



| ICAO

Doc 10024, A38-EX

大会第 38 届会议

2013 年 9 月 24 日 — 10 月 4 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 10024, A38-EX

大会第 38 届会议

2013 年 9 月 24 日 — 10 月 4 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 10024 号文件 — 《执行委员会报告和记录》

订购编号：10024

ISBN 978-92-9249-953-2

© ICAO 2016

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1部分无书面记录)	
议程项目11: 理事会给大会的2010年、2011年和2012年年度报告	7
议程项目12: 技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动	7
议程项目13: 航空安保 — 政策	9
议程项目14: 普遍安保审计计划 (USAP)	23
议程项目15: 航空安保 — 实施支助	24
议程项目16: 简化手续和机读旅行证件	25
议程项目17: 环境保护	31
议程项目18: 与地区组织和地区民航机构的合作	60
议程项目19: 秘书长的任期	61
议程项目20: 关于每两年举行一次大会届会的建议	62
议程项目21 修订《芝加哥公约》第五十条第一款以将理事会成员增至39个的提案	63
议程项目22 人力资源管理	63
议程项目23 国际民航组织工作人员队伍的现况	64

议程项目24	增强国际民航组织的效率和有效性	65
议程项目25	需要执行委员会审议的其他高层政策问题	66

II. 会议记录

第一次会议记录（2013年9月25日，星期三，9时）	77
第二次会议记录（2013年9月25日，星期三，14时）	79
第三次会议记录（2013年9月26日，星期四，9时）	89
第四次会议的记录（2013年9月26日，星期四，14时）	109
第五次会议的记录（2013年9月27日，星期五，9时）	125
第六次会议记录（2013年9月27日，星期五，14时）	145
第七次会议记录（2013年10月2日，星期三，9时）	169
第八次会议记录（2013年10月2日，星期三，14时）	177
第九次会议记录（2013年10月3日，星期四，9时）	187
第十次会议记录（2013年10月3日，星期四，14时30分）	193
第十一次会议记录（2013年10月3日，星期三，16时30分）	201
附录 执行委员会审议的工作文件清单	205

执行委员会讨论的项目时间安排表

		会议日期和次数									
		9月						10月			
项目		25日上午 1	25日下午 2	26日上午 3	26日上午 4	27日上午 5	27日下午	2日上午 6, 7	2日下午 8	3日上午 9	3日下午 10, 11
10.	拖欠的会费	X									
11.	理事会给大会的 2010 年、2011 年和 2012 年的年度报告			X				X			
12.	技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动		X					X			
13.	航空安保 — 政策					X		X			
14.	普遍安保审计计划 (USAP)					X		X			
15.	航空安保 — 实施支助					X		X			
16.	简化手续和机读旅行证件					X		X			
17.	环境保护			X				X	X	X	X
18.	与地区组织和地区民航机构的合作		X					X			
19.	秘书长的任期		X					X			
20.	关于每两年举行大会届会的提案		X					X			
21.	关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以便将理事会成员增至 39 个的提案		X					X			
22.	人力资源管理				X			X			
23.	国际民航组织工作人员队伍的现况				X			X			
24.	增强国际民航组织的效率和有效性				X			X			
25.	需要执行委员会审议的其他高层政策问题				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 2013 年 9 月 24 日至 10 月 4 日，大会第 38 届会议执行委员会召开了十一次会议。大会主席 Michel Wachenheim 大使（法国）主持了会议，只有第 6 次会议是由大会第一副主席 Robert Dick 先生（加拿大）主持。

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

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

3. 来自以下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）
非洲开发银行（AfDB）
非洲联盟（AU）
非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）
空难受害者家属小组（ACVFG）
国际机场理事会（ACI）
阿拉伯航空运输组织（AACO）
阿拉伯民用航空委员会（ACAC）
班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）
加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）
中部非洲经济和货币共同体（CEMAC）
中美洲空中航行服务公司（COCESNA）
民用空中航行服务组织（CANSO）
民用航空安全和安保监督组织 — 东非共同体（CASSOA）
东部非洲和南部非洲共同市场（COMESA）
东非共同体（EAC）
中非国家经济共同体（ECCAS）
西非国家经济共同体（ECOWAS）
欧洲航空安全局（EASA）
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）
航空器所有人和驾驶员协会国际理事会（IAOPA）
航空公司签派员协会国际联合会（IFALDA）
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）
货运代理人协会国际联合会（FIATA）
国际劳工组织（ILO）
国际运输工人联合会（ITF）

国家间航空委员会 (IAC)
联合航空当局—训练组织 (JAA-TO)
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)
北大西洋公约组织 (NATO)
航空无线电技术委员会 (RTCA)
皇家航空学会 (RAeS)
汽车工程师学会 (SAE)
国际航空货物协会 (TIACA)
联合国 (UN)
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 (WB)
世界海关组织 (WCO)
世界旅游组织 (UNWTO)

4. 秘书长 Raymond Benjamin 先生也参加了委员会所有会议。法律事务和对外关系局代理局长 J. Augustin 先生担任委员会秘书。B. Verhaegen 先生担任副秘书长，N. Abdennebi 女士、B. Djibo 先生、I. Galan 先生、J. Hupe 女士、A. Larcos 先生、柳芳博士、J. Marriott 先生、P. Noad 先生、J. Wan 先生和 J. Weich 先生担任助理秘书。简要记录员由 S. Black 小姐、D.J. Cooper 女士、V. Muraca 小姐和 L. Wirtanen 女士担任。

5. 会议记录以 A38-Min. EX/1-11 号文件印发。

议程

6. 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 2010 年、2011 年和 2012 年年度报告

议程项目 12：技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动

议程项目 13：航空安保 — 政策

议程项目 14：普遍安保审计计划 (USAP)

议程项目 15：航空安保 — 实施支助

议程项目 16：简化手续和机读旅行证件

议程项目 17：环境保护

议程项目 18：与地区组织和地区民航机构的合作

议程项目 19: 秘书长的任期

议程项目 20: 关于每两年举行大会届会的提案

议程项目 21: 关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以便将理事会成员增至 39 个的提案

议程项目 22: 人力资源管理

议程项目 23: 国际民航组织工作人员队伍的现况

议程项目 24: 增强国际民航组织的效率和有效性

议程项目 25: 需要执行委员会审议的其他高层政策问题

7. 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<http://www.icao.int/Assembly38/>上。

议程项目 11: 理事会给大会的 2010 年、2011 年和 2012 年年度报告

11.1 理事会主席在执行委员会第三次会议上，介绍了 2010 年、2011 年和 2012 年的理事会年度报告，以及与议程项目 11 有关的 2013 年头六个月的补充报告。执行委员会注意到，已将这些报告的全文发给所有成员国，并且可以通过国际民航组织的公共网站进行浏览。

11.2 在理事会主席进行整体概述的过程中，执行委员会获悉，理事会在此期间一直在积极寻求实现与安全、安保以及环境保护和航空运输的可持续发展有关的现行战略目标。

11.3 此外，执行委员会还了解到了理事会取得的一些主要成就，以及旨在实现长期可持续性目标时所采取的决定。这些方面涉及到理事会根据 2010 年举行的大会第 37 届会议通过的决议所采取的行动，以及本组织发起的各种活动。执行委员会还注意到，这些行动支助了基于积极主动性、灵活性和风险管理进程的多方面的战略。

议程项目 12: 技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动

12.1 执行委员会在其第二次会议上，根据国际民航组织理事会提交的 A38WP/19 号文件和印度尼西亚提交的 A38-WP/171 号文件及日本提交的 A38-WP/334 号文件，以及国家间航空委员会提交的 A38-WP/134 号参考性文件，审议了“技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动”的议题。

12.2 在 A38WP/19 号文件中，理事会介绍了国际民航组织技术援助和技术合作政策及战略的最新情况，包括秘书处内部对实施这些活动的职责划分。该报告告知大会，为了精简和加强国际民航组织的技术援助方案，理事会通过了国际民航组织范围内的“技术援助”和“技术合作”用语的新定义。一方面，本组织将通过经常预算资源和自愿基金提供技术援助，这种技术援助将根据理事会确定的供资原则和优先标准予以分配，主要用于为了改正主要是通过国际民航组织审计中查明的缺陷。另一方面，在技术合作的概念内，本组织将通过其技术合作局（TCB）继续支持各国和其他实体制定并实施由各国政府或捐助方在成本回收基础上资助的项目。报告在忆及技术合作方案是本组织一项永久优先活动后，从财务和非量化的业务角度分析了该方案在 2010 年至 2012 年三年期内的绩效成果，将之与前一个三年期作了比较，并介绍了报告所述期间行政和业务服务费用（AOSC）基金的成果，同时还提供了行政和业务服务费用基金与经常预算之间费用分摊的信息。报告还提供了技术合作局在

三年期内的重大发展情况，包括建立了一个质量管理体系，以强化国际民航组织对于不断改进技术援助服务质量和成效，造福各成员国和范围更广泛的国际航空界的承诺。

12.3 印度尼西亚提交的 A38-WP/171 号文件，根据理事会所通过的新的定义，介绍了该国对于国际民航组织技术援助和技术合作政策和所提供资金的想法。该国政府强调了其在技术合作局合作项目上的正面经验，这些项目的资金来自该国政府和印度尼西亚参加的两个合作方案。该国政府接着通报了其关于继续参与技术合作方案的意愿。关于技术援助方案，印度尼西亚认为，如果仅仅由经常预算资源和自愿基金为该方案供资，那么该方案便只能资助规模比较有限的短期活动。在此情况下，并鉴于全球性的关注和缓解重大安全和安保关切的重要性，该文件建议由本组织重新作出努力筹集更多资金，办法是从世界银行和地区性开发银行等国际机构获得资金。因此，印度尼西亚请大会要求秘书长重新加紧努力，获得技术援助活动的资金，特别是用于支持纠正重大安全和安保关切的资金。

12.4 日本提交的 A38WP/334 号文件向大会通报了日本在航空安全、安保和包括机场发展在内的其它空中航行领域的国际合作上的广泛经验，及其在规划、设计、建设、运行、维护和管理无害环境的机场方面的成就。文件请大会注意，日本准备为东南亚国家联盟（ASEAN）和其他国家提供这些技术领域方面的援助。

12.5 由国家间航空委员会提交的 A38WP/134 号文件，介绍了通过国际民航组织在独立国家联合体实施的运行安全及持续适航合作发展项目（COSCAPCIS）下培训航空专家新做法的信息。这种新方法取代了为飞行安全检查员和民航局及航空公司的飞行运行和维修人员提供的常规培训，代之以该地区内运行的具体类型航空器的讲习班和专题讨论会的培训。2014 年的项目也将使用这种最有效、高效益和经济的做法。

12.6 执行委员会注意到，本三年期内技术合作方案的实施，受到了各国、捐助方和私人实体的持续关注，方案交付总额为3.379亿美元，每年平均在大约150个国家实施100个项目。委员会肯定了秘书长进一步加强外联方案和发展新伙伴关系的努力，以使各成员国能够平等地从国际民航组织帮助纠正民航部门缺陷的专门知识和经验中获益。委员会还获知秘书长为尽可能降低开支采取了措施，这些措施与方案的实施规模增加一道，帮助了行政和业务服务费用基金的财务状况重新回到健康水平。

12.7 向委员会通报了制定技术合作方案管理计划的情况，该管理计划确定了今后三年内将要遵循的各项目标和战略。委员会认识到，从各国的最高利益出发，国际民航组织的目标仍然是持续提高其技术合作局服务的效率和质量。在这方面，委员会注意到，已开始重视作为技术合作局的质量管理系统实施 ISO9001: 2008，并于 2013 年获得了 ISO 认证，但外勤业务科不在此列，该科预期将于 2014 年获得认证。

12.8 委员会指出，制定充分的主要绩效指标，对于衡量技术合作方案在实现项目的预期成果时的有效性，特别是对通过国际民航组织的审计发现的安保缺陷进行纠正而言至关重要。委员会忆及，将事后审查评价作为衡量该方案对于国际民航组织战略目标的总体影响的一种工具，得到了上一届大会的全力支持。秘书处同意这些综合声明，并确认，作为根据大会A36-17号决议采取的后续行动，国际民航组织与各国政府签署的框架协议中纳入的一项规定鼓励进行独立的项目后评价，作为项目规划和实施的一部分，而主要的绩效指标是在项目一级和方案一级同时确定，并通过管理计划进程报告给理事会。

12.9 在讨论技术援助期间，委员会指出，新政策和供资机制导致国际民航组织内相同的行政实体履行了监管、审计和援助的职能。委员会认为，为了避免可能的利益冲突，应考虑将技术援助方案的所有责任分派给技术合作局。

12.10 关于WP/171号文件所提议由全球性和地区性开发银行增加为技术援助活动的供资，特别是在纠正重大安全和安保关切方面的资金的要求，委员会指出，在过去61年里，世界银行通过与各捐助方协调和合作资助了大量与航空运输相关的项目。但世界银行通常是在竞争性投标的基础上提供资金，而这并非国际民航组织的一个选项。

12.11 提出了一项提议，即应该高度重视资助那些一方面具有高风险评估、另一方面没有足够资源缓解缺陷的国家中与航空安保相关的技术援助项目。

12.12 对于理事会为精简和加强国际民航组织技术援助方案而通过的技术援助和技术合作新政策和方案，执行委员会内存在普遍的共识。委员会认识到，国际民航组织和其他实施伙伴应该继续本着民用航空的利益，通过密切合作与协调，在各自的领域进行努力。关于未来三年期的前景，委员会同意，鉴于民用航空技术的迅速发展，国际民航组织的技术合作方案将继续在向各国提供援助方面发挥重要的作用。委员会因此同意 WP/19 号文件的内容，并建议大会批准理事会建议采取的行动。

议程项目 13：航空安保 — 政策

13.1 在第 6 次会议上，执行委员会根据理事会就大会第 37 届会议通过的航空安保宣言和国际民航组织综合航空安保战略（ICASS）的执行情况提交的报告（WP/13 号文件）以及 2012 年 9 月举行的高级别航空安保会议（HLCAS）的成果文件（WP/12 号文件）审议了航空安保政策问题。根据这项资料，委员会还审议了理事会建议修订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（WP/14 号文件）的提案。此外，各国和各观察员提交了 17 份文件：WP/64 号、104 号、124 号、128 号、129 号、133 号、136 号、138 号、158 号、159 号、172 号、178 号、197 号、235 号、273 号、276 号和 345 号文件。

13.2 理事会在 WP/12 号文件中总结了 2012 年 9 月 12 日至 14 日在蒙特利尔举行的高级别航空安保会议（HLCAS）的主要成果，并描述了为确保在 2014-2016 三年期中及时完成该会议的所有建议而正在采取的行动，和与每项行动有关的标志性事件。

13.3 理事会在 WP/12 号文件中称赞航空安保宣言在增进加强航空安保的国际合作方面取得的成功，强调应依照宣言的原则推动在全世界实施有效和可持续的安保措施。它强调指出，国际民航组织综合航空安保战略（ICASS）作为加强国际民航组织落实其航空安保任务的能力的战略计划，在执行大会第 37 届会议核可的这项战略方面持续取得了进展。理事会还着重指出国际民航组织综合航空安保战略在 2014-2016 三年期的优先工作，鉴于其活动依靠自愿捐款执行，理事会提供了到目前为止综合航空安保战略的开支和实物捐助的细目以及下一个三年期所需的捐助要求。

13.4 理事会在 WP/14 号文件中提议修订大会 A37-17 号决议：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。该修订提案反映出自大会第 37 届会议以来在航空安保领域出现的重要发展，其中包括高级别航空安保会议的成果和在 2011 及 2012 年举行的地区航空安保会议通过的几个联合声明。决议草案包括了认为必须作出的修改，以便说明现行政策的用意和删除已经完成作用的条款。它保留了 2010 年航空安保宣言，因为其原则在促进国际合作方面依然有效。

13.5 埃及在 WP/178 号文件中认同维护航空货运和邮运安全的关键要求，强调应落实附件 17 的第 13 次修订提出的加强货运和邮运安保的规定。

13.6 印度尼西亚说明它检查航空货运和邮运所用的程序，并指出在执行中的各项相关挑战（WP/158 号文件）。该文件指出，应加快采用附件 17 的各项规定，以便落实安全的供应链和协调附件 17 的规定与海关和邮运安保的需求。一些国家对将有关法规应用于第三方成员国表示关切。

13.7 俄罗斯联邦在 WP/197 号文件中指出改善国际民航组织航空安保联络点（PoC）网络的一些方法。该文件提到需要相关的运行指导，请各国利用航空安保百科全书（AVSECPaedia）安全网络平台提供的信息，分配现代通信设备和进行定期测试，以评价网络的有效性。该文件还提供了俄罗斯境内的航空安保联络点（PoC）单元在运作方面的资料。

13.8 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）在 WP/138 号文件中提议制定指导材料，以协助各国落实以成果为导向的航空安保策略。该文件提及各国在落实以成果为导向的安保措施时必须考虑的一些变数，并强调它们可以从如何高效和有效地实施这些措施的指导材料中得到益处。

13.9 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）列出电子学习的好处及其对培训航空人员的积极影响（WP/235 号文件），并指出需要在航空安保培训中推广它的使用。

13.10 澳大利亚在 WP/133 号文件中以 15 个成员国和 6 个国际组织的名义提出了拟议的加强全球航空货运安保的路线图。该路线图作为一份不断更新的文件，总结了为加强全球航空货运安保以打击非法干扰威胁所采取的关键活动和举措的状况。

13.11 澳大利亚、加拿大和美国在 WP/136 号文件中报告了在这几国和欧洲联盟作出协调努力和分阶段的举措，从 2014 年 1 月 31 日开始对液体、气溶胶和凝胶物品（LAGs）进行基于技术的检查，目的是逐步放松对随身携带的液体、气溶胶和凝胶物品的限制。该文件指出液体、气溶胶和凝胶物品的检查对第三国可能产生的影响，要求制定对液体、气溶胶和凝胶物品采取国际行动和指导，以便相互承认最低的检查需求，并对旅客提供明确和一致的信息。

13.12 比利时在 WP/64 号文件中以欧洲联盟及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）其他成员国的名义提议高级别航空安保会议的各项建议继续指导国际民航组织执行它的航空安保任务，并在修订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时将其列入考虑。它请大会考虑 WP/64 号文件列出的各项任务作为即将来临的 2014-2016 三年期的政策和工作优先事项。

13.13 尼加拉瓜在 WP/172 号文件中以拉丁美洲民航委员会（LACAC）22 个成员国的名义解释了毒品贩运和航空非法运输麻醉药品的问题，特别是利用通用航空进行私下运输的方式，以及目前在国际层面就遏止这些活动作出的合作。该文件提议国际民航组织修订标准和建议措施、制定指导材料、加强国际合作和提高对这个问题的认识，以便落实以前历届大会商定的防止非法运输的目标。

13.14 新加坡在 WP/128 号文件中以 25 个成员国的名义指出国际民航组织过去三年在加强全球航空安保方面作出的重大努力，强调需要国际民航组织、其成员国、航空业和其他利益相关方继续作出独立的和集体的努力，以打击恐怖主义对民用航空的威胁。

13.15 新加坡在 WP/129 号文件中以 26 个成员国的名义提出落实规范国际航空安保合作原则的拟议步骤，包括秘书处利用利益相关方提供的资料，制定一项行动计划。

13.16 国际机场理事会（ACI）在 WP/276 号文件中指出，国际民航组织和航空业伙伴应合作制定新的进程和技术，以改善航空安保和简化旅客手续，并建议这应反映在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中。

13.17 以色列在一份信息文件（WP/124 号文件）中提请注意，以色列民航运输机队配备了激光系统，用以抵御便携式防空系统（MANPADS）发射的导弹。该文件指出在认证程序方面取得的进展，并指出以色列航空机队预期将于 2014 年初开始配备这种运行系统进行国际飞行。

13.18 印度尼西亚提供了一份信息文件（WP/159 号文件），说明在巴厘岛 Ngurah Rai 国际机场的威胁判别方案的执行情况。在澳大利亚的合作下，这个提高机场安保人员对可疑活动的识别的方案于 2011 年 6 月启动，预期这个方案有助于在初期阶段侦测潜在的恐怖主义威胁。基于至今取得的积极成果，印度尼西亚计划在另两个主要机场也实施这个方案。

13.19 大韩民国在一份信息文件（WP/273 号文件）中概述了在仁川国际机场和其他机场实施的最佳做法，包括安装了运用先进信息技术的各种安保系统。该文件指出，管制区的安保如何得到了加强，部分办法是全部检查旅客之外的所有人和进行自动车辆管制。

13.20 美国在一份信息文件（WP/104 号文件）中报告了它自 2011 年 8 月以来试行或实施的基于风险的安保举措，继续努力更有效地集中资源和改善大部分航空旅客在安保检查点的体验。情报导向和基于风险的安保技术现在已几乎用于所有美国机场，该技术包括各种举措，例如也包括飞行前的活动。

13.21 越南在一份信息文件（WP/345 号文件）中告知大会该国最近在航空安保方面的各项发展，重点提到便利航空货运方面的努力和安全供应链的建立。

13.22 委员会支持理事会为执行高级别航空安保会议的各项建议作出的努力，并认可至今取得的成就。特别是，它欣慰地注意到理事会采取了迅速行动，快速落实对附件 17 的第 13 次修订，解决了航空货运的薄弱环节和内部人员造成的威胁。考虑到在落实大量的大会建议方面已经取得了重大进展，包括定期更新和分发国际民航组织全球风险背景综述和计划在 2014 年召开航空安保的创新专题研讨会，它核可经理事会批准的为在 2016 年底前落实高级别航空安保会议的各项建议的详细工作计划。

13.23 委员会认识到高级别航空安保会议在制定重要航空安保原则方面所取得的成功，并忆及高级别航空安保会议的几项关键建议，呼吁国际民航组织及其成员国：

- a) 将基于风险的做法推广至航空安保；
- b) 确保航空安保措施的可持续性；
- c) 鼓励相互承认方面的安排及开展国际合作；
- d) 推进创新；和
- e) 目标明确的援助活动。

13.24 在国际民航组织开展 WP/12、WP/13、WP/64 和 WP/128 号文件中确定的具体任务时，委员会同意将上述建议视为本组织 2014-2016 年三年期航空安保工作方案的优先事项。

13.25 委员会同意航空安保宣言继续有效并应继续指导各国和其他利益相关方开展进一步强化航空安保的相关工作。理事会欣喜地注意到在实施大会第 37 届会议所规定的航空安保任务方面取得了关键性成就，重申国际民航组织全面航空安保战略是一项加强下一个三年期内航空安保的主要战略，并强调了通过来自各国的财务和实物捐助继续支持国际民航组织全面航空安保战略活动的重要性。

13.26 委员会意识到目前有一个对液体、凝胶和气溶胶实施安检的技术性解决方案，并赞扬几个国家在采用多阶段液体安检技术，从而逐步放宽松有限制方面所做的工作。但是，鉴于这样做可能会对第三国产生影响，委员会认为有必要在实施安检的国家与仍未对液体、凝胶和气溶胶实施安检的国家之间确定一种协调一致的做法和建立明确的沟通渠道，以避免给旅客带来疑惑和不便。委员会请理事会考虑制定相互认可的最低要求，供成员国使用。

13.27 委员会承认可持续航空安保的重要性，支持 WP/129 号文件中阐述的一项提议，即由国际民航组织制定一项就航空安保开展国际合作的行动计划。在此方面，委员会欢迎国际民航组织及其成员国将基于风险和注重成果的做法应用于航空安保措施和指导材料的拟定过程中，并鼓励所有国家认识到将附件 17 作为基准，通过此类方法加强可持续性。委员会重申简化旅客手续应是设计和实施航空安保措施时的一个主要考虑因素。

13.28 认识到国际民航组织联络点网络是一个在影响航空安保的事件发生之前、期间或之后交换关键信息的有效机制，委员会敦促各国使用联络点网络的各种功能并通过维持准确的联络人信息提高网络的有效性。委员会进一步鼓励各国对联络点进行定期测试，以保持有效性。在此背景下，委员会提议由国际民航组织制定指导材料，便于各国使用联络点网络。

13.29 注意到通过附件 17 的第 13 次修订，全球供应链安保方面的规定得到了加强，委员会成员还承认航空货运和邮运面临的风险仍然很大。在可以获取经过更新的航空货运和邮运安保方面的指导材料的现状下，委员会强调各国有必要确保有效地实施与货运相关的标准，以及通过涉及所有利益相关方的协作举措进一步加强货物和供应链的安保。委员会进一步倡导开展国际协作，以此促进相互认可相关措施，同时便于货物的流动。委员会核准了所提议的加强全球航空货运安保的路线图，并请各国向国际民航组织报告相关活动，同时注意到定期更新将有助于确保航空货运安保体系的全球统一。

13.30 委员会注意到一些国家在本国各自的管辖权内实施货物和邮件安保规定，以及对货物和海关要求进行统一。委员会强调了多边主义的重要性，并鼓励所有成员国使用国际民航组织现有平台讨论涉及国际民用航空的政策事宜。

13.31 委员会认识到利用航空业进行各类犯罪活动这一情况，包括违法空运麻醉药品和精神药物。同样，委员会认识到，国际民航组织与联合国及其它联合国专门机构，包括联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）持续开展积极协作，以应对涉及国际民用航空的麻醉药品相关问题的重要性。

13.32 委员会支持由理事会继续推广在航空安保培训中使用电子学习方式的提议。

13.33 委员会注意到要求修订目前在**航空安保手册**（Doc8973 号文件 — 限制发行）中使用的转机旅客和过境旅客的定义，以“航空器”取代“航班”，以便符合更新国际民航组织指导材料的现有机制。

13.34 注意到过去三年中航空安保领域的几项重大发展，同时考虑到国际民航组织在全球各国与国际民用航空界一起进一步提高航空安保方面所起的关键作用，委员会核准了关于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的修订过的决议，并进一步同意采用新的决议标题：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明。在完成该议程项目的相关工作之后，委员会同意提交修订过的决议，供全体会议通过。

第 13/1 号决议（重新编号为 A38-15）

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得、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 A37-17 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修正 A37-17 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，并修改了该声明，以反映出第 38 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 38 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 A37-17 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）、其它地对空导弹系统、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它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利用了航空部门，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 月在新加坡召开的关于加强航空货运安保和简化手续 — 通过合作协同努力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；和

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及其七个战略重点领域所采取的行动。该战略为 2011 年 — 2013 年三年期的国际民航组织航空安保活动提供了框架；

大会：

1. 强烈谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因而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滥用民用航空器作为破坏性武器的行为在内的、旨在飞行中破坏民用航空器的非法干扰行为和未遂行为，以及以造成机上和地面人员丧生为目的的非法干扰行为和未遂行为；
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，并应提供充分的资源；
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中的罪犯、策划者、赞助者、以及供资人；

5. 重申国际民用航空组织对促进一致地和统一地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最快反应来开展这项工作；

7. 感谢各成员国在 2011 年 — 2013 年的三年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；和

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项目以外的航空安保活动。

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它行为的公约（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）以及制止非法劫持航空器公约的补充议定书（北京，2010 年）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. 要求尚未成为关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约缔约方的国家甚至在批准、接受、核准或加入之前，实行该文书的原则，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》、1988 年蒙特利尔公约补充议定书、2010 年关于制止非法劫持航空器的公约的补充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，并提供在成为这些公约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犯罪攻击的人员。

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；

鉴于机读旅行证件通过改进证实旅行者及航空机组成员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，加大打击护照欺诈的力度，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信息之工具，还可用于安保的目的，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运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定义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中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爆炸物加标注的研究，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；

4. 敦促各成员国加强努力，实施关于航空安保的现行标准和建议措施（SARPs）以及有关航空安保的程度，监督其实施情况，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，以及国际民航组织受限制访问网站上所提供的指导材料；

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、机场安保行为为侦测、对机场工作人员的检查和背景检查、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运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. 就航空货运和邮运安保采取整体供应链做法；
 - iv. 建立和加强对航空货运和邮运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运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运安保的整体水平；和
 - vii. 加强强化航空货运和邮运安保能力建设的各项举措；和
- h) 考虑无人航空器系统的潜在安保脆弱性，以防止非法干扰。

8. 要求各成员国审视信息交流机制，包括使用联络官员和进一步使用由航空承运人提供的预报旅客信息（API），以减少对旅客的风险，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 and 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. 敦促尚未这样做的成员国，按照 Doc 9303 号文件第 1 部分的规范，开始只签发机读护照；

12. 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，使附件 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) 通过应有关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，包括与行业利益相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；

13. 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；

14. 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声明，该声明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；

15. 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

16. 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》、1988 年蒙特利尔公约补充议定书以及 2010 年制止非法劫持航空器公约的补充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，除非出于保护人的生命的压倒一切的责任而必须让其起飞；

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人所属国、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 A37-17 号决议附录 E 的任务；

鉴于本组织的主要目标仍然是确保在全世界范围内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全及安保的最终责任在于各成员国；

考虑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，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审计和其他普遍安保审计计划的持续监测做法（CMA）活动所查明的缺陷，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；

认识到国际民航组织航空安保审计结果方面有限程度透明度的重要性，要在既需要使各国认识到未解决的安保关切，又要使敏感的安保信息不公之于众之间保持平衡；

考虑到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；

忆及大会第 37 届会议要求理事会报告普遍安保审计计划的总体实施情况，包括其关于研究评估在 2013 年第二个周期审计完成后将持续监测做法扩展到普遍安保审计计划的可行性；

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

考虑到到理事会已批准向普遍安保审计计划持续监测做法过渡的计划，包括自 2015 年 1 月 1 日起全面实施新方法；

大会：

1. 满意地注意到，根据普遍安保审计计划进行的审计的第一和第二个周期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. 核准理事会所做 2013 年完成普遍安保审计计划的第二个周期和经过一过渡阶段后，于 2015 年将持续监测做法扩展到普遍安保审计计划的决定；

4. 要求理事会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；

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透明度的政策，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. 请各成员国和相关的利益相关方也为国际民航组织的国际航空安保能力建设框架的持续发展作出贡献；

4. 请发达国家对没有能力实施建议的技术措施方案的国家给予援助，以保护地面上的航空器，特别是正在对乘客、其客舱和货舱行李和货物、邮件、信袋和快递包裹进行处理的航空器；

5. 请各成员国考虑要求得到国际民航组织和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. 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 和 9 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；

7. 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；

8. 敦促各成员国和相关的利益相关方签署伙伴关系协定，以组织和实施能力建设活动，吸纳所有相关的当事方，并包括所有当事方所做的承诺；

9. 要求理事会责成秘书长制定和更新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中使用电子学习；

10. 邀请各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、航空安保成套培训资料和航空安保讲习班；

11. 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；

12. 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；

13. 敦促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；

14. 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；和

15. 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力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，实施这些原则能够极大地促进航空安保的可持续性进展；

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）、国际原子能机构（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）、欧洲联盟（EU）、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）以及其他利益相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

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。

议程项目 14: 普遍安保审计计划（USAP）

14.1 执行委员会在其第六次会议期间，根据 WP/16 号文件审议了普遍安保审计计划（USAP），该文件介绍了理事会关于普遍安保审计计划第二轮审计完成情况的综合报告，以及一份关于 2013 年之后普遍安保审计计划的报告；另外还提供了一份向该计划下一阶段进行过渡的实施计划（WP/15 号文件）。

14.2 在 WP/230 号文件中，俄罗斯联邦共和国强调了转向持续监测做法的重要性，以便在全球、地区和国家层面保证更加渐进有效的航空安保做法。俄罗斯联邦还要求保持就普遍安保审计计划的审计结果实行有限透明度的现有原则。

14.3 在 WP/168 号信息文件中，多米尼加共和国概括了其在建立并维护有效的航空安保质量控制监督制度方面的经验，以便及时发现、预防和纠正民用航空安保监督制度中的缺陷。

14.4 在 WP/328 号信息文件中，加勒比航空安全与安保监督系统（CASSOS）报告了自国际民航组织大会第 37 届会议以来开展的活动，包括成立一个航空安保常设委员会。

14.5 执行委员会注意到了普遍安保审计计划在该计划第二轮审计期间所取得的总体成就，以及这些审计在发现缺陷、确定援助活动目标及制定新的审计战略方面所发挥的作用。然而，委员会指出，为加强航空安保并解决普遍安保审计计划所发现的问题，各国还有很多工作要做。

14.6 执行委员会对有关将普遍安保审计计划演变为持续监测做法（USAP-CMA）的决定表示欢迎，并核对了 WP/15 号文件中所概述的普遍安保审计计划持续监测做法的过渡方案。

议程项目 15: 航空安保 — 实施支助

15.1 执行委员会在其第六次会议期间，根据理事会关于航空安保援助和能力建设战略的报告（WP/20 号文件）以及关于实施支助和发展情况 — 安保（ISD-SEC）计划的报告（WP/21 号文件）审议了航空安保实施支助议题。成员国和观察员还提交了八份文件，即：WP/107 号文件、WP/130 号文件、WP/152 号文件、WP/160 号文件、WP/217 号文件、WP/299 号文件、WP/313 号文件及 WP/320 号文件。

15.2 在 WP/20 号文件中，理事会强调了航空安保援助和能力建设战略的圆满落实，这一战略是国际民航组织向各国提供航空安保援助的框架。它还强调了航空安保培训活动，特别是通过利用航空安保培训中心（ASTC）网络进行的培训活动，以及持续编制相关培训教材和扩大航空安保培训中心网络的活动。

15.3 在 WP/21 号文件中，理事会建议继续实施航空安保援助和能力建设战略，并进一步完善国际民航组织的一整套援助和能力建设活动和工具，其中包括加强地区合作活动，并利用标准化的方法来衡量所提供的援助。为加强培训水平，使更多人员接受航空安保培训，将加紧努力，使培训活动的范围多样化。

15.4 在 WP/130 号文件中，加拿大代表 12 个成员国和国际组织建议，在最佳做法和安保供应链六个关键支柱的框架内，进一步编制国际民航组织航空货运安保方面的培训材料以及进一步开展针对航空货运的能力建设活动，强调国际民航组织在协调全球援助活动以避免工作重叠方面的重要作用。它请大会支持这一倡议，并在更新大会第 A37-17 号决议时审议该工作文件。

15.5 在 WP/107 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）的 54 个成员国表示支持航空安保援助和能力建设战略。非洲民用航空委员会认可航空安保培训中心网络对航空安保做出的积极贡献，但强调应扩大这一网络。它请大会进一步加强这一战略，从而提高所提供援助的水平，优先考虑发展中国家，并将航空安保培训中心网络在非洲大陆进一步扩展。

15.6 在 WP/320 号文件中，拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）强调了其在航空安保和简化手续方面的活动，及其与国际民航组织通过 ICAO-LACAC 航空安保和简化手续地区小组（AVSEC/FAL/RG）开展的合作。拉丁美洲民用航空委员会尤其强调了该地区小组所做的工作，提出将向国际航空界提供所开发的各种教材。委员会支持该地区小组的工作，对其贡献表示欢迎。

15.7 在 WP/152 号文件中，多米尼加共和国介绍了其新成立的航空安保培训中心的的活动。通过批准成立航空安保培训中心，目前多米尼加共和国可以更好地为发展和改善地区和全球的航空安保培训做出贡献。

15.8 在 WP/160 号文件中，印度介绍了为保护和保持其机场安保限制区的完整性而正在实施的各项安保措施。建立这类措施是以国家有关当局进行的安保风险评估为依据的。

15.9 在 WP/299 号文件中，大韩民国向大会通报了其为增强发展中国家的航空安保、提供机场运行咨询和分享信息而开展的能力建设计划。这些活动主要是通过仁川国际机场和韩国机场公司进行的。

15.10 在 WP/217 号文件中，俄罗斯联邦介绍了有关 2013 年 7 月在莫斯科举行的“航空安保”国际会议的情况。在庆祝俄罗斯民用航空安保服务 40 周年之际，这次会议突出了俄罗斯的航空安保活动，同时对国际民航组织高级别航空安保会议和航空安保事务委员会第二十四届会议（AVSECP/24）的决定表示了支持。

15.11 WP/313 号文件向大会通报了西非经济和货币联盟（UEMOA）委员会在欧洲民用航空会议（ECAC）的支持下，为建立地区航空安保专业技能而采取的行动。西非经济和货币联盟表示，已经开发了一套合规情况监测系统，以便提高实施附件 17 各项规定过程中的合规水平。

15.12 执行委员会满意地注意到了本三年期在落实航空安保援助和能力建设战略方面所取得的进展以及在援助各国方面所取得的成果，但是，执行委员会呼吁国际民航组织在协调进一步开展有效的、有针对性的及可持续的能力建设活动方面起领导作用。委员会对通过航空安保培训中心网络所提供的高标准培训表示认可，同

时也对进一步扩大该网络以便使发展中国家能够更好地受益于培训的前景表示欢迎。委员会完全赞同继续实施该战略，进一步完善援助和能力建设活动和工具以及解决航空安保教员和审计员的短缺现象。

15.13 委员会指出，应继续优先援助那些有需求并且对持续改进显示出必要承诺和能力的国家。此类援助应目标明确，并以风险为导向。

15.14 委员会注意到了正在进行的与航空货运安保相关的重要工作，并表示完全支持将编制新的培训教材及开展其他针对航空货运的能力建设活动作为优先事项。

议程项目 16：简化手续和机读旅行证件

16.1 执行委员会在其第五次和第六次会议上根据理事会在 WP/3、4、11 和 23 号文件中提交的报告，审议了简化手续（FAL）、机读旅行证件（MRTDs）和公钥簿（PKD）领域取得的进展。此外，各国和观察员还提交了 9 份文件：WP/94、105、161、180、246、254、267、269 和 322 号文件。

16.2 理事会在 WP/3 号文件中，说明了自上届大会以来在简化手续方案方面取得的进展，并提出了 2014-2016 年三年期内该方案的优先事项和预期成果。

16.3 理事会在 WP/4 号文件中，载有一份关于自上届大会以来在机读旅行证件方案和国际民航组织公钥簿方面所取得进展的报告。

16.4 理事会在 WP/11 号文件中，介绍了国际民航组织旅客身份识别方案（ICAO TRIP）战略，并请大会核准国际民航组织旅客身份识别方案战略及建议各国参与公钥簿。

16.5 在 WP/267 号文件中，韩国请大会要求理事会就如下事项进行审议：在附件 9 — 简化手续中纳入关于自动出入境检查系统的新标准和建议措施（SARPs）。

16.6 阿拉伯联合酋长国在 WP/254 号文件中请大会要求理事会就如下事项进行审议：按照该文件 2.4 段中的建议，对 Doc 9944 号文件 — 关于旅客姓名记录（PNR）数据的指导方针进行修订。

16.7 美国在 WP/161 号文件中提议采取行动，制定和通过强化的生物识别技术和国际旅行标准，以便促进国家受信任旅行者方案更大程度的可互用性。

16.8 非洲民用航空委员会（AFCAC）54 个成员提交了 WP/105 号文件。该文件旨在支持和评述与机读旅行证件方案和公钥簿方面所取得进展相关的 WP/4 号文件。

16.9 国际航空运输协会（IATA）在 WP/94 号文件第 1 号修订稿中谈到了各国不遵守针对预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）等乘客数据的发送所制定的国际标准，从而影响国家和航空公司。在该文件中，还提到了不遵守附件 9 中相关标准和建议措施的潜在原因。

16.10 世界旅游组织（UNWTO）在 WP/246 号文件中坚决主张说，现有的签证要求和签证办理程序限制着航空和旅游业的增长，因而也限制经济发展和就业。该文件介绍了简化此类要求和程序可能会给上述行业产生积极影响的各个方面。

16.11 在信息文件 WP/322 中，智利报告了该国针对国际民航组织机读旅行证件方案所开展的活动，尤其是该国参与国际民航组织的相关会议及实施 Doc 9303 号文件和附件 9 — 简化手续中的相关规定。

16.12 中国在 WP/180 号文件中说明了自第 37 届大会以来，中国在根据附件 9 中相关标准和建议措施及 Doc 9303 号文件 — 机读旅行证件中技术规范进一步推行简化手续和实施电子护照方面所取得的进展。

16.13 在信息文件 WP/269 中，韩国描述了为了进一步提升航空运输服务和航班安保而开发的基于面部识别技术的自动出入境检查服务。

16.14 委员会核准了 WP/3 号文件第 3.12 段中提出的 2014-2016 年三年期内简化手续方案的优先事项和预期成果提案。

16.15 委员会记录下 WP/4 号文件中所述的机读旅行证件方案和公钥簿方面的发展。

16.16 委员会按照 WP/11 号文件中的提议，核准了所提议的国际民航组织旅客身份识别方案战略，并建议各国参与公钥簿。委员会也要求对小国就公钥簿的参加费提出的关切进行审议。

16.17 委员会同意，要求理事会按照 WP/267 号文件第 4 段中所述，对在附件 9 中纳入关于自动移民通关系统的新标准和建议措施一事进行审议。

16.18 委员会同意，要求理事会对 WP/254 号文件第 2.4 段中所述的更新 Doc 9944 号文件的提议进行审议。

16.19 委员会注意到 WP/161 号文件中所述受信任旅行者方案在改进简化手续和安保方面的重要性，同意应由理事会审查国际民航组织以何种方式和手段支持制定此类方案，并审查此类方案的可互用性和一致性。

16.20 关于在附件 9 中纳入关于自动移民通关系统的新规定、对 Doc 9944 号文件进行修订和制定受信任旅行者方案的标准和建议措施方面的事宜，委员会同意应将这些事宜提交简化手续专家组审议。

16.21 委员会同意 WP/105 号文件中所提的提议，即理事会应召开负责颁发旅行证件颁发的国家与民航当局之间的高级别会议，以确保意识到为了满足 2015 年 11 月 24 日机读护照（MRPs）的截止日期而需履行的相关义务。委员会注意到国际民航组织计划制定一个协助各国推进电子护照实施举措的示范路线图，同意国际民航组织应优先对待此事，尤其应开展地区研讨会、讲习班，让各国知道参加公钥簿的益处。

16.22 关于 WP/94 号文件第 1 号修订稿，委员会同意要求各国做出努力，让移民和边境管制当局更好地了解国际民航组织关于旅客数据的标准和建议措施及指导材料。但是，委员会不支持扩大普遍安保审计计划的范围，从而对附件 9 中所有预报旅客资料和旅客姓名记录相关的标准和建议措施进行审计的提议。

16.23 委员会同意敦促成员国按照 WP/246 号文件中的建议，继续推进签证简化手续过程。此外，还同意由国际民航组织和世界旅游组织在战略一级联合应对签证简化手续这一主题，但应在可供简化手续专家组使用的资源的框架内采取行动。

16.24 在完成该议程项目的相关工作之后，委员会审议了 WP/23 号文件中所载的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提案，其中包括有一份供大会通过的决议草案（第 16/1 号决议）。

16.25 委员会注意到迄今为止，有关简化手续的事项出现在国际民航组织关于航空运输领域的持续政策的综合声明中。但是，考虑到理事会所批准的新的战略目标，委员会同意按照提议，将简化手续相关事宜作为一个独立的决议草案提交。委员会还注意到，综合声明提案反映了国际民航组织在该领域的最新发展及未来的侧重点。未来侧重点包括规划下一个三年期内简化手续方案的相关活动，以及确定国际民航组织旅客身份识别方案战略中与身份识别管理及旅行证件的安保和完好性相关的关键要素。

16.26 在审查决议草案及在附录 C 中添加一个段落（11）之后，委员会同意建议全体会议通过如下决议。

第 16/1 号决议：（重新编号为 A38-16）

关于简化手续的持续政策和做法的综合声明

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 38 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

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 A37-20 号决议（附录 D — 简化手续）。

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引导的国际标志，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，包括国际民航组织公钥簿的使用；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）策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框架；

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支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；

3. 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策略，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；

4. 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；

5. 敦促尚未采取如此举措的成员国，根据 Doc 9303 号文件第一部分中的规范颁发机读护照；

6. 敦促各成员国确保非机读护照的失效日期定在 2015 年 11 月 24 日之前；

7. 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；

8. 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，并继续探讨旨在加强边境管制措施的安全和简化手续的技术性解决办法；

9. 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；

10. 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；

11. 敦促所有国家加入国际民航组织的公钥簿；且所有接收国核实与电子护照相关的数字签名；和

12. 敦促尚未采取如此举措的成员国，向国际刑警组织自动搜寻设施/被盗和丢失旅行证件数据库定期、及时地提供丢失和被盗护照的数据。

附录 C

简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于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；

大会：

1. 敦促各成员国成立和利用国家简化手续委员会，并采纳邻国之间区域合作的政策；
2. 要求理事会酌情制定关于建立国家简化手续方案和/或委员会的相关指导材料，作为对附件 9 各项规定的补充；
3. 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；
4. 敦促各成员国通过国家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. 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；
5. 敦促各成员国鼓励其国家及其他简化手续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成果；
6. 敦促相邻和接壤国家在处理简化手续方面可能具有的共同问题时，凡是在协商显示出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；
7. 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、非法移民和对国家利益的其他威胁的合作安排；
8. 敦促各成员国呼吁国际经营人及其协会尽可能地参与电子数据交换系统，以便在处理国际航站的客货运输方面取得最大效率；

9. 敦促各成员国在使用电子数据交换系统时，确保其旅客数据要求符合联合国有关机构为此目的所通过的国际标准；

10. 敦促各国和经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

11. 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。

议程项目 17：环境保护

17.1 执行委员会第三次会议根据理事会就本组织进行的关于航空器噪声和发动机排放的技术工作提交的进度报告（WP/25 和 WP/26）和气候变化相关问题进度报告（WP28、29、30、31、32 和 33）审议了环境保护议题。根据这些进度报告，执行委员会审议了理事会关于修订 A37-18 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 — 一般规定、噪声和当地空气质量的提案（WP/27）和关于修订 A37-19 号决议国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化的提案（WP/34）。此外，各国和观察员提交了 34 份文件：WP 68、70、83、106、108、131、163、164、165、166、176、183、222、234、240、250、258、268、270、271、272、275、279、288、289、297、305、317、318、327、328、346、348 和 350。

17.2 一般规定、噪声和当地空气质量

17.2.1 理事会提交了一份报告（WP/25），说明国际民航组织自大会第37届会议以来在民用航空和环境问题上取得的进展，主要是叙述航空环境保护委员会（CAEP）的活动，包括其第九次会议（CAEP/9）的情况。该报告还列入了秘书处的相关活动及其与其他组织的合作。

17.2.2 WP/25号文件除其他问题外，列入了第九次会议就新的拟议附件16第I卷喷气和螺旋桨飞机的噪声标准和拟议的倾转旋翼航空器噪声标准达成的协议。文件还详细说明了第九次会议就减噪技术目标达成的协议。关于航空器发动机排放，在二氧化碳排放标准方面取得了进展，包括第九次会议批准了该标准的合格审定要求。文件详细说明了航空环境保护委员会为制订微粒物质（PM）标准而作出的努力。文件还详细叙述了与改善运营有关的两个文件的编写情况：第九次会议关于降低燃油消耗新业务目标的协议和航空系统组块升级（ASBU）的环境分析。理事会同意第九次会议的所有建议，正就附件16第I和第II卷的拟议修正案征求各国的意见。

17.2.3 委员会再次强调本组织与民用航空和环境有关的技术工作的重要性，支持航空环境保护委员会和国际民航组织秘书处在该领域继续开展卓有成效的工作。

17.2.4 应大会第37届会议的要求，理事会提交了WP/26号文件，报告了航空环境保护委员会对航空器噪声和航空器发动机排放目前和未来影响的环境趋势评估。委员会注意到成员国和观察员组织对环境趋势评估作出的重大贡献，航空环境保护委员会对此进行了审查并反映在就此达成的共识之中。委员会还注意到，按照大会A37-19号决议的要求，秘书处正在发展相关能力，以便本组织向联合国气候变化框架公约（UNFCCC）进程定期报告源于国际航空的二氧化碳排放情况，并衡量实现全球理想目标的进展情况。此项活动将得益于成员国向国际民航组织更多地报告油耗数据。

17.2.5 从绝对数字来看，全球暴露于航空器噪声的总人口、影响当地空气质量的全球航空器排放总量以及影响全球气候的全球航空器排放总量，预期在本分析阶段都会增长，但速度会低于航空需要。燃油效率预期

在2050年之前会持续改进，但是要实现每年提高燃油效率2%的理想目标，还要采取分析报告已考虑措施之外的其他措施。同样，在仅考虑航空技术和运行改进时，还需有其他措施来实现与2020年相比的碳平衡增长。虽然可持续代用燃料有可能为降低二氧化碳排放作出重大贡献，但目前没有足够的数据可令人信服地预测能够获得这种代用燃料或预测其寿命周期。

17.2.6 委员会建议在本届大会期间根据WP/26号文件中提出的全球环境趋势作出环境问题决策，并请理事会在各国支持下继续该领域的工作，确保为下届大会提供经更新的全球环境趋势评估。

17.2.7 执行委员会承认历史和未来的环境趋势具备一致基础非常重要。执行委员会建议大会敦促各国提交国际民航组织所要求的燃油消耗数据以支持大会对理事会进行航空排放报告的要求，并考虑将本文件中的信息纳入大会A37-18号和A37-19号决议修订本中。

17.2.8 在WP/27号文件中，理事会根据大会第37届会议以来的进展情况，提交了关于修订大会A37-18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——一般规定、噪声和当地空气质量”的提案。

17.2.9 在WP/106号文件中，美国承认通过政策、标准和指导降低影响当地空气质量的航空器噪声以及航空排放所取得的进步，包括航空环境保护委员会第九次会议关于新的附件16第I卷噪声标准所达成的一致，以及航空环境保护委员会第九次会议的建议，即敦促各国在理事会通过该建议后不要对符合附件16第I卷第4章和/或新噪声标准的航空器施加运行限制。该文件还提请大会重申对航空器噪声管理的平衡做法的承诺，承认运行限制不应作为第一道措施，只应在考虑其他所有要素后再采用。美国还支持关于制定非挥发性颗粒物审定标准的进一步工作。

17.2.10 在WP/70号文件中，立陶宛代表欧洲联盟（EU）及其成员国以及欧洲民航会议（ECAC）其他成员国对航空环境保护委员会第九次会议取得的进步表示欢迎，包括就新的附件16第I卷噪声标准所达成的一致，以及正在开展的制定非挥发性颗粒物（nvPM）标准的工作。该文件还鼓励航空器发动机制造商为非挥发性颗粒物取样和测量的工作做出积极贡献。

17.2.11 在WP/297号文件中，可持续航空国际联合会（ICSA）表示二氧化碳排放标准将是国际民航组织一揽子措施中的重要部分，如果该标准没有递增效应，一揽子措施中的其他措施必须能做出弥补。该文件提请大会确认二氧化碳排放标准是一揽子措施的重要组成部分，并请求理事会确保航空环境保护委员会坚持其达成关于在”以往惯例”之外取得减排量递增成效的标准的承诺。

17.2.12 执行委员会对航空环境保护委员会第九次会议取得的工作进步表示欢迎，包括关于新的附件16第I卷噪声标准所达成的一致，并鼓励航空环境保护委员会为制定坚实的非挥发性颗粒物标准和二氧化碳排放标准而进一步开展工作。

17.2.13 在WP/327号文件中，国际运输工人联合会（ITF）指出了关于机场员工暴露在极其微小的机场航空器和柴油发动机尾气颗粒物中的潜在健康问题，并因此提请大会敦促国际民航组织将其环境保护方面的政策和做法相应延伸至员工健康和安全管理。国际运输工人联合会强调已成立了一个工作组，包括哥本哈根机场管理者、在该机场运营的公司以及代表该机场员工的工会，该工作组可作为探讨的出发点。

17.2.14 主席表示国际民航组织继续与包括世界卫生组织在内的若干国际组织就航空对机场周边环境的影响进行合作。已经明确的是，航空环境保护委员会目前正在开展一项工作，以制定针对航空器发动机的非挥发性

颗粒物（nvPM）审定标准，还指出正在进行中的研究将深化对非挥发性颗粒物形成的理解，而国际运输工人联合会所提供的信息，将提请航空环境保护委员会予以注意，供其在工作中审议。

17.2.15 在WP/222号文件中，印度提供了关于其在印度境内管理航空器噪声的举措的信息，并要求根据国际民航组织航空器噪声管理平衡做法指南进行噪声研究、在主要机场安装噪声监测系统，以及拟定针对这些机场的关于主要机场噪声限值和土地使用计划的行动方案。

17.2.16 在WP/240号文件中，南非指出全球多地的宵禁对全球航空业的影响，并提请大会确保国际民航组织继续在制定政策指南来解决宵禁方面发挥领导作用。该文件鼓励国际民航组织继续监测各国在宵禁方面的做法，并评估这些做法对航空运输运行的影响。文件还请实行宵禁的国家和地区对其政策作出审查。

17.2.17 在WP/163号文件中，国际航空运输协会（IATA）支持航空环境保护委员会第九次会议所做的建议，即各国应避免对符合附件16第I卷第4章和/或新噪声标准的航空器施加运行限制。国际航空运输协会还强烈反对可能导致符合附件16第I卷第3章的航空器逐步淘汰的任何措施。该文件提请大会审议大会A37-18号决议附录D和E的拟议修订。

17.2.18 关于宵禁，执行委员会忆及在上届大会上讨论过该问题，提及上届大会上航空环境保护委员会对宵禁的评定，以及印度要求进行进一步的研究。上届大会同意将该问题提交理事会审议，印度注意到秘书处的资源限制并主动提出为进一步的研究提供必要的资源。自上届大会以来，根据印度提供的资金，秘书处是在顾问的支持下开展了这项工作，确定了职责范围，但迄今尚无资金可用。印度澄清将在适当时候联系秘书处，提供必要资源以进行进一步的宵禁研究。

17.2.19 执行委员会建议大会重申其对平衡做法的承诺，承认运营限制不应作为第一道措施，只应在考虑其他所有要素之后采用。执行委员会支持航空环境保护委员会的建议，该建议敦促各国在理事会通过该建议后不要对符合附件16第I卷第4章中的拟定的噪声审定标准和/或新噪声标准的航空器施加运行限制。

17.2.20 关于对大会A37-18号决议的修订，执行委员会同意秘书处在WP/27号文件附录中所提议的所有修订内容。此外，关于国际航空运输协会在WP/163号文件中所拟定的修订，执行委员会同意建议将对附录D的拟定修订和对附录E引言第四段的拟定修订在载于WP/27号文件附录的决议草案文本中予以反映。

17.2.21 在WP/318号文件中，阿根廷表示，需要在未对航空环境保护委员会的工作作出直接贡献的地区的各国促进交流信息和观点，并建议决议反映出理事会鼓励各地区办事处对各种倡议计划（如研讨会、讲习班和其他类似活动）进行宣传，让那些非航空环境保护委员会成员国或观察员国的国家更充分地从航空环境保护委员会的工作中获益。执行委员会欢迎该项建议，并重申有必要让那些尚未有代表参加航空环境保护委员会的国家参与航空环境保护委员会的工作。

17.2.22 在WP/348号文件中，越南提供了关于其为减少国内和国际航空运行的噪声和排放的举措的信息。

17.2.23 委员会同意建议大会通过如下决议：

17/1号决议（重新编号为A38-17）

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 A37-18 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 A37-18 号决议由引言部分和一系列特定但主题相互关联的附录组成；

考虑到有必要反映大会第三十七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；和

考虑到有必要明确国际民航组织的具体政策，以处理航空对全球气候的影响（A38-18：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），以及对航空与气候变化日益增加的关切，并将其作为国际民航组织关于环境保护的政策和做法的组成部分；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录，连同 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，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，这些政策是大会第三十八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 — 与当地噪声有关系的机场运营限制

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. 要求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. 宣布以本决议，连同 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，取代 A37-18 和 A37-19 号决议。

附录 A

总则

鉴于国际民用航空公约序言中指出“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、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；

鉴于拥有航空对环境影响的可靠的和最全面的信息对国际民航组织及其成员国制定政策至关重要；

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，在确定源头控制和运行缓解政策时，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为达到民用航空安全有序的发展和环境质量之间最大兼容性的责任。为了履行这些责任，国际民航组织及其成员国将力求：

- 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. 要求理事会经常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，并继续开发相关的评估工具；

4. 要求理事会保持和不断加强对于减少航空对环境影响的措施有关的相互依存和折衷平衡的认识，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的影响的标准、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，散发关于航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来之影响与趋势的信息，关于**航空环境保护委员会**工作的信息，以及关于国际民航组织在环境方面的政策和指导材料的信息；

7. 邀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水平的自愿捐助，支持预算中没有预见到的活动；

8. 邀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联合国其他机构密切合作；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；

鉴于理事会已开始制定非挥发性微粒物质（PM）排放合格审定要求的工作；

欢迎航空环境保护委员会商定了航空器的全球二氧化碳标准的合格审定要求；

鉴于 ICAO 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**标准**带来的持续性效果；
2. 欢迎理事会于 2013 年 6 月审议了拟议于 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 2013 年 6 月审议了拟议于 2018 年 1 月 1 日或之后针对倾转旋翼航空器实施的新噪声标准；
4. 欢迎理事会于 2013 年 6 月批准在 2016 年前进一步制定并完成航空器二氧化碳标准的计划；
5. 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的影响的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定工作；
6. 欢迎理事会于 2013 年 6 月通过关于减少航空器噪声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；
7. 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；
8. 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；
9. 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；
10. 敦促各成员国妥当遵守按照本附录决议第 5 条款制定的国际民航组织规定；和
11. 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益相关方可能具有重大的成本影响，对发展中国家的经营人和利益相关方来说尤其如此；

认识到各国可能存在有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 章噪声合格审定标准但超出附件 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；

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. 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、与利益相关方协商和争议的解决等做出规定；

3. 鼓励各国：

- a) 促进和支持旨在从源头上减少噪声或以其他考虑到与其他环境关切之间的相互依存性因素的研究和技术方案；
- 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；

4. 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) 保证任何减噪措施的应用均符合《芝加哥公约》第十五条的非歧视原则；和
- c) 考虑发展中国家的特定经济条件；

5. 邀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；

6. 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

7. 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；

鉴于就本附录而言，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，已开展工作并提出了关于附件 16 第 I 卷新的噪声合格审定标准的建议；

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；

鉴于通过采取附件 16 第 I 卷中新的噪声合格审定标准以及机队采取减噪技术，预计会进一步在源头上减少噪声；

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. 敦促考虑了上述决议条款 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的受控制程度；

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

鉴于关于适当的土地使用规划和减轻噪声措施最新情况的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，该手册需加以修订，以纳入考虑到有关排放影响的相关规定；

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；

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范的建议。

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，例如航空器发动机排出的烟尘和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接触人数；

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，其中包括非歧视原则，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出版了由航空业界利益相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益相关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。

气候变化

可持续航空代用燃料

17.3.1 理事会提交了WP/28号文件。该文件介绍了国际民航组织为了推动和促进可持续航空代用燃料的开发和部署所采取的行动，其中包括通过国际民航组织2011年10月召开的可持续代用燃料讲习班在国家与其他利害攸关方之间交流最佳做法的信息，对国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）网站进行更新，以及推广全球举措，包括在2012年6月里约+20峰会之际启动国际民航组织“航空业通往可持续未来之路”这一举措。

17.3.2 2012年6月，组建了可持续代用燃料专家组，就该主题提供建议。此外，如WP/26号文件中所述，通过航空环境保护委员会开展的二氧化碳趋势评估工作，可以应对难以量化航空代用燃料的未来生产水平及难以预测整个寿命周期内二氧化碳净排放量的变化这一问题。通过这些活动，能够查明所存在的挑战及接下来的工作，包括有必要应对航空代用燃料大规模部署所面临的初步经济障碍及确保此类燃料的可持续性，以及有必要更好地在国际民航组织环境趋势评估中反映出未来生产水平和寿命周期内排放量的变化。

17.3.3 在WP/164号文件中，印度尼西亚介绍了该国关于航空器运行代用燃料的“绿色航空可持续发展举措”，该举措是该国国家气候变化行动方案的组成部分。请大会考虑制定温室气体减排相关政策和建议实施措施的举措。

17.3.4 在WP/250号文件中，俄罗斯联邦提供了它对大规模开发和部署可持续航空代用燃料的各种挑战的看法，特别是有限的生产能力、高昂的价格、低生态“产出要素”、粮食安全等问题。

17.3.5 在WP/108号文件中，美国报告了该国在推动可持续代用喷气燃料的研发、演示和部署方面所开展的工作，其中包括支持燃料的合格审定、环境和成本分析及产能开发，并认识到部署此类燃料所需克服的挑战。该文件重申代用喷气燃料在实现国际航空环境目标方面的重要性，同时在预测代用喷气燃料近期内可能产生

的排放量时，应该牢记这些挑战。请大会重申国际民航组织在支持成员国就可持续代用喷气燃料的研发、演示和部署开展相关工作及推进成员国间进行相关信息交换和最佳做法的共享方面所起的作用。

17.3.6 在WP/83号文件中，立陶宛代表欧盟（EU）及其成员国及欧洲民航会议（ECAC）其他成员国对欧洲正在采取的可持续航空代用燃料举措进行了报告，并支持国际民航组织持续发挥作用，特别是通过收集信息、推广适用合理的可持续性标准、促进各国在用于确保代用燃料的可持续性及其预测寿命周期内温室气体的减排效益的机制方面的政策趋同性，以及参加国际代用燃料论坛。

17.3.7 委员会强调了自上届大会以来在应对可持续航空代用燃料的开发和部署所面临的挑战方面所取得的进展，并支持国际民航组织及其成员国在此方面进一步开展工作，包括制定可持续性标准及预测此类燃料的未来产量及寿命周期内的环境效益。

国家行动计划

17.3.8 理事会提交了 WP/30 号文件，介绍自上届大会以来，国际民航组织在关于二氧化碳减排活动的国家行动计划方面所取得的进展。为了协助各国按照大会 A37_19 号决议规定，在 2012 年 6 月之前自愿制定并向国际民航组织提交行动计划，国际民航组织在两年的时间框架内制定了一份指导材料、一份行动计划模板和网络界面，以及举办了八次实际操作培训讲习班。截至 2013 年 8 月中旬，约占全球国际航空运输量 80% 的 63 个成员国制订并向国际民航组织提交了行动计划。预计截至 2013 年年底，还会有其他国家提交行动计划，使得所有这些国家占全球国际航空运输量的比重超过 90%。

17.3.9 于这些举措，在对提交给国际民航组织的行动计划中所载信息进行审查之后，确定了在提高行动计划质量、帮助统一行动计划中所载信息和增加正在制定和更新的行动计划的数量方面所需改进的方面及下一步工作。

17.3.10 在WP/305号文件中，巴西承认提交自愿行动计划的重要性，行动计划可作为一种宝贵的工具，对单个国家在应对国际航空的环境影响方面正在开展的工作和今后的工作计划进行报告。巴西支持本组织的举措，强调了国家行动计划的自愿性质，并建议将所提交的行动计划公开，以提高举措的透明度和有效性。

17.3.11 在 WP/165 号文件中，印度尼西亚介绍了该国关于机场运营可再生能源的“绿色航空可持续发展举措”，该举措是该国国家气候变化行动方案的组成部分。请大会考虑制定温室气体减排相关政策和建议实施措施的举措。

17.3.12 在WP/250号文件中，俄罗斯联邦着重指出，需要维持提交国家行动计划的自愿性及其作为报告个别成员国目前作出的努力和未来的计划的工具的价值。

17.3.13 在WP/234号文件中，美国大力支持本组织的举措，并承认国家行动计划是一个有效的工具，可藉此凸显国际民航组织各成员国在应对航空的环境影响和实现国际民航组织目标进程中正在开展的工作和今后的工作计划。该文件建议充实和改进行动计划，包括自2012年6月起每三年提交和更新一次计划，同时为了获得最大成效，各国应该公布行动计划。

17.3.14 在WP/83号文件中，立陶宛代表欧盟（EU）及其成员国及欧洲民航会议（ECAC）其他成员国，强调有必要对各国报告燃料消耗和二氧化碳排放做出改进，以便更好地跟踪在实现全球目标方面所取得的进

展。该文件还鼓励各国之间在制定行动计划方面建立伙伴关系，包括为那些愿意制定行动计划的国家提供财务和技术支持。

17.3.15 在WP/317号文件中，拉丁美洲民航委员会（LACAC）18个成员国承认国家自愿行动计划在实现国际民航组织环境目标和推进可持续航空方面的重要性。因此，拉丁美洲地区大力致力于推动此类计划的制定，同时注意到中美洲六个国家制定和提交了一份联合行动计划（参考WP/279号文件）。

17.3.16 主席确认，共有五份工作文件（WP 131、268、279、328和346号文件）供作参考。

17.3.17 委员会确认本组织在制订和提交各国行动计划方面的举措颇为成功，并取得进展，支持本组织继续努力，进一步协助各国制订和更新行动计划，并实施计划中的措施。

17.3.18 委员会强调加强各国行动计划的自愿性至为重要。委员会鼓励成员国在其行动计划中自愿提交更完整和更有力的数据，帮助国际民航组织编制全球温室气体排放数据，并将其行动计划公布于众。委员会还鼓励国际民航组织、各国和其他组织的合作伙伴支持制订行动计划，并强调秘书处有必要提供进一步指导和其他技术援助。

向各国提供援助

17.3.19 理事会提交了WP/31号文件，报告了自国际民航组织上一届大会以来，有关援助各成员国便利获得技术转让、能力建设和财务资源，以及拟定各国行动计划方面的发展情况。

17.3.20 成员国和其他利害攸关方在行动计划倡议期间表现出极大兴趣、合作与参与，在很短时间内取得了实质性进展，这主要是因为提供了有力的能力建设方案，既提供国际民航组织节油估算工具（IFSET）等指导材料和实用工具，又设立实际操作培训讲习班和与个别国家协调人召开200多次电话会议。其他的宣传活动，包括2013年5月国际民航组织航空与气候变化专题讨论会以及各种出版物，加强了各国的能力建设和技术转让。

17.3.21 国际民航组织在2012年10月举行的为行动提供援助-航空与气候变化研讨会，指明了提供必要援助以实施各国行动计划所述措施的机会。应该指出，国际民航组织已经与其他国际组织建立伙伴关系，以期制定程序，为需要此种援助的成员国获得资金提供便利。国际民航组织已经与全球环境基金（GEF）和欧洲联盟（EU）建立了此种伙伴关系。

17.3.22 沙特阿拉伯王国提交的WP/176号文件提出了对国际航空和气候变化的看法。关于向各国提供援助，文件请大会敦促开展研究，查明和制定用以促进向发展中国家提供技术和财务援助的机制，以及促进发展中国家获得现有和新的财务资源、技术转让、能力建设以及适应环境变化措施的机制。该文件还请大会敦促对供资的来源的创新性想法进行研究，以抵消适应措施的成本和进行技术转让，而不诉诸于收取航空器燃料消耗费或税收。

17.3.23 主席确认共有两份工作文件（WP 166和270号文件）供作参考。

17.3.24 委员会确认国际民航组织就航空和气候变化向各国提供援助的发展情况，包括为帮助各国行动计划供资最近与全球环境基金和欧洲联盟建立的伙伴关系。委员会也支持本组织继续努力，向各国提供援助来制订和实施行动计划，并继续帮助发展中国家获得现有和新的财务资源、技术转让和能力建设。

与联合国其他机构和国际组织合作

17.3.25 理事会提交的WP/32号文件报告了自上一届大会以来，国际民航组织与联合国其他机构和国际组织合作开展的环境工作有关事项的发展情况。WP/32号文件提供的信息包括以下发展情况：联合国气候变化框架公约（UNFCCC）进程；国际海事组织（IMO）、联合国可持续发展会议（又称为里约+20峰会）、政府间气候变化专门委员会（IPCC）、联合国开发计划署（UNDP）和世界旅游组织（UNWTO）。

17.3.26 关于在联合国气候变化框架公约进程下正在讨论的为气候融资调集收入，以及利用国际航空作为其他行业的此类收入的一个潜在来源，WP/32号文件提议的行动案文以及WP/34号文件提议的关于国际航空和气候变化的大会决议草案都表示关切，认为国际航空不应该以比例不当的方式，被选为此类收入的来源。

17.3.27 委员会同意WP/32号文件提议的行动，并建议大会：

- a) 支持国际民航组织继续与联合国其他机构和国际组织合作，尤其是在国际航空与气候变化领域；

要求成员国通过气变公约进程，就利用国际航空作为向其他行业提供气候融资而调集收入的潜在来源，明确地表明其关切，以确保国际航空不被以比例不当的方式，被选为此种收入来源；和

