

大会第39届会议

2016年9月27日 — 10月6日，蒙特利尔

全体会议

记录



经大会批准并由秘书长授权出版

国际民用航空组织

大会第39届会议

2016年9月27日 — 10月6日，蒙特利尔

全体会议

记录



经大会批准并由秘书长授权出版

国际民用航空组织

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 10080 号文件 — 《全体会议记录》

订购编号：10080

ISBN 978-92-9258-215-9

© ICAO 2017

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。

目录

	页
第一次会议记录, 2016年9月27日, 星期二, 11:00时	1
理事会主席宣布会议开幕	2
蒙特利尔市市长丹尼斯·科戴尔 (Denis Coderre) 先生致辞	6
魁北克省省长菲利普·库亚尔 (Philippe Couillard) 阁下致辞	8
代表加拿大政府的运输部长马克·加尔诺 (Marc Garneau) 阁下致辞	9
联合国 (UN) 秘书长潘基文先生预先录制的视频致辞	11
颁发理事会主席奖 (CPC)	11
批准议程	12
建立各委员会和专门委员会	12
— 建立证书、执行和协调委员会以及技术、经济、法律和行政委员会	12
将主题事项提交给各委员会和专门委员会	13
选举参加理事会的成员国	13
— 参加理事会第一部分和第二部分选举的候选国报名最后时限	13
— 在理事会各部分选举中当选成员国的最大数量	13
第二次会议记录, 2016年9月27日, 星期二, 15:00时	15
大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动	15
— 证书委员会临时口头报告	15
选举大会主席	15
选举大会四位副主席以及各委员会主席	16
成员国代表团发言	16
第三次会议记录, 2016年9月28日, 星期三, 09:20时	17
大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动	17
— 批准执行委员会关于议程项目 10 的口头报告	17
成员国代表团发言	18
第四次会议记录, 2016年10月1日, 星期六, 09:00时	19
选举参加理事会的成员国	19
— 选举的第一部分和第二部分	19
— 理事会选举第三部分候选申请提交时限	22
大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动	22
— 批准执行委员会关于议程项目 11、12、13、20 和 21 的报告	22
成员国代表团发言	22

	页
第五次会议记录, 2016 年 10 月 4 日, 星期二, 14:00 时	23
选举参加理事会的成员国	23
— 选举的第三部分	23
成员国代表团发言	25
第六次会议记录, 2016 年 10 月 5 日, 星期三, 09:00 时	27
大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动	27
— 批准行政委员会关于综述部分和议程项目 48 至 58 的报告	27
— 批准法律委员会关于综述部分和议程项目 44 至 47 的报告	29
— 批准经济委员会关于综述部分和议程项目 38 至 43 的报告	30
— 批准执行委员会关于综述部分和议程项目 14、16 至 19、23 至 27、29 至 31 的报告	32
— 批准技术委员会关于综述部分和议程项目 32 至 37 的报告	33
— 批准证书委员会的最终报告	35
第七次会议记录, 2016 年 10 月 6 日, 星期四, 11:00 时	37
大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动	37
— 批准执行委员会关于议程项目 15、16 和 28 的报告	37
— 批准执行委员会关于议程项目 22 的报告	38
授权大会主席批准全会的会议记录	54
关于修订《国际民用航空公约》第五十条第一款和第五十六条的议定书的签字仪式	54
鸣谢	54

全体会议讨论议题时间表

项目	9月			10月			
	27日 上午	27日 下午	28日 上午	1日 上午 5、R11、R12、 R13、R20、R21、8	4日 下午 5、8	5日 上午 9	6日 上午 9
1. 理事会主席宣布会议开幕	X						
2. 颁发理事会主席奖 (CPC)	X						
3. 批准议程	X						
4. 建立各委员会和专门委员会	X						
5. 将主题事项提交给各委员会和专门委员会	X			X			
6. 选举参加理事会的成员国	X			X	X		
7. 选举大会主席		X					
8. 选举大会四位副主席以及各委员会主席		X					
9. 成员国代表团发言		X	X	X	X		
10. 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动 — 证书委员会 — 执行委员会 — 技术委员会 — 经济委员会 — 法律委员会 — 行政委员会		X	X	X		X	X
授权大会主席批准全会记录							X
关于修订《国际民用航空公约》第五十条第一款和第五十六条的议定书的签字仪式							X

第一次会议记录

(2016年9月27日，星期二，11:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 1: 理事会主席宣布会议开幕
 - 蒙特利尔市市长丹尼斯·科戴尔 (Denis Coderre) 先生致辞
 - 魁北克省省长菲利普·库亚尔 (Philippe Couillard) 阁下致辞
 - 代表加拿大政府的运输部长马克·加尔诺 (Marc Garneau) 阁下致辞
 - 联合国 (UN) 秘书长潘基文先生预先录制的视频致辞
2. 颁发理事会主席奖 (CPC)
3. 议程项目 2: 批准议程
4. 议程项目 3: 建立各委员会和专门委员会
 - 建立证书、执行和协调委员会以及技术、经济、法律和行政委员
5. 议程项目 4: 将主题事项提交给各委员会和专门委员会
6. 议程项目 5: 选举参加理事会的成员国
 - 参加理事会第一部分和第二部分选举的候选国报名最后时限
 - 在理事会各部分选举中当选成员国的最大数量

讨论摘要

议程项目 1: 理事会主席宣布会议开幕

1. 理事会主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留 (Olumuyiwa Benard Aliu) 博士作为大会临时主席宣布大会第 39 届会议开幕并发表如下讲话:

“很荣幸宣布此次具有重大意义的国际民用航空组织 (ICAO) 大会第 39 届会议开幕。

“我谨代表国际民航组织理事会、秘书长柳芳博士以及今天出席的许多尊敬的部长和大会代表，首先向三位贵宾致以热烈欢迎:

- 加拿大运输部长马克·加尔诺 (Marc Garneau) 阁下;
- 魁北克省省长菲利普·库亚尔 (Philippe Couillard) 阁下; 以及
- 蒙特利尔市市长丹尼斯·科戴尔 (Denis Coderre) 阁下。

“同时，我也荣幸地欢迎各个国际组织代表和来自世界各地的其他与会者，我们紧密合作，共同促进国际民用航空安全、安保、高效以及环境可持续性的发展。

“本届大会具有历史里程碑式的意义，参与等级和世界各国政府展开的工作量都达到新记录。同时，期望国际社会和各行业在全球范围内采取行动减少温室气体排放量，并在这一方面迈出坚定步伐。

“但在展望未来之前，让我们也一起回顾自第 38 届大会以来，国际民航组织在短短三年内走过的历程。

首先，通过协商一致制定国际民用航空标准与建议措施，我们增强了与全球航空运输互操作性相关的核心活动。

“我们的协商过程变得更为高效，而且我们确保各国做好准备，实施新的国际民航组织规定。我们已经实施了更为高效的影响评估，而且确保将有关任何新举措的指导材料提前发放给各国。

“持续监测做法下的安全和安保审计计划不断在优化，以便及时核实各国的纠正措施，解决已查明的缺陷。这一方法确保能够收到强有力的反馈，从而进一步加强整体标准制定过程。

“女士们、先生们，众所周知，航空运输是社会经济发展和世界各国及其人民繁荣富强的关键动力。

“《芝加哥公约》第 44 条为国际民航组织制定了目标，即促进国际民用航空的规划与发展，确保其在世界各地安全有序地发展；满足世界各国对安全、正常、高效和经济的航空运输的需求；以及确保各缔约国拥有平等机会参与国际航空运输。

“但高效执行国际民航组织标准是各国希望通过充分利用国际航空运输来实现为其公民和企业谋福利的愿望的关键。

“而且我们的公民理应享受安全、安保、高效、可靠的航空旅行，自由来往于世界各地。

“国际民航组织认识到这些事实，并在过去三年间做出巨大努力，加强世界范围内标准的有效实施（EI）水平。我们的‘不让任何国家掉队’活动已经在指导此次变革以及组织范围内的改革。

