民航组织具备的普遍性, 使更多的国家希望担负理事会的责任, 促成了对扩展理事会席位的支持。

3.2 1974 年 5 月, 理事会注意到了比利时的提案, 并决定不发表任何评论, 而是将其转发给各成员国。该事项在大会第 21 届会议上得到了审议, 并且为支持该提案提出了以下理由:

- a) 有必要在理事会向发展中国家提供更多的代表性;
- b) 各个国家不论大小, 凡是关心航空运输和空中航行的各种主要问题的, 便有必要保证它们对理事会的参与并保持其技术和财务支助; 和
- c) 增加席位的必要性与保持理事会效率的实际需求尽可能密切地对应起来。

3.3 经过会议审议, 大会决定将理事会的成员数目从 30 个增至 33 个, 并相应地通过了第 A21-2 号决议; 当时, 国际民航组织的成员数目是 129 个。在该修订于 1980 年 2 月 15 日生效时, 国际民航组织当时的成员国数目已达 156 个。

4. 大会第 28 届(特别)会议(1990 年 10 月 22 日至 26 日, 蒙特利尔)对第五十条第一款的修订

4.1 1989 年 7 月 27 日, 收到科特迪瓦政府 1989 年 7 月 7 日来函, 要求在大会第 27 届会议的临时议程中包括一个将理事会成员国从 33 个增至 36 个的项目。

4.2 1989 年, 大会第 27 届会议审议了科特迪瓦的提案。由四十个国家提交的 WP/193 号文件认为, 由于技术革新带来的挑战日益加剧, 国际航空运输商业战略的不断变化, 若干国家尤其是发展中国家由此产生通过参加理事会的工作而承担其职责的愿望, 因此赞同将该机构的规模从 33 个增至至少 36 个。

4.3 根据 A4-3 号决议第 8 决议条款, 即提交一个关于修订公约的提案, 大会同意将增加理事会成员数目的问题提交给理事会, 以便理事会就此进行研究, 并在 1990 年召集大会特别会议审议此问题。

4.4 1990 年 10 月 25 日, 在大会第 28 届(特别)会议期间, 通过了 A28-1 号决议, 批准了关于在理事会增加三个席位的对《芝加哥公约》第五十条第一款的修订提案, 理事会成员由此从 33 个增至 36 个。在该修订于 2002 年 11 月 28 日生效时, 国际民航组织当时的成员国数目已达 188 个。

附录C

理事会第206届会议决定的记录

葡萄牙和沙特阿拉伯关于修订《公约》第五十条第一款以便增加理事会席位数量的提案(C-WP/14345号文件),是与若干国家提出的修订《公约》第五十六条以增加空中航行委员会(ANC)成员席位(C-WP/14348号文件)的提案一起审议的。理事会在其第206届会议上做出的关于这两项提案的决定,载于C-DEC 206/9号决定第8段至第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性知识不应该被削弱。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届会议决定的记录

关于修订《公约》第五十条第一款以便增加理事会席位数量的提案，是与修订《公约》第五十六条以增加航委会成员席位的提案一起审议的。理事会在其第207届会议上做出的关于这两项提案的决定，载于C-DEC 207/13号决定第14段至第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，理事会在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量的问题形成一致立场。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号决议的规定的情况下，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时所做决定和相关问题的情况下，例如世界每个地区都期望得到代表，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

建议大会通过的决议

A39-__号决议:

修订《芝加哥公约》第五十条第一款以便将理事会成员数目增至四十个
大会

已于2016年10月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上述《国际民用航空公约》的所有国家批准。
- 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上述《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。

附录F

建议大会通过的决议

A39-__号决议：

批准修订《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。
-

附录G

修订《国际民用航空公约》第五十条第一款

议定书草案

[日期]于蒙特利尔签订

国际民用航空组织大会

已于[年月日]在蒙特利尔召开其第三十九届会议；

注意到许多缔约国希望扩大理事会成员数目，以便通过增加缔约国代表性而确保更好地达成平衡；

考虑到适宜在该机构将成员数目从三十六个增至四十个；

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；

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上述《国际民用航空公约》的所有国家批准。
- 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上述《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。

因此，依照大会的上述行动，

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。

以具有同等效力的阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文的单一文件形式，于2016年10月[日]订于蒙特利尔。本议定书应当继续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上述于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。

[]
大会第三十九届会议主席

柳芳
秘书长

—完—