要求成员国与其气变公约进程的缔约方代表团，就国际民航组织主导的国际航空与气候变化发展情况，进行沟通与协调。

17.3.28 理事会提交的 WP/33 号文件介绍了国际民航组织根据联合国不影响气候倡议对其他联合国机构提供支持的进展情况。国际民航组织碳排放计算器继续作为联合国估计联合国机构排放清单空中旅行部分的官方工具，并对计算器进行更新和提供技术援助。国际民航组织还开发了绿色会议计算器，针对与会者空中旅行参加会议产生的二氧化碳排放量计算出一个最佳会议位置。国际民航组织的碳排放清单每年更新，秘书处工作队还开展大量工作为本组织制订减排计划。

17.3.29 委员会要求理事会继续与联合国不影响气候倡议配合，通过制定量化航空业温室气体排放量的方法和更新工具保持其领导地位。它还要求理事会进一步制定并实施减少温室气体排放的战略，增强本组织内可持续发展管理的做法。

基于市场的措施(MBMs)

17.3.30 理事会提交了 WP/29 号文件，它介绍了本组织为回应上届大会要求所做的基于市场措施（MBMs）的工作，它要求理事会：制定一个基于市场措施的框架；审查基于市场措施的微量豁免门限值；探讨全球基于市场措施计划的可行性；收集碳抵销量的信息；研究京都议定书的清洁发展机制适用于国际航空的问题。

17.3.31 WP/29 号文件指出，有关全球基于市场措施计划的可行性问题，对全球性方案的可能备选方案进行了审查，2012 年 6 月，理事会将备选方案减少至三个，进一步探讨设计元素和影响分析。2012 年 11 月，理事会确认三个备选方案中的定性和定量分析结果表明，它们在技术上均可行。2013 年，采用航空环境保护委员会的最新交通预测和二氧化碳趋势对分析进一步细化。WP/29 号文件还包括制定基于市场措施框架的工作，这是与全球性方案工作并行开展的，侧重的关键问题包括：框架的目的、基于市场措施的地理范围，以及如何照顾国家的特殊情况和各自能力。

17.3.32 委员会确认本组织为回应上届大会要求所开展的基于市场措施的工作。

17.3.33 俄罗斯联邦在 WP/250 和 WP/275 号文件中介绍了为减少国际航空二氧化碳排放而对基于市场措施能力的分析。WP/250 号文件提出了减少行业内二氧化碳排放量的一种替代方法。建议修订全球理想目标，这样可以通过减少行业内二氧化碳排放量实现目标，并研究使用“经济鼓励措施”来取代基于市场措施概念的可能性，以实现“真正的”减少。文件还提议研究创建国际民航组织气候基金的可能性，以便为发展中国家提供援助，并在联合国主持下建立一个“航空移动森林消防部队”，作为本部门向联合国气候变化框架公约绿色气候基金提供财政资源的备选做法。该文件还敦促各国放弃对基于市场措施的微量豁免原则。WP/275 号文件建议对理事会 WP/34 号文件中提交的国际航空和气候变化的决议草案进行修订。

17.3.34 沙特阿拉伯王国在 WP/176 号文件表述了对国际航空与气候变化有关问题的观点。关于基于市场措施，文件请大会关注比基于市场措施更加行之有效的措施来减排，并要求秘书处进一步研究基于市场措施对发展中国家和偏远国家的经济影响。

17.3.35 在 WP/258 号文件中，阿拉伯联合酋长国提供了对 WP/34 号文件中所载决议案文的意见。文件请大会：采用一种框架让基于市场措施适用于其实施国家空域内，不要求双方同意；同意为国际航空制定一个全球性基于市场措施的计划，包括路线图和时间表，并要求理事会将结果提交 2016 年第 39 届大会；要求理事会制定国际民航组织对于从事国际航空的航空器运营人的温室气体排放量进行监测、报告和核查（MRV）的标准，并要求理事会进一步探索代用燃料效率的测量方法。

17.3.36 越南在 WP/350 号文件中请大会要求各国不要采取单方面基于市场措施，并与国际民航组织协同工作解决航空排放问题。文件还敦促国际民航组织提供坚强领导，继续努力减少航空对气候变化之影响，同时保持航空安全、经济实惠和方便。

17.3.37 在 WP/272 号文件中，54 个非洲国家概述了其立场，尤其是关于基于市场措施的立场。文件请大会要求理事会制定一项便于管理的基于市场措施计划供 2016 年的大会第 39 届会议审议，该计划应是一项过渡性措施，也是技术措施的补充。文件还请大会作出决议，即在通过全球计划之前，某个国家或某个地区提出的任何有关国际民用航空的基于市场措施均应基于相关国家的相互同意，并对来自或前往发展中国家的航线，其国际民用航空活动低于国际民用航空活动总收费吨公里 1% 门槛的，应给予豁免。

17.3.38 在 WP/234 号文件中，美国对就评估全球基于市场措施计划的可行性以及审议基于市场措施框架的内容所开展的技术性工作表示欢迎。美国对基于市场措施在技术上将是可行的这一调查结果表示支持。该文件强调，有必要在原有工作的基础上开展工作，并朝着制定全球基于市场措施的方向努力，使理事会能够在 2016 年的大会第 39 届会议上就此类计划提出建议。未来工作将包括制定监测、报告和验证排放的通用方法；建立可接受的碳权种类，使之符合基于市场措施的标准；以及制定针对特殊情况和各自能力的方法。这一框架应向各国和各地区提供在没有全球基于市场措施的情况下实施基于市场措施的指导原则。

17.3.39 在 WP/83 号文件中，立陶宛代表欧盟及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国强调了自国际民航组织上一届大会以来所取得的进展，包括国际民航组织理事会在 2012 年 11 月认可基于市场措施在技术上可行这一进展。文件还强调了全球航空界和民间社会组织对通过全球基于市场措施所给予的支持。文件请大会：同意建立一项长期的全球性减排目标，并通过完成全球基于市场措施设计的工作计划和时间表，包括交付完成全球基于市场措施设计技术内容的一系列工作任务，以供 2016 年大会第 39 届会议核可；同意在 2020

年前适用全球基于市场措施；在等待全球基于市场措施生效期间，努力制定一项得到各国或各国家集团实施的基于市场措施的扶持性框架。

17.3.40 在WP/68号文件中，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）和宇航工业协会国际协调理事会（ICCAIA）基于四大战略认可基于市场措施的补充性和过渡性，呼吁大会建立一个定义清晰的过程，使理事会得以依照WP/68号文件附录所阐述的原则，制定一项单一的全球基于市场措施，以便在2016年的大会第39届会议上获得通过。此类原则包括尽可能提高环境的完整性，同时尽可能减少竞争扭曲和管理上的复杂性。航空界认为，一项简单的碳抵消计划将是实施最快、管理最容易和最具成本效益的计划。WP/68号文件请大会要求理事会制定全球基于市场措施计划的关键设计要素，包括制定国际民航组织有关排放监测、报告和验证的标准，以每个航空运营人只向一个国家报告其排放情况为原则。

17.3.41 在WP/288号文件中，国际可持续航空联盟（ICSA）强调，全球基于市场措施将是弥合排放目标和预期实际排放之间差距的唯一可行机制，它凸显了尽早采取行动的重要性。该文件请大会同意制定一项全球基于市场措施，以期在2015年通过并于2016年实施，它将有效地在非歧视、非扭曲的前提下减少排放，并照顾到对特殊情况和各自能力（SCRC）的关切。该文件还认识到，如果航空界要对确保全球气候变暖保持在2度以下的目标做出适当的贡献，国家和地区性基于市场的措施将是这一期间的重要工具。

17.3.42 在WP/289号文件中，国际可持续航空联盟呼吁建立一种更为有效、以委员会为基础的环境问题决策过程，同时创造机会，使公众积极参与到国际民航组织有关国际民用航空气候变化影响的工作中，以此来增加透明度。

17.3.43 主席确认了为信息目的提交的两份工作文件（WP/183和271号文件）。

讨论

17.3.44 在WP/34号文件中，根据自上一届大会以来在有关国际航空和气候变化的重要工作领域所取得的进展，理事会提交了一项提案来更新大会A37-19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**。提案强调，自2010年以来，为弥合在重要问题上存在的不同意见和期望值，以及为制定大会决议草案，使之反映多数成员国可以接受的适当妥协程度，理事会进行了广泛讨论和磋商。尽管理事会决定提交WP/34号文件附录中所述提案，但一些理事会成员就基于市场的措施问题表达了不同观点。

17.3.45 在讨论WP/34号文件期间，相当数量的成员表达了这一观点：尽管WP/34号文件附录中所述的大会决议草案并非完美，但它们还是准备接受建议的案文，因为它代表了理事会所付出的巨大努力的成果，它将是一项足以平衡各方利益、可以接受的妥协案文。

17.3.46 若干其他国家表示了担忧，尤其是涉及基于市场措施和其它问题的大会决议草案第17段和第18段，建议进行进一步讨论和磋商，以改进拟议的案文。有几个国家建议设立一个工作组来向前推进。

17.3.47 主席注意到了各国表达的不同观点，尤其是有关基于市场措施的问题，他提议并得到委员会的同意，主席将与代表团开展非正式磋商以弥合不同观点，期间将使用WP/34号文件附录中所述的拟议案文作为向前推进的基础。

17.3.48 在第7次、第8次、第9次和第10次会议上，执行委员会审议了对WP/34号文件中的大会决议草案的各项可能修订案。委员会被告知本着真正的合作精神进行的非正式磋商的进展，并收到反映在WP/378号文件内对大会A37-19号决议修订案的拟议修改稿。它还收到了修订大会决议草案的其他提案，包括载于WP/424号、425号、426号、427号和432号文件内的提案。载于WP/425号文件内的提案依照大会议事规则进行投票获得接受，并按此反映在大会决议草案内。对其他提案和修订案也进行了审议，经过大量讨论后，对WP/378号文件内的大会决议草案第18段和第19段的修订案文以及对大会决议草案附件所载指导原则清单的一项新原则以协商一致方式获得接受。委员会同意建议大会通过以下决议草案：

第17/2号决议(重新编号为A38-18)

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；

鉴于《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC)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)；

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，预计会由于该行业的继续发展而增长；

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)与《消耗臭氧层物质的蒙特利尔议定书》科学评估小组协作编写的《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；

鉴于政府间气候变化专门委员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；

鉴于国际民航组织要求政府间气候变化专门委员会将特别报告中的最新主要调查结论纳入2007年公布的第四次评估报告和拟于2014年公布的第五次评估报告；

注意到全球平均气温上升与工业化前的水平相比不得超过2摄氏度的科学观点；

确认《气候变化公约》及《京都议定书》中关于共同但有区别的责任及各自的能力并由发达国家率先的原则和规定；

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；

认识到本决议不应首开先例或预断气候变化公约及其京都议定书之下的谈判成果，也不代表气候变化公约及其京都议定书缔约方的立场；

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，而需要考虑更宏大的目标，以便为航空提供可持续的途径；

注意到为促进航空的可持续增长需要一种全面做法，包括为减少排放而就技术和标准以及就运行和基于市场的措施开展工作；

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商定了航空器的全球二氧化碳标准的合格审定要求；

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；

欢迎国际民航组织在2012年11月举行的第十二次空中航行会议通过航空系统组块升级（ASBUs）战略；

回顾大会A37-19号决议要求理事会在各成员国的支持下，开展工作，制定一个国际航空基于市场的措施（MBMs）框架，包括进一步阐述A37-19号决议附件中所列的指导原则，供国际民航组织大会第38届会议审议；

认识到避免基于市场的措施框架和基于市场的措施计划的设计和实施方式多重性的重要性；

回顾大会A37-19号决议要求理事会探索全球基于市场的措施计划以解决国际航空排放问题的可行性；

注意到理事会2012年11月9日的决定，其中认识到，秘书处在基于市场的措施专家的支持下评价的全球基于市场的措施计划的三个备选办法的定性和定量分析结果表明三个备选办法全部在技术上可行并有能力推动实现国际民航组织设定的环境目标，并且理事会同意需要在这三个备选办法进行进一步定量分析，以便作出更有力和更具体的结论；

认识到全球基于市场的措施计划在提供促进实现第7段所述之全球理想目标的其他方法方面具有潜在可取性；

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机制，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；

注意到2009年11月举行的航空与替代燃料会议（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；

还注意到航空与替代燃料会议制定了一项国际民航组织的航空替代燃料全球框架（GFAAF）；

注意到在证明现成可持续航空代用燃料的技术可行性方面取得的进展，以及对这类燃料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并需要加强协调达到可持续性的各种做法；

注意到按照大会A37-19号决议，国际民航组织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，包括举办实际操作培训讲习班和开发指导材料、交互式网络界面和国际民航组织燃料节省估算工具（IFSET）；

欣见至2013年6月30日为止，代表全球国际航空运输量78.89%的61个成员国自愿编制并向国际民航组织提交其行动计划；

注意到国际民航组织在2012年10月举行的“为行动提供援助 — 航空与气候变化”研讨会强调了各成员国和国际组织积极参与与各国行动计划有关的活动、探讨了进行环保行动的可能财政支助来源并提供了进行信息共享和建立伙伴关系的机会，以促进提供各国就编制和实施其行动计划查明所需的援助；

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；

鉴于《京都议定书》规定了各种灵活工具（例如，清洁发展机制 — CDM），以使涉及发展中国家的项目受益；

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%；

认识到有必要监测和报告气候变化对于国际航空运行和相关基础设施的潜在影响；

认识到国际民航组织在实施联合国不影响气候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，尤其是通过开发共同方法来计算航空旅行所产生的温室气体排放；

大会：

1. 决定本决议及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 — 一般规定、噪声和当地空气质量的综合声明，取代A37-18和A37-19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，并尽快向气候变化公约缔约方大会拟定具体方案和提出建议，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. 重申本决议不应首开先例或预断气候变化公约及其京都议定书之下的谈判成果，也不代表气候变化公约及其京都议定书缔约方的立场；

5. 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；

6. 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；

7. 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，同时顾及：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，排放量还可能增加；

8. 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；

9. 同意在大会第39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段所述的目标；

10. 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。

11. 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；

12. 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2015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资料以及关于任何具体援助需要的资料；

13. 鼓励已经提交其行动计划的国家与其他成员国共享其行动计划所载的资料并建立伙伴关系，以便向尚未编制其行动计划的国家提供支持；

14. 鼓励各国在考虑到其行动计划所载资料的商业敏感性的情况下，向公众公开其行动计划；

15. 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2015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，以便各国进行其必要的研究，并自愿向国际民航组织提交其行动计划；

16. 决定国家在为国际航空设计新的基于市场的措施和实施现有的基于市场的措施时，应：

- a) 与其他国家进行建设性双边和/或多边磋商和谈判，以便达成协议，和
- b) 在全球制度实施之前，准许在往返于所占国际民用航空活动的份额低于国际民用航空活动收费吨公里总数1%门槛值的发展中国家的航线上免于适用基于市场的措施；

17. 要求理事会在考虑各国的具体情况及对国际航空业和市场的潜在影响的情况下，按照附件中所列的指导原则，对微量豁免，包括上文16 b) 段中所述的基于市场措施的微量豁免门槛值进行审查，并提交2016年大会第39届会议审议；

18. 决定制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划，同时考虑到第19段要求进行的工作；

19. 要求理事会在成员国支持下：

- a) 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；
- b) 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计划研讨会、讲习班；
- c) 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，包括虑及以下第20至第24段规定的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；和
- d) 对上文a)、b) 和 c) 分段进行的工作成果提出报告，供大会第39届会议作出决定；

20. 决定基于市场的措施应考虑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；

21. 还决定在实施基于市场的措施时，对国际航空活动水平低的特定航线或市场，尤其是那些为发展中国家服务的航线或市场，可通过给予微量豁免或分阶段实施，来照顾到发展中国家的特殊情况和各自能力；

22. 还决定对国际航空活动水平很低的国家或航空器运营人实施基于市场的措施而产生的相关行政负担不应超过他们参加基于市场的措施而带来的效益，并且应当考虑对此类国家或航空器运营人免于实施基于市场的措施，同时维持基于市场的措施的环境完整性；

23. 还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的措施的要求进行调整；

24. 进一步决定在实施基于市场的措施产生收入的情况下，应依照附件中指导原则 n) 予以使用；

25. 认识到就短期而言，自愿碳抵消计划是一个抵消二氧化碳排放量的实用办法，并请各国鼓励其愿意及早采取措施的运营人使用碳抵消，尤其是通过使用清洁发展机制（CDM）等国际公认的计划所产生的信用额；

26. 要求理事会收集因航空运输而购买的碳抵消量信息，包括通过提交给国际民航组织的国家行动计划，并继续制定和分发诸如国际民航组织碳排放计算器等最佳做法和工具，以协助统一执行碳抵消方案；

27. 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；

28. 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；

29. 要求理事会定期向气候变化公约报告国际航空的二氧化碳排放情况，作为其基于其成员国批准的信息，评估航空业在实施行动上所取得进展的一部分贡献；

30. 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；

31. 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) 巩固与其他国际组织的伙伴关系并在此基础上满足国际民航组织各成员国的援助需要，包括通过将使国际航空排放减少的各成员国行动计划；
- c) 立即并作为优先事项开始工作，以便制定进程和机制，促进向发展中国家提供技术和财务援助，并便利其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2015年底以前作初步报告，并向大会第39届会议提出报告；和
- d) 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；

32. 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；
- b) 确保政府间气候变化专门委员会以及其他联合国相关机构将来对气候变化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；
- c) 考虑采取鼓励在市场上推出更节省燃料的航空器的政策；
- d) 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；
- e) 加快开发和实施节省燃料的航线和程序，以减少航空排放；
- f) 在考虑到航空系统组块升级（ASBUs）战略的情况下，加紧努力通过利用提高空中航行效率的技术来实现环保效益，并与国际民航组织合作，将这些效益带给所有地区和国家；
- g) 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；
- h) 根据各自国情，在其国家行政机关内设定协调一致的做法，以便制定政策行动，加快可持续的航空代用燃料的适当开发、部署和使用；
- i) 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；
- j) 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：
 - i. 实现在一个寿命周期内温室气体净排放量的减少；
 - ii. 根据国际和国家法规，尊重对生物多样性、物种保护和人类从生态系统获取惠益具有高度重要性的领域；和
 - iii. 促进地方社会和经济的发展，且应避免其与食物和水的竞争；
- k) 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；和；
- l) 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的信息和最佳做法；

33. 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，包括对发展中世界的潜在影响，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) 为国际民航组织各地区办事处提供必要的指导和方向，帮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) 制定航空器的全球二氧化碳标准，争取在2015年底以前最后确定各项分析，并在2016年获得理事会通过；
- f) 进一步仔细研究包括国际公务航空在内的相关燃油效率的衡量尺度，并制定和更新航空器燃油燃烧的中、长期技术和运行目标；
- g) 维护和更新关于空中交通管理改进和其他国际航空减排运行措施的指南；
- h) 使国际民航组织全球空中航行计划在所有方面提高燃油效率的强调落到实处，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，推动并共享在机场为减少民航温室气体排放不利影响而采取的最佳做法；
- i) 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；
- j) 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和国际民航组织就可持续航空代用燃料开展的进一步工作；
- k) 继续维持国际民航组织航空代用燃料全球框架(GFAAF)；
- l) 收集关于航空代用燃料进展的信息，包括通过各国行动计划，以给出关于喷气机代用燃料未来使用情况的全局观点和说明温室气体寿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；
- m) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续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；
- n) 与其他有关国际机构及业界合作，监测和发布气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生潜在影响的有关信息；和
- o) 继续与联合国不影响气候举措合作，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，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、特殊情况和各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。

议程项目 18：与地区组织和地区民航机构的合作

执行委员会在其第二次会议上，审议了 WP/9 号文件 — 与地区组织和地区民用航空机构的合作，该文件在附录中包含了关于国际民航组织地区合作政策实施情况的一份报告。

哥伦比亚在介绍拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）22 个成员国提交的 WP/286 号文件时指出，国际民航组织与地区组织之间需要在航空运输领域开展进一步合作。

一个代表团指出亚洲和太平洋地区（APAC）尚未建立与其他地区类似的地区机构，它愿意支持地区各个邻国探索能补充现有安排的协调做法的其他举措。

秘书长明确表示，国际民航组织将与各地区组织在与其战略目标有关的所有领域进行充分合作，并致力于支助其他合作举措，以促进实施那些目标。

委员会注意到了 WP/9 号文件中关于国际民航组织地区合作政策的总体实施及所取得进展方面的情况。委员会还注意到了 WP/286 号文件的内容，以及印度尼西亚提交的 WP/157 号文件中的信息。委员会进一步注意到，国际民航组织将继续加强和加紧努力，促进与地区组织和地区民航机构的合作。

议程项目 19：秘书长的任期

执行委员会在其第二次会议上，审议了理事会提交的 WP/5 号文件——秘书长的任期时限。该文件引用了国际民用航空公约第五十四条 h) 款和第五十八条的内容，其中授权理事会任命秘书长，并根据大会制定的规则确定其任命的办法。WP/5 号文件进一步忆及理事会在其第 178 届会议上决定，秘书长的任期应为三至四年，但四年任期将只在特殊情况下适用，并且大会通过了 A36-28 号决议，其中包含了这项政策。

WP/5 号文件指出，理事会在其第 193 届会议期间，决定今后关于秘书长所有任命的任期，都应当具体为三年，而不应在三年与四年之间变化不定，并通过了对其议事规则的相应修订。请大会通过 WP/5 号文件附录所载的决议草案，其中更新了第 A36-28 号决议。

一个代表团在支持理事会的决定时指出，该决议将提高透明度，并为秘书长职位的任命提供了进一步的机会。

委员会因此同意，请大会通过以下决议案：

决议 19/1（重新编号为 A38-21 号决议）

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（芝加哥，1944 年）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；

还考虑到理事会于 2011 年 6 月 22 日决定，今后秘书长的所有任期的时限应为三年，并且不应在三年与四年之间变化不定，或在例外情况下为四年；

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，适用这些任期限制是可取的，即无论是对于理事会主席或秘书长职位中的一个，还是这两个职位，整个任期都不得超过两任；

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，每个任期为三年；
2. 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；
3. 敦促成员国不予提名，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；和
4. 宣布本决议取代第 A36-28 号决议。

议程项目 20：关于每两年举行一次大会届会的建议

20.1 委员会在其第二次会议审议了这项问题。委员会面前有理事会在 A38-WP/18 号文件内提交的文件。

20.2 法律事务和对外关系局代理局长介绍了 A38-WP/18 号文件，指出在沙特阿拉伯提议考虑每两年举行一次大会届会并每两年编制一次本组织的预算之后，大会第 37 届会议要求理事会研究这项问题，同时考虑到需要确保每两年举行一次大会的准备工作不会为本组织带来任何额外的间接费用；考虑在召开大会之年，将理事会届会次数从三次减少到两次的可能性；和就此向大会下一届会议提交报告。他还指出，在理事会第 182 届会议期间，理事会曾审议了一份联合检查组的报告，其中呼吁国际民航组织每两年举行一次大会届会并通过两年期预算；在理事会第 183 届会议期间，财务委员会建议不接受这些建议，理事会接受了财务委员会的建议。此外，理事会在 187 届会议期间再度审议了这些问题，并再次决定继续每三年举行一次大会届会。代理局长还指出，理事会第 198 届会议第 9 次会议和第 199 届会议第 1 次会议审议了沙特阿拉伯的最新提案，决定不建议每两年召开一次大会届会、采用两年周期预算和在召开大会之年将理事会的届会次数从三次减少到两次。

20.3 有一个代表团指出，执行委员会刚核准了秘书长三年的任期，这与每三年召开一次大会届会符合一致。该代表团进一步指出，每三年举行一次大会届会对更加频繁举行大会届会所需增加的准备和参加费用感到关切的国家有益。在这个基础上，它支持理事会的建议，反对每两年举行一次大会届会。

20.4 另一个代表团强调指出，沙特阿拉伯的提案已被理事会深入加以分析，基于需要修改**国际民用航空公约**，这会转移本组织对其他优先事项的注意，并且还会增加本组织和成员国的财政负担，对此理事会认为不合理。它还指出，如果成员国认为需要在三年一次的大会届会之间的年份举行会议，本组织还有其他机制可用，例如，如有必要，可以举行高级别会议或大会特别会议。

20.5 其他一些代表团同意这两个代表团的看法，也表示支持理事会继续以三年周期举行大会届会的建议。

20.6 委员会主席作出结论指出，由于缺乏对这项提案的支持，并根据讨论，委员会同意建议保留目前大会届会每三年召开一次的周期。

议程项目 21：修订《芝加哥公约》第五十条第一款以将理事会成员增至 39 个的提案

21.1 委员会在其第二次会议审议了这项体制规约问题。委员会面前有理事会在 A38-WP/17 号文件内提交的文件。

21.2 法律事务和对外关系局代理局长介绍了 A38-WP/17 号文件，指出在大会第 37 届会议（2010 年 9 月至 10 月）期间，大会根据议程项目 8：选举缔约国担任理事国，审议了沙特阿拉伯提出的将理事会成员从 36 个增加到 39 个的提案。大会第 37 届会议将理事会成员数目增加 3 个问题送交理事会，以便理事会研究这个问题。理事会依照大会的决定，在 2013 年 3 月 8 日第 198 届会议第 9 次会议上审议了拟议修订案，理事会建议不扩大其成员数目。

21.3 有一个代表团指出，所有成员国都有权列席理事会；不过，他不支持扩大理事会的席位数目，但呼吁具有相互利益的国家达成地区性协议，使更多国家有机会轮流出任理事会。有一个代表团支持这种办法。

21.4 另一个代表团指出，先前的发言者提出的增加成员国参加理事会的办法是解决这个问题的一项可行办法，但可能还有其他办法。它指出，上面的建议以及其他可能的解决办法都应加以考虑。它进一步指出，考虑到国际民航组织成员国的目前数目；A38-WP/17 号文件的结论认为，拟议增加理事会的成员数目并不会对本组织构成过大的财务负担；A38-WP/17 号文件显示，国际民航组织理事会比其他类似成员数目的联合国组织的理事机构相对较小，因此，未来应考虑增加理事会的成员数目。

21.5 有一个代表团强调指出，扩大理事会的想法不应长期搁置，值得加以审议。

21.6 沙特阿拉伯代表团指出，它的提案已载于 A38-WP/17 号文件。它进一步指出，该提案已得到理事会的适当审议。

21.7 委员会主席指出，目前尚没有对拟议增加理事会成员数目的提案有明确支持，但也有一些代表团支持未来再次审议这个问题。因此，委员会同意将这种情况报告大会，并指出有观点认为理事会的代表性可通过地区国家轮流的办法得到解决。

议程项目 22：人力资源管理

执行委员会在其第五次会议上审议了 A38-WP/75 号文件，该文件概述了为改善整个组织人力资源管理和促进职业道德、效率和透明度正在开展的措施。

委员会注意到，国际民航组织的人力资源管理继续在改进之中，国际民航组织服务守则得到了进一步完善；实施了国际民航组织道德操守框架；审查了工作人员细则以使国际民航组织跟上联合国系统的发展并反映成员国提出的政策指导；公布或强化了关于人员流动性、绩效管理、学习和员工发展以及外联和定向征聘的政策；在落实旨在提高效率和对方需要敏感程度的完善自动化的同时，继续进行人力资源业务流程的现代化。

执行委员会注意到 A38-WP/75 号文件中提及的成就，并请大会：

- a) 注意到本组织当前为改进人力资源管理所进行的改革和取得的成就；和
- b) 核可为进一步改进下一个三年期人力资源管理所确定的优先举措和进一步行动。

议程项目 23：国际民航组织工作人员队伍的现况

23.1 执行委员会在其第五次会议上审议了 A38-WP/76 号文件，该文件涉及国际民航组织员工队伍的现状。文件介绍了 2010 年、2011 年和 2012 年国际民航组织员工队伍的现状，包括公平地域代表性（EGR）和两性平等的现状，以及对专业和更高职类的任命及其对公平地域代表性（EGR）和两性平等的影响的分析，和关于年龄、服务年限和退休预测的人力资源（HR）数据。文件还根据统计数字提出了看法，概述了今后关于员工队伍、公平地域代表性和两性平等的行动。

23.2 执行委员会注意到，关于公平地域代表性，在秘书处具有代表性的成员国数目有所增加。关于两性平等，委员会欢迎旨在改善国际民航组织中专业和更高职类妇女员额人数的积极主动的措施。委员会承认，这是秘书处和成员国的共同目标，通过共同努力所取得的成就可以作为航空部门的一个范本。

23.3 关于员工队伍的规划，委员会强调了事先规划的重要性，这样做能够确保及时填补职位以实现最大效益，同时亦顾及所有相关的预算和管理方面的考虑。

23.4 委员会注意到中国在 WP/226 号文件中提供的信息。

23.5 为了实现和保持一支多样化、灵活和积极性高的员工队伍，同时亦注重员工队伍的规划以及在努力实现性别平等的同时尽可能有广泛的地区代表性的整体目标，执行委员会请大会批准工作文件中所列以下的进一步行动：

- a) 员工队伍的规划，包括制定与工作人员的流动性和工作人员发展政策相契合的接续规划战略和程序；
- b) 人才管理战略，旨在适时发现、招收和留住适当的能力，与此同时确保这些战略能够与旨在获得、分享和转让机构记忆和知识的其他组织战略和措施相互联系；
- c) 加强征聘政策和程序，以及内部监测和问责，以便实现多样性目标；和
- d) 增加来自无人任职和任职人数低于理想水平的国家专业职类和更高级职类候选人以及妇女候选人的外联和发展机会。

议程项目 24：增强国际民航组织的效率和有效性

24.1 执行委员会在其第五次会议上审议了“增强国际民航组织的效率和有效性”这一议程项目下的五份工作文件（A38-WP/6、74、227、307、362 号文件）。

24.2 对 A38-WP/6 号文件进行了介绍。该文件提议根据 A-22 号决定和 A31-16 号决议对国际民用航空组织大会议事规则（Doc 7600 号文件）第 63 条进行修订，目的是在文件语言中将中文包括在内。委员会同意向全体会议建议采取 A38-WP/6 号文件中所提议的行动，即批准该工作文件附录中所提的对议事规则第 63 条进行修订。

24.3 对 A38-WP/74 号文件进行了介绍。该文件按照大会第 37 届会议的要求，载有理事会的一份报告，概述在增强本组织的效率和有效性方面所取得的持续进展。该报告还介绍了 2014-2016 年三年期内取得进一步进展所需采取的行动和所确定的措施。委员会欣喜地注意到本组织在提高自身效率和有效性方面取得的进展，并表示支持使用新的技术。有几个成员国表示对本组织在大会筹备工作方面的效率表示关切，尤其是在大会第 38 届会议之前在相对较短的间隔内连续召开了三次高级别会议。此外，还要求对大会决议的草拟方法进行审查。委员会同意向大会提出建议，要求理事会审查以何种方式去完善大会前筹备工作的整体安排，并继续致力于进一步增强本组织的效率和有效性。

24.4 在俄罗斯联邦提交的 WP/307 号文件中，提到国际民航组织内的语言服务规模在缩小，这不利于非英语国家，并提出要求，请大会采取若干措施以加强这方面的大会现有决议。

24.5 法国和布基纳法索罗、喀麦隆、加拿大、埃及、利比亚、摩洛哥、沙特阿拉伯、乌克兰和阿拉伯联合酋长国提交的 WP/362 号文件强调了国际民航组织采用多种语文的重要性，并建议在国际民航组织内采取措施，以便在本组织内实现和维持多种语文，同时寻求提高效率和控制开支。

24.6 由拉丁美洲民航航空委员会 22 个成员国¹提交的 WP/227 号文件强调了有必要以所有正式语文提交关于安全和本组织其他重要工作领域的文件。该文件提议修订 A37-15 和 A37-25 号决议，并请大会支持为语言服务拨付一定资金，用于文件的翻译。

24.7 有几个成员国在会上发言，支持将多种语文作为实现国际民航组织目标的一项基本原则。一些成员国表示多种语文不应受到预算限制的影响。其他成员国则呼吁有必要找到其它资金来源，以确保以所有正式语文提交主要与安全 and 安保事宜相关的文件。一个成员国指出，有一份工作文件被认为具有过度的指令，其中的某些规定将侵害理事会和秘书长的决策责任及管理责任。同时注意到，一个成员国提交了一份关于与秘书处进行语文服务合作的谅解备忘录草案。

24.8 秘书长全面核准将多种语文作为国际民航组织的一个主要目标，并提请大会注意标准和建议措施总是以六种正式语文进行批准的。秘书长注意到，正如向理事会所报告的那样，这些文件中提到的一些措施已经实施，但是不能忽视预算限制。国际民航组织不能为语文服务提供更多资金，但鼓励成员国通过自愿捐助的方式支持此类活动。他强调指出，语文服务是 2014-2015-2016 年下一个三年期预算提案中方案活动不可或缺的组成部分。

¹ 阿根廷、阿鲁巴岛、伯利兹、玻利维亚多民族国、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、多米尼加共和国、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

24.9 委员会同意要求大会指示理事会密切监测其为了提高语文服务事宜的效率和有效性而通过的政策和决定的实施情况。

24.10 在对 A38-WP/6、74、227、307 和 362 号文件进行审议之后，委员会建议大会：

- a) 批准 A38-WP/6 号文件中提议的对大会议事规则（Doc 7600 号文件）第 63 条进行修订；
- b) 欣喜地认识到在大会 A31-2 和 A32-1 号决议及大会第 37 届会议关于增强国际民航组织效率和有效性的决定的实施方面所取得的进展和成果；
- c) 要求理事会审查以何种方式完善大会前筹备工作的整体安排，同时作为正在开展工作的一部分，继续致力于增强本组织效率和有效性；和
- d) 认识到多种语文是实现国际民航组织目标的一个基本原则，要求理事会密切监测其为了提高语文服务事宜的效率和有效性而通过的政策和决定的实施情况。

议程项目 25：需要执行委员会审议的其他高层政策问题

更新大会 A22-4 号决议：空中航行委员会的组成及对其工作的参与

25.1 关于 A38-WP/24 号文件，执行委员会审议了关于更新 A22-4 号决议：空中航行委员会的组成及对其工作的参与以便反映出目前具有十九名成员的空中航行委员会的组成情况的建议。

25.2 根据讨论情况，委员会同意提交以下决议，供全体会议通过：

25/1 号决议（重新编号为 A38-13）

空中航行委员会的组成及对其工作的参与

鉴于公约第五十六条规定，空中航行委员会应由理事会从成员国提名的人选中任命的十九名委员组成，但未区分国籍，也未说明此类提名是由理事会成员国还是非理事会成员国进行；

鉴于这些委员不仅具有专业资格，而且能够专职履行其职责是至关重要的；

鉴于大会希望就所有有关成员国尽可能全面参与空中航行委员会的工作作出规定；和

鉴于通过理事会制定适当的程序，可以实现与公约的要求一致的上述目标；

大会：

1. 决定指示理事会每次决定空中航行委员会新的任命时，力图确保从所有成员国获得提名，然后从中选出委员会十九名委员；
2. 敦促所有成员国，特别是在理事会没有代表的成员国，作出进一步努力，提名委员会委员候选人；
3. 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；

4. 建议理事会采取措施，规定并鼓励每个成员国尽可能全面参与委员会的工作；和
5. 宣布本决议取代 A22-4 号决议。

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

25.3 理事会在 WP/48 号文件中报告了就通知和公布差异的问题进行的研究结果以及国际民航组织就这些问题采取的行动，并提出了关于标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知的决议草案。

25.4 委内瑞拉玻利瓦尔共和国在 WP/260 号文件中建议国际民航组织就查明和通知差异以及公布重大差异制定指导材料和培训举措。委员会支持委内瑞拉的建议。多哥支持 WP/260 号文件，建议组织有关查明和通知差异的地区性讲习班和研讨会。理事会将在考虑预算影响的情况下审查该建议。

25.5 关于 WP/48 号文件，法国建议修订 WP/48 号文件附录 A 的决议草案，增加一项新的相关做法，要求理事会确保，新的附件规定符合“标准”和“建议措施”的定义。法国表示，最好通过适当的方式将相应的标准和建议措施的理由说明进行共享。这将提高标准和建议措施的相关性，使成员国能够更好地理解和实施这些标准和措施。

25.6 委员会赞赏地注意到国际民航组织和申报差异工作队（FDTF）关于查明有关通知差异的问题的工作。委员会请理事会采取一切必要措施，纠正 WP/48 号文件所述问题，实施大会决议草案，并向大会下一届大会报告在这方面取得的进展。

25.7 意大利代表欧洲联盟及其成员国要求在十二个月内提供关于通知差异和公布差异的指导材料。秘书处表示，这一期限过于紧迫，因为资源有限，而且这项工作还有待理事会在考虑预算影响的情况下予以审查。秘书指出，本组织欢迎各成员国提供任何支持来完成这项工作。

25.8 根据讨论情况，委员会同意提交以下决议，供全体会议通过：

25/2 号决议（重新编号为 A38-11）

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，使规章和做法达到尽可能高的一致性；

鉴于公约第三十七条要求本组织通过和修订国际标准和措施及程序，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，有义务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；

注意到许多缔约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缔约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，鼓励和协助各缔约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；

大会：

1. 呼吁各缔约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，标准和建议措施应当保持高度稳定，以使各缔约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。标准和建议措施应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. 指示理事会在标准和建议措施、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，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，理事会可以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，有关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影响之间适度的平衡；

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缔约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缔约国；

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，应当保证各缔约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每日历年不超过一次；

10. 提醒各缔约国注意附件 15 中的要求，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. 鼓励各缔约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，并协助各缔约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缔约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缔约国执行标准和建议措施及空中航行服务程序，并及时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缔约国，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，从而确保各缔约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. 宣布本决议取代 A37-15 号决议、附录 A、D 和 E。

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. 各缔约国应该对标准和建议措施及空中航行服务程序的修改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，应该给各缔约国至少三个月时间。而且，各缔约国应该至少提前 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. 应该给各缔约国整三个月时间，用于通知不赞成已通过的对标准和建议措施的修改；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改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改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改之前，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. 理事会应该敦促各缔约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。如果缔约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缔约国。

9. 在鼓励和协助各缔约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. 各缔约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。

关于援助航空器事故受害者及其家属的政策

25.9 委员会审查了理事会提交的 A38-WP/22 号文件，其中报告了根据 A32-7 号大会决议：“关于对航空事故受害者及其家属进行援助的规章和方案的协调一致”所采取行动的进展情况，包括最近在 2013 年 5 月公布的关于援助航空器事故受害者及其家属的政策（Doc 9998 号文件）。委员会高度赞赏理事会制定 Doc 9998 号文件的努力，核可了该政策并同意以 A38-WP/22 号文件中建议的决议取代 A32-7 号决议。

25.10 委员会讨论了西班牙提交的 A38-WP/301 号文件。该文件支持 WP/22 号文件的大会决议，请大会确认特别工作队和理事会的工作，赞赏地认可关于援助航空器事故受害者及其家属的政策（Doc 9998 号文件），并请理事会审议在公约的适当附件中采用为相关规定，同时确保不会不利地影响到调查的独立性和有效性。为此，该文件建议在附件 9 中纳入一项关于由各国制定法律、规章和/或政策以为航空器事故受害者及其家属提供援助的建议措施。

25.11 几个国家支持在公约附件 9 中制定关于为事故受害者及其家属提供援助的建议措施的建议。委员会同意请理事会考虑在除附件 13 之外的某一附件中纳入一项关于援助航空器事故受害者及其家属的规定，以便保证事故调查的独立性和有效性。委员会通过了此项建议。

25.12 一个国家提到，考虑到新的战略目标：安保和简化手续，并顾及简化手续与保护航空运输用户利益之间目标的共同性，要求理事会在简化手续的工作方案中包括所有相关活动并考虑在必要时对附件 9 进行适当调整是适当的。

25.13 委员会还同意提交以下决议，供全体会议通过：

25/3 号决议（重新编号为 A38-1）

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缔约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，国际民航组织及其缔约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；

鉴于至关重要，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，及时传达给其他缔约国和国际民航组织，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任择性职能；

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类需求和情感；

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；和

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）；

大会：

1. 要求各缔约国重申其支持民用航空事故受害者及其家属的承诺；
2. 敦促各缔约国顾及 Doc 9998 号文件中所载的国际民航组织政策，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，顾及 Doc 9998 号文件中所载的国际民航组织政策，必要时对这些文件进行审查；
4. 敦促理事会进一步考虑制定关于各国制订支持民用航空事故受害者及其家庭成员的立法、规章和/或政策的标准和建议措施；和
5. 宣布本决议取代 A32-7 号决议。

关于对第三方加以认可和签署谅解备忘录（MOUs）的政策

25.14 哥伦比亚提交了 A38-WP/338 号文件，建议大会指示理事会制订关于与第三方（如其他国际和组织、行业和学术界）合作的国际民航组织政策，特别是涉及此种合作的基础和标准、由国际民航组织认可第三方实体或活动，以及第三方实体或活动使用国际民航组织的会徽等问题。该国进一步要求大会呼吁理事会制订和公布一份国际民航组织与外界各方签订的现有备忘录清单。哥伦比亚代表团认识到关键的第三方利害攸关者在支持国际民航组织战略目标方面发挥着重要作用，但坚持认为这些措施十分必要，特别是有利于促进透明度、公平竞争和平等机会。

25.15 许多代表团都发言全力支持 A38-WP/338 号文件，认为有必要为国际民航组织与其他国际机构和行业的合作建立清楚明确的框架，一个代表团建议以现行联合国与工商界的合作框架作为理事会工作的基础。

25.16 委员会支持要求大会采取的行动，即请：

- a) 理事会以给予核准和签署备忘录的形式，就国际民航组织与第三方的互动提供指导和通过政策，和
- b) 理事会公布现时有效的备忘录和核准清单，以提高透明度。

国际民航组织战略目标与成员国保持一致和建立进展情况报告机制

25.17 阿拉伯联合酋长国于 2013 年 9 月 27 日向执行委员会提交了 A38-WP/335 号文件，标题为“国际民航组织战略目标与成员国保持一致和建立进展情况报告机制”。

25.18 该工作文件建议在国际民航组织实施综合绩效管理制度，该制度将把国际民航组织的整体战略目标串联起来并将其与各成员国的行动计划相连接，从而确保国际民航组织的战略与各成员国和地区组织保持一致。

25.19 该文件请大会要求理事会建立一个支持将国际民航组织的战略目标渗入到各成员国的业务计划中的制度和促进承诺和问责文化的透明的报告机制。

25.20 哥伦比亚、埃及、索马里和也门都表示支持上述工作文件（WP/335 号文件），并鼓励批准这份文件。

25.21 执行委员会主席表示 WP/335 号文件获批准。

第 II 部分

执行委员会会议记录

第一次会议记录
(星期三, 2013 年 9 月 25 日, 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

讨论的摘要

1. 在宣布开会后, 执行委员会主席指出, 议事日程中的这个项目将采取闭门会议形式讨论, 参会者将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. 秘书长介绍了 WP/43 号文件第 1 号修改稿(带有第 1 号增编), 该文件的内容涉及拖欠会费问题的财务影响。文件提供了有关下列方面的信息: 会费拖欠现状和因拖欠会费而被暂时中止投票权的成员国的现状; 延迟收到会费的影响; 针对会费拖欠问题而采取的措施; 和对结清长期拖欠会费的激励计划。第 1 号增编介绍了本文件所附的新更新的附录 C, 其中列出了截至 2013 年 9 月 20 日的因拖欠会费而被暂时中止投票权的成员国的拖欠金额。

3. 秘书长在援引文件中提到未缴付或延迟缴付会费对本组织的现金流所造成影响的第 2.3 段时强调说, 截至到 2013 年 9 月 18 日拖欠会费的总金额是 970 万加元。这个金额几乎是目前为 600 万美元的周转基金(WCF)的 1.5 倍。就未缴纳的承付款而言, 这大致相当于本组织 2013 年分摊预算的 11%。秘书长提到, 理事会已经注意到因拖欠会费而引起的流动性问题将对国际民航组织完成各项工作计划的能力造成严重影响, 因此已经同意将周转基金增加到 800 万美元的水平。周转基金问题在 WP/42 号文件中有专门报告。

4. 在援引文件第 3 段有关国际民航组织采取措施鼓励各成员国及时缴付分摊年费时, 秘书长高兴地报告说, 在秘书处为降低拖欠会费作了巨大的努力之后, 拖欠会费的总额已降低到了多年以来的最低水平。文件第

2.1.3 段的图 2 显示拖欠会费总额从 2006 年的 1070 万加元降到 2013 年 9 月 18 日时的 970 万加元，尽管同期的分摊年费从 6830 万加元增加到 8870 万加元。

5. 在提到第 1 号增编中经过更新的附录 C 时，秘书长报告说，截至到 2013 年 9 月 20 日，根据《国际民用航空公约》第 62 条的规定被暂时中止投票权的成员国有 11 个，而 2010 年开上届大会时有 14 个国家。在第 38 届大会期间任何中止投票权的情况变化将通过对 WP/43 号文件第 1 号修改稿的再次增编进行通告。

6. 之后秘书长提请与会者注意文件的附录 D，它介绍了决议草案 A10/1（成员国对本组织应履行的财务义务和当成员国未能履行义务时将采取的行动），它将对 A37-32 号大会决议的更新。它建议做两个改变：对决议第 6 款进行修正，即删除有关在理事会的投票权的表述；引入一个新的决议第 7 款，即对分摊年费（或部分年费）拖欠时间超过 18 个月的理事会成员国暂时中止其投票权。

7. 在随后的讨论中，新加坡代表发言对已经过理事会慎重审议过的决议草案 A10/1 表示支持。他欣喜地注意到，根据新更新的附录 C，A 组国家（和理事会签订了协议在一定年限内结清拖欠会费但并没有按期履行协议的国家）和 B 组国家（拖欠会费达到三整年或以上而且没有和理事会签订协议以结清拖欠会费的国家）拖欠会费的综合情况从 2006 年到 2010 年间已经有了改善，并鼓励还没有和理事会签订协议结清拖欠会费的国家 and 理事会签订相关协议。新加坡代表还敦促理事会在签订这类协议时应考虑有关国家的国内生产总值（GDP）、国际航空业务规模和其它具体情况，以确保协议条款是最低限度的和处于相关国家财务能力范围以内的。

8. 在没有进一步的评论的情况下，委员会同意请大会：注意在解决长期拖欠会费方面取得的进展；并通过 WP/43 号文件第 1 号修改稿附件 D 中的 A10/1 号决议草案。

9. 主席感谢所有按时缴付会费的国家并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没有缴纳会费或签署解决会费拖欠协议的成员国尽早这样做。

对议程项目 10 的口头报告的批准

10. 委员会批准了主席所建议的提交给全体会议的关于议程项目 10 的口头报告。

11. 会议在 9 时 20 分时休会，以使委员会其后召开全体会议，并继续审议该议程和其它议程。

第二次会议记录

(星期三, 2013年9月25日, 14时)

讨论题目

1. 议程项目 12: 技术合作 - 关于技术合作和援助的政策和活动
 - 印度尼西亚提交的文件
 - 日本提交的文件
 - 国家间航空委员会(IAC) 提交的信息文件
2. 议程项目 18: 与地区组织和地区民航机构的合作
 - 拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)22个成员国提交的文件
 - 印度尼西亚提交的信息文件
3. 议程项目 19: 秘书长的任期
4. 议程项目 20: 关于每两年举行一次大会届会的建议
5. 议程项目 21: 修订《芝加哥公约》第五十条 a)款以将理事会成员增至 39 个的提案

讨论的摘要

议程项目 12: 技术合作 - 关于技术合作和技术援助的政策和活动

关于技术援助和技术合作的政策和 2010-2012 年期间的技术合作活动

12. 技术合作局局长(D/TCB)介绍了 WP/19 号文件[经过修订的 (仅有西班牙文)], 该文件: 提供了对国际民航组织关于技术援助和技术合作的政策和战略的更新, 包括秘书处内部对实施这些活动的职责划分, 以及为项目筹资的相关原则和优先顺序; 从财务和非量化的业务角度分析了该方案在 2010 年至 2012 年三年期内的绩效成果, 将之与前一个三年期作了比较; 并介绍了报告所述期间行政和业务服务费用 (AOSC) 基金的结果, 同时还提供了行政和业务服务费用基金与经常性预算之间费用分摊的信息。

13. 技术合作局局长强调, 为了精简和加强国际民航组织的技术支助方案, 理事会通过了国际民航组织范围内的“技术援助”和“技术合作”用语的新定义。一方面, 国际民航组织将通过经常性预算资源和/或自愿基金提供技术援助, 这种技术援助将根据理事会确定的供资原则和优先标准予以分配, 主要是为了改正通过国

际民航组织审计中查明的缺陷。另一方面，在技术合作的概念内，本组织将通过其技术合作局（TCB）继续支持各国和其他实体制定并实施由各国政府或捐助方在成本回收基础上资助的项目。作为这一新政策的结果体现，秘书长将在秘书处内划分技术援助的责任并制定实施机制，以确保对国际民航组织有限的资源进行最有效率的使用。对这一新概念的贯彻将导致国际民航组织各技术支助方案更有效果和具有更高的效率，对此秘书处是具有信心的。

14. 技术合作局局长强调，技术合作方案是加强国际民航组织的技术合作活动的主要业务工具。从文件内容可明显看到，在本三年期内的技术合作方案的实施继续受到各国、各捐助方和各私人实体的持续关注。国际民航组织技术合作局每年在约 150 个国家平均实施 100 个民用航空项目，方案交付总额为 3.379 亿美元。过去 10 年间的平均项目实施规模为 1.297 亿美元。为使各成员国能够平等地从国际民航组织帮助纠正民航部门缺陷的专门知识和经验中获益，本组织正努力进一步加强外联方案和发展新伙伴关系。考虑到技术合作局自筹资金的结构特点，秘书长在 2010 年至 2012 年三年期内引入了一系列经济措施以尽可能地降低开支。通过这些措施，再加上实施方案的增加，使得行政和业务服务费用基金的财务状况重新回到健康水平。

15. 技术合作局局长还强调了在报告涉及期间制定了技术合作方案的管理计划的情况，该管理计划确定今后三年内将要遵循的各项目标和战略。他强调说，国际民航组织的目标仍然是从各成员国的最高利益出发，持续提高技术合作局服务的效率和质量。为此目的，技术合作局将实施 ISO 9001: 2008 作为其质量管理体系的优先事项。除外勤业务科之外，整个技术合作局于 2013 年获得了 ISO 认证。外勤业务科预计将于 2014 年获得该认证。

16. 技术合作局局长强调，从财务的角度来看，2012 年和 2013 年头 6 个月的运行结果显示出即将来临的三年期将有一个积极良好的前景。从运行角度看，可以做出一个肯定的假设：考虑到民用航空技术快速发展的因素，国际民航组织的技术合作方案在对各国提供支援方面将继续发挥重要的作用。提请大会采取理事会在 WP/19 号文件的执行概要中建议的行动。

17. 然后，印度尼西亚代表介绍了 WP/171 号文件[附第 1 号更正（仅有俄文）]，该文件提供了该国对根据理事会批准的两个术语的新定义之后的国际民航组织技术援助和技术合作政策和为此提供资金的想法。他强调说印度尼西亚支持国际民航组织的技术合作方案，即：作为本组织的一项长期优先事项，补充经常性方案对各国的支持作用以便有效实施标准和建议措施(SARPs)和促进各国在民用航空管理的基础设施和人力资源方面的发展；同时技术合作方案又是一个重要工具，可以帮助各国纠正缺陷和进行民用航空领域的能力建设。在详细介绍该国参加的众多技术合作项目和三个运行安全和持续适航合作发展项目(COSCAPs)时，印度尼西亚代表重点介绍了国际民航组织秘书长和印度尼西亚民航局局长于 2013 年 9 月 23 日签署的一个大型环境项目：对民用航空领域中环境措施的制定和实施的援助。他强调了印度尼西亚在与国际民航组织技术合作局项目和其它合作项目上的经验都是积极正面的，并展望说印度尼西亚将继续参加国际民航组织的技术合作方案。

18. 印度尼西亚认为，由于技术援助活动是由经常性预算资源和/或自愿基金供资，因此资金将会比技术合作活动更为有限。技术援助活动因此将会是短期的或范围有限的。在此情况下，鉴于资金的性质，这些活动应不仅仅对接受援助的国家有意义，这种援助的提供还应对整个国际民用航空业具有全球性的积极意义，例如对重大安全关切(SSCs)和重大安保关切(SSeCs)问题的纠正。为了保证对这类技术援助活动的供资不致枯竭，国际民航组织应作出新的努力以争取获得自愿性的资金支持。因此，印度尼西亚请大会要求秘书长继续加紧努力，从世界银行和/或地区开发银行等国际机构获得资金以资助技术援助活动，特别是用于资助纠正重大安全关切和重大安保关切问题的资金。

19. 在介绍 WP/334 号文件时，日本代表向大会通报了日本在航空安全、安保和包括机场（尤其是生态机场）发展在内的其他空中航行领域的国际合作上的广泛经验。他还介绍了日本在机场（包括生态机场）的规划、设计、建设、运作、维护和管理方面的成就。在概要描述生态机场的关键特征和生态机场带来的益处时，日本代表回顾了在过去数年间为东南亚联盟(ASEAN) 成员国举办的几次生态机场专题的讲习班和研讨会。在提及日本民用航空局目前正在进行的关于实施 2008 东盟-日本生态机场指南以来取得的进展的调查时，他鼓励东盟成员国配合这次调查，早日填写完成发给他们的问卷调查表。最后，日本代表提请大会注意，日本准备为东盟成员国和其他国家提供上述领域的专业知识方面的援助。

20. 注意到由国家间航空委员会 (IAC) 提交的 WP/134 号信息文件，介绍了通过国际民航组织和独立国家联合体(CIS) (项目 RER/01/901)在运行安全及持续适航合作发展项目(COSCAP)项下培训航空专家的一个新做法。

21. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表强调国际民航组织的技术援助和技术合作政策-这也是WP/19号文件的焦点-对于各成员国的民用航空事业的安全和有序的发展是至关重要的，并对理事会和秘书处提出术语新概念表示祝贺。她指出制定适当的关键绩效指标 (KPIs) 对于衡量技术合作方案在项目预期结果中的有效性是至关重要的，尤其对于通过国际民航组织的审计而发现的重大安全关切和重大安保关切问题的纠正更是如此。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表回顾说，大会第37届会议完全支持对各国的民用航空项目采用项目后评估方法，这正是上一届大会批准的方法。该代表明确表示项目后评估是确定技术合作方案对实现国际民航组织的战略目标的总体影响的唯一有效的方法。然而，对于技术援助的新政策和新的供资机制将导致国际民航组织内监管、审计和援助的职能由相同的行政实体履行，这有可能导致利益冲突，该代表也表示了担忧。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表因此建议应考虑将技术援助方案的所有责任分派给技术合作局。

22. 技术合作局局长同意对关键绩效指标和项目后评估的意见。他确认说，作为对大会第 A36-17 号决议（国际民航组织有关技术合作的综合声明）的后续行动，在国际民航组织与各国政府签署的框架协议中已加入了一个条款，鼓励将独立的项目后评估作为项目计划和实施的一个组成部分，同时要在项目和技术合作方案这两个层面明确关键绩效指标，并通过管理计划的渠道向理事会进行报告。

23. 孟加拉国代表强调说航空安保问题是比航空安全问题更微妙和更复杂的问题，因此国际民航组织应该更重视对那些缺乏资源但同时需要高度关注其航空安保整体状况的国家提供技术援助。在民用航空在全球呈现整体快速增长的情况下，不论是以客运量还是货运量计算，亚洲/太平洋地区的空中交通量增长都是全球最高的。因此，尽管国际民航组织对各国提供了技术上有益的援助，但必须要考虑潜在的漏洞，因为它有可能削弱一个地区的增长动力。在这种背景下，应该最高度重视资助那些一方面具有高风险评估、另一方面没有足够资源缓解缺陷的国家-尤其是发展中国家-与航空安保相关的技术援助项目。

24. 世界银行观察员指出，世界银行承认并且欢迎印度尼西亚提交的 WP/171 号文件，文件中呼吁全球性和地区性的发展银行为新兴市场国家和发展中国家的可持续的、安全和安保的航空运输发展增加提供资金。然而，该文件中三点令人诧异：第一点是段落 2.9 的陈述，说世界银行“只是从近年才开始资助民用航空项目（目前在太平洋地区）”。他希望提醒国际民航组织各成员国，世界银行的第一个航空项目是一笔 700 万美元的重建贷款，资助荷兰的国有承运人荷兰航空公司购买道格拉斯 DC-4 型航空器。那可是在 61 年前的 1952 年 12 月份。在过去的 61 年中，世界银行为众多与运输有关的项目提供资金，其中就包括为航空器、机场、空中交通管制设施，和安全安保基础设施提供资金。世界银行还对客户国家提供航空运输行业的政策咨询、技术能力建设，和国有承运人的航空运输基础设施私有化租赁的咨询服务等方面的支持。在这方面世界银行要和各种不

同的供资人进行协调和合作，这些供资人诸如政府和国际组织，例如国际民航组织、国际航空运输协会 (IATA)、国际机场理事会 (ACI)、民用空中航行服务组织 (CANSO)、美国联邦航空管理局 (FAA)，和法国民用航空总局 (DGAC)。世界银行观察员指出，目前世界银行在航空运输项目上的积极投资组合包括在发展中国家的公营领域的 30 多个大型项目和在私营领域中差不多同样数量的项目。这些项目的投资组合总额超过了 12 亿美元，然而，考虑到世界银行在全球所有行业的投资组合总额是 2200 亿美元，这个数字相对来说就很小了。

25. WP/171 号文件中第二个令人诧异之处是呼吁世界银行和地区发展银行为国际民航组织的与航空安全和航空安保有关的技术援助活动提供资金。提醒这一点很重要，即世界银行是联合国的一个专门机构，因此它不能对国际民航组织这个负责航空运输的同属联合国的姐妹组织的运行直接提供资金。世界银行与其它发展银行类似，在对一个发展项目进行审查、谈判和执行时，必须直接和对手方和其股东进行。这将经常导致需要为专业第三方的服务供资，例如由他们提供航空安全方面的能力或咨询性服务。但是，这种服务的获得必须通过商定的规则，通常是要经过竞争性的投标方式，而这种方式过去对于国际民航组织技术合作局是不曾采用的。然而，世界银行在所有的航空运输项目上与国际民航组织保持着密切的合作。这种合作包括定期交换项目信息、项目的联合讨论和准备，以及在很多其它领域—比如环境领域—保持着紧密的合作关系。作为对这些活动的支持，世界银行经常承担这些联合活动的费用，以及行业性研究的费用。至于向国际民航组织技术合作局执行的项目提供资金，在过去 10 年当中技术合作局只有一次是采用这种服务，那是世界银行供资的一个在海地进行的空中交通管制(ATC)基础设施评审，金额略低于 10 万美元的单一资金来源门槛。然而，世界银行对技术合作局决定今后开始参与也由世界银行和其它发展银行供资的大型航空运输项目的竞争性投标的决定表示欢迎。

26. 世界银行还感到诧异的是呼吁它采取行动的提案是来自于印度尼西亚。印度尼西亚是世界银行的一个非常重要的发展伙伴，目前在各个不同领域的发展项目中有 80 亿美元的进行中投资组合。仅在交通一个领域中印度尼西亚就有超过 10 亿美元的发展投资组合。然而，在过去 20 年当中，印度尼西亚从未要求世界银行对它的航空项目提供资金，唯一的例外是一个 500 万美元的小型项目单元，用于当地遭受 2004 年海啸灾难的一个机场的维修。那个维修项目后来被取消了，改由其它途径供资。世界银行代表强调说，他发言的目的绝不是为了把印度尼西亚从世界银行的优先发展伙伴中单独挑出来评论，而是呼吁国际民航组织各成员国在规划各自国家的发展战略时把航空运输发展项目的资金需求包括进去并与世界银行和其他供资人进行沟通和讨论。这样，这些项目就会受到供资人方面进行技术项目准备的行业专家-例如运输领域的专家-的跟踪和跟进。而如果没有这方面的请求，世界银行和其他发展银行不能对任何行业提供所需的资金支持。

27. 在结束发言时世界银行代表指出，世界银行欢迎 WP/171 文件，把它看作为新兴市场国家和发展中国家要求对可持续的、安全和安保的航空运输发展增加提供资金的一个呼吁。他重申说世界银行鼓励它的客户国家—它们全部是国际民航组织成员国—在规划各自国家的发展战略时把航空运输发展项目的资金需求包括进去并与世界银行和其他供资人进行讨论和协议。他再次肯定世界银行将继续与国际民航组织及其它相关领域的合作方紧密合作以对航空运输的发展提供最大限度的支持。世界银行期盼有一天，在一个大型航空项目的竞争性投标中，负责执行该项目的国际民航组织技术合作局提交了最佳财务条件下的最优技术方案因而中标，世界银行就可以对该项目提供资金。

28. 对理事会为精简和加强国际民航组织的技术援助方案而通过的技术援助和技术合作的新政策和策略存在广泛的共识。执行委员会确认国际民航组织和其他执行伙伴为了民用航空的共同利益将继续在各自的职权范围内紧密合作和密切协调。展望未来的三年，执行委员会同意，考虑到民用航空技术的快速发展，国际民航组织的技术合作方案在对各国提供支援方面将继续发挥重要的作用。执行委员会因此同意 WP/19 号文件[经修订的(仅有西班牙文)]的内容并建议大会通过理事会在执行摘要中所建议采取的行动。另外，执行委员会注意到技

术合作局局长在介绍 WP/19 号文件时提供的补充信息，以及 WP/171 号文件[附第 1 号更正(仅有俄文)]、WP/334 和 WP/134 号文件中包含的信息。

议程项目 18: 与地区组织和地区民航机构的合作

29. 秘书长介绍了有关该议题的 WP/9 号文件，它详细介绍了 2011-2013 年这个三年中通过采取积极措施和与地区组织和地区民航机构组织联合活动在贯彻国际民航组织的地区合作政策方面取得的进展。自从关于该议题的大会第 A37-21 号决议通过以来，国际民航组织已经采取了几项措施通过执行现有的安排和构建新的合作方式来确保与各地区组织和地区民航机构之间更紧密的合作。该文件的附录中对由国际民航组织和地区组织和地区民航机构联合组织或实施的重要活动进行了概述。

30. 作为补充信息，秘书长提到两天前的 2013 年 9 月 23 日，在国际民航组织的总部召开了一次有关地区合作的高级别会议，参加会议的有几个地区组织和地区民航机构，除其它议题外主要讨论了确定合作优先事项和合作领域，以及为下一个三年制定联合工作计划。他强调说，一方面这个地区合作政策是绝对必要的，但是贯彻这个政策又绝不是容易的，因为这些地区组织和地区民航机构都有经所在成员国确定的各自的优先事项。这些组织和机构的规模各不相同，拥有的资源也不处在相同的水平，甚至在把它们的活动与国际民航组织进行协调的意愿上也有高低之分。因此必须在这些约束的限制下进行工作，而且还必须尊重这些地区组织和地区机构各自的政策。秘书长提到，由于在亚洲/太平洋地区没有与国际民航组织进行合作的地区组织或地区民航机构，因此本组织在该地区是通过在泰国曼谷的地区办事处和各成员国直接进行接触的。他强调说尽管他描绘的这幅图画并不是最完美的，但却是对目前所能达到的现状的一个真实的展现。然而，各地区组织和地区民航机构都有和国际民航组织进行合作的共同愿望。秘书长和这些地区组织和地区机构的行政领导人都承诺，在下一个三年中，哪怕是在预算紧缩的限制下，也要尽最大努力开展这些组织和机构之间的共同活动。

31. 哥伦比亚代表代表拉丁美洲民用航空委员会(LACAC) 22 个成员国介绍了 WP/286 号文件第 1 号修改稿(在国际民航组织框架内各地区组织参加航空运输工作方案的重要性)，该文件强调国际民航组织有必要对各地区民航机构[拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)、非洲民用航空委员会(AFCAC)、阿拉伯民用航空委员会(ACAC)，和欧洲民用航空会议(ECAC)]通过经济监管和政策整合对实施航空运输业的经济发展战略计划给与支持。文件中提及，在过去多年里，上述地区民航机构承担了很多与航空运输有关的任务，在它们的战略发展计划中纳入了与监管、经济、市场准入和消费者保护等有关的问题。由于国际民航组织一直把注意力集中在空中航行和航空安全与安保方面，拉丁美洲民用航空委员会成员国提请大会要求理事会，通过秘书长并协调上述地区民航机构的秘书处，制定操作程序将航空运输的责任委托给这些地区民航机构，并在考虑到这些地区的具体情况和需求的前提下促进实施与这些地区民航机构达成的合作备忘录。

32. 会议注意到印度尼西亚提交了和与地区组织合作有关的 WP/157 号信息文件。

33. 在随后的讨论中，澳大利亚代表说她的国家注意到并赞赏国际民航组织在促进国际民航组织的地区办事处和所在地区民航机构之间的合作方面做出的努力。亚洲/太平洋地区成功地进行过多次合作，包括利用现有的论坛，诸如亚太民航局长(DGCAs)年会和亚太地区民航安全小组(RASG-APAC)，以及亚太空中航行规划和实施地区小组(APANPIRG)。然而，在涉及该地区航空业的各个方面还有发挥的空间可筹划更多的参与，澳大利亚很愿意探索可能的机制来扩大合作。正如印度尼西亚提交的 WP/157 号文件中提到的和秘书长曾提及的，亚太地区还没有成立一个类似于国际民航组织在其他地区的区域性机构的本地区民航机构。印度尼西亚在 WP/157 号文件中和在亚太民航局长第五十周年会(泰国，曼谷，2013 年 7 月 1 - 4 日)上都提出了这个问题，澳

大利亚对印度尼西亚在这个问题上所作的努力表示欢迎。澳大利亚愿意与它在本地区的邻国共同努力，在考虑到亚太地区明显多样化（这是亚太地区的特有标志）的特点基础上，进一步探索如何成立和运行这样一个机构。

34. 秘书长对澳大利亚代表的发言表示欢迎，并重申说尽管在亚太地区缺乏一个地区民航机构，但该地区国家和国际民航组织已经开展了一系列相关的活动。秘书长承诺，在这个机构建立之前，国际民航组织将进一步扩大与亚太地区国家的合作，并欢迎澳大利亚在此议题上的协助。

35. 提到 WP/286 文件第 1 号修改稿(LACAC)，秘书长明确表示，国际民航组织没有放弃航空运输的任何领域。尽管在关注重点上有所侧重，但是与航空运输的经济发展有关的第五项战略目标已经被理事会所批准（196/8）。因此，本组织会同样把注意的焦点放在航空运输上。为此，本组织将在今后的每一天、每一周和每一月和拉丁美洲民用航空委员会以及其它地区民航机构和地区组织保持全面的合作。

36. 委员会注意到 WP/9 号文件中提供的有关国际民航组织的地区合作政策和所取得的进展的信息。另外，委员会注意到 WP/286 文件第 1 号修改稿中涉及的内容和 WP/157 号文件中包含的信息。委员会进一步注意到国际民航组织将会继续努力进一步增强和强化与各地区组织和地区民航机构的合作。

议程项目 19：秘书长的任期

37. 在介绍有关上述议程的 WP/5 号文件时法律事务和对外关系局代理局长(A/D/LEB) 忆及根据《芝加哥公约》第五十四条 h) 款的规定，理事会被授权任命秘书长。该公约第五十八条规定，在不违反大会制定的任何规则和《芝加哥公约》任何条款的前提下，理事会将制定秘书长的任命和终止任命的程序和确定秘书长的服务条件。在其第 178 届会议上（178/6），理事会决定秘书长的任期应为三年至四年，准确的任期每一次由理事会根据情况决定。然而，理事会同意秘书长的三年任期是长期政策，四年任期将只适用于特殊情况下。这一条款被包括在《理事会议事规则》的规则 12（Doc7559 号文件）中。其后，第 36 届大会通过了 A36-28 号决议（秘书长和理事会主席的任期期限），其中涉及到秘书长的任期。理事会在第 193 次会议（193/6）上决定今后所有秘书长的任命，任期都应当是三年，而不应在三年与四年之间变化，也不应再有特殊情况下的四年任期。在 2012 年 6 月 20 日的会议（196/5）上，理事会批准了对上述议事规则（Doc7559 号文件）之规则 12 的相应修订。因此，也就需要对 A36-28 号大会决议进行更新。文件附录中包括了修订过的决议草案，并已提交给大会进行审议和通过。

38. 加拿大代表说他的国家基于鼓励进一步提高透明度和提供平等机会的考虑，支持对秘书长一职有一个明确的任职期限。加拿大因此支持用该决议草案修改和取代 A36-28 号大会决议，以实现今后所有秘书长的任期都是三年，而不是在三年与四年之间变化，也不再有特殊情况下的四年任期。