“我们的地区办事处在此过程中积极参与，这要求其调整工作流程、资源分配，以更好地监控和解决本地需求。

“有了清晰的目标、时间表和职责划分，有助于实现目标更为明确的国家和区域行动计划并获得国际民航组织总部的鼎力支持。

“我们的技术合作和援助活动也再度绽放光彩，主要借助于新工具的发展。我们还制定了新的国际民航组织航空志愿者计划，希望利用航空专业知识、经验以及热情来为航空事业做出贡献，在此，我诚挚地邀请各位专家积极参与，协助需要帮助的国家。

“在过去三年间，国际民航组织在全球航空培训和相关人力资源发展能力建设方面有着长足的发展。

“同时，我们还将‘下一代航空专业人员’的努力正式化，成为国际民航组织的正式方案，并鼓励最优秀突出的人能够通过与国际航协和国际机场理事会合作的青年航空专业人员计划大放异彩。

“2014 年开幕的新的国际民航组织博物馆也有助于激励未来的航空人。我在此邀请各位参观我们的博物馆，再次感受航空业和国际民航组织的光辉历史。

“国际民航组织秉承‘不让任何国家掉队’活动的宗旨，努力联系各国最高级别决策者，鼓励其做出承诺并认识到自身的成就。

“比如今天上午早些时候，我将荣幸地向获得理事会主席表彰奖的 14 个国家致以祝贺词，表彰他们在有效执行国际民航组织安全标准方面做出的贡献。

“女士们、先生们，航空业是一个非常具有活力的行业，公共信心对于我们行业的可持续性至关重要。因此，我相信国际民航组织必须准备好，全面高效地应对所有出现的问题，时刻牢记我们的使命。

“过去三年我们在这一方面颇有成效，国际民航组织挺身而出，在马来西亚航空公司 MH370 航班事件和航空器追踪方面协调了民航界的应对措施，制定冲突区风险缓解措施、埃博拉病毒的大流行性流感的应对措施以及对于厄瓜多尔大地震的紧急支援。

“这些优先事件说明了请你们核准新的国际民航组织突发事件应对策略的必要性，有助于我们在今后能够高效地应对更为严峻的紧急事件。

“我们在预测新要求方面也比过去更为积极，无论是遥控驾驶航空器系统、商业亚轨道飞行、新的网络安全威胁还是其他新兴的挑战。

“重要的是，我们始终强调和加深国际民航组织作为各个国家与航空产业之间协调者的角色，共同确保全球民用航空的发展，同时共同应对产业发展挑战。

“国际民航组织理事会在这一过程中起着关键领导作用，借助定期和全面的行业简介会，组织年度场外战略会议以及出访国际民航组织各地区收集信息。

“理事会同时与秘书处紧密合作，通过绩效管理和评估来加强组织的效率和有效性，包括制定绩效保障和风险管理框架以及坚实的道德操守和内部审计制度。

“此外，本组织还不遗余力地推广民用航空对于社会经济发展的重要性以及其在国家和区域投资和发展计划中的优先性。

“此项工作最为重要的一方面是协调和优化全球航空合作伙伴的发展，包括一些非航空利益相关者，如联合国姊妹机构、金融和经济发展机构、产业机构以及捐赠者。

“实现这些合作伙伴关系的重要性是最新的国际民航组织世界航空论坛的核心，能够在昨天的第二次论坛上看到这么多人出席，我们倍受鼓舞。

“女士们、先生们，我们的组织在过去几年已经经历了一系列转型变革并启动了很多新的计划。值得注意的是，所有这些努力都不会影响我们履行在 2013 年举办的上届大会上详细阐述的各国的指示和期望。

“关于这些期望，在今天的会议上，各专门委员会和执行委员会将审议一些工作文件，以审核在本组织所有战略目标指导下的一些成绩以及关于未来发展的提议。

“国际民航组织全球航空安全和空中航行计划目前将国家活动和产业投资提升到前所未有的水平。本次会议期间，将请你们通过若干新的修订内容，以便让该计划更为高效，尤其是在解决安全管理和航空系统组块升级策略方面。

“由于这些文件取得如此成功，我们目前正在考虑为航空安保和简化手续以及航空运输的经济发展制定类似的全球战略计划，这些也将请你们核准。

“我们将不断报告我们在安保威胁方面所作出的基于危机、关注结果以及可持续性的响应的努力，并平衡有效控制措施和系统的连接性和高效性。

“我们还将报告在国际民航组织旅行者身份识别方案下开展的有关旅行证件和身份管理的工作、国际航空运输自由化和消费者保护的发展情况。

“为了实施所有这些预期活动，我们已提交了一份需要您认同的未来三年期的结果导向型计划。在计划中，我们概述了通过新的协同效应和合作伙伴来调动和利用额外资源的努力。

“最后我想要强调的一点是，我们正在参与极为广泛的环境工作，尤其是降低航空排放的一揽子措施。这些措施包括技术创新、运行改进、可持续代用燃料的使用以及基于市场的措施。

我很高兴的是，航空环境保护委员会首次提交了航空器二氧化碳 (CO₂) 排放标准，请国际民航组织理事会通过。

也许最为重要的是，经过漫长详细的协商过程，理事会向本届大会提交了一份有关减轻国际航班排放的全球基于市场的措施 (GMBM) 的决议草案。

“当然，提案的通过只是开始。从此刻到第 40 届大会期间，国际民航组织、各国政府以及航空产业还需要共同完成很多事情，努力使得提议的国际航空碳抵消和减排计划从 2020 年起，能够全面且富有意义的运行。

“我们需要完成以下方面的工作：制定和确立登记框架；监督、报告和核实流程；以及排放单元标准。但我必须说的是，占国际运输量 80% 的国家现已自愿参与截至 2021 年的试验阶段，我深受鼓舞。

“女士们、先生们，世界航空运输网络每天通过 10 万个商业航班输送大约一千万名旅客。2015 年，共有 35 亿乘客乘坐超过 3400 万个航班；据预测，截至 2030 年，这些数字将翻一番，乘客人数将达到 60 亿人次，每年航班数为 6000 万次。

“航空运输是迄今为止最安全的运输模式，而且我们的安全记录稳步提高，2015 年再次成为记录事故最低的一年。

“与几十年前相比，如今的航空器安静程度提高了 70%，燃油效率提高了 80%。而且我们目前正在超越每年提升 2% 的燃油效率改善目标。

“这些突出成就是各成员国、航空公司、机场、空中航行服务提供商、制造商和其他利益相关者共同努力的结果，当然，还包括全世界辛勤工作的民航界工作人员的奉献精神和专业精神。

“国际民航组织在制定全球政策、计划和标准方面起着独特的领导作用，并向各个政府和产业提供协作平台，协助其合作实现这些目标。

“本届大会将是我们做出有胆识的决策的大会，也正是时候精炼见识，探讨如何让航空运输在未来令人振奋的几年中更好地服务于国家和地区、商业和旅行者。

“全世界的目光都聚集在国际民航组织如何让产业变得更加绿色和高效并且使后代受益的具体措施上。

“我真心希望各位展示我们合作、妥协和共识的历史优势。

“我相信我们能够实现国际社会的期望。

“各位阁下、尊敬的部长、代表和同事们，我很荣幸能够有这样独特的机会领导我们这个伟大的组织。我衷心感谢各位的支持以及我们所能够共同实现的目标。

“让我们秉承《芝加哥公约》序言的精神努力工作，让国际民用航空继续帮助在世界各国及其人民之间创建和保留友谊和理解，并促进全球安保、和平与繁荣。

“我十分期待这一旅程，并祝愿国际民航组织大会第 39 届会议卓有成效，圆满成功。”

蒙特利尔市市长丹尼斯·科戴尔（Denis Coderre）先生致辞

2. “亲爱的朋友们：

“首先，我想向国际民航组织秘书长以及理事会主席说的是，你们的出席，以及今天在座的很多加拿大以及其他国家的部长及高级官员的到来，是我们莫大的荣幸。

“我很高兴能够在三年举办一次的国际民航组织大会第 39 届会议开幕式上致辞。

“诸位在此完成的工作对航空运输的未来奠定了基础。自创立以来，国际民航组织已经制定了超过 10000 个标准和规范，以改善空中航行的安全、效率和安保，同时促进航空运输的经济发展和环境保护。蒙特利尔市有幸能够在此现场倾听贵组织的各项成就。

