



大会第 36 届会议

执行委员会关于议程项目 23 和 24 的报告

(由执行委员会主席提交)

所附关于议程项目23和24的报告已经执行委员会批准。建议全体会议通过24/1号决议。

注：去掉封面页后，将本文件插入报告夹的适当位置。

议程项目 23：增强国际民航组织的有效性

23.1 在其第六和第七次会议上，执行委员会审议了关于增强国际民航组织的有效性的 8 份文件（A36-WP/40、60、284、135、154、241、253 和 258 号文件）。

23.2 国际民航组织理事会提交的 A36-WP/40 号文件建议修订《大会议事规则》（Doc 7600/5 号文件）的第 15 a)、15 d)、33 和 66 条以及由此连同修订第 20 条和第 47 条，以便将有关自第 32 届大会以来在每次常会开始时暂不执行这些规则的全部和部分的正式确定下来。这种做法使得大会能够根据 A31-2 号和 A32-1 号决议精简大会的工作方法和程序，以便处理诸如选举大会主席团和通过议程等前几个议程项目，从而避免在不同机构中没有必要地重复介绍和审议同样的文件；停止适用有关从委员会提交和散发报告到全体会议讨论不得超过 24 小时的规定；以及对委员会的会议记录不再做出任何规定。委员会主席注意到，所建议的修订意见只是批准了国际民航组织的一贯做法。委员会同意向全体会议建议，根据 A36-WP/40 号文件附录中的建议修订《大会议事规则》。

23.3 秘书长介绍了 A36-WP/60 号文件，其中载有国际民航组织理事会关于增强本组织的有效性的第 A31-2、A32-1 和 A33-3 号决议的实施情况报告。大会第 35 届会议审议了理事会关于上述各项决议的实施情况报告，并就增强本组织的有效性和效率问题做出一项决定。该决定请理事会继续长期致力于增强国际民航组织的有效性和效率，并着重于制订本组织 2005—2007 三年期的真正战略性的目标、业务规划和各地区办事处与总部的一体化，着重改进工作方法和加强对国际民航组织网站的利用。这份文件报告了实施大会第 35 届会议决定所取得的进展和理事会就该决定所采取的行动，以及自第 35 届会议以来，作为增强本组织的有效性和效率的持续进程的一部分而采取的其他各项措施。委员会批准了报告并对报告表示欢迎。但有两个代表团强调指出，WP/60 号文件第 9 段中说明的程序不应导致不遵守联合国所确定的语文制度。

23.4 加拿大代表 22 个国家提出的 A36-WP/284 号文件第 1 号修改稿有一项有关研究关于审查国际民用航空管理情况的政策和方案的建议。文件指出，目前的管理结构已经为国际民用航空业服务了 60 多年，应该予以审查以便确定：其中哪些领域仍然符合 1944 年所商定的宗旨；哪些领域可能需要加以现代化。这份文件附有一份有关的决议草案，供大会通过。委员会注意到了这份文件的内容。然而，大多数代表团认为，目前要修订为国际航空业提供了如此良好服务的《芝加哥公约》还为时过早。第 A4-3 号决议相当灵活地规定了可以进行战略审查，因此委员会建议将这一事项提交理事会做进一步研究。

23.5 哥伦比亚提交的 A36-WP/135 号文件第 1 号修改稿建议国际民航组织扩大现有的国际民航组织安全网站，以便各缔约国根据自己的责任登载《航空资料汇编》（AIP）目前的文件，以供查阅和参考。委员会认识到了这项建议在以简便的方式向全世界提供《航空资料汇编》方面的价值。然而，委员会对资源所涉问题以及对于使用互联网能力有限的国家是否有帮助提出了关注。同时，也应该审议登载业务资料的网站是否合适的问题。会议同意指示理事会研究这项建议，同时要考虑到帮助一些国家的需要以及资源方面的困难。

23.6 地区航空安全监督系统（RASOS）的 12 个成员国在涉及秘书处结构调整和重组问题的 A36-WP/154 号文件中建议启动权利下放的进程，以便授予国际民航组织地区办事处权利，实现业务计

划的某些战略目标。委员会指出，加强和支持地区办事处是当前的工作，秘书处一直在采取措施以进一步加强办事处的职能。委员会还指出，理事会已经设立了一个工作组，以便审查地区办事处目前的所在地点、职权范围及其有效性和效率。委员会注意到了这份文件的内容。

23.7 ABIS 集团（奥地利、比利时、荷兰、卢森堡、爱尔兰和瑞士）的成员国提交的 A36-WP/241 号文件审查了目前的国家轮换集团的经验，并且鼓励各国争取加入国际民航组织理事会，以便建立新的集团或者参加现有的集团。委员会注意到了这份文件的内容并且对此表示同意。