39. 由于没有进一步的评论，执行委员会批准了以 WP/5 号文件附录递交的大会决议草案并同意推荐至全会进行通过，以取代 A36-28 号大会决议。

议程项目 20：关于每两年举行大会届会的提案

40. 法律事务和对外关系局代理局长在介绍 A38-WP/18 号文件时指出，在沙特阿拉伯提议考虑每两年举行一次大会届会并每两年编制一次本组织的预算（参见 A37-WP/305 号文件）之后，大会第 37 届会议要求理事会：在考虑需要确保每两年举行一次大会的准备工作不会为本组织带来任何额外的间接费用的基础上研究这个问题；考虑在召开大会之年，将理事会届会次数从三次减少到两次的可能性；并向第 38 届大会提交一份报告。该文件第 2 段强调了与此问题有关系的《芝加哥公约》的相关条款，特别是第四十八条 a) 款，明确规定每三年中至少要召开一届大会。在忆及大会已通过 A16-13 号决议确定每三年一届大会的安排将成为本组织的正常做法的同时，法律事务和对外关系局代理局长强调说，因此，沙特阿拉伯关于每两年举行一届大会的建议并不违反第四十八条 a) 款规定。然而，该建议需要对大会第 A16-13 号决议做出一个改动。《芝加哥公约》第五十条 a) 款要求每三年举行一次理事会成员选举。因此，如果采用沙特阿拉伯的提议，就需要在每两年一届的正常会议中间的休会年举行特别会议以满足理事会三年一届选举的要求。法律事务和对外关系局代理局长指出，另一个选项是对第五十条 a) 款进行修改以使理事会选举正好与两年一次的大会相吻合，即每两年或每四年选举一次。他强调说，根据目前的估算，采用沙特阿拉伯的提议后将每六年增加 757 500 加元的直接附加费用。

41. 提及记录了理事会之前对该议题进行的审议的文件第 4 段落时，法律事务和对外关系局代理局长回忆道，在理事会第 182 届会议（182/3）上，理事会审议了“联合检查组(JIU)的报告”对国际民航组织的管理和行政的评审”（JIU/REP2007/5）。该评审建议国际民航组织每两年举行一次大会届会通过一个两年的预算。在理事会第 183 届会议（183/3）上，财务委员会建议反对接受这些建议。理事会同意了财务委员会的建议。在理事会第 187 届会议（187/3）上，理事会对这些问题再次进行了深入的审议，并且做出了继续保持每三年举行一次大会届会的决定。理事会在它的第 198 届会议（198/9）和第 199 届会议（199/1）上都审议了沙特阿拉伯的最新提议，并且都决定不建议每两年举行一次大会届会、通过一个两年的预算、以及在召开大会之年将理事会届会次数从三次减少到两次。WP/18 号文件的第 5 段落描述了理事会的审议详情。提请大会审议沙特阿拉伯的提议，并连同审议理事会对这个议题的评论和建议。

42. 马里代表强调说，考虑到理事会才同意建议将秘书长的任期确定为三年，而且理事会主席的任期也是三年，因此每两年举行一次大会届会的做法将会造成问题。马里代表强调说，由于很多代表团都要进行长途旅行到国际民航组织的总部来开会，而且代表团经常人数众多，因此三年一届的大会对参会成员国来说支出的费用较少。马里代表因此支持保持现状。

43. 在忆及该建议已经由理事会在多次会议上进行过深入的分析时，西班牙代表说注意到赞成三年一届大会的论点占有优势。正如法律事务和对外关系局代理局长指出的，改变做法就需要对《芝加哥公约》第五十条 a) 款和大会第 A16-13 号决议进行修订。另外，每两年举行一次大会届会将会对成员国和国际民航组织两方面都产生额外的费用。尤其是，将在每一个六年内对国际民航组织产生 757 500 加元的直接附加费用。除此之外，还有预算和理事会选举的三年周期问题。考虑到本组织还有其它机制使得国际航空界可以做到每一年或每两年开会解决对全球都有影响的特定问题，西班牙代表因此支持理事会维持三年一届大会的立场。在这方面，他援引了召开航空安保和航行问题的高级别会议的例子，以及如果确有必要，也可以召开大会特别会议。西班牙代表认为，每三年一届大会，在加上适当的高级别会议，是一个值得保持的好的方式。他因此支持 WP/18 号文件。

44. 孟加拉国代表强调说，开大会最重要的作用是国际民航组织所有成员国的参加，三年一届大会是过去 58 年中一直的做法，已经被证明是最有效的。他指出开大会的目的是各成员国的高级别政府官员对涉及范围和

影响后果都具有全球性的航空问题做出决定。从这一观点出发，孟加拉国代表支持理事会每三年召开一届大会的立场。

45. 哥伦比亚代表强调必须保证国际民航组织对此类全球性航空问题的处理能力。在表态同意马里代表的观点时，该代表强调说必须要考虑两年召开一届大会对成员国在费用问题上的影响。在表示赞同西班牙代表的观点，即继续保持每三年召开一届大会以及保持预算和理事会选举的现行做法时，哥伦比亚代表也表示支持理事会在大会届期上的立场，以及该文件所持立场。

46. 阿根廷代表注意到自从把三年一届大会改为两年一届大会的建议提出以来，各方面情况并未发生重大改变，而且在这些年中已经对该建议进行过多次评估，结论都是建议维持三年一届大会的做法。他还指出三年一届大会正好和国际民航组织其它活动的三年届期相吻合。在提到这一点时阿根廷代表强调，国际民航组织其它活动正是在考虑大会三年届期的基础上安排的。他进而进一步指出大会两年届期还有附加费用的问题要考虑。阿根廷代表强调所有这些改变都会引发连锁反应，因此他支持 WP/18 号文件建议维持三年一届大会的立场。

47. 刚果代表发言说同意马里代表阐述的理由，因此支持三年一届大会的建议。

48. 主席总结说，由于缺乏对沙特阿拉伯的提议的支持，在会议讨论的基础上，执行委员会同意建议继续保持目前三年一届大会的周期。

议程项目 21：修订《芝加哥公约》第五十条 a) 款以将理事会成员增至 39 个的提案

49. 法律事务和对外关系局代理局长介绍了 WP/17 号文件，该文件报告了在 2010 年 9 月至 10 月举行的大会第 37 届会议期间，理事会审议了沙特阿拉伯提出的修订《芝加哥公约》第五十条 a) 款以将理事会席位从 36 个增加到 39 个的提案（参考 A37-WP/333 号文件）。大会把这一议题提交给了理事会，理事会其后决定（198/9）不建议增加席位。

50. 沙特阿拉伯向上届大会提出将理事会席位从 36 个增加到 39 个的提案的主要论点见该文件的段落 1.2，有关修订《芝加哥公约》的程序方面的要求见该文件的段落 2。法律事务和对外关系局代理局长指出，根据大会第 A4-3 号决议（关于修订《芝加哥公约》的政策和程序），任何修订的建议必须在大会召开的六个月之前提交给理事会。另外，根据《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 10 d) 款的规则，理事会必须在大会召开的三个月之前向各成员国提供修订提议和理事会对此修订提议的意见和建议。理事会对沙特阿拉伯的提议的意见和建议已经于 2013 年 6 月 19 日提供给了各成员国，并已包含在 WP/17 号文件中。法律事务和对外关系局代理局长进一步指出，根据《芝加哥公约》第九十四条 a) 款之规定和《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）之规则 53，大会需要有三分之二的赞成票才能通过决议对《芝加哥公约》进行修订。他强调说，根据第九十四条 a) 款之规定，正在审议当中的这个修订提案需要有至少 128 个成员国的赞成。

51. 根据文件第 3 段所述，将理事会席位增加至 39 个对本组织的财务影响不会太大。第 4.1 段中有一个列表，所示为联合国其它专门机构的成员数和它们的理事机构的席位数，是一个有用的参照系用于比较。

52. 文件第 5 段详细阐述了理事会治理和效率工作组（WGGE）在审议沙特阿拉伯的提议时做出的意见和建议。理事会治理和效率工作组注意到存在着很多成员国希望在理事会中有代表性的需要，也注意到这种愿望处在增长中，但同时也注意到增加席位可能并不是解决这个问题的最合适方法。已经有担忧显示该建议将对理事会工作的整体效率产生影响，并需要对《芝加哥公约》进行修订。而且还需要决定附加的席位在三个部分之

间的分配问题。此外，并不能保证寻求在理事会中有代表性的国家和地区集团一定会被选进理事会。理事会治理和效率工作组指出，理事会是由大会选举产生的，它应代表国际民航组织所有成员国而工作并代表所有成员国的利益。理事会治理和效率工作组敦促所有理事会代表，在他们审议该建议的过程中，应本着《芝加哥公约》的精神，时刻考虑他们的地区集团中其它国家的利益以及所有成员国的利益。理事会治理和效率工作组因此建议理事会不推荐增加理事会席位的建议。

53. 理事会支持理事会治理和效率工作组的意见和建议，并决定不推荐将理事会成员从 36 个增加到 39 个的提议。WP/17 号文件的附录里包括了对与增加理事会席位有关的《芝加哥公约》第五十条 a) 款的历次修订的历史性信息。提请大会审议沙特阿拉伯的提议，并连同审议理事会对此提议的意见和建议。

54. 沙特阿拉伯代表指出他对法律事务和对外关系局代理局长对 WP/17 号文件的介绍再无补充，因为他的国家在建议将理事会成员增加到 39 席的提议中要表达的内容，连同理事会对该提议的决定，已经全部反映在该文件中了。

55. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表强调说所有的成员国都有资格并有合法权利成为国际民航组织的理事机构的成员。在肯定理事会治理和效率工作组的观点是有效的和符合实际的同时，她重申，把理事会席位数量增加到 39 个并不一定能使理事会中的地区代表性更均衡。作为一种替代方式，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表建议推行在有共同利益的国家间在地区内进行轮流协议，以保证各国更好地参与理事会事务。她指出，在这方面，已经存在有一些这样的轮流协议，并涉及相当数量的国家。有鉴于此，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表支持理事会不将理事会成员数量从 36 个增加到 39 个的意见。

56. 圣文森特和格林纳丁斯代表支持这一观点，认为这种地区性轮流协议是非常必要的，并且对大多数国家尤其是小国家是非常有益的。

57. 考虑到国际民航组织成员国目前的数量，西班牙代表强调这个问题确实是一个重要问题。西班牙代表说，注意到将理事会席位从 36 个增加至 39 个的财务影响不会太大，并且在该表所列的联合国 12 个专门机构中，尽管国际民航组织的成员国数量位居前列，但它的理事会却位列最小的理事机构之一。因此他强调，增加理事会席位的问题应该是可以考虑的。西班牙代表说，他完全理解理事会不赞成增加理事会席位的理由，但表示这个问题不能被无限期地搁置；相反，而应该在将来再次审议，而且是和其它的潜在解决办法一起审议，包括委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提出的建议。

58. 马里代表同意上述意见，强调说将理事会席位从 36 个增加至 39 个可以使更多的成员国参与理事会的审议。马里代表说，从列表中可知本理事会是联合国专门机构中成员国代表性最低的理事机构之一，因此他坚持认为这个问题值得研究并应在适当的时候再次审议。

59. 主席指出，尽管一些代表支持在将来再次提出审议，但在目前阶段对沙特阿拉伯的将理事会席位从 36 个增加至 39 个的提议尚缺乏足够的支持。执行委员会因此同意将此情况向全会报告，并指出有观点认为理事会的代表性可通过地区性轮流协议的办法得到解决。

60. 会议在 15 时 15 分休会。

第三次会议记录
(星期四, 2013年9月26日, 9时)

讨论题目

1. 议程项目 11 理事会提交给大会的 2010 年、2011 年和 2012 年的年度报告
:

2. 议程项目 17: 环境保护

一般规定, 噪声和当地空气质量

— 民用航空的发展和环境

— 航空器噪声和排放的目前现状和未来趋势

— 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

— 美国提交的文件

— 立陶宛代表欧洲联盟 (EU) 及其成员国以及欧洲民航会议 (ECAC) 其他成员国提交的文件

— 可持续航空国际联合会 (ICSA) 提交的文件

— 国际运输工人联合会 (ITF) 提交的文件

— 印度提交的文件

— 南非提交的文件

— 国际航空运输协会 (IATA) 提交的文件

— 阿根廷提交的文件

— 越南提交的信息文件

气候变化

— 可持续航空替代燃料

- 印度尼西亚提交的文件
- 美国提交的文件
- 立陶宛代表欧洲联盟（EU）及其成员国以及欧洲民航会议（ECAC）其他成员国提交的文件
- 二氧化碳减排国家行动方案的活动
- 巴西提交的文件
- 印度尼西亚提交的文件
- 美国提交的文件
- 欧洲联盟提交的文件
- 阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚(多民族国)、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和乌拉圭提交的文件
- 多米尼加共和国提交的信息文件
- 印度提交的信息文件
- 韩国提交的信息文件
- 危地马拉、伯利兹、洪都拉斯、萨尔瓦多、尼加拉瓜和哥斯达黎加提交的信息文件
- 加勒比航空安全和安保监督系统 (CASSOS) 成员国提交的信息文件
- 对国家的援助- 航空和气候变化
- 沙特阿拉伯提交的文件
- 印度尼西亚提交的信息文件
- 韩国提交的信息文件

- 环境保护 – 其它联合国机构和其它国际组织的相关进展
- 联合国气候中立倡议
- 基于市场的措施(MBMs)
- 俄罗斯联邦提交的文件
- 阿拉伯联合酋长国提交的文件
- 越南提交的文件
- 54个非洲国家提交的文件

讨论摘要

议程项目 11：理事会提交给大会的 2010 年、2011 年和 2012 年的年度报告

1. 理事会主席对理事会的 2010 年、2011 年和 2012 年的年度报告和 2013 年前六个月的补充报告 (Docs 9952 号、9975 号和 10001 号以及补充) 作了如下的概述。这些报告的全文已经分发给了所有成员国，并且发布在国际民航组织的公共网站和第 38 届大会的网站上。

“在星期二上午的开会致辞中，我建议使本次大会成为全球航空运输系统的三年变革和长期可持续发展承诺之间的一座桥梁。

“在此背景下，上一个三年在追求我们的三大战略目标-安全、安保和环境保护以及航空运输的可持续发展-方面是特别富有成果的。

“下面我要花几分钟时间扼要介绍一下我们取得的一些重要成果和做出的决定，它们使我们更接近长期可持续发展目标。它们都是缘于我们根据上届大会的决议所采取的行动和由本组织发起的各项活动。这些行动和活动的综合效果支持着一个建立在主动性、灵活性和风险管理流程基础上的多层面战略。

“安全

“让我们从安全开始吧，这是我们的头号优先关注事项。

“全球航空安全计划已进行了完全的修订。它包括了既定目标和相应的举措，并依据一个共用和协调的方法为成员国优化他们的安全举措提供了一个灵活的框架。

“从全球安全监督审计计划向持续监测方法的过渡已经按计划成功完成了。

“有关机场设计与运行的附件 14 进行了修订，根据大多数致命的事故原因而相应地加强了跑道的安全性，并与航空组织合作承诺制定一个跑道安全性方案。

“理事会通过了分享和使用安全信息的行为准则，该准则强调对安全关切问题有一个前后一贯的、基于事实的和透明的响应。这将有助于风险早期识别和采取预防性行动。

“通过了有关安全管理的附件 19，这是 30 年来的第一个新的附件。它着重于效能并将原先分散在六个独立的附件中的标准和建议措施和指导材料合并到了一起。

“批准了国际民航组织对航空器事故受害者及其家属的援助政策，并对正在制定相关法规和政策的国家提供援助。

“范围更广的利益相关方采取了大量的举措以加强地区间的合作并对解决与安全有关系的运行、财务和法律方面的问题提供援助。

“最后，为了对进行安全缺陷整改的国家进行持续性的援助，建立了一个新的简称为 SAFE 的安全基金。

“空中航行

“在推行这些安全举措的同时，对全球空中航行计划进行了修改以在其中包括进航空系统组块升级，以支持一个空中航行活动的基于绩效的方法。再加上升级后的安全计划，它将极大地增强全球范围内空中旅行的安全和效率。

“在北京成立了一个为亚洲/太平洋地区服务的地区分办事处，它将把重点放在促进和实施基于绩效的空中航行方面，类似于在达喀尔的由非洲和马达加斯加航空安全局主持的飞行程序方案办公室。

“在根据国际民航组织的语言能力要求进行测试方面提供了大量附加指导，对 TRAINAIR PLUS 航空培训优化方案进行了扩充，并在切实可行和目标可达的基础上对下一代航空专业人士制定了清晰的愿景和使命。

“所有这些对安全和空中航行的持续不断的加强措施将对航空业务的生存能力和盈利性做出贡献，并增强大众对航空旅行的信心。

“安保

“现在让我们看看安保。

“对附件 17 采取快速方式进行修订对供应链安保措施起到了支持的作用。它集中应对的是高风险的货物和对于通过客运和货运航空器运输的货物的通用基本安保措施。

“按照这个思路，国际民航组织和世界海关组织签署了一个谅解备忘录以便加强双方在改善航空货运简化手续的同时又能提高航空货运安保方面的合作。

“第二轮普遍安保审计计划结束，理事会通过了从 2013 年起该方案将采取持续监测做法。

“为在援助各国的能力建设中有一个更连贯和更协调的方法，制定并开始实施了国际民航组织航空安保援助和能力建设战略。

“通过扩大与成员国和其它组织的合作特别加强了地区性援助，重点是在培训、指导和技术信息转让方面。

“制定了一个全球性的风险背景综述，以支持对安保问题采取基于风险的做法。它包括对民用航空威胁的一个详尽分析，并对成员国进行的国内风险评估提供指导。

“最后，十年来首次召开的航空安保高级别会议提出了很多建议，这些建议都是为了确保未来的各个安保方案对于各国和航空界从实施费用的角度衡量是可持续性的，同时又能从整体上改善乘客的旅行感受体验。

“环境保护

“在环境保护方面，在四大关键领域取得了重要进展：全球理想目标；国家行动计划；可持续航空替代燃料；和基于市场的措施(MBM)s)。

“完成了二氧化碳排放趋势评估，该工具在对各类减排措施的潜在影响进行评估时有帮助，从而有助于对实现全球理想目标的进程中取得的当前成果进行测量，对未来的成果进行预测。

“注意到一个新的测量系统经批准可用于航空器二氧化碳排放标准的开发，目前预计该标准在 2015 年可以完成。

“已递交了旨在减少国际航空排放的自愿行动计划的成员国已经占到了全球航空运输总量的 80%。这个积极参与的良好局面证明了本组织正在向更加以行动为导向的实施模式转向，并有助于对各国的能力建设活动进行调整。

“秘书处推广和促进可持续航空替代燃料的研发和部署方面加强了努力。这包括在目前的政策和措施的基础上，以及在各国和各机构组织目前的举措和最佳做法的基础上提出一系列的政策建议。

“制定一个全球性的针对国际航空排放问题的基于市场的措施(MBM)方案的可行性研究在按计划进行中，制定一个 MBM 行动框架以支持各国的 MBM 行动方案的工作也在进行中。

“今年早些时候，航空环境保护委员会第九次会议批准了 18 项建议以帮助国际民航组织履行它有关航空环境保护的职责。这些建议涉及到新更新的交通和机队预测、航空器噪声标准的严格程度提升、航空器运行、新的航空器二氧化碳排放标准的制定，和下届航空环境保护委员会的工作计划。

“航空运输的可持续发展

“为应对航空运输的可持续发展问题，第六届全球航空运输大会制定了一个综合一揽子结论和建议，涉及到航空运输征税、与航空运输的竞争法律和规则有关的监管办法的协调性和兼容性，以及消费者保护事宜。

“当理事会通过了标题为“实现全球民用航空系统的可持续增长”的国际民航组织 2014-2016 新三年愿景声明时，证明了可持续性的重要性得到了理事会的认可。理事会还确立了一个相应的全新战略目标：航空运输的经济性发展：促进建立一个良性的和经济上可行的民用航空系统。

“这个新目标包括有关航空运输监管和基础设施管理的政策和指导的制定，和航空活动（包括消费者保护、征税、公平竞争和使用费）经济学。

“本着追求更高效率的精神，面对各成员国经历的明显的经济和预算压力，本组织不断调整各个计划和目标。要使很多架构和程序与新的经营方式相协调，这已证明是极具挑战性的，但同时也是极具创造性的。其结果就是产生了一个更瘦身更高效的国际民航组织，有更强的能力以应对来自各国和航空界的日益变化的需求。

“现在该由本届大会来对这些方案和活动进行检阅、审议和通过，因为它们将左右国际民用航空在未来几十年间的发展进程。”

2. 执行委员会主席感谢理事会主席的精彩介绍。在没有任何评论意见的情况下，执行委员会注意到理事会 2010 年、2011 年和 2012 年的年度报告以及 2013 年前六个月的补充报告（Docs 9952 号、9975 号和 10001 号以及补充）中与其职责范围有关的部分。

议程项目 17：环境保护

3. 执行委员会然后开始审议这个议题，并为了方便讨论将其分成两个部分：一般规定、噪声和当地空气质量；和气候变化。执行委员会在理事会提交的这三个工作文件的基础上对第一个部分进行了审议：WP/25 号文件（民用航空的发展和环境）；WP/26 号文件（航空噪声和排放的目前现状和未来趋势）；和 WP/27 号文件（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）。执行委员会还根据下列附加文件对综合声明的草案稿进行了讨论：WP/70 号、106 号、163 号第 1 号修改稿、222 号、240 号、297 号、318 号和 327 号工作文件第 1 号修改稿，以及 WP/348 号信息文件。

一般规定、噪声和当地空气质量

民用航空的发展和环境

4. 秘书长介绍了 WP/25 号文件，该文件报告了国际民航组织自上届大会以来在与民用航空和环境有关的问题上取得的进展。在主要介绍航空环境保护委员会(CAEP)的活动包括其第九次会议（蒙特利尔，2013 年 2 月 4-15 日）的结果的同时，该报告也介绍了秘书处的相关活动以及秘书处与其它组织合作开展的活动。

5. 该文件重点介绍了航空环境保护委员会第九次会议就新的拟议的喷气和螺旋桨飞机的噪声标准和拟议的倾转旋翼航空器噪声标准达成的协议，并将其列入附件 16 — 《环境保护》，第 I 卷 — 《航空器噪声》，以及就减噪技术的中期和长期目标达成的协议。该文件还报告了针对有关宵禁影响进行的一个全球性分析的相关工作的进展情况。此外，该文件详细介绍了在应对航空器发动机排放、在制定二氧化碳排放标准（包括航空环保委第九次会议对与此有关的合格审定要求的批准），和制订微粒物质（PM）标准方面取得的进展。该文件还详细介绍了与运行改进有关的下述两个文件的编写进展情况：航空环保委第九次会议关于降低燃油消耗的新运行目标的协议；和航空系统组块升级（ASBUs）的环境分析。提请大会继续支持航空环境保护委员会和国际民航组织秘书处在与航空和环境有关的问题上的工作，并审议 WP/25 号文件中包含的信息以在对大会第 A37-18 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）和第 A37-19（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）决议进行更新时进行参考。

航空器噪声和排放当前的现状和未来的趋势

6. 秘书长提交了 WP/26 号文件，报告了航空环境保护委员会根据大会第 A37-18 决议附录 A 的要求进行的对航空器噪声和航空器发动机排放目前现状和未来影响的环境趋势评估。各成员国和观察员组织对环境趋势评估做了大量的工作，作出了重大贡献，都反映在航空环境保护委员会达成的共识之中。该文件也报告了秘书处根据大会第 A37-19 号决议发展相关能力的进展，这种能力使本组织有能力向《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC) 定期报告源于国际航空的二氧化碳排放情况，并衡量向实现上届大会通过的全球理想目标的进程前进时的进展情况。此项活动将受益于各成员国向国际民航组织更多地报告油耗数据。

7. 该文件强调，从绝对数字来看，全球暴露于航空器噪声中的总人口、影响当地空气质量的全球航空器排放总量以及影响全球气候的全球航空器排放总量，预期在整个分析阶段会持续增长，但增长速率会低于同期航空需求的增长速率。按照最乐观的设想，预计在 2040 年以前燃油效率将每年平均提高 1.4%，其中 2020 年至 2030 年的中期阶段将每年平均提高 1.76%。然而，还需要有航空技术和运行改善方面其他的措施，才有可能实现 2020 年以后的碳排放平衡增长。虽然可持续航空替代燃料有潜力为降低排放作出重大贡献，但目前尚没有足够的数据可令人信服地预测一定能够获得这种替代燃料或预测其寿命周期。

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

8. 秘书长介绍了 WP/27 号文件，该文件建议考虑上届大会以来的发展对大会第 A37-18 号决议进行修订。对附录 A 至附录 H 的改动主要是基于航空环境保护委员会的各项活动，包括其第九次会议的各项成果，以及秘书处与其它组织合作开展的与下列有关的活动：制定航空器二氧化碳排放标准和微粒物质(PM)标准的进展；航空环境保护委员就新的噪声标准达成的协议；新技术和新的运行目标的更新。提请大会审议和批准修订后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。

9. 接下来美国代表介绍了 WP/27 号文件，在该文件中她的国家承认通过政策、标准和指导在降低影响当地空气质量的航空器噪声以及航空排放问题上所取得的进步。美国强烈支持航空环境保护委员会的建议，即逐步实施新的附件 16 第 I 卷第 14 章航空器噪声标准，并提请大会完全支持国际民航组织理事会进行批准，并确认其为在从源头降低航空器噪声方面迈出的一大步。美国还支持航空环境保护委员会不施加运行限制的有关建议，并提请大会采取相同立场，并通过下列语言：“一旦第 14 章被国际民航组织理事会通过，”敦促各国不要对符合附件 16 第 I 卷第 4 章和/或第 14 章的噪声合格审定标准的航空器施加运行限制”。由于对航空器噪声管理的平衡做法自从 2001 年被通过之后就被国际民航组织各成员国一再重申是降低航空器噪声的适宜的政策，而且美国也通过颁布相关法律法规进行了全面实施，因此美国还提请大会再次重申对航空器噪声管理的平衡做法的承诺，包括对《平衡做法指导》(Doc 9829 号文件)的承诺，即承认运行限制不应作为第一道措施，而只应在考虑了其他所有要素之后才可以采用。另外，美国提请大会承认在应对排放对当地空气质量的影响方面所取得的成绩和正在进行的工作，并支持在制定非挥发性微粒物质(PM)审定标准方面的进一步工作。

10. 西班牙代表介绍了 WP/70 号文件，该文件中 44 个欧洲联盟 (EU) 和欧洲民航会议 (ECAC) 成员国对国际民航组织在应对航空对当地空气质量的影响方面所取得的成绩表示欢迎。这些国家尤其满意地注意到航空环境保护委员会在其第九次会议上就新的附件 16，第 I 卷，第 14 章的噪声标准达成的协议，并支持理事会批准该协议。上述国家还强调完全支持航空器噪声管理的平衡做法的有效应用，并为此推动欧洲委员会提出一项立

法建议以加强该协议做法在欧洲国家的实行。上述国家还满意地注意到航空环境保护委员会在制定非挥发性颗粒物(nvPM)审定标准方面正在进行的工作。上述国家提请大会注意，在高人口密度地区的交通拥挤机场的环境问题的影响在增长，导致当地政治势力的强烈反对，这种局面导致国际航空的发展正面临越来越多的限制。此外，这些国家提请大会通过下列行动并将其纳入修订后的综合声明：欢迎在航空环境保护委员会第九次会议上取得的各项成就，尤其是对从 2017 年（对重量不超过 55 吨的航空器从 2020 年开始）开始实行新的第 14 章的噪声标准达成的协议，以和平衡做法的第一支柱（从源头降低噪声）相一致；并鼓励航空器发动机制造商进行必要的合作以支持取样和测试方面的工作，从而保证在 2016 年的航空环境保护委员会第十次会议上通过一个高标准的非挥发性颗粒物(nvPM)审定标准。

11. 可持续航空国际联合会（ICSA）观察员介绍了WP/297号文件，该文件将国际民航组织的二氧化碳排放标准作为实现减排目标的一揽子措施的一部分。可持续航空国际联合会支持采用综合性的方法实现航空的可持续增长，即正如WP/34号文件（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）中所阐述的，为有效降低排放，既要有技术和标准方面的工作，也要有基于市场的措施方面的工作。特别地，可持续航空国际联合会同意支持会导致业内减排的各项措施。为此目的，它将继续支持国际民航组织为制定二氧化碳排放标准（它是国际民航组织为满足航空领域环境目标的一揽子措施的一个组成部分）而正在进行的工作。忆及航空环境保护委员会早先曾同意国际民航组织为新型航空器制定的二氧化碳排放标准的目的是为了使减排水平超过没有标准时的航空器的减排水平，因此可持续航空国际联合会强调，如果该标准没有递增效应，一揽子措施中的其他措施，包括基于市场的措施，必须能做出弥补。简言之，可持续航空国际联合会支持同时采取聚焦于业内减排的综合性一揽子措施和基于市场的措施，并追求这两方面共同带来的环境效益最大化。可持续航空国际联合会提请大会确认二氧化碳排放标准是一揽子减排措施的重要组成部分，并请求国际民航组织理事会确保其航空环境保护委员会坚守其承诺，对新型航空器达成有超出“正常惯例”的增量减排成效的新标准。

12. 国际运输工人联合会（ITF）观察员介绍了 WP/327 号文件第 1 号修改稿，该文件强调了机场员工因暴露在航空器和柴油发动机尾气中的细小颗粒物中而引发的潜在健康问题。该文件还概述了在哥本哈根机场由一个工作组（该工作组由机场管理者、在该机场运营的公司以及代表该机场员工的工会共同组成）为降低细小颗粒物污染而采取的关键行动，并建议将这一案例作为讨论该议题的一个出发点。国际运输工人联合会提请大会确认，机场员工暴露在航空器和柴油发动机尾气中的细小颗粒物中的问题是一个紧迫的但又是被忽视的与工作有关的问题，因为它对千百万人的健康构成潜在的威胁。另外，国际运输工人联合会还敦促国际民航组织将由柴油发动机造成的空气污染纳入拟议修订中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并将其环境保护方面的政策和做法相应延伸至员工健康和安全管理。

13. 印度代表介绍了 WP/222 号文件，该文件概述了印度民用航空总局在噪声管理上的各项举措，包括对德里国际机场进行的首次详尽噪声研究。该文件提请大会：确认对主要机场有进行噪声地图研究的必要；敦促各成员国根据国际民航组织的航空器噪声管理的平衡做法，在该国主要机场安装永久性噪声监测系统和制定主要机场的噪声限值和机场周边土地使用计划的行动方案；以及请求理事会为成员国制定该关键领域的特定指导原则。

14. 执行委员会主席忆及在上届大会上，印度曾提交了 WP/270 号文件，内容涉及在全球的某些地区实行的宵禁及其对其它地区在航空运营方面的影响。在注意到秘书处提到的资源限制时，印度提出可以为任何有关宵禁的进一步研究提供必要的资源。正如在 WP/25 号文件的段落 3.5 所显示的，大会以后，秘书处在顾问的支持下制定了一个工作范围，以便开展一项全球性的研究，可以在考虑到环境和经济以及其它因素的条件分析

宵禁产生的影响。主席注意到尚未曾从印度得到任何资源，希望印度在提供资源方面做出澄清。印度代表指出资助资金正在印度民用航空部办理相关的手续中，将会在适当的时候就有关结果联络秘书处。

15. 南非代表提交了 WP/240 号文件，该文件叙述了南非在宵禁方面的做法和对此问题的相关建议。该文件强调，尽管过去 20 年间航空器发动机技术的进步已经使航空器的噪声有了明显的降低，但是诸如宵禁在内的运行限制引起的问题多年来一直存在，并且还将继续存在下去。在 2013 年的第六届世界航空运输大会 (AT-Conf/6) 期间，秘书处指出全球有 161 个有国际航班业务和/或航空货运业务的机场有宵禁限制。一方面这种限制确实可以降低机场的航空器噪声，但同时却既对航空业便利人员和货物流动的能力造成不利影响，又增加了机场和航空公司的经营成本。因此，南非支持国际民航组织在航空器噪声管理上的平衡方法。南非坚持认为各国不应把诸如宵禁这样的运营限制作为降低航空器噪声的第一道措施，而只应在实施了国际民航组织平衡做法的全部四大要素之后才可以采用。提请大会：确保国际民航组织在制定有关宵禁的政策指导和鼓励各国使用指导方面继续发挥领导作用；确保国际民航组织继续监测各国有关宵禁的做法并评估宵禁对航空服务的运行造成的影响；要求实行宵禁的国家和地区重新审视它们的政策。

16. 国际航空运输协会观察员就国际民航组织制定的与噪声有关的运行限制的政策介绍了 WP/163 号文件第 1 号修改稿。国际航空运输协会认为，如果获得国际民航组织理事会的通过，这个新的附件 16，第 I 卷第 4 章的噪声标准（它将噪声限制级别又增加了 7 分贝）在未来的岁月中将使居住在机场周边的成千上万的人们进一步减少受噪声的影响。国际民航组织的合格审定标准提供了实在的环境效益，并同时为运营人提供了必要的监管稳定性。考虑到航空运输的国际性特征和航空器较长的寿命周期，运营人必须要获得保证，即经过合格审定满足所有适用国际标准的航空器可以在它的整个寿命周期内在世界范围内运行而不受阻碍国际航空运输的过分限制。国际航空运输协会强调，国际民航组织在航空器噪声管理上的平衡做法要求各种措施之间的平衡，并且为在机场个案基础上的已确认噪声问题的管理提供了一个透明进程。在运行限制仍是允许做法的情况下，各国也适当地约定了对运行限制的使用进行限定，并同时约定了对运行限制的审议程序。国际航空运输协会支持航空环境保护委员会第九次会议的建议 3/9，即敦促各国不对满足了附件 16，第 I 卷，第 4 章和/或第 14 章的噪声合格审定标准的航空器进行运行限制。国际航空运输协会忆及，自从 2001 年以来，历次大会有关噪声和当地空气质量的决议都敦促各国不对满足了附件 16，第 I 卷，第 3 章或第 4 章噪声合格审定的航空器进行淘汰。国际航空运输协会进一步忆及，大会第 A37-18 号决议的附录 E 反映了国际民航组织成员国通过对上述第 4 章的噪声标准的批准而达成的共识，即满足该标准的航空器不应受到运行限制。国际航空运输协会强烈反对任何对满足附件 16，第 I 卷，第 3 章的噪声合格审定标准的航空器进行淘汰的措施。

17. 在结束发言时国际航空运输协会的观察员承认国际民航组织目前有关运行限制的政策是在使各国能够根据平衡做法采取适当的噪声应对措施和保持航空运营人所需的法规稳定性和可预见性之间维持一个重要的平衡。国际航空运输协会提请大会重申在大会第 A37-18 号决议的附录 D 和附录 E 中确立的各项政策，并通过批准对该两个附录的修订从而继续遵循航空环境保护委员会第九次会议的建议 3/9。

18. 阿根廷代表介绍了 WP/318 号文件，该文件提到在保证航空环境保护委员会的工作获得最大成功方面各地区办事处所起的作用。作为一个积极参加地区性活动的航空环境保护委员会正式成员国，阿根廷认为为了促进航空环境保护委员会的杰出工作，应该将委员会的工作情况更广泛地通报给那些还不是委员会成员或观察员的国家，以及进一步促进与这些国家的意见交流。通过在地区办事处举办的讲习班、研讨会和其它类似的活动，地区办事处是一个可以有效通达这些国家的理想桥梁。提请大会继续支持航空环境保护委员会和秘书处在处理与民用航空和环境保护有关的事务方面的杰出工作；并建议理事会鼓励各地区办事处继续开展各种类型的

活动（例如研讨会和讲习班等）以使得那些还不是航空环境保护委员会成员或观察员的国家能够通过与地区办事处的更广泛和直接的接触从而更全面地从委员会的工作中获益。

19. 注意到越南提交了 WP/348 号信息文件，该文件概述了该国的监管机构、航空公司、空中航行服务提供商和机场运营人在解决国内和国际航空运营带来的噪声和碳排放问题时采取的各项措施。

20. 在表示在对欧洲联盟（EU）和欧洲民航会议（ECAC）成员国提交的 WP/70 号文件的支持时，挪威代表特别对航空环境保护委员会在新的附件 16，第 I 卷，第 14 章的噪声标准上取得的进展表示欢迎。他强调，考虑到在人口密集区域的机场的航空业务的增长引起了严重的噪声和当地空气质量恶化，因此，要有效应对这些挑战，科技的进步应是众多措施中的一个。在这方面更严格的技术标准是至关重要的。挪威代表特别对航空环境保护委员会的非凡工作表示感谢，并强调，如果没有由航空界、非政府组织(NGOs)和国际民航组织成员国提名的专家们的巨大努力，要完成该新的第 14 章的噪声标准是不可能的。

21. 在也对 WP/70 号文件表示支持的同时，意大利代表对国际民航组织正在进行的与航空对当地环境的影响有关的工作表示赞赏。他强调说，交通拥挤的机场在包括意大利在内的很多国家正日益成为问题，居住在这类机场周围的人群需要有措施来保护他们的健康和保持他们的生活质量。因此有必要解决阻碍航空运输发展的各种限制。意大利代表强调，有必要采取进一步的行动来解决航空器噪声问题，因此有效地实施国际民航组织在航空器噪声管理上的平衡做法就应该受到特别的欢迎。注意到这个新的第 14 章的噪声标准（航空环境保护委员会第九次会议的重要成果）就是这进一步的行动之一，因此意大利赞成理事会通过该标准。意大利代表重申，欧洲联盟已经开始了相关的立法程序以使该标准在欧洲成为强制性标准。他指出意大利认为航空环境保护委员会继续其在非挥发性微粒物质（nvPM）方面的好工作也同样是必要的，并强调了航空器发动机制造商在航空环境保护委员会进行技术分析时提供配合的重要性，因为该分析对于在 2016 年航空环境保护委员会第十次会议上达成一个高质量的非挥发性微粒物质标准是必不可少的。

22. 巴西代表指出他的国家也承认国际民航组织在降低航空器噪声和降低航空对当地空气质量的影响方面所取得的进展，特别是制定了新的第 14 章的噪声标准。他忆及巴西曾深度介入到该标准的制定中，并承诺会遵守所达成的结果。巴西同意航空环境保护委员会第九次会议的建议 3/9，即各国不应为满足附件 16，第 I 卷，第 4 章和/或第 14 章的噪声合格审定标准的航空器进行运行限制。巴西因此支持美国提交的 WP/106 号文件的行动段落 a) 和 b) 和国际航空运输协会在 WP/163 号文件第 1 号修改稿中建议对大会第 A37-18 号决议的附录 D 进行修订的建议。在对阿根廷代表就航空环境保护委员会的杰出工作所作的赞扬性评论表示支持时，巴西代表指出，他的国家也支持航空环境保护委员会成员中应有更广泛的地理覆盖性，以使得在委员会中没有代表的地区-例如中美洲-能有国家参加委员会。巴西因此赞成非航空环境保护委员会成员或观察员的国家通过国际民航组织的地区办事处的介入参加航空环境保护委员会的工作。

23. 波兰代表发言附和挪威代表和意大利代表对 WP/70 号文件的支持，并认可拟议中的新的第 14 章的噪声标准将有助于减轻飞行活动对居住在机场附近的社区的负面影响并有助于航空运输的进一步发展。这个解决方案也将保证现有的机场维持目前的环境能力。与此同时，拟议中的标准趋严又是相对缓和的，因此不会对航空器发动机制造业有不利的影 响，也不会迫使更换机队。波兰因此支持根据航空环境保护委员会第九次会议达成的协议通过新的第 14 章的噪声标准。对于航空器发动机的排放问题，波兰认为在进行当地空气质量评估时应该特别注意氮氧化物（NO_x）的浓度，因为它位列最有毒物质之一。波兰注意到，在目前的科学研究关注于挥发性微粒物质（PM）的影响时，非挥发性微粒物质（nvPM）对生物体的健康同样具有明显的不良影响。波兰因此

建议航空环境保护委员会今后在氮氧化物（NO_x）标准方面开展进一步的工作，如同它在关注诸如微粒物质在内的其它物质时所作的。

24. 法国代表在发言支持理事会提交的 WP/25、26 和 27 号文件以及欧洲联盟（EU）和欧洲民航会议（ECAC）成员国提交的 WP/70 号文件时强调了航空环境保护委员会第九次会议建议的新的第 14 章噪声标准的重要性。法国代表强调说，他注意到在提交的文件中有很多是涉及噪声问题的，因此毫无疑问噪声问题是航空领域中最重大的困扰问题。在一系列的主要机场，例如欧洲的那些机场，噪声问题甚至可能导致极端的局面，例如对发展的阻止、航空运输量的下降，在某些情况下甚至是机场的关闭。因此，在航空器噪声管理方面实施国际民航组织的平衡做法显然是必要的。当仍然有其它的应对措施可以采取时，任何国家都不应该施加更严格的运输限制，也不应该对某型号的航空器单独施加运行限制。然而，绝不应该轻视一些国家面临的机场对附近居民造成负面影响的局面。在一些事例中，环境压力是如此之大，以至于如果缓解措施不到位，反对力量就有可能采取极端性做法，从而导致航空运输的明显下降。以法国的奥利机场为例，这种局面有可能导致运输量下降 2/3，甚至是机场关闭。航空运输的基础是航空器和机场的运营。各国不应该令自己陷入对此类问题再无力进行管控的境地。

25. 瑞士代表也支持 WP/70 号文件，并强调，如何缓解国际航空对气候变化的影响，这个问题需要大会的充分关注。然而，也不应忘记还有其它问题也同样需要大会的充分关注，尤其是航空器噪声和影响当地空气质量的航空器发动机排放问题。瑞士强烈认为，只有航空业在噪声和气体排放方面的效能不断地改善提高才有可能使航空业得到机场临近社区的支持并保持可持续性的发展。瑞士因此热烈欢迎在保护人民免受航空负面影响的关键领域取得的进展，并支持航空环境保护委员会第九次会议有关新的第 14 章噪声标准的决定，以及在筹划一个新的发动机微粒物质排放标准时所采取的成功步骤。与此同时，瑞士赞同美国在 WP/106 号文件中表达的观点，即国际民航组织在控制或降低受航空器噪声严重影响的人口数量和航空排放对当地空气质量的影响这两方面所作的环境问题承诺仍将是环境行动的关键领域。瑞士也支持 WP/106 号文件中所建议采取的行动。特别地，瑞士明确表示支持 WP/106 号文件的行动段落 c)，并且更赞成维持航空环境保护委员会第九次会议在涉及新的第 14 章噪声标准时同意使用的措辞，而不是采用 WP/27 号文件附录 E 第 4 段的语言，因为它建议将关于新噪声标准的目前的决定延伸至理事会通过的任何更严格的水平。

26. 在对国际民航组织过去三年中在环境保护领域完成的大量工作表示祝贺的同时，阿拉伯联合酋长国代表还对航空环境保护委员会所取得的众多成绩作了积极的评论。她指出她的国家支持国际航空运输协会提交的 WP/163 号文件第 1 号修改稿，也支持理事会提交的 WP/26 号文件的行动段落 a)、 b) 和 d)。然而，她也对该文件行动段落 c) 有顾虑，该文件敦促各国向国际民航组织提交燃油消耗数据，而关于 4.2 段，阿拉伯联合酋长国代表忆及在很多场合她所代表的国家对提交国际民航组织表格 M — 燃油消耗和交通-国际航班和全部航班，商业航空承运人-都表示了敏感。阿拉伯联合酋长国要求国际民航组织重新审视表格 M 和与之相关的数据采集方法，因为该国认为它们对向国际民航组织提交此类燃油消耗数据构成了重大的障碍。这一点在理事会提交的 WP/30 号文件（二氧化碳减排活动的国家行动计划）和 WP/31 号文件（对各国的援助 — 航空和气候变化）中也同样明显。

27. 危地马拉代表支持欧洲联盟（EU）和欧洲民航会议（ECAC）成员国提交的 WP/70 号文件和美国提交的 WP/106 号文件。他同样支持阿根廷提交的 WP/318 号文件，以及巴西代表对该文件的支持性评论，即扩大航空环境保护委员会成员的地理性覆盖范围；考虑到中美洲地区对气候变化现象的高度脆弱性，这种扩大尤其要覆盖到中美洲国家。危地马拉代表还支持国际运输工人联合会提交的 WP/327 号文件第 1 号修改稿，该文件涉及

因曝露在机场处的航空器和柴油发动机尾气中的细小颗粒物中而引发的损害健康问题。危地马拉代表指出这个问题应引起特别注意。

28. 多哥代表发言支持提交的所有文件，特别是阿根廷提交的 WP/318 号文件。他强调，国际民航组织的地区办事处的作用相当于一个中继站，它将国际民航组织的各项决策传递到所辖各国，并通过举行研讨会等形式协助有关国家实施国际民航组织的决策。多哥代表提问是否有可能在某些机场实行抗噪措施，以及有可能鼓励制造商们制造出产生更少噪声和更少排放的更现代化的航空器。

29. 在附和其他国家对航空环境保护委员会的工作的评论时，美国代表支持阿根廷提交的 WP/318 号文件中的建议以及巴西代表对该建议的支持，即对航空环境保护委员会的工作应进行更广泛的宣传。在对理事会提交的 WP/25、26 和 27 号这三个文件表示支持后，在提到 WP26 号文件时她强调了一致性的重要性和为航空器噪声和航空器发动机排放提供准确趋势的重要性。美国代表注意到秘书处正在制定国际民航组织二氧化碳报告和分析系统(ICORAS)，认为非常重要的一点是各成员国必须支持这一工作并提供相关数据，以使得该系统有完全的一致性并最终展现一个单一趋势。就波兰代表对国际民航组织氮氧化物 (NO_x) 标准的评论，美国代表强调说美国非常同意解决氮氧化物排放问题的重要性。忆及国际民航组织曾于 2010 年通过了氮氧化物 (NO_x) 的发动机排放标准并且该标准将于 2013 年 12 月份生效，美国代表强调说相对于目前的标准该标准有了多达 15% 的明显提高。她指出，考虑到该新的氮氧化物排放标准还处于待实施阶段，因此可能国际民航组织并不需要在近期内考虑另一个氮氧化物排放标准。然而，重要的是需要定期对氮氧化物的排放和新技术的发展进行再评估，这也许正符合波兰代表提出的建议。

30. 委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国) 代表称赞了国际民航组织在环境保护领域中发挥领导作用时所做的工作，并对阿根廷提交的 WP/318 号文件表示支持。

31. 加拿大代表指出，他的国家作为航空环境保护委员会成员，对航空环境保护委员会最近的第九次会议取得的与第 14 章噪声标准有关的进展和在其它环境问题上取得的成果表示欢迎。加拿大支持美国提交的 WP/106 号文件和国际航空运输协会提交的 WP/163 号文件第 1 号修改稿，它们使各国为了对航空环境保护委员会第九次会议的各项决定达成共识所作出的承诺更加清晰。

32. 日本代表附和很多代表的发言，对国际民航组织秘书处和航空环境保护委员会所进行工作表示了赞赏。他表示他的国家支持理事会提交的 WP/25、26 和 27 号文件、美国提交的 WP/106 号文件，以及欧洲联盟 (EU) 和欧洲民航会议 (ECAC) 成员国提交的 WP/70 号文件。日本代表在提到国际航空运输协会在 WP/163 号文件第 1 号修改稿中所提对大会第 A37-18 号决议附录 E 第 4 段的变更建议时，说日本赞成保留理事会在 WP/27 号文件中建议的文本，因为它不仅包括了由国家施加的运行限制，也包括了由私营的机场运营人施加的运行限制。

33. 突尼斯代表也对国际民航组织秘书处和航空环境保护委员会在环境保护领域内的努力表示了感谢，并对国际航空运输协会提交的 WP/163 号文件第 1 号修改稿表示支持。

34. 执行委员会主席在对讨论进行总结时说，注意到了对航空环境保护委员会所做工作的明显支持。航空环境保护委员会在航空器噪声问题上进行了有效的工作，并且新的噪声合格审定标准草案获得了各位代表的广泛的支持。执行委员会主席在引述了阿拉伯联合酋长国代表的评论时确认了秘书处正在制定国际民航组织表格 M — 燃油消耗和交通-国际航班和全部航班，商业航空承运人。在忆及美国代表就单一趋势，也即一致性预测发表的评论时，主席说考虑到数据是来自于国际民航组织各成员国，他重申本组织的重要性。对于新的噪声合格审定标准，主席说注意到了一些代表强调了 WP/27 号文件中拟议中的更新过的综合声明附录 C，并强调了在航

空器噪声管理上采用平衡方法的重要性，以及不对最新一代航空器-即可以满足附件 16，第 I 卷，第 4 章和/或第 14 章的噪声合格审定标准的航空器-施加运行限制的要求。

35. 主席说注意到有代表支持国际航空运输协会在 WP/163 号文件第 1 号修改稿中的建议，即对该综合声明附录 D 和序言第 4 段进行修改，并建议执行委员会将这些修改建议推荐至全会表决通过。

36. 主席注意到国际运输工人联合会在 WP/327 号文件第 1 号修改稿中提到的健康问题在该综合声明 (WP/27 号文件) 附录 H 执行部分 1 和 3 中已有提及，他强调国际民航组织将与世界卫生组织 (WHO) 和国际机场理事会 (ACI) 密切合作，对健康问题继续进行监测。在提到宵禁问题时，主席忆及印度代表确认了他的国家在这个问题上的兴趣。一方面国际民航组织秘书处已经开始进行有关宵禁的必要的研究，另一方面秘书处也在等待必需的支持以继续这方面的研究。主席提到阿根廷在 WP/318 号文件中对国际民航组织地区办事处所起作用的支持，通过举办研讨会、讲习班和其它类似的活动将航空环境保护委员会的工作信息进行更广泛的宣传从而保证该委员会取得最大化的成功。主席指出这个问题将会与他在总结发言中提到的其它问题一起反映在执行委员会报告的相应部分中。

气候变化

37. 为了审议的方便，议程项目 17 的第二部分又细分为七个问题：可持续航空替代燃料；二氧化碳减排活动的国家行动计划；对各国的援助 — 航空和气候变化；环境保护 — 其他联合国机构和国际组织的进展；联合国气候中立倡议；和基于市场的措施(MBM)。一旦所有相关的文件提交完毕，将在下次会议(EX/4)上对所有这些气候变化问题进行一般性讨论。

可持续航空替代燃料

38. 秘书长介绍了 WP/28 号文件，该文件介绍了国际民航组织为响应大会第 A37-19 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) 号召 (该决议要求各成员国积极参加可持续航空替代燃料领域中的更多活动) 举办的各种活动。本组织的有关活动包括通过国际民航组织举办的可持续航空替代燃料研讨会 (蒙特利尔, 2011 年 10 月 18-20 日) 对各国和其他利益相关方的成功实践经验进行信息分享，和对国际民航组织的可持续航空替代燃料全球行动框架网站(GFAAF)的持续更新。国际民航组织的工作的另一个关键领域是对全球性的可持续航空替代燃料的举措进行推广，包括在 2012 年 6 月举行的里约 20 国峰会上发起的国际民航组织飞向可持续的未来活动。在此项活动中秘书长从蒙特利尔经过四段连接的航程飞到里约热内卢，所有四段航程都是由可持续替代燃料驱动的。在 2012 年 6 月成立了可持续替代燃料专家组，以便为可持续航空替代燃料的进一步研发和部署提供建议。在 WP/28 号文件附录 A 中记载了该项工作的成果。另外，航空环境保护委员会的二氧化碳排放趋势评估工作触及到了未来航空替代燃料生产水平的量化困难和在一个寿命周期基础上的二氧化碳净排放的变化的计算困难问题。所有这些活动有助于发现和确定挑战所在和应对挑战的后续步骤，包括确定商业规模开发和部署可持续航空替代燃料的初始经济门槛和确保这种燃料的可持续性。理事会提请大会：根据大会第 A37-19 号决议的请求承认所取得的进展，并对本组织为各国和航空界在可持续航空替代燃料的开发和部署提供便利方面所作的工作继续给与支持；以及审议 WP/28 号文件中包含的信息以便对大会第 A37-19 号决议进行更新时采用。

39. 印度尼西亚代表提交了 WP/164 号文件，该文件提供了他的国家作为针对气候变化和缓解温室气体 (GHG) 排放的行动计划预实施和实施措施的一部分而开展的与航空替代燃料有关的”为可持续发展目的的绿色

航空举措”的有关信息。该文件强调了印度尼西亚在替代燃料实施措施方面的具有法律效力的政策框架，和为在该国以及在该地区和国际上实施这些措施作出明显贡献的承诺。在这方面，印度尼西亚代表特别提到了在本次大会期间他的国家和国际民航组织签署了一个以管理服务协议(MSA)为形式的大型技术援助和环境保护项目。他还忆及 2013 年的国际绿色航空会议(IGAC-2013)（印度尼西亚，巴厘，2013 年 7 月 1 日- 4 日）提出了一个强烈建议，建议在本国和全球的利益相关方之间建立起更稳固和范围更广泛的合作(参考 WP/166 号文件)。由此印度尼西亚非常欢迎国际民航组织成员国、各国际组织和航空界交流可持续航空替代燃料的知识，以及在技术能力建设方面的交流意愿。提请大会在制定缓解温室气体(GHG)排放的政策和建议实施措施时考虑印度尼西亚的“为可持续发展目的的绿色航空举措”。

40. 美国代表介绍了 WP/108 号文件，该文件报告了她的国家在推进可持续喷气替代燃料的科研、开发、展示和部署方面做出的巨大努力，它对环境的可持续性、能源安全和国际航空的经济稳定性都将具有贡献。和传统燃料相比，这种新型燃料将降低寿命周期内的净二氧化碳排放，因此减轻航空排放对环境的影响。它们也将减轻对空气质量的影响并有助于实现国际民航组织的气候目标。该文件重点介绍了美国的商业性航空替代燃料举措(CAAFI)，和对其“飞翔的农场”计划的扩展，强调应由各国继续研制和部署喷气替代燃料，并与范围更广的利益相关方合作，应包括航空公司、燃料供应商、金融机构，以及制造商。该文件还强调，国际民航组织应继续支持各国在这方面的努力，但不应发挥一个过分膨胀的作用，或不应寻求在可持续喷气替代燃料方面制定标准和政策。此类燃料的开发和部署工作是一项全球性的事业，世界各地出现很多不同的应对举措，包括公私营合作、公营的科研和开发举措，以及在供应链发展方面的努力。美国认识到，一方面喷气替代燃料的实现确有其不确定性，其在价格上的竞争性也可能影响它在近期内发挥它应起的作用，但另一方面也涌现出很多有巨大潜力的有前途的进展。美国将在国内和国际范围内继续努力，使喷气替代燃料的使用早日成为现实，从而有助于环境的可持续性和保持国际航空的经济实力。

41. 美国提请大会：时刻注意喷气替代燃料在测试、分析、燃料供应的进展和参与方面的进展；重申喷气替代燃料在达至国际航空的环境目标时的重要性；并重申国际民航组织在下列方面的作用：支持各成员国的努力、便利各成员国之间在喷气替代燃料的科研、开发、展示和部署方面的信息交换和成功经验分享，同时又继续保持不发挥一个过分膨胀的作用，或不寻求在可持续喷气替代燃料方面制定标准和政策。

42. 立陶宛代表详细阐述了欧洲联盟（EU）及其成员国以及欧洲民航会议（ECAC）44 个成员国提交的 WP/108 号文件[第 1 号修改稿（只有法文）]分部分 3.4（可持续替代燃料）。这些国家支持用一个包括新技术、更高效运行、基于市场的措施，和可持续替代燃料在内的综合性的解决方法来减少国际航空对环境的不利影响。这种燃料有可能降低寿命周期内的净二氧化碳排放，对减轻航空排放对环境的影响做出贡献，因此这种燃料的开发和使用对于欧洲来说是非常必要的。然而，可持续替代燃料在具体可带来何种益处和价格方面还存在很多不确定性。欧洲国家支持国际民航组织在涉及这种燃料的信息交换和成功经验分享方面所发挥的作用。国际民航组织的作用也应发挥在对各种机制的政策统一方面以保证航空替代燃料的可持续性和在燃料的寿命周期内的温室气体排放降低。

二氧化碳减排活动的国家行动计划

43. 秘书长介绍了 WP/30 号文件，该文件报告了国际民航组织自上届大会以来在二氧化碳减排活动的国家行动计划方面取得的进展，以及国际民航组织对各国在他们的行动计划的编制、更新和实施方面提供进一步的支援时准备采取的后续步骤。作为对文件中的信息更新，他指出截止到 2013 年 8 月中旬，已经有 63 个成员国向国际民航组织提交了国家行动计划，这代表了大约 80% 的全球国际航空运输量。到 2013 年底，预计还将再有 20

个成员国提交国家行动计划，这将使所覆盖的全球国际航空运输量超过 90%。利用国际民航组织对已提交行动计划的经验，经过对行动计划中包含信息的检视，能发现可以改进的领域和确定后续行动步骤，从而提高行动计划的质量，统一行动计划中的数据，并增加完善编制并经过更新的行动计划的数量。提请大会：承认本组织为响应国际民航组织第 37 届大会的决议在二氧化碳减排活动的国家行动计划的准备和提交方面所举行的活动和取得的进展；鼓励各成员国在他们的行动计划中自愿提供更完整和更可靠的数据，以有助于国际民航组织编辑全球排放数据；支持本组织在协助各国准备和更新国家行动计划和实施计划中的各项措施（如文件第 4 段所列）方面的进一步工作；以及审议 WP/30 号文件中所包含的信息以用于对大会第 A37-19 号决议的更新。

44. 巴西代表介绍了 WP/305 号文件，该文件详述了他的国家制定的减少航空温室气体排放的国家行动计划，该计划的最终正式文本将在稍后阶段提交给国际民航组织秘书处。文件强调国家行动计划对于国际民航组织各成员国报告为应对航空对环境的影响而正在进行的努力和未来的计划是一个非常有价值的工具。巴西承认国际民航组织在努力应对航空对环境的影响方面已经取得了巨大的进展。然而，在对降低航空温室气体排放的一揽子措施的可行性和环境效益评估方面还需要做出更大的努力。诸如运行改进、航空器新技术，以及航空器二氧化碳排放标准这类措施必须仍然列为国际民航组织的优先考虑事项。需要特别指出的是，与一揽子措施中的其它项目相比，可持续替代燃料在减少航空温室气体排放方面具有最大的潜力，因此，各国最迫切需要的是国际民航组织支持各国在开发和部署可持续替代燃料方面的具体援助行动。巴西的国家行动计划的目的是与国际民航组织秘书处和各成员国分享信息以期减少国际民用航空造成的温室气体排放的全球性努力做出贡献。巴西强调行动计划的自愿性质，即它一定不能被看作或误解作是对国内或国际所作的承诺。巴西提请大会：注意 WP/305 号文件所提供的信息；鼓励各成员国自愿提交他们的行动计划并通过国际民航组织的公共网站将之公之于众，以促进提高透明度和增强国际民航组织各项举措的有效性。

45. 印度尼西亚代表介绍了 WP/165 号文件，该文件介绍了他的国家作为针对气候变化和缓解温室气体(GHG)排放的印度尼西亚国家行动计划的预实施和实施措施的一部分而开展的与用于机场运营的可再生能源有关的“为可持续发展目的的绿色航空举措”的有关信息。文件概述了印度尼西亚按照其承诺而采取的政策和措施，以积极参加缓解气候变化和到 2020 年累积减少温室气体(GHG)排放 26%的全球举措，并为此做出贡献。文件强调，根据国际绿色航空会议(IGAC-2013)的精神，印度尼西亚已经在机场运营-尤其是在该国东部的机场运营中开始实施了与机场运营的可再生能源有关的 2013 年至 2020 年的政策、策略和实施措施。这个绿色航空举措有两个目标：以可持续的方式支持机场的用电需要；与此同时，提高飞行运行的安全和安保。机场能源配置中将包括基于太阳能、风力和生物燃料技术提供的可再生能源。未来的行动方案将包括：制定方案预实施路线图；建立起各利益相关方之间在方案行动方面的国家层级的合作，涉及各技术领域、金融、法规和法律框架，以及能力建设；建立度量、报告和核实(MRV)系统以便于国家对可再生能源各项措施的实施效果进行认定。提请大会在制定减少温室气体排放的政策和建议实施措施时考虑印度尼西亚的与机场运行可再生能源有关的“为可持续发展目的的绿色航空举措”。

46. 美国代表详述了 WP/234 号文件的段落 2.6 (行动计划)。她的国家强烈支持各国于 2010 年做出的自愿性承诺，即编制和向国际民航组织递交行动计划。和很多其他国家一样，美国已经于 2012 年 6 月向国际民航组织递交了行动计划。文件认为行动计划在体现国际民航组织各成员国报告为应对航空对环境的影响而正在进行的努力和未来的计划方面是一个非常有效的工具。美国支持对这一行动计划的国家承诺，并对行动计划进行完善，并提请大会，作为应对航空对环境的影响的综合性应对方法的一部分：建议对国家行动计划进行不断提高，包括从 2012 年 6 月开始每三年递交和更新一次国家行动计划，并将其公之于众，使其具有最大的效率。

47. 在介绍和更新 WP/83 号文件的部分 5 [和第 1 号修改稿 (只有法文)] 时, 立陶宛代表强调欧洲联盟 (EU) 及其成员国以及欧洲民航会议 (ECAC) 44 个成员国欢迎国际民航组织各成员国和航空业为缓解航空对环境的影响所进行的努力。国际民航组织鼓励各国递交行动计划是一个非常积极的进步, 并且对这一进步还可以进一步改进。欧洲对这一倡议的贡献就是已经有 37 个国家向国际民航组织递交了行动计划。欧洲还支持, 并且提供资金资助尤其是针对和援助发展中国家编制国家行动计划的项目。提请大会支持对国家行动计划的进一步提高和每年报告二氧化碳排放量以使得国际民航组织可以在向预定目标的进程中随时跟踪进展。

48. 之后玻利维亚 (多民族国) 代表代表拉丁美洲民航委员会(LACAC)18个成员国[阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚 (多民族国)、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和乌拉圭]介绍了WP/317号文件 (包括第1号更正), 该文件包括了一个对环境和航空的讨论和发展分析。上述国家呼吁积极参加和推进将可能改善全球环境质量的各项倡议, 认为这是全人类一项不可剥夺的权利, 并特别承认: 共同但有区别的责任原则(CBDR); 航空运输领域中非歧视和公平与平等机会原则; 以及特殊情况和各自能力原则(SCRC)。提请大会: 注意WP/317号文件中包含的信息; 承认共同但有区别的责任原则, 航空运输领域中非歧视和公平与平等机会原则, 以及特殊情况和各自能力原则; 支持国际民航组织有关降低航空排放的自愿性行动计划的评判标准; 核准对各国行动计划的透明性评判标准; 并要求发展中国家在航空环境保护委员会中有更高的代表性。

49. 委员会注意到下列 5 份信息文件已经提交了: 由多米尼加共和国提交的 WP/311 号文件 (多米尼加共和国 — 降低来自国际民用航空的二氧化碳排放量); 由印度提交的 WP/346 号文件第 1 号修改稿 (绿色举措-印度); 由大韩民国提交的 WP/268 号文件 (大韩民国减少温室气体排放自愿性活动的协议); 由危地马拉、伯利兹、洪都拉斯、萨尔瓦多、尼加拉瓜和哥斯达黎加提交的 WP/279 号文件[降低来自国际民用航空排放量的中美洲行动计划 (CAAPER)]; 和由加勒比航空安全和安保监督系统 CASSOS 成员国联合提交的 WP/328 号文件 [加勒比地区航空安全和安保监督系统 (CASSOS) 自第 37 届全体大会以来的活动和进展报告], 该文件第 3 部分与环境保护和加勒比航空安全和安保监督系统及其成员国的航空运输的可持续发展有关。

对各国的援助 — 航空和气候变化

50. 秘书长介绍了 WP/31 号文件, 该文件是有关国际民航组织自上届大会以来在为各成员国便于得到技术转让、能力建设和财务资源, 以及二氧化碳减排行动计划的编制而对各成员国提供援助方面取得的进展。各成员国和其他利益相关方对行动计划在兴趣、合作和参与上都有很高的程度, 并在非常短的时间内取得了重大进展, 这在很大程度上是得益于国际民航组织的稳健可靠的能力建设方案, 它的范围从提供指导材料和建设互动式网站以及诸如国际民航组织燃料节省估算工具 (IFSET) 这样的实用工具, 到实践培训研讨会和与各国的国家行动计划联络点之间的超过 200 场远程电话会议。其他的外联活动包括国际民航组织可持续航空替代燃料专题研讨会 (蒙特利尔, 2011 年 10 月 18-20 日) 和国际民航组织航空和气候变化学术讨论会: 目的地绿色 (蒙特利尔, 2013 年 5 月 14-16 日), 以及与航空和环境有关的各种出版物。期待最近出版并分发给所有代表的国际民航组织环境报告 2013: 航空和气候变化, 将对该领域的知识和信息的交流做出更大的贡献。

51. 国际民航组织对行动的援助-航空和气候变化研讨会 (蒙特利尔, 2012 年 10 月 23-24 日) 确定了提供援助的机会, 以便实施国家行动计划中预定采取的措施。秘书长在强调目前这种援助已经开始实施时, 援引了国际民航组织和印度尼西亚之间新的大型技术援助和环境保护项目的例子。秘书长指出该项目的目标是改善印度尼西亚的管理水平和降低该国的航空二氧化碳排放 (参考上面第 39 段), 其他国家如果也希望追求这个结果

的话他们可以参照这个实例。国际民航组织也一直在和其他国际组织进行合作，目的是建立起一些机制以便在成员国需要这类援助时这些组织可以比较方便地提供资金。

52. 作为对信息的更新，秘书长提到在 2013 年 8 月间全球环境基金(GEF)批准了国际民航组织提交的项目概念改造全球航空业：减少来自国际航空的排放并专门拨款 200 万美元用于该项目的开展，这是此类项目第一次获得批准。另外，秘书长代表国际民航组织，负责运输事务的副主席希依姆 — 卡拉斯先生 (Mr. Siim Kallas) 代表欧盟委员会，签署了双方对项目提供联合援助的标题为国际航空二氧化碳减排的能力建设的合作意向书，并专门拨款 650 万欧元（约为 800 万美元）用于该项目的开展。该项目的目标是为非洲和加勒比地区国家提供援助。今后的几周内会有该项目的更多细节提供。

53. WP/31 号文件中提请大会：对本组织在对各国编制和实施行动计划时提供援助和继续帮助发展中国家便利地获得现有的和新的财务资源、技术转让和能力建设方面的工作予以肯定，并继续给以支持；并审议 WP/31 号文件中所包含的信息以用于对大会第 A37-19 号决议进行更新。

54. 之后沙特阿拉伯代表介绍了 WP/176 号文件，该文件概述了该国对大会有关国际航空和气候变化的期望和理想目标的观点。在提到对各国的援助时，该文件提请大会：为了共同发挥出国际民航组织和各成员国之间的合作努力，敦促大会研究确定和建立相应机制以便利对发展中国家提供技术和财务方面的援助，并使发展中国家可以便利地获得现有的和新的财务资源、技术转让和能力建设，以及各项应对环境影响的措施；敦促大会研究无需借助对航空器燃料消费征收税费的方式筹措应对措施和技术转让的费用的创新性新思路。

55. 委员会注意到下列 2 份信息文件也已经提交了：由印度尼西亚提交的 WP/166 号文件[可持续发展的绿色举措：2013 年国际绿色航空会议(IGAC-2013)]；和大韩民国提交的 WP/270 号文件（航空环境教育计划的发展）。

环境保护 — 其它联合国机构和国际组织

56. 秘书长介绍了 WP/31 号文件，该文件报告了自上届大会以来国际民航组织与其它联合国机构和国际组织在环境领域中的合作进展，尤其是与联合国气候变化框架公约（UNFCCC）进程、国际海事组织（IMO）、联合国可持续发展大会（UNCSD）（里约 G20 峰会）、气候变化政府间小组（IPCC）、联合国开发计划署（UNDP），以及世界旅游组织（UNWTO）之间的合作。

57. 提请大会：对国际民航组织根据大会第 A37-19 号决议的要求与其它联合国机构特别是在国际航空和气候变化领域中的继续合作予以肯定；支持国际民航组织与其它联合国机构和国际组织的继续合作；请各成员国通过联合国气候变化框架公约进程的机制对动用国际航空的收入作为解决气候问题的长期资金来源的一个潜在来源表示明确的担忧，其目的是确保国际航空不会以不合比例的方式成为这样的收入来源（这个问题也反映在 WP/34 号文件所载更新大会第 A37-19 号决议的气候变化的综合性声明草案中）；请求各成员国就国际民航组织领导下在国际航空和气候变化领域中的进展与他们在联合国气候变化框架公约进程中的代表团进行沟通和协调；并审议 WP/32 号文件中所包含的信息以用于对大会第 A37-19 号决议的更新。