“阿留博士，感谢您鼓舞人心的演讲。我相信我们能够共同合作。加拿大的各级政府集聚于此，显示了国际民航组织和加拿大之间关系的重要性。

“1947 年在这里建立国际民航组织永久总部的决定引发了多米诺效应，即推动了其他重要的国际组织在我们城市扎根，使得蒙特利尔市逐步发展成为国际民用航空城市。这些组织包括：国际航空运输协会（IATA）；在本周已经举办了重要会议的国际机场理事会（ACI）；以及航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）。这些仅仅是其中的几个例子。

“国际民航组织拥有 500 名员工，其所具有的国际地位以及其在航空领域组织中的吸引力，使之无疑成为蒙特利尔市 60 多个国际机构中最大、最具影响力的组织。

“我们的城市是一座世界性的城市，是一座多样性的联合国城市，不仅是国际民航组织总部所在地，还是很多其他与联合国相关、声誉卓著的组织的所在地，如生物多样性公约秘书处、实施蒙特利尔议定书多边基金、以及联合国教科文组织统计研究所。蒙特利尔市鼓励创新，同时也在和平共处、反激进主义以及可持续发展方面的国际舞台上起着领导作用。我们的专业性得到联合国秘书长潘基文先生的认可，他今年曾两次造访蒙特利尔市并对我们的若干举措表示欢迎，尤其是防止激进主义中心，激进主义可能会导致暴力。

“蒙特利尔市无疑是一座国际化、充满活力且开放的城市。同时也是通向北美的不能错过的门户城市、欧洲和美洲大陆之间的交易中心以及亚洲、非洲和大洋洲的桥头堡。这也是为什么运输，尤其是航空运输，是这座大都市保持生命力的重要经济成分的原因所在。

“这同时也是蒙特利尔市倡导增加从其机场到世界其他重要城市的直飞航线的理由。上周五，我与中华人民共和国总理一起宣布蒙特利尔市至上海的直飞航线开通。这一新的每日一班的航线代表着两座城市之间经济关系的附加价值。

“不断增加的直飞航线不仅反映了我们作为国际城市的多样性和地位，还有助于保持城市及其企业的有形经济优势，包括旅行者的时间和金钱上的节约；对于位于蒙特利尔和魁北克省公司的国际化激励；进入新市场的更大便利性；以及可用于公司在蒙特利尔市举办国际活动以及设立总部办公室的资产。

“每条新增直飞航线都代表着蒙特利尔市吸引龙头国外公司并提高经济发展潜力的机遇。不仅如此，蒙特利尔市还是一个强大的中心：作为联合国城市，它将世界联系起来，因此，我们能够反映从国家到国家建立更好未来以及加强生活品质的必要性。

“与航空相关的整体氛围，即流行话所说的生态系统，也反映在蒙特利尔市的发展迅速且被世界所熟知的航空产业。蒙特利尔市航空产业是世界上唯一覆盖航空器寿命周期所有阶段的产业之一：从设计到维护以及售后服务，经历生产和最终组装过程。

“感谢庞巴迪宇航公司（Bombardier）、普惠公司（Pratt & Whitney）、CAE、Mecachrome 或 Heroux Devtek 等领导者，使得蒙特利尔市与西雅图和图卢兹共同成为世家三大龙头航空中心。但我们无法仅仅只是凝望这一幅美好画面。产业不断发展，并且面临 21 世纪的全新挑战，比如可持续发展。

“我很赞同国际民航组织在大会第 39 届会议上提出环境保护问题的意愿，尤其是有关航空器发动机排放和噪音管理问题。如同国际民航组织一样，蒙特利尔市也同样关切这些重大环境问题。让我们回顾一下潘基文先生的智言，“地球没有再来一次的机会”。

“作为蒙特利尔市市长和蒙特利尔大都会社区主席，我与同事共同合作降低整个大都会区域的运输环境足迹。去年秋天在巴黎 COP21 期间，作为大都会的发言人和主席，我有机会强调了蒙特利尔市的地位并介绍了我们在应对气候变化方面采取的行动，尤其是有关运输电气化的行动。例如，四年内，极具现代感、完全依靠电力和自动化的轻轨列车将服务于机场。我想要感谢和赞赏魁北克省政府的领导库亚尔（Couillard）先生，以及加拿大运输部长加尔诺（Garneau）先生在基础设施方面的合作伙伴关系。

“我们在保护地球方面各司其职，我很骄傲地看到航空产业正在认真地履行其职责。实际上，航空领域注定要经历重大变革。让我们回顾一下贝特朗·皮卡尔（Bertrand Piccard）最近取得的成就。他用 16 个月时间驾驶太阳能飞机“阳光动力”号环游世界，这项壮举足以证明开阔眼界和在替代能源研究和发展方面进行投资的重要性。

“皮卡尔先生的宣介必将成为 2016 年蒙特利尔市国际民用航空周最受欢迎的活动，该活动已于昨天上午开幕。此外，我想要感谢本届国际民用航空周的组织者和合作者，感谢其向国际民航组织大会各位代表以及蒙特利尔普通民众呈现出的高品质活动。

“最后，我想邀请各位来年再次造访蒙特利尔市，明年将是我们第 375 周年纪念。庆祝活动将与国际民航组织总部在蒙特利尔市成立 70 周年以及加拿大建国 150 周年活动同时举办。三大事件值得庆祝！

“同时，我在此预祝大会以及国际民用航空周取得圆满成功。祝国际民航组织永保活力！”

“我们不断在强调，世界已不再由国家和各个大陆定义，我们需要的是城市发展策略。过去我常说‘踽踽独行以求速’，而现在，我认为当我们同时拥有伟大的愿景和领导力之时，像各成员的愿景和国际民航组织这样的领导力时，我们会走得更远。”

3. 理事会主席代表大会代表和与会者，向蒙特利尔市市长致以最诚挚的感谢，感谢自他们抵达以来蒙特利尔市对所有人展现的热情好客。他也借此机会表达了国际民航组织对于市长领导下的市政厅和本地社区持续不断的支持的感谢，让很多理事会代表和驻国际民航组织代表在蒙特利尔感到宾至如归。

魁北克省省长菲利普·库亚尔（Philippe Couillard）阁下致辞

4. “我很荣幸和高兴能够参加本次大会第39届会议的开幕式，大会是唯一能够让所有民用航空利益相关者欢聚一堂的全球论坛。航空产业、各国政府，当然还有各位专家，正如我们刚才听到的那样，他们致力于让国际航空运输变得更加安全、更有秩序以及更加高效；现在，则对环境和可持续发展原则更加重视和敬畏。

“我也很骄傲这一重要的联合国机构能够坐落在魁北克省蒙特利尔市。

“航空业是多个经济领域的关键，同时也是全世界数千万工作机遇的来源。我们的航空港是真正能够有助于大都市经济发展的城市。

“然而，如今的民用航空业已经与1944年初次创建国际民航组织时身处不一样的世界。这一行业受到21世纪工业革命的深切影响。为了和变革带来的变化与时俱进并持续发展，航空业必须确保其雇员人数的发展、朝工业4.0的转型、开发新产品的持续创新、对环境问题的审议以及尤其是应对环境变化的努力。

“在魁北克省，我们已认识到这些问题，而且政府也迅速采取措施并鼎力支持在这一重要转型过程中的各项业务，这是由于：

- 蒙特利尔市，如上面提到的，我在此再次重申，是世界航空航天产业第三大城市；
- 155亿的销售额；
- 80%的出口量；
- 加拿大在航天航空研究和发展方面的投资的70%汇集于此；
- 接近200家企业，涵盖从龙头承包商到设备制造商，从整合者到供应商；
- 为大蒙特利尔地区提供40000份工作；
- 十个航空航天研究中心，如麦吉尔航空航天法研究所。在国际组织、大学、研究中心和企业环绕下的知识社区，代表着我们在航空领域具有独特的专业性。强劲的研究能力和计划汇集能力使得蒙特利尔市成为一个创新型城市。我总是喜欢提醒到访的来宾，告诉他们蒙特利尔市是继波士顿之后，在北美拥有最多大学学生的城市。坐拥如此惊人的财富和聚集的人才，任何产业都能从中受益。