23.8 喀麦隆代表 53 个非洲国家提出的 A36-WP/253 号文件涉及国际民航组织地区办事处在向非洲-印度洋地区的国家提供援助方面所发挥的重要作用，并且请大会支持这些办事处。委员会注意到了这份文件，同时强调了向位于非洲以及世界其他地区的地区办事处分配适当资源的重要性。委员会忆及，在早些时候的讨论中曾经审议过关于国际民航组织总部工作人员进一步参与地区实施活动的问题，审查是否可能以此改进职能的协调和加强地区办事处处理当地问题的能力。

23.9 阿拉伯民用航空委员会（ACAC）提交的 A36-WP/258 号文件建议，考虑到阿拉伯国家民用航空事业的迅速发展，建议将国际民航组织理事会的成员数目从 36 个增加到 39 个，因为这样有助于增加阿拉伯国家的代表性。委员会注意到了缔约国更加广泛地参与本组织所有活动的重要性，特别是那些不是理事会成员的缔约国参与活动的重要性，同意将这一事项提交理事会，以便进行审查和采取适当的行动。

23.10 审议了 A36-WP/40、60、284、135、154、241、253 和 258 号文件之后，委员会建议大会通过以下关于增强本组织的有效性和效率的建议。

大会：

1. 认识到在实施大会第 A31-2、A32-1 和 A33-1 号决议以及大会第 35 届会议关于增强国际民航组织的有效性的决定方面所取得的进展；

2. 请理事会，作为目前增强国际民航组织的有效性和效率进程的一部分，继续向大会下一届常会提出报告；

3. 批准 A36-WP/40 号文件中提议的对《大会议事规则》（Doc 7600/5 号文件）某些规则所作的修订；

4. 请理事会研究 A36-WP/284 号文件第 1 号修改稿中的建议并考虑进一步的步骤；

5. 请理事会根据 2008 年至 2010 年预算研究关于扩大使用国际民航组织网站的事项，以便纳入更多的国际民航组织电子出版物，在可能的情况下纳入《航空资料汇编》；

6. 请理事会研究 A36-WP/154 和 253 号文件中的提案，并考虑采取进一步的必要步骤以确认各地区办事处应具备有效实现《战略目标》的充足手段和资源；

7. 鼓励各国争取加入国际民航组织理事会，以便建立新的国家轮换集团或者参加现有的集团；

8. 请理事会审查为确保效率而扩大缔约国参与本组织，包括管理机构各项活动的方式和方法；
9. 指示秘书长在拟定、磋商和通过（包括以“快速通道”通过）标准和建议措施的过程中确保适当使用国际民航组织的所有语文。

议程项目 24：秘书长和理事会主席职务的任期限制

24.1 在第七次和第八次会议上，执行委员会根据理事会提交的 A36-WP/3 号文件和拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）22 个成员国提交的 A36-WP/136 号文件审议了这一项目。

24.2 A36-WP/3 号文件忆及 1997 年通过的 51/241 号联合国（UN）大会决议，建议四年一任的统一任期和连任一次的规定应用于联合国各计划署、基金及联合国大会和经济及社会理事会其他机构的行政主管。决议鼓励联合国各专门机构考虑为其行政主管设置统一任期和任期限制。理事会第 178 届会议的结论是，使秘书长和理事会主席这两个职位的任期限制正式化是可取和恰当的，这样有助于确保国际民航组织将会定期受益于在高层注入的新鲜理念和专业知识，也有助于激励更广泛的领导风范，以及在这两个高级职位上有更大的文化及地域多样性。关于秘书长的职位，A36-WP/3 号文件告知，根据《芝加哥公约》第五十四条第八款和第五十八条，理事会认为其有明确的职权制定职位的任期限制。相应地，理事会在 2006 年 6 月修订了《议事规则》以包括一条规定，即已担任两个任期的秘书长不得被任命担任第三个任期。理事会还决定保留现有的确定任期确切长度（三至四年）的灵活性，虽然理事会觉得任命三年为一任的现行惯例一直对本组织都很适合。关于理事会主席的职位，A36-WP/3 号文件表示，赞成对秘书长职位规定任期限制的论点也同样适用于主席职位。《公约》第五十一条明确规定，理事会应选举其主席，任期三年，可以连选连任，但这并不意味着理事会必须使其连选连任。以此类推，理事会如果根据其《议事规则》做出决定，任何人当选的次数不得超过两次，这将是行使其份内的职权——《公约》未提及主席可以当选的次数。但是，现在提请大会通过规定两任的限制以澄清第五十一条在实际上的应用。理事会进而建议担任前任剩余的职期不计算在两个任期的限制内。A36-WP/3 号文件还提议无论是担任一个职位，还是两个职位都担任，均适用两个任期的限制。最后，请大会通过载于 A36-WP/3 号文件附录的决议草案。