联合国气候中立倡议

58. 秘书长介绍了 WP/33 号文件，该文件报告了国际民航组织在实施与联合国气候中立倡议(CNUN)有关的项目方面取得的进展。在实施该联合国倡议方面，国际民航组织给予其它联合国机构大量的支持，包括开发出国际民航组织碳排放计算器，它已经成为评估航空旅行在联合国温室气体排放清单所占份量的官方计算工具，以及国际民航组织绿色会议计算器(IGMC)，它可以根据计算参会者赴会航空旅行的二氧化碳排放量而优选出一个最佳会议地点。秘书处碳平衡工作组在制定本组织的减排计划(ERP)方面也进行了大量的工作。根据联合国系统的第三个年度温室气体排放清单报告，向一个气候中立的联合国迈进-联合国系统在减少温室气体排放时的足迹和努力，航空旅行是联合国系统中一个主要的排放源，因此国际民航组织与其它联合国机构之间的继续合作并保持国际民航组织在国际航空和气候变化方面的领导作用是至关重要的。

59. 提请大会要求理事会：与负责可持续性管理的联合国跨部门组织继续合作并保持在开发量化航空温室气体排放放在联合国气候中立倡议系统内所占分量的方法和有关工具的更新方面的领导作用；为减少温室气体排放和增进本组织内的可持续性管理，制定与联合国系统的总体政策相一致的进一步的战略并贯彻实施之。

基于市场的措施(MBMs)

60. 秘书长介绍了 WP/29 号文件，该文件报告了为响应大会第 A37-19 号决议国际民航组织所开展的与基于市场的措施(MBMs)有关的工作，并请求理事会：为开展与 MBMs 有关的工作制定一个工作框架；审查 MBMs 微量豁免门槛、研究一个全球性 MBMs 方案的可行性；收集有关碳抵消总量的信息；以及研究将京都议定书中的清洁发展机制(CDM)在国际航空中应用的可能性。该文件强调，对全球性 MBMs 方案的三个选项进行的定性和定量分析显示出所有三个选项在技术上都是可行的，并且都有助于达成国际民航组织的环境目标。该文件还强调了与制定 MBMs 工作框架平行进行的工作，这些工作的关注焦点是 MBMs 的目的、MBMs 的覆盖面，以及如何与各国的特殊情况 and 各自能力(SCRC)相匹配。提请大会：对国际民航组织根据大会决议的要求在 MBMs 方面所做的工作予以肯定，并审议 WP/29 号文件中所包含的信息以用于对大会第 A37-19 号决议的更新。

61. 俄罗斯联邦代表介绍了 WP/250 和 WP/275 两个文件。WP/250 号文件的结论是，根据一个使用国际民航组织官方发布数据进行的分析和由包括欧盟专家在内的各个独立的 MBMs 专家组的 研究结果，MBMs 对国际民航业减少二氧化碳排放量的作用是负面的。该文件一方面承认确有很多国家赞成微量豁免门槛，但坚持认为它的作用是降低了发展中国家在经济和技术方面的发展速度。欲使这样一个门槛和全球性 MBM 方案和睦相处，其结果令人质疑。提请大会请求理事会修订全球理想目标以使得这些目标能够有助于：将国际民用航空业的二氧化碳实际排放量作为主要减排目标；进一步提高飞行安全，使国际民用航空得以可持续地发展；加强合作，以使得可以“…建立和保持世界各国和各国人民之间的友谊和理解”。还提请大会请求理事会研究用“经济性激励”概念来取代 MBMs 概念的可能性，以实现国际民用航空业的二氧化碳排放量的真正减少，以及实现提高飞行安全和促进航空运输的可持续发展目标；鼓励成员国在自愿的基础上向国际民航组织提交减少温室气体排放的国家行动计划，并考虑将各国的行动计划作为确定发展中国家的特殊情况 and 各自能力(SCRC)的关键要素，同时致力于解决与气候变化有关的问题使之不会引发灾难性后果；并敦促各成员国放弃微量豁免原则，因为它将进一步扩大不同经济能力的国家在科学和技术发展水平上的差距。

62. 在 WP/275 号文件中俄罗斯联邦对载于 WP/34 号文件中的拟议更新的应对气候变化的综合性声明提出了一系列更改的建议，其目的是为了使其符合国际民航组织的战略目标和获得成员国更广泛的支持。

63. 阿拉伯联合酋长国代表介绍了 WP/258 号文件，该文件阐述了她的国家对航空和气候变化的看法，列举了该国为减少航空二氧化碳排放而采取的一系列措施，并解释了该国对更新后的应对气候变化的综合性声明的观点。阿拉伯联合酋长国提请大会：通过在实施国空域内适用于国际航空而无需相互同意的 MBMs 框架；同意制定一个包括路线图和时间表的国际航空全球性 MBM 方案；要求理事会在 2016 年的第 39 届大会上提交该项工作的结果报告；要求理事会制定对从事国际航空的航空器运营人报告的温室气体排放进行监测、报告和核实 (MRV) 的国际民航组织相关标准；并要求理事会进一步研究一个航空器替代燃料效率度量标准。

64. 越南代表介绍了 WP/350 号文件，该文件概述了他的国家在减少航空二氧化碳排放问题上的观点。越南认识到应对全球性气候变化的挑战的要求在增长，并相信通过科技、运行和基础设施方面的措施将能提供航空可持续发展的长期对策。文件敦促国际民航组织：要求各国避免采取单方的 MBMs，而应和国际民航组织合作共同应对航空排放问题；在保持航空服务的安全、可承受和使用方便等特点的同时减少航空对气候变化的影响等方面继续发挥国际民航组织强有力的领导作用。

65. 乌干达代表介绍了 WP/272 号文件，该文件概述了 54 个非洲国家对于气候变化尤其是对于 MBMs 的立场。上述国家欢迎并认可国际民航组织及其成员国持续性进行的大量工作，尤其是在下列领域：在国际民航组织的援助下提交国家行动计划；全球性 MBM 方案的可行性研究；空中交通管理和机场运行方面的改进；替代燃料方面的继续工作；以及航空业在开发新一代航空器技术上的投资。非洲国家是这一进程的一部分，该文件中概述了非洲国家为此采取的各项措施，其中很多措施是为了应对非洲的航空排放问题的。

66. 非洲国家提请大会：要求理事会制定供 2016 年第 39 届大会进行审议的管理上简易的全球性 MBM 方案，它应是一个过渡性措施和对技术性措施的补充；要求理事会确保该方案考虑到发展中国家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；确定在全球性 MBM 方案通过之前由一国或一地区建议实施的与国际民用航空有关的 MBM 必须建立在有关国家相互同意的基础上，并应对前往和来自其国际民航活动低于国际民航活动吨公里总收入 1% 的门槛的发展中国家的航线给予豁免；指示理事会通过适当的方式继续援助各国的国家行动计划的编制；重申国际民航组织在国际民用航空减排事务方面的领导作用；鼓励各国避免单方面将该国的 MBM 方案施加于其他国家的承运人；以及敦促各成员国避免设计和实施任何超出国际民航组织框架范围的 MBM 方案。

67. 委员会同意将余下的有关于 MBMs 的工作文件和 WP/34 号文件（在该文件中理事会提交了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 — 气候变化草案）的介绍推迟至下次会议，届时执行委员会将在不同议题的工作文件和相关的信息文件的基础上讨论有关气候变化的所有问题。

68. 会议于 12 时 休会。

第四次会议记录
(星期四, 2013年9月26日, 14时)

讨论题目

1. 议程项目 17: 环境保护

气候变化

- 基于市场的措施 (MBMs)
- **美国提交的文件**
- 立陶宛代表欧洲联盟 (EU) 及其成员国以及欧洲民航会议 (ECAC) 其他成员国提交的文件
- 国际机场理事会 (ACI), 民用空中航行服务组织 (CANSO), 国际航空运输协会 (IATA), 国际公务航空理事会 (AIBC), 和航空航天工业协会国际协调理事会 (ICCAIA) 提交的文件
- 国际可持续航空联盟 (ICSA) 提交的文件
- 中国提交的信息文件
- 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 17: 环境保护

气候变化

1. 委员会继续审议 (EX/3) 议程项目 17 的第二部分和基于市场的措施 (MBMs)。

基于市场的措施 (MBMs)

2. 美国代表在说明 WP/234 号文件的段落 2.5 (基于市场的措施) 时强调, 美国致力于确立一个全球性的方式来应对航空对气候的影响问题, 并在最近几个月中向载于 WP/34 号文件中的气候变化综合声明草案提供了有关数据。在很大程度上, 该草案文本反映了综合性方式所取得的进展和前进的方向。美国支持其中有关技术、

标准、运行改善和可持续替代喷气燃料方面的条款。美国也支持向前推进制定一个国际航空的全球性基于市场的措施（MBM）方案的工作，它将对国际民航组织及其成员国为减少航空排放而进行的众多努力的补充。

3. 然而，美国认为大会需要对拟议的综合声明草案段落 17 和 18 中的 MBM 框架再次进行审议。特别地，美国反对段落 18，即对前往和来自其国际民航活动低于 1% 门槛的发展中国家的航线豁免实施基于市场的措施。一方面美国支持微量豁免的概念，但认为目前的做法将引起严重的关切。美国认为豁免门槛不应该是根据各国的航空活动，而应该根据运营人的航空活动，因为有时候一个单个运营人可能有相当多的航空活动，而对于他的注册国来说情况却完全不是如此。为了和国际民航组织的非歧视原则和避免市场扭曲原则保持一致，必须是要考虑运营人的航空活动。美国不认为 1% 门槛是合适的，因为初步的分析已经显示它将豁免前往和来自绝大多数国家的飞行，并因此豁免了相当大一部分的排放。需要进行相当程度的再审议，以确定一个合适的门槛。美国不认为豁免应取决于航线是否前往和来自发展中国家或取决于发展中国家的自身状况。美国认为大会应该并且能够通过找到技术上适当的微量豁免门槛来解除成员国的担忧，而不是使用不精确的术语，因为它只会在将来引起更大的不确定性和争论。美国认为综合声明草案的段落 18 破坏了对段落 17 中定义的框架和附件中所确立的国际航空基于市场的措施的设计和实施的指导原则的应用，并且对一个可靠和有效的全球性基于市场的措施计划的未来发展造成威胁。美国已作好了准备在未来的日子里努力工作以寻找一个能解除担忧并能达到满意结果的解决方案。

4. 之后陶宛代表解释了代表 44 个欧洲联盟（EU）和欧洲民航会议（ECAC）成员国提交的 WP/83 号文件[第 1 号修改稿（只有法文本）]的分段落 3.5（基于市场的措施）。这些国家支持采用一个综合性的方法来降低国际航空对气候的影响，而这也是理事会在 WP/34 号文件中所建议的。这样的方法应包括：技术进步、运行改善、可持续航空替代燃料，和基于市场的措施（MBMs），它对于缩小排放差距是必需的，而它的效果已经被国际民航组织和航空界所承认。对于上述欧洲国家而言，本次大会的一个优先事项是做出决定在 2016 年前制定一个国际航空全球性 MBM 方案，并于 2020 年开始实施。他们表示，在那个时间之前，各国，或各国家集团，应该能够在他们自己的空域内部署基于市场的措施，而不需要借助任何协议。欧洲国家强调照顾到各国特殊情况和各自能力（SCRC）的重要性，同时将市场扭曲和碳泄露降至最低并避免在航空器运营人之间造成歧视。从目前到 2016 年第 39 届大会召开之前的这段时间内国际民航组织有必要向前推进全球性 MBM 方案在细节设计上的技术性工作。为达此目的，有必要尽可能早地对所需的工作方案达成一致。

5. 上述欧洲国家赞扬建议的气候变化综合声明是为达成所需的综合性做法而审慎拟定的折中方案。尽管并非完美，但它却构成了一个各方寻求的一揽子解决方案。

6. 接下来审议的 WP/68 号文件第 3 号修改稿是国际航空运输协会代表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、公务航空理事会，和航空航天工业协会国际协调理事会介绍的。他在请求大会对航空业的集体行动的重要意义予以认可时特别指出，整个一个行业能通过一个达成共识的方案并团结在一个共同的气候变化立场上，这件事是史无前例的。航空业的团结为国际民航组织及其成员国提供了一个难逢的历史机遇使之能就进一步应对国际航空二氧化碳排放问题达成协议，并为国际民航组织理事会构筑一个定义清晰的程序，使之能够制定一个单一的全球性基于市场的措施计划以便在 2016 年第 39 届大会上通过。航空业坚定地相信，只要考虑到了特殊情况和各自能力（SCRC）原则和非歧视原则，一个围绕从 2020 年开始实行碳平衡增长目标而建立的单一性全球减排机制一定是成本效益最佳的，并且是最正确的前进方向。今日航空运输的安全、有序和高效的运行有赖于在法规、标准和程序上的高度统一。因此，航空业并不认为国家和地区性的解决方案是正确的方向。这样一个全球性的行业需要的是建立在多边协议基础上的全球性的解决方案，就像国际民航组织过去所一直坚持的。对航空施加的任何基于市场的措施应提供平等机会和公平竞争，并考虑运营人航空

活动的不同类型和发展水平，这一点是至关重要的。基于市场的措施不应当被设计或使用成是为了增进总收入或压抑航空运输需求。重要的是，航空业的提案通过建议在运营人这一级而不是国家这一级的解决方案来处理特殊情况 and 各自能力(SCRC)问题。作为来自全世界的机场、空中航行服务提供商、航空公司、公务航空、航空器机身和发动机制造商的代表，WP/68 号文件第 3 号修改稿的共同提案人吁请各成员国建立一个定义清晰的程序，使国际民航组织理事会能够根据文件附录所载的确定单个运营人责任的各项原则制定一个单一的全球性基于市场的措施计划以便在 2016 年第 39 届大会上通过。他们认为在国际民航组织正在审议的三个政策机制中，一个简单的碳抵消方案将是投入实施最快、管理最简便和最具成本效益的。

7. 之后国际可持续航空联盟 (ICSA) 观察员介绍了 WP/288 和 WP/289 号两份文件。WP/288 号介绍了国际可持续航空联盟对气候变化综合声明草案的看法，认为一个全球性MBM方案的引入在时间上是合适的，并提到作为过渡的国家和地区的临时措施中应考虑的关键问题。国际可持续航空联盟一方面重申对于通过技术和运行方面的措施和可持续航空替代燃料实现业内减排的支持，同时认为，根据国际民航组织和其它外部机构最近的分析，显示通过上述措施实现的减排是不够的，还需要引入一个全球性基于市场的措施计划作为补充。国际可持续航空联盟注意到，在这方面，基于市场的措施是成本效益高而且是技术上可行的，并且对于航空业未来的发展只有最低限度的影响。在强调及早行动的重要性时，国际可持续航空联盟认为尽早开始减排活动比将来采取同等的措施实现的减排效果要好。提请各位代表同意制定一个全球性基于市场的措施计划用于在 2015 年的大会特别会议上通过，并于 2016 年开始实施。该方案应该：有减排效果、非歧视、非市场扭曲、以及解决对特殊情况 and 各自能力 (SCRC) 的担忧；并提请各位代表承认，如果航空业要对实现全球温度上升低于 2°C 的目标做出合理的贡献，国家和地区性的 MBM 方案作为过渡措施将是必要的。

8. 在 WP/289 号文件中国际可持续航空联盟把关注重点转向与环境问题有关的透明度和程序问题。它强调公众对气候变化 — 尤其是航空排放对环境的影响 — 问题的了解和关心已经非常明显，而且还在日益增长，因此国际民航组织的有关工作需要有更多的公众监督和更大的开放度。国际可持续航空联盟支持通过航空环境保护委员会进行基于市场的措施方面的工作。提请大会要求理事会在本届大会之后开启一个有各利益相关方参与的一个进程，以设计出一个以委员会为基础的效率更高的环境和法规问题的决策机制，它应该更开放和透明，观察员易于参与，并且在可能的范围内，有范围更广的公众代表的参与，并与其承担的国际组织的义务和其它国际组织的常见做法相一致。

9. 委员会记录了下列两份信息文件也进行了提交：由中国提交的 WP/183 号文件（通过技术和运行方面的措施实现减少排放 — 中国的做法）；和由国际机场理事会提交的 WP/271 号文件（机场的碳排放管理）。

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

10. 秘书长介绍了 WP/34 号文件，该文件中提出了理事会根据上届大会以后在有关国际航空和气候变化的关键工作领域的进展而做出的对大会第 A37-19 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）进行更新的建议，这些关键领域包括：全球理想目标、技术和运行方面的措施、可持续航空替代燃料、基于市场的措施、国家行动计划，和对各国的援助（参考 WPs/25-/31 号文件）。秘书长评论说自从 2010 年以来理事会已经进行了大量的讨论和咨询，以期弥合各方在重大问题上的分歧和不同期盼，以及起草一个反映各方已达成的妥协成果的草案文本用以对大会第 A37-19 号决议进行更新。尽管理事会成员间对于基于市场的措施，尤其是对 WP/34 号文件附录草案的段落 17 的看法分歧仍然存在，理事会仍然决定把它提交大会，作为弥合各种已表达的观点的基础，并在此基础上前行以就一个国际民航组织有关气候变化的新政策达成一致，因为它将在今后的三年中引导本组织的前进方向。

11. 之后执行委员会主席宣布开始讨论与气候变化有关的所有问题。墨西哥、瑞典、智利、尼日利亚、德国、大韩民国、危地马拉、印度尼西亚、法国、丹麦、日本、立陶宛[代表 44 个欧洲联盟 (EU) 和欧洲民航会议 (ECAC) 成员国]和巴拉圭代表都对 WP/34 号文件所载的修订过的综合声明草案表示了支持。

12. 墨西哥代表对建议文本表示支持，因为它清楚地反映了对为响应上届大会第 A37-19 号决议的要求国际民航组织及其成员国所获得的进展的总结性看法。他认为，为了减少航空二氧化碳排放以实现全球平均温度上升低于 2°C 的目标，参加大会的所有成员国根据他们的各自能力和具体国情以协调一致的方式并采取统一的措施是绝对必要的。注意到综合声明草案中承认，加速实施燃料效率新技术，以及可持续性航空替代燃料的生产和引进有助于全球理想目标的早日实现，因此墨西哥代表强调国际民航组织及其成员国应继续推进这方面的工作。他还强调各国应向国际民航组织提交各自的有关二氧化碳排减活动的国家行动计划，以便于国际民航组织了解已经取得的进展，发现其中的缺陷，并提供各国所需的援助。对各国的行动计划中的信息应进行分享和公布，哪怕是以一个有限的方式，因为这对于制定更好的决策是至关重要的。

13. 墨西哥代表注意到理事会的草案文本是以不能影响航空运输的可持续发展为前提，并且该文本进行的工作和进一步的研究是为了使得 2016 年的下届大会可以就基于市场的措施和其它需要进一步研究以确定其可行性的问题作出更明智的决定。他强调该文本代表了对国际航空和气候变化这样的复杂且微妙的问题的一个平衡而又妥协的解决方案，因此赞成以它现在的文本形式接受它，除非还有更能满足墨西哥的关切又能拉近各国立场距离的新建议出现。墨西哥代表确信，本着国际合作和共同利益的原则，大会应有能力在这个重大问题上达成一个共识的大会决议，并重新确认国际民航组织在限制或减少影响全球气候变化的航空有害气体排放方面的领导作用。他将在讨论的晚些时候提出两个为加强文本草案的建议。

14. 阿尔及利亚代表对国际民航组织发挥领导作用在减少二氧化碳排放方面取得的进展表示满意，并对非洲国家在 WP/272 号文件（该国是提案国之一）中就航空和气候变化表达的立场表示支持。他强调气候问题应放在联合国气候变化框架公约(UNFCCC)中正在进行的谈判和进程的背景中进行考虑，并且不能预设结果。此外，制定调控航空排放的决定应考虑联合国气候变化框架公约的基本原则，尤其是公平、共同但有区别的责任（CBDR），和历史性责任。有必要确保大会一致同意采取的措施不会阻碍发展中国家（尤其是国力有限的发展中国家）的民用航空发展。注意到基于市场的措施的实施将产生附加成本并导致竞争力下降，并因此将发展中国家置于不利的地位，阿尔及利亚代表重申有必要在综合声明草案中强调共同但有区别的责任（CBDR）的原则。该代表强调不应该用 MBMs 取代对气候变化减缓措施的资助活动，因此各国应加倍努力以实现 2009 年哥本哈根和 2010 年坎昆气候变化会议上确立的筹资目标。

15. 阿尔及利亚代表强调说发展中国家的二氧化碳减排活动行动计划的实施应该建立在自愿的基础上并获得资金和技术/科技方面的援助。他进一步强调，国际民航组织应向缺乏生产可持续航空替代燃料的能力的国家提供部署这种燃料可能带来的潜在影响的更多信息，以及向可持续航空替代燃料过渡和提高燃油效率的更多相关信息。阿尔及利亚代表建议国际民航组织研究部署这类替代燃料的社会-经济影响。之后他提到综合声明草案，质疑在段落 11 中“进一步鼓励”的说法，并建议对此用法再作审视。阿尔及利亚代表赞成使用“继续鼓励”。

16. 沙特阿拉伯代表认为该综合声明草案是偏袒发达国家的，建议成立一个工作组对它再行审视。他提出下列建议：俄罗斯联邦在 WP/275 号文件中提出的所有建议应纳入综合声明草案；美国在 WP/234 号文件中提出的大多数建议应予以通过，除了段落 2.5.2 中所列的基于市场的措施 框架，因为沙特阿拉伯认为在实施这个框架之前应先达成国家之间的双边协议；应开展一个综合性研究以确定欧洲联盟 (EU) 和欧洲民航会议 (ECAC) 成员国在 WP/83 号文件[第 1 号修改稿（只有法文本）]中所提建议的影响，尤其是对于发展中国家的影响；该文

件段落 3.5.3 中为设计全球性基于市场的措施 方案的建议工作程序应考虑这些措施对航空运输、尤其是发展中国家的航空运输的影响；最后，涉及到段落 3.5.4，在 MBMs 的框架建立起来之前，应先寻求达成双边协议。沙特阿拉伯代表支持越南和 54 个非洲国家提交的文件（WP/350 和 /272 号文件）。

17. 关于可持续航空替代燃料，沙特阿拉伯代表指出他的国家推荐使用清洁能源，尤其是风能和太阳能。在这方面沙特阿拉伯支持巴西、印度尼西亚和欧洲联盟（EU）和欧洲民航会议（ECAC）成员国提出的建议[参考 WP/305, /164, /165 和 WP/83号文件，第 1 号修改稿（只有法文本）]。考虑到生物燃料将会对食品安全并由此对消除贫困造成负面影响，沙特阿拉伯代表忆及有些文件已经指出生物燃料的负面影响要大于今天正在使用的传统喷气燃料。沙特阿拉伯因此不确定使用生物燃料是否是正确的方向，并认为有必要对此进行进一步的科学和技术方面的研究。为此原因沙特阿拉伯支持对用于完善 WP/83号文件，第 1 号修改稿（只有法文本）]段落 3.5.3 所载的全球性 MBM 方案的设计的工作方案予以通过。

18. 巴西代表忆及《京都议定书》第 2.2 款要求各国通过国际民航组织和国际海事组织限制或减少他们的航空和海运产生的排放。在国际海事组织中共同但有区别的责任（CBDR）原则是得到无条件的承认的，但在国际民航组织中却很不情愿遵守该原则，认为它与写入《芝加哥公约》中的非歧视原则是背道而驰的。为反驳共同但有区别的责任（CBDR）原则和非歧视原则是不相容的观点，巴西代表忆及共同但有区别的责任（CBDR）的实施属于国家的范畴，是根据国家在气候变化上的历史责任而实施，而非歧视原则的实施属于运营人的范畴。他强调需要对发展中国家给予支持以使他们可以在一个公平的基础上解决航空排放问题。

19. 之后巴西代表详细说明了他的国家对综合声明的一系列保留意见。提到段落 20 时，他指出尽管国际民航组织为了最终达成共识的目的而对一个全球性基于市场的措施计划进行了技术上的可行性研究，他的国家对不再进行更多的研究以确定其对发展中国家在经济、社会和政治上的潜在严重影响之前就立刻开始这样一个方案仍然持谨慎的态度，而这种态度与大会第 A37-19 号决议段落 18 和俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和 54 个非洲国家提交的文件（WP/250, 275, 176 和 272 号文件）是一致的，这些文件是巴西所支持的。

20. 因为段落 17 在国际民航组织中没有共识，巴西代表建议予以取消，因为在一个多边的论坛中恢复讨论地区性的基于市场的措施是不合适的也是不合时宜的。他断言这将只能是进一步扩大各国立场的分歧并使对话变得更加困难。

21. 巴西代表强调，在综合声明中应对发展中国家的共同但有区别的责任（CBDR）进行明晰的表述以避免和发达国家对气候变化的历史责任的概念相混淆。巴西代表不赞成发达国家的共同但有区别的责任（CBDR）或发达国家的特殊情况和各自能力(SCRC)的提法。

22. 在提到全球理想目标，尤其是从 2020 年开始保持如综合声明草案段落 7 所载的全球国际航空净碳排放实现平衡增长的共同全球中期理想目标时，巴西代表坚持认为，为了保证发展中国家的航空公司的发展和成长的权利，上述目标应该是航空公司在没有政府的干预下可以达到的。他的国家相信国际民航组织在通过采取更广泛的整体性一揽子措施来应对航空排放问题方面可以发挥核心的作用。巴西认为，随着可持续航空替代燃料的开发以及技术和运行领域内的进步，国际民航组织有很大潜力可以在与航空和气候变化有关的技术性事务方面取得进展。巴西代表强调综合声明草案应把更多的重点放在这方面，并同意成立一个工作组对综合声明草案的内容再行审视和分析并为它确定一个新的格式。

23. 在结束发言时巴西代表通告执行委员会，巴西的国家石油、天然气和生物燃料署于 2013 年 6 月 24 日批准了一项决议，据此决议所有满足美国材料实验协会（ASTM）标准的替代燃料都可以在巴西的民用航空中使用。

24. 瑞典代表强调限制航空对环境的任何负面影响都有十分重要的意义，这不仅是为了保护环境，也是为了保证民用航空可以继续增长并被视为一种可持续的运输方式从而可以对全球的经济和社会发展做出贡献。她的国家确信，为了达到这一目标，国际民航组织及其成员国需要采取措施来限制或减少影响全球气候变化的航空排放来显示领导作用。考虑到在以前和本次会议中各国提交的文件中的观点有非常大的分歧，瑞典认为 WP/34 号文件中所载的综合声明草案已经构成了一个令人满意的妥协。它代表了一个可以接受的总体方案并且为国际民航组织为应对国际航空对气候的影响问题向前迈出决定性的和积极的步伐提供了一个坚实的基础。

25. 布基纳法索代表认可秘书长在向各国提供援助，尤其是在援助各国制定二氧化碳减排活动国家行动计划方面的所有努力。在保留对综合声明草案的评论的同时，他注意到为达成目前的建议文本所付出的艰苦努力，并呼吁各国代表在《芝加哥公约》所呼吁的共识精神指引下把各自的国家利益暂放一边，以便能继续向前迈进去解决其它重要问题。

26. 智利代表强调说大会现在遇到了一个历史机遇去开辟一条道路解决全球面临的严重和有害的气候变化影响，他强调，尽管各国的责任是有区别的，所有国家应尽各自的能力分担共同责任。共同但有区别的责任（CBDR）原则不能用来完全豁免某些国家采取减排措施。智利代表表示从总体上对 WP/34 号文件给予支持，并认为文件中的所有措施，作为一个整体，将有助于实现国际民航组织作为一个国际性组织而制定的限制或减少航空排放对环境影响的宏伟目标。尽管如此，智利对综合声明草案的段落 17 表示关切：在承认各国或国家集团在尊重国家主权的原則下不仅可以建立全球的也可以建立国家的和地区性的基于市场的措施的同时，智利认为在今后三年中建立的各个国家和地区性的基于市场的措施将可能成为一种杂乱的拼凑从而对 2016 年在下届大会上建立全球性基于市场的措施计划构成障碍。因此大会应慎重考虑段落 17 的问题。

27. 尽管同意综合声明草案的绝大部分，但是印度代表不同意有关 MBMs 的内容，并提到俄罗斯、沙特阿拉伯、非洲国家和阿联酋在 WP/250, /275, /176, /272 和 /258 文件中的有关意见。这些意见大多数是反对段落 17、18 和 19 的，很多理事会代表对这些段落也表示了反对。在建议保留段落 14 最初的文本以提及愿意与他国进行建设性双边和/或多边协商和谈判以达成新的基于市场的措施或执行现行基于市场的措施的国家时，印度代表明确表示签署相互协议绝对是必要的。

28. 在解释反对段落 17 和 18 的理由时，印度代表强调说段落 17 不仅在全球性方案可能于 2016 年通过之前的这段时间内构成了另一种形式的排放交易计划（ETS），而且有可能促使产生各种报复性的方案，即如果这种排放交易计划不获全球认可的话，报复性方案就会出现。这些报复性方案成为一种拼凑，将会对民用航空产生严重的后果。根据各国代表前面的评论，印度代表认为大多数国家不会接受在上面说的过渡期内颁布另一种形式的排放交易计划和其它报复性方案。在提到段落 17 中提出的与国家主权有关的其它概念和把飞越排除在外时，他强调需要考虑覆盖飞越问题的相关法律问题。印度代表认为段落 17 中提出的方案是不完整的，即使在一个可产生收入的系统中也不可能覆盖住它的管理费用。这是撇开一个事实，即在上两三届大会中它都是有争议的并在决策者们中产生严重分歧。他质疑为什么把相互协议从段落 17 中排除。

29. 注意到段落 17 中引入了不仅是国家而且是国家集团在空域上的主权概念，印度代表强调在联合国系统中不存在“国家集团”这一术语。尤其是，在《芝加哥公约》中没有这一定义，历届大会也从未定义过这一

术语。印度代表指出，集团中一国的空军是否可以在同一集团中的另一国行使主权，这将对国家集团空域主权的严峻考验，因此对于该概念需要从法律的角度进行公正的审查。

30. 印度代表强调，当把段落 17 和 18 一起理解时，1%微量豁免门槛将只适用于 191 个成员国中的 20 个。在并不反对微量豁免门槛的同时，他认为对该微量豁免门槛应再进行审视并只应将其适用于确实应享受的国家。印度代表然后提到特殊情况和各自能力（SCRC），并坚持认为将该原则扩展至发达国家将会打开一个审查时的潘多拉魔盒。因此他认为该原则应该仅适用于发展中国家。

31. 尼日利亚代表完全同意综合声明草案，认为它体现了妥协精神，并且在理事会各代表的不同观点之间达成了平衡。他也支持包括尼日利亚在内的 54 个非洲国家提交的 WP/272 号文件。然而，他认为由 MVA 咨询公司根据大会第 A37-19 决议段落 16（参考理事会提交的 WP/29 号文件段落 3.1）代表国际民航组织对基于市场的措施的微量豁免门槛进行的定量分析是不确定的，也是非常不平衡的。尼日利亚代表认为由于该分析没有明确潜在影响和市场扭曲的范围，因此使人产生误解认为微量豁免门槛完全是负面的并且会引起广泛的市场扭曲。尼日利亚代表因此建议对微量豁免门槛进行更深入的量化分析，以显示出建议的 1%的微量豁免门槛是如此地微不足道因此完全不会引起市场扭曲。这将缓解一些国家表示出的担忧。

32. 意大利代表对欧洲联盟（EU）和欧洲民航会议（ECAC）成员国提交的 WP/83号文件[第 1 号修改稿（只有法文本）]和所有以减少国际航空对环境的影响为目的的活动和措施表示强烈的支持。他的国家积极参加了欧洲的旨在促进航空交通管理系统现代化的所有举措，这些举措实现了在不增加成本的前提下改进航空运行和提高燃油效率。意大利代表表示会议需要有真实且有效的结果，因此应强调信守承诺的重要性，将制定有效的全球性航空器二氧化碳排放标准作为优先解决事项。他对航空环境保护委员会在这方面正在进行的工作表示欢迎，并强调在这些活动能完全达到它们的目标之前，民用航空还需要其它措施来保证其实现公平和可持续的增长。意大利代表强调说，对他的国家而言目前基于市场的措施是一个重要的优先考虑事项，因此支持大会为在 2016 年通过并从 2020 年开始实施全球性基于市场的措施计划所作的一切努力。意大利承认有必要在一个将市场扭曲降至最低并保证各航空器运营人之间公平竞争的框架内尊重各国的特殊情况和各自能力(SCRC)。意大利代表重申，大会现在面临着一个历史性的机遇以促成各国达成一致建立起一个全球性 MBM 方案并因此而实现国际民航组织制定的航空运输经济性增长的战略目标。

33. 德国代表明确表示国际民航组织显示其在民用航空二氧化碳排放问题方面的领导作用具有极端重要性，同样重要的是航空业有愿意也有能力将全球性温度上升限制在 2°C 以内。由于民用航空是一个全球性的行业，因此需要有一个全球性的解决方案。德国认为为使 2016 年的下届大会对全球性基于市场的措施计划作出决定并预计于 2020 年开始实施，在综合声明草案中已经建立了一个清晰的时间表和相应的工作计划，德国对此表示欢迎。德国也对综合声明中包括技术和运行方面的措施以及可持续航空替代燃料在内的的综合性应对方法表示欢迎。然而，为了在预计仍会保持快速增长的航空领域实现减少航空二氧化碳排放的中期和远期目标，基于市场的措施也是需要的。因为在欧洲联盟（EU）和欧洲民航会议（ECAC）成员国提交的 WP/83号文件[第 1 号修改稿（只有法文本）]中对这些问题都有清晰和非常平衡的应对，因此德国对该文件表示完全的支持。在对综合声明草案的全部当前文本，包括地区性基于市场的措施的框架表示支持的同时，德国告诫说不要因为引入新的容易产生分歧的成分而造成过度的讨论从而对已经取得的成果带来风险。

34. 古巴代表在重申发展中国家遵守《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》的原则和条款的重要性的同时，强调有必要在综合声明草案中明确承认共同但有区别的责任（CBDR）原则以便确立发达国家和发展中国家在应对气候变化时应承担的不同的法律义务。为此原因，古巴对综合声明草案段落 7 表示保留。古巴代

表在也强调国际民航组织在努力限制或减少国际民用航空产生的影响气候变化的排放方面的领导作用的重要性时，指出航空运输的发展在便利国际贸易方面发挥着根本性作用。因此基于市场的措施将会明显影响各国的社会 and 经济发展。她忆及已经显示出发展中国家遭受气候变化的影响最大。古巴因此对综合声明草案的段落 17 和 18 持有严重的关切。古巴代表重申，气候变化是一个全球性的问题，因此需要有一个考虑了所有国家的利益和需求的全球性应对办法，因此参加国际民航组织航空与气候变化专题研讨会（蒙特利尔，2013 年 5 月 14-16 日）的国家呼吁制定一个路线图以制定民用航空应对气候变化问题的工作计划和各项活动。她强调还需要国际民航组织的所有成员国就可持续航空的概念和实现的方法以及预期结果达成一致。古巴代表支持俄罗斯联邦提交的 WP/275 号文件和巴西代表的评论意见。

35. 喀麦隆代表支持尼日利亚代表对 WP/29 号文件段落 3.1 的评论，并认同对基于市场的措施的微量豁免门槛进行更深入的科学量化分析的必要性。喀麦隆代表在对理事会提交的 WP/30 号文件表示支持的同时，鼓励国际民航组织为国家集团提交二氧化碳减排活动的联合行动计划制定指南。喀麦隆代表也支持理事会提交的 WP/31 号文件和各国在准备和实施他们的行动计划时提供的援助和便利他们获得技术转让、能力建设和财务资源表示支持。他也支持由包括喀麦隆在内的 54 个非洲国家提交的 WP/272 号文件，以及为在 2020 年实施减少航空排放的全球性基于市场的措施计划的持续性工作。注意到有些国家希望在 2020 年之前先建立国家或地区性的基于市场的措施，喀麦隆代表强调有必要建立一个一般原则的框架以规范对其他国家的航空公司施用基于市场的措施。喀麦隆代表再次强调共同但有区别的责任（CBDR）和特殊情况和各自能力（SCRC）的原则，它们也是 WP/272 号文件中强调的。喀麦隆代表认为这些原则应该体现在综合声明草案中，并且它们的纳入将有助于保证航空运输的可持续发展。

36. 澳大利亚代表认可秘书处、理事会、国际航空和气候变化高级别小组（HGCC）和支持性专家组自上届大会以来在应对航空排放问题上的所有努力，以及航空界所发挥的建设性作用，尤其是最近在国际航空运输协会（IATA）领导下的工作。澳大利亚政府认为国际民航组织是解决这个重大问题的合适的论坛，澳大利亚的代表一直积极参加这个论坛的活动。该国的国际航空公司，澳洲航空公司和维珍澳洲航空公司，也一直积极参加航空业的有关活动。澳大利亚代表忆及 2013 年 9 月 7 日的大选产生了新一届政府，托尼·阿博特（Tony Abbott）阁下任新总理。澳大利亚代表指出，新一届政府重申了到 2020 年澳大利亚实现减排 5% 的承诺。新政府实行这一减排目标的方法建立在直接行动的基础上。澳大利亚正在向废除由上届政府引入的国内碳税的方向前进。

37. 澳大利亚支持国际民航组织使用实用和直接的措施减少国际航空产生的排放，这些措施包括运行改进、航空器和发动机技术进步、排放标准、可持续航空替代燃料、航空运输管理改进，以及在二氧化碳减排活动的国家行动计划上的工作。尽管澳大利亚不反对国际民航组织的后续性工作以便在 2016 年的大会上通过未来的单一全球性基于市场的措施计划，但并不意味着承诺一定支持完成后的这一措施。澳大利亚认为，这样一个方案只有在它可以在国际航空的全球商业市场中实际有效运行的情况下才可以考虑使用。非常关键的是：民航业要紧密参与这一工作、任何方案需要有业界的支持才能向前推进，任何方案的设计应反映《芝加哥公约》中承运人的平等对待原则，以及将市场扭曲降至最小。关于对其他国家的航空公司临时性施用国家或地区性基于市场的措施的问题，澳大利亚将继续反对在最终完成一个明确的框架或其它国际民航组织承认的权威性措施之前单边施用这类基于市场的措施。

38. 大韩民国代表强调各国需要在制定一个全球性基于市场的措施计划以应对航空排放的进程中相互尊重和进行合作。他指出，韩国支持综合声明草案不是因为对草案内容完全满意，而是因为对理事会和秘书处在此工作中的耐心合作的赞赏和对这一工作结果的尊重。

39. 俄罗斯联邦代表忆及该国在提交的 WP/275 号文件中提出对综合声明草案进行修改的建议，并注意到对于理事会大会第 A37-19 决议的修订建议存在着不同的意见，因此对于沙特阿拉伯代表倡议并得到巴西代表支持的成立一个工作组对草案文本进行审核的建议表示支持。他的国家准备积极参加该工作组的工作。

40. 危地马拉代表对国际民航组织和航空界为使航空运输更具持续性而采取的各项举措表示认可，并强调气候变化的影响对各国是不对称的，它加剧了经济脆弱国家的贫困程度并阻碍了这些国家的经济发展。他指出危地马拉，以及中美洲和加勒比地区的其它一些国家，在过去几年中被联合国气候变化框架公约（UNFCCC）列入最易受气候变化影响的国家名单中。在提到国际民航组织在国家行动计划方面采取的重要举措和业界在航空燃油方面取得的明显进展时，危地马拉代表强调在继续对全球性基于市场的措施计划进行讨论的同时，完全有可能也有必要在其它领域取得进展。在提到航空活动每年向大气中排放 5.4 亿吨二氧化碳时，该代表坚信如果没有诸如基于市场的措施这样的补充措施，要减少航空二氧化碳的排放将是巨大的挑战。

41. 在对综合声明草案表示支持时，危地马拉代表也同意其他代表的观点，即该综合声明提供了一个取得进展的机会。然而，虽然他的国家尊重国家主权，但并不支持建立独立的国家或地区性的基于市场的措施，因为该国认为这类方案会阻碍达成全球性基于市场的措施计划。此外，对于航空对气候的影响这样的全球性环境问题，危地马拉完全相信国际民航组织可以找到全球性的解决方案。提到理事会和航空环境保护委员会还有很多工作要做时，危地马拉代表认为后者需要分析和定义一些关键要素，诸如：在设计和实施国际航空基于市场的措施时的指导原则的应用；计算航空排放的方法、碳补偿方案、包括提高灵活性的机制、避免市场扭曲的方法，以及保证为缓解气候变化的影响的活动提供持续性的资源的方法以及在最受气候影响的国家如何适应气候变化影响的方法。

42. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表指出，气候变化这个环境问题的解决方案对全人类具有重大意义，因为它已影响到地球上生物的生存，并强调需要所有国家通力合作以找到不会阻碍航空运输可持续发展的在共识基础上达成的平衡解决方案。它是一个复杂的问题，涉及到运行、经济、社会和政治等诸多方面。然而，所有这一切是为了追求一个共同的目标。委内瑞拉代表强调她的国家认为环境问题是需要优先考虑的重大问题，并因此将其载入了该国的宪法中，也反映在该国自愿向国际民航组织提交的二氧化碳减排活动行动计划中。行动计划中包括的一些措施是在上届大会中达成一致的和在 WP/34 号文件中所载的综合声明草案中提到的，尤其是运行方面的措施如在空中交通管理（ATM）服务方面的改进、提高航空燃油的效率，和对该国民航机队的现代化升级。

43. 观察到综合声明草案中已经反映了在国际航空和气候变化方面各方达成的妥协，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表指出，这和她的国家的政策是一致的，即在达成共识时要融合各相关方的利益，并尊重现行国际航空法律的原则，具体是指那些包含在《芝加哥公约》和《联合国气候变化框架公约》中的原则。基于这些原因，她的国家支持沙特阿拉伯提交的 WP/176 号文件，尤其是其中的段落 5.1 c)，呼吁在减少航空排放时把注意力放在基于市场的措施以外的更有效的措施上，例如空中交通管理的运行措施、机队的现代化升级和空中航行系统的进步，因为在这些措施上各方有着完全的共识。在尊重每个国家对其领土之上的空域拥有主权（这是载于《芝加哥公约》第 1 条的）的同时，委内瑞拉代表认为，由于各有各自不同的做法，因此为达成共同的目标就需要各国的合作和共识。在认可国际民航组织根据《芝加哥公约》精神为保证国际民用航空安全和有序的发展履行其任务时付出的努力时，委内瑞拉担忧制定和扩散单独的和不一的基于市场的措施将会阻碍航空运输的可持续发展。委内瑞拉坚信可以找到一个平衡的和切实可行的全球性解决方案。

44. 在对 54 个非洲国家提交的 WP/272 号文件表示支持时，突尼斯代表重申国际民航组织根据《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》的授权在国际层级上采取必要措施减少航空温室气体排放方面发挥的领导作用。他坚持认为任何非全球性质的解决方案对航空公司都有负面的影响并都会导致市场扭曲。

45. 印度尼西亚代表说环境保护是他的国家最优先关注的问题，并强调该国信守做出的承诺，积极参加各项全球性的缓解气候变化和减少温室气体排放的举措并努力做出贡献。他列举了如 WP/165 号文件中所载的印度尼西亚在这方面的各项政策和所采取的各种措施。与该国向国际民航组织提交的二氧化碳减排活动行动计划所述一致，印度尼西亚认为需要采取一揽子综合措施才能有效地减少航空排放。印度尼西亚认为基于市场的措施是这一揽子措施的一个组成部分，但更希望它是一个全球性基于市场的措施计划的一部分。民用航空是一个全球性的活动，因此也需要一个全球性的解决方法。在充分理解一些国家或国家集团为了早日实现有效的航空减排的理想目标而实施他们的基于市场的措施的同时，印度尼西亚认为采取单边的国家和地区性的基于市场的措施不是最好的解决方案；相反，一个全球一致的基于市场的措施计划将是前进的最佳方式。尽管该国并不认为综合声明草案是一个最理想的方案，但它毕竟是一个包括了全球性基于市场的措施计划的一揽子综合措施。基于这个原因，印度尼西亚对它给予完全的支持。但是，在完成该方案的后续工作中，理事会有必要解决一个重要问题，即如何既保持发达国家也同时保持发展中国家的民用航空工业的可持续发展与增长。

46. 在表示对综合声明草案的支持时，法国代表强调这是一个各方妥协的文本，表现在：在已经取得的进展的背景下达到了一个可以接受的平衡；建立了一个通过技术进步、运行措施、基于市场的措施、可持续航空替代燃料，以及鼓励制定国家行动计划等综合措施的协调性战略来实现减少航空排放的目标；尊重了每一国家对其空域的主权，并尊重了那些航空活动水平低下导致排放较少二氧化碳的国家的特殊性；以及为今后三年中要进行以便在 2016 年下届大会做决定的工作建立了一个精确的路线图。他回顾了墨西哥、布基纳法索、大韩民国和危地马拉代表发表的呼吁各国团结起来并在国际航空和气候变化问题上达成共识的声明。

47. 来自于一个非理事会成员国的新西兰代表来参加大会聆听讨论并更好地理解体现在综合声明草案中的妥协。不过，从各位代表的评论中可以看出妥协并不等于达成了共识。但是，缓解国际航空对气候变化的影响的综合性应对方法和国际航空界对这些挑战的积极应对是令人鼓舞的。她的国家因此支持综合声明草案的大部分，包括那些要求为达成全球性基于市场的措施计划而继续开展工作的条款。在附和美国代表对段落 18 的评论时，新西兰代表指出，根据《芝加哥公约》中有关国际航空发展的非歧视原则和公平和平等机会的原则，她的国家不认为《联合国气候变化框架公约》中的共同但有区别的责任（CBDR）的概念可以被照搬到国际民航组织而不会造成某些困难。特别地，新西兰并不认为发达/发展中国家的分化是确定特殊情况和各自能力（SCRC）在哪里应用的依据。另外，尚不明晰的有：1%微量豁免门槛是如何确定的；全球性 MBM 方案的覆盖性有何潜在的影响；以及将会有什么样的市场扭曲的可能性。

48. 丹麦代表指出，尽管 WP/34 号文件所载的综合声明草案并非他的国家感到满意的文本，但它是建立在历届大会和本届大会所有讨论的基础之上的，因此丹麦认为它应该是最好的，也许可能是唯一的前进机会，所以对该综合声明草案给与完全的支持。

49. 加拿大代表指出在加拿大是由加拿大政府与业界建立的合作关系并通过该国自己的航空温室减排行动计划来实现大会第 A37-19 号决议确定的目标。在该行动计划中确认，不论是现在还是未来，在解决环境问题时技术和运行方面的措施都应该发挥重要的作用。本着这种精神，加拿大对综合声明草案中制定的在国际民航组织领导下使用综合性方法应对航空温室排放问题的方针给予支持。然而，和其他一些国家一样，加拿大对段落 18（1%微量豁免门槛）并由此也对段落 17（国家或地区性基于市场的措施）表示关切，其理由已经由包括美国

和新西兰代表在内的其他代表进行了详细的陈述。他的国家认为在未来的时间内应对综合声明草案继续进行讨论，尤其是要回应新西兰代表提出的问题。加拿大也对段落 18 和段落 17 可能成为一个先例和因此导致的结果表示关切，因为它有可能威胁到今后三年中向前推进解决航空温室气体排放这一重大问题的所有努力。

50. 阿根廷代表对 WP/31, 32 和 33 号文件表示支持，对国际民航组织在这些领域内取得的成果表示祝贺，并吁请在这些领域继续努力以显示出这些努力与实现国际民航组织的环境保护战略目标是完全一致的。他对巴西代表提供的反映很多国家对综合声明草案（WP/34 号文件）的关注和反对的详细清单表示感谢，也对印度代表对综合声明草案段落 18 和段落 17 所作的深入分析表示感谢。阿根廷代表附和墨西哥代表的评论，即综合声明草案反映了已经获得的进展，并强调这些进展的取得，正如布基纳法索代表所指出的，是理事会内外所有方面大量辛勤工作的结果。他肯定了沙特阿拉伯在 WP/176 号文件中陈述的理事会在上两届会议期间所倡议的达成共识的方式，并表示他的国家给予强烈支持。他重点提到该文件的段落 3，其中列举了应对国际航空和气候变化问题上所面临的各项挑战，以及段落 5，其中提到了应对这些挑战的各种建议措施。阿根廷代表确信这些措施构成了正确的前进方向，并相信它们将使得理事会可以在 2016 年的下届大会提出一套完整的方案供大会作出决定。然后阿根廷代表详细介绍了他的国家在应对航空排放对气候变化的影响方面取得的四个里程碑意义的成果：对阿根廷二氧化碳减排活动行动计划第一阶段的全面实施；该国旗舰航空公司机队的完全更新，这导致燃油消耗的明显减少；建立了一个多学科工作组开展利用阿根廷自有资源生产生物燃料的工作；以及投资数百万元进行对阿根廷空域的重新划定以实现空域使用最佳化。

51. 新加坡代表强烈呼吁各位代表从他们的所谓原则和意识形态立场上后退一小步，本着妥协的精神，把关注的重点放在 WP/34 号文件中综合声明草案的实际成果和影响效应方面，以及确定它是否构成了可以接受的前进方式。

52. 中国代表赞扬了自上届大会以来国际民航组织，特别是国际航空与气候变化高级别小组（HGCC）在向前推进减少国际航空排放的工作方面的巨大努力。他指出中国作为一个发展中国家在此问题上一直保持它的基本一贯的立场，并支持国际民航组织通过多边机制在《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》中确立的基本法律基础上在应对航空二氧化碳排放问题中发挥领导作用。总体而言，综合声明草案应对各方的关切予以平衡，并寻求达成最高程度的共识。考虑到这类决议并不具法律约束力，因此它们的可行性和有效性取决于各国际民航组织成员国的广泛承认。因此对于发展中国家的担忧应该给予高度的重视。另外，综合声明草案应在所有问题中达到一种平衡，而不应过度强调基于市场的措施，因为它只是一揽子解决方案中的一个补充性措施。因此有必要在推进基于市场的措施问题的同时提出一揽子解决方案。应在援助各国获取资金、技术转让和能力建设方面取得具体的进展。

53. 在提到综合声明草案的内容和实现从 2020 年开始碳平衡增长的目标时，中国支持制定国际航空减排目标。然而，必须明确规定发达国家必须率先减少排放以抵消发展中国家的排放增长。另外，在将国家或地区性基于市场的措施施用于另一个国家时，必须事先和该国进行协商并经过该国的同意。中国强调，将近 70 年来，国际民用航空在国际民航组织领导下以一种正常的方式运行并以有序的方式增长，这是因为坚持了载入《芝加哥公约》的国家对空域的主权原则，因此国际民航组织在考虑全球性基于市场的措施计划时应延续过去的成功做法。中国支持推动这样一个全球性方案，只要它是建立在坚实的基础之上的。要事先对全球性基于市场的措施计划进行深入的可行性研究，并评估它对国际航空、尤其是发展中国家的国际航空事业的发展的影响，以便真正取得坚实的进展。应避免仓促下结论，避免造成欲速则不达的后果。在提到减排目标时，中国认为基于市

场的措施和全球性基于市场的措施计划都应该反映共同但有区别的责任（CBDR）原则和针对发展中国家的特殊情况和各自能力（SCRC）原则。中国将本着合作和妥协的精神积极参加后续的讨论以找到一个解决方案。

54. 在重申南非运输部长在前一天举行的全体会议第三次会议(P/3)上发言所持的立场时，南非代表强调他的国家支持采取综合性方法应对航空领域的气候变化问题。这需要采取各种方法，包括一揽子解决方案，其中基于市场的措施只是对其它措施（例如技术转让、运行和在基础设施上的改进、财务措施以及能力建设）的一个补充性措施。南非认为，在使用任何一个措施应对气候变化问题时，应考虑共同但有区别的责任（CBDR）和各自能力原则、公平原则、可持续发展概念和环境完整性等所有的方面。在应对气候变化问题时，南非强烈反对将任何单边的措施施加于国际民用航空，以及在其他领域的类似意图。施用这些单边措施将侵害国家的主权利，因此是不应该受到鼓励的。相反，南非认为重点应放在多边主义的原则方面，并赞赏在国际民航组织范围内解决国际航空和气候变化问题的做法。南非也对国际民航组织对发展中国家进行援助的持续性工作表示赞赏，尤其是在准备和实施二氧化碳减排活动行动计划方面。南非完全支持在自愿的基础上向国际民航组织递交这类行动计划。南非也赞同根据大会第 A37-19 号决议对 MBMs 进行进一步的研究以便就其随后的执行作出明智的决定。

55. 秘鲁代表强调有必要继续限制和减少来自于国际民用航空并对气候造成影响的排放，并指出 WP/34 号文件中的综合声明草案可以用作一个前进的基础。她的国家对将可行的基于市场的措施推广至在全球实施持开放的态度。该国认为基于市场的措施应该是一揽子措施的其中一个部分，并且只是补充和临时性的经济性措施。在综合声明草案中应清楚地反映出它的临时性质。此外，基于市场的措施中应包含一个暂停条款，根据该条款，如果航空部门需要通过一揽子措施中的其它措施履行其环境义务时可以暂停实施基于市场的措施。秘鲁可以向秘书处提供相应的草案文本。

56. 秘鲁代表指出，她的国家认为在综合声明段落 4 中指出综合声明不构成先例或不预先设定《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》的谈判结果是不切实际的，因为秘鲁在参加的所有国际性论坛中始终保持着一致的环境立场。秘鲁还认为综合声明段落 7 中“各国的特殊情况和各自能力”的提法和把“发展中国家的特殊情况和各自能力”只当作一个特例（“特别是对于发展中国家”）的做法削弱了特殊情况和各自能力概念和发展中国家之间存在的天然关系。该国更倾向于采用大会第 A37-19 号决议中相应内容的段落 6 的表述，因为它的提法是“发展中国家的特殊情况和各自能力”[参考分段 a)]。秘鲁还关注到段落 21 b)没有提“发展中国家的特殊情况和各自能力”，段落 22 仅把它作为特例（“特别是对于发展中国家”）。在提到段落 16 时，秘鲁肯定了保留句子“并承诺与其它国家进行建设性的双边/多边协商和谈判并达成协议”的重要性，因为它体现了在实施基于市场的措施时的互相同意的原则。

57. 日本代表指出他的国家支持综合声明草案，尽管它不是最完善的，也还存在一些小的改动空间。但它是对各个敏感问题的讨论之后获得的成果，而且是建立在各成员国不同观点基础上的。综合声明草案也构成了应对航空排放对气候的影响的综合性一揽子措施。日本一方面对综合声明草案还有一些顾虑，包括对美国代表和另一些代表已经重点提到的段落 18，但认为该综合声明草案已经是一个很好的前进方向，可以在此基础上以有效的方式对其继续进行讨论，从而对最终文本达成一致。

58. 立陶宛代表强调所有 44 个欧洲联盟（EU）和欧洲民航会议（ECAC）成员国都对综合声明草案给予支持并认为这是有可能达成的最佳妥协性方案。

59. 马来西亚代表指出他的国家赞同综合声明草案，尤其对制定一个全球性基于市场的措施计划以供在 2016 年的大会上审议通过的准备性工作表示赞赏，因为在这些工作中坚持了不对根据《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》进行的谈判预设结果。在采取措施应对国际航空二氧化碳排放问题时，马来西亚支持考虑特殊情况和各自能力（SCRC）的要求，并强调任何对于该原则的施用都应秉承航空器运营人之间的非歧视原则和非市场扭曲的原则。

60. 玻利维亚（多民族国）代表对沙特阿拉伯提交的文件（WP/176 号文件）和俄罗斯联邦提交的文件（WP/275 号文件）表示支持，并强调在为保卫我们的地球而正在进行的战斗中，我们为了今天的福祉而采取的行动不能影响未来的福祉，因为那会给我们的后代造成问题。因此在选择解决方案时不能仅考虑经济方面：它必须是真正能大幅度降低污染水平的。在详细列举他的国家正在采取的措施时，玻利维亚（多民族国）代表指出禁止进口老式航空器的政策使得该国的航空器运营人采用最先进的航空技术来装备他们的机队。他的国家目前正在实施一个新的空中航行计划以便对其空域进行最有效率的利用。

61. 埃及代表也对 WP/176 号和 WP/275 号文件以及巴西提交的 WP/305 号文件表示了支持，并强调有必要更多关注发展中国家并避免给他们增加经济负担。他的国家不支持采用那些没有就保护发展中国家的利益达成一致的单边措施。类似地，埃及认为有必要：进行研究以确定综合声明草案的宏伟环境目标对发展中国家的影响；并确保共同但有区别的责任（CBDR）和特殊情况和各自能力（SCRC）的原则得到尊重。国际民航组织在这方面的所有努力都得到赞赏。

62. 斯里兰卡代表确认有必要继续向前迈进，因此，从原则上讲，支持综合声明草案的内容。然而，该国认为它的某些段落，尤其是段落 17 和段落 18，需要以一种平衡的方式对其进行更谨慎的审视。斯里兰卡赞成印度和中国在 WP/346 号文件第 1 号修改稿和 WP/183 号文件中的立场，并建议对俄罗斯联邦在 WP/250 文件中对基于市场的措施的提议也进行仔细的审议。在对其它很多文件和评论表示赞赏时，斯里兰卡特别支持新加坡代表表达的观点即该综合声明草案构成了前进的方向。

63. 孟加拉国代表表示虽然他的国家赞赏国际民航组织和其它方面在应对航空排放造成的环境恶化时的所有努力，但仍对综合声明草案的段落 17、18 和 19 持有保留意见。该国认为无论采取什么样的措施，它都应该是为了矫正，而不是为了惩罚。鉴于很多国家都表示了关切，因此有必要重新审视 MBMs 的问题。孟加拉国代表强调国际民航组织，作为一个国际性的论坛，所承担的解决发展中国家的担忧的道德义务应超越发达国家强加的意见。他并强调不仅是民用航空，军用航空也通过二氧化碳排放对环境造成了污染，因此有必要在考虑发展中国家意见的基础上对基于市场的措施进行全方位的审视。

64. 挪威代表强调，为了实现《联合国气候变化框架公约》确定的保持全球温度上升低于 2°C 的目标，所有国家应做得更多，并行动更快。他的国家支持采取综合性的方法来减少国际航空对气候的影响，并因此支持美国提交的 WP/108 号文件和 44 个欧洲联盟（EU）和欧洲民航会议（ECAC）成员国提交的 WP/83 号文件[第 1 号修改稿（只有法文本）]，因为它们强调了可持续航空替代燃料在环境保护上的潜力。鉴于可持续航空替代燃料在开发费用和预期效益上还存在不确定性，挪威认为国际民航组织在有关这类替代燃料的信息分享和最佳实践交流方面应发挥重要的作用。提到基于市场的措施时，挪威附和所有呼吁妥协意愿的国家的意见。上述欧洲国家，以及其他很多国家，为了达成妥协，都大幅度地调整了他们的立场，这一点在载于 WP/34 号文件中的综合声明草案中已得到反映。挪威希望看到更多的国家表现出与上述国家相同的妥协意愿。

65. 巴拉圭代表提到他的国家认可国际民航组织在环境保护方面的持续性工作，正如 WP/34 号文件中所反映的，因此对综合声明草案给与支持。巴拉圭特别对其中的段落 13 表示支持，在该段落中鼓励那些已经递交了二氧化碳减排活动行动计划的国家分享行动计划中的信息，并与其他成员国建立合作关系以支持那些还没有准备好行动计划的国家。巴拉圭一方面认为综合声明草案还有完善的余地，但同时认为它是一个好的基础，在它之上可以建立起一个国际航空全球性基于市场的措施计划。

66. 然后执行委员会主席对讨论做了总结，这些讨论是在委员会第三次和第四次会议上对关于气候变化问题的议程项目 17 下的第 2 部分的七个问题的讨论，它们将反映在委员会提交给全体会议的报告中。他观察到，从总体上讲，在有必要减少国际航空的二氧化碳排放和国际民航组织是制定相应政策的合适论坛这两个问题上没有意见分歧。对于可持续航空替代燃料的问题，委员会同意继续支持国际民航组织的已定政策，也即 WP/34 号文件中所载的综合声明草案段落 34 和 35 中所反映的。在开发和部署替代燃料方面所面临的挑战，诸如食品安全，在国际民航组织预计进行的分析中应予以考虑，也期待各成员国在应对挑战中做出各自的贡献。因此，执行委员会同意把理事会提交的 WP/28 号文件执行概要中的建议行动向大会推荐。

67. 关于二氧化碳减排活动国家行动计划，主席指出这个成功的举措已经对限制或减少国际航空二氧化碳排放的政策实施做出了积极的贡献。建议继续实施这一政策，同时提高行动计划的质量和增加其透明度，并在制定和实施行动计划的过程中促进各成员国之间的合作和与其它组织之间的合作。理事会提交的 WP/30 号文件执行概要中的建议行动没有引发任何疑义，因此推荐至大会进行批准。

68. 关于对各国的援助，主席观察到，正如 WP/31 号文件中所列举的，国际民航组织已经采取的行动（座谈会、研讨会、出版年度报告，等等）得到了各方广泛的接受，正如秘书长提供的补充信息中所提到的全球环境基金（GEF）对国际民航组织提交的项目概念改造全球的航空产业：减少国际航空的排放的批准和供资，以及国际民航组织和欧洲委员会就与欧洲议会合作的标题为缓解国际航空二氧化碳排放的能力建设的联合援助项目签署的合作意向书。委员会也同意了 WP/32 号文件执行概要中关于其它联合国机构和国际组织中的进展和 WP/33 号文件执行概要中关于联合国气候中立举措中的建议行动。这也将反映在委员会的报告中。

69. 主席提到有必要在基于市场的措施领域进一步向前推进是各位代表的共同信念。定义一个全球性基于市场的措施计划提交至 2016 年的下届大会，对此有足够多的支持。然而，对于 WP/34 号文件中所载的综合声明草案的一系列问题还存在不同的立场。如同一些发言者所强调的，综合声明草案构成了一个妥协。一方面无人对它完全满意，但另一方面也无人对它完全反对。正因如此，综合声明草案构成了一个求得妥协的基础，因此应予保留。忆及理事会已经对它进行了批准，并推荐至大会进行通过。主席说和 2010 年的上届大会相比，这已经是一个重要的进展，因为当时理事会并没有提出一个建议，秘书长不得不提出一个综合声明草案提交大会通过。主席强调，理事会、秘书处、各位专家，以及国际航空与气候变化高级别小组都进行了大量的工作，尽管后者没有就草案文本达成一致，但有必要对这巨量工作的成果给予保留和利用。

70. 为了弥合不同的观点并对体现在综合声明草案中的各方妥协加以进一步改善，以使得大会得以作出可能的最佳决定，主席建议，并且执行委员会也同意，由他与一些负有地区责任的国家于 2013 年 9 月 27 日星期五和 2013 年 9 月 28 日星期六的下午举行非正式双边磋商。要求这些国家本着新加坡代表提出的妥协精神提出比他们在第三次和第四次委员会会议上所持立场更进一步的立场。在这之后，主席将在秘书和理事会主席的协助下对综合声明草案的各个修改建议进行综合，然后再送回给这些国家过目，最后作为提交大会的报告草案中有关议程项目 17 的一部分提交给执行委员会审议。

71. 忆及沙特阿拉伯代表关于成立一个工作组对综合声明草案进行审查的建议获得了一些代表的支持，中国代表认为这是一个更好的做法，因为那些没有参加设想的非正式双边磋商的国家将认为他们和由此产生的经修改的文本没有关系。根据在一个小组中就国际航空与气候变化这样的微妙而敏感的问题达成协议所涉及的困难的过去经验，主席请中国代表放心，所有的国家都会有机会在委员会后面的会议中对综合声明草案的修订文本进行审议。

72. 墨西哥代表在对主席的总结以及他的建议表示赞同后，忆及很多代表在发言中都表示接受综合声明草案目前的文本。他强调只有那些对某些条款持反对意见的国家才需要参加设想的非正式双边磋商以期获得可能的最佳妥协性方案。

73. 会议在 17 时 15 分休会。

第五次会议记录

(星期五, 2013年9月27日, 上午9时)

讨论题目

1. 议程项目 22 人力资源管理
:
2. 议程项目 23: 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
 - 中国提交的信息文件
3. 议程项目 24: 增强国际民航组织的效率和有效性
 - 《国际民用航空组织大会议事规则》第 63 条的修订, 以便包括中文的使用
 - 增强国际民航组织的效率和有效性 — 改善信息管理
 - 提供语言服务
 - 俄罗斯联邦提交的文件
 - 法国、布基纳法索、喀麦隆、加拿大、埃及、利比亚、摩洛哥、沙特阿拉伯、乌克兰和阿拉伯联合酋长国提交的文件
 - 拉丁美洲民航委员会(LACAC)22 个成员国提交的文件
4. 议程项目 25: 需要执行委员会审议的其他高层政策问题
 - 大会第 A22-4 号决议的更新 (空中航行委员会的组成和参与其工作)
 - 制定和实施标准和建议措施 (SARPs) 和空中航行服务程序 (PANS) 和差异通知
 - 委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国) 提交的文件

- 对航空器事故受害人及其家属提供援助的政策
- 西班牙 (与阿根廷、佛得角、芬兰、法国、意大利、墨西哥和葡萄牙合作) 提交的文件
- 空难受害者家属组织提交的信息文件
- 哥伦比亚提交的文件
- 阿拉伯联合酋长国提交的文件
- 认可第三方的政策和谅解备忘录 (MOUs)
- 哥伦比亚提交的文件
- 使成员国与国际民航组织的战略目标保持一致和进展报告机制
- 阿拉伯联合酋长国提交的文件

5. 议程项目 16: 简化手续和机读旅行证件

- 有关附件 9 的进展情况 — 简化手续和下一个三年的建议工作计划
- 有关机读旅行证件 (MRTD) 计划和公钥簿 (PKD) 的进展情况
- 国际民航组织旅行者身份识别方案 (ICAO TRIP) 的建议
- 大韩民国提交的文件
- 阿拉伯联合酋长国提交的文件
- 美国提交的文件
- 54 个非洲民航委员会(AFCAC)成员国提交的文件
- 国际航空运输协会 (IATA) 提交的文件
- 世界旅游组织 (UNTWO) 提交的文件
- 智利提交的信息文件

- 中国提交的信息文件
- 大韩民国提交的信息文件
- 民航组织关于简化手续的持续政策和做法的综合声明

讨论摘要

议程项目 22：人力资源管理

1. 行政和服务局局长 (D/ADB) 介绍了 WP/75 号文件，该文件概述了国际民航组织在人力资源管理方面目前采取的举措，以及未来在该领域优先考虑的一些举措。该文件重点提到了下列：对使用顾问和个人承包商的政策在运行实践中的改进；绩效评估和审查机制的加强；通过学习范围和培训机会的扩大来增强工作人员在管理和技术方面的技能和专长；实施积极的外联措施，以发现和吸引合格的候选人以满足本组织未来工作的需要，这些措施包括建立青年航空专业人士计划、启动与航空有关的实习计划、以及奖学金计划的筹划；人力资源业务流程的现代化和同时实施自动化程度提高以提高效率和对行动方案的响应能力。文件中提到的未来应优先考虑的举措包括：建立人力资源管理战略框架；有员工发展和流动性支持的实施综合绩效管理系统；将工作人员规划、继任者规划、人才管理和多样化战略和政策进行组合；继续推进人力资源工作流程的现代化。提请大会：关注本组织在人力资源管理方面正在进行的改革和已经取得的成果；支持未来优先考虑的举措和行动以在未来的三年中进一步改善人力资源管理。

2. 在代表他的国家对国际民航组织技术合作局 (TCB) 和在泰国曼谷的亚太地区办事处在重大安全关切 (SSc) 项目中给与的援助表示赞赏后，孟加拉国代表提到的一个经验是要为监管部门配备以绩效为基础的有能力且能持久工作的工作人员。重要的是保证在所有监管部门的航空专业人员都具有所必需的并与未来 20 年内航空业发展所同步的技能和知识，这样才能保证国际民用航空持续的安全和安保。因此有必要制定地区的、次地区的和国家的航空专业人才的培养计划。由于一些航空活动有很高频密水平的国家可能没有足够数量的能胜任工作的专业人员，孟加拉国建议国际民航组织的地区办事处和运行安全和持续适航的合作发展项目 (COSCAPs) 在提供专家、顾问、审计和检查人员等专业人员方面更加主动。这将有助于使各国避免过度依赖于国际民航组织技术合作局在人员方面的支持，并确保人力资源的效率和效能更快和更国际化地增长。孟加拉国支持对理事会 WP/75 号文件以及 WP/76 和 WP/74 号文件中的建议行动在后面的会议中进行审议。