“因此，除此之外，我们启动了新的2016-2026年魁北克省航空航天产业战略，涉及多个领域，包括加强和多样化产业结构；通过支持各个项目和持续向劳动力投资来确保产业发展；帮助中小企业的发展，以及投资创新。

“在这一方面，我们一直支持环境友好型飞机SA2GE项目的发展，作为第一阶段的合作伙伴，其公私投资达到1.5亿美元；接着第二阶段将有8000万美元来自政府和私营企业的投资。

“我们最近已向C系列投资10亿美元，C系列是适用于21世纪低碳经济的21世纪飞机。瑞士航空公司已开始使用该静音型飞机运载乘客。而且最近，据报道，庞巴迪公司是全球首家发布C系列飞机产品环境宣告（EPD）的航空公司。

“正如大家所见，航空业与在座的你我都息息相关。

“我们的产业和政府倍受鼓舞，致力于让魁北克省的航空航天业在降低碳足迹的条件下更具有竞争力、更为创新。

“这也是我为什么要重复提及，我们很骄傲继《芝加哥公约》之后，魁北克省于2014年国民大会已走过了70个年头，在这里我们设计、讨论和执行了那些管理、改善和适应民用航空的标准、计划和规范。

“国际民航组织在蒙特利尔市之外支持该产业成指数增长，但同时也吸引着管理大量航空产业商业、技术和法律方面的机构来此。

“在我的讲话中，诸位可能会注意到，这一强大的影响力与魁北克省重要的航空航天产业相辅相成，已融入每个魁北克人的血液之中。

“我们更加清楚自己在优化国际民航组织员工和常住代表开展工作的框架方面的责任。

“此外，我保证政府中的高级管理者将提供一切支持，确保国际民航组织社区能够在最有利的环境下发展国际民用航空事业。而且，我希望能够继续建立已经维系了几十年的合作伙伴关系。

“如大家所知，我们目前正在致力于一份新的协议文本，该协议是1994年签订的协议的现代版本。我想要告诉大家，目前磋商正顺利进行，我完全有理由相信我们会在今年秋天完成磋商。

“我已经向秘书长呼吁过，我们想要与国际民航组织形成潜在合作伙伴关系，探索关于建立航空和环境研究职位的问题。这一职位完全符合国际民航组织致力于执行《巴黎协定》有关应对气候变化措施的意愿。你们的这一行业已经设立了可持续发展目标并取得丰硕成果。

“在蒙特利尔，诸位将总能找到想要的灵感、智力环境和后勤保障。尤其是因为国际民航组织现在已经是城市不可分割的一部分。这也是我们将其作为距离这里几步之遥的一个重要地铁站的名称，以便敲定其在我们城市的地位并传达出清晰且有力的信息：你们对这个城市至关重要，对魁北克省至关重要，你们属于这里，我们因而而自豪。

“感谢各位，并预祝大会第39届会议成功。”

5. 理事会主席向魁北克政府和人民致以国际民航组织最诚挚的谢意，感谢其在这些年来对本组织的财务和行政方面的支持，尤其是专门为技术合作计划提供宝贵的办公空间。他保证，切实表达的支持以及国际民航组织持续与魁北克政府保持的友好关系，能够让本组织更好地为国际航空界服务。

代表加拿大政府的运输部长马克·加尔诺（Marc Garneau）阁下致辞

6. “很高兴能够与在座各位一起参加国际民航组织大会第39届会议开幕式。

“刚才我的同事已经致过欢迎词，我想再次欢迎各位来到加拿大，来到蒙特利尔，我美丽的家乡。大会本届会议在一年中最美的季节开幕，此时，我们的树木正被各种颜色包裹着。我希望在座各位能够抽点时间享受美丽的自然景致以及蒙特利尔的景点。

“与魁北克省和蒙特利尔市一样，加拿大也很荣幸能够招待国际民航组织以及外交人员和专家社区，并承诺全力支持国际民航组织，促进其蓬勃发展。

“加拿大历来重视与各国之间的合作，尤其是在联合国的支持下，而此次会议也不例外。此次大会期间，我们的共同使命是携手发展宏大的标准，让我们的后代能够生活在更加美好的世界上。国际民航组织作为专门机构开展的工作直接与该目标保持一致。

“重要的工作还在未来等着我们。我们将制定未来三年的组织工作计划，其间提出了许多至关重要的问题。

“一些人可能知道，在我之前的职业中我曾经有幸飞上太空。这一经历在我成为加拿大运输部长之后带来了一些幽默效应，预示着加拿大正把运输方面的关切提升至一个全新的等级。而我的想法却恰恰相反：我的经历赋予我以独特的视角看待我们在地球上所做的工作。从太空上看到的是地球非凡的美丽和统一。没有边界，那些分隔我们的地理边界全都消失殆尽。满眼望去只有美丽的蓝色星球。

“如今来自不同国家的我们欢聚一堂，我们都认识到美丽星球的脆弱。我们的国家，无论是个体还是集体，都曾说过我们需要一条新的出路，一条利用科学和技术发展经济而不牺牲我们赖以生存的脆弱星球。这是我们接下来几天在此讨论的挑战和机遇：做好自己的工作，确保我们的后代也能够享受到这颗健康的星球。

“世界和航空产业在看着我们。我们将采取各种措施让航空运输更加安全、安保、经济和具有弹性，并且更加能够对环境负责。

“这一任务并不简单。我们的政府需要注意新的挑战 and 威胁、新技术以及国家和企业可能会面临的经济动荡。

“在 1944 年芝加哥举办的国际航空会议上，前辈们希望创立一个能够为民用航空安全运行制定统一标准和管理航空方面经济或商业的组织。当时的会议主席将这一目标称为雄心勃勃的梦想。

“过去 70 年间，我们完成了大量工作，包括很多当时无法预见的事情。自此之后，商业航空运输已经从少数精英的边际活动发展到每年 33 亿乘客的普遍活动，同时还保持着最高等级的安全和安保。而这要归功于国际民航组织。

“尽管拥有这些成绩，国际民航组织仍然还有很多待完成的事情，接下来的两周将再次给予我们讨论的机会。我们能够定义和塑造国际航空领域，使其符合全人类的利益，变得更加美好和负责。

“本年度对国际民航组织的环境日程至关重要，国际社会想要努力保持 2015 年历史性的《巴黎协定》上营造的势头。国际航空领域在降低碳足迹方面做出了巨大努力，而且我们正在制定到 2020 年达到碳中和增长的理想目标。我们有机会支持航空领域实现这一目标。本次大会第 39 届会议的成功，甚至是国际民航组织在未来多边系统中的角色，将部分取决于国际航空界是否能够团结一致，在实施全球基于市场的措施（MBM）计划上达成一致，降低产业的温室气体排放量。

“加拿大将与其他国家一道交流意向，从一开始就参与提议的全球 MBM 计划。我鼓励国际民航组织所有成员加入我们，支持强有力的措施并承诺尽早参与本项措施计划。

“这只是我们将审查的很多关键议题之一，我们努力想要确保航空运输通过安全、安保、高效和环境保护方面孜孜不倦的追求，为更加美好的未来做出贡献。接下来的两周为我们提供了进一步发展组织前瞻性工作的机会。

“我很激动能够作为加拿大运输部长与在座各位欢聚一堂，共同参与此次重要的大会。希望我们在商议和所做的决定中具有胆识和前瞻性。

“在此，我提前感谢大家对此次会议的贡献，希望各位有所收获，在蒙特利尔市度过美好的时间。”

7. 回顾近 73 年，加拿大一直是国际民航组织最亲切的东道国，理事会主席强调，正是由于联合国系统历史中的独特性，使得加拿大成为世界其他国家羡慕的对象。他向运输部长表示，感谢加拿大始终如一的承诺，支持国际民航组织及其安全有序地发展国际民用航空的职责。