24.3 A36-WP/136 号文件引用了第五十一条，并表示，《公约》没有明确地对主席可以连选连任的次数施加限制。如果大会规定限于两个任期，就会形成一种局面，使主席不能连选连任，因而造成与《公约》案文的冲突。因此，建议大会不要就可能被认为是对《公约》的错误理解的事项发表意见。有两种可能的解决办法：a) 修订《公约》第五十一条，限制主席可以连选连任的次数，但这一进程可能需要历时数年；或者 b) 大会表示其政治意愿，并请所有缔约国在提名和支持主席的候选人时铭记联合国决议的建议。后一代替做法与第五十一条不相抵触。因此，本文件请大会除其它事项外：

- a) 支持理事会关于秘书长职位任期次数的决定；
- b) 敦促所有缔约国在提名和支持理事会主席职位候选人时铭记 51/241 号联合国大会决议的建议；
- c) 敦促各缔约国同时铭记联合国大会决议的建议，结合主席和秘书长两个职位以避免任何人担任两个以上的完整任期；和
- d) 请理事会在任命秘书长和/或选举主席时，铭记上述段落的内容。

24.4 一个代表团认为，为善政目的，国际民航组织应遵循联合国决议中的政策，对理事会主席和秘书长职位采用任期限制。联合国决议提及了二至四年的任期，但对于主席一职而言，由于《芝加哥公约》规定任期为三年，因此国际民航组织应将主席职位的任期限为三年，这将更接近于联合国决议所设想的八年的期限。《公约》第五十一条明确规定主席可以连选连任，因此，A36-WP/3 号文件中的提案可能形成这样一种局面，即如果禁止选举完成了两个任期的主席则会有悖于公约。另一方面，A36-WP/3 号文件中的提案和 A36-WP/3 号文件中的提案具有同样的实质性影响，但会保护和维持国际民航组织的法律结构。该代表团希望将其意见记录在案，即 A36-WP/3 号文件中的提案是对《芝加哥公约》的一项修订。

24.5 另一代表团支持上述发言，也表示如果主席和秘书长职位候选人的情况违背了联合国决议的建议，各国则不要提名或支持此种人选。

24.6 一些代表团支持 A36-WP/3 号文件，包括该文件附录中所载的决议草案。这些代表团之一指出，国际民航组织是以三年的周期运作的，因此同意采用两个三年期的任期。另一代表团表示，任期限制是一个机会，以便在国际民航组织高层注入新鲜理念和新式做法。另一代表团也支持文件中所提议的任期限制，但认为如果秘书长在其两个任期结束时，具备必要和有用的知识，在前一职位上积累了经验，则能够竞选主席一职。

24.7 一个代表团建议对主席适用三年的任期并可连任一次，而对秘书长职位适用一个六年的任期。这一观点得到另一代表团的支持。

24.8 两个代表团认为，在填补这两个职位时，应考虑地域轮换原则。

24.9 主席对讨论进行了总结，表示就对理事会主席和秘书长两个职位适用两个三年任期的限制取得了广泛的协商一致。

24.10 在听取了秘书对 51/241 号联合国决议相关部分的解释之后，委员会同意建议大会通过 A36-WP/3 号文件附录中所载、并经委员会修订的下列决议草案。

24.11 阿根廷代表团就决议草案保留立场。

决议 24/1: 秘书长和理事会主席职位的任期限制

虑及 1997 年联合国大会一致通过的关于“加强联合国系统”的联合国 51/241 号决议的条款，其中建议四年一任的统一任期和连任一次的规定应用于联合国各计划署、基金及联合国大会和经济及社会理事会其他机构的行政主管；并鼓励联合国各专门机构考虑为其行政主管设置统一任期和任期限制；

鉴于根据《国际民用航空公约》（1944 年订于芝加哥）第五十八条，大会可以制定规则，作为理事会确定秘书长的任命及任用终止的办法的规范；

考虑到 2006 年 6 月 2 日和 9 日，理事会决定任命秘书长的规定任期应当为三至四年；不得任命已担任两个任期的秘书长担任第三个任期；

鉴于第五十一条未规定理事会主席可以连选连任的次数，以致可以自由地在实际做法上实行合理限制；

承认确定秘书长职位和理事会主席职位的任期限制是可取和恰当的，因为此种限制给任职者合理时间实现就职前理事会订立的目标，而同时有助于确保国际民航组织将会定期受益于在高层注入的新鲜理念和专业知识、以及高级职位任职者的定期更换将带来的更广泛的领导风范、文化及地域多样性；和

承认出于同样的原因，这样来适用这些任期限制是可取的，即无论是担任理事会主席或秘书长职位中的一个，还是两个职位都担任，整个任期不得超过两任；

大会：

1. 注意到理事会对秘书长职位做出两个任期的限制的决定，同时保持此种任期的长度在三至四年之间进行变动的灵活性，而谅解是，仅在例外情况下采用四年任期；

2. 要求理事会保持该决定有效；

3. 敦促缔约国不予提名,并要求理事会不接受截至开始就职日期时已经担任理事会主席两个整任期的主席职位候选人；和

4. 敦促缔约国不予提名,并要求理事会不接受截至任期结束日期时将已担任理事会主席和秘书长这两个职位超过总共两个整任期的主席或秘书长职位候选人。