3. 由于没有进一步的评论，执行委员会同意将上面提到并载入 WP/75 号文件执行摘要中的建议行动推荐至大会进行批准。

议程项目 23：国际民航组织工作人员队伍的现况

4. 行政和服务局局长 (D/ADB) 介绍了 WP/76 号文件，该文件报告了 2010 年、2011 年和 2012 年国际民航组织员工队伍的多样性现状，包括公平地域代表性 (EGR) 和两性平等的现状，对专业和更高职类的任命的分析和相关的人力资源方面的数据。文件重点提到员工人数下降和可以察觉到的从终身任用向定期任用转移的倾向。另外，在公平地域代表性 (EGR) 方面在各岗位中又增加了 8 个成员国，使成员国总数达到了 79 个。一方面在专业和更高职类岗位中妇女的代表性仍然是一个挑战，但国际民航组织中女性员工占 31% 的比例仍然处

于联合国其它技术性专门机构的平均比例范围内。虽然在技术岗位中女性获任命人数的比例超过女性应征者的平均比例，但是仍然需要有更积极的扩展和其它重大举措。专业人员的年龄分布和退休预测（到 2016 年 12 月 31 日达到退休年龄的员工占员工总数的 23%）为国际民航组织提供了独特的机会来解决地域不平衡的问题，但必须配合一个能保证本组织专业水平需要的及时和精准的继任者规划。还有其它机会使一般性岗位恢复活力，因为在 2014-2016 三年期结束时有 15% 的这类员工将达到退休年龄。该文件还概述了未来三年中将要采取的行动，这些行动涉及员工队伍规划和继任者规划、人才管理，以及为满足人才多样化目标在招聘政策、程序和责任制方面的加强和在外联和发展机会方面的加强，其总的目标是使员工队伍具有尽可能广泛的地域代表性和进一步改善两性间的平衡。

5. 提请大会支持与下列有关的未来建议行动：工作人员规划，包括制定继任者规划战略和程序，并配合以员工流动和员工培养政策；人才管理战略，旨在正确的时间发现、招揽和留住所需的人才，并确保人才管理战略与本组织的其它战略和措施保持相互联系，其目标是有益于本组织的机构记忆和知识的获取、分享和转让；加强征聘政策和程序，以及内部监测和问责，以便实现多样性目标；增加来自无代表性或代表性低于理想水平的国家的专业职类和更高级职类候选人以及女性应征者的外联和发展机会。

6. 委员会注意到中国递交了 WP/226 号信息文件，内容是关于中国民用航空局（CAAC）借调专家以支持国际民航组织 2011-2015 年的业务工作。

7. 俄罗斯联邦代表一方面对 WP/76 号文件中的建议行动表示支持，同时指出在目前的三年期内还有 7% 的岗位空缺没有填补。尽管他明白这些岗位处于空缺状态是为了节省费用，但强调这种状态导致不得不招聘短期合约员工，而这又不可避免地导致本组织的效率和有效性的降低。俄罗斯联邦代表强调出现岗位空缺的原因是员工队伍规划缺陷和其他因素导致，对此应进行仔细的检查，以提高国际民航组织的效率和有效性。他表示他的国家完全支持两性平等，并强调说两性平等并不意味着仅仅在秘书处内男女员工数量相等，而是要表现在招聘的过程中完全排除对女性应征者的性别歧视。

8. 奥地利代表说她的国家也支持该文件，并欢迎所有为提高国际民航组织秘书处中女性员工所占比例的努力。一方面在一般事务类岗位上女性员工比例高达 79%，而另一方面在专业和更高级职务中女性的比例骤降至 31%。对于女性在专业和更高级职务中所占的比例高低，国际民航组织在 35 个联合国机构中排名第 32 位。奥地利代表高度赞赏 WP/76 号文件中的建议举措，诸如在征聘政策中加入更积极主动的措施和与成员国合作以鼓励女性应征者申请这类更高级职务。不仅在专业和更高级职务中增加女性的比例，而且要使国际民航组织在这方面成为航空界的一个楷模，这应是秘书处和所有成员国的共同目标。

9. 孟加拉国代表重申他的国家支持该文件和文件中建议的行动。

10. 在考虑所有评论的基础上，执行委员会同意将上面提到并载入 WP/76 号文件执行摘要中的建议行动推荐至全会。

议程项目 24：增强国际民航组织的效率和有效性

对国际民航组织大会

议事规则第 63 条进行修订

以便包括中文的使用

11. 行政和服务局局长 (D/ADB) 介绍了有关上面议题的 WP/6 号文件，并忆及在第 22 届大会上，大会曾批准了理事会的建议：采用中文为国际民航组织的工作语言；中文的采用将分步骤进行，作为第一步，为在大会中口头使用中文作出安排。该决定得到了完全的执行，此后历届大会都提供了中文口译。另外，根据大会第 A31-16 号决议（加强中文在国际民航组织中的使用），自从大会第 34 届（特别）会议以来提供了中文文件。提请大会批准对载入 WP/6 号文件之附录中的《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 63 条进行修订以便根据大会前述的决定将中文列为文件语言。

12. 鉴于没有评论，执行委员会同意将上面提到并载入 WP/6 号文件执行摘要中的建议行动推荐至全会。

增强国际民航组织的效率和有效性 —

改善信息管理

13. 行政和服务局局长 (D/ADB) 提交了 WP/74 号文件，该文件列举了理事机构和秘书处在提高国际民航组织的效率和有效性方面取得的成果和进展，以及为在 2014-2016 三年中取得更大的进展而准备采取的行动和已确定采取的措施。该文件重点列举的措施包括：通过对信息的广泛传播加强与各成员国的沟通；通过办公自动化和使用各种信息技术（IT）工具在整个组织内改进工作方法和工作程序。在下一个三年内将开展的工作包括：实施一项综合性的电子文件和记录管理系统（EDRMS）；对国际民航组织的人力资源管理的监管框架继续进行审查，并建立一个委派权限的精准框架；建立机构数据库（EDW）；并进一步加强电子通讯工具的采用。这些措施显示出国际民航组织信守在提高它的效率和有效性方面所作的承诺，以及认真落实成员国对国际民航组织的各项建议。提请大会：注意本组织在提高效率和有效性方面所取得的进展；支持在 2014-2016 三年中为进一步的改进而将采取的措施。

14. 美国代表指出，一方面他的国家完全支持 WP/74 号文件中的各项建议行动，但同时认为还有一个问题也需要考虑。他提醒说有三个特别重要的高级别会议在大会之前为了大会筹备的目的在相对较短的间隔内连续召开[高级别航空安保会议（HLSC）（蒙特利尔，2012 年 9 月 12-14 日）；第十二届空中航行会议（AN-Conf/12）（蒙特利尔，2012 年 9 月 19-30 日）；和第六届世界航空运输会议（ATConf/6）（蒙特利尔，2013 年 3 月 18-22 日）]，他强调这些会议对于本组织和参会成员国双方面有多么昂贵。美国代表进一步强调说参加本届大会的各国部长中有相当高的比例也参加了上述三个会议，而且上述会议的各项建议也都通过理事会提交给了大会，也就是说提交给了最初提出这些建议的同一群人。他因此进一步建议，作为一项附加行动，大会应要求理事会审议一下大会的筹各程序及其相关的费用和效率，并确定一种会议筹备方式既能提高效率，又能保证国际民航组织的有效性，从而使本组织和成员国都从中受益。

15. 俄罗斯联邦代表同意这一看法。他的国家满意地注意到国际民航组织提高效率和有效性方面所取得的各项进展，尤其是向各理事机构分发的文件削减了 90%，这使得每年大约节省了 100 万加元的费用。

16. 孟加拉国代表重申了他的国家对 WP/74 号文件中的各项建议的支持。

17. 厄瓜多尔代表支持文件中的建议行动，以及美国代表和俄罗斯代表所作的评论。他建议秘书处采取措施使国际民航组织保持处于办公技术的科技前沿，这将使其可以快速在成员国之间传递信息，同时又能通过减少纸张消耗而达到降低成本的目的。厄瓜多尔代表还对理事会为提高国际民航组织的效率和有效性制定详细的指南表示赞赏。

18. 在对为提高国际民航组织的效率和有效性而已经采取的措施和准备采取的措施表示欢迎的同时，澳大利亚代表同意美国代表对在大会之前召开三个高级别会议的效率问题所发表的意见。在同意理事会应审议大会的筹备程序的同时，她建议还应该审议大会本身的会议结构，包括审议目前的大会决议起草方法，因为这是大会主席(P/2)早先也曾经提到过的问题。

19. 危地马拉代表强调通过对其资源的最佳化利用而在提高本组织的效率和有效性方面的努力不仅能产生经济上的效益，还能产生可持续的环境保护效应。

20. 在对讨论作总结发言时，执行委员会主席观察到对国际民航组织通过采用新技术来提高效率和有效性的政策具有广泛的支持。提请本组织沿着这条道路继续前进。注意到各国代表就工作方法和各机构之间的联系所作的评论，主席强调有效性与本组织实现其目标的能力有关，而效率则与其以最佳方式利用其自身资源的能力有关。仅仅靠增加或减少资源是不够的，相反，对资源的最佳化利用也是必不可少的。根据各位代表表达的意见，他建议，委员会也同意，大会要求理事会审议可能的方式以改进大会的整个筹备工作的结构，包括大会决议的起草方法，并采取 WP/74 号文件中建议的行动。

提供语言服务

21. 俄罗斯联邦代表介绍了 WP/307 号文件，该文件提请注意这样的事实，即在他的国家看来，尽管有国际民航组织历届大会的决定，例如大会第 A22-29 号决议（在空中航行委员会中的语言使用）、第 A24-21 号决议（文件的出版和分发）和第 A37-25 号决议（国际民航组织有关语言服务的政策），在国际民航组织语言服务的提供仍是一件让成员国深感忧虑的事情。这种深度的忧虑来自于国际民航组织中的语言服务方面在质量和数量上的持续削减，包括诸如国际民航组织标准和建议措施（SARPs）和指南在内的技术文件的翻译质量。在强调这个问题的政治重要性的同时，俄罗斯代表认为秘书长迄今为止为改进语言服务所采取的措施是不够的。非英语国家和专家在消减预算的口号下被排除在标准和建议措施的制定程序之外，而这构成了对《芝加哥公约》中提供公平机会的基本原则的违背，也是对联合国多种语言原则的背离，而这是国际民航组织作为民用航空领域中的联合国专业机构为实现其目标的基本原则之一。俄罗斯代表重申他的国家对反映在本组织 2014、2015 和 2016 年预算草案（参考 WP/57 号文件，表 1-3）中的进一步削减 6 个口译员岗位的计划表示严重不安。他还强调指出从 2013 年 1 月 1 日起国际民航组织期刊将只以英文出版，该国认为这与本组织的对外拓展政策是背道而驰的。提请大会采取步骤切实贯彻与国际民航组织语言服务有关的所有现行有效的大会决议。

22. 之后法国代表介绍了关于在国际民航组织中保持多种语言的 WP/362 号文件，该文件的共同提案国包括布基纳法索、喀麦隆、加拿大、埃及、利比亚、摩洛哥、沙特阿拉伯、乌克兰和阿拉伯联合酋长国。文件强调一个有效的多边主义和一个像国际民航组织这样的机构的顺利运行是和尊重多语言性紧密联系在一起，并阐述了可以从多语言性中获得的益处。如今越来越多的组织违背他们提供多种工作语言的章程而只使用一种语言，在这种时刻更有必要强调多种语言的重要性。预算紧张并不能成为消减工作语言的正当理由。正因为这个原因理事会在编制本组织 2014-2016 三年期预算草案时采取了几项措施（198/7）以优化表现在质量和产量方面的语言服务。法国代表重申他的国家支持这些措施，并支持在秘书长的授权和监督之下对这些措施的全面贯彻

实施。该文件建议由大会批准采用一些不会产生附加成本而又与本组织运作方式、人力资源政策以及通讯和对外信息交流有关的补充性做法。

23. 智利代表代表拉丁美洲民航委员会(LACAC)22个成员国提交了 WP/227 号文件，该文件强调了在安全和其它重要工作领域中获得以国际民航组织的所有正式语言文本方面目前面临的困难。该文件忆及古巴曾就这个问题在 2010 年高级别安全会议 (HLSC 2010) 上提交过一个文件，该文件当时获得了足以采取行动的共识。其后古巴又在地区和全球性的不同场合中提交过其它的文件，提请注意无法获得以所有官方语言出版的国际民航组织文件，这种局面对工作尤其是与安全有关的工作造成了负面影响。由于这个问题未获得令人满意的解决，古巴再次重申寻找解决方案的必要性。文件建议对大会第 A37-15 号决议 (**国际民航组织特别有关于空中航行的持续政策和相关做法的综合声明**) 和第 A37-25 号决议进行修改以增加用本组织所有官方语言传播的国际民航组织文件的数量，以及建议了其它一些行动。

24. 在讨论的过程中，委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国)、西班牙、秘鲁、埃及、布基纳法索、古巴、危地马拉和哥伦比亚代表都表示他们的国家支持倡导多种语言的三个文件。

25. 在对三个文件予以支持的同时，委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国)代表强调她的国家，作为拉丁美洲民航委员会成员国因此也是 WP/227 号文件的共同提案国，尤其支持俄罗斯联邦在 WP/307 号文件中提到的在多种语言的联合国共同系统中对所有那些国家提供平等机会的原则。在强调多语言对于实现国际民航组织战略目标的重要性时，她指出由于包括指导材料和通告在内的一些国际民航组织文件缺少翻译文本，经常导致误解并因此阻碍了那些战略目标的实现，尤其是在与安全有关的方面。

26. 西班牙代表指出他的国家强烈支持多语言原则，认为这是国际民航组织的运作得以建立的基本原则之一。西班牙支持三个文件中建议的行动，尤其是俄罗斯联邦在 WP/307 号文件段落 5 a), b) c) 和 d) 中建议的行动和 WP/362 号文件行动段落 a), b) 和 c) 中各共同提案国建议的行动。

27. 作为 WP/227 号文件的共同提案国的秘鲁代表强调大会有必要再次重申所有国家从多种语言的角度有平等获取国际民航组织文件的重要性。

28. 在对多种语言原则和平等机会原则表示支持时，埃及代表强调多种语言和翻译服务是保证民用航空安全的关键因素。

29. 布基纳法索代表忆及理事会和秘书长曾对这个问题给予过认真的考虑，并且为了解决问题已经采取了一些措施。然而，考虑到预算紧张的原因，他建议大会指示理事会和秘书长考虑用于提供语言服务的其它资金来源以确保这一重要功能有足够的资金；否则，本组织的工作将会受到负面的影响。

30. 在对这一建议表示支持时，哥伦比亚代表强调多种语言原则将保证国际民航组织各成员国和各地区之间的平等。

31. 古巴代表重申多种语言原则对于制定未来的标准和建议措施 (SARPs) 是至关重要的，而且缺乏用国际民航组织所有官方语言提供的足够的补充文件有可能导致对文件的误解。正是基于这个原因她的国家在其他拉丁美洲民航委员会成员国的支持下提交了 WP/227 号文件。

32. 危地马拉代表指出他的国家，作为拉丁美洲民航委员会成员国，支持 WP/227 号文件，也支持另外两个文件，因为语言不仅是一种交流的手段，也是一种思维定势。观察到国际民航组织的预算并不总是和它的优先考虑事项相吻合，他强调大会有必要重视语言服务的提供并把它作为国际民航组织应优先考虑的事项之一。

33. 塞内加尔代表强调，如果收到的国际民航组织文件不是以该国的官方语言法语编写的，塞内加尔民用航空当局就需要花更多的时间才能采取相应的行动，而这有可能会被误解为是塞内加尔方面缺乏行动意愿。他确信多种语言原则对国际民用航空的发展具有重大和广泛的贡献。

34. 忆及国际民航组织自成立以来一直坚持多种语言原则，摩洛哥代表强调贯彻这一原则已经在本组织的工作中显现出成果。他的国家支持理事会为在国际民航组织中的语言服务最佳化而采取的措施（198/7），也支持俄罗斯联邦提交的 WP/307 号文件和法国代表另外几个国家提交的 WP/362 号文件。

35. 在对 WP/362 号文件表示完全支持时，摩纳哥代表强调多种语言原则不应该总是和它对应的费用相对立的。他强调该文件中提出了一些促进多种语言的措施，而它们并不产生附加的费用，并不会对所有国际民航组织成员国造成负担。

36. 沙特阿拉伯代表附和埃及和摩洛哥代表的评论，并表示对其他支持拉丁美洲民航委员会成员国提交的 WP/227 号文件和俄罗斯联邦提交的 WP/307 号文件的代表的赞同，同时重申了在国际民航组织的工作中，多种语言原则对于保证国际民用航空的安全和安保的重要性。他重申，实施这一原则不应受到预算拮据的限制。

37. 俄罗斯联邦代表对 WP/227 号文件和 WP/362 号文件表示支持，对它们的共同提案国重申了多种语言原则在国际民航组织中的重要性表示赞赏。忆及大会通过第 A37-25 号决议实施条款 3 确认了“语言服务是国际民航组织任何方案的组成部分”，他强调了在本组织的预算中反映出这个关键要素的资金需要的重要性。俄罗斯代表说，然而遗憾的是，他观察到即使不是全部也是在大多数情况下，语言服务被看作是对国际民航组织成员国的一种财务负担。他进一步指出，他的国家正在和国际民航组织就签署一个谅解备忘录进行磋商，根据该谅解备忘录俄罗斯将向国际民航组织提供俄语的语言服务。

38. 秘书长对该三个文件的主要观点表示强烈的支持，认为是对国际民航组织中多种语言原则的捍卫。他忆及制定和颁布标准和建议措施是本组织的一个关键功能，而标准和建议措施在理事会一直是以国际民航组织的全部六种正式语文通过的。其后它们将在整个国际航空界予以实施，尽管若干国际民航组织成员国并不以这六种语言为母语。秘书长进一步忆及，他已把中文服务引入空中航行委员会（ANC）。

39. 秘书长在对法国代表其他共同提案国提交的 WP/362 号文件和 22 个拉丁美洲民航委员会成员国提交的 WP/227 号文件中的建议行动表示赞同的同时，对俄罗斯联邦提交的 WP/307 号文件中的建议行动有一些不同看法。这些建议行动中的一些行动以前在理事会上就曾提出过，秘书处也将响应了理事会决定的语言服务的当前安排向各位代表作过介绍。另外，这些建议中的一些行动已经在实施中了。秘书长同意布基纳法索代表的观点，即不能完全无视语言服务与预算有关的因素，并指出理事会编制的 2014-2016 的三年期预算草案是根据名义零增长原则（ZNG）编制的。他承诺将对现有资源进行更好的利用。秘书长说，然而，不能在该预算中把更高的支出比例再分配给语言服务，因为后者的比例已经很高了。他对接收任何自愿性贡献持开放的态度，这种贡献可以是以资金或人员的方式对本组织的语言服务工作进行援助。

40. 提到 WP/307 号文件段落 2.1 中有关自动翻译的使用，秘书长指出任何使用这种技术翻译的文件都需要在本组织内再进行修改。秘书长强调对于在提供语言服务时不时遇到的困难不应该过于夸大，他提到已经为

大会翻译了数百份文件，而且提供了全部六种工作语言的口译服务。因此实际情况不应该认为是非常严重的。秘书长强调，根据他的倡议，在 2014-2016 年的三年期预算中，语言服务是整个工作计划中不可分割的一部分，这和当前三年期的预算情况是不同的。

41. 在提到对**国际民航组织期刊**的评论时，秘书长指出，当它在 1945 年首次出版时，那时在国际民航组织中只使用英语一种语言。从那时以后，逐渐地增加了其它语言直到达到目前的六种正式语言。

42. **执行委员会主席强调国际民航组织期刊**不是规范性文件，而决定它以何种语言出版属于秘书长的职权范围。

43. 之后，在对讨论的总结中，主席强调有必要将贯彻大会与语言服务有关的政策和如何最佳地利用现有资源来达至目标的效率问题明确地区分开来。效率问题是和管理有关系的。贯彻该语言服务政策与财务方面有关的因素已经得到强调，而秘书长也忆及理事会接受了本组织 2014、2015 和 2016 年三年期预算的名义零增长（ZNG）政策。主席表示大会不能对秘书长下指示，尤其是在具体的管理问题上，大会应该做的是指示理事会密切监督对大会通过的政策和决定的贯彻执行从而增强国际民航组织中语言服务的效率和有效性。

44. 主席指出俄罗斯联邦提交并获得广泛支持的 WP/307 号文件提出了一系列重要问题。然而，正如秘书长所指出的，有些建议行动已经被采用了。几个国家联合提交的文件（WP/362）和 22 个拉丁美洲民航委员会成员国提交的文件（WP/227）也都获得了广泛支持。

议程项目 25： 需要执行委员会审议的其他高层政策问题

大会第 A22-4 号决议的更新

(空中航行委员会的组成和参与其工作)

45. **秘书长**介绍了 WP/24 号文件，在该文件中理事会建议对大会第 A22-4 号决议（**空中航行委员会的组成和参与其工作**）进行修订以反映下列事实，即在对 1989 年 10 月 6 日的大会第 27 届会议通过的《芝加哥公约》第 56 款的修订议定书生效之后空中航行委员会委员从 15 人增加到了 19 人。

46. 由于没有进一步的评论，执行委员会**同意**建议全会通过文件所附的建议的大会决议更新文本，并用它取代大会第 A22-4 号决议。

制定和实施标准和建议措施（SARPs）

和空中航行服务程序（PANS）

和差异通知

47. **秘书长**提交了 WP/48 号文件，该文件报告了通过国际民航组织一项综合性研究发现的影响成员国通知和公布差异的问题和本组织为解决这些问题而采取的行动。他强调说 70%的成员国在贯彻与国际标准和程序的差异有关的《芝加哥公约》第 38 条的要求和与通知和公布差异有关的附件 15-**航空情报服务**的有关条款时遇到过困难。因此，正如在该文件附录 A 中的新的自成独立的大会决议建议文本中所强调的，各成员国在此问题上进一步的承诺是至关重要的。该大会决议是建立在大会第 A37-15 号决议（**国际民航组织特别关于空中航行的持**

续政策和做法的综合声明)附录 A, D 和 E 的基础之上的, 并将其中的国际民航组织与标准和建议措施和技术指导材料有关的持续政策的范围扩大至包括所有的附件和技术指导。提请大会审议和通过该大会决议建议文本, 并用其取代大会第 A37-15 号决议的附录 A, D 和 E。

48. 之后委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)代表介绍了 WP/260 号文件, 该文件是关于编制有关确认和通知差异的指导材料的。大会和理事会对作为所有成员国的义务的差异通知给予了特别的重视, 并注意到收到的那些差异通知经常是不能令人满意的。分析显示造成这个问题的原因是缺乏正确完成通知程序的训练和缺乏明确清晰的指导材料。她的国家也注意到了在通知差异过程中的缺陷, 因此在持续性地作出努力以便在尽可能大的程度上改进这种通知。提请大会: 关注 WP/260 号文件中提供的信息; 敦促国际民航组织采取必要的行动以制定出更全面的指导材料和精确定义和解释差异的确认、通知和重大差异的公布的程序, 以及对差异确认和通知的训练举措, 例如地区性的专题研讨会和电子学习班。委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)愿意就这些行动的贯彻实施与国际民航组织进行合作。

49. 厄瓜多尔代表、意大利代表欧洲联盟(EU)及其成员国和欧洲民航会议(ECAC)其它成员国、俄罗斯、多哥、古巴和哥伦比亚代表支持 WP/260 号文件。

50. 在评论 WP/48 号文件时, 委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)代表强调, 由于有意向用电子申报差异(EFOD)系统代替纸质差异通知, 因此应加强电子申报差异系统的使用功能性以使之更易于操作。另外, 重要的是应可以使用任何一种国际民航组织的工作语言通过电子申报差异系统对差异进行通知。如果一个差异通知是用另外五种工作语言之一通过电子申报差异系统进行了备案, 该国就没有义务再使用英语向国际民航组织进行通知。

51. 厄瓜多尔代表提到他的国家认为对差异的确认继而通知是一个连续的过程, 它的目标是为了保持最高水平的航空安全。对各国就国家法规和做法与载于《芝加哥公约》各附件中的国际民航组织标准之间的差异进行通知是有效协调背景下的一个基本程序, 其中考虑电子申报差异系统的技术文件和操作训练是必要的。为此原因, 厄瓜多尔支持委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)提交的 WP/260 号文件, 认为它是一个积极的文件, 应放在更广泛的航空安全的大背景下予以考虑。

52. 之后法国代表阐述了他的国家对 WP/48 号文件的评论, 该立场也得到欧洲民航会议、欧洲委员会和欧洲航空安全局的支持。法国回忆了记载于《芝加哥公约》各附件前言中的有关“标准”和“建议措施”的定义。他提到, 标准是“任何一个关于物理特征、构造、材料、性能、人员或程序的规范, 对它的严格执行对于国际民用航空的安全或正常是必不可少的”, 而建议措施则是这样的规范, “对它的严格执行对于国际民用航空的安全、正常或效率是最理想的”。在强调国际民航组织理事会在批准标准和建议措施时尊重上述定义的重要性时, 法国明确表示这将增强标准和建议措施的实用性并加强各国对标准和建议措施的理解和执行。因此最理想的情况是可以通过适当的方式得以分清楚标准和建议措施的相应本质。法国因此建议在 WP/48 号文件附录 A 中的大会决议草案中增加一个新的相关做法 6, 它应有大致如下的措词: “理事会在考虑术语‘标准’和‘建议措施’的定义的基础上应确保, 将对其严格执行是必不可少的新附件条款批准为标准, 而将对其严格执行是最理想的新附件条款批准为建议措施”。

53. 在代表欧洲联盟(EU)及其成员国和欧洲民航会议(ECAC)其它成员国发言时, 意大利代表指出, 根据 WP/48 号文件第 2 部分, 显然与差异的通知和公布有关的一些明显问题还有待解决。上述欧洲国家认为这些问题应尽可能早地加以解决, 因此建议大会要求国际民航组织在今后的三年当中采取积极的行动解决这些问题

并在 2016 年的下届大会上报告进展情况。在建议大会通过 WP/48 号文件附录 A 中的大会决议草案的同时，欧洲国家认为，如果没有清晰和详细的指导并辅助以具体事例说明什么是《芝加哥公约》第 38 条定义下的差异，什么是附件 15-**航空情报服务**下定义的重大差异，通知差异将是极不确定的，其存在价值也将是极为有限的。因此欧洲国家和欧洲航空安全局（EASA）认为来自国际民航组织的指导是一件需要迫切解决的事情。上述欧洲国家因此建议对大会决议草案的执行条款 16 进行修订，以提及将在十二个月之内制定出更多与差异通知和公布有关的指导性材料。上述国家注意到大会决议草案的执行条款 4、5、8 和 9 主要集中于国际民航组织标准和建议措施和空中航行服务程序的性质和质量上，因此支持对该决议全部通过，因为这将有助于各国对标准和建议措施和空中航行服务程序的执行。与此同时，欧洲国家重申理事会有必要在 2016 年的下届大会上证明它对差异通知和公布中存在的悬而未决的问题已经在进行解决。

54. 上述欧洲国家也支持委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的 WP/260 号文件，并指出他们并不是仅有的在通知差异上遇到问题的国家。

55. 俄罗斯联邦代表指出他的国家已准备对 WP/48 号文件附录 A 中的大会决议草案给以支持。尽管该国对欧洲国家提出的修订建议感兴趣，但仍需要在看到具体文本之后才能决定是否同意。俄罗斯联邦也支持委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的 WP/260 号文件。

56. 多哥代表在支持 WP/48 号文件和 WP/260 号文件的同时，强调他的国家认为国际民航组织标准和建议措施非常重要，并建议举办有关差异确认和通知的地区性讲习班和研讨会，以使得所有国家都参与到航空安全和安保的行列中。

57. 古巴和哥伦比亚代表也表示支持 WP/260 号文件，古巴代表并强调在将来采取行动时应考虑该文件段落 2.4 和 2.5。哥伦比亚代表重申了制定有关差异确认和通知的指导性材料的重要性，以及进行相关训练的重要性。

58. 澳大利亚代表指出她的国家支持 WP/48 号文件，包括大会决议草案，以及法国和意大利代表的修订建议。澳大利亚并支持国际民航组织在下列方面开展进一步的工作：就《芝加哥公约》第 38 条和附件 15-**航空情报服务**的执行而向各国提供指导；对**航空情报服务手册**（Doc 8126 号文件）进行更新；制定影响评估和进一步能力建设以帮助各国实施标准和建议措施。然而，秘书处为实施这些措施而正在采取的行动在该文件中却没有明显的反映。作为报送打印的差异通知的替代，澳大利亚鼓励继续使用电子申报差异（EFOD）系统并扩大使用范围来通知遵循情况和差异。澳大利亚也对秘书处和申报差异工作队（FDTF）尤其是它的队长拉拜纳先生（Mr. L. Lapène）的努力表示赞赏。

59. 空中航行局局长（D/ANB）也对申报差异工作队（FDTF）尤其是拉拜纳先生（Mr. L. Lapène）在差异通知这个敏感且复杂的问题上的所有工作表示感谢。她强调经常出现问题的是手工申报而不是电子申报，因此她同意有必要提供差异的实际例子。尽管申报差异工作队已经开始了编制指导材料方面的工作，但是考虑到秘书处还有很多其它优先事项，因此能否在要求的十二个月之内完成该工作还是个问题。在这方面任何来自意大利或其它成员国的援助都是受欢迎的。空中航行局局长也注意到理事会有必要对附在关于通过附件修订的国家级信件后面的差异通知的注释予以批准，因为它是关于确定和报告差异的最基本的指导材料。

60. 空中航行局局长进一步指出秘书处对 WP/48 号文件附录 A 中的大会决议草案的修订建议没有不同意见。她指出举办有关与国际民航组织标准和措施的建议的差异确认和通知的地区性讲习班和研讨会的建议将会由国际民航组织理事会在考虑预算影响的前提下予以审查。

61. 执行委员会主席从讨论中观察到委员会支持委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的 WP/260 号文件。关于 WP/48 号文件和大会决议草案，他请求法国代表提供该国建议的新的相关做法 6 的文本，以便有可能包括进提交给全会的报告草案中。执行委员会在审议该报告草案时将有机会就是否加入该新条款作出决定。

对航空器事故受害人及其家属 提供援助的政策

62. 秘书长介绍了 WP/22 号文件，该文件报告了在执行大会第 A32-7 号决议（**对航空器事故受害人及其家属提供援助的法规和程序的协调**）方面取得的进展，及建议对该决议进行更新。他忆及该大会决议曾吁请理事会制定包括标准和措施在内的材料以对航空器事故受害人及其家属提供援助。相应地，国际民航组织于 2001 年出版了 285 号通告（**对航空器事故受害人及其家属提供援助的指导**），于 2005 年在附件 9-《**简化手续**》中加入了有关条款以使得航空器事故受害人的家属可以快速进入事故发生国。认识到有必要在促进对受害人及其家属提供援助方面采取更进一步的行动，理事会于 2013 年 3 月 1 日（198/6）一致通过了《**国际民航组织有关对航空器事故受害人及其家属提供援助的政策**》（Doc 9998 号文件）。该文件的目的是鼓励各国将国际民航组织的该项政策合并入该国与家庭援助有关的法律、法规和/或政策中。在理事会的讨论中，有意见支持国际民航组织进一步考虑制定与国家建立受害人家属援助计划有关的标准和建议措施。为此请大会：注意 WP/22 号文件中包含的信息；批准**国际民航组织有关对航空器事故受害人及其家属提供援助的政策**（Doc 9998 号文件）；并通过附录 B 中的对航空器事故受害人及其家属提供援助的建议决议，用于取代大会第 A32-7 号决议。

63. 之后西班牙代表介绍了 WP/301 号文件（带第 1 号更正），该文件是由该国联合阿根廷、佛得角、芬兰、法国、意大利、墨西哥和葡萄牙共同提交的。上述共同提案国满意地注意到理事会和航空器事故受害人政策工作组（AVPTF）在制定**国际民航组织有关对航空器事故受害人及其家属提供援助的政策**（Doc 9998 号文件）方面所进行的工作，并请大会认可该项工作。该项工作得到了很多协会组织的支持，尤其是空难受害者家属小组（ACVFG）下的成员组织 JK5022 号航班事故影响协会的支持。上述共同提案国支持国际民航组织的该项政策，以及载于 WP/22 号文件中的更新过的大会决议，并建议大会也对此予以支持。由于这个政策在性质上是非规定性的，上述共同提案国建议大会促请理事会考虑在《芝加哥公约》除附件 13-《**航空器事故和事故征候调查**》之外的某一个合适的附件中加入一个相关条款的可行性，并同时确保事故和事故征候调查的独立性和有效性不会受到负面的影响。他们特别建议理事会考虑在附件 9-**简化手续**中引入措辞大致如下的建议措施：“国家应制定相关的法律、法规和/或政策以对航空器事故受害人及其家属提供援助。”可以通过一个相关的注释将该建议措施连接至**国际民航组织有关对航空器事故受害人及其家属提供援助的政策**（Doc 9998 号文件）。上述共同提案国认为，随着时间的延长和经验的增多，在将来的某一个时间可将该建议措施升级为标准。

64. 委员会注意到航空器事故受害人政策工作组提交了 WP/300 号文件，并在文件中对 WP/22 号和 WP/301 号文件表示了支持。

65. 在随后的讨论中，各国代表对国际民航组织和航空器事故受害人政策工作组为保证对航空器事故受害人及其家属提供必要的援助而开展的重要工作表示了赞赏。

66. 墨西哥、澳大利亚、美国、厄瓜多尔、法国、巴西和意大利代表对 WP/22 号文件附录 A 中的国际民航组织有关对航空器事故受害人及其家属提供援助的政策 (Doc 9998 号文件) 和附录 B 中的大会决议草案表示了支持。另外, 墨西哥、委内瑞拉 (玻利瓦尔共和国)、古巴、厄瓜多尔、科特迪瓦、坦桑尼亚联合共和国 (在原则上)、毛里塔尼亚、萨尔瓦多和布基纳法索, 和 WP/301 号文件的共同提案国之一的意大利代表所作的一样, 对 WP/301 号文件表示了支持。

67. 厄瓜多尔代表在对 WP/301 号文件表示支持的同时, 代表他的国家对悲惨的航空器事故受害人及其家属表示了深切的同情。

68. 澳大利亚代表指出她的国家完全支持国际民航组织有关对航空器事故受害人及其家属提供援助的政策 (Doc 9998 号文件) 和建议的大会决议更新版本。然而, 由于该政策以及相关的指导材料只是最近才公布的, 澳大利亚认为比较合适的做法是待各成员国开始广泛实施这一政策之后, 经过一个足够长的时间以评估该政策的影响, 之后再考虑将来是否有将其制定为标准或建议措施的必要性。将来如果认为有制定标准或建议措施的必要性, 澳大利亚将支持 WP/301 号文件中的建议, 即, 作为第一步, 先引入一个建议措施, 澳大利亚并支持采用文件中段落 3.3 的措词。巴西代表同意这一观点。

69. 美国代表指出, 过去十五年以来, 她的国家一直要求事故调查人员、航空承运人和非盈利救灾机构对航空器事故受害人及其家属提供援助。通过有效的事故应急预案, 美国一方面保证了调查的独立性, 另一方面在向公众公布调查进程和调查结果的同时, 也向家属和幸存者提供此类信息。

70. 法国代表同意 WP/301 号文件中的观点, 即附件 13 — 《航空器事故和事故征候调查》不是加入与航空器事故受害人及其家属提供援助的相关条款的合适附件。根据本组织新的战略目标安保和简化手续和简化手续与保护航空运输使用者的利益之间在目标上的同一性, 法国代表建议提请理事会在国际民航组织简化手续 (FAL) 2014-2016 年的工作计划中包括: 所有与为航空器事故受害人及其家属提供援助有关系的活动; 如有必要, 对附件 9 — 《简化手续》进行适当的重新结构调整。

71. 忆及他的国家曾在议程项目 30: 航空安全-实施支助下提交了一份信息文件 (WP/232), 该文件概述了为在中美洲成立一个地区性事故和事故征候调查组织 (RAIO) 迄今为止采取的行动。萨尔瓦多代表强调, 一旦这个组织投入运行, 将不仅增强该地区各国的航空器事故和事故征候调查能力, 也将增强中美洲空中航行服务公司 (COCESNA) 在这方面的能力。

72. 空难受害者家属小组观察员感谢各国代表对 WP/22 号和 WP/301 号文件的支持, 以及对该小组提交的文件 (WP/300) 的支持。他强调对航空器事故受害人及其家属给与恰当的处理不仅符合他们的利益, 也符合受这些悲惨的灾难影响的国家的利益。他指出空难受害者家属小组承诺与所有这样的国家合作, 以贯彻实施国际民航组织的政策和基础性的指导材料。这将保证有一个国际性的准则用于空难悲剧后对航空器事故受害人及其家属给予有效的处理。

73. 执行委员会主席通过讨论的情况观察到, 对于《国际民航组织有关对航空器事故受害人及其家属提供援助的政策》(Doc 9998 号文件)、WP/22 号文件附录 A 和附录 B 中的大会决议草案, 以及 WP/301 号文件中建议的行动具有广泛的支持。提出了有关调整相关附件的结构以便在其中加入关于向航空器事故受害人及其家属提供援助的建议措施或标准的技术性意见。忆及澳大利亚代表评论说现在还不是在适当的附件中加入一个相关标准的时间, 主席指出至少可以考虑在其中加入一个建议措施。

关于对第三方加以认可和签署谅解备忘录（MoU）的政策

74. 在介绍关于这个议题的 WP/338 号文件时，哥伦比亚代表强调国际民航组织作为一个由各个国家共同组成的国际组织，有必要面对和接受国际化和空中交通增长的挑战。在这个过程中，国际民航组织在保证航空安全和安保、确保空中航行系统和航空运输法规的全球协调性，以及环境保护的过程中必须要借助新的技术和新的方法。在制定和实施应对挑战的解决方案的决策过程中需要有各个当事方和利益相关方的参与。国际民航组织已经制定了相应机制促进与其他国际组织、航空业和学术界的合作，并把它视为产生创新和振兴航空活动的关键。这需要在条件和法规方面进行调整，以避免利益冲突和通过公平公正的竞争和客观选择来保证对透明原则和公平机会的尊重，以及第三方对国际民航组织会徽的使用。在制定这些条件和法规时，应先由国际民航组织理事会通过相应的政策，以使之与《芝加哥公约》中确立的各项目标保持一致。请大会要求理事会：提供行动方针并批准有关国际民航组织与第三方之间以认可和谅解备忘录形式进行合作的相关政策；公布现行有效的谅解备忘录和认可清单。

75. 大韩民国、瑞士、古巴、秘鲁和巴西代表支持这一建议行动。在表示支持这一建议行动的同时，瑞士代表强调，和哥伦比亚的立场一样，他的国家坚信业界以及国际民航组织之外的其它国际组织在开发航空新科技和新技术方面将发挥关键作用。然而，保证国际民航组织在为这一行动提供一个清晰、稳固和透明的架构中的领导地位是最基本的。

76. 古巴代表完全支持该文件和其中的建议行动，认为这些行动有助于保持本组织在透明原则和公平机会方面的健康做法。他建议理事会在制定方针和政策以规范有关国际民航组织与第三方之间以认可和谅解备忘录形式的合作时可以把现行的联合国与商业界之间的合作指导方针（2009）作为一个基础。

77. 根据讨论中表达的观点，主席作出结论，执行委员会建议大会采纳哥伦比亚在 WP/338 号文件中的建议行动。

国际民航组织战略目标与成员国保持一致和建立进展情况报告机制

78. 在介绍关于这个议题的 WP/335 号文件时，阿拉伯联合酋长国代表强调，相对于贯彻实施国际民航组织的战略目标来说，国际民航组织在战略目标的确立和传播方面做得还不够。为了缩小这两方面之间的差距，阿拉伯联合酋长国建议创建一个网上国际民航组织综合绩效管理信息系统，它可以把本组织的总体战略目标集合到一起，并将它们连接至成员国层级的运行计划中，从而确保与各成员国和各地区组织保持战略方向上的一致。请大会要求理事会开发这样一个系统以支持通过各成员国的业务计划传播国际民航组织的战略目标，以及建立起一个报告机制以促进形成一种承诺和问责的组织文化。

79. 埃及、也门、哥伦比亚和索马里代表支持这些建议行动。

80. 主席表示执行委员会同意建议大会采纳阿拉伯联合酋长国在 WP/335 号文件的建议行动。

议程项目 16：简化手续和机读旅行证件

81. 执行委员会在理事会提交的四个文件的基础上开始审议本议程项目，这四个文件是 WP/3 号文件（与附件 9 —《简化手续》有关的进展和下一个三年的建议工作计划）、WP/4 号文件[与机读旅行证件（MRTD）计划和公钥簿（PKD）有关的进展]、WP/11 号文件[关于确立国际民航组织旅行者身份识别计划（国际民航组织

TRIP) 战略的建议], 和 WP/23 号文件 (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), 以及相关的工作文件和信息文件。

82. 秘书长介绍了 WP/3 号文件, 该文件概述了国际民航组织简化手续 (FAL) 计划的任务和目前的优先事项, 并报告了自上届大会以来取得的进展。他重点提到国际民航组织简化手续计划中的建议优先事项和文件中段落 3.12 所列的 2014-2016 三年期的预期成果, 指出在“利用我们的现有资源做得更好”类别下, 建议用简化手续计划审查与附件 9 —《简化手续》中所列标准和建议措施不符合的有关问题, 巩固工作成果, 并与相关实体建立更稳固的联系和合作。在“规划未来”类别下, 建议用简化手续计划准备应对新的和正在出现的问题和与相关技术的进步保持同步。请大会对上述建议优先事项和预期成果予以核准。

83. 之后秘书长介绍了 WP/4 号文件, 强调机读旅行证件技术顾问组 (TAG/MRTD) 一直在协助秘书处进行包括在 Doc 9303 号文件 (机读旅行证件) 和国际民航组织指导材料中的技术规格的制定和推广。忆及与机读旅行证件有关的标准和建议措施和规格已经包括在附件 9 —《简化手续》中, 他强调, 尽管还有一些挑战存在, 但几乎所有的国际民航组织成员国目前都已经开始实施标准 3.10 并且开始只颁发满足 Doc 9303 号文件中规格的可机读护照 (MRPs)。第二个有关机读旅行证件的重要时间节点是 2015 年 11 月 24 日, 届时所有的非机读旅行证件都将退出流通。秘书处目前正在进行大量的沟通工作以巩固所取得的完全满足标准的成果, 并准备对预计难以满足该时间节点要求的国家提供援助。秘书长注意到生物识别护照正在快速增长, 因此强调各国应参加国际民航组织公钥簿方案以便从电子护照中获得最大益处。秘书处将继续向各国提供援助, 以期确保全球所有国家都能符合标准 3.10 和标准 3.10.1。请大会注意该文件中提到的机读旅行证件计划的进展和活动。

84. 在介绍 WP/11 号文件时秘书长强调建议中的国际民航组织旅行者身份识别方案提供了一个框架, 使得可以通过将身份识别管理的各个要素汇集一处和建立国际民航组织在机读旅行证件相关事务方面的领导作用从而使航空安保和简化手续得到明显加强。处在这个战略中心的是一个关键性建议, 即需要各国、国际民航组织和各利益相关方承认对于旅行者身份识别管理有一个全面、一致和协调的方法对于排他性识别个人是必不可少的。认识到旅行者身份识别管理对航空安保和简化手续的重要性, 国际民航组织在这个战略中的任务是通过提供适当的全球性权威和相关的支持性机制以建立和确认旅行者身份来帮助各国提高排他性识别个人的能力。请大会核准建议中的国际民航组织旅行者身份识别方案战略并建议各国参加国际民航组织公钥簿方案。

85. 美国代表在介绍有关简化手续和安保从受信任旅行者方案中获益的 WP/161 号文件时强调, 以统一的方式实施受信任旅行者方案可为国际航空系统提供更高的整体安保性, 同时又能从低风险旅行者的快速入境中得到减少安保人员和节约资源的益处。请大会: 注意受信任旅行者方案和简化手续和安保之间的关联; 向国际民航组织推荐合适的方法和手段用以支持该方案在全球范围内的发展及解决可互用性和协调性问题。美国期盼有机会可以在帮助各成员国建立自己的受信任旅行者方案方面对国际民航组织及其成员国提供支援。

86. 之后大韩民国代表介绍了 WP/267 号文件, 该文件描述了自从该国实施了建立在人脸识别技术之上的自动移民通关系统之后航空安保和效率都有了明显的增长。请大会: 注意其中的信息; 请求理事会考虑大韩民国的建议: 在附件 9 —《简化手续》中对术语“自动移民通关系统”增加一个新的定义, 以及增加相关的一般原则和建议措施, 并在附件 17 —《安保》的补编中增加对该系统的信息。委员会注意到大韩民国还提交了 WP/269 号信息文件, 该文件提供了有关自动移民通关系统的更详细信息、它的试运行的结果, 以及它的预期效益。

87. 阿拉伯联合酋长国代表介绍了 WP/254 号文件，该文件概述了一些国家在获取旅客姓名记录（PNR）数据时面临的困难，因为没有和其他国家签订双边协议，因此无法获得安保和风险管理所必需的旅客姓名记录数据；该文件还建议制定和实施一个新的全球性框架以用于旅客姓名记录数据的获取和使用。请大会要求理事会据此考虑修改旅客姓名记录（PNR）数据（Doc 9944 号文件）指南。

88. 代表非洲民用航空委员会 54 个成员国，纳米比亚代表介绍了 WP/105 号文件，该文件与关于机读旅行证件计划和公钥簿方案的 WP/4 号文件有关。一方面上述非洲国家支持该文件，并对国际民航组织，尤其是对机读旅行证件技术顾问组（TAG/MRTD）和其新技术工作组（NTWG）在开发和促进机读旅行证件计划的规格的实施方面的所有工作表示赞赏，另一方面上述国家也表示关切，对于非机读旅行证件都将退出流通的时间节点 2015 年 11 月 24 日，并不是所有国家都有能力做到的。因此上述国家请大会：要求理事会指示秘书长召开有各国负责颁发旅行证件的部长和负责民用航空的部长参加的高级别会议，以确保相关的主管当局都能知晓不履行上述时间节点的义务可能带来的后果，并将对旅行的大众可能带来的不便尽量降低；注意国际民航组织为支持各国的电子护照实施举措的示范路线图的相关进展，并指示国际民航组织将该项活动列为最优先考虑事项；以及指示秘书长举办地区性研讨会和讲习班以向各国介绍参加国际民航组织公钥簿方案将带来的益处。

89. 国际航空运输协会（IATA）代表介绍了 WP/94 号文件第 1 号修改稿，该文件是关于航空公司为了边境管控的原因将旅客数据传送给政府，该代表强调说政府对这类数据的传送要求经常不能满足国际民航组织、世界海关组织（WCO）和国际航空运输协会制定的标准和指南的要求。这类不合标准的请求不仅仅对航空公司的经营有影响，对相关国家及其公民的旅行也有影响。一方面国际航空运输协会及其成员理解电子数据传送在抵达前风险评估中发挥着重要的作用，但同时认为这种不合标准的请求的可能结果是降低而不是提高了边境管理的速度。因此他们请大会：要求各国在移民和边境管控当局提高对于与旅客数据有关的国际民航组织标准和措施的认识，并考虑国际航空运输协会、国际民航组织和世界旅游组织就此问题正在进行的联合宣传活动；要求国际民航组织考虑扩大它根据普遍安保审计计划（USAP）对附件 9-《简化手续》的审计范围以包括进与预报旅客信息（API）和旅客姓名记录（PNR）有关的标准和建议措施的审计。

90. 联合国世界旅游组织观察员提交的 WP/246 号文件的核心是将简化签证手续作为刺激旅游业增长的手段。对签证和签证程序的要求已经对旅游业并相应地对航空运输业的增长造成了明显的制约，这在最近举行的标题为增强航空运输的连接能力和盈利能力：乘客、货物和技术的国际民航组织/麦吉尔大学研讨会上得到了印证。而且，随着对预报旅客信息（API）和旅客姓名记录（PNR）数据的要求的提高，要求签证的安全理由也可能会减少。该文件忆及国际民航组织秘书处和联合国世界旅游组织于 2014 年 3 月为了进一步优化航空和旅游的效益而签署的联合声明，其中特别提到通过在签证和其它旅行证件的手续和颁发方面的合作进一步增强航空运输的连接性，这其中就包括简化签证办理程序和推进使用多国的地区性签证和电子签证。该文件还报告了由联合国世界旅游组织和世界旅行和旅游理事会（WTTC）联合进行的关于改进签证办理程序带来的经济效益的研究，该研究建议 G20 国家的旅游部长们同意进行合作以推出便利旅行的新举措。WP/246 号文件列举了为实现目标的五种方式。然而，还需要国际民航组织作为公认的全球专业主管机构在包括签证在内的机读旅行证件标准制定方面采取进一步的行动。联合国世界旅游组织请大会：呼吁国际民航组织各成员国继续推进签证简化程序；借鉴联合国世界旅游组织和世界旅行和旅游理事会在 G20 峰会上的积极经验，从战略的高度同意国际民航组织和联合国世界旅游组织合作共同应对签证简化手续问题。

91. 之后秘书长介绍了 WP/23 号文件，该文件附录为建议的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。该文件忆及，理事会在批准了新的联合战略目标安保和简化手续之后，决定将以前在国际民航组织关于航空运输领域的持续政策和做法的综合声明中出现的与简化手续有关的问题以一个独立的决议草案的形

式提出来。在建议的综合声明中反映了国际民航组织在简化手续领域内的工作的持续重要性、最近的进展，以及未来的关注焦点，其中包括有关简化手续的规定的制定和实施、国际民航组织旅行者身份识别计划（参考 WP/11 号文件），以及在简化手续事务中各国和国际上的行动和合作。

92. 委员会注意到智利和中国提交的信息文件，内容分别是智利就机读旅行证件开展的活动（WP/322 号文件）和中国在简化手续和电子护照方面取得的进展（WP/180 号文件）。

93. 在随后的讨论中，坦桑尼亚联合共和国代表说他的国家支持非洲民用航空委员会 54 个成员国提交的 WP/105 号文件，并对国际民航组织在对各国提供的机读旅行证件方面的能力建设援助表示赞赏，认为这是保证全球在 2015 年 11 月 24 日非机读旅行证件退出流通之前满足附件 9 —《简化手续》中的标准 3.10 和 3.10.1 的一个有效措施。坦桑尼亚联合共和国建议国际民航组织继续努力直到所有的国家都在预定日期之前达到标准的要求从而确保满足国际民航组织标准的可机读护照（MRPs）在全球采用。

94. 尼日利亚代表指出他的国家赞赏国际民航组织在机读旅行证件方案和公钥簿方案方面取得的进展。作为公钥簿方案的参加国，尼日利亚鼓励其他国家也参加该方案。尼日利亚支持非洲民用航空委员会成员国提交的 WP/105 号文件。

95. 俄罗斯联邦代表指出他的国家支持美国提交的 WP/161 号文件，该文件强调了受信任旅行者方案特别是其中的风险管理所能带来的效益。在原则上支持阿拉伯联合酋长国在 WP/254 号文件中建议的收集和使用旅客姓名记录（PNR）数据的同时，俄罗斯联邦认为对段落 2.4 中列举的预计要纳入旅客姓名记录（PNR）数据指南（Doc 9944 号文件）中的那些原则应该根据简化手续专家组（FALP）所进行的工作进行审视和修订。

96. 多哥代表指出他的国家支持提交的所有文件，特别是 54 个非洲民航委员会成员国提交的 WP/105 号文件和包括有关简化手续的综合声明的 WP/23 号文件。

97. 瑞士代表指出他的国家支持理事会提交的四个文件（WP/3、/4、/11 和 /23 号文件）。然而，对于 WP/3 号文件，瑞士认为应将以增强安保为目的的措施和以打击非法移民为目的的措施明确区分开。因此，当涉及安保问题时，瑞士建议应参考国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件-限制级文件），而不是在简化手续题目之下再制定新的指导材料。瑞士也支持 54 个非洲民航委员会成员国提交的 WP/105 号文件、美国提交的 WP/161 号文件，和国际航空运输协会（IATA）提交的 WP/94 号文件第 1 号修改稿。然而瑞士认为对这些文件中建议的一些行动还需要进行进一步的工作，而最理想的是在简化手续专家组（FALP）的框架内开展工作。

98. 哥伦比亚代表指出她的国家支持简化手续专家组方案中建议的优先考虑事项和 WP/3 号文件段落 3.12 中所列的 2014-2016 三年期的预期成果，以及 WP/11 号文件中描述的国际民航组织旅行者身份识别计划战略。哥伦比亚也支持 WP/23 号文件中所列的有关简化手续的综合声明。

99. 联合王国代表指出她的国家支持美国提交的 WP/161 号文件，因为在需要国际民航组织采取进一步的行动以协调受信任旅行者方案的进展过程中，它构成了一个令人信服的案例。一方面很有趣听到美国代表和韩国代表阐述这些方案在运行、简化手续和安保方面带来切实效益，而另一方面，考虑到越来越多的国家正在考虑采用这些方案，正如 WP/161 号文件中所说，由于很多根据不同的标准而制定的各不相同的方案的出现，也存在着明显的风险。联合王国因此建议对该文件的行动段落 b) 进行修改，以明确提请由大会建议国际民航组织支持对这类受信任旅行者方案的开发，但需要将方案中的方法和手段送交简化手续专家组进行审查。关于韩国

提交的 WP/267 号文件，一方面联合王国支持为自动移民通关系统制定新的标准和措施的建议，但认为应将该文件段落 4 中所列的建议移交至简化手续专家组进行讨论和发展。

100. 瑞典代表指出她的国家同意阿拉伯联合酋长国在 WP/254 号文件中表达的观点，即有必要对各国之间交换旅客姓名记录数据进行协调，并且各国有义务遵从《国际民航组织旅客姓名记录 (PNR) 数据指南》(Doc 9944 号文件)。然而，瑞典认为包括在 Doc 9944 号文件中的并由简化手续专家组进行编制的现在的指南为各国交换旅客姓名记录数据的双边协议提供了一个有用的框架。

101. 荷兰代表强调她的国家同意国际航空运输协会 (IATA) 在 WP/94 号文件第 1 号修改稿中的观点，即有必要对旅客数据进行进一步的标准化，并进一步提高各国对国际民航组织，以及世界海关组织和国际航空运输协会制定的标准和措施的认识度。她指出在必须通过电子方式传送旅客数据的情况下，每一个航空公司要向不同国家的政府主管机构传送旅客数据，而每一个政府主管机构又要有能力接受和处理来自不同的航空公司的旅客数据。因此不论是对于航空公司还是政府主管机构，使用标准化的旅客数据就成为必须解决的事情。荷兰希望在开发协调性和标准化程度更高的旅客数据规范方面与包括简化手续专家组在内的各国际组织继续保持合作。

102. 法国代表指出他的国家认为航空旅客数量的持续增长使得开发便利边境管控的有效工具成为绝对必要的事情。这类工具应既能增强管控机构的效能，同时又能为旅客提供简化手续的便利。因此，法国鼓励各国参加公钥簿方案并支持国际民航组织的旅行者身份识别计划战略 (参考 WP/4 和/11 号文件)。

103. 澳大利亚代表指出他的国家支持瑞士代表和联合王国代表对美国提交的 WP/161 号文件所发表的评论意见。针对 WP/23 号文件中的综合声明草案，澳大利亚支持由国际民航组织继续制定与旅客简化手续有关的政策的决议。澳大利亚认为一个支持实行有效的旅客简化手续的国际民航组织政策将既因为旅客的快速通关而带来经济上的效益，同时又能带来改善边境管控的结果。澳大利亚还认为，由于旅客简化手续和边境安保在结果上有重叠，有时候这两者在政策目标上又有冲突，因此不能分离和孤立地考虑旅客简化手续和边境安保的问题。因此，澳大利亚建议在综合声明草案附录 C 中增加一个新的执行条款 11，它应有大致如下的措词：“敦促各成员国开展国家和地区层级的在简化手续负责机构和安保有关机构之间的对话和合作”。澳大利亚还建议对附录 C 的执行条款 1 进行修改，以“成员国”取代“缔约国”。

104. 针对联合国世界旅游组织提交的 WP/246 号文件，澳大利亚代表指出他的国家有一个普遍签证系统，它要求所有的访问者持签证进入澳大利亚，没有例外。澳大利亚认为在既为国家提供保障边界安全的能力同时又能促进旅游业的发展这两者之间，签证处理程序是一个重要的因素。简化手续专家组的前瞻性工作计划 (参考 WP/3 号文件) 将可以解决成员国在既便利旅客通关又增进边界安全方面所面临的一系列重要问题。简化手续专家组未来的工作将对签证处理系统产生连带性的效益，其益处将既惠及航空旅行者，也惠及各成员国。澳大利亚不支持在签证处理系统领域将更多的国际民航组织资源用于未经简化手续专家组认定的工作。

105. 针对国际航空运输协会 (IATA) 提交的 WP/94 号文件第 1 号修改稿，澳大利亚注意到国际民航组织的一个优先考虑事项是对一系列现行的标准和措施的不符合情况进行调查。澳大利亚认为国际民航组织把重点继续放在该方向上是更合适的做法，因此不支持在目前阶段把普遍安保审计计划的范围扩大至包括附件 9-《简化手续》中与预报旅客信息 (API) 和旅客姓名记录 (PNR) 有关的条款。

106. 埃及代表发言说他的国家支持 54 个非洲民航委员会成员国提交的 WP/105 号文件、阿拉伯联合酋长国提交的 WP/254 号文件、美国提交的 WP/161 号文件，以及理事会提交的四个文件（WP/3、/4、/11 和 /23 号文件）。

107. 圣文森特和格林纳丁斯代表指出他的国家支持 WP/3、/4、和 /11 号文件，以及联合国世界旅游组织提交的 WP/246 号文件，但不支持其中的公钥簿登记费（大约 55 000 美元），因为该国认为这个登记费对于小国是不可持续的。尽管圣文森特和格林纳丁斯有意愿参加公钥簿计划，但缴纳该登记费对于该国非常困难。该国建议理事会考虑是否可以对小国减收该登记费。

108. 委员会同意在执行委员会的下次会议上继续审议议程项目 16，届时对议程项目 13（航空安保-政策）、议程项目 14[普遍安保审计计划（USAP）]和议程项目 15（航空安保-实施支助）也将一并讨论。

109. 会议在 12 时 15 分休会。

第六次会议记录

(星期五, 2013年9月27日, 14时)

讨论题目

1. 议程项目16: 简化手续和机读旅行证件
 - 与附件9—《简化手续》和下一个三年的建议工作计划有关的进展
 - 与机读旅行证件(MRTD)计划和公钥簿(PKD)有关的进展
 - 关于确立国际民航组织旅行者身份识别计划(ICAO TRIP)战略的建议
 - 大韩民国提交的文件
 - 阿拉伯联合酋长国提交的文件
 - 美国提交的文件
 - 非洲民航委员会(AFCAC) 54个成员国提交的文件
 - 国际航空运输协会(IATA) 提交的文件
 - 世界旅游组织(UNWTO) 提交的文件
 - 智利提交的信息文件
 - 中国提交的信息文件
 - 韩国提交的信息文件
 - 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
2. 议程项目13: 航空安保—政策
 - 航空安保高级别会议(HLCAS)的成果
 - 航空安保声明和国际民航组织航空安保综合战略(ICASS)
 - 埃及提交的文件
 - 印度尼西亚提交的文件
 - 俄罗斯提交的文件

- 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的文件
- 澳大利亚、比利时、加拿大、中国、德国、日本、约旦、黎巴嫩、新西兰、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、塞内加尔、新加坡、南非、瑞士、联合王国、美国、国际机场理事会 (ACI)、全球快递协会(GEA)、国际航空运输协会(ITAT)、国际航空货物协会 (TIACA)、万国邮政联盟 (UPU)，和世界海关组织 (WCO) 提交的文件
- 澳大利亚、加拿大和美国提交的文件
- 立陶宛代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）其它成员国提交的文件
- 尼加拉瓜代表22个拉丁美洲民航委员会成员国 (LACAC) 提交的文件
- 澳大利亚、比利时、加拿大、中国、德国、爱尔兰、意大利、日本、黎巴嫩、卢森堡、墨西哥、新西兰、尼日利亚、卡塔尔、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、塞内加尔、新加坡、斯洛文尼亚、南非、西班牙、瑞士、阿拉伯联合酋长国、联合王国和美国提交的文件
- 澳大利亚、奥地利、加拿大、中国、德国、爱尔兰、意大利、日本、约旦、黎巴嫩、卢森堡、墨西哥、荷兰、新西兰、尼日利亚、葡萄牙、卡塔尔、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、塞内加尔、新加坡、斯洛文尼亚、南非、西班牙、瑞士和阿拉伯联合酋长国提交的文件
- 国际机场理事会（ACI）提交的文件
- 印度尼西亚提交的信息文件
- 以色列提交的信息文件
- 大韩民国提交的信息文件
- 美国提交的信息文件
- 越南提交的信息文件

3. 议程项目14: 普遍安保审计计划(USAP)

- 普遍安保审计计划(USAP): 向持续监测做法过渡
- 普遍安保审计计划(USAP)
- 俄罗斯联邦提交的文件

- 多米尼加共和国提交的信息文件
- 加勒比航空安全和安保监督系统 (CASSOS) 提交的信息文件

4. 议程项目15: 航空安保 — 实施支助

- 航空安保和能力建设战略
- 实施支助和发展 – 安保 (ISD-SEC) 方案
- 澳大利亚、加拿大、约旦、黎巴嫩、新加坡、南非、联合王国、美国、国际机场理事会、全球快递协会、国际航空运输协会和国际航空货物协会提交的文件
- 非洲航空委员会(AFCAC) 54个成员国提交的文件
- 拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC) 22个成员国提交的文件
- 多米尼加共和国提交的信息文件
- 印度提交的信息文件
- 大韩民国提交的信息文件
- 俄罗斯联邦提交的信息文件
- 西非经济和货币联盟 (UEMOA) 提交的信息文件
- 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

讨论的摘要

议程项目 16: 简化手续和机读旅行证件

1. 在大会第一副主席 Robert Dick 先生（加拿大）的主持下，执行委员会继续对本议程项目进行并完成了对本议程项目的审议（EX/5）。讨论是基于理事会提交的下列四个工作文件进行的：WP/3 号文件（与附件 9 — 《简化手续》和下一个三年的建议工作计划有关的进展）、WP/4 号文件[与机读旅行证件（MRTD）计划和公钥簿（PKD）有关的进展]、WP/11 号文件[关于确立国际民航组织旅行者身份识别计划（国际民航组织旅行者身份识别（ICAO TRIP）战略的建议]，和 WP/23 号文件（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），以及相关的工作文件和参考性文件。

2. 日本代表对理事会提交的所有四个文件表示支持。针对 WP/3 号文件，他提醒大会说旅客姓名记录（PNR）不仅对便利旅客的旅行是至关重要的，而且在打击恐怖主义和毒品贩运方面也是高效率的有效方式。因此对于国际民航组织及其成员国来说，互相之间紧密合作并与其它合作伙伴，诸如世界海关组织紧密协作以适当的方式实施旅客姓名记录方案是非常重要的。

3. 古巴代表也对理事会提交的所有四个文件表示支持，并认可不仅理事会还有秘书处简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案方面进行的工作。古巴代表支持国际民航组织在旅行证件的规格制定和国际民航组织旅行者身份识别战略（ICAO TRIP）方面的领导作用，并鼓励所有的国家在这些领域与本组织合作。古巴代表还吁请理事会继续进行研究和分析，并提出建议以指导各国建立他们各自的国家行动方案。另外，她也支持非洲民航委员会（AFCAC）成员国在 WP/105 号文件中的立场，特别是关于技术援助和培训的条款。古巴代表也对圣文森特和格林纳丁斯代表在上一次会议（EX/5）中对小国缴纳公钥簿登记费有困难的担忧具有同感，并认为国际民航组织应对这个问题予以考虑。

4. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表也对理事会在该领域中的明显贡献表示赞赏，并明确表示在旅行者身份管理方面的整体工作（参考 WP/11 号文件，附录 A）将会增加附件 9-《简化手续》和附件 17-《安保》的有效性。应对护照给与特别的注意，因为护照是打击对国际民用航空的非法干扰和增强安保系统的整个链条中最重要的一环之一。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表说他的国家对国际民航组织旅行者身份识别战略给予了支持，但考虑到这是一个总的战略，因此还有一些具体问题需要考虑，例如有必要配备：国际民用航空组织核准的培训中心，用以提供有关身份文件的信息，尤其是有关电子护照（ePassports）的信息；安保系统的航空安保因素，以保证不会发生旅行者身份错误识别；以及为了增强边境管控的效率，对于简化手续和安保问题也相应需要加强。他还强调人为因素是另一个重要问题，认为科技手段的使用有可能导致产生过度自信，它反而会成为安保系统中的漏洞。因此重要的是有有效的程序就位，通过有效控制以保证可机读护照（MRPs）是妥善制作和颁发的，并满足了所有的相关安保标准。同样重要的是核对可机读护照是有效的和未失效的。

5. 阿富汗代表对 WP/3 号文件表示赞赏，认为该文件为 2014-2016 的三年期提出了一个高度科技化的简化手续（FAL）方案。她也对 WP/105 号文件（非洲民航委员会提交）表示支持，并对机读旅行证件技术顾问组（TAG/MRTD's）和能力建设工作组（ICBWG）在秘书处通过教育和推广活动对各国的援助中所发挥的作用给以支持。

6. 孟加拉国代表明确表示，议程项目 16 下的所有提交文件，以及议程项目 13 下委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的关于为实施航空安保结果导向方法编制指导材料的 WP/138 号文件，都是非常有用的。一方面他对结果导向方法给与完全支持，但另一方面认为同样有必要的是需要有适当的机制以保证该方法能达到预期的结果。由于涉及到国家主权和领土完整等敏感的问题，因此航空安保是比航空安全更为复杂的问题，因此要和附件 9 —《简化手续》里的处理方式一样与旅客简化手续问题合并在一起对待。航空安保问题中最困难的方面是在一个国家内把战略目标转化成为具体的技术职能。孟加拉国代表对秘书处在引入各项举措方面的努力表示赞赏，这些举措包括设备方面的举措和其它领域例如国际民航组织旅行者身份识别战略和机读旅行证件方案中的举措。但同时他又认为这些举措中的一些举措需要有在理论和操作上的完备的专业知识。因为航空安保是一个为实现国际民航组织通过标准和建议措施（SARPs）而确立的各项目标的系统工程，因此在（尤其是发展中国家的）航空安保人员获得专业技能方面有强烈的需求。孟加拉国代表强调，在这个背景下，考虑到未来将有越来越多的非营部门涉身到民用航空领域中，航空安保问题今后将会变得更加复杂。他强调因此就更加需要国际民航组织的统领性领导，因此他强烈支持在这个议程项目下理事会提交的所有文件。

7. 意大利代表对国际民航组织在简化手续的措施方面取得的进展表示祝贺，并支持载于 WP/23 号文件中的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。

8. 南非代表说，她的国家作为非洲民航委员会(AFCAC)成员国之一，支持 WP/105 号文件。在认可国际民航组织在这方面的重要工作和理事会的四个文件在改进边境安保方面的贡献的同时，她指出这些文件为在受信任旅客方案、边境管控自动化和签证简化手续方面制定标准和建议措施建立了一个良好的基础。在这些领域中的工作所带来的效益也可以扩展至与其他运输方式（海运和陆运）相关的边境安保的改善。应关注发展中国家对所有这些方案的承受能力问题，因为这涉及到众多技术、运营和基础设施等方面的改变。

9. 因为他的国家是非洲民航委员会(AFCAC)成员国，喀麦隆代表对 WP/105 号文件表示无保留的支持。

10. 纳米比亚代表支持 WP/246 号文件（世界旅游组织）关于签证简化是刺激旅游业增长的一个手段的提法，并强调，考虑到旅游者，尤其是发展中国家和最不发达国家的旅游者在签证方面所面临的障碍，国际民航组织应继续协助各国进行签证签发的简化工作。