联合国（UN）秘书长潘基文先生预先录制的视频致辞

8. 理事会主席提到，尽管他和秘书长诚挚邀请联合国秘书长潘基文先生参加大会开幕式，但其由于其他事务无法出席。但是，潘基文先生发来了以下预先录制的视频消息：

“很高兴向此次重要会议致辞。

“安全、安保和高效的民用航空运行是全球连通性和繁荣的基本要素。在力求实现 17 条联合国可持续发展目标（SDG）之际，航空运输发展和投资成为优先事项。为了帮助各国实现目标，航空运行本身必须是可持续的。国际民航组织采取一揽子措施致力于此项目标，但航空排放量仍然飞速增长，预计 2030 年航班数将翻倍。这凸显了你们面前关于新的全球基于市场的措施计划的决议的重要性，以减少国际航班的温室气体排放。这些排放并未包含在《巴黎协定》中，因为其认识到国际民航组织正在进行的工作。

“全世界将密切关注你们的审议情况。我们早已过了采取部分措施的时期。我在此希望各国在此次会议上展示领导力，自愿尽早参与到全球 MBM 计划中来。

“国际民航组织在国际大家庭中享有特殊地位。你们的标准和规则使得人们能够更加自信、方便和自由地旅行。你们在帮助发展中国家建设自身能力方面硕果累累，尤其是启动了成功的‘不让任何国家掉队’（NCLB）战略，并且通过世界航空论坛（IWAF）形成新的发展合作伙伴关系。你们的使命比以往更为重要。我盼望此次大会能够依靠国际民航组织的成就，确保安全、安保、经济可行和环境友好的全球航空系统以及更加可持续的未来论坛。”

颁发理事会主席奖（CPC）

9. 理事会主席提到国际民航组织理事会设立了理事会主席奖（CPC），用于支持“不让任何国家掉队”（NCLB）活动，旨在更加公开地宣扬高效实施国际民航组织标准和建议措施（SARP）的全球性活动和承诺。每年颁发的理事会主席奖，主要颁给在解决安全监督缺陷和提高国际民航组织标准和建议措施实施效率方面有着突出进步的国际民航组织各地区国家。此种表彰的资格标准客观透明，且基于国际民航组织普遍安全监

督审计计划（USOAP）持续监测活动的结果。

10. 理事会主席很高兴将首次理事会主席奖颁发给以下 14 个国家，每个地区至少有一个国家获奖，鼓励他们在 2015 年所取得的成就（按字母顺序）：奥地利、博茨瓦纳、喀麦隆、厄瓜多尔、萨尔瓦多、以色列、意大利、老挝人民民主共和国、拉脱维亚、马达加斯加、马里、尼日尔、圣马力诺以及阿拉伯联合酋长国。

11. 理事会主席向所有获奖国表示祝贺，同时也希望各个获奖国能够鼓舞其他国家表明其对国际民航组织标准和建议措施实施的承诺。他强调，明年还将有机会表彰在 2016 年期间坚守承诺的各国。

议程项目 2：批准议程

12. 根据《国际民用航空组织大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 12 条规定，全会批准了 WP/1 号文件中转载的议程。

13. 印度代表表示，尽管大会计划了很多重要讨论议题，但最为突出的议题当属国际民航组织理事会提出的全球基于市场措施（MBM）计划。由于这一议题对航空业尤其是发展中国家的航空业具有重要影响，因此需要各成员国仔细审议和探讨。据他了解，一些来自全球各地的国家无法参与在国际民航组织和其他地方就此进行的早期讨论，因此，想要利用本次大会对提议的全球 MBM 计划进行双边和多边讨论，以便了解该计划的重要性并得出自己的想法。但这一过程需要时间。尽管幸好本次大会持续将近两周时间，但是计划用于执行委员会审议与气候变化和全球 MBM 计划相关的议程项目 20、21 和 22 在临时时间安排表（WP/10）中规定的初始日期已变更，由 2016 年 9 月 29 日星期四上午提前到了 2016 年 9 月 28 日星期三下午（参见 WP/10 修改稿）。同样，执行委员会计划审查提交至大会的关于这些议程项目的报告草案的时间也从 2016 年 10 月 5 日星期三上午提前到 2016 年 9 月 30 日星期五下午。印度代表强调了各国代表已经根据发布在国际民航组织 A39 网站上的原始临时时间表（WP/10）安排了蒙特利尔之行，因此，其对执行委员会审议议程项目 20、21 和 22 的计划在没有任何事先通报的情况下变更表示担忧，同时要求维持原始时间安排。

14. 为附议这一请求，俄罗斯联邦代表强调了其代表团已根据 WP/10 中的原始临时时间表安排了工作。

15. 作为大会临时主席的理事会主席指出，他曾在本次全体会议之前举办的代表团团长非正式会议上提过上述的临时时间表仅用于计划目的，以便利全会、执行委员会和各委员会对各议程项目进行讨论。根据会议进程的推进，可做出稍微调整。印度代表提到的计划变更是为了让执行委员会更早地开始审议议程项目 20、21 和 22，以便提高时间管理效率。然而，会议已充分注意到发表的意见，并在执行委员会开始商议时，适时进行考虑。

议程项目 3：建立各委员会和专门委员会

16. 根据《议事规则》（Doc 7600）第 6 b)、14 和 18 条规定，大会同意设立证书、执行和协调委员会以及技术、经济、法律和行政委员会。证书委员会在第一次全体会议之后立即开会。

议程项目 4: 将主题事项提交给各委员会和专门委员会

17. 全会将 WP/1 提出的各个议程项目提交给执行委员会和其他委员会, 如下所示: 项目 10 至 31 提交给执行委员会; 项目 32 至 37 提交给技术委员会; 项目 38 至 43 提交给经济委员会; 项目 44 至 47 提交给法律委员会; 项目 48 至 58 提交给行政委员会。

议程项目 5: 选举参加理事会的成员国

参加理事会第一部分和第二部分选举的候选国报名最后时限

18. 作为本次大会临时主席的理事会主席宣布理事会选举第一和第二部分将于 2016 年 10 月 1 日, 星期六, 09:00 时举行。向秘书长提交的书面候选资格通知截止日期定为 2016 年 9 月 29 日, 星期四, 12:15 时。理事会选举第三部分的候选资格通知将于第一和第二部分选举完成后接收, 并于 2016 年 10 月 1 日星期六会议结束开始至 2016 年 10 月 3 日星期一期间的 48 小时内向秘书长提交。理事会选举第三部分将于 2016 年 10 月 4 日, 星期二, 14:00 时举行。

在理事会各部分选举中当选成员国的最大数量

19. 根据 WP/2 中理事会的建议, 大会确定了参加理事会的成员国最大数量, 如下: 第一部分—11 个成员国; 第二部分—12 个成员或; 以及第三部分—13 个成员国。

20. 会议于 12:15 时休会。

第二次会议记录

(2016年9月27日, 星期二, 15:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
 一 证书委员会临时口头报告
2. 议程项目 6: 选举大会主席
3. 议程项目 7: 选举大会四位副主席以及各委员会主席
4. 议程项目 8: 成员国代表团发言

讨论摘要

议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动

证书委员会临时口头报告

1. 证书委员会主席 Souleiman Eid 先生 (黎巴嫩) 做出了委员会临时口头报告, 该委员会由来自巴哈马、孟加拉国、刚果、卢森堡和黎巴嫩的成员组成。他指出, 委员会在召开第一次会议的时候, 收到来自 170 个成员国的适当格式的原始证书, 其中 164 个已有登记代表。此外, 还接收到了来自 43 个观察员代表团的适当格式的原始证书, 其中 39 个已登记。

2. 证书委员会敦促所有尚未提交适当证书的国家 and 组织尽快提交。目前, 鉴于大会《议事规则》(Doc 9600) 第 7 条规定, 建议大会允许其参与讨论。

3. 会上无人发表意见, 全会注意到证书委员会的临时口头报告。大会临时主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留博士即理事会主席要求所有尚未提交适当证书的代表采取适当措施予以提交。他鼓励那些遇到困难的代表, 咨询证书委员会秘书, 即法律事务和对外关系局 (LEB) 的 Benoit Verhaegen 先生。

议程项目 6: 选举大会主席

4. 墨西哥代表, 由葡萄牙、尼日利亚、哥伦比亚、埃及和苏丹代表支持, 提名 Azharuddin Abdul Rahman 先生 (马来西亚) 作为大会第 39 届会议主席。