11. 在对讨论作总结时，第一副主席注意到需要大会作出行动的十个文件都获得了广泛的支持。对于 WP/23 号文件，很多代表发言支持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，澳大利亚代表建议（EX/5）在该文件附录 C 中插入一个新的执行条款 11，它应有大致如下的措词：“敦促各成员国开展国家和地区层级的在简化手续负责机构和安保有关机构之间的对话和合作。”他要求澳大利亚代表向秘书处提供建议文本。对于 WP/94 号文件第 1 号修改稿（IATA），有代表支持国际民航组织为了数据交换方案的全球协调的需要通过简化手续专家组（FALP）继续推进预报旅客信息（API）和旅客姓名记录（PNR）数据方面的工作。然而，国际航空运输协会要求国际民航组织考虑扩大它根据普遍安保审计计划（USAP）对附件 9-《简化手续》的审计范围以包括进所有与预报旅客信息（API）和旅客姓名记录（PNR）有关的标准和建议措施的建议没有获得支持。

12. 对于 WP/246 号文件（世界旅游组织），有代表指出关于签证简化手续的任何工作都应该利用现有的资源并在简化手续专家组（FALP）的框架内进行。对于 WP/161 号文件（美国），代表们支持国际民航组织在制定规范以促进受信任旅客方案的互用性方面的领导作用，同时将有关工作通过简化手续专家组进行讨论和推进。

13. 关于国际民航组织公钥簿，圣文森特和格林纳丁斯代表要求国际民航组织考虑降低公钥簿登记费。总体而言，几个国家的代表要求国际民航组织在推进该方案时考虑小国的国情需求。

14. 在对第一副主席的建议采取行动时，执行委员会核准了载于 WP/3 号文件段落 3.12 的简化手续（FAL）方案的建议优先事项和 2014-2016 三年期的预期结果。执行委员会也注意到了载于 WP/4 号文件的与机读旅行证件方案和公钥簿方案的有关进展。

15. 委员会核准了国际民航组织旅行者身份识别战略并建议各国根据 WP/11 号文件中所提建议参加公钥簿方案。委员会还要求对小国对公钥簿登记费表示出的顾虑予以考虑。

16. 委员会同意要求理事会根据 WP/267 号文件（韩国）段落 4 的建议考虑在附件 9 —《简化手续》中增加与自动移民通关系统有关的标准和建议措施。委员会进一步同意要求理事会根据 WP/254 号文件（阿拉伯联合酋长国）段落 2.4 的建议考虑对《旅客姓名记录（PNR）数据指南》（Doc 9944 号文件）进行更新。

17. 委员会注意到 WP/161 号文件（美国）中描述的受信任旅客方案与简化手续和安保的改进之间的关联性，同意理事会应该对方式和手段进行检视，以便使国际民航组织可以对这些方案的发展以及在互用性和协调性方面的进展给予支持。

18. 委员会同意将附件 9 —《简化手续》中增加与自动移民通关系统有关的新条款问题、Doc 9944 号文件的修订问题，和受信任旅客方案的标准和建议措施等问题移交至简化手续专家组予以考虑。

19. 委员会同意 WP/105 号文件（非洲民用航空委员会）中的建议，即由理事会召开有各国负责颁发旅行证件的部长和民用航空当局参加的高级别会议，以保证各方知晓在 2015 年 11 月 24 日的非机读旅行证件时间节点之前应承担的责任。对于援助各国电子护照实施举措的国际民航组织示范路线图的相关进展，委员会同意国际民航组织将该工作列为特别优先事项，尤其是举办地区性研讨会和讲习班以向各国介绍参加公钥簿方案将带来的益处。

20. 关于 WP/94 号文件第 1 号修改稿（国际航空运输协会），委员会同意应要求各国在移民和边境管控当局中提高对国际民航组织有关旅客数据的标准和建议措施的认识程度。然而，委员会不支持将普遍安保审计计划（USAP）扩大至附件 9 —《简化手续》中与预报旅客信息（API）和旅客姓名记录（PNR）有关的标准和建议措施的建议。

21. 委员会同意应敦促各成员国根据 WP/246 号文件（世界旅游组织）的建议继续进行签证简化手续进程。委员会还同意国际民航组织和联合国世界旅游组织应从战略的高度进行合作以共同应对签证简化手续问题，但在简化手续专家组的框架内和现有资源的范围内。

22. 关于 WP/23 号文件，委员会注意到到目前为止，与简化手续有关的事项是包括在国际民航组织关于航空运输领域的持续政策和做法的综合声明中的。然而，考虑到理事会已经批准的新战略目标，委员会同意根据该文件的建议将与简化手续有关的事项作为一个单独的决议草案进行提交。委员会还注意到在建议的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草案中已经反映了该领域中的进展，以及国际民航组织在该领域的未来工作重点。未来工作重点中包括了未来三年的简化手续（FAL）方案的计划活动，以及国际民航组织旅行者身份识别战略中与身份管理和旅行证件的安全和完整有关的各个关键因素。

23. 在对 WP/23 号文件中的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草案进行审议并同意在其附录 C 中加入一个执行条款 11（参考上面的段落 11）之后，执行委员会予以批准并提交全会进行通过。

议程项目 13：航空安保 — 政策

24. 执行委员会在理事会提交的下列三个文件的基础上审议该议程项目：WP/12 号文件[高级别航空安保会议（HLCAS）的成果]；WP/13 号文件[航空安保宣言和国际民航组织综合航空安保战略（ICASS）]，该文件与几个与之有关的工作文件和信息文件一起讨论；和 WP/14 号文件（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），该文件在结束审议所有与航空安保有关的议程项目（参考下列段落 134）之后的结束会议阶段被提出。注意到 55 个国家提交的 WP/277 号文件[从一个第三国机场（ACC3）进入欧盟成员国运营的航空货运或邮运承运人]被撤回。

25. 航空运输局局长（D/ATB）在介绍 WP/12 号文件时，提到于 2012 年 9 月 12-14 日在蒙特利尔召开的高级别航空安保会议（HLCAS）提出了一系列建议，这些建议影响着国际民航组织下一个三年期在航空安保政

策和方案制定上的方向。这些建议涉及到的领域有航空货运安保、内部人员威胁的反制措施、风险导向的安保、可持续性、旅客简化手续和审计结果的透明性等。高级别航空安保会议的建议还包括呼吁国际民航组织促进航空安保方面的创新和确立可增强国际合作的措施。另外，这次会议还建议通过有效的能力建设方案从而从普遍安保审计计划（USAP）过渡到持续性监测做法（CMA）。根据这些建议，秘书处制定了一个执行该次会议结果的工作计划，理事会其后于 2012 年 10 月份批准了这个计划（197/1）。WP/12 号文件后面附有更新过的该工作计划。在该次会议的一些关键建议领域取得了明显的进展，例如为了解决航空货运和内部人员威胁的漏洞而于当年 11 月 13 日即快速通过对附件 17-《安保》的第 13 次修订（197/7）。为了帮助各国执行对该附件的修订措施，还制定了指导材料提供给各国使用。此外还分发了国际民航组织全球风险背景综述。预计还有一些行动项目将在 2013 年底之前完成，而其它一些项目具有长期性质，将会一直执行到下一个三年期。请大会通过载于本文件附录中的已经过理事会批准的那些后续行动。

26. 在介绍 WP/13 号文件时，航空运输局局长强调，作为各成员国对国际民航组织提供的既有现金也有实物的慷慨资助的结果，本组织正在实现航空安保目标的路途上健康地向前迈进。该文件的附录 A 列出了在本三年期在关键航空安保领域取得的成果和面临的挑战，以及在即将到来的 2014-2016 三年期中预期将获得的成果。附录 B 描述了预算外资金在应对各种威胁、在对各国提供技术援助以及在全世界范围内提高安保意识方面是如何使用的。像过去一样，国际民航组织要完成它的任务是少不了各国的自愿性捐助的。在对迄今为止各国的捐助表示感谢时，航空运输局局长强调来自预算外的现金和实物的资源对于国际民航组织综合航空安保战略（ICASS）的实施仍将发挥重要的作用。吁请大会：重申把国际民航组织综合航空安保战略（ICASS）作为加强航空安保的基本战略，并因此作为航空安保专家组（AVSEC）方案中制定 2014-2016 三年期甚至更远期计划的一个基础；并呼吁各国继续以现金和实物形式的自愿性捐助支持国际民航组织在安保和简化手续方面的各项工作。

27. 埃及代表介绍了 WP/178 号文件，该文件强调了对包括在附件 17 —《安保》的标准和建议措施（包括第 13 次修订中所列措施）中的措施进行强化的必要性，以及为了应对航空货运和邮运方面的非法干扰而加强成员国立法强度的必要性。该文件中还概述了埃及为参加国际航空运输协会的安全货运项目而满足所有地区和国际的航空货运要求而作出的努力，这些要求包括为加强航空货运有关的安保措施和增强立法强度所需的信息交换。

28. 印度尼西亚代表介绍了 WP/158 号文件，该文件提供了该国在对航空货运和邮运实施安保检查方面的信息，以及在改善航空货运和邮运的安保状况方面面临的一些挑战。吁请大会要求理事会：加速通过新的供各成员国实施和应用的与采用安全供应链有关的航空安保标准和建议措施；并考虑海关和邮政方面的要求，以使得这些航空安保方面的标准和建议措施与现行的海关和邮政安保要求相协调和兼容。

29. 在介绍 WP/197 号文件时，俄罗斯联邦代表忆及高级别航空安保会议（HLCAS）和航空安保专家组（AVSECP）都强调了进一步发展国际民航组织航空安保联络点（PoC）网络的必要性。该文件描述了在俄罗斯建立该航空安保联络点的情况并强调了它的有效运行。然而它建议采取下列行动以进一步加强国际民航组织航空安保联络点（PoC）网络：由理事会指示航空安保专家组编制有关航空安保联络点运行方法的教材；并吁请各国：继续增进国际民航组织各航空安保联络点的有效性并建立与国际民航组织航空安保联络点网络的互动以有效防止对国际民用航空的非法干扰行为的发生；积极利用国际民航组织各航空安保联络点的功能以协调各国旨在降低风险和防范民用航空威胁而各自作出的努力；确保将航空安保专家组的信息性资源实施和应用于国际民航组织各航空安保联络点的工作中；执行附加运行程序，并用利用了先进电讯设备和新式通讯链的现代技术来

装备国际民航组织各航空安保联络点；对国际民航组织的航空安保活动与各航空安保联络点之间的沟通进行定期测试以保证整个系统的有效运行。

30. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表介绍了 WP/138 号文件，该文件强调，在各国按照指导航空安保领域的国际合作的基本原则（这也是高级别航空安保会议所呼吁的）实施结果导向方法以应对航空安保问题时，必须考虑各种不同的情况和因素。正如航空安保专家组在其于 2013 年 4 月召开的第 24 次会议上所确认的，这些因素包括：每一国的风险和内部威胁评估；各国的机场和机场运营人的运营活动的规模和特征；简化手续和安保程序和措施；现有资金状况；气候和地理特征；以及立法和文化方面的因素。该文件强调在实施结果导向方法以应对航空安保问题时，解释的多样性有可能导致国家采取的某些措施尽管可以解决安保问题，但却可能对航空领域的其它部分，例如简化手续部分造成冲突或遗留风险。因此建议理事会制定指导材料以协助各国能够有效率和有效果地实施这些结果导向的方法。

31. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表之后介绍了 WP/235 号文件，该文件强调了对负责实施安保措施的航空业工作人员进行培训的重要性，也强调了使用可以提高个人和单位培训效率的电子学习方式的重要性。考虑到电子学习方式将带来的益处和对航空安保领域中人数众多又千差万别的工作人员进行培训的巨大需求，该文件建议要求理事会制定指导思想和基本原则以促进在航空安保培训中采用电子学习方式。

32. 澳大利亚代表代表 23 个联合提案方（17 个国家和 6 个国际组织）介绍了 WP/133 号文件，在该文件中为了加强全球的航空货运安保而提出了一个建议路线图。该文件强调，对全球航空货运供应链的安保威胁是长期性的，因此需要不间断的响应和持续性的监视。文件忆及为了以不妨碍贸易效率的方式有效减缓该威胁，各国、航空界和国际组织曾紧密合作，尤其是在 2010 年 10 月 29 日的航空货运安保事件之后；文件还强调了最近生效的对附件 17 —《安保》的第 13 次修订，它导致了对航空货运安保标准和建议措施的明显增强。文件强调，为了保证未来的航空货运供应链的安保增强是有效、实用和可持续的，同时又能继续便利贸易的进行，至关重要的是保持民用航空主管当局、海关主管当局、邮政主管当局、国际组织和业界之间的开放性对话和合作。这个建议路线图最初是在航空安保专家组下的航空货运安保工作组（WGACS）范围内制定的，它阐述了过去已经取得的成果，以及为了加强全球航空货运安保应对非法干扰威胁而将继续采取的行动。路线图在对正执行的行动进行分析和确认合作的可能性方面是一个有价值的工具，对所取得的进展也是一个简明清晰的展示。请大会支持加强全球航空货运安保路线图并同意对其进行定期更新以反映最新的进展。

33. 之后澳大利亚代表代表三个共同提案国（澳大利亚、加拿大和美国）介绍 WP/136 号文件，该文件概述了目前正在上述国家和欧洲联盟国家实施的液体、气雾剂和凝胶（LAGs，统称液体）进行的协调的、多阶段的和基于技术的安保检查方法，并预计将在各自管辖的机场逐步放松对携带液体的限制。第一阶段的液体安保检查预计将从 2014 年 1 月 31 日开始。检查最初将局限于 100 毫升以上封装在国际民航组织安保密封袋（STEBs）中的液体和 100 毫升以上旅途中用于医疗用途或特殊饮食要求的液体。该举措是作为第一步而实施，其目的是逐步解除对用手提行李携带的液体的剩余限制。一方面在各成员国中更广泛地实施液体安保检查是逐步推行和以不同速度推行的，另一方面需要采用全球认可的液体安保检查技术和相互承认的安保检查做法来保证通过采用先进检查技术带给旅客的便利不会因为不一致或不协调的检查安排而丧失。请大会：关注正在澳大利亚、加拿大、美国和欧洲联盟国家实施的基于技术的液体安保检查技术；鼓励各成员国在他们的管辖范围内实施液体安保检查；鼓励理事会推广国际协调的液体安保检查方法并建议航空安保专家组（AVSECP）考虑开始制定供各成员国使用的相互承认的液体安保检查项目的最低要求。

34. 比利时代表之后介绍了 WP/64 号文件，它是由立陶宛代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）其他成员国提交的。该文件提出了关于航空安保的政策和优先考虑事项方面的一些建议，这些建议是在高级别航空安保会议（HLCAS）的结论和由大会更新大会第 A37-17 号决议（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）的建议的基础上做出的，并希望籍此对国际民航组织 2014-2016 三年期的工作计划做出贡献。建议的政策优先考虑事项涉及基于风险的安保、航空安保措施的可持续性、安保措施的认可、不同实体之间的协调，以及援助活动，并预期通过该文件中所述及的一系列相关任务而将这些建议优先考虑事项完全纳入国际民航组织的工作中。

35. 尼加拉瓜代表代表拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）22 个成员国提交的 WP/172 号文件是关于民用航空安保面临的新出现的威胁的，这些威胁包括通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物、以及武器贩运、犯罪现象增加和恐怖活动这类的跨边境有组织犯罪。除了联合国大会第 39/143、40/121 和 41/127 号（反对毒品贩运的国际行动）之外，国际民航组织也在历次大会上，以及在理事会、航空运输委员会（ATC）、空中航行委员会（ANC）和其它机构中都审议过通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物的问题。然而，从 1995 年的第 31 届大会至今，尚有一系列与更新标准和建议措施、编制和出版指导材料和预防手册以及召开研讨会和讲习班有关的已确定目标仍然没有完成。该文件强调因此有必要完全符合至今仍然有效的大会第 A27-12 号决议（国际民航组织在制止通过空运非法运输麻醉药品中的作用）和大会第 A29-16 号决议（国际民航组织在防止在工作场所滥用精神类药物中的作用）。请大会：关注 WP/172 号文件中包含的信息；考虑对文件中提到的国际民航组织相关文件的更新建议；和通过一个大会决议以解决文件中所涉及的问题。

36. 之后新加坡代表代表 25 个共同提案国介绍了 WP/128 号文件。该文件概述了自从上届大会以来在航空安保方面的关键发展，并推荐了在下一个三年中进一步加强全球航空安保的一些方法，这些方法的出发点是最佳利用有限的资源。这些方法主要涉及下列：国际民航组织继续发挥全球领导作用以通过全球协调和统一的方式增强航空安保；国际民航组织所有成员国继续“提升”他们的航空安保措施，最低限度应符合附件 17-《安保》中的各个标准；国际民航组织继续与其它国际组织、地区性航空组织和其它业界合作伙伴密切合作，因为它们有共同的责任来加强全球的航空安保；建立普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）；促进对于航空安保最佳做法的分享和充分利用国际民航组织航空安保联络点网络，以及促进能力建设活动；并发展新的创新型的航空安保方法和措施，它们要回应顺畅的简化手续、高效的民用航空运行、成本效益和最佳利用有限资源等方面的要求。请大会关注国际民航组织及其各成员国、航空界以及其他利益相关方一道在完成 WP/128 号文件中列举的为加强全球航空安保而做的工作；并认可，以及继续支持文件中建议的以加强全球航空安保为目的的方向和方法。

37. 之后新加坡代表代表 26 个共同提案国介绍了 WP/129 号文件。该文件回忆了经高级别航空安保会议（HLCAS）赞同和采纳的指导航空安保领域国际合作的三个原则（尊重在双边和/或多边航空服务协议中确立的合作精神；承认等效安保措施；和注重安保结果），并阐述了预期的后续步骤。请大会：重申上述三原则；同意将三原则并入拟议修订的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（WP/14）中；并核准由国际民航组织秘书处为贯彻这三个原则在吸取航空安保专家组（AVSECP）和相关利益方建议的基础上而制定一个行动计划。

38. 国际机场理事会（ACI）观察员介绍了 WP/276 号文件，该文件提出了一些通过创新程序而明显改善全球安保的进一步工作的建议。文件特别建议国际民航组织与业界合作伙伴紧密合作以创造一个非常均衡的监管环境，并建议对上述综合声明（WP/14）的附录 C 作微小的修改以便更好地反映高级别航空安保会议

(HLCAS) 所赞同的合作进程，修改如下：新插入一个序言条款”鉴于有效的安保措施的开发、测试、实施和传送只能通过与业界建立完善的合作而实现”；并增加一个执行条款 5 之二，内容如”鼓励各成员国与业界合作以开展对有效安保措施的开发、测试、实施和传送”。

39. 记录了下列 5 个信息文件也被提交了：印度尼西亚提交的 WP/159 号文件（威胁意识宣传方案的实施）；以色列提交的 WP/124 号文件[在以色列注册的商业机队上安装的激光基定向红外线反制系统（DIRCMS）]；韩国提交的 WP/273 号文件（韩国利用了最先进信息技术的威胁响应系统）；美国提交的 WP/104 号文件（基于风险的安保）；和越南提交的 WP/345 号文件（越南的航空安保发展）。

40. 在对 WP/172 号文件（拉丁美洲民用航空委员会提交）表示支持时，智利代表强调有必要采取措施降低非法走私麻醉药品和精神类药物对国际民用航空造成的明显风险。

41. 尼日利亚代表支持 WP/128 号文件（25 个共同提案国提交）和 WP/129 号文件（26 个共同提案国提交）。在对 WP/136 号文件（澳大利亚、加拿大和美国提交）也表示支持的同时，他重申了采用国际协调的液体安保检查方法的必要性，并强调在各国引进基于技术的液体安保检查方法时，有必要对各国，尤其是发展中国家提供援助。

42. 联合王国代表对 WP/64 号文件（欧洲联盟和欧洲民用航空会议提交）和 WP/128 号文件（25 个共同提案国提交）表示支持。她指出，从提交的这些建设性和积极的文件中可以看出，过去的三年中在加强全球航空安保思维和宣传方面取得了切实的进展。联合王国代表说尤其是航空安保专家组在干练的新加坡主席的领导下在向前推进工作时所表现出的团结和意志给人留下了深刻的印象。这些成果都记录在了 WP/128 号文件中，并最终反映在高级别航空安保会议（HLCAS）那些成功的结果中。她强调现在最重要的是向前看，看下一个三年，看我们面临的众多挑战，看摆在我们面前的进一步的工作，就像上面提到的两个文件所谋求的。国际民航组织及其成员国不能陷于自满，也不能忘记航空安保是各国共同面临的问题，因此也应由全球各国共同应对。在回忆最近发生在内罗毕西门购物中心的恐怖袭击事件造成很多来自不同国家的公民在袭击中丧生时，联合王国代表强调尽管袭击不是针对民用航空的，但却是明确地提醒人们恐怖袭击是真实存在和从未减弱的。非常明显的是，民用航空将继续成为恐怖分子和恐怖组织的重要和标志性的目标。毫无疑问，恐怖组织仍将既有攻击民用航空的意图又具有发动恐怖袭击的能力。他们所需要的只是机会。

43. 注意到在 WP/64 号文件和 WP/128 号文件中确立了国际民航组织在下一个三年中与航空安保有关工作的原则，联合王国代表着重指出这两个文件都强调了采取基于风险的方法的重要性。这一方法意味着要确保对威胁的性质和对民用航空造成的风险有尽可能透彻的认识，由此各国的应对才有可能有的放矢的和适当的。一个基于风险的方法也意味着认识到薄弱环节仍将继续存在，因为毫无疑问恐怖分子将会对全球的航空系统进行研究以发现它的最薄弱点。这也意味着基于上述认识，应采用全球航空系统共同创造的方法去解决那些薄弱环节和弱点，而这只有在大家团结合作的情况下才是最为有效的。基于风险的方法还意味着全球民用航空作为一个大家庭，应试图提前预测威胁和 risk 的发生，而不是仅仅根据恐怖分子的去所进行被动的应对，所以各国应采取集体行动并与业界合作以共同保卫我们的民用航空事业。

44. 在支持 WP/178 号文件（埃及）的同时，国际航空运输协会观察员认可国际民航组织在增强与航空货运安保和供应链安保有关的标准和建议措施方面所作的工作，也认可埃及对此的支持。他还指出安全货运和电子安保申报单构成了良好的例子显示业界和政府是如何在航空货运安保领域中进行工作的。在认可 WP/276 号文件（国际机场理事会提交）的同时，国际航空运输协会观察员强调了通过实施已知旅行者方案和有差别检查在

开发新一代旅客检查系统方面取得的进展，并承认他的协会在对该系统进行测试和试运行时得到了来自很多国家的大量支持。

45. 哥伦比亚代表将注意力引向 WP/12 号文件（理事会提交），并重申保证民用航空的安保是高度优先考虑的事项。在认可国际民航组织为实施高级别航空安保会议（HLCAS）的关键建议而采取的具体行动正在有效地应对民用航空领域内新型和正出现的威胁时，她呼吁本组织继续完成在该方向上的工作并对各国在管辖范围内增强航空安保的活动提供援助。然后在提到 WP/13 号文件（理事会）时，哥伦比亚代表表示同意综合航空安保战略（ICASS）是加强航空安保的基本战略，并应在下一个三年甚至更长时间内被当作航空安保专家组（AVSECP）方案的基础。在对 WP/14 号文件（理事会提交）中所载的建议综合声明表示支持的同时，她建议对综合声明附录 C 的执行条款 6 e) 进行修改，以便从执行这些方案改为通过借助技术手段逐步解除对用手提行李携带液体的限制。

46. 哥伦比亚代表指出为了符合 2010 年《制止针对国际民用航空的非法干扰行为的公约》（北京公约）的条款，她的国家制定了强硬的法律将利用航空器运输生物、化学和核物质定义为犯罪行为，因为这类物质有可能被用于针对民用航空的恐怖行为。她强调国际民航组织有必要推动签署、批准和加入该公约。哥伦比亚代表支持理事会的决定，即在 2013 年及过渡期内成功完成了第二阶段的普遍安保审计计划（USAP）之后开始执行普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）。她也支持 WP/128 号文件（25 个共同提案国）中建议的加强全球航空安保的方法。在对 WP/136 号文件（澳大利亚、加拿大和美国）的建议行动表示同意的同时，哥伦比亚代表表示通过引入技术性方案和实施相互承认的液体安保检查项目最低要求等措施来逐步取消机场的液体携带限制将有助于实现航空安保和简化手续之间的恰当平衡。在结束发言时她对哥伦比亚作为拉丁美洲民用航空委员会成员国共同提交的 WP/172 号文件表示完全支持。

47. 在也对 WP/172 号文件表示支持的同时，古巴代表重申，在打击非法毒品贩运方面取得显而易见的进展的同时，在防止有组织犯罪集团利用民用航空从事非法活动方面却做得远远不够。她因此同意应由大会通过一项决议来解决文件中提出的问题，即通过决议促进实施相应措施以打击通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物。

48. 多米尼加共和国、伯利兹、玻利维亚（多民族国）和萨尔瓦多代表也对 WP/172 号文件表示了支持。在也对 WP/136 号文件（澳大利亚、加拿大和美国提交）表示支持的同时，萨尔瓦多代表强调有必要考虑一个事实，即在机场进行旅客安保检查和/或执行其它安保职责的受聘私营安保公司的员工并非总是接受过足够的培训。

49. 在赞同 WP/64 号文件（欧洲联盟和欧洲民用航空会议提交）中对国际民航组织在航空安保领域的各项优先考虑事项的同时，土耳其代表完全同意国际民航组织在制定政策时应把重点放在在航空安保领域采用基于风险的方法、航空安保措施的可持续性、安保措施的相互承认以避免不必要的重复安保检查，以及确保对资源的最佳配置。他强调国际民航组织还应重视根据风险类型和薄弱环节并在考虑了普遍安保审计计划的结果的基础上规划能力建设的活动。土耳其代表完全同意国际民航组织的工作计划应把重点放在基于风险的安保上的建议，即：应对液体爆炸物造成的威胁；由成员国根据新近修订的附件 17 —《安保》的要求实施新的货物和邮政运输安保检查；将有效的援助活动列为优先选项；以及制定一个标准化的方法以测评援助活动和能力建设活动的有效性。他指出 WP/64 号文件中所列建议将对国际民航组织制定下一个三年的工作计划作出显著的贡献。

50. 在评论 WP/276 号文件（国际机场理事会提交）时，爱尔兰代表同意认为航空业为航空安保的全球性讨论加入了重要的附加价值，并且是一个重要的利益相关方。忆及高级别航空安保会议（HLCAS）曾特别确认

与业界的利益相关方合作的重要性，她对该方法表示完全的支持。爱尔兰代表因此建议将国际机场理事会建议插入修订后的综合声明（WP/14）附录 C 中的执行条款 5 之二，修改大致如下：“鼓励各成员国与业界合作以开展对有效安保措施的开发、进行运行测试，和实施”。尽管她认为加入这一新条款是为了与 WP/276 号文件的目标一致，但她并不同意国际机场理事会所建议的附加的序言条款（参考段落 38）。

51. 美国代表也赞同这一观点，认为国际机场理事会的建议通过不适当地强调了业界在有效的安保措施的开发、测试、实施和传送中的地位从而削弱了国家主权。他将支持对该条款措辞的修改。

52. 埃塞俄比亚代表将注意力引向 WP/12 号文件（理事会提交），赞扬了航空安保专家组（AVSECP）对高级别航空安保会议（HLCAS）上提出的各项建议进行优先顺序排列的建议。他强调了能力建设在有效贯彻航空安保措施方面的重要性，这些措施将是基于风险的、高效的、运行可靠的，和在各方面可持续的。埃塞俄比亚代表强调根据国际民航组织的持续性举措，以及在其他利益相关方的支援下，应将分享技术成果和最佳做法的研讨会做法推广至所有国家，而不仅仅是列入优先名单的少数选定国家。他因此要求对国际民航组织在高级别航空安保会议议程项目 5：能力建设和技术援助下的建议行动进行正确的解释以反映出在高级别航空安保会议（他也参加了该会议）期间的讨论精神。埃塞俄比亚代表强调必须使根据高级别航空安保会议建议而采取的后续行动与拟议中的综合声明（WP/14）保持方向一致。他进一步强调有必要加速完成航空公司在航空货运供应链和对非旅客人员进行安保检查方面的工作，以及加速完成国际民航组织-世界海关组织有关航空货运安保和简化手续的联合文件的出版工作。埃塞俄比亚代表强调该联合文件的出版将使航空运输承运人不必满足多个系统的不同标准，并确保可持续的航空货运安保体系。在提及自上届大会以来国际民航组织为将于 2015 年起全面实施的普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）制定一个过渡计划而进行的工作时，他重申，尽管存在本组织已预计将会出现的各种技术挑战，他的国家仍对该项工作给与高度评价。

53. 瑞典代表附合其他欧洲国家代表，支持从高级别航空安保会议所体现出来的全球航空安保大家庭对航空安保问题的结论和对策。她表示它们不仅有助于从国际层级制定全球的基准安保措施，也再次重申了航空运输安保所涉及的所有合作伙伴之间合作的重要性，因此她主张由大会对载入 WP/12 号文件（理事会）中的高级别航空安保会议的后续行动予以核准，因为从整体上讲，它们和载入 WP/64 号文件中的欧洲对航空安保的优先考虑顺序是基本一致的。

54. 提到 WP/133 号文件（23 个共同提案国提交），西班牙代表赞同由大会批准加强全球航空货运安保的建议路线图并同意对其定期更新以随时反映最新的进展。他强调在所有成员国持续性地实施航空货运安保措施和加强对高风险货物的管控措施方面，所有利益相关方协同工作是非常必要的。

55. 考虑到电子学习方式可能带来的益处，包括航空安保培训费用的降低和可以在工作场所提供这类虚拟训练从而持续性地保证航空领域员工可以参加电子学习课程，尼加拉瓜代表支持 WP/235 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交]。她赞成为推广使用电子学习方式制定指导方针和基本原则的建议，因为它们将有助于凸显电子学习方式将带来的相关效益。尼加拉瓜代表也支持 WP/138 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交]，即为帮助各国有效率和有效果地执行指导国际合作的基本原则而制定指导材料，并给予安保结果导向方法以特别的强调。

56. 瑞士代表同意爱尔兰、瑞典、联合王国和西班牙代表表达的观点并拥护 WP/64, /128, /129 和 /133 号文件（瑞士也是这些文件的共同提案国之一）中的建议行动。他重点提到 WP/128 号文件，它为下一个三年提供了一条清晰的前进道路，而这对于航空安保是至关重要的。瑞士代表对与航空货运和邮运安保有关的 WP/158 号文

件（印度尼西亚提交）和 WP/178 号文件（埃及提交）表示支持，尤其支持：国际民航组织与该领域内其他起积极作用的实体，例如世界海关组织，组成联合军团；准确地执行新通过的附件 17 中有关航空货运安保的标准和建议措施和国际民航组织最近出版的极为出色的指导材料[参考对《航空安保手册》（Doc 8973 号限制级文件）第八版的第 1 次修订]。他强调在下一个三年中应将重点放在与航空货运安保有关的标准和建议措施的执行上。

57. 根据他的国家在 2012 年 2 月 7-8 日在加拉加斯举行的地区航空安保会议会议上表达的立场，以及其后在高级别航空安保会议上表达的相同立场，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表支持理事会为加强航空安保而建议的后续行动（WP/12 号文件）。他也支持欧洲联盟和欧洲民用航空会议成员国提出的详细补充建议（WP/64 号文件）。在也对俄罗斯联邦建议的行动（WP/197 号文件）表示支持的同时，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表也向该国在航空安保联络点的建设和实施方面取得的进展表示祝贺。他表示拟议的指导材料将会极大地帮助各国增强他们的航空安保联络点的功能。另外，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表也对拉丁美洲民用航空委员会成员国为打击通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物的建议行动（WP/172 号文件）表示支持。

58. 哥斯达黎加代表也对 WP/172 号文件中的建议行动表示支持，并重申了采取必要措施打击这个祸及很多国家的祸患的重要性。在这个背景下，他强调了对涉及这类非法走私的犯罪分子的相关情报进行分享的重要性。

59. 俄罗斯联邦代表对理事会提交的出色文件（WP/12、/13 和 /14 号文件）表示支持，也对为加强全球航空安保提出建议方法的 WP/128 号文件（25 个共同提案国）、为加强全球航空安保建立路线图的 WP/133 号文件（23 个共同提案国），以及介绍了为逐步放宽液体携带限制而采取基于技术的液体安保检查的 WP/136 号文件（澳大利亚、加拿大和美国）表示支持。注意到了秘书长和国际民航组织成员国在建立全球性航空安保系统方面的努力，他强调在成员国各自的机场使用着相同的检查设备，他们的航空工作人员在国际民航组织认可的航空安保培训中心接受培训，他们的审计员由国际民航组织进行认证。俄罗斯代表对印度尼西亚在 WP/158 号文件中表达出的对采用安全的航空货运供应链的关切持有同感。

60. 俄罗斯联邦代表然后将注意力转向了欧洲联盟的”来自第三国机场的航空货运或邮运承运人在欧洲联盟境内的运营（ACC3）”规定（参考由包括俄罗斯联邦在内的 55 个国家共同提交的 WP/277 号文件，该文件其后撤回），根据该规定凡来自根据 ACC3 定义的第三国机场的航空承运人必须保证所有空运的货物和邮件都按照欧洲联盟的标准接受物理检查，或来自经过欧洲联盟航空安保认证过的安全供应链。他坚称欧洲联盟的 ACC3 规定违反了国际民航组织的《监督手册》（Doc 9734 号文件）的部分 C —《国家航空安保监督系统的建立和管理》的段落 2.4.2.5，其中明确规定国家”应保持对所有的航空安保质量控制功能（即审计、检查、调查和测验）的有效控制”，并且”这种功能不应该委托给非政府实体”。

61. 俄罗斯联邦代表坚持认为欧洲联盟的 ACC3 规定从保障航空安保的普遍原则偏移到了支持这类非政府实体的狭隘的商业利益。他强调，考虑到每个国家在保护民用航空免遭非法干扰行为和保护敏感的航空安保信息的机密性方面的主权责任，任何独立的审计和检查等的执行都应该由各国根据国际标准和有效的国家间协议来执行。俄罗斯联邦代表指出，根据俄罗斯的国家法律，敏感的航空安保信息仅对需要这类信息以完成他的职责并且经过授权可以接触该信息的人员开放。如果他们把信息泄露给未经授权人员，他们将承担刑事责任。他质疑，如果在对 ACC3 航空货运或邮运的欧洲联盟航空安保认证过程中把敏感的航空安保信息未经授权泄露给了恐怖集团，欧洲联盟成员国是否会承担这种责任。

62. 俄罗斯联邦代表忆及关于欧洲联盟的 ACC3 规定和针对来自第三国承运人的独立认证系统，在最近召开的国际民航组织欧洲/北大西洋（EUR/NAT）航空安保小组（ENAVSECG）第二次会议（哈萨克斯坦，阿斯塔纳，2013 年 9 月 4-6 日）上曾进行过大量的讨论，并指出当时欧洲/北大西洋航空安保小组得出结论认为在该规定实施前有急迫的需要欧洲联盟、其成员国和非欧洲联盟成员国之间进行进一步的对话。该集团还认为该规定在相关的法律和财务方面还存在大量问题。他强调如果 ACC3 规定按它目前的形式实施，实际上是迫使有些国家针对欧洲的运营人采取对等措施。基于上述全部理由，俄罗斯联邦代表反对实施目前形式的 ACC3 规定。在这一问题上他重申对 WP/277 号文件的支持。

63. 南非代表完全支持针对欧洲联盟 ACC3 规定的这一观点。

64. 巴巴多斯代表对提交的所有文件表示欢迎，并赞赏国际民航组织在航空安保领域中的工作。在提到很多航空公司对在枢纽机场的旅客和行李的转运问题表示关注的同时，他建议对包含在《航空安保手册》（Doc 8973 号限制级文件）中的术语“转机旅客和行李”和“过境旅客”进行修改，对定义术语“航空货物”中使用的“航班”代之以“航空器”，以便与更新国际民航组织指导材料的现有机制保持一致。

65. 法国代表强调航空安保是所有国家共同关切的问题，因此对于打击针对国际民用航空的非法干扰有必要找到共同的解决方案。他忆及 WP/128 号文件强调了自 2001 年 9 月 11 日的恐怖袭击以来各成员国、国际组织和其他利益相关方在全球和地区层面进行合作的基础上所进行的重要工作。他表示在未来的岁月中这种合作更是不可缺少的，也将使所有的利益相关方更好地评估和考虑航空安保措施可能为航空旅客带来的影响，他强调法国因此将全力支持 WP/128 号文件中建议的行动。法国代表指出他的国家也支持 WP/129 号文件（26 个共同提案国提交）中建议的行动，并强调对指导航空安保领域中的国际合作三原则的贯彻将使各成员国更好地团结合作，并在尊重国家主权的同时使用相关的国际民航组织标准和措施作为基础以有效应对国际民用航空所面临的挑战。

66. 在这种合作的背景下，法国代表重申了打击 WP/172 号文件（拉丁美洲民用航空委员会提交）中描述的通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物的行为的重要性。他强调非法走私是一个严重的问题，它影响的也不仅仅是航空运输，而且设计用来打击对国际航空的非法干扰行为的航空安保措施并不是用来针对非法走私的。注意到联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）现在已经使得在全球范围内解决这一问题成为可能，法国代表强调国际民航组织应和联合国毒品和犯罪问题办公室进行有效合作以避免任何重复性的努力。为此原因，法国赞成国际民航组织、其成员国和联合国毒品和犯罪问题办公室进行合作以通过一个专门针对通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物的行为的大会决议，或对附件 17 —《安保》进行修订。

67. 比利时代表完全支持委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表的建议（WP/235），即制定准则和基本原则用于在航空安保培训领域推广电子学习方式，并忆及该问题目前正在航空安保专家组（AVSECP）的培训工作组（WGT）的议事日程上。

68. 荷兰代表对航空安保专家组下的航空货运安保工作组（WGACS）制定加强全球航空货运安保路线图（WP/133）的工作表示赞赏，并完全支持该路线图。她也支持几个文件中的建议，即通过制定一个全球范围的航空货运的安全供应链条款来进一步加强附件 17 —《安保》。荷兰代表强调，在这个思路背景下，不仅要考虑编制标准和措施和相关指导材料，还要考虑工具方面的加强，例如技术工具和信息工具的加强。在这样做的时候应该是和业界和其他相关机构，例如世界海关组织（WCO）等密切合作共同完成。荷兰代表忆及在 2012

年 7 月份国际民航组织和世界海关组织认识到有必要使他们的政策和法律框架保持一致以发挥出协同的作用，因此她支持 WP/158 号文件中与此相关的建议行动（印度尼西亚）。

69. 摩纳哥代表支持 WP/64 号文件（欧洲联盟和欧洲民用航空会议提交）、WP/128 号文件（25 个共同提案国提交）和 WP/129 号文件（26 个共同提案国提交），它们都述及到了两个重要的创新理念：航空安保领域内基于风险的方法；和不同国家之间安保管控措施的互相承认。对于第一个理念，他强调航空安保政策应百分之百源自于基于风险特征建立起来的管控措施。提到第二个理念，摩纳哥代表指出在过去 10 年间在解决对衔接航班上的旅客进行再次安检甚至三重安检的做法并没有大的进展。在表示建议的安保管控措施的互相承认将会很快解决该问题时，他指出国际民航组织和有关的利益相关方将能够获得所需信息并据此生成和出具安保标签以使衔接航班上的旅客可以避免接受多重安保检查。

70. 乌干达代表对提交的所有文件表示支持，特别是建议制定一个行动方案以贯彻指导航空安保领域中的国际合作三原则的 WP/129 号文件。在提到有几个文件提到网络攻击的问题时，他表示担忧，因为很多非洲国家并没有完全准备好应对这类攻击，因此需要在这方面的能力建设。

71. 南非代表完全同意特别强调国际合作和安保管控措施互相承认的 WP/128 号文件和 WP/129 号文件。她强调上述三原则为促进多边主义和限制单边主义构建了一个良好的基础，同时又尊重了国家主权和坚持把国际民航组织标准和建议措施作为一个国际性基准。

72. 巴西代表对 WP/12 号文件（理事会提交）、WP/128 号文件（25 个共同提案国提交）、WP/129 号文件（26 个共同提案国提交）、WP/172 号文件（拉丁美洲民用航空委员会提交）、WP/138 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交]和 WP/136 号文件（澳大利亚、加拿大和美国提交）表示支持。他强调在实施 WP/12 号、WP/138 号和 WP/136 号文件中建议的行动之前，必须通过一切必要努力以首先实现统一化和标准化的共同立场。

73. 在对 WP/136 号文件表示支持时，日本代表指出他的国家认为有必要在解除液体携带限制上与澳大利亚、加拿大、美国和欧洲国家保持同步。该国因此将在美国运输安保署（TSA）和其他有关当局的活动中进行配合。

74. 坦桑尼亚联合共和国代表支持提交的所有文件，尤其是 WP/128 号文件（25 个共同提案国提交）、WP/129 号文件（26 个共同提案国提交）、WP/276 号文件（国际机场理事会提交），以及最重要的是支持 WP/172 号文件（拉丁美洲民用航空委员会提交）。他指出他将毫不犹豫地支持通过一项大会决议以解决该文件中提到的打击通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物的问题。

75. 在也对提交的所有文件表示支持的同时，新加坡代表表示特别支持 WP/13 号文件（理事会），并强调将综合航空安保战略作为下一个三年甚至更长时间内航空安保专家组（AVSECP）方案的基础的重要性。他也对为航空货运安保建立路线图的 WP/133 号文件（23 个共同提案人提交）表示支持，该路线图的关键重要性被很多代表所强调；他还对关于航空安保领域基于结果的方法的 WP/138 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交]表示支持。提到这后一个文件，新加坡代表强调为了确保打击针对国际民用航空的非法干扰行为所采取的措施既有灵活适应性又可以保证它的有效性，编制相关的指导材料是至关重要的。在对 WP/197 号文件（俄罗斯联邦）表示支持时，他鼓励国际民航组织所有成员国都抓住机会以享用国际民航组织航空安保联络点带来的益处，即建立起一个可以提高认识和快速交换关键安保信息的机制。

76. 在表示对一些提交文件的支持时，厄瓜多尔代表提到有关航空安保培训的电子学习方式的效益的 WP/235 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交]、关于打击通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物的 WP/172 号文件（拉丁美洲民用航空委员会提交），和关于航空安保领域基于结果的方法的 WP/138 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交]。他表示这三个文件中提出的各项举措对国际民航组织通过有效实施航空培训优化（TRAINAIR PLUS）方案而采取的重要措施是极大的加强。厄瓜多尔代表强调对航空安保领域的培训能力的任何优化建议都应该给与深入的考虑。

77. 在对该国也是共同提案国的 WP/64 号和 WP/133 号文件表示支持时，德国代表强调，自从 2010 年 10 月的安保事件以来，在加强航空货运和邮运安保的国际标准和加强附件 17 —《安保》中的基准安保措施方面已经获得了重要的进展。这些进展的取得是在国际民航组织成员国和业界的利益相关方密切合作的基础上实现的。尽管这是一个值得祝贺的成绩，但并非所有的目标都已经实现了。因此有必要在航空货运安保方面继续努力，一方面把重点放在执行新通过的附件 17 的标准上，另一方面继续审视对于航空货运的各种威胁，并在此基础上制定足够的安保措施。正因为这些理由，德国代表支持由大会通过建议的路线图以加强全球航空货运安保并按 WP/133 号文件所呼吁的对路线图进行定期更新以反映未来的进展。

78. 阿富汗代表在支持 WP/128 号文件（25 个共同提案国提交）时指出在目前的三年期中在航空安保领域已经进行了重要的工作。她表示航空安保是最优先考虑事项，并强调在该国所在地区尤其紧要。在也对 WP/138 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交]表示支持的同时，阿富汗代表重申在实际执行航空安保领域内基于结果的方法中对很多国家有必要提供援助。

79. 国际机场理事会对航空界和其他领域的利益相关方的合作有关的 WP/128 号和 WP/129 号文件（26 个共同提案国提交）表示欢迎，并强调在所有的活动中强化航空安保成果符合双方的共同利益。

80. 在作讨论总结时，第一副主席指出执行委员会支持理事会在实施高级别航空安保会议的建议方面所作的努力，并认可迄今为止所取得的成果。特别地，委员会赞赏地注意到理事会为应对航空货运的薄弱环节和内部人员造成的威胁问题通过加快对附件 17 —《安保》进行第 13 次修订而迅速采取的行动。考虑到在实施一系列其它的高级别航空安保会议的建议方面已经取得了重大的进展，包括对国际民航组织全球风险背景综述的定期更新和散发，以及计划于 2014 年召开航空安保研讨会，委员会核可了理事会已经批准的执行高级别航空安保会议建议的直到 2016 年年底的详细工作计划。

81. 委员会承认高级别航空安保会议在制订航空安保重要原则方面取得的杰出成果，并忆及一系列高级别航空安保会议建议呼吁国际民航组织及其成员国：1) 推进航空安保领域内的基于风险的方法；2) 确保航空安保措施的可持续性；3) 鼓励互相承认的安排和国际合作；4) 促进创新；和 5) 确定援助活动。

82. 委员会同意，在本组织完成 WP/12 号文件（理事会提交）、WP/13 号文件（理事会提交）、WP/64 号文件（欧洲联盟和欧洲民用航空会议提交），和 WP/128 号文件（25 个共同提案国提交）确定的特定任务的过程中，将考虑将上述建议作为国际民航组织 2014-2016 三年期航空安保工作计划的政策优先事项。

83. 委员会同意，航空安保宣言仍然具有重大意义，并且将继续指导各国和其他利益相关方加强航空安保的进一步努力。满意地注意到在接受第 37 届大会委托的航空安保任务以来取得的关键成就，委员会重申在下一个三年中国际民航组织综合航空安保战略（ICASS）仍将是加强航空安保的基本战略，并强调将利用各国的财务和实物贡献继续支持综合航空安保战略下的各项活动。

84. 意识到现在已经有了液体安保检查的技术方案，委员会对几个国家通过实施多相液体检查技术逐步放宽当前的限制方面的努力表示赞赏。然而，考虑到它可能对第三国造成影响，委员会同意在进行液体安保检查和尚未进行液体安保检查的国家之间通过协调的方法和清晰的沟通划一条界线，以避免对旅客造成混乱和不便。委员会请理事会考虑制定供各成员国采用的相互承认最低要求。

85. 承认航空安保的可持续性的重要性，委员会对国际民航组织根据 WP/129 号文件（26 个共同提案国）建议制定一个行动计划以贯彻航空安保领域内国际合作原则的建议表示支持。在这方面，委员会欢迎国际民航组织及其成员国在制定航空安保措施和指导材料时采取基于风险和注重结果的方法而作的努力，并鼓励所有国家在加强可持续性时采用该方法，并把附件 17 —《安保》作为基准。委员会重申在设计 and 实施航空安保措施时应将旅客简化手续作为中心考虑对象。

86. 承认国际民航组织航空安保联络点（PoC）网络是在影响航空安保的事件发生之前、当中，和之后交换关键信息的一个有效的机制，委员会呼吁各国利用航空安保联络点（PoC）网络的功效，并通过保持精确的联络人信息增强网络的有效性。委员会进一步鼓励各国进行各联络点之间的定期测试以保持网络的有效性。在这一背景下，委员会建议国际民航组织为便利各成员国使用航空安保联络点而编制指导材料。

87. 委员会注意到已经通过对附件 17 —《安保》的第 13 次修订而对全球供应链安保条款进行了强化，也承认航空货运和邮运所面临的风险仍然是明显的。委员会强调，在现有已更新航空货运和邮运的指导材料的前提下，各国有必要确保有效执行与航空货运有关的各项标准，以及通过涵盖所有利益相关方的合作性举措进一步改进航空货运供应链安保。委员会进一步主张，通过国际间合作来促进安保措施的相互间承认同时又便利货物的流动。委员会核可了为加强全球航空货运安保的路线图（WP/133），并吁请各国向国际民航组织报告有关的活动，因为定期的更新将有助于确保航空货运安保方案的全球协调性。

88. 委员会注意到一些国家在他们的管辖范围内执行航空货运和邮运安保措施的努力，以及在整合货运和海关的要求方面的努力。委员会强调多边主义的重要性，并鼓励所有成员国利用国际民航组织各现有平台讨论与国际民用航空有关的政策问题。

89. 委员会承认一系列犯罪活动是利用了航空部门而进行的，包括通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物。同样，委员会也承认国际民航组织与联合国及其他专门机构，包括联合国毒品和犯罪问题办公室，保持继续合作以应对涉及国际民用航空的麻醉品相关事务的重要性。

90. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）建议理事会继续推广采用航空安保培训电子学习方式的建议（WP/235）获得了委员会的支持。

91. 委员会注意到巴巴多斯代表的请求，即对包含在《航空安保手册》（Doc 8973 号限制级文件）中的术语“转机旅客和行李”和“过境旅客”进行修改，用“航空器”取代“航班”，以便与更新国际民航组织指导材料的现有机制保持一致。

92. 注意到过去几年中在航空安保领域中的一些明显进展，并考虑到国际民航组织在引领国际民用航空界进一步加强航空安保的进程中所起的关键作用，委员会核可了建议修订的国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为的持续政策的综合声明（WP/14），并进一步同意将其标题改为国际民航组织与航空安保有关的持续政策的综合声明。在完成了本议程项目下的工作之后，委员会同意把修订过的综合声明提交全会进行通过。

议程项目 14: 普遍安保审计计划(USAP)

93. 本议程项目是在下列两个工作文件的基础上进行审议的,即理事会提交的 WP/15 号文件[普遍安保审计计划(USAP): 过渡到持续监测做法]和 WP/16 号文件(普遍安保审计计划)[第 1 号修改稿(只有法文和俄文)],以及一个相关的工作文件和几个信息文件。

94. 在介绍 WP/15 号文件时,航空安保部部长(C/AVSEC)忆及普遍安保审计计划第二阶段已于 2013 年 6 月份完成。在 2012 年,在对普遍安保审计计划的不同后续方案进行评估之后,理事会批准了将其过渡至名为普遍安保审计计划-持续监测做法(USAP-CMA)的持续监测做法。工作文件简要概述了 USAP-CMA 下使用的方法,并描述了由秘书处正在实施的过渡计划。他强调,和周期性的审计不同,USAP-CMA 将使得国际民航组织可以更适应不断变化的全球民用航空安保环境,并可将资源集中于那些有最迫切需要的国家。另外,USAP-CMA 使得可以对监督活动按需要进行切分,并更精确地确定援助目标。向 USAP-CMA 的过渡分三个阶段,即如工作文件中所述的发展阶段、准备阶段和测试阶段。全面实施新方法前的三阶段准备工作将全部按时完成,之后新方法将从 2015 年 1 月开始实施。注意到发展阶段已经在实行中,航空安保科科长鼓励各成员国全力支持向新的 USAP-CMA 的过渡,并积极参加在过渡期间组织的各地区的信息研讨会、讲习班,和其它的活动。请大会核可载于 WP/15 号文件中的 USAP-CMA 过渡计划。

95. 航空安保科科长然后介绍了 WP/16 号文件,该文件报告了第二阶段普遍安保审计计划的总体执行情况,以及第 37 届大会以来的有关进展。第二阶段的审计开始于 2008 年 1 月,并于 2013 年 6 月完成。审计的重点是各国对航空安保的监督能力。审计的范围既包括附件 17 —《安保》中的标准和建议措施,也包括附件 9 —《简化手续》中与安保有关的条款。在第二阶段的整个审计过程中,共对国际民航组织的 177 个成员国进行了审计,以及对中国的澳门特别行政区的审计。审计显示出占全球平均数的 30.7% 的国家缺乏对航空安保监督系统的八项关键要素的有效执行,因此还有显著的改善空间,以及需要加强努力并通过适当的和有的放矢的援助继续对各国提供援助。有关第二阶段审计的详细信息包括在补充性文件普遍安保审计计划—审计结果分析,第五版(2013)中,并向每位代表提供了一份,以及包含在提供给每位代表的 U 盘中。

96. 航空安保科科长借此机会感谢那些为普遍安保审计计划的成功作出了贡献的国家,尤其是向国际民航组织短期或长期派遣专家担任审计员或审计组组长的国家(参考 WP/16 号文件段落 3.1.3)。请大会注意有关第二阶段普遍安保审计计划的执行情况的最终报告。

97. 在介绍 WP/230 号工作文件时,俄罗斯联邦代表强调他的国家非常强烈地支持从普遍安保审计计划过渡到一个持续监测做法的演进过程。他提到俄罗斯通过立法使得引进普遍安保审计计划-持续监测做法(USAP-CMA)成为可能,并强调在向持续监测做法过渡的过程中已经取得了一些重要成果。在文件的段落 4.1,俄罗斯呼吁大会:支持在航空安保领域引入一个建立在风险评估基础之上的持续性监督机制;要求理事会编制和发行有关执行 USAP-CMA 的指导性文件;鼓励各国在进行审计时在其国内通过质量控制系统积极实施新的持续监测做法,它将成为提高航空安保水平的有效方法;建议各国通过适当立法和安排高级专业人员接受航空安全保障培训的途径执行范围更广泛的国家质量控制系统管理证书(监督)体系;以及,考虑到对保密航空安保信息的不当使用可能带来的危险,同意保留现行的普遍安保审计计划结果的有限透明度原则。

98. 俄罗斯联邦代表说已经注意到编制 USAP-CMA 指导性文件的工作已经在进行中,并强调有必要加速进行该工作,并且他的国家愿意积极参与该方面的工作。俄罗斯希望国际民航组织秘书处将帮助各国制定和实

施设想的管理证书。另外，考虑到网络恐怖主义带来的新型威胁，也呼吁有利益关系的所有各方在对待 USAP-CMA 审计的透明度问题要特别谨慎。

99. 记录下还提交了下列信息文件：多米尼加共和国提交的 WP/168 号文件（航空安保专家组质量控制-多米尼加共和国的经验）；加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）提交的 WP/328 号文件[加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）成员国自 37 届大会以来的活动报告和进展]。

100. 沙特阿拉伯代表对向 USAP-CMA 的过渡表示支持，并强调有必要对现有的 USAP 审计员进行再认证和对新审计员进行初审认证。

101. 意大利代表强调了第二阶段普遍安保审计计划（USAP）的积极成果，并对秘书长和秘书处所作的努力表示赞赏。然而，注意到还有很多工作待做以解决在 USAP 审计中发现的问题，并且对附件 17 —《安保》中的标准和建议措施和附件 9 —《简化手续》中与航空安保有关的条款还缺乏有效的执行，他强调为报告重大安保关切（SSeCs）已经建立起的机制对于精确规划国际民航组织的能力建设活动是必不可少的。意大利代表鼓励国际民航组织继续进行向 USAP-CMA 过渡的工作。

102. 执行委员会注意到第二阶段普遍安保审计计划的全面成功，以及普遍安保审计计划在发现和确认缺陷、精确规划援助活动和制定新的审计策略方面所发挥的作用。然而，还注意到还需要各国继续做很多工作以进一步加强航空安保和解决在普遍安保审计计划审计中发现的问题。

103. 执行委员会欢迎从普遍安保审计计划向持续监测做法过渡的决定，并核可如 WP/15 号文件中叙述的普遍安保审计计划-持续监测做法（USAP-CMA）过渡计划。

议程项目 15：航空安保 — 实施支助

104. 执行委员会是在下列两个工作文件的基础上审议本议程项目的，即理事会提交的 WP/20 号文件（航空安保援助和能力建设战略）和 WP/21 号文件[实施支助和发展-安保（ISD-SEC）方案]，以及相关的工作文件和信息文件。

105. 在介绍 WP/20 号文件时，航空运输局局长（D/ATB）指出，为了履行大会第 A37-17 号决议（国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行的持续政策的综合声明）的相关条款和航空安保声明，国际民航组织在本三年期内已经加强了在所有地区向成员国提供航空安保援助和对此项援助的协调。国际民航组织在实施支助和发展-安保（ISD-SEC）方案项下的援助主要是直接提供给国家，或者通过与捐助国合作在国际民航组织航空安保援助和能力建设战略项下提供。通过在开罗、巴黎和利马的地区办事处设立航空安保地区官员（RO/AVSEC）职位，秘书处在这方面的努力得到了进一步的增强。现在国际民航组织所有的地区办事处都配备了航空安保地区官员。

106. 航空运输局局长指出，为了进一步便利航空安保援助项目的提供，国际民航组织设立了航空安保能力建设伙伴关系特设小组。通过这个小队，秘书处增加了对援助的信息交换，也因此提高了通过航班关系提供的援助的水平并降低了各捐助国之间的重复性工作。秘书处认为航空安保培训是援助和能力建设活动中不可分割的一部分。为此目的，实施支助和发展-安保（ISD-SEC）方案包括一个国际民航组织认可的航空安保培训中

心（ASTCs）网络，这个网络可以覆盖范围广泛的国际和地区的受训群体。请大会注意通过实施如 WP/20 号文件阐述的国际民航组织航空安保援助和能力建设战略对各国提供的援助。

107. 航空运输局局长然后介绍了 WP/21 号文件，该文件包括了为在 2014-2016 三年期内继续实施该战略的建议。他强调事实证明该战略的实施到目前为止是极为成功的，并指出航空安保援助活动有了明显的增加，活动覆盖范围更加广泛，援助活动获得了积极的结果并得到各国的良好反馈。这些因素表明国际民航组织应沿着实施这一战略的正确路线继续前进。航空运输局局长指出国际民航组织将在该战略的框架内寻求进一步扩大航空安保援助活动的范围，并作为一个例子而提到为运营级人员制定和提供更多的援助活动。秘书处也将继续努力解决对各国提供援助的顺序问题，以及制定和应用一个标准化的方法来衡量所提供的援助和能力建设的效果。在致力于增加地区一级的航空安保援助活动的努力中，秘书处将继续支持和促进利用现有的地区组织和各个合作性航空安保方案（CASPs）。从国际民航组织普遍安保审计计划（USAP）向持续监测做法（CMA）的过渡提供了一个绝好的机会来监督援助活动，并确定需要援助的国家。此外，它也提供了一个机会来评价所提供的援助活动的有效性。为了进一步扩大援助活动的范围，秘书处将通过国际民航组织认可的航空安保培训中心的全球性网络继续提供必要的培训。请大会核可继续实施国际民航组织航空安保援助和能力建设战略以及对与该战略有关的活动和工具做进一步的完善。

108. 之后加拿大代表代表澳大利亚、加拿大、约旦、黎巴嫩、新加坡、南非、联合王国、美国、国际机场理事会（ACI）、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（IATA）介绍了 WP/130 号文件（针对航空货运安保的能力建设战略）。该文件忆及国际民航组织高级别航空安保会议（HLCAS）（蒙特利尔，2012 年 9 月 12-14 日）批准了制定一个针对航空货运和邮运安保的能力建设国际战略，既为了对在实施新的航空货运和邮运安保标准中需要援助的国家提供帮助，也为了与现行的国际民航组织航空安保援助和能力建设战略保持一致。自那以后，航空安保专家组（AVSECP）下的航空货运安保工作组（WGACS）制定了一个由下列六大核心支柱（简化手续的安保；工作人员的安保；培训；货运安保检查；保管链；以及监督和遵守）构成的最佳做法构架，并已被整合进国际民航组织关于航空货运和邮运安保的指导材料中。对各国实施航空货运和邮运安保标准的援助战略包括下列：将航空货运能力建设方面的努力完全整合进范围更广的国际民航组织航空安保援助和能力建设战略中；成员国和业界如上届大会所述向国际民航组织秘书处提供诸如培训资料和专家等资源以帮助其继续编制培训材料；航空货运安保工作组跟踪其他国家的能力建设情况以避免重复行为；以及使培训材料和指导材料与根据六大核心支柱确定的最佳做法保持一致以促进一致性。该战略和整合在指导材料中的航空货运安保原则以及 WP/133 号文件中建议的并在不久前在议程项目 13 下审议的加强全球航空货运安保路线图（参考段落 32）是一致的。

109. 请大会：继续支持国际民航组织在航空货运和邮运供应链安保的最佳做法的框架基础上制定和审查指导材料和培训材料的工作，这些最佳做法既与航空货运和邮运安保的一般原则和国际民航组织航空安保援助和能力建设战略相一致，同时又能使各国根据具体国情有适当调整的灵活性；和考虑 WP/130 号文件中的信息用于对大会第 A37-17 号决议（WP/14）进行更新。

110. 在代表非洲民用航空委员会（AFCAC）54 个成员国介绍 WP/107 号文件（航空安保援助和能力建设战略）时，南非代表强调上述国家赞赏性地注意到了国际民航组织秘书处在根据大会第 A37-17 号决议的授权对各国在航空安保领域的援助在提供、协调和便利方面所付出的努力。国家改进计划（SIPs）的实施使得秘书处可以对国际民航组织各成员国提供技术援助和能力建设支持。该文件强调，尽管非洲民用航空委员会赞赏国际民航组织在培训和能力建设方面的支持惠及了很多非洲国家和他们的航空安保工作人员，但认为在非洲大陆仅有四个国际民航组织认可的航空安保培训中心是不够的。非洲民用航空委员会因此呼吁国际民航组织在非洲批准

和认证更多的航空安保培训中心以确保所有的非洲国家和其他国际民航组织成员国都能够进行足够的培训，以及进一步扩大航空安保培训中心网络。此外，为进一步加强全球范围的航空安保，非洲民用航空委员会呼吁给地区性机构以授权，因为这些机构的布局位置使它们可以对有效和持续性地实施航空安保措施做出贡献。请大会：注意国际民航组织在推进和协调航空安保援助和能力建设战略的实施时的各项举措；要求理事会指示秘书长推动扩大航空安保培训中心网络的工作；和要求秘书长为了扩大航空安保援助和能力建设战略的范围和优先考虑发展中国家之目的，要求秘书长在进一步推动航空安保专家组的援助和能力建设方面继续发挥领导作用。

111. 之后智利代表代表拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）22 个成员国介绍了修订后的 WP/320 号文件。该文件介绍了国际民航组织-拉丁美洲民用航空委员会航空安保/简化手续地区小组所做的协调工作，以确定北美和加勒比（NACC）以及南美（SAM）地区的安保优先事项、实现安保措施的标准化，和改进能力建设活动，这导致拉丁美洲民用航空委员会在其 20 届例行大会（巴西，巴西利亚，2012 年 11 月 5-8 日）上通过了下列三个决议：A20-17 号决议（有关侦测不守规和破坏性旅客的课程）；A20-19 号决议（威胁评估和风险管理方法手册 — 指南）；和 A20-21 号决议（航空运输中残疾人士对待手册）。通过国际民航组织-拉丁美洲民用航空委员会航空安保/简化手续地区组的工作产生的这些重要文件对于拉丁美洲民用航空委员会成员国的民用航空当局应对航空安保和简化手续问题提供了帮助，并对国际民用航空安全、有序和高效的发展以及在航空安保和简化手续之间的适当平衡做出了贡献。请大会：注意修订后的 WP/320 号文件及其中参考的文件中包含的信息，并使国际航空界可以对其进行利用；并核可文件中所概述的在拉丁美洲和加勒比地区进行的与航空安保和简化手续有关的工作。

112. 记录下还提交了下列五个信息文件：多米尼加共和国提交的 WP/152 号文件[（介绍国际民航组织地区培训中心民航安保学校（ESAC）（ASTC/ESAC）]；印度提交的 WP/160 号文件（安保限制区域的保护）；韩国提交的 WP/299 号文件（由韩国领导的航空安保培训和其它与发展中国家能力建设有关的活动）；由俄罗斯联邦提交的 WP/217 号文件（国际会议“航空安保：在俄罗斯民用航空中 40 年的服务”）；和由西非经济和货币联盟提交的 WP/313 号修订文件[西非经济和货币联盟（UEMOA）的审计/检查程序]。

113. 多哥代表在对 WP/107 号文件（非洲民用航空委员会提交）、修订后的 WP/320 号文件（拉丁美洲民用航空委员会）以及其它文件表示强烈的支持后，重点提出了非洲国家缺少受过培训的航空从业人员的问题。非洲有一些培训学校，但它们需要援助以符合国际民航组织的要求从而认证成为航空安保培训中心，这样将可保证航空从业人员接受适当的培训。多哥代表强调，由于缺乏资源，因此在非洲建立更多的航空安保培训中心来培训航空从业人员和教员比送他们去位于其它洲的航空安保培训中心进行培训具有更高的成本效益。

114. 马里、摩洛哥和布基纳法索代表也同意这一观点。

115. 在附和前几位代表对 WP/107 号文件（非洲民用航空委员会提交）表示支持后，联合王国代表强调能力建设仍然是保证航空安保的组合工具箱中的一个重要因素。她强调资源和努力应施用在不发挥最大效果的地方，应使用基于风险的方法，就像对待航空安保的其它因素所做的那样。联合王国将完全致力于继续增加在能力建设活动中的参与程度。联合王国在这类活动中已经是一个积极的参与者和合作伙伴，并期望国际民航组织在促进和协调活动中继续发挥领导作用。联合王国代表强调应优先并努力和这样的国家合作，即它们既表现出对行动的坚定承诺，又有持续性实施新措施的清晰策略。她对理事会提交的 WP/20 号和 WP/21 号文件表示支持，也对联合王国是共同提案国之一的 WP/130 号文件表示支持。

116. 坦桑尼亚联合共和国代表支持这些文件。

117. 新加坡代表对 WP/20 号文件（理事会提交）和 WP/107 号文件（非洲民用航空委员会）表示了支持。在对修订后的 WP/320 号文件（拉丁美洲民用航空委员会提交）也表示了支持后，他表示拉丁美洲民用航空委员会所做的工作对全球的安保和简化手续事业做出了贡献。在支持 WP/130 号文件（8 个国家和 4 个协会提交）的同时，新加坡代表重申航空货运安保是一个应优先考虑的事项，并支持国际民航组织在编制和审定有关的指导和培训材料方面的继续工作。

118. 在对国际民航组织提供航空安保援助和能力建设方面所取得的进展表示赞赏时，尼日利亚代表对理事会提交的 WP/20 号和 WP/21 号文件表示支持。在对 WP/107 号文件（非洲民用航空委员会提交）表示支持的同时，他重申有必要在非洲建立更多的航空安保培训中心以便利于培训来自非洲国家和其它地区国家的航空从业人员。

119. 俄罗斯联邦代表也对 WP/107 号文件表示了支持，并建议修改执行摘要的行动段落 a)以指明是吁请大会支持而不仅仅是关注国际民航组织的各项举措。也可以对行动段落 c)进行修改以反映出是吁请大会支持国际民航组织在进一步推动航空安保援助和能力建设中继续发挥领导作用而不是要求秘书长继续进行这方面的领导。之后他把注意力引向庆祝航空安保系统在俄罗斯建立 40 周年的 WP/217 号信息文件，并强调在 2014 年还有另一个 40 周年要庆祝，那就是国际民航组织正式采用附件 17 —《安保》40 周年。俄罗斯联邦代表建议大会关注国际民航组织在航空安保领域的工作，特别是附件 17 的历史重要性。

120. 在这个话题下第一副主席提到国际民航组织也将在 2014 年庆祝《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）（芝加哥，1944 年 12 月 7 日）签署 70 周年。

121. 哥伦比亚代表提到如 WP/20 号文件（理事会提交）中所描述的国际民航组织在航空安保援助和能力建设战略下所提供的援助。她忆及根据该国的国家航空安保培训计划，对在哥伦比亚境内机场负责执行相关的国际民航组织标准和建议措施的航空从业人员提供了强化技能的课程。根据为反映对附件 17 —《安保》的修订而引起的在哥伦比亚航空法规上的近期改变，有必要在上述国家航空安保培训计划中加入一个航空安保教官认证程序以及对航空安保人员的认证程序进行审核。哥伦比亚代表支持国际民航组织在其实施支助和发展-安保（ISD-SEC）方案（WP/21）下采取的措施以加强它的航空安保援助和能力建设活动和工具，特别是在工作场所进行培训和培训方案多样化的举措。她完全支持拉丁美洲民用航空委员会在航空安保和简化手续领域中正在进行的工作（修订后的 WP/320 号文件）。

122. 在将注意力引向 WP/130 号文件（8 个国家和 4 个协会提交）时，西班牙代表强调了高级别航空安保会议（HLCAS）提出的制定一个针对航空货运和邮运安保的能力建设战略的重要性。他指出与附件 17 有关的标准和建议措施是协调所有成员国的一个极好的基础，并强调正在编制中的指导材料应考虑最佳做法的框架，并以此来协助各国实施有效的措施以确保航空货运和邮运的安保。作为西班牙在该领域中的一个合作的例子，西班牙代表提到他的国家和阿根廷合作制定一个航空货运嗅探犬认证程序的例子。他提到西班牙参加了与各国，尤其是地中海地区国家的技术援助项目，并强调了该国致力于与那些在执行新的标准和建议措施的过程中需要援助的国家合作，也致力于与其它欧洲国家和组织的合作以对执行新的标准和建议措施做出贡献。西班牙代表要求大会在对大会第 A37-17 号决议进行更新时考虑 WP/130 号文件中包含的信息。

123. 在提到理事会提交的 WP/20 号和 WP/21 号文件以及 WP/107 号文件（非洲民用航空委员会提交）时，法国代表强调国际民航组织的航空安保援助和能力建设对于实现全球协调实施航空安保措施的目标是至关重要的。在强调国际民航组织应继续其在技术援助和合作方面的努力以确保对其航空安保有关的标准和建议措施的实施时，

他指出法国是积极地参与其中的。忆及他的国家在 2013 年中已经进行了超过 100 项合作活动，涉及到 29 个非洲、阿拉伯和欧洲国家，法国代表强调法国今后将继续其在能力建设方面的努力。他进一步强调说法国支持国际民航组织继续与其他的援助提供方合作以制定和采用一个标准化的方法来衡量援助和能力建设的有效性。

124. 科摩罗、喀麦隆、塞内加尔、布基纳法索和几内亚代表支持 WP/107 号文件（非洲民用航空委员会提交），并对法国通过其非洲民用航空安保的支助计划（ASACA）对非洲国家提供的培训表示赞赏，指其获得了极好的效果。布基纳法索代表还感谢非洲和马达加斯加空中航行安全局（ASECNA）对非洲国家的持续支持。

125. 塞内加尔代表对其它提交审议的文件也表示支持。忆及高级别航空安保会议（HLCAS）也提到由国际民航组织提供的审计员课程的缺乏，他强调说非洲很多审计员不久后将到退休年龄，因此有必要确保届时有人接替他们。塞内加尔代表还提到，尽管很多非洲国家是讲法语的，但是国际民航组织的审计员课程却往往是用英语提供的。

126. 在对国际民航组织和其它实体在对非洲大陆提供航空安保援助方面的努力表示满意的同时，几内亚代表强调有必要使国际民航组织的教官培训计划恢复活力，因为这对于保持航空安保达到必要水平是非常重要的。

127. 萨尔瓦多和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表对修订后的 WP/320 号文件（拉丁美洲民用航空委员会提交）表示支持，并对国际民航组织-拉丁美洲民用航空委员会航空安保/简化手续地区组的有价值工作表示赞赏。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表也对理事会提交的 WP/20 号和 WP/21 号文件以及 WP/107 号文件（非洲民用航空委员会提交）表示支持。

128. 比利时代表也对 WP/20 号和 WP/21 号文件以及 WP/130 号文件（8 个国家和 4 个协会提交）表示完全支持，因为这些文件都强调了国际民航组织在能力建设方面协调各成员国和地区组织方面所发挥的作用。他鼓励继续推动培训材料方面的工作，以及根据培训政策对现有的航空安保培训中心进行发展提升，而且国际民航组织对培训政策也需要进一步发展。

129. 日本代表也对 WP/21 号文件表示支持，并指出他的国家希望国际民航组织在航空安保援助和能力建设活动的开展和协调方面发挥领导性作用。

130. 第一副主席从讨论中注意到执行委员会支持修订后的 WP/320 号文件中所述的国际民航组织-拉丁美洲民用航空委员会航空安保/简化手续地区组的工作，并对它的贡献表示欢迎。对其他的工作文件也有广泛的支持。

131. 在对第一副主席随后的建议采取行动时，执行委员会满意地注意到在本三年期内在贯彻执行航空安保援助和能力建设战略中取得的进展和向各国提供的援助的结果，但呼吁国际民航组织在对进一步推动有效的、目标精准的和可持续的能力建设活动的开展进行协调方面发挥领导作用。执行委员会认可目前正通过航空安保培训中心网络提供的培训的高标准，并对预期的进一步扩大这一网络以使得发展中国家更多地从培训中获益表示欢迎。执行委员会完全支持继续实施航空安保援助和能力建设战略，对安保援助和能力建设活动和工具作进一步的完善，以及解决航空安保教官和审计员短缺的问题。

132. 执行委员会注意到，援助应继续优先提供给有需要并表现出必要的承诺及有能力做出持续性改进的国家。这类援助应是目标明确和基于风险的。

133. 执行委员会也注意到在与航空货运安保有关领域正在进行的重要工作，并完全支持将开发新的培训材料和其它与航空货运有关的能力建设活动列为优先考虑事项。

议程项目13： 航空安保 一政策

134. 航空运输局局长 (D/ATB) 然后介绍了 WP/14 号文件，该文件建议对大会第 A37-17 号决议（国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为的持续政策的综合声明）进行修订，并改标题为国际民航组织与航空安保有关的持续政策的综合声明。后者中包括一些修改以反映自上届大会以来所取得的重要进展，尤其是高级别航空安保会议（HLCAS）（蒙特利尔，2012 年 9 月 12-14 日）的主要成果，以及为对现行政策的意图做出澄清而进行的修改。

135. 新加坡代表建议对修订后的综合声明进行修改，以包括一个条款来承认实际上成为国际民航组织航空安保活动之一部分的那些国际组织的地位。执行委员会在理解他将把修改建议提交给秘书处以采取相关的行动的基础上，批准把载于 WP/14 号文件附录 A 的国际民航组织与航空安保有关的持续政策的综合声明提交至全会进行通过。

136. 会议在 17 时休会。

第七次会议记录

(星期三, 2013年10月2日, 上午9时)

讨论题目

1. 议程项目 11: 理事会提交大会的 2010 年、2011 年和 2012 年的年度报告

议程项目 18: 与地区组织和地区民航机构的合作

议程项目 19: 秘书长的任期
 - 批准向全会提交的报告草案文本
2. 议程项目 12: 技术合作 – 关于技术合作和援助的政策和活动
 - 批准向全会提交的报告草案文本
3. 议程项目 20: 关于每两年举行大会届会的提案

议程项目 21: 关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以便将理事会成员增至 39 个的提案
 - 批准向全会提交的报告草案文本
4. 议程项目 22: 人力资源管理

议程项目 23: 国际民航组织工作人员队伍的现况
 - 批准向全会提交的报告草案文本
5. 议程项目 24: 增强国际民航组织的效率和有效性
 - 批准向全会提交的报告草案文本
6. 议程项目 25: 需要执行委员会审议的其他高层政策问题
 - 批准向全会提交的报告草案文本
7. 议程项目 13: 航空安保– 政策
 - 批准向全会提交的报告草案文本
8. 议程项目 14: 普遍安保审计计划
 - 批准向全会提交的报告草案文本

9. 议程项目 15: 航空安保- 实施支助
- 批准向全会提交的报告草案文本
10. 议程项目 16: 简化手续和机读旅行证件
- 批准向全会提交的报告草案文本
11. 批准执行委员会报告的总则部分的草案文本
12. 议程项目 17: 环境保护
- 批准向全会提交的报告草案文本
(一般性条款部分, 噪声和当地空气质量和气候变化部分)

讨论的摘要

议程项目 11: 理事会提交大会的 2010 年、2011 年和 2012 年的年度报告

议程项目 18: 与地区组织和地区民航机构的合作

议程项目 19: 秘书长的任期

批准向全会提交的报告草案文本

1. 委员会审议了 WP/373 号文件, 该文件提出了有关这些议程项目的报告的草案文本。

2. 在审议与议程项目 18 与地区组织和地区民航机构的合作有关的草案文本时, 澳大利亚代表建议, 并且获得了同意, 段落 18.3 应修改为: ”一个代表团提到在亚洲和太平洋地区没有一个和其它地区类似的机构, 并提议对该地区的邻国提供支持, 以探讨更多的协调性举措使之可对现有的安排进行补充”。

3. 在作了上述修改后, 委员会批准了按照 WP/373 号文件中的文本向大会提交关于议程项目 11、18 和 19 的报告草案。此外, 委员会同意向大会推荐通过议程项目 19 下的 19/1 号决议草案(秘书长和理事会主席的任期)。

议程项目 12: 技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动

批准向全会提交的报告草案文本

4. 委员会审议并批准不加改动地按照 WP/372 号文件中的文本向全会提交关于议程项目 12 的报告草案。

议程项目 20: 关于每两年举行大会届会的提案

议程项目 21: 关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以便将理事会成员增至 39 个的提案

批准向全会提交的报告草案文本

5. 委员会审议并批准不加改动地按照 WP/381 号文件中的文本向全会提交关于议程项目 20 和 21 的报告草案。

议程项目 22：人力资源管理

议程项目 23：国际民航组织工作人员队伍的现况

批准向全会提交的报告草案文本

6. 委员会审议并批准不加改动地按照修订后的 WP/386 号文件中的文本向全会提交关于议程项目 22 和 23 的报告草案。

议程项目 24：增强国际民航组织的效率和有效性

批准向全会提交的报告草案文本

7. 之后审议了有关本议程项目的报告草案的 WP/403 号文件。

8. 古巴代表提到秘书长关于多语言原则的立场，即如同特别是在段落 24.8 中阐述的，国际民航组织标准和建议措施（SARPs）总是以本组织的六种工作语言批准的。她忆及在 WP/227 号文件（以国际民航组织正式语文提供本组织的文件）中，22 个拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国建议采取行动以增加国际民航组织文件以所有本组织正式语文文本进行传播，包括对大会第 A37-15 号决议（国际民航组织特别与空中航行有关的持续政策和相关做法的综合声明）和第 A37-15 号决议（国际民航组织有关语言服务的政策）进行修改。古巴代表将在委员会审议下一个议程项目期间提出对大会第 A37-15 号决议的执行条款 4 进行修改的建议。

9. 俄罗斯联邦代表对拉丁美洲民用航空委员会成员国的关切具有同感，他表示国际民航组织的与安全和其它重要领域的工作有关的文件以本组织所有正式语文出版是至关重要的。他忆及他的国家曾在 WP/307 号文件（多语言原则是作为联合国专门机构的国际民航组织实现其目标的基本原则之一）段落 5 h) 中建议理事会在不可能满足以国际民航组织所有工作语文同时传播的原则（参考大会第 A24-21 号决议）的情况下对国际民航组织出版物和文件处理的优先程序进行修订和批准。考虑到这一程序已经获得了批准并得到国际民航组织成员国的支持，俄罗斯联邦代表强调了继续执行该程序的必要性。

10. 在将注意力引向段落 24.10 时，美国代表指出尽管他支持报告的草案文本，但他认为由法国、布基纳法索、喀麦隆、加拿大、埃及、利比亚、摩洛哥、沙特阿拉伯、乌克兰和阿拉伯联合酋长国提交的 WP/362 号文件（在国际民航组织中保持多语言原则）规定过细，并且建议的某些行动侵害了理事会和秘书长在政策制定和管理方面的职权。然而他满意地注意到分段落 4) 似乎保证了理事会和秘书长在贯彻本组织的各项方针以增强语言服务相关事务的效率和有效性方面拥有全部职权。

11. 因没有更多的评论，委员会批准按照 WP/403 号文件中的文本向全会提交关于议程项目 24 的报告草案。

议程项目 25：需要执行委员会审议的其他高层政策问题**批准向全会提交报告的草案文本**

12. 委员会之后审议了 WP/387 号文件，该文件包括了有关议程项目 25 的报告的草案文本。

13. 根据丹麦代表所建议，委员会同意：删除第 25/1 号决议草案（空中航行委员会的组成和其工作的参与）的第 5 条序言条款；在执行条款 2 和该文件其它出现的地方用“成员国”取代“缔约国”。

14. 此外，委员会同意秘书长根据古巴代表的一个建议（参考 WP/227 号文件的附录 B）和对该建议的评论而提出的一项建议，即对第 25/2 号决议草案[标准和措施（SARPs）和空中航行服务程序（PANS）的制定和实施和通知差异]执行条款 4 的第二句进行修改，在“国际民航组织”后面插入“应以及时的方式翻译成国际民航组织的所有工作语言”使该句成为“支持性技术规范，一旦被国际民航组织制定，应以及时的方式翻译成国际民航组织的所有工作语言并尽可能地放在单独的文件中”。

15. 根据法国代表所建议，委员会也同意：对第 25/2 号决议草案的执行条款 16 进行修改，在”提供”之后增加短语”尽可能快地”使该句成为”尽可能快地提供关于差异通知和公布的更多指导”；和把单词”/遵守”从相关措施 6 中删除，因为它没有反映出委员会的讨论。

16. 此外，根据西班牙代表所建议，委员会同意：对段落 25.9 进行修改，在”委员会”之后增加短语”批准该政策并且”以反映 WP/22 号文件中建议的行动，即由大会核准《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）；将段落 25.10 进行扩展，在句尾增加一个新句子以反映出 WP/22 号文件建议在附件 9 中引入一个有关由国家对航空器事故受害者及其家属进行援助的建议措施。

17. 此外，委员会同意由新加坡代表提出并获得西班牙和美国代表支持的一个建议，即对段落 25.11 的三个句子进行修改，在“致力于”之后增加“援助航空器事故受害者及其家属”并把该句剩余的部分删除；委员会也同意由西班牙代表提出的一个建议，即把该段落的第二句设置成一个独立段落。

18. 在作了上述修改后，委员会批准了关于议程项目 25 的报告草案并同意建议全会通过：按照 WP/387 号文件的建议修改第 25/1 号决议草案（空中航行委员会的组成和其工作的参与）；修改第 25/2 号决议草案（标准和措施（SARPs）和空中航行服务程序（PANS）的制定和实施和通知差异）；和修改第 25/3 号决议草案（援助航空器事故受害者及其家属）。

议程项目 13：航空安保 — 政策**批准向全会提交的报告草案文本**

19. 之后审议了有关本议程项目的报告草案的 WP/385 号文件。

20. 根据巴巴多斯代表所建议，委员会同意在报告中增加一个新的段落 13.33 以反映出他的建议（EX/6），即对包含在《航空安保手册》（Doc 8973 号限制级文件）中的术语“转机旅客和行李”和“过境旅客”进行修改，在定义术语“航空货运”中用“航空器”取代“航班”，以便对国际民航组织指导材料进行更新使之与现有的机制保持一致。

21. 委员会进一步同意了主席根据由俄罗斯联邦代表提出并获得南非代表支持的一个建议以及相关的评论而提出的一个建议，即把段落 13.6 进行扩展，在该句结尾处增加一个新句子使之成为：“一些国家对在第三方成员国中实施法规表示关切”。

22. 委员会也同意了加拿大代表的建议，即：对段落 13.11 的第一句进行修改，把短语“2014 年 1 月 31 日”从它现在的位置移至单词“引入”之后以明确对液体、气雾剂和凝胶（LAGs）进行基于技术的安保检查只是在该日期之后才引入；和对段落 13.27 的最后一句进行修改，用“facilitation（简化）”代替“satisfaction（满意）”。

23. 委员会进一步同意了对段落 13.27 的第二句进行修改，即根据瑞士代表所建议的在句尾处插入“承认附件 17 作为基准”。

24. 另外，委员会同意根据联合王国代表的建议对段落 13.12 进行修改，从第二行中删除“一些”，并将“航空安保任务”之后的内容代之以：在修订国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行的持续政策的综合声明时进行审议。委员会请大会考虑将 WP/64 号文件中的任务作为即将到来的 2014-2016 三年期的政策和优先性工作去完成。

25. 此外，委员会同意尼加拉瓜代表提出的下列建议，在保持在国际民航组织任务框架内的基础上考虑该国的关切：对段落 13.13 的第二行进行修改，用“解释”取代“提到”；对段落 13.31 的第二句进行修改，用“同样地，它承认重要性”取代“它强调了重要性”；和对第 13/1 号决议草案（国际民航组织关于航空安保的持续政策的综合声明）进行修改，在附录中增加一个序言条款“忆及第 A27-12 号决议和第 A29-16 号决议仍然有效；”和一个执行条款“承认一系列犯罪活动是利用了航空部门而进行的，包括通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物；”。

26. 委员会还同意对第 13/1 号决议草案附录 F 的执行条款 9 进行修改，根据委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表鉴于他的国家在该问题上的提案（WP/235）获得的支持而提出的建议，在其结尾处增加一句”并促进在航空安保培训中采用电子学习方式”。

27. 在作了上述修改后，委员会批准了提交全会的关于议程项目 13 的报告草案，并同意建议全会通过修改过的第 13/1 号决议草案（国际民航组织关于航空安保的持续政策的综合声明）。

议程项目 14：普遍安保审计计划 (USAP)

批准向全会提交的报告草案文本

28. 委员会之后审议并批准不加改动地按照 WP/392 号文件中的文本向全会提交关于议程项目 14 的报告草案，理解是将在最终文本中对法文和俄文文本中的一些小的打印错误进行纠正。

议程项目 15：航空安保 — 实施支助

批准向全会提交的报告草案文本

29. 之后审议了有关本议程项目的报告草案的 WP/396 号文件。

30. 根据联合王国代表的建议，委员会同意：对段落 15.12 的第一句进行修改，在结尾增加一句“但呼吁国际民航组织在推动有效的、目标精准的和可持续的能力建设活动的协调方面发挥领导作用”；对段落 15.14 的第二句进行修改，改为“完全支持将编制新的培训材料和其它与货运相关的能力建设活动列为优先考虑事项”。

31. 在作了上述修改后，委员会批准了按照 WP/396 号文件中的文本向全会提交关于议程项目 14 的报告草案。

议程项目 16：简化手续和机读旅行证件

批准向全会提交的报告草案文本

32. 委员会审议并批准不加改动地按照 WP/397 号文件中的文本向全会提交关于议程项目 16 的报告草案。委员会还同意建议全会通过修改过的第 16/1 号决议草案（关于简化手续的持续政策和做法的综合声明）。

批准执行委员会报告的总则部分的草案文本

批准向全会提交的报告草案文本

33. 委员会审议并批准不加改动地用 WP/405 号文件中的草案文本作为报告的总则部分。

议程项目 17：环境保护

批准向全会提交的报告草案文本

（一般性条款、噪声和当地空气质量部分）

34. 之后审议了与载于 WP/371 号文件中的一般性条款、噪声和当地空气质量部分有关的议程项目 17 的报告草案。

35. 根据危地马拉代表就国际运输工人联合会提交的 WP/327 号文件第 1 号修改稿（暴露在微粒中的伤害效应）提出的一个观点，委员会同意对段落 17.2.14 进行修改，在第二句结尾处增加一句话，以反映出国际运输工人联合会在提交文件中提供的信息将提请给航空环境保护委员会（CAEP）供其在工作中进行考虑。

36. 根据南非代表所建议，委员会也同意：对段落 17.2.16 进行扩展以反映出 WP/240 号文件（南非对于航空器噪声宵禁的做法和建议）也要求那些实行宵禁的国家和地区重新审视他们的政策。

37. 另外，委员会同意根据阿根廷代表的建议对第 17/1 号决议（国际民航组织与环境保护有关的持续政策和相关做法的综合声明 — 一般性条款、噪声和当地空气质量）附录 B 的执行条款 8 进行修改以反映他的国家提交的 WP/318 号文件（环境保护、航空环境保护委员和国际民航组织地区办事处）中的建议，即由理事会鼓励各地区办事处举行研讨会、讲习班和其它类似的活动以使得那些非航空环境保护委员会成员或观察员的国家可以通过更广泛和更直接的方式受惠于航空环境保护委员的工作。理解是阿根廷代表将把他的建议修改文本提交给秘书处。

38. 在作上述修改之后，委员会批准了载于 WP/371 号文件中与一般性条款、噪声和当地空气质量部分有关的议程项目 17 的报告草案。委员会还同意建议全会通过修改过的第 17/1 号决议草案（国际民航组织与环境保护有关的持续政策和相关做法的综合声明 — 一般性条款、噪声和当地空气质量）。

**批准向全会提交的报告草案文本
(气候变化部分)**

39. 委员会开始审议载于 WP/378 号文件中与气候变化的部分有关的议程项目 17 的报告草案，连同审议 WP/424, /425, /426 和 /427 号文件，因为它们都建议对 WP/34 号文件中的第 17/2 号决议草案（国际民航组织与环境保护有关的持续政策和相关做法的综合声明 — 气候变化）进行修改。

40. 在介绍文件时，执行委员会主席忆及在 2013 年 9 月 26 日举行的第四次会议（EX/4）上，委员会并没有能达成一项共识，尤其是在第 17/2 号决议草案中与基于市场的措施（MBMs）有关的段落 17 和段落 18 上未能达成共识；之后根据他的建议，委员会同意由他与各代表团分别进行协商以期寻求一个修订的建议文本。主席着重介绍了这些协商的结果，它们都包括在 WP/378 号文件中作为对第 17/2 号决议草案的修改建议。

41. 俄罗斯代表建议：在报告的可持续航空替代燃料部分加入一段，以反映在他的国家提交的 WP/250 号文件（基于市场方法是国际民用航空领域中温室气体排放增加的因素）中表达出的对该种燃料的生产能力有限和价格昂贵等方面的关切；对报告中的国家行动计划部分进行修改以反映出俄罗斯联邦对行动计划的支持；对段落 17.3.9 进行修改以包括一个参考 WP/250 号文件的注释，因为该文件强调了自愿性行动计划的重要性和对各国在制定和更新行动计划时提供援助的各种方案；对段落 17.3.31 的倒数第二句进行修改，用“敦促各国放弃基于市场措施的微量豁免原则”取代“也表示了对基于市场措施的微量豁免原则的反对”。

42. 委员会同意在下次会议上继续审议与气候变化（WP/378 号文件）有关的议程项目 17 的报告草案

43. 会议在 12 时休会。

第八次会议记录

(星期三, 2013 年 10 月 2 日, 14 时)

讨论题目

1. 议程项目 17: 环境保护

- 批准向全会提交的报告草案文本
(气候变化部分)
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、危地马拉、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、危地马拉、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、中国、古巴、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件

讨论的摘要

议程项目 17: 环境保护

(气候变化部分)

批准向全会提交的报告草案文本

1. 委员会恢复审议载于 WP/378 号文件中与本议程项目有关的报告草案, 连同审议 WP/424、WP/425、WP/426 和 WP/427 号文件, 因为它们都建议对 WP/34 号文件中包括的第 17/2 号决议草案(国际民航组织与环境保护有关的持续政策和相关做法的综合声明 — 气候变化)进行修改。

2. 也门代表代表 22 个阿拉伯国家发言, 提出了一个在解决国际航空和气候变化这样的非常敏感的问题时的程序问题, 即执行委员会主席与各地区集团首脑的个别协商。在表示上述国家对这种机制的不满时, 他强调尽管阿拉伯国家也试图通过这种与委员会主席的个别协商方式寻求解决悬而未决的问题的方案, 但是他们认为主席在 WP/378 号文件中的第 17/2 号决议的建议草案文本将无助于委员会达成一项协议, 并可能会迫使各位代表接受他的建议而实际上并没有认真考虑他们的不同观点。俄罗斯联邦、印度、沙特阿拉伯、伊朗(伊斯兰共和国)、哥伦比亚、中国、尼加拉瓜、巴林、埃及、阿拉伯联合酋长国、马尔代夫、坦桑尼亚联合共和国和卡

塔尔代表赞成这一观点。印度代表强调，在解决这一高度敏感的问题时保持透明是非常重要的，尤其是在国际民航组织这样一个被认为是会员国主导的组织中。

3. 执行委员会主席强调 WP/378 号文件中的第 17/2 号决议草案文本考虑了在国际航空和气候变化问题上的长时间的讨论，在讨论中有约 40 位代表发了言，以及他为了弥合各国的不同立场而进行的额外的协商。他所建议的文本是为了有助于委员会达成可能的最佳妥协。欢迎所有的代表提出他们的建议以完善第 17/2 号决议。

4. 俄罗斯代表忆及在 2013 年 9 月 26 日的执行委员会第四次会议 (EX/4) 上，他和沙特阿拉伯、巴西和中国的代表曾向主席建议成立一个工作组来推动委员会在第 17/2 号决议草案上的复杂工作。然而，委员会同意了主席提出的另一个建议，即由他本人与各位代表进行非正式协商以弥合各方分歧，并使用 WP/34 号文件中的理事会建议文本作为各方向前迈进的一个基础。

5. 作为 WP/424、WP/425、WP/426 和 WP/427 号文件的共同提案国的发言代表，俄罗斯代表指出，很不幸，主席建议的第 17/2 号决议草案文本 (WP/378 号文件) 并没有解除他们在议程项目 17 (气候变化部分) 下各个问题中的一些基本关切。因此，在没有根据上述四个文件的建议进行修改的情况下，他们不能接受按 WP/378 号文件内容的第 17/2 号决议草案。上述共同提案国认为主席的建议违背了国际民航组织的两个基本原则，从而造成了单边主义凌驾于多边主义，国家集团凌驾于国家之上的结果。上述共同提案国致力于坚持多边主义而反对单边主义。他们也反对在第 17/2 号决议草案中引入国家集团的概念，因为它是违背《芝加哥公约》的。在谨记多边主义原则和共同协议原则的前提下上述共同提案国提出对第 17/2 号决议草案的修改建议。

6. 俄罗斯代表建议应分别讨论每一个文件，并代表该文件的共同提案国[阿根廷、巴西、中国、古巴、危地马拉、印度、伊朗 (伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非]介绍了 WP/425 号文件。他指出应以该文件中建议的修改作为讨论的基础，而不是以同一组共同提案国提交的 WP/424 号文件中的建议为基础。

7. 沙特阿拉伯、中国和巴西代表还发言赞成每次只讨论四个文件中的一个，以方便委员会做出决策。

8. 阿根廷代表强调共同提案国提交 WP/424 号和 WP/425 号文件的主要目的是要表达发展中国家对 WP/34 号文件中的第 17/2 号决议草案原始文本的段落 16 至段落 19 的立场。他们不支持如 WP/378 号文件中主席所建议的段落 16 的措辞，因为他们认为，这使得在等待建立起全球性基于市场的措施 (MBMs) 之前，由一个国家或国家集团在不需获得相关的其他国家事先共同协议的情况下单边实施基于市场的措施的做法合法化。该共同提案国建议对于 WP/378 号文件中的段落 16，用 WP/425 号文件中的段落 16 和段落 16 之二取代，以此来强调所有的基于市场的措施都必须尊重共同协议的原则，而这是不违背国际民航组织原则的，以及有必要建立微量豁免门槛以保护最小国被单边施加基于市场的措施。该共同提案国建议设立一个国际民用航空活动总收费吨公里 1% 的豁免门槛。另外，他们建议从第 17/2 号决议草案原始文本 (WP/34 号文件) 中删除段落 17、段落 18 和段落 19。

9. 印度代表忆及他也是国际航空和气候变化高级别小组 (HGCC) 成员，他指出当时他和很多小组成员在 HGCC 会议上提出的问题也正是主席建议的第 17/2 号决议草案文本 (WP/378 号文件) 中未能解决的问题。他总是把重点放在一揽子措施上面，而在这其中基于市场的措施只是对技术的、运行的，以及航空业其它的创新方案的补充性措施。然而，如果接受了主席的建议，则一揽子措施中那些其它重要因素实际上将被基于市场的措施所取代，它消弱的将不仅是多边体制，也将消弱航空业正在实现的进展。印度代表完全支持多边主义原则和共同协议原则，正是在这些原则的基础上本组织过去解决过非常困难的问题。他强调在解决引发争议的问题时，

例如现在正在讨论的这个问题，有必要找到一条向前走的道路，在这个过程中要考虑各种不同的观点而不是只考虑一家之言。

10. 印度代表认为 WP/378 号文件中的基于市场的措施建议将既不能解决气候变化问题也不能解决国际民用航空的发展问题。他指出“数国或国家集团”（或者“数国单独或联合地”）的概念是一个新提法，他认为这个概念是违反《芝加哥公约》的，因此他告诫不要把把这个概念从后门放进来。印度代表强调他的国家和 WP/425 号文件的其他提案国除了提交他们对第 17/2 号决议草案的修改建议外没有其它的选项，他强调他们要求大会保留过去大会已经同意过的第 A37-19 号大会决议（国际民航组织与环境保护有关的持续政策和相关做法的综合声明 — 气候变化）的段落 14，即，在设计新的或执行现行的国际航空基于市场的措施时应通过有关国家之间的建设性的双边和/或多边协商和谈判来达成协议，而不是引入类似的引起分歧的概念。完全理解很多国家对微量的关切，各共同提案国也建议设立一个国际民用航空活动总收费吨公里 1% 的门槛以解决这些国家的顾虑。印度代表认为主席的微量建议是复杂的，因此各国不可能在未先行评价它对本国的影响之前就表示同意。为此原因，就需要有一个简单得多的方案。他强调，在对主席的建议进行审议时，各位代表应时刻牢记应尊重《芝加哥公约》的有关条款，并考虑他们是否真的希望大会通过的东西，按照他的看法，将使多边主义消亡而使单边主义合法化。印度代表并不认为这是正确的前进道路。

11. 伊朗（伊斯兰共和国）、哥伦比亚、坦桑尼亚联合共和国和孟加拉国代表同意俄罗斯联邦、阿根廷和印度代表所表达的关切。

12. 在随后的讨论中，危地马拉、沙特阿拉伯、伊朗（伊斯兰共和国）、哥伦比亚、中国、古巴、巴西、巴基斯坦、尼日利亚、秘鲁、尼加拉瓜、韩国、巴林、埃及、委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）、乌干达、南非、马尔代夫、摩洛哥、玻利维亚（多民族国）、苏丹、坦桑尼亚联合共和国、孟加拉国、刚果民主共和国、基里巴斯、巴巴多斯和新加坡代表都支持 WP/425 号文件中的修改建议。

13. 在对修改建议表示支持的同时，沙特阿拉伯、伊朗（伊斯兰共和国）、哥伦比亚、巴基斯坦、秘鲁、巴林、埃及、马尔代夫和坦桑尼亚联合共和国代表都重申反对由一国或国家集团单边实施基于市场的措施。巴林和埃及代表在这个问题上强调单边实施基于市场的措施有可能对发展中国家的航空公司造成负面影响。沙特阿拉伯、古巴、秘鲁、乌干达、摩洛哥和坦桑尼亚联合共和国代表都强调主席对第 17/2 号决议草案文本的建议（WP/378 号文件）并没有解除发展中国家的担忧。秘鲁代表更进一步指出她并不准备接受主席所建议的与实施基于市场的措施的微量门槛有关的段落 16 c)，因为她要先评估它们对她的国家的潜在影响。

14. 中国代表提请注意 WP/378 号文件中的报告草案内容，他建议在与委员会对 WP/34 号文件的审议有关的段落 17.3.42 之前加一个子标题“讨论”，并对段落 17.3.44 进行修改以反映有些国家建议成立一个工作组以向前推动该议题。他进一步建议对报告草案进行修改以反映他先对第 17/2 号决议草案中涉及的各项问题的声明（EX/4），特别是从 2020 年实现碳平衡增长的全球理想目标、国家基于市场的措施和全球性基于市场的措施计划、共同但有区别的责任（CBDR）原则和发展中国家的特殊情况和各自能力（SCRC）原则，以及财务资源的提供、技术转让和能力建设等问题。古巴代表支持对 WP/378 号文件的这些修改建议。

15. 提到 WP/425 号中建议的段落 16 1)，墨西哥代表强调各国根据《芝加哥公约》第 1 条（主权）之规定拥有在他们的国家空域内实施基于市场的措施的主权权利。在忆及代表们对主席建议的第 17/2 号决议草案（WP/378 号文件）的第 16 条的前导语的评论时，他强调在国际民航组织的长期实践中一直是承认在航空安全领域中由一些国家授权的国家集团的做法的。大会也一直是支持这种联合形式的，因为它有助于加强航空安全。

在原则上支持主席建议的同时，墨西哥代表说，但是，为了解决共同提案国和其他国家的关切，他对在主席建议中加入一些 WP/425 号文件的因素持开放的态度。

16. 立陶宛代表代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国发言，对主席建议的第 17/2 号决议草案表示关切，因为它在很多问题上都不是欧洲国家所希望的。然而，在另一方面，他的建议是作为一个一揽子方案而提出的，这是一个积极的方面。因此，欧洲国家准备接受主席的建议，如果而且仅在此情况下：一揽子方案中的所有因素都作为这个一揽子方案的一部分而保留；而且有比接受理事会的建议文本（WP/34）更多的代表接受主席的建议。

17. 巴西代表重申不仅支持 WP/425 号文件，也支持由阿根廷、巴西、中国、古巴、印度、伊朗（伊斯兰共和国）、巴基斯坦、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的 WP/426 号文件，该文件建议在第 17/2 号决议草案附件中有关设计和实施国际航空基于市场的措施的指导原则中增加一个新的有关发展中国家的共同但有区别的责任（CBDR）和特殊情况和各自能力（SCRC）的段落 p）。

18. 巴基斯坦、埃及、委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）、南非、马尔代夫和阿富汗代表也支持 WP/426 号文件。

19. 在对该文件进行研究后，阿拉伯联合酋长国代表认为可以由此达成一项妥协，即：把大会第 A37-19 号决议中有关国际民用航空活动总收费吨公里 1%的微量豁免门槛的段落 15 重新插入第 17/2 号决议草案中；对在第 17/2 号决议草案附件中有关设计和实施国际航空基于市场的措施的指导原则中增加一个新的段落 p）（WP/426 号文件）的建议进行修改使之也援引非歧视原则。卡塔尔代表支持这一观点。

20. 巴基斯坦代表强调气候变化问题是一个真实和严重的问题，它将影响到地球上的每一个普通公民，因此地球上的所有居民都有共同的责任来应对这个问题。然而，他强调目前累计的环境污染大部分是发达国家在实现技术进步的过程中产生的，而发展中国家在这中间所占的份额要小得多。因此对于解决环境问题的共同责任就需要根据历史份额、技术进步，和财务资源等方面的因素区别对待。在这方面，巴基斯坦代表提到目前国际航空排放在全球二氧化碳总排放量中所占的份额不到 2%。他强调在一揽子解决措施中还有其它因素和基于市场的措施具有同样的重要性，例如他提到燃油效率的提高、改善运行的措施，以及可持续性航空替代燃料。巴基斯坦代表认为把重点放在一个全球性基于市场的措施计划上对于国际民用航空并不能带来益处，因为它将导致市场扭曲并因此对发展中国家的航空业造成负面影响。他强调他的国家是 WP/424/427 号文件的共同提案国之一，并重申在解决全球性气候变化问题时有必要尊重国家主权、多边主义和共同协议等原则。在反对在主席建议的第 17/2 号决议草案（WP/378 号文件）中使用“数国或国家集团”（或者“数国单独或联合地”）的概念时，巴基斯坦代表指出这个概念不符合《芝加哥公约》的原则并且会在国际民航组织大会中造成一个没有必要的先例。因此，在对主席建议文本的段落 16 表示强烈反对的同时，他指出他将只支持处于《芝加哥公约》原则框架之内的方案。

21. 尼日利亚代表对主席建议的第 17/2 号决议草案的段落 16 c)表示不满意，并指出他将维持承诺，即坚持 54 个非洲国家在协商时表达的立场，该立场在 WP/425 号文件中得到了正确的体现。他坚信段落 16 c)关于微量门槛的数字是武断的和不可接受的，因此他支持大会第 A37-19 号决议段落 15 中的国际民用航空活动总收费吨公里 1%的豁免门槛，该门槛也反映在第 17/2 号决议最初草案文本的段落 18 中和 WP/425 号文件段落 16 2)中。

22. 法国代表表示完全支持主席在与各代表团进行协商时采取的方式和所持的态度。他重申主席的建议（WP/378 号文件）构成了指导国际民航组织在国际航空和气候变化领域的未来行动的一个一揽子方案，它包括了定义和执行全球性基于市场的措施计划的基本要素，以及定义了各国在全球性基于市场的措施计划实施前的等待期间实行基于市场的措施时的一个框架。法国代表表示《芝加哥公约》没有任何一个条款阻止一个国家在它的国家空域内采取措施，也没有任何一个条款阻止各国在协调措施时联合在一起。因此他不能接受任何违背这一原则的对第 17/2 号决议草案的修改建议。提到在设计 and 实施国际航空 MBMs 的指导原则中增加一个新的有关发展中国家的共同但有区别的责任（CBDR）和特殊情况 and 各自能力（SCRC）的段落 p) 的建议（WP/426 号文件）时，他坚持认为这将使整个过程变得过于复杂，并和一个全球性基于市场的措施计划的概念相抵触。基于所有这些原因，法国代表赞成在主席建议文本（WP/378 号文件）的基础上继续开展工作。

23. 联合国代表支持立陶宛代表的评论，并强调自上届大会以来在一揽子解决方案方面取得的重要进展已经很好地体现在 WP/378 号文件中的第 17/2 号决议草案中。在对主席建立的协商机制表示完全的支持后，他表示主席的建议文本是对 WP/34 号文件中的理事会建议文本的一个改进。联合国代表因此也希望在主席建议文本（WP/378）的基础上继续委员会的讨论，并且该建议文本必须被看作是已经反映了所有各方的妥协的一个一揽子方案。他强调必须认识到现在是国际民航组织面临的一个历史机遇，它应该通过在大会闭幕之前达成协议来展示它的领导性，并使得国际航空在解决全球性气候变化中发挥它应有的作用。联合国代表强调一个全球性基于市场的措施计划对于实现国际民航组织的目标是必不可少的，并指出航空界对此也是同意的。因此他完全支持第 17/2 号决议草案的所有内容，认为它们确立了通向 2016 年下届大会的工作计划。

24. 注意到科学证据显示排放一定会在 2020 年之前达到峰值，联合国代表强调欧洲认为对那些希望尽早采取行动的国家应该允许它们实施成本效益尽可能高的减排措施，包括基于市场的措施。欧洲还认为，为了在二氧化碳减排方面效率更高和覆盖更广，应该鼓励地区性的措施或者由国家集团采取的措施。设想中的基于市场的措施框架应该便利这种措施的实施。联合国代表强调国际民航组织在其它很多领域，包括航空安全领域，都是鼓励地区性合作的。他进一步强调说采取地区性的行动在涉及多个国家时将有助于政策的协调，行动方式更全面，并减少对运营人的管理负担，这些都是和经上届大会的第 A37-19 号决议同意过的基于市场的措施的原则相一致的。然而，欧洲也完全清楚，并非所有国家都已经准备好采取尽早行动的，也必须通过微量门槛条款来把特殊情况 and 各自能力（SCRC）包括在考虑之内，直到一个全球性基于市场的措施计划建立起来为止。联合国代表强调各方必须以建设性的态度共同努力以便达成一个尽可能好的妥协性解决方案。

25. 丹麦代表对墨西哥、法国和联合国代表的发言表示支持，同时也对主席为达成全球性基于市场的措施计划的协议而进行的协商表示支持。自从大会开始以来已经取得了明显的进展，因此有必要以建设性的妥协精神为达成一项协议而继续努力。丹麦代表强调这样的协议和妥协需要通过一个一揽子方案来解决，因此有必要在所有的方面取得进展，包括在最困难的问题上取得进展。为此原因，他赞成主席建议的第 17/2 号决议草案（WP/378）。

26. 在提到 WP/425 号文件中的建议时，丹麦代表强调气候变化问题是一个严重的问题，因此，如果航空业是准备认真地去追求限制全球平均温度上升的全球认可目标，就需要它和其它行业一样，从现在开始减少排放。因此就需要国际民航组织承认根据《芝加哥公约》第 1 条（主权）规定，国家有现在就采取行动减少航空排放的权利和责任。欧洲国家已经采取了一系列的措施，并将继续采取提前行动以减少航空对气候的影响。丹麦代表强调国际民航组织有必要显示出它是有能力以有效的方式对航空业进行政策调节的，并重申对目前的最佳时机不能轻易地放过。

27. 朝鲜人民民主共和国代表对国际民航组织秘书处在把国际民用航空战略向前推动的进程中通过辛勤努力做出的杰出成绩表示赞赏，也对为减少航空对气候的影响而采取的各项举措表示赞赏。在完全支持 WP/425 号文件中对第 17/2 号决议草案的修改建议的同时，他强调由理事会按照新的段落 16 之二的建议对微量进行审议的重要性。

28. 葡萄牙代表附和立陶宛、法国、联合王国、丹麦和其它一些国家代表的意见，支持将主席的建议作为一个一揽子方案而接受，并以妥协的精神沿着同一条前进路线去实现本次大会在国际航空和气候变化领域的主要目标。

29. 比利时代表支持墨西哥、立陶宛、法国、联合王国，和其它一些国家代表的意见。他强调，尽管 WP/378 号文件中经过修订的第 17/2 号决议草案在很多方面远不能满足他的期待，但是考虑到它是一个一揽子方案，他还是准备向前迈一步，接受这个建议文本，然后在委员会的讨论中再继续做工作。比利时代表指出他不能接受各共同提案国在 WP/424、WP/425、WP/426 和 WP/427 号文件中对第 17/2 号决议的修改建议，他强调他只支持处在既定框架内的进展，而这个框架应允许各国在有意愿限制它的航空排放时有采取措施的权利。在强调有必要充分理解多边主义概念时，他质疑既定框架对措施必须满足的各项原则是否定义清楚了。他认为共同协议的要求与框架是不相容的，因为它实质上界定了各项措施必须遵循的方式和原则。另外，正如法国代表所强调的，共同协议的要求有可能和国家对其空域的主权是相抵触的。

30. 在对丹麦代表的评论意见表示附和时，意大利代表认为如果一个一揽子方案不承认在正式实施全球性基于市场的措施计划之前国家有权利在其空域内采取措施减少航空排放，它就不是一个承诺在全球范围减少气候变化的真正信号。挑战是严重的，因此必须有真正的应对。意大利代表重申必须把主席建议的第 17/2 号决议草案当作一个一揽子方案而审议以获得更广泛的支持，他并且反对 WP/424 号至 WP/427 号文件中的修改建议，因为它们损害了这一方法。他强调，在这一方面，WP/425 号文件中的建议因为删除了国家采取行动的权利从而颠覆了 WP/378 号文件中本已经达成的平衡。

31. 德国代表支持墨西哥、立陶宛、法国、联合王国，和欧盟成员国代表的意见。他指出，对于他的国家来说，环境问题，特别是气候变化问题，是非常重要的。在重申国际民航组织在解决国际航空和气候变化问题时的领导作用时，德国代表强调在解决气候变化问题时必须采取综合性解决方案。忆及技术和运行上的措施，包括可持续性航空替代燃料，已经被确定为是综合性解决方案中的重要因素，他强调这一揽子措施可以通过基于市场的措施的补充来得到加强，从而缩短实现二氧化碳减排目标的距离。德国代表明确表示基于市场的措施在实现减排目标方面是成本效益最高的，并忆及在前面的讨论中很多代表是支持这一概念的（EX/4）。德国代表强调应抓住这一机遇，对各国根据各自的国家行动计划进行的二氧化碳减排活动用基于市场的措施加以补充，他指出他的国家认为在正式实施全球性基于市场的措施计划之前，基于市场的措施的实施是国家二氧化碳减排活动的重要部分。他强调他的国家将不会以可能导致市场扭曲的方式来实施基于市场的措施，并认为实施基于市场的措施是一个合法的步骤，及建议国际民航组织为基于市场的措施建立一个实施框架。

32. 德国代表表示主席建议的第 17/2 号决议草案（WP/378）是一个好的基础，各方可在此基础上再作妥协；并且因为它是一个一揽子方案，因此如果它的所有因素都得以保留的话，他将接受这个方案。德国代表指出这个方案规定了各国为减少航空二氧化碳排放而在国家和地区层面可以采取的措施，国际民航组织对此是应该鼓励的。在他看来，这个方案反映了各个国家的不同关切，并且对那些占全球的国际民用航空活动的份额非常小的国家给与了豁免，他对这个概念从原则上是支持的。德国代表重申主席的建议文本是一个供各方妥协的基础，因此他强调对于这样一个了不起的成就不应该再丧失掉，例如像现在这样再建议增加全新的成分就是对已

有成果的破坏。在进一步强调不应该再重复过去的讨论时，他认为 WP/424 号至 WP/427 号文件和主席在议程项目 17 的开场发言中阐述的方法是不相符的，当时他就说有很多非常难于弥合的不同观点。基于上述这些原因，德国代表支持主席在 WP/378 号文件中建议的一揽子方案，特别是第 17/2 号决议草案的段落 16。

33. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表指出国际民航组织的主要目标是保证航空运输的可持续发展。注意到各国和各地区所表达的不同立场，她重申有必要在第 17/2 号决议最终文本中考虑他们的各自不同的情况。在对 WP/424、WP/425 和 WP/426 号文件中对第 17/2 号决议文本的修改建议表示支持时，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表要求增加她的国家作为这几个文件的共同提案国。在承认国际民航组织在国际航空和气候变化方面的工作成绩和领导作用时，她强调委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）将继续努力以求达成一个平衡的并且尊重航空运输可持续发展目标的协商一致的解决方案。

34. 乌干达代表曾广泛参与了协商，他意识到主席建议的第 17/2 号决议草案中设立微量门槛的段落 16 c) 是为了解决发展中国家的关切。但他认为该条款做得并不足够，因此基于他在协商时所陈述的理由，他支持在 WP/425 号文件中的修改建议，认为这是可以满足那些关切的。他希望这些修改建议能获得广泛的接受，发展中国家的关切，尤其是国际民用航空活动水平非常低的那些国家的关切在第 17/2 号决议的最终文本中可以得到反映。

35. 作为提案国之一，南非代表对 WP/425 号和 WP/426 号文件表示支持，并强调大会在应对气候变化问题时受联合国气候变化框架公约（UNFCCC）和它自己的原则引导的重要性，这尤其是指在共同但有区别的责任（CBDR）、各自能力、平等、可持续发展和环境完整性等方面的原则。在要求遵守这些原则的同时，她忆及正是在这个背景下 WP/426 号文件的共同提案国建议增加一个新的段落 p)，以规定基于市场的措施应遵守对于发展中国家的共同但有区别的责任和特殊情况 and 各自能力的原则。南非代表认为 WP/378 号文件的段落 16 的语言太过复杂，因此建议用 WP/425 号文件中段落 16 和 16 之二中使用的简单用语来代替。她认为妥协是对各方都有益处的，并强调这两个新段落促进了各国在实施基于市场的措施前的建设性的参与，并保留了已经过大会第 A37-19 号决议同意的微量门槛。观察到 WP/425 号文件中建议的 1% 的门槛引起了一系列的问题，南非代表强调由理事会对段落 16 之二中的建议进行审议将有助于在 2016 年的第 39 届大会上确定一个合适的门槛值。

36. 马尔代夫代表强调说全球性气候变化对他的国家的影响比对任何其他国家都大，并指出第 17/2 号决议草案（WP/378）目前的文本将对该国产生负面的影响，因为它对马尔代夫唯一的资源-旅游业-造成了有害的影响。他断言，所造成的结果就是在大自然以海平面上升的形式使该国实际消失之前，该国在经济上就已经先消失了。注意到影响该国的那些决定正在由别的国家或国家集团单边地做出，马尔代夫代表指出这无异于是被别国告知说只有他们才知道什么是对该国最好的。他质疑，正如前面一些代表所指出的，既然在《芝加哥公约》中已经赋予了国家在他的国家空域内采取行动的权利，还有什么必要在第 17/2 号决议中提到这个权利呢。如果他们想要采取这种行动，那他们就应该去干。然而，马尔代夫代表不能违背良知地接受一个像国际民航组织这样的多边组织会允许国家或国家集团做出单边的决定。他因此支持 WP/425 号文件的建议对第 17/2 号决议草案进行修改。马尔代夫代表还支持根据 WP/426 号文件的建议在决议附件中增加一个新的有关针对发展中国家的共同但有区别的责任和特殊情况 and 各自能力的段落 p)。

37. 美国代表坚持认为共同但有区别的责任（CBDR）在国际民航组织论坛是没有位置的，并忆及这个概念是来自于联合国气候变化框架公约（UNFCCC）论坛。他强调在国际民航组织中处于核心地位的是非歧视原则及平等和公平机会原则（即避免市场扭曲）。注意到有些发展中国家的航空公司是世界上最好、最强、最富，也是最有竞争性的，美国代表强调为大会制定了这个与之不同但又有关联的特殊情况和各自能力（SCRC）的概

念，用以在国际民航组织范围内承认各个国家的不同国情和各自能力。在认为特殊情况和各自能力是适当的概念的同时，他坚持认为共同但有区别的责任，以及任何从本质上是在发达国家和发展中国家之间制造鸿沟的做法都是违背《芝加哥公约》的因此也都是不属于国际民航组织的。

38. 回顾了美国运输部长在 2013 年 9 月 24 日的全会第二次会议（P/2）上作的一般性发言之后，美国代表重申他的国家坚定地承诺致力于解决气候变化问题并在国际民航组织中积极努力以建立一个全球性方案来应对气候变化问题。为了与该国的承诺保持一致，他支持主席建议的第 17/2 号决议草案（WP/378）中的很多部分，但不是全部。美国代表指出，重要的是，这个决议展现出国际民航组织解决国际航空对气候变化的影响问题的承诺。特别地，根据主席的建议国际民航组织大会将要做决定制定一个国际航空全球性基于市场的措施计划，这将是国际民航组织的一个标志性成就。这是一个重要的承诺，它得到美国政府的支持，也得到美国的航空业和美国的非政府组织（NGO）中利益相关方的支持。

39. 美国代表强调，考虑到这个问题的困难性质，对主席建议的第 17/2 号决议草案中的某些方面要求各方做出妥协，而且它对任何一方都不是满意的结果。在这方面，他指出有些条款肯定不是最完美的。在阐述他对于一些这类条款的看法时，他提到段落 16，指出他的国家对这一条款的理解是第 17/2 号决议对任何一个特定的基于市场的措施既没有支持，也没有批准，也没有向各国建议制定和实施国际航空基于市场的措施。提到段落 16 b) 时，此条中呼吁各国在实施任何国际航空基于市场的措施之前进行协商和谈判，并且在涉及跨境飞行或飞行超出国家空域时要获得有关国家的共同协议，美国代表指出，按照他的国家的看法，这意味着涉及共同协议的国家中有航班出发的国家，航班抵达的国家，以及执行航班的航空器经营人进行登记的国家。此外，在段落 16 b) 的环境下，美国理解的“国家空域”是指不超过 12 海里领海上空的主权空域，并且也不包括公海上空的空域。美国代表进一步指出，要满足一个基于市场的措施就需要考虑符合段落 16 a) 中提到的和列在第 17/2 号决议附件中的指导原则，特别是必须将市场扭曲和涉及其他国家的范围减至最小。

40. 关于段落 16 c)，美国代表强调尽管他的国家从原则上支持微量门槛的概念，但是对主席建议文本（WP/378）中的微量门槛条款怀有严重的不安。尽管滑动标尺方法比 WP/34 号文件中的条款有进步，但美国并不认为 47 亿收入吨公里是合适的初始门槛，并认为门槛不应是建立在一个国家的国际航空活动基础上，而应是建立在运营人的国际航空活动基础上。美国认为这一标准是不符合国际民航组织的非歧视原则及平等和公平机会原则的，也不符合避免市场扭曲的承诺。因此美国对于在国家或地区的基于市场的措施中应用该方法怀有明显的¹不安，尽管令人满意的是这并不意味着它具有任何影响力，并希望看到它在制定任何全球性基于市场的措施计划时不具影响力。

41. 危地马拉代表重申对该国也是共同提案国的 WP/425 号文件表示支持，并指出他也支持任何大多数代表认为必要的对该文件的改进。他建议将 WP/425 号文件中对第 17/2 号决议草案的修改建议并入主席建议的文本（WP/378）中。

42. 新加坡代表说本着务实和妥协的精神，他同意在 WP/378 号和 WP/425 号这两个文件的基础上进行努力。他强调有必要通过透明、包容而又可控的协商程序来缩小各方在第 17/2 号决议草案上的意见分歧并最终达成一项协议。

43. 苏丹代表明确表示国际民航组织是各方能坐在一起为国际航空和气候变化问题寻求解决方案的唯一论坛。他对主席建议文本的段落 16 c)（WP/378）表示不安，因此他支持 WP/425 号文件，也支持尼日利亚、乌干达、沙特阿拉伯、马尔代夫和摩洛哥等国代表的评论意见。

44. 坦桑尼亚联合共和国代表同意尼日利亚、乌干达，和南非等国代表的观点。

45. 孟加拉国代表指出，国际民航组织作为航空界的领袖，它要完成的保护环境的任务是非常困难的，因此他强调所有成员国，不论是发达国家还是发展中国家，共同努力以达成妥协的重要性。

46. 阿富汗代表重申气候变化是一个非常复杂和困难的问题，他强调发展中国家在全球性基于市场的措施计划上需要的是一个切实可行的方案，它应该能恰当地解决他们的顾虑以便他们能正确地实施该方案。因此她支持按照 WP/426 号文件的建议在第 17/2 号决议草案附件的指导原则中加入有关发展中国家的共同但有区别的责任原则和特殊情况和各自能力原则的新的段落 p)。

47. 刚果民主共和国代表指出，为了保证国际民用航空以安全、有序和高效的方式发展，理事会主席和秘书长在协助各国执行国际民航组织标准和建议措施 (SARPs) 方面付出了不懈的努力，他对此表示感谢。他强调，主席的经过修订的第 17/2 号决议草案 (WP/378) 清楚地表达了他的关切，即所有的国家实施建议的新措施以达到为保护环境的目的持续性地减少航空排放。然而，观察到对他的建议存在一些不同意见，刚果民主共和国代表建议，为了有助于达成共识，按照 WP/425 号文件中建议的，并得到非洲民用航空委员会 (AFCAC) 成员国和其他国家支持的，对主席建议文本进行修改，其中包括进国际民用航空活动总收费吨公里 1% 的微量豁免门槛。

48. 基里巴斯代表表示第 17/2 号决议草案的磋商文本对于一个全球性方案的进展将是极大的贡献。他强调气候变化已经来到了他所在的地区，太平洋中部地区的一些低海拔机场，类似于印度洋-阿拉伯海地区例如马尔代夫的一些机场，将比预期更早地沉入海平面以下。基里巴斯代表强调气候变化对他的国家已经带来了明显的影响，他提到海平面上升在最近已经侵蚀了该国一个主要机场的部分跑道。他对世界银行提供资金修建一个挡海墙表示赞赏。

49. 巴巴多斯代表提到他的国家以及其它一些发展中小岛国的经济是以旅游为支柱的，并强调它们已经受到了全球性温度上升和发达国家在他们的旅游产品上实施基于市场的措施所造成的不利影响。一方面他支持主席建议的第 17/2 号决议草案 (WP/378)，另一方面他也支持 WP/425 号文件所建议的对该文本的修改方案。他强调一旦开始实施预期的全球性基于市场的措施计划，所有现行的基于市场的措施都应该停止实施。

50. 在对协商取得的进展表示欢迎的同时，国际航空运输协会 (IATA) 观察员就主席建议的第 17/2 号决议草案 (WP/378) 段落 16 b) 的含义提出三个技术性问题。按照国际航空运输协会的理解，如果两个国家同意将他们的承运人包括进一个基于市场的措施，然后对第三国的承运人施加该基于市场的措施，那么如果某些第三国不同意满足该基于市场的措施，则将在这些国家之间的相同航线上引起竞争性扭曲。在质询是否会发生这种情况时，他强调航空业所关心的问题，第一是环境的完整性，第二就是有公平竞争的场地，没有竞争性扭曲或有限的竞争性扭曲。

51. 国际航空运输协会认为，如果一个基于市场的措施不是在两国或多国之间以协议方式全面地实施，就会出现一种风险，即为了追求最低成本，运输从被基于市场的措施覆盖的航线向没有被基于市场的措施覆盖的航线转移。国际航空运输协会观察员质询是否会发生这种情况。

52. 按照国际航空运输协会的理解，如果两个国家之间有约定，他们就将能够在他们的基于市场的措施中包括进那些在他们各自空域之外的航班和/或航班段。注意到这甚至可能包括那些完全在一个第三国空域内或者

在国际空域内的航班，国际航空运输协会观察员询问这是否符合《芝加哥公约》的原则。他要求在委员会今后在审议中考虑他提出的这些问题。

53. 在对讨论作总结时，主席指出执行委员会并没有分裂成两个阵营，因为 WP/378 号文件和 WP/425 号文件有共同的成分。他重申他的目标是把不同的观点拉近，他指出 WP/425 号文件建议对初始的第 17/2 号决议草案 (WP/34) 的段落 16 增加新的内容，它的有些成分是可以整合进他的建议文本 (WP/378) 的，尤其是在下一个三年中采用国际民用航空活动总收费吨公里 1% 作为微量豁免门槛[参考 WP/425 号文件的段落 16 2)]。主席认为作为一项妥协，委员会可以接受这个门槛。另外，可以要求理事会，甚至授权理事会，依据 WP/425 号文件建议的段落 16 之二对该微量豁免门槛进行审议使之更为精确。如果能找到更有效率的解决方案，理事会将在 2016 年的下届大会上提交审议。注意到 WP/425 号文件还建议从初始的第 17/2 号决议草案 (WP/34) 中删除段落 17、18 和 19，主席强调这些段落并没有包括在他的建议文本中。因此现在唯一还没有达成共识的部分就是有关他的建议文本的段落 16 b)，即国家在他的国家空域内，以及在某些条件下延伸至空域之外施行基于市场的措施的权力。注意到在什么可以做以及该如何做方面还存在意见分歧，主席指出根据讨论的情况再准备一个修订草案文本在委员会的下一次会议上提交审议。

54. 印度代表坚持认为段落 19 并没有从 WP/378 号文件的主席建议文本中删除，他强调该段落，至少是一部分，被反映在段落 16 的起首部分中。回顾到他的国家是 WP/425 号文件的共同提案国之一，他对很多代表支持该文件中的修改建议，尤其是对段落 16 1)和 2)的修改建议表示满意。然而，印度代表强调，主席建议中仅仅把 WP/425 号文件中的一些成分并入 WP/378 号文件的做法并不能解决共同提案国的顾虑，因此他进一步指出，如果委员会就这样结束对 WP/425 号文件的讨论，那么根据《大会议事规则》(Doc 7600)之规则 46 的规定，他将正式提出动议，即根据 WP/425 号文件中的建议对第 17/2 号决议草案进行修改的动议进行投票表决。作为也是 WP/425 号文件的共同提案国的国家，中国代表支持进行这一投票表决。

55. 主席指出，尽管他并不反对投票表决，但执行委员会并没有结束对 WP/425 号文件的讨论。由于时间的限制，他建议，并且执行委员会也同意，在委员会下次会议上继续讨论该议题。

56. 会议在 12 时休会。

第九次会议记录

(星期四, 2013年10月3日, 上午9时)

讨论题目

1. 议程项目 17: 环境保护

批准向全会提交的报告草案文本

- (气候变化部分)
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、危地马拉、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、危地马拉、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、中国、古巴、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、危地马拉、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件

讨论的摘要

议程项目 17: 环境保护

(气候变化部分)

批准向全会提交的报告草案文本

1. 委员会恢复审议(EX/7和EX/8)与本议程项目有关的WP/378号文件, 连同审议与之有关的WP/424、WP/425、WP/426、WP/427和WP/432号文件。

2. 执行委员会主席忆及在上次会议中有两位代表曾提议就一项修改建议进行投票表决, 该修改建议是指用WP/425号文件中的建议对国际民航组织理事会作为WP/34号文件附录提交并纳入WP/378号文件的第17/2号决议草案(国际民航组织与环境保护有关的持续政策和相关做法的综合声明—气候变化)进行修改。尽管他并不反对投票表决, 因为这是《大会议事规则》(Doc 7600)许可的, 但他仍然希望给那些曾经要求就该议题

发言的代表提供机会。在上次会议上主席还提到他可能会根据讨论的情况对该决议草案再提修改建议，但后来他意识到情况并非如此。

3. 马来西亚代表提到他的国家赞赏理事会和理事会主席如 WP/34 号文件中所述在缓解航空对气候变化的影响方面所做的工作，这是通过实施包括发展和部署绿色技术和运营、可持续替代燃料和基于市场的措施（MBMs）在内的一揽子措施来限制或减少二氧化碳的排放来实现的。马来西亚代表希望重申他的立场，即支持一个为基于市场的措施建立一个全球性框架的解决方案，条件是接受一个可承受的全球性基于市场的措施计划和一个既不歧视也不会造成市场扭曲的机制。

4. 在把注意力转向 WP/378 号文件中第 17/2 号决议草案的修改过的关于实施基于市场的措施的微量豁免门槛的段落 16 c) 时，马来西亚代表强调各方已一致同意继续努力以探求如何在考虑了各国的特殊情况和各自能力（SCRC）的基础上达成妥协。马来西亚希望各方继续努力，完善该条款的措词，并考虑如何对相关的段落 17 进行修改以使段落 16 c) 的含义更清晰从而保证实现可持续的航空运输的目标。马来西亚还希望探索把 WP/425 号文件的修改建议作为达成可接受的全球性基于市场的措施计划的次优选择的可能性。

5. 乌拉圭代表同意需要考虑各国，尤其是发展中国家的特殊情况和各自能力，认为这不能算是歧视性做法。他强调给各国提供平等机会和平等对待的重要性。

6. 在代表他的国家对各方在为与基于市场的措施相关的各个争议性问题达成协议时付出的巨大努力表示赞赏之后，瑞士代表指出，最重要的是，他对国际民航组织终于准备就一个全球性基于市场的措施计划开始工作这件事表示欢迎。瑞士认为大会不应对这个巨大的成果视而不见，而应该全力支持与该方案的进展有关的第 17/2 号决议草案。然而，他认为，对于在正式实施全球性基于市场的措施计划之前的地区性基于市场的措施的定义和实施细节还有必要进行更进一步的讨论。这种讨论应建立在执行委员会主席的建议的基础上，并考虑他和大多数代表举行的双边和多边磋商的结果。地区性基于市场的措施计划中的微量豁免门槛应按照特殊情况和各自能力（SCRC）的原则赋予有关国家，这是瑞士明确的观点。在这方面，瑞士呼吁主席考虑使用清晰和非争议的措词来定义相关豁免的原则以避免今后因对第 17/2 号决议的解释而引发的问题。

7. 新加坡代表强调现在离大会闭幕只剩下 24 个小时了，现在最重要的是考虑采取最具建设性和最具成效性的方式以使得达成某种妥协的机会最大化。西班牙代表赞成这一观点。

8. 阿根廷代表根据《大会议事规则》（Doc 7600）之规则 46 提起动议，就根据 WP/425 号文件对第 17/2 号决议草案进行修改的动议举行唱名表决。阿根廷代表的动议得到俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、印度和古巴代表的支持。

9. 根据规则 48，瑞士代表要求对建议动议的其中部分，即在第 17/2 号决议草案中纳入新的段落 16 1) 和新的段落 16 2) 以及段落 16 之二，分成两个独立的表决，因为它们涉及的是完全不同的问题，随后对由此产生的动议作为一个整体进行最终表决。他澄清，这不是如规则 49 的情况对阿根廷代表的初始动议的修改。挪威代表支持这一建议。

10. 沙特阿拉伯、印度、俄罗斯联邦、中国、也门和巴西代表反对这一动议，强调表决是将 WP/425 号文件的修改建议看作不可分割的整体来对待，对此在大会具有代表权的国家可以赞成或者反对。

11. 忆及前次会议上代表们的评论并注意到对于 WP/378 号和 WP/425 号文件的不同部分都有代表表示支持，荷兰代表认为现在仍有可能达成一个可获得更广泛支持的方案。考虑到还剩有一天的时间召开大会，她认为现在进行表决还太早，因此根据《大会议事规则》（Doc 7600）之规则 40 和 41，她提起会议暂停的动议。乌拉圭代表支持这一动议。

12. 沙特阿拉伯、印度、古巴和阿根廷代表反对这一动议。对于加拿大代表根据规则 36 提出的程序问题，荷兰代表澄清说建议的会议暂停时间将是整个上午。加拿大代表反对会议暂停那么长的时间，他认为委员会可以利用一个较短的休会时间来讨论这个问题。

13. 立陶宛代表提出一个动议，从 WP/34 号文件中的第 17/2 号决议草案中删除段落 16、17、18 和 19。

14. 日本代表反对在这个阶段对 WP/425 号文件进行表决，因为这将意味着在国际民航组织付出了巨大努力寻求达成一项妥协的时候它却分裂成两个阵营。

15. 执行委员会主席指出，根据《议事规则》（Doc 7600）之规则 40，有必要对荷兰代表的会议暂停的动议进行表决。在对《大会议事规则》的规则 45、46 和 47 所规定的与该动议有关的法律框架作出澄清时，会议秘书，即法律事务和对外关系局代理局长（A/D/LEB）指出规则 46 规定“表决一般以口头、举手或起立的方式进行，但应任何一个缔约国代表团的要求，可以进行唱名表决，即从主持会议的官员抽签决定的国家开始，按缔约国国名英文字母的顺序进行。参加唱名表决的每个代表团的投票将按照第 65 条规则的要求载入会议记录”。

16. 执行委员会主席建议通过举手来进行表决。阿根廷代表建议通过唱名进行表决，他的建议得到印度代表和俄罗斯联邦代表的支持。

17. 委员会然后开始对荷兰代表的会议暂停一上午的动议进行唱名表决，唱名从毛里求斯开始。表决结果如下：

赞成：56 个国家 [澳大利亚、奥地利、比利时、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、布基纳法索、布隆迪、加拿大、中非共和国、智利、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、多米尼加共和国、厄瓜多尔、芬兰、法国、德国、加纳、希腊、匈牙利、冰岛、爱尔兰、意大利、日本、基里巴斯、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、墨西哥、莫桑比克、缅甸、荷兰、新西兰、挪威、菲律宾、波兰、葡萄牙、大韩民国、罗马尼亚、塞内加尔、塞尔维亚、塞舌尔、塞拉利昂、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、乌克兰、联合王国、美国和乌拉圭。]

反对：88 个国家 [阿富汗、阿尔及利亚、安哥拉、阿根廷、巴哈马、巴林、孟加拉国、巴巴多斯、白俄罗斯、贝宁、不丹、玻利维亚 (多民族国)、博茨瓦纳、巴西、文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、喀麦隆、佛得角、乍得、中国、哥伦比亚、科摩罗、刚果、库克群岛、哥斯达黎加、科特迪瓦、古巴、朝鲜民主主义人民共和国、刚果民主共和国、埃及、萨尔瓦多、埃塞俄比亚、斐济、加蓬、冈比亚、危地马拉、几内亚比绍、圭亚那、洪都拉斯、印度、印度尼西亚、伊朗 (伊斯兰共和国)、伊拉克、牙买加、肯尼亚、科威特、黎巴嫩、莱索托、利比亚、马来西亚、马尔代夫、马里、毛里求斯、密克罗尼西亚 (联邦)、摩洛哥、纳米比亚、尼泊尔、尼加拉瓜、阿曼、巴基斯坦、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、卡塔尔、俄罗斯联邦、圣基茨和尼维斯、圣文森特和格林纳丁斯、萨摩亚、沙特阿拉伯、新加坡、南非、南苏丹、斯里兰卡、苏丹、斯威士兰、泰国、多哥、汤加、特立尼达和多巴哥、突尼斯、乌干达、阿拉伯联合酋长国、坦桑尼亚联合共和国、乌兹别克斯坦、委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)、也门、赞比亚和津巴布韦]。

弃权：0 票

在 144 份投票中，多数票需要达到 73 票。荷兰代表的动议因此被否决了。

18. 在回应美国代表对 WP/425 号文件提出的一个问题时，作为该文件共同提案国之一的俄罗斯联邦代表确认该文件中提及的段落 17、18 和 19 是指 WP/34 号文件中的第 17/2 号决议草案，而不是 WP/378 号文件中的第 17/2 号决议草案。

19. 会议秘书提醒说根据规则 49，”在对动议付诸表决前，应先对动议的修正案进行表决。如有一动议有两个或两个以上的修正案，应按修正案与原动议的关系远近进行表决，先从关系最远的开始。主持会议的官员应决定提出的修正案与动议是否关系密切以至于构成对动议的适当修正或是否须被视为备选或替代动议。这一裁决可被多数票否决。”因此必须确定目前提出的这两个修改建议哪一个离 WP/34 号文件的关系更远。

20. 立陶宛代表要求先表决他的删除段落 16、17、18 和 19 的动议，它实际上是一个对 WP/425 号文件的修改，因此它离 WP/34 号文件比离 WP/425 号文件更远。联合国代表支持这一要求，认为该建议比 WP/425 号文件中的建议力度更大，因为它是要把段落 16 整个删除，而不是对其进行修改。他指出应先对删除四个段落的动议进行表决，然后再对建议增加的新段落 16 1)、16 2) 和段落 16 之二的动议进行表决。