5. 提名获得鼓掌批准。大会临时主席宣布 Rahman 先生当选，代表在场所有人员对其表示庆贺，并邀请他以主席的身份主持会议。

6. 主席对大家给予的信任和信心深表荣幸，并对提名表示感谢。在考虑到作为主席就是发挥协助者、调解人、共识建造者以及领导者的作用的同时，他强调没有各位代表的支持，他的努力终将失败。主席指出，大会可能需要做出艰难、有时甚至是令人不悦的决定，他强调此类决定需要对话精神以及各方代表的合作。他宣称自己会尽一切努力以高效的方式主持大会，他还强调对快速的解决方案不抱有幻想。就这一点而言，主席注意到常常是小事和实际问题更具价值，最终形成解决方案。

7. 他热切希望所有代表在大会期间共同协作，他还强调，他们不应当惧怕未来的任何困难或不确定性。他鼓励大会通过合作、互相谅解和信任不断前进。

议程项目 7：选举大会四位副主席以及各委员会主席

8. 主席邀请副主席职位的提名，新加坡代表提名，俄罗斯联邦代表附议，如下：

第一副主席	Ingrid Cherfils 女士（瑞典）
第二副主席	Habib Mekki 先生（突尼斯）
第三副主席	Carlos Velasquez 先生（危地马拉）
第四副主席	Sara Wiebe 女士（加拿大）

9. 这些提名获得鼓掌接受。

10. 此外，由阿拉伯联合酋长国代表提出，多米尼加共和国代表附议，大会鼓掌批准了以下委员会主席提名：

技术委员会	Graeme Harris 先生（新西兰）
经济委员会	Geoffrey Puseletso Moshabesha 先生（博茨瓦纳）
法律委员会	Alessio Quaranta 先生（意大利）
行政委员会	Jorge Félix Castillo de la Paz 先生（古巴）

11. 主席对新当选的各位副主席和委员会主席表示最热烈的祝贺，他向在座的各位保证，他将不遗余力地确保对大会第 39 届会议的引导，以满足航空同业者的需求。

议程项目 8：成员国代表团发言

12. 会议剩余部分致力于议程项目 8，做一般性发言的代表团有：美国、中国、斯洛伐克（代表欧洲国家）、马来西亚、墨西哥、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、南非、芬兰、印度、肯尼亚、埃及、西班牙、尼日利亚、阿根廷、尼日尔以及厄瓜多尔。还有来自欧盟 (EU) 的观察员的发言。

13. 会议于 17:45 时休会。

第三次会议记录

(2016年9月28日，星期三，09:20时)

讨论的主题

1. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
 — 批准执行委员会关于议程项目 10 的口头报告
2. 议程项目 8: 成员国代表团发言

讨论摘要

议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动

批准执行委员会关于议程项目 10 的口头报告

1. 大会主席作为执行委员会主席就委员会对 WP/61 第 1 号修改稿（以及第 1 号增补）的审查进行了口头报告，该文件涉及拖欠会费的财务方面的问题。第 1 号增补包含了更新的附录 C，其内容是关于在 2016 年 9 月 26 日被暂停表决权的成员国。
2. 执行委员会未发表意见，注意到文件中提供的信息与以下内容相关：拖欠会费和被暂停表决权的成员国的现状；延迟接收会费的影响；处理拖欠会费的措施；以及清偿长期欠款的激励计划。
3. 执行委员会还审查和核准了附录 D 中的决议草案 10/1（成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动），该草案对大会决议 A38-24 提出了如下变更：
 - 对序言条款 2 的进行了修订，《国际民航组织财务条例》第 6.5 条的参考将修订为“第 6.5 a)条”且在最后插入第 6.5 b)条的参考，引入以下内容，“第 6.5 b)条规定自下一个财政年度 1 月 1 日起，所有未付余额将视为拖欠一年”；
 - 对决议条款的起首部分进行了修订，将在结尾处插入内容“自 2017 年 1 月 1 日起生效”；
 - 对决议条款 6 进行了修订，将在结尾处插入内容“协议规定下的欠款”；
 - 对决议条款 10 c)[“国民或代表失去担任职位的提名资格”]进行了修订，修订为“被提名人或代表失去选举担任任何职位的资格”；

- 对决议条款 12 进行的修订，将在“根据第 6 条和第 7 条”之后插入“以及无资格参选第 11 条规定的理事会、委员会和机构”。

4. 会上无人发表意见，全会批准了执行委员会的口头报告，并在后者的建议下采取了 WP/61 第 1 号修改稿执行摘要中建议的行动，并且：

- a) 注意到在收取长期欠款方面取得的进展；以及
- b) 通过了上述文件附录 D 中所载的决议草案 10/1（成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动）。

议程项目 8：成员国代表团发言

5. 会议剩余部分致力于议程项目 8，做一般性发言的代表团有：尼泊尔、荷兰、日本、刚果、泰国、印度尼西亚、佛得角共和国、塞内加尔、瑞典、葡萄牙、阿尔及利亚、哥伦比亚、文莱达鲁萨兰国、古巴、南苏丹、津巴布韦、萨摩亚、坦桑尼亚联合共和国、以色列、乌克兰和阿拉伯联合酋长国。

6. 会议于 12:35 时休会。

第四次会议记录

(2016年10月1日, 星期六, 09:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 5: 选举参加理事会的成员国
 - 选举的第一部分和第二部分
 - 提交第三部分选举的候选通知截止时限
2. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
 - 批准执行委员会关于议程项目 11、12、13、20 和 21 的口头报告
3. 议程项目 8: 成员国代表团发言

讨论摘要

议程项目 5: 选举参加理事会的成员国

选举的第一部分和第二部分

1. 主席宣布为举行理事会前两个部分的选举而召集会议。他请大家注意提供了选举详细背景信息的WP/2, 他指出, 附录B包含了大会《议事规则》(Doc 7600)第54条至第61条规定, 说明了选举的流程。主席强调, 在2016年9月27日的首次全体会议上, 大会核准了理事会有关文件执行摘要中规定的三部分选举中当选的最多席位数的建议, 具体而言, 第一部分选举11个成员国, 第二部分选举12个成员国。

2. 主席回忆到, 在大会第37届会议上, 《议事规则》第59和60条规定进行了修订, 允许理事会选举使用电子投票系统, 人工投票仍作为后备选项。他强调, 各位代表投票所需的个人识别代码信封的准备已在评估和内部审计办公室(EAO)代表的监督下准备完毕, 以进一步确保选举过程的保密和匿名。

3. 主席指出, 已提出在理事会前两部分选举中参选的成员国名称, 已记录在秘书长 2016年9月29日的备忘录中, 其副本以及上述关于电子投票系统的备忘录已呈交每个代表团。他进一步表明, 已经提交了一些有关参选的信息文件: 新加坡提交的 WPs/291; 阿拉伯民用航空委员会(ACAC)提交的/360; 代表 54 个非洲国家的非洲民用航空委员会(AFCAC)提交的/147 修改稿; 以及危地马拉代表拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)提交的/230 修改稿。

4. 在秘书处播放了电子投票系统的简短介绍视频后，大会向有资格在第一和第二部分投票的以下 170 个成员国提供了参与电子投票的必要材料：

阿富汗	刚果民主共和国	利比里亚	圣文森特和格林纳丁斯
阿尔巴尼亚	丹麦	利比亚	萨摩亚
阿尔及利亚	吉布提	立陶宛	圣马力诺
安道尔	多米尼加共和国	卢森堡	沙特阿拉伯
安哥拉	厄瓜多尔	马达加斯加	塞内加尔
阿根廷	埃及	马来西亚	塞尔维亚
亚美尼亚	萨尔瓦多	马尔代夫	塞舌尔
澳大利亚	赤道几内亚	马里	塞拉利昂
奥地利	爱沙尼亚	马尔他	新加坡
阿塞拜疆	埃塞俄比亚	马绍尔群岛	斯洛伐克
巴哈马	斐济	毛里塔尼亚	斯洛文尼亚
巴林	芬兰	毛里求斯	所罗门群岛
孟加拉国	法国	墨西哥	索马里
巴巴多斯	加蓬	摩纳哥	南非
比利时	格鲁吉亚	蒙古	南苏丹
伯利兹	德国	黑山共和国	西班牙
贝宁	加纳	摩洛哥	斯里兰卡
不丹	希腊	莫桑比克	苏丹
玻利维亚（多民族国）	危地马拉	缅甸	斯威士兰
波斯尼亚和黑塞哥维那	几内亚	纳米比亚	瑞典
博茨瓦纳	几内亚比绍	尼泊尔	瑞士
巴西	圭亚那	荷兰	泰国
文莱达鲁萨兰国	海地	新西兰	前南斯拉夫马其顿 共和国
保加利亚	洪都拉斯	尼加拉瓜	东帝汶
布基纳法索	匈牙利	尼日尔	多哥
布隆迪	冰岛	尼日利亚	汤加
佛得角	印度	挪威	特立尼达和多巴哥
柬埔寨	印度尼西亚	阿曼	突尼斯
喀麦隆	伊拉克	巴基斯坦	土耳其
加拿大	爱尔兰	巴拿马	乌干达
中非共和国	以色列	巴拉圭	乌克兰
乍得	意大利	秘鲁	阿拉伯联合酋长国
智利	牙买加	菲律宾	联合王国
中国	日本	波兰	坦桑尼亚联合共和国
哥伦比亚	约旦	葡萄牙	美国
刚果	哈萨克斯坦	卡塔尔	乌拉圭
库克群岛	肯尼亚	大韩民国	乌兹别克斯坦
哥斯达黎加	基里巴斯	摩尔多瓦共和国	瓦努阿图
科特迪瓦	科威特	罗马尼亚	委内瑞拉（玻利瓦尔 共和国）
克罗地亚	老挝人民民主共和国	俄罗斯联邦	越南
古巴	拉脱维亚	卢旺达	津巴布韦
塞浦路斯	黎巴嫩	圣基茨和尼维斯	
捷克	莱索托	圣卢西亚	

5. 在第一部分投票环节结束时，170个成员国已完成电子投票。根据大会《议事规则》（Doc 7600）第60条规定的要求，选举所需的投票最低数量为至少86票。主席宣布电子投票结果如下：

澳大利亚	149 票
巴西	167 票
加拿大	142 票
中国	154 票
法国	152 票
德国	162 票
意大利	166 票
日本	155 票
俄罗斯联邦	145 票
联合王国	156 票
美国	151 票

并且宣布所有 11 个成员国当选。

6. 大会接着进行第二部分选举。在投票环节结束时，170个成员国已完成电子投票。选举所需的投票最低数量为至少86票。

7. 主席宣布投票结果，如下：

阿根廷	156票
哥伦比亚	154 票
埃及	153 票
印度	151 票
爱尔兰	153 票
墨西哥	160 票
尼日利亚	152 票
沙特阿拉伯	151 票
新加坡	164 票
南非	157 票
西班牙	160 票
瑞典	154 票

8. 主席宣布以上12个成员国当选。

9. 主席代表大会祝贺新当选的成员国，并表示他相信这些成员国将为国际民航组织和国际航空领域的最大利益共同协作。此外，他还对秘书处协助并推动选举的进行表示感谢。

10. 会议注意到，上述理事会两部分选举的电子投票系统生成的审计报告将直接发送给审计员。

理事会选举第三部分候选申请提交时限

11. 主席宣布理事会选举第三部分将于2016年10月4日，星期二，14:00时举行。根据大会《议事规则》（Doc 7600）规则58的规定，第三部分候选申请须于2016年10月3日，星期一，10:30时以前以书面形式递交给秘书长。

议程项目 9：大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动

批准执行委员会关于议程项目 11、12、13、20 和 21 的报告

12. 大会主席以执行委员会主席的身份提交了几份待全体会议批准的报告。

13. 会上无人发表意见，主席宣布批准以下执行委员会报告并通过所述决议：

WP/489 — 议程项目11：理事会给大会的 2013年、2014年和 2015年年度报告

WP/490 — 议程项目12：关于修订《芝加哥公约》第五十条第一款以增加理事会成员数目的提案（决议12/1和12/2）

— 议程项目13：关于修订《芝加哥公约》第五十六条以增加空中航行委员会成员数目的提案
（决议13/1和13/2）

WP/488 — 议程项目20：环境保护 — 航空器噪声 — 政策、标准化和实施支助
（决议20/1）

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

议程项目8：成员国代表团发言

14. 会议剩余部分致力于各代表团的一般性发言，发言的国家有：大韩民国、土耳其、尼加拉瓜、摩洛哥、斯里兰卡、乌干达、黎巴嫩和喀麦隆。

15. 会议于 12:10 时休会。

第五次会议记录

(2016年10月4日，星期二，14:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 5: 选举参加理事会的成员国
— 选举的第三部分
2. 议程项目 8: 成员国代表团发言

讨论摘要

议程项目 5: 选举参加理事会的成员国

选举的第三部分

1. 主席宣布为举行理事会第三部分选举而召集会议。他强调了提供选举详细背景信息的WP/2，以及有关候选资格的下列信息资料：印度尼西亚提交的WP/284；马来西亚提交的/382；阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其和乌克兰提交的/112；阿拉伯民用航空委员会（ACAC）提交的/360；代表54个非洲国家的非洲民用航空委员会（AFCAC）提交的/147修改稿；以及危地马拉代表拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）提交的/230修改稿。主席回忆到，在2016年9月27日的首次全体会议上，大会核准了理事会对于第三部分选举13个成员国的建议。然而，根据秘书长2016年10月3日备忘录上的记录，共14个成员国提交了候选资格。他强调，代表可投票选举最多不超过空缺数量（即13个）的任何数量的候选国。

2. 秘书处播放了关于电子投票系统的简短视频，反复强调了各位代表投票所需的PIN码信封的准备已在评估和内部审计办公室（EAO）代表的监督下准备完毕，以便进一步保证选举过程的保密和匿名。

3. 其后，大会向有资格在第三部分投票的 172 个成员国提供了参与电子投票的必要材料：

阿富汗	刚果民主共和国	黎巴嫩	圣基茨和尼维斯
阿尔巴尼亚	丹麦	莱索托	圣文森特和格林纳丁斯
阿尔及利亚	吉布提	利比里亚	萨摩亚
安道尔	多米尼加共和国	利比亚	圣马力诺
安哥拉	厄瓜多尔	立陶宛	沙特阿拉伯
阿根廷	埃及	卢森堡	塞内加尔
亚美尼亚	萨尔瓦多	马达加斯加	塞尔维亚
澳大利亚	赤道几内亚	马来西亚	塞舌尔
奥地利	厄立特里亚	马尔代夫	塞拉利昂
阿塞拜疆	爱沙尼亚	马里	新加坡
巴哈马	埃塞俄比亚	马尔他	斯洛伐克
巴林	斐济	马绍尔群岛	斯洛文尼亚
孟加拉国	芬兰	毛里塔尼亚	所罗门群岛
巴巴多斯	法国	毛里求斯	索马里
比利时	加蓬	墨西哥	南非
伯利兹	格鲁吉亚	摩纳哥	南苏丹
贝宁	德国	蒙古	西班牙
不丹	加纳	黑山共和国	斯里兰卡
玻利维亚（多民族国）	希腊	摩洛哥	苏丹
波斯尼亚和黑塞哥维那	危地马拉	莫桑比克	斯威士兰
博茨瓦纳	几内亚	缅甸	瑞典
巴西	几内亚比绍	纳米比亚	瑞士
文莱达鲁萨兰国	圭亚那	尼泊尔	泰国
保加利亚	海地	荷兰	前南斯拉夫马其顿共和国
布基纳法索	洪都拉斯	新西兰	东帝汶
布隆迪	匈牙利	尼加拉瓜	多哥
佛得角	冰岛	尼日尔	汤加
柬埔寨	印度	尼日利亚	特立尼达和多巴哥
喀麦隆	印度尼西亚	挪威	突尼斯
加拿大	伊朗（伊斯兰国）	阿曼	土耳其
中非共和国	伊拉克	巴基斯坦	乌干达
乍得	爱尔兰	巴拿马	乌克兰
智利	以色列	巴布亚新几内亚	阿拉伯联合酋长国
中国	意大利	巴拉圭	联合王国
哥伦比亚	牙买加	秘鲁	坦桑尼亚联合共和国
刚果	日本	菲律宾	美国
库克群岛	约旦	波兰	乌拉圭
哥斯达黎加	哈萨克斯坦	葡萄牙	乌兹别克斯坦
科特迪瓦	肯尼亚	卡塔尔	瓦努阿图
克罗地亚	基里巴斯	大韩民国	委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）
古巴	科威特	摩尔多瓦共和国	越南
塞浦路斯	老挝人民民主共和国	罗马尼亚	津巴布韦
捷克	拉脱维亚	俄罗斯联邦	
		卢旺达	

4. 在第三部分投票环节结束时，172个成员国已完成电子投票。根据大会《议事规则》（Doc 7600）第60条规定的要求，选举所需的投票最低数量为至少87票。主席宣布电子投票结果如下：

阿尔及利亚	151 票
佛得角	136 票
刚果	136 票
古巴	160 票
厄瓜多尔	133 票
印度尼西亚	96 票
肯尼亚	159 票
马来西亚	129 票
巴拿马	130 票
大韩民国	146 票
土耳其	156 票
阿拉伯联合酋长国	156 票
坦桑尼亚联合共和国	150 票
乌拉圭	133 票

并且宣布以下 13 个成员国当选：阿尔及利亚、佛得角、刚果、古巴、厄瓜多尔、肯尼亚、马来西亚、巴拿马、大韩民国、土耳其、阿拉伯联合酋长国、坦桑尼亚联合共和国以及乌拉圭。

5. 主席代表大会祝贺各成员国当选，并表示他相信这些成员国将为国际民航组织和国际航空领域的最大利益共同协作。他还感谢了秘书处在选举期间提供的支持。

6. 会议注意到，上述理事会第三部分选举的电子投票系统生成的审计报告将直接发送给审计员。

议程项目 8：成员国代表团发言

7. 会议剩余部分致力于各代表团进行的一般性发言，发言的国家有：卡塔尔、布基纳法索、阿曼、摩尔多瓦共和国、塞拉利昂、菲律宾、乌拉圭、利比里亚、巴基斯坦、圣基茨和尼维斯以及萨尔瓦多。

8. 会议于16:15时休会。

第六次会议记录

(2016年10月5日，星期三，09:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
 - 批准行政委员会关于综述部分和议程项目 48 至 58 的报告
 - 批准法律委员会关于综述部分和议程项目 44 至 47 的报告
 - 批准经济委员会关于综述部分和议程项目 38 至 43 的报告
 - 批准执行委员会关于综述部分和议程项目 14、16 至 19、23 至 27 和 29 至 31 的报告
 - 批准技术委员会关于综述部分和议程项目 32 至 37 的报告
 - 批准证书委员会的最终报告

讨论摘要

议程项目9：大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动

批准行政委员会关于综述部分和议程项目48至58的报告

1. 行政委员会主席Jorge Félix Castillo de la Paz先生（古巴）提交了委员会报告（WP/506），待全会批准。他指出，行政委员会已经在两次会议上完成了工作，并向全会提交了有关其议程的单一报告，该报告反映了大会前理事会和秘书处开展的相当数量的准备工作。主席希望将对行政委员会和秘书处所有成员的合作精神的感谢记录在案，这使得委员会高效且有效地开展工作。

2. 在议程项目48下，行政委员会注意到理事会给大会2013、2014和2015年年度报告中题为“财务概况”的章节，以及2016年前半年的补充报告的内容和说明，并建议全会通过。

3. 关于议程项目50：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，行政委员会注意到，根据口头状态报告，继大会第38届会议后，没有新的国家加入《芝加哥公约》从而成为成员国，因此，该议程项目不需要提交大会工作文件供其审议。委员会进一步提到，如果未来无新的成员国加入，则没有必要提交议程项目50以供审议。

4. 根据议程项目51：拖欠的会费，行政委员会审议了有关拖欠会费的财务方面的WP/61修改稿和第1号和2号增补，包括暂停相关国家的投票权，以及有关清偿长期欠款的激励计划资金的使用的WP/68号文件。行政委员会主席回忆到，决议10/1：成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动已于2016年9月28日全体会议第三次会议上获得通过。

5. 关于议程项目52的报告：2017年、2018年和2019年普通基金的摊款，行政委员会建议通过相关的决议52/1，向全体会议表示摊款方法无任何变更，且当前三年期内的摊款原则也将持续到下一个三年期。

6. 根据议程项目53：关于周转基金的报告，行政委员会向全体会议表示周转基金（WCF）额度已维持在800万美元，并建议通过相关的决议53/1。

7. 关于议程项目54：现金结余/赤字的处置，行政委员会注意到财务结果并确定各成员目前还没有必要填补资金赤字。

8. 根据议程项目55：《财务条例》的修订，行政委员会已经审查了提交的有关财务条例5.9、7.3和11.4条的修订议案并建议通过相关的决议55/1。

9. 有关议程项目56：审查2013年、2014年和2015年财政年度的支出，批准帐目并审查审计报告，行政委员会注意到当时国际民航组织外部审计员给出的2013年度无保留意见的审计意见、法国审计法院第一任主席Didier Migaud先生给出的2014年度无保留意见的审计意见以及当前国际民航组织外部审计员，意大利审计行政法院主席Raffaele Squitieri给出的2015年度无保留意见的审计意见，并建议通过相关的决议56/1。主席强调，行政委员会向作为国际民航组织外部审计员的审计法院过去的工作表示诚挚的感谢。

10. 关于议程项目57：任命外部审计员，行政委员会建议全体会议通过决议57/1，确认再次任命审计法院主席Squitieri先生作为国际民航组织2017、2018和2019财政年度的外部审计员。

11. 关于议程项目49：2017、2018和2019年度预算，行政委员会支持预算草案并建议通过决议49/1，其中涉及技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）的指示性预算估算和2017、2018和2019财政年度本组织经常方案预算。

12. 联合国代表赞同报告（WP/506），并赞扬主席和秘书处对于行政委员会的工作的高效进行。

13. 会上无人发表进一步意见，大会主席宣布批准以下行政委员会报告并通过所述决议：

- WP/506
- 综述部分
 - 议程项目48: 理事会向大会提交的 2013 年、2014 年和 2015 年年度报告
 - 议程项目50: 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51: 拖欠的会费
(决议10/1已在第三次全体会议上通过)
 - 议程项目52: 2017 年、2018 年和 2019 年普通基金的摊款
(决议52/1)
 - 议程项目53: 关于周转基金的报告
(决议53/1)
 - 议程项目54: 现金结余/赤字的处置
 - 议程项目55: 对《财务条例》的修订
(决议55/1)
 - 议程项目56: 审查 2013 年、2014 年和 2015 年财政年度的支出, 批准帐目并审查审计报告
(决议56/1)
 - 议程项目57: 任命外部审计员
(决议57/1)
 - 议程项目58: 需要行政委员会审议的其他事项
 - 议程项目49: 2017、2018和2019年预算
(决议49/1)

批准法律委员会关于综述部分和议程项目44至47的报告

14. 主席Alessio Quaranta先生(意大利), 在提交法律委员会报告 (WP/507)待全体会议批准时, 指出委员会已召开三次会议并在第一次会议上选举Abdulrahman Hassan Shiekh先生(沙特阿拉伯)和Chukwuma Dubem先生(尼日利亚)分别作为第一和第二副主席。

15. 根据议程项目44, 法律委员会注意到全体会议提交其审议的理事会向大会提交的2013、2014和2015年年度报告中的章节以及2016年前六个月的补充报告。

16. 关于议程项目45，法律委员会审查了本组织在法律领域的工作计划，并建议全体会议通过三个大会决议：a) 决议45/1：民用航空中的利益冲突，该决议倡导对民用航空中潜在利益冲突的意识，以及在考虑了监管和监督功能的发展水平和可用资源情况下，采取措施避免或减缓利益冲突风险的必要性；b) 决议45/2：推动1999年《蒙特利尔公约》，该公约涉及航空承运人的赔偿责任，决议敦促尚未成为广泛接受的1999年《蒙特利尔公约》当事国的所有成员国尽快加入公约；以及c) 决议