21. 俄罗斯代表和印度代表表示反对，坚持认为立陶宛代表的建议并没有构成对 WP/425 号文件的修改，不如说是一个独立的对 WP/34 号文件的修改。作为 WP/425 号文件的共同提案国，印度代表强调所建议的新的段落 16 1) 和 16 2) 保留了在设计和实施现行的基于市场的措施时与其他国家进行双边和/多边协商和谈判以达成协议和微量豁免的概念，这两个概念分别载入现行的大会第 A37-19 号决议的段落 14 和 15 中。

22. 中国代表强调有必要在表决前更清楚地理解建议删除段落 16、17、18 和 19 的含义，并质询这是否会导致欧洲联盟单边实施排放交易计划 (ETS)，如果是，欧洲联盟是否将考虑微量豁免。在提到这个评论意见时，主席强调执行委员会不是讨论国家或地区性组织的特定法规的论坛。

23. 委员会然后开始对立陶宛代表提议从 WP/34 号文件中的第 17/2 号决议草案中删除段落 16、17、18 和 19 的动议进行第二轮唱名表决，唱名从肯尼亚开始。表决结果如下：

赞成：40 个国家[澳大利亚、奥地利、比利时、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、智利、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、冰岛、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、墨西哥、荷兰、新西兰、挪威、巴拿马、波兰、葡萄牙、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、塞尔维亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国]

反对：100 个国家[阿富汗、阿尔及利亚、安哥拉、阿根廷、巴哈马、巴林、孟加拉国、巴巴多斯、白俄罗斯、贝宁、不丹、玻利维亚 (多民族国)、博茨瓦纳、巴西、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、加拿大、佛得角、中非共和国、乍得、中国、哥伦比亚、科摩罗、刚果、库克群岛、哥斯达黎加、科特迪瓦、古巴、朝鲜民主主义人民共和国、刚果民主共和国、多米尼加共和国、厄瓜多尔、埃及、萨尔瓦多、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、危地马拉、几内亚比绍、圭亚那、海地、洪都拉斯、印度、印度尼西亚、伊朗 (伊斯兰共和国)、牙买加、日本、肯尼亚、科威特、吉尔吉斯斯坦、黎巴嫩、莱索托、利比亚、马尔代夫、马里、毛里求斯、密克罗尼西亚(联邦)、摩洛哥、莫桑比克、缅甸、纳米比亚、尼泊尔、尼加拉瓜、阿曼、巴基斯坦、巴拉圭、秘鲁、卡塔尔、俄罗斯联邦、卢旺达、圣基茨和尼维斯、圣文森特和格林纳丁斯、萨摩亚、沙特阿拉伯、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、新加坡、南非、南苏丹、斯里兰卡、苏丹、斯威士兰、泰国、多哥、汤加、特立尼达和多巴哥、突尼斯、乌干达、阿拉伯联合酋长国、坦桑尼亚联合共和国、美国、乌拉圭、乌兹别克斯坦、委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)、也门、赞比亚和津巴布韦]

弃权：9 个国家[文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、斐济、基里巴斯、马来西亚、尼日利亚、菲律宾、大韩民国和圣卢西亚]

149 份投票中，多数票需要达到 75 票。立陶宛代表的动议因此被否决了。

24. 根据执行委员会主席的建议，由于口译服务条件所限，审议继续进行，但只使用英语。

25. 之后，根据阿根廷代表的动议，对根据 WP/425 号文件的建议对 WP/34 号文件中的第 17/2 号决议草案进行修改的动议进行唱名表决，唱名从莱索托开始。表决结果如下：

赞成：98 个国家[阿富汗、阿尔及利亚、安哥拉、阿根廷、巴哈马、巴林、孟加拉国、巴巴多斯、白俄罗斯、贝宁、不丹、玻利维亚（多民族国）、博茨瓦纳、巴西、文莱达鲁萨兰国、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、中国、哥伦比亚、科摩罗、刚果、库克群岛、科特迪瓦、古巴、塞浦路斯、朝鲜民主主义人民共和国、刚果民主共和国、多米尼加共和国、厄瓜多尔、埃及、萨尔瓦多、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、危地马拉、几内亚比绍、圭亚那、海地、洪都拉斯、印度、印度尼西亚、伊朗（伊斯兰共和国）、牙买加、肯尼亚、科威特、吉尔吉斯斯坦、黎巴嫩、莱索托、利比亚、马来西亚、马尔代夫、马里、毛里求斯、密克罗尼西亚（联邦）、摩洛哥、莫桑比克、缅甸、纳米比亚、尼泊尔、尼加拉瓜、阿曼、巴基斯坦、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、卡塔尔、俄罗斯联邦、卢旺达、圣卢西亚、圣文森特和格林纳丁斯、萨摩亚、沙特阿拉伯、塞舌尔、塞拉利昂、新加坡（只在一定程度上赞成，即段落 16 的文本只是工作草案，委员会目前只是使用它进行进一步的编辑、进一步的修改和进一步的完善），南非、南苏丹、斯里兰卡、苏丹、斯威士兰、泰国、多哥、汤加、特立尼达和多巴哥、突尼斯、乌干达、阿拉伯联合酋长国、坦桑尼亚联合共和国、乌拉圭、乌兹别克斯坦、委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）、也门、赞比亚和津巴布韦]

反对：40 个国家[澳大利亚、奥地利、比利时、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、加拿大、智利、克罗地亚、捷克共和国、丹麦、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、冰岛、爱尔兰、意大利、日本、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、新西兰、挪威、波兰、葡萄牙、大韩民国、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、塞内加尔、塞尔维亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典、瑞士、联合王国和美国]

弃权：9 个国家[布基纳法索、柬埔寨、斐济、基里巴斯、墨西哥、尼日利亚、菲律宾、土耳其和乌克兰]

147 份投票中，多数票需要达到 74 票。阿根廷代表的动议因此被接受了，按照 WP/425 号文件对第 17/2 号决议草案的修改被通过了并将纳入执行委员会提交全会的关于议程项目 17（气候变化部分）（WP/378）的报告中。

26. 会议在 12 时 45 分时休会。

第十次会议记录

(星期四, 2013年10月3日, 下午14时30分)

讨论题目

1. 议程项目 17: 环境保护

批准向全会提交的报告草案文本

- (气候变化部分)
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、危地马拉、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、危地马拉、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、中国、古巴、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件
- 阿根廷、巴西、中国、古巴、危地马拉、印度、伊朗(伊斯兰共和国)、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的文件

讨论的摘要

议程项目17: 环境保护

(气候变化部分)

批准向全会提交的报告草案文本

1. 执行委员会恢复审议(EX/7, EX/8 和 EX/9)与本议程项目有关的 WP/378 号文件, 连同审议与之有关的 WP/424、WP/425、WP/426、WP/427 和 WP/432 号文件, 这些文件都是建议对包括在 WP/34 号文件中的第 17/2 号初始决议草案(国际民航组织与环境保护有关的持续政策和相关做法的综合声明 — 气候变化)进行修改的。执行委员会主席提到在上次会议(EX/9)通过的用 WP/425 号文件对第 17/2 号决议草案的修改部分将被纳入委员会提交给大会的报告的最终文本中。在建议委员会把重点转向与制定一个国际航空全球性基于市场的措施计划有关的第 17/2 号决议草案的段落 18 和 19 时, 他强调这些段落中的内容构成了国际民航组织今后数年中

的基本政策。各代表团应牢记它们的目的是捍卫国际民航的利益和为国际民航通过控制航空二氧化碳排放而减少对气候变化的影响寻找出路。

2. 美国代表首先代表他的国家对当天早些时候在拉各斯发生的空难事故中失去的生命而向尼日利亚表示悼念。然后在把话题转向全球性基于市场的措施计划后，他赞扬了理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生（Mr. Roberto Kobeh González）作为大会临时主席所做的开幕式（P/1）发言，并强调了在他的任期内他为推动各项工作前进所做的巨大贡献。美国代表赞赏把重点转向这个大局的重要性，他强调大会已同意制定一个全球性基于市场的措施计划，这将是一个重要的里程碑，该方案也将成为包括技术和运行措施以及可持续航空替代燃料在内的一揽子解决方案的重要补充。在重申了应把重点放在多边行动之后，他告诫不应使在有关国家或地区性基于市场的措施上的激烈争论而使委员会偏离了工作的重心。美国代表强调他的国家从来不支持把欧洲联盟的排放交易计划（EU ETS）施加在欧洲联盟以外的承运人身上，并在各种场合对此表示反对。然而，与此同时，在过去这一年当中，美国试图扮演一个中间人的角色，看看能否为各方找到共同点。目前，用 WP/425 号文件对第 17/2 号决议草案进行修改已经获得了通过，因此现在是继续向前走的时候了。

3. 忆及在过去的两年中一些国家反复批评欧洲联盟的该项单边行动，并坚持多边行动的首要地位，美国代表强调现在是到了采取行动的时候了。因为国际民航组织是国际航空旅行的管理人，因此各位代表不能使大会在它的努力奋进中失败。注意到基于市场的措施的框架已经提到了议事日程上，美国代表呼吁委员会支持 WP/378 号文件中段落 18 和 19 的内容而不要再作任何修改，因为那将破坏制定一个全球性基于市场的措施计划的努力，使它还没有开始就夭折了。他强调根据段落 18 做一个制定全球性基于市场的措施计划的决定仅仅是同意开始一个进程来研究它的各个关键部分，最终决定要到 2016 年的下届大会去做。现在对于全球性基于市场的措施计划没有任何最终决定。有大量的机会可以提任何的问题。美国代表注意到段落 18 和 19 现在的文本内容已经纳入了一些改变以反映很多国家的关切，例如各国的特殊情况和各自能力（SCRC）、微量、继续研究和国家参与等。他忆及国际航空运输协会（IATA）对全球性基于市场的措施计划是持支持态度的，并对该方案进行了辛勤的工作，包括几乎全世界所有的航空公司的参与以避免造成在不同国家和不同地区的法规混乱。航空业界是制定全球性基于市场的措施计划的驱动器，因为这是唯一使应对航空排放问题赋有实际意义的途径。美国代表同意这一观点。注意到有关本次大会可能会出现两个新闻标题，第一个是“国际民航组织在气候变化问题上开始反对单边行动赞成多边行动”，另一个是“会议以失败告终”，他强调必须使第一个标题成为现实。

4. 新西兰、墨西哥、俄罗斯联邦、加拿大、韩国和丹麦代表同意不作任何修改地接受 WP/378 号文件的段落 18 和 19。

5. 印度代表强调，他的国家以及其他很多国家都认为，根据大会第 A37-19 号决议段落 18 而实施的全球性基于市场的措施计划，即使完成了对该方案在技术内容、环境效益、经济影响和模式等方面的研究，它的可行性和实用性仍远未得到证明。因此应向所有成员国提供机会来讨论它的可行性和实用性问题，然后做出决定之后再开始制定这样一个全球性的基于市场的措施计划。这个观点反映在了 WP/424 号文件建议的对第 17/2 号决议草案的修改中。尽管该文件的共同提案国本身并不反对全球性基于市场的措施计划，但是考虑到从 2020 年开始实现碳平衡增长（CNG）的全球理想目标的约束，他们想首先能够确定该方案是可行的和实用的。印度代表强调，在这方面，很多发展中国家对全球性基于市场的措施计划有严重的疑问，这一点应该在开始对该方案做决定之前予以解决。在这样一个背景下，印度代表以赞赏的心情注意到包括在 WP/34 号文件中的第 17/2 号决议草案的段落 21 a) 已经进行了修订以提及第 17/2 号决议草案段落 19 a) 中的全球性基于市场的措施计划的“环境”和经济影响”，以及增加了关于组织介绍全球性基于市场的措施计划的研讨会和讲习班内容的段落 19 b)。

6. 美国代表认为问题的关键不是是否合适或是否有可能考虑全球性基于市场的措施计划的所有方面的问题，包括可行性和实用性问题，而是所建议的考虑方法是否阻碍或延迟了发展进程。美国代表强调第 17/2 号决议草案（WP/378）的段落 19 a), b) 和 c) 提供了充分的机会来考虑全球性基于市场的措施计划的可行性和实用性问题，他提到分段 c) 要求理事会查明主要的问题和困难，包括对成员国造成的问题，然后提出一个可以恰当解决这些问题的全球性基于市场的措施计划。采取印度代表的建议的困难之处在于，只有在全球性基于市场的措施计划的可行性和实用性问题被全体成员国完全确定之后这个全球性基于市场的措施计划的制定工作才能开始。今后三年的时间很容易就这么过去了，其结果就是在 2016 年的下届大会上的讨论还是停留在对该方案的研究结果上。

7. 美国代表强调，本着妥协的精神，即他不认为一定要对段落 18 进行修改，他建议，作为对段落 18 中要求只有在方案的可行性和实用性问题被成员国完全确定之后全球性基于市场的措施计划的制定工作才能开始的另一种表述，加入“考虑到段落 19 中所列之工作”使之成为“在考虑到段落 19 中所列之工作的基础上，决定制定国际航空全球性基于市场的措施计划”。他认为这个建议表述实际上构成了一个无限行动权力，成员国可以考虑他们对全球性基于市场的措施计划所关心的任何问题，包括它的可行性和实用性问题。这将使国际民航组织可以立即开始全面性的工作，并给予它一个机会，使它在 2016 年的下届大会上可以考虑是否启动一个全球性基于市场的措施计划。

8. 俄罗斯联邦代表注意到这个修改建议也反映在由阿根廷、巴西、中国、古巴、印度、伊朗（伊斯兰共和国）、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非提交的 WP/432 号文件的段落 2.1 中。

9. 执行委员会主席注意到美国代表的建议是一个建设性的妥协，它在段落 18 现在的内容和印度代表的建议之间实现了平衡。他建议对第 17/2 号决议草案（WP/378）的段落 19 b) 进行修改以表明全球性基于市场的措施计划的可行性和实用性问题可以在预计的研讨会和讲习班上讨论。

10. 智利代表认为，第 17/2 号决议草案经过 WP/425 号文件所含的并在上次会议（EX/9）上通过的修订加以完善之后，是完全可以接受的。但是，观察到委员会在第 17/2 号决议草案上远未达到一致同意，因此他对美国代表对段落 18 提出的妥协性文本表示支持。

11. 挪威代表指出，尽管是他的代表团提出的第 17/2 号决议草案段落 18 目前的文本，但是他可以接受美国代表对该段落的修改建议，并完全支持美国代表发表的评论意见。

12. 中国代表对美国代表和其他一些代表在为段落 18 寻找妥协性文本的努力表示赞赏。作为一个初步评论，他建议根据该国也是共同提案国的 WP/432 号文件的段落 2.1 对段落 18 进行修改，以表明大会决定在考虑到段落 19 中所提到的工作的基础上，朝着为国际航空制定全球性基于市场的措施计划的方向开展工作，而不是它决定制定这样一个方案。中国代表还建议增加一个分段，写明大会将要求所有成员国提交他们对向理事会提交可行性研究报告（参考 C-WP/13984 号文件；197/6）的看法。这类似 WP/432 号文件中提到的一个建议修改内容[参考段落 21 a 之三]。他呼吁，如同 WP/432 号文件段落 2.1 所建议的，把“从 2020 年开始”从段落 19 c) 中删除，因为实施全球性基于市场的措施计划的时间表还有待进一步的讨论。

13. 委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)代表支持上述增加一个分段落的建议，并强调这将使成员国对全球性基于市场的措施计划的可行性的看法得到考虑，同时应谨记各国在前进时的进步幅度是不同的，因此他们承担的责任也是不同的。因此他支持印度代表所做的评论以及占主导的合作精神，这将有助于委员会找到一个各方都满意的方案。

14. 美国代表对中国代表的意见表示强烈的反对，并强调中国代表的建议的意图就是而且将会产生的结果也是延迟和阻碍进展。他认为没有必要把段落 18 中的措词从“决定制定”改为“决定朝着制定……的方向开展工作”，因为他认为原文本中已经包括了许多的附加条件。

15. 在提到删除“从 2020 年开始”的建议时，美国代表忆及上届大会已经在大会第 A37-19 号决议段落 6 中写明，要“努力实现全球中期理想目标以便从 2020 年开始将国际航空的全球碳净排放量保持在相同水平”，即从 2020 年开始实现碳平衡增长。如果接受中国代表的建议，将向国际社会发出一个信号，即国际民航组织及其成员国在建立全球性基于市场的措施计划方面并不是那么认真的，这将削弱他们在这方面的努力。

16. 美国代表坚持认为，考虑到对所提议题和问题已经给予了广泛和深入地考虑，因此没有必要寻求所有成员国对可行性研究报告的看法。他强调，如果委员会接受主席对段落 19 b) 的修改建议，那么全球性基于市场的措施计划的可行性和实用性问题将在预计的研讨会和讲习班上进行讨论。美国代表指出他对到目前为止的讨论感到非常鼓舞，因为他认为有非常多的国家，不论是发达国家还是发展中国家，也不论是来自哪一地区，都支持按照 WP/378 号文件中第 17/2 号决议草案段落 18 和 19 的方法处理全球性基于市场的措施计划的进展问题。因此他强烈呼吁委员会在根据他和主席的建议做相应修改之后接受该段落。

17. 印度代表代表 WP/424 号文件的共同提案国发言，对主席考虑了他们对全球性基于市场的措施计划的可行性和实用性问题的关切以及在他对第 17/2 号决议草案 (WP/378) 段落 19 b) 的修改建议中对这些问题的重要性的反映和承认表示感谢。在重申各共同提案国的愿望是以建设性的态度找到所有代表都可以接受的语言之后，他说中国代表提出其修改建议正是试图这样做。然而，他的建议与 WP/424 号或 WP/432 号文件中的建议并非完全相同。WP/424 号文件的共同提案国希望在主席建议的基础上重新审议段落 18 和 19 的内容，以确定如何更好地把全球性基于市场的措施计划的可行性和实用性的重要问题纳入第 17/2 号决议草案。印度代表重申仅由专家来评估和评价全球性 MBM 方案的可行性和实用性是不够的，所有成员国都应该和理事会一起参与这个过程。

18. 之后沙特阿拉伯代表代表阿根廷、巴西、中国、古巴、印度、伊朗（伊斯兰共和国）、巴基斯坦、秘鲁、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和南非介绍了 WP/426 号文件，该文件建议在第 17/2 号决议草案所附有关设计和实施国际航空 MBMs 的指导原则中增加一个新的段落 p)，内容为：“MBMs 应遵循共同但有区别的责任原则和发展中国家的特殊情况和各自能力的原则”。他忆及被联合国气候变化框架公约 (UNFCCC) 在 1992 年的里约地球峰会上通过的变化的共同但有区别的责任 (CBDR) 原则被作为 1997 年的《京都议定书》的基础，它的第 2.2 条呼吁各国通过国际民航组织和国际海事组织的工作努力限制或减少航空和海运排放。WP/426 号文件的共同提案国认为气候变化的整个问题不能在不同的论坛或组织依照不同的原则来考虑。因此，必须遵循在以前的公约中已经被通过的指导原则，尤其是共同但有区别的责任的原则。沙特阿拉伯代表注意到除了在第 17/2 号决议草案的序言段落 10 中承认了共同但有区别的责任和特殊情况和各自能力的原则和规定，在决议的其它部分再没有提及这些原则。为此原因，共同提案国建议增加上面提到的新的段落 p)。然而，注意到在正式引入 WP/426 号文件之前各方就已经对它表达了很分歧的意见，沙特阿拉伯代表要求根据《大会议事规则》(Doc 7600) 之规则 46 对该文件进行唱名表决。他强调减少二氧化碳排放的责任应放在国家的肩上而不应仅仅放在一个行业，即航空业的肩上。

19. 印度代表完全同意这些评论，以及进行唱名表决的建议。阿根廷代表也赞成进行唱名表决。

20. 在鼓励对建议的修改进行更多的讨论时，执行委员会主席忆及第 17/2 号决议草案 (WP/378) 不但承认联合国气候变化框架公约的共同但有区别的责任和特殊情况和各自能力的原则和规定，但同时也承认发展国

际航空的非歧视原则和机会均等原则。他对唱名表决的使用表示不安，强调国际民航组织有促成达成共识和寻求妥协的既定工作方法。

21. 日本代表指出他的国家认为有急迫的需要解决气候变化问题，因此这应是国际社会当务之急的任务。日本坚定地认为，在目前时刻，国际民航组织应展示它在应对国际航空和气候变化问题方面的坚强领导力。日本坚定地相信，在经过了长时间的讨论后获得的进展和成果的基础之上，本届大会有必要达成一个富有成果的协议。在这方面，日本坚定地支持 WP/378 号文件，以及美国代表所做的评论，即需要建立一个单一的全球性基于市场的措施计划以显示国际航空界在国际民航组织领导下解决气候变化这个全球性问题的坚定承诺。在提到 WP/426 号文件时，日本代表支持美国代表表达的立场，坚决认为联合国气候变化框架公约的共同但有区别的责任原则与国际民航组织的非歧视原则和多边主义原则是不相容的。

22. 新西兰代表和丹麦代表支持日本代表就共同但有区别的责任的原则所发表的评论。

23. 墨西哥代表对于用增加一个新的段落 p) 的方式把共同但有区别的责任原则引入第 17/2 号决议草案附件表示强烈的支持，尽管这样做会因为这一原则已经在段落 10 中得到承认而可能被认为是多余。他强调说，然而，段落 p) 也应该包括非歧视原则。应该在段落开始时提到非歧视原则，放在提到发展中国家的共同但有区别的责任原则和特殊情况 and 各自能力原则的前面。另外，应使用“应考虑”来代替“应遵循”。

24. 俄罗斯联邦代表提到他的国家是 WP/426 号文件的共同提案国之一，他呼吁各国为了对第 17/2 号决议草案达成共识的目的而支持 WP/426 号文件。他对作为《芝加哥公约》的重要原则之一的非歧视原则表示支持，并强调它并不仅仅适用于此刻正在讨论的第 17/2 号决议：它是国际民航组织所有工作的导向力量，并且实际上也是联合国系统在全世界的所有机构的导向力量。

25. 哥伦比亚代表指出她的国家对一个可导致减少航空部门产生的温室气体的全球性 MBM 方案表示支持。该国支持所有被设计用来保护环境的措施，特别是运行和技术方面的措施以及可持续航空替代燃料的使用。哥伦比亚认为基于市场的措施是补充性和过渡性的措施，利用它是为了实现运行性和全球性的航空减排理想目标。该国支持特殊情况 and 各自能力原则，认为该原则是全球性基于市场的措施计划的基础。该国认为，特殊情况 and 各自能力的原则与《芝加哥公约》的非歧视性原则并不矛盾。哥伦比亚因此支持 WP/426 号文件中的新的段落 p)。

26. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表强调运行方面的措施使得在航空减排方面取得了巨大的进展。

27. 加拿大代表指出他的国家同意这一观点，即国际民航组织有必要展示它在包括出席本届大会的国家在内的全体成员国共同面临的问题上的领导作用。他强调他的国家认为共同但有区别的责任原则与国际民航组织自己的原则是根本不相容的，他同意理事会主席此前的评论，即国际航空到目前为止的增长从来也没有依赖过各国之间的共同但有区别的责任原则。加拿大认为在建议的新的段落 p) 中提到这个原则将只能是阻碍国际民航组织在今后三年中需要在这个问题上所获得的进展，因此也将阻碍国际航空今后的持续性发展。在这个问题上，加拿大代表支持美国、新西兰和日本代表以及其他一些代表的发言。

28. 大韩民国代表强调言辞并不足以让其它联合国组织信服国际民航组织在应对航空排放问题上正在发挥着有效的领导作用，因此就需要在本次大会上取得实质的进展。他指出他最大的担心是国际民航组织的领导作用在将来会被联合国气候变化框架公约所剥夺，因此最重要的是向世界证明一个全球性的基于市场的措施计划

将是通过国际民航组织而建立起来的。韩国代表表示这一点必须在大会第 17/2 号决议草案中有明确的体现，他同时对 WP/378 号文件中的段落 18 和 19 表示坚定的支持。

29. 中国代表在进入正题前先代表他的国家为在拉各斯发生的空难事故向尼日利亚表示哀悼。他指出这个空难事故清楚地显示出国际航空界有必要在安全监督方面对发展中国家提供援助和支持，同样在环境保护领域也应向发展中国家提供这类援助和支持。中国代表强调在规划全球性的基于市场的措施计划时遵循共同但有区别的责任的重要性，并完全支持把这个原则包括在中国也是共同提案国的 WP/426 号文件中建议的新的段落 p) 中，因为它将避免使发展中国家负担过重及对发展中国的经济和他们的航空器安全产生负面的影响。

30. 在提到印度也是共同提案国的 WP/426 号文件时，印度代表认为尽管在第 17/2 号决议草案的序言中同时提到了共同但有区别的责任原则和在国际航空发展中的非歧视和机会均等原则，但它们之间是存在着实质性差别的。非歧视和机会均等原则是根植在《芝加哥公约》中的，本组织在这些原则的指导下开展工作。而共同但有区别的责任原则没有体现在《芝加哥公约》中，那是因为《芝加哥公约》订立时的 1944 年，气候变化还没有成为一个问题。现在既然国际航空界开始谈论这个问题了，那么把联合国气候变化框架公约在 1992 年决定讨论气候问题时的有关原则纳入讨论就是一件正确的事情了。正是因为这个原因，WP/426 号文件的共同提案国正在建议把序言段中已经承认的共同但有区别的责任原则作为一个新的段落 p) 包括在第 17/2 号决议草案附件的指导原则中。在该指导原则中没有提及非歧视原则和机会均等原则的问题并不是一件棘手的事情，因为这些原则已经体现在《芝加哥公约》中了并且是所有成员国都应该遵守的。WP/426 号文件的共同提案国因此认为仅在第 17/2 号决议草案的序言中提及共同但有区别的责任原则是不够的：在决议草案附件的指导原则中包括进该项原则是极为重要的。

31. 提到共同但有区别的责任原则正在指导着联合国气候变化框架公约正在进行的气候变化问题的讨论，其目的是缔结一个新的协议以在 2020 年之后取代《京都议定书》时，印度代表强调必须保证无论是在联合国气候变化框架公约，还是在国际民航组织以及其它论坛中，讨论气候变化问题时所应遵循的指导原则应该是一致的。他表示共同但有区别的责任原则对于发展中国家是极为重要的，无论他们的发展进程处于什么阶段，包括他们在国际民航组织框架中所处的发展阶段。

32. 印度代表提到建议中的新的段落 p) 也提到了发展中国家的特殊情况和各自能力原则，使用的措辞和大会第 A37-19 号决议段落 6 a) 和该决议其它地方一样。然而，在 WP/378 号文件中的第 17/2 号决议草案中，提到该原则时却出现了三种不同的措辞：段落 17 中的措辞是“各国的具体情况”；段落 20 中的措辞是“各国，尤其是发展中国家的特殊情况和各自能力”；段落 21 中的措辞是“发展中国家的特殊情况和各自能力”。印度代表认为同一个原则不应该有三种不同的措辞，并再次重复了 WP/424 号文件中的要求，即在第 17/2 号决议草案中通篇只使用发展中国家的特殊情况和各自能力原则的措辞。

33. 新加坡代表说，国际民航组织在过去多年中取得显著成果的原因是由于在共同但有区别的责任原则和非歧视原则这两个发达国家和发展中国家都强烈坚持的原则之间维持了微妙的平衡。他担心如果这种微妙平衡被打破，国际民航组织的工作将沦为争吵和对峙，所取得的进展也将遭到扼杀。关于 WP/426 号文件，他强烈呼吁本着团结的精神维持住上述提到的平衡，并在新的段落 p) 中除了提及共同但有区别的责任原则之外，在同样重视程度上提及非歧视原则。另外，委员会应该以它目前的文本形式接受第 17/2 号决议草案，即在序言中同时提到这两个原则。

34. 阿根廷代表指出他的国家认为《芝加哥公约》里的非歧视和机会均等原则与国际民航组织的共同但有区别的责任原则是不矛盾的。他指出，根据共同但有区别的责任原则，应将发展中国家与发达国家区别对待，因为前者对气候变化没有历史责任，而后者有历史责任。忆及《京都议定书》第 2.2 条敦促发达国家履行他们的承诺在国际民航组织框架内减少他们的航空排放，阿根廷代表强调发展中国家必须保护他们的利益和权力，不接受会造成额外费用和有可能危害他们的经济发展的措施。出于这一原因，阿根廷也是其一的 WP/426 号文件的各共同提案国建议增加新的段落 p)。他们希望在理事会即将举行的会议期间与国际民航组织共同努力以确保出现一个他们可以支持的全球性基于市场的措施计划。发展中国家因此需要一个保证，即在第 17/2 号决议草案附件的指导原则中加入共同但有区别的责任原则，它们将用于指导 MBMs 的设计和实施。阿根廷代表强调为了尽快达成共识和向前推进，他支持对 WP/426 号文件进行唱名表决的建议。

35. 阿拉伯联合酋长国代表强调在国际民航组织框架内达成一个平衡的全球性 MBM 方案的重要性，并强调应保护航空业使之免受可能对其造成负面经济影响的由国家或地区单方面施加的税务措施。因此很重要的是支持国际民航组织，要传播出这样的信息，即承诺要完成几项获得全体成员国支持的任务。她强调对于大会第 A37-19 号决议已经批准的相关文件的任何削弱的企图都将使履行承诺的行动归于失败。

36. 巴西代表对沙特阿拉伯、印度、阿根廷代表和其他一些代表的评论意见表示支持，并重申共同但有区别的责任原则和非歧视原则是不矛盾的。巴西代表认为，作为一个折中选择，可以把这些原则都作为国际民航组织在应对气候问题时的共同指导原则，就像国际海事组织正在进行的相同工作时所循行的原则一样。

37. 丹麦代表同意前面发言者的意见，即已到了国际民航组织展示领导力以发展一个全球性基于市场的措施计划的时刻。他认为 WP/378 号文件构成了国际民航组织在该领域进行工作的一个坚实的基础，因此他支持美国、新西兰、韩国、加拿大和墨西哥代表发表的评论意见。

38. 美国代表花了很多时间讲述联合国气候变化框架公约和国际民航组织之间的基本不同，他说后者的非歧视原则是为了避免市场扭曲。在世界上航空界是独一无二的，存在着一个真正世界范围的竞争舞台，其中一些最好的、最具竞争力的和最成功的航空公司正是发展中国家的。目前的问题并不是是否应该对财务资源有限和/或需要援助的国家给以某种特殊的待遇或承认，那是联合国气候变化框架公约关心的事情。忆及特殊情况 and 各自能力原则主要是在国际民航组织中建立起来的，美国代表说它与共同但有区别的责任原则的不同在于特殊待遇是给与国家的，而且根据的仅仅是国家是发展中国家就可以，哪怕它的航空公司比发达国家的航空公司更先进、更有效和更成功。这才是问题：它的核心是一个竞争性问题。美国因此反对 WP/426 号文件中的新的段落 p)，即便是根据新加坡代表建议修改后的段落 p)，因为该修改实际上是加强了该段落。

39. 埃及代表对 WP/426 号文件表示支持，并指出在新的段落 p)中包括进共同但有区别的责任原则将有助于发展中国家实现他们在国际民用航空领域中的目标。

40. 秘鲁代表在发言中也赞成增加段落 p)，并坚持认为共同但有区别的责任原则和非歧视原则之间并不矛盾。他强调，其实正相反，在段落 p)中包括进共同但有区别的责任原则将增强第 17/2 号决议草案并使它与各国在联合国气候变化框架公约之下正在达成的协议和开展的工作之间更具有一致性和连贯性。

41. 比利时代表提到，从理事会在 WP/34 号文件中的第 17/2 号决议草案最初文本到执行委员会主席根据各位代表的建议修改过的 WP/378 号文件的版本，从大会到理事会中关于共同但有区别的责任原则和《芝加哥公

约》是否兼容的讨论的结果已经反映在第 17/2 号决议草案中了，因此他强调委员会应该保持住在该文件中已经达到的微妙的平衡并向前进，而不是打破这个平衡而陷入原地打转。

42. 根据代表们表达的观点，执行委员会主席建议对 WP/378 号文件中的 17/2 号决议草案进行下列修改：对段落 18 进行修改，在结尾增加“考虑段落 19 中要求的工作”；对段落 19 的第一句进行修改，在“要求理事会”的后面增加“在各成员国的支持下”；对段落 19 a) 的第一句进行修改，在“全球性基于市场的措施计划”的后面增加“包括它的可行性和实用性”。

43. 在主席的邀请下，国际航空运输协会 (IATA) 观察员代表全世界的航空界，即出席大会的航空业界组织国际机场理事会 (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调理事会 (ICCAIA)，发表他们的共同看法。在把注意力引向载于 WP/68 号文件第 3 号修改稿中的全世界航空界对全球性 MBM 方案的共同协议时，他强调航空界所有的利益相关方应消除他们之间的分歧，并为达成共识而做出一些非常不容易做出的妥协。整个航空界在一个共同的气候变化立场上团结起来，这件事是史无前例的，而这正是航空界正在做的事情。

44. 国际航空运输协会代表忆及《芝加哥公约》的拟定者在 1944 年约定了一些原则和安排以使得“国际民用航空可以以安全和有序的方式发展而且国际航空运输服务可以在机会均等的基础上建立并实现健康和经济地运行”（参考序言条款 3）。正是本着相同的精神航空界正在向建立一个单一全球性基于市场的措施计划的方向前进，它将保持机会均等和公平竞争原则，并尊重各国的特殊情况和各自能力。航空界期望国际民航组织可以保障全球统一的标准系统，这将使航空界可以以安全、安保和可靠的方式提供航空服务。航空服务是今天世界经济的支柱，为全世界的发达国家和发展中国家的人员、贸易和旅游提供连通服务。国际民航组织在建立全球性基于市场的措施计划的问题上继续发挥领导作用对于航空界来说是至关重要的。我们认为一个单一的国际航空全球性基于市场的措施计划应被看作是对其在技术、运行和基础设施方面的改进努力的必要补充性措施。为了确保环境的完整性和管理上的简易性，以及最重要的，将竞争和市场的扭曲降至最低，为这样一个方案选择一个恰当的模式是非常复杂微妙的事情。航空界因此团结一致地呼吁各国作出一个清晰和明确的承诺，要求国际民航组织理事会制定一个国际航空全球性基于市场的措施计划提交给 2016 年的下届大会。

45. 为了推进理事会的工作，为这样一个全球性基于市场的措施计划寻找最佳可能的提案，航空界呼吁各国不要试图在目前这个非常初期的阶段对该工作附加太多的限制和条件。航空界因此呼吁支持主席对 17/2 号决议草案的段落 18 和 19 的建议文本（参考上面的段落 42）。航空界非常担忧的是，因政治原因束缚而未能向理事会提供明确的方向，或者更糟糕，根本就没有方向，其结果将演变成用各种东拼西凑的税费和互相冲突的措施惩罚了无论是发达国家还是发展中国家的旅客和航空服务运营人，其结果必定是阻碍航空业未来的可持续性增长。

46. 国际航空运输协会观察员强调，因为国际民航组织多年来所做的大量艰巨工作，航空成为一个有益的力量。它也是世界各地可持续增长和发展的不可或缺的驱动力量。航空业成长的通行证和它继续为全世界人民带来社会和经济利益的能力取决于它正确应对环境影响的能力。国际航空运输协会观察员强调这是一个历史机遇，并强调全球的航空界需要国际民航组织帮助和支持，因此他呼吁各位代表向前迈出坚实的一步，就像航空业过去历次所作的那样，以确保我们有一个成功的和环境可持续的面向未来的航空业。

47. 委员会同意下次会议上继续审议该议程项目。

48. 会议在 17 点休会。

第十一次会议记录

(星期四, 2013年10月3日, 下午18时30分)

讨论题目

1. 议程项目 17: 环境保护

批准向全会提交的报告草案文本
— (气候变化部分)

讨论的摘要

议程项目17: 环境保护

(气候变化部分)

批准向全会提交的报告草案文本

1. 在 WP/378 号文件和与之有关的 WP/424、WP/425、WP/426、WP/427 和 WP/432 号文件的基础上, 执行委员会恢复 (EX/7、EX/8、EX/9 和 EX/10) 并结束了对本议程项目的审议。

2. 执行委员会主席忆及在上次会议结束之前他曾建议将 WP/378 号文件中的 17/2 号决议草案中的段落 18 和 19 a)修改如下:

“18. **决定**制定国际航空全球性基于市场的措施计划, 并考虑段落 19 中要求的工作;

“19. **要求**理事会在各成员国的支持下:

- a) 在考虑到国际航空的发展需要、适当情况下航空界及其他国际组织的建议, 以及在不影响联合国气候变化框架公约下的各项谈判的基础上, 最后完成全球性基于市场的措施计划的各个可能选项在技术方面、环境和经济影响方面和模式方面的工作。”

提到委员会上次会议 (EX/10) 上对 WP/426 号文件的讨论, 他请各位代表对拟加入该决议附件的新段落 p) 提出更多建议, 该段落将构成设计和实施国际航空基于市场的措施时的指导原则。

3. 新加坡代表注意到一些代表对他在上次会议 (EX/10) 上提出的针对段落 p)的妥协案文不满意, 在该建议中, 同时提到了共同但有区别的责任和非歧视原则, 不满意的原因很多, 其中一个原因就是共同但有区别的责任的政治敏感性。为了避免更大的分歧, 以及为了取得更大的共识以达到团结, 他建议采用另一个妥协性的措词, 大致如“基于市场的措施应考虑发展中国家的特殊情况和各自能力, 同时将市场扭曲降至最低”。美国代表支持这第二个建议。

4. 印度代表提到在前次会议结束后的休会期间进行的非正式讨论的焦点都集中在共同但有区别的责任、发展中国家的特殊情况和各自能力，和非歧视原则方面，因此他对新加坡代表的新建议感到意外。他强调把共同但有区别的责任原则引入新的段落 p)并不意味着各国不承认他们遵守《芝加哥公约》和大会历次决议的义务。印度代表强调共同但有区别的责任原则包括了其它两个原则中没有包含的一个概念，即自愿性概念。他忆及一些代表曾坚持将共同协议的概念包括进第 17/2 号决议草案的段落 16 中，因为他们希望在实施基于市场的措施的过程中引入这个自愿性概念。根据他对非正式讨论的理解，WP/426 号文件中的新的段落 p)应修改为：用“考虑”取代“遵守”；在“共同但有区别的责任”之后增加“各自能力”，以及在“发展中国家”之后增加“以及非歧视原则和机会均等原则”。新的段落 p)因此将成为“基于市场的措施应考虑共同但有区别的责任和各自能力的原则、发展中国家的特殊情况和各自能力，以及非歧视原则和机会均等原则”。

5. 为了对国家的特殊情况和各自能力概念做出澄清，日本代表提到国际民航组织当初引入这个概念是为了解决联合国气候变化框架公约中的共同但有区别的责任原则和《芝加哥公约》中的非歧视原则之间的含义冲突。一方面，根据他对理事会上的讨论的理解，理事会成员并不反对特殊情况和各自能力原则的适用性，特别是对于发展中国家的适用性，但是他强调这个概念同样适用于发达国家。正因为这个原因，第 17/2 号决议草案的段落 20 指出“一个基于市场的措施应考虑各国的特殊情况和各自能力，特别是发展中国家的特殊情况和各自能力，同时将市场扭曲降至最低”。日本代表因此认为附件中新的段落 p)中对于特殊情况和各自能力的附加说明是不必要的也是多余的。然而，如果大多数代表支持新加坡代表的建议，他将同意将 WP/378 号文件中的段落 20 目前的文本用作新的段落 p)。

6. 俄罗斯联邦代表准备接受第 17/2 号决议草案的段落 18 和 19，因为它们符合该国的立场。提到附件中新的段落 p)，他指出尽管其中对特殊情况和各自能力原则的提及并不是令人特别满意的，至少俄罗斯联邦并不感到非常满意，但他的国家认为在目前阶段它是一个可以接受的妥协。为了保护发展中国家的利益，俄罗斯联邦准备接受建议文本，并呼吁其他国家也这样做，以便委员会可以继续向前迈进。

7. 俄罗斯联邦代表忆及执行委员会已经就实施基于市场的措施的自愿性原则达成了协议，他强调这是一个重大的成果，它已将各代表的立场距离拉近了。他呼吁委员会向前更进一步，接受主席建议的新的段落 p)。尽管他对新加坡代表的建议持有极大的同感，但他还是想听到发展中国家对这个建议的看法。如果发展中国家对这个建议感到满意，那么俄罗斯联邦也将接受它。

8. 中国代表对印度代表的建议表示支持，并鼓励发达国家效仿俄罗斯联邦的做法，表现出灵活性和对发展中国家的支持态度，也同意接受该建议。

9. 沙特阿拉伯代表注意到新加坡代表的建议文本和第 17/2 号决议草案的段落 20 的内容是近似的，他坚持认为它并没有满足发展中国家的愿望。作为妥协他可以接受印度代表的建议。

10. 在他对 17/2 号决议草案的段落 18 和 19 a)的修改建议和委员会讨论情况的基础上，主席建议，作为一项妥协，将附件中新的段落 p)改为：“基于市场的措施应考虑共同但有区别的责任和各自能力的原则、特殊情况和各自能力，以及非歧视和机会均等原则；”并建议委员会在做了这些修改之后同意将 WP/378 号文件中的关于议程项目 17（气候变化部分）的报告草案向全会提交。墨西哥、印度、南非、沙特阿拉伯、俄罗斯联邦、中国、布基纳法索、秘鲁、刚果、哥伦比亚、埃及、古巴、阿根廷、委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)、阿拉伯联合酋长国、苏丹、和立陶宛[代表欧洲联盟 (EU) 和欧洲民用航空会议 (ECAC) 成员国]代表赞同这一建议行动方案。

11. 尼日利亚代表对有关17/2号决议草案的若干决定是通过唱名表决的方式做出的表示了不安，这是本组织很长时间都没有过的做法。尽管根据《大会议事规则》(Doc 7600)的规定，代表们对表决有提出动议和反对动议的权利，但这却不是国际民航组织的传统，即使是有好的理由。尼日利亚代表表示本组织通过达成共识而做决定的好传统应该保持下去，他强调虽然不能总是取得全体一致同意，但至少共识可以表明符合大多数代表的意见。他强调，在执行该决议的过程中还有很多工作摆在理事会面前，那些近期被选入理事会的国家有很多都参与了有关17/2号决议草案的讨论，希望他们在理事会中不仅仅推动他们自身的利益，同时也为了国际民航组织所有成员国的利益而努力。

12. 尼日利亚代表提到，出于对进展的担心，在有关 17/2 号决议草案的两次唱名表决中他的国家都投了弃权票，他不希望在这个决议上迫使该国再次投弃权票。他呼吁委员会，在按主席的提议对该决议进行修改后，批准 WP/378 号文件中决议草案，并提交全会通过。

13. 墨西哥代表发言支持建议中的新的段落 p)，并建议改变三项原则的排列顺序，以使得镌刻在国际民航组织奉为宗旨的《芝加哥公约》中的非歧视原则可以排列在共同但有区别的责任和特殊情况和各自能力之前。

14. 考虑到尼日利亚代表发表的评论，印度代表以一种真诚的妥协态度表示接受主席的建议。他忆及他已经在印度也是共同提案国的 WP/424 号文件上妥协过，并且没有要求采取 WP/427 号文件的建议行动，因为印度对该文件有严重的保留，尽管印度也是该文件的共同提案国。

15. 沙特阿拉伯代表也支持主席的提案，并且撤回了在上次会议 (EX/10) 上根据《大会议事规则》(Doc 7600) 第 46 条提出的对 WP/426 号文件进行唱名表决的请求。

16. 尽管中国代表对主席关于 17/2 号决议草案段落 18 和段落 19 a) 的建议文本仍持有顾虑，但是为了会议取得进展，本着妥协的精神接受主席对这几个段落和新的段落 p) 的建议。他呼吁其他代表对此也给予接受。

17. 布基纳法索代表赞扬了执行委员会及其成员们所追求的普遍共识精神，认为这表现出了良好的意愿以及集体精神。他提到在有关 17/2 号决议草案的数次唱名表决中，他有一次投了弃权票，因为他认为这种表决不仅是分歧性的，而且成为一种手段，将个人的意愿强加给本来非常团结的航空大家庭。布基纳法索代表希望，随着这种美好的妥协精神重新回归国际民航组织，代表们将会避免再次陷入分裂，因为这种分裂令他感到悲哀。

18. 古巴代表说，尽管在非正式讨论中没有人征询过他对段落 18 和 19 的意见，尽管他对这些段的建议文本还有他的看法，但是本着建设性的精神，他对这些建议表示支持，连同支持新的段落 p) 的建议文本。

19. 阿根廷代表回顾在上两次理事会会议上，他的国家一直致力于在这个非常棘手的问题上达成一致，并在 2013 年 9 月 24 日召开的第二次全体会议 (P/2) 的一般性发言中重申了该国的这一承诺。他本人很荣幸地说，阿根廷信守了承诺，并促进在 17/2 号决议草案上达成共识，尽管后者还存在一些阿根廷并不认可的问题。阿根廷代表因此支持主席的努力和举措。

20. 尽管委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)对段落 18 和 19 a) 的建议文本仍有疑虑，但本着合作的精神和向前走的愿望，他接受这两个段落，和新的段落 p)。

21. 苏丹代表对于在 17/2 号决议草案上达成的共识表示满意，并指出他对就该决议草案所进行的几次唱名表决并不感到遗憾，因为之前的每次表决都是为后面的成功铺路。本着妥协的精神他支持主席的提议，这代表了来自所有发展中国家的一个妥协。

22. 立陶宛代表代表欧洲联盟（EU）和欧洲民用航空会议（ECAC）成员国发言，对在 17/2 号决议草案上达成的协议表示欢迎。他希望大会通过这个决议草案，为后面的谈判开启一个良好的开端，使得在 2016 年的下届大会上可以成功地通过一个全球性基于市场的措施计划，那将是国际民航组织所有成员国的一个巨大成功。

23. 执行委员会主席注意到绝大多数国家对于他建议的 17/2 号决议草案中段落 18 和 19 a)以及附件中新增加的段落 p)的修改后的妥协文本表示了支持。他因此得出结论，委员会批准了修改后的 17/2 号决议草案，以及包含在 WP/378 号文件关于议程项目 17（气候变化部分）中的报告草案文本，以提交至全会。

24. 中国、巴西和沙特阿拉伯代表提到他们对 17/2 号决议草案中有关碳平衡排放的全球理想目标的段落 7 仍有疑虑，他们将在全会审议该决议草案时表达他们的保留意见。

25. 尼日利亚、墨西哥、沙特阿拉伯、埃及、中国以及巴西代表对主席为在 17/2 号决议草案上达成协议所做的努力表示感谢。

默哀和悼念

26. 根据苏丹代表的提议，执行委员会为当天早先发生在尼日利亚拉各斯的空难事故中失去生命的遇难者们做了一分钟默哀。尼日利亚代表对在上次会议（EX/10）期间表示悼念的美国代表和中国代表，以及在本次会议期间表示悼念的南非、沙特阿拉伯、俄罗斯联邦、布基纳法索、秘鲁、哥伦比亚、埃及、古巴、阿根廷、委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）、阿拉伯联合酋长国、苏丹、和立陶宛代表（代表欧盟和欧洲民用航空会议成员国）表示了感谢。

授权大会主席批准执行委员会会议记录的权力

27. 执行委员会授权大会主席，也是执行委员会主席，批准执行委员会的会议记录。

28. 会议在 19 时 40 分休会。

附录

执行委员会审议的工作文件清单

议程 10: 拖欠会费问题

A38-WP/43
EX/30; AD/4 拖欠会费的财务影响 (14/08/2013)

A38-WP/43
第 1 号修改稿 拖欠会费的财务影响 (20/09/2013)
EX/30; AD/4

A38-WP/43
第 1 号修改稿 拖欠会费的财务影响 (24/09/2013)
第 1 号增编
EX/30; AD/4

议程 11: 理事会提交大会的 2010、2011 和 2012 年的年度报告

A38-WP/373
EX/126 有关议程项目 11、18 和 19 的报告草案文本 (26/09/2013)

议程 12: 技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动

A38-WP/19
EX/14 关于技术援助和技术合作的政策和 2010 – 2012 年期间的技术合作活动 (30/05/2013)

A38-WP/19
修改稿 关于技术援助和技术合作的政策和 2010 – 2012 年期间的技术合作活动 (14/08/2013)
EX/14

A38-WP/134
EX/51 独立国家联合体实施的运行安全及持续适航合作发展项目 (COSCAPCIS) 下培训
航空专家新做法 (21/08/2013)

A38-WP/171
EX/65 关于技术援助和技术合作的政策 (26/08/2013)

A38-WP/171
第 1 号更正 关于技术援助和技术合作的政策 (16/09/2013)
EX/65

A38-WP/334
EX/115 日本在机场领域 (包括生态机场) 的合作和技术 (16/09/2013)

A38-WP/372
EX/125 有关议程项目 12 的报告草案文本 (26/09/2013)

议程项目 13: 航空安保 — 政策

A38-WP/12
EX/7 航空安保高级别会议(HLCAS)的成果 (22/05/2013)

A38-WP/13
EX/8 航空安保声明和国际民航组织航空安保综合战略 (ICASS) (30/05/2013)

A38-WP/14 EX/9	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 (31/05/2013)
A38-WP/64 EX/32	对航空安保的优先考虑事项的建议 (22/07/2013)
A38-WP/104 EX/40	风险导向的安保 (13/08/2013)
A38-WP/124 EX/45	安装在以色列注册的商业机队上的激光基定向红外线反制系统(DIRCMS) (19/08/2013)
A38-WP/128 EX/46	下一个三年期内的航空安保(20/08/2013)
A38-WP/129 EX/47	航空安保国际合作的指导原则-下一步行动 (20/08/2013)
A38-WP/133 EX/50	加强全球航空货运安保的建议路线图 (20/08/2013)
A38-WP/136 EX/52	实施对液体、气溶胶和凝胶物品进行安保检查 (19/08/2013)
A38-WP/138 EX/53	为实施以成果为导向的航空安保措施指导材料的制定 (17/08/2013)
A38-WP/158 EX/56	航空货运和邮运安保 (20/08/2013)
A38-WP/159 EX/57	威胁意识计划的实施 (20/08/2013)
A38-WP/172 EX/56	通过空运非法走私麻醉药品和精神类药物 (22/08/2013)
A38-WP/178 EX/69	货运安保 (20/08/2013)
A38-WP/197 EX/73	俄罗斯联邦的国际民航组织航空安保联络点 (20/08/2013)
A38-WP/235 EX/80	开展航空安保虚拟培训措施（电子学习）的建议 (20/08/2013)
A38-WP/273 EX/93	韩国的利用现代信息技术建立的威胁响应系统 (09/09/2013)
A38-WP/276 EX/95	安保领域的创新 – 下一代安保系统的发展和业界的参与 (10/09/2013)
A38-WP/345 EX/118	越南的航空安保发展 (16/09/2013)
A38-WP/385 EX/131	有关议程项目 13 的报告草案文本 (27/09/2013)

议程项目 14: 普遍安保审计计划 (USAP)

- A38-WP/15
EX/10 普遍安保审计计划 (USAP): 向持续性监测做法的过渡 (31/05/2013)
- A38-WP/15 第 1
号修改稿
EX/10 普遍安保审计计划 (USAP): 向持续性监测做法的过渡 (08/07/2013)
- A38-WP/16
EX/11 普遍安保审计计划(USAP) (12/07/2013)
- A38-WP/168
EX/64 航空安保专家组质量控制-多米尼加共和国的经验 (20/08/2013)
- A38-WP/230
EX/78 普遍安保审计计划(USAP)的演进发展 (09/09/2013)
- A38-WP/230
第 1 号更正
EX/78 普遍安保审计计划(USAP)的演进发展 (25/09/2013)
- A38-WP/328
EX/114; TE/145 加勒比航空安全与安保监督系统 (CASSOS) 自 37 届大会以来的活动和进展报告 (17/09/2013)
- A38-WP/392
EX/134 有关议程项目 14 的报告草案文本 (27/09/2013)

议程项目 15: 航空安保 — 实施支助

- A38-WP/20
EX/15 航空安保援助和能力建设战略 (10/06/2013)
- A38-WP/21
EX/16 实施支助和发展 — 安保方案(ISA-SEC) (07/06/2013)
- A38-WP/107
EX/43 航空安保援助和能力建设战略 (21/08/2013)
- A38-WP/130
EX/48 航空货运安保的能力建设战略 (21/08/2013)
- A38-WP/152
EX/54 国际民航组织地区培训中心民航安保学校 (ESAC) (ASTC/ESAC) 的介绍 (20/08/2013)
- A38-WP/160
EX/58 机场安保限制区的保护(20/08/2013)
- A38-WP/217
EX/74 国际会议“航空安保: 为俄罗斯民用航空领域服务 40 周年” (27/08/2013)
- A38-WP/299
EX/102 由韩国领导的航空安保培训和其它与发展中国家能力建设有关的活动 (11/09/2013)
- A38-WP/313
EX/107 西非经济和货币联盟 (UEMOA) 的审计/检查程序 (11/09/2013)

A38-WP/313 修改稿 EX/107	西非经济和货币联盟（UEMOA）的审计/检查程序 (20/09/2013)
A38-WP/320 EX/111	拉丁美洲民用航空委员会为航空安保/ 简化手续制定的决策 (11/09/2013)
A38-WP/320 修改稿 EX/111	拉丁美洲民用航空委员会为航空安保/ 简化手续制定的决策 (19/09/2013)
A38-WP/396 EX/135	有关议程项目 15 的报告草案文本 (27/09/2013)

议程项目 **16**: 简化手续和机读旅行证件

A38-WP/3 EX/1	与附件 9 — 《简化手续》和下一个三年的建议工作计划有关的进展 (26/02/2013)
A38-WP/4 EX/2	与机读旅行证件（MRTD）计划和公钥簿（PKD）有关的进展 (06/05/2013)
A38-WP/11 EX/6	关于国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略的建议 (17/05/2013)
A38-WP/23 EX/18	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 (20/06/2013)
A38-WP/94 EX/39	乘客数据和边境管控 (07/08/2013)
A38-WP/94 第 1 号修改稿, EX/39	乘客数据和边境管控 (03/09/2013)
A38-WP/105 EX/41	与机读旅行证件(MRTD)计划和公钥簿(PKD)有关的进展 (21/08/2013)
A38-WP/161 EX/59	受信任旅行者方案 (20/08/2013)
A38-WP/180 EX/71	中国推行简化手续和应用电子护照的情况介绍 (20/08/2013)
A38-WP/246 EX/82	签证简化是促进旅游业增长的手段 (09/09/2013)
A38-WP/254 EX/84	旅客姓名记录(PNR) 数据的收集和使用的全球性框架 (17/09/2013)
A38-WP/267 EX/87	自动移民通关系统中的国际民航组织标准和建议措施的建议 (17/09/2013)
A38-WP/269 EX/89	自动移民通关系统的效果 (11/09/2013)
A38-WP/322	智利在机读旅行文件方面开展的活动的报告 (11/09/2013)

EX/112

A38-WP/397
EX/136

有关议程项目 16 的报告草案文本 (27/09/2013)

议程项目 17: 环境保护

A38-WP/25
EX/20

民用航空的发展和环境 (18/07/2013)

A38-WP/26
EX/21

航空噪声和排放的目前现状和未来趋势 (18/07/2013)

A38-WP/27
EX/22

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 (18/07/2013)

A38-WP/28
EX/23

可持续航空替代燃料 (18/07/2013)

A38-WP/29
EX/24

基于市场的措施 (MBMs) (04/09/2013)

A38-WP/30
EX/25

二氧化碳减排活动的国家行动计划 (23/07/2013)

A38-WP/31
EX/26

对各国的援助 — 航空和气候变化 (18/07/2013)

A38-WP/32
EX/27

环境保护 — 联合国其他机构和其他国际组织的进展 (18/07/2013)

A38-WP/33
EX/28

联合国气候中立倡议 (02/07/2013)

A38-WP/34
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 — 气候变化 (04/09/2013)

A38-WP/68
EX/33

应对航空二氧化碳排放 (24/07/2013)

A38-WP/68
第 1 号修改稿
EX/33

应对航空二氧化碳排放 (20/08/2013)

A38-WP/68
第 2 号修改稿
EX/33

应对航空二氧化碳排放 (03/09/2013)

A38-WP/68
第 3 号修改稿
EX/33

应对航空二氧化碳排放问题 (17/09/2013)

A38-WP/70
EX/34

欧洲关于航空对当地环境影响的看法 (25/07/2013)

A38-WP/83
EX/38

减少国际航空对气候的影响的一个综合性方法 (31/07/2013)

A38-WP/83 第 1 号修改稿 EX/38	减少国际航空对气候的影响的一个综合性方法 (25/09/2013)
A38-WP/106 EX/42	应对航空器噪声和当地空气质量影响问题 (20/08/2013)
A38-WP/108 EX/44	可持续代用喷气燃料 (20/08/2013)
A38-WP/131 EX/49	多米尼加共和国 — 降低来自国际民用航空的二氧化碳排放量的行动计划 (20/08/2013)
A38-WP/163 EX/60	国际民航组织关于与噪声有关的运行限制的政策 (20/08/2013)
A38-WP/163 第 1 号修改稿, EX/60	国际民航组织关于与噪声有关的运行限制的政策 (03/09/2013)
A38-WP/164 EX/61	印度尼西亚的绿色航空可持续发展举措：用于机场运行的可再生燃料 (20/08/2013)
A38-WP/165 EX/62	印度尼西亚的绿色航空可持续发展举措：用于机场运行的可再生能源 (20/08/2013)
A38-WP/165 修订 EX/62	(25/09/2013) 印度尼西亚的绿色航空可持续发展举措：用于机场运行的可再生能源
A38-WP/166 EX/63	绿色航空可持续发展举措：国际绿色航空大会 2013 (IGAC-2013) (20/08/2013)
A38-WP/176 EX/67	第 38 届大会对国际航空和气候变化的期望和理想目标 — 沙特阿拉伯的观点 (20/08/2013)
A38-WP/183 EX/72	通过技术和运行方面的措施实现减少排放-中国的做法 (20/08/2013)
A38-WP/222 EX/75	印度的航空器噪声管理和用于国际航空的路线图 (20/08/2013)
A38-WP/234 EX/79	应对航空对气候的影响问题 (20/08/2013)
A38-WP/240 EX/81	南非在航空器宵禁上的做法和建议 (29/08/2013)
A38-WP/250 EX/83	基于市场措施是使国际民用航空领域温室气体排放增加的因素 (20/08/2013)
A38-WP/258 EX/85	阿拉伯联合酋长国对航空和气候变化的看法 (09/09/2013)
A38-WP/268 EX/88	大韩民国减少温室气体排放自愿性活动的协议 (11/09/2013)
A38-WP/270	航空环境教育计划的进展 (11/09/2013)

EX/90	
A38-WP/271 EX/91	机场碳排放管理 (10/09/2013)
A38-WP/272 EX/92	非洲国家对气候变化问题的立场 (11/09/2013)
A38-WP/275 EX/94	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 - 气候变化草案的改善建议 (10/09/2013)
A38-WP/279 EX/97	降低来自国际民用航空排放量的中美洲行动计划(CAAPER) (10/09/2013)
A38-WP/288 EX/100	用有效的基于市场措施应对国际航空温室气体排放 (12/09/2013)
A38-WP/289 EX/101	环境问题透明度和程序问题 (12/09/2013)
A38-WP/297 EX/99	国际民航组织的二氧化碳排放标准是为达到减排目标的一揽子措施的一部分 (19/09/2013)
A38-WP/305 EX/105	巴西的二氧化碳减排行动计划(13/09/2013)
A38-WP/317 EX/109	拉丁美洲的民用航空发展以支持本地区航空运输可持续性发展 (10/09/2013)
A38-WP/317 第 1 号更正 EX/109	拉丁美洲的民用航空发展以支持本地区航空运输可持续性发展 (24/09/2013)
A38-WP/318 EX/110	环境保护, 航空环境保护委员会和国际民航组织地区办事处 (20/08/2013)
A38-WP/327 EX/113	上百万工作在机场的人可能受有害空气的影响 (16/09/2013)
A38-WP/327 第 1 号修改稿, EX/113	暴露在微小颗粒物下的有害影响 (20/09/2013)
A38-WP/328 EX/114; TE/145	加勒比航空安全和安保监督系统(CASSOS) 自 37 届大会以来的活动和进展报告 (17/09/2013)
A38-WP/346 第 1 号修改稿 EX/123; TE/154	绿色举措 — 印度 (23/09/2013)
A38-WP/348 EX/119	民用航空领域中的环境保护措施(17/09/2013)
A38-WP/350 EX/120	减少航空二氧化碳排放(17/09/2013)

A38-WP/371 EX/124	有关议程项目 17 的报告草案文本(27/09/2013)
A38-WP/378 EX/127	有关议程项目 17 的报告草案文本(01/10/2013)
A38-WP/378 第 1 号修改稿, EX/127	有关议程项目 17 的报告草案文本(02/10/2013)
A38-WP/424 EX/139	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(01/10/2013)
A38-WP/425 EX/140	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-气候变化的修改建议 (01/10/2013)
A38-WP/426 EX/141	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-气候变化的修改建议 (01/10/2013)
A38-WP/427 EX/142	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-气候变化的修改建议 (02/10/2013)
A38-WP/432 EX/144	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-气候变化的修改建议 (01/10/2013)

议程项目 18: 与地区组织和地区民用航空机构的合作

A38-WP/9 EX/5	与地区组织和地区民用航空机构的合作(30/05/2013)
A38-WP/157 EX/55	与地区组织的合作 (20/08/2013)
A38-WP/286 EX/98	地区组织参加国际民航组织框架内的航空运输工作计划的重要性 (11/09/2013)
A38-WP/286 Revision No. 1 EX/98	地区组织参加国际民航组织框架内的航空运输工作计划的重要性 (18/09/2013)
A38-WP/373 EX/126	有关议程项目 11、18 和 19 的报告草案文本 (26/09/2013)

议程项目 19: 秘书长的任期时限

A38-WP/5 EX/3	秘书长的任期时限 (22/03/2013)
A38-WP/373 EX/126	有关议程项目 11、18 和 19 的报告草案文本 (26/09/2013)

议程项目 20: 关于每两年举行一次大会届会的建议

A38-WP/18 EX/13	关于每两年举行一次大会届会的建议 (05/06/2013)
A38-WP/381	有关议程项目 20 和 21 的报告草案文本 (27/09/2013)

EX/128

议程项目 21: 建议修改《芝加哥公约》第 50(a)条以便将理事会成员增加到 39 个的提案

A38-WP/17
EX/12 建议修改国际民用航空公约第 50(a)条以便将理事会成员增加到 39 个的提案
(28/05/2013)

A38-WP/381
EX/128 有关议程项目 20 和 21 的报告草案文本 (27/09/2013)

议程项目 22: 人力资源管理

A38-WP/75
EX/36 人力资源管理 (31/07/2013)

A38-WP/386
EX/132 有关议程项目 22 和 23 的报告草案文本 (27/09/2013)

A38-WP/386
Revised, EX/132 有关议程项目 22 和 23 的报告草案文本 (28/09/2013)

议程项目 23: 国际民航组织员工队伍的现状

A38-WP/76
EX/37 国际民航组织员工队伍的现状 (30/07/2013)

A38-WP/76
修改稿
EX/37 国际民航组织员工队伍的现状 (23/08/2013)

A38-WP/226
EX/76 关于中国民航选派人员支持国际民航组织工作的有关情况介绍 (09/09/2013)

A38-WP/386
EX/132 有关议程项目 22 和 23 的报告的草案文本 (27/09/2013)

A38-WP/386
Revised
EX/132 有关议程项目 22 和 23 的报告的草案文本 (28/09/2013)

议程项目 24: 增强国际民航组织的效率和有效性

A38-WP/6
EX/4 对《国际民用航空组织大会议事规则》(Doc 7600 号文件)第 63 条进行修订以包
括中文的使用 (15/05/2013)

A38-WP/74
EX/35 增强国际民航组织的效率和有效性 — 改进信息管理 (30/07/2013)

A38-WP/227
EX/77 以所有正式语文提供国际民航组织文件 (23/09/2013)

A38-WP/307
EX/106 将多种语文作为实现国际民航组织这一联合国专门机构的目标的一项基本原则
(17/09/2013)

A38-WP/362
EX/122 保持国际民航组织中的多种语文 (23/09/2013)

A38-WP/403
EX/137 有关议程项目 24 的报告的草案文本 (29/09/2013)

议程项目 25: 需要执行委员会审议的其他高层政策问题

A38-WP/22
EX/17 对航空事故受害者及其家属进行援助的政策(31/05/2013)

A38-WP/24
EX/19 对大会第 A22-4 号决议的更新-空中航行委员会的组成和参与其工作(11/06/2013)

A38-WP/48
EX/31 关于标准和建议措施 (SARPs) 及空中航行服务程序 (PANS) 的制定和执行以及差异的通知 (31/07/2013)

A38-WP/260
EX/86 查明和通知差异的指导材料的进展 (11/09/2013)

A38-WP/300
EX/103 解决航空运输事故受害者及其家属的需要的政策的实施 (12/09/2013)

A38-WP/301
EX/104 对航空器事故受害者及其家属进行援助 (12/09/2013)

A38-WP/301
第 1 号更正
EX/104 对航空器事故受害者及其家属进行援助 (18/09/2013)

A38-WP/335
EX/116 国际民航组织战略目标与成员国保持一致和建立进展情况报告机制 (09/09/2013)

A38-WP/338
EX/117 关于认可第三方和签署谅解备忘录(MOUs) 的政策 (17/09/2013)

A38-WP/387
EX/133 有关议程项目 25 的报告的草案文本 25 (27/09/2013)

议程项目 26: 理事会提交大会的 2010、2011 和 2012 年的年度报告

议程项目 27: 航空安保—政策

议程项目 28: 航空安保— 标准化

议程项目 29: 航空安保— 监测和分析

议程项目 30: 航空安保— 实施支助

A38-WP/328
EX/114; TE/145 加勒比航空安全和安保监督系统(CASSOS)自 37 届大会以来的活动和进展报告 (17/09/2013)

议程项目 31: 航空安保 — 新出现问题

议程项目 32: 空中航行 — 政策

议程项目 33: 空中航行 — 标准化

议程项目 34: 空中航行 — 监测和分析

议程项目 35: 空中航行 — 实施支助

议程项目 36: 空中航行 — 新出现问题

议程项目 37: 非洲的航空安全地区综合实施计划 (AFI 计划) 的进展

议程项目 38: 需要技术委员会审议的其他问题

A38-WP/346 绿色举措 — 印度 (23/09/2013)
第 1 号修改稿,
EX/123; TE/154

议程项目 39: 理事会提交大会的 2010、2011 和 2012 年的年度报告

议程项目 40: 航空运输的经济发展 — 政策

议程项目 41: 国际航空运输的经济管理

议程项目 42: 机场和空中航行服务的经济问题

议程项目 43: 航空数据 — 监测和分析

议程项目 44: 需要经济委员会审议的其他问题

议程项目 45: 理事会提交大会的 2010、2011 和 2012 年的年度报告

议程项目 46: 国际航空界关注的但现有航空法文书尚未涵盖的行为或犯罪

议程项目 47: 本组织在法律领域的工作计划

议程项目 48: 需要法律委员会审议的其他问题

议程项目 49: 理事会提交大会的 2010、2011 和 2012 年的年度报告

议程项目 50: 2014、2015 和 2016 年的预算

议程项目 51: 确认理事会在向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转基金预付款方面采取的行动

议程项目 52: 前南斯拉夫社会主义联邦共和国拖欠的会费

议程项目 53: 拖欠的会费

A38-WP/43 拖欠会费问题的财务影响 (14/08/2013)
EX/30; AD/4

A38-WP/43 拖欠会费问题的财务影响 (20/09/2013)
第 1 号修改稿
EX/30; AD/4

A38-WP/43 拖欠会费问题的财务影响 (24/09/2013)
第 1 号修改稿, 第 1
号增编 EX/30;
AD/4

议程项目 54: 对 2014, 2015 和 2016 年的普通基金的摊款

议程项目 55: 有关周转基金的报告

议程项目 56: 现金盈余/亏损的处理

议程项目 57: 对《财务条例》的修订

议程项目 58: 审查 2010 年、2011 年和 2012 年财政年度的支出, 批准帐目并审查审计报告

议程项目 59: 外部审计员的委任

议程项目 60: 需要行政委员会审议的其他问题

— 完 —

ISBN 978-92-9249-953-2



9

789292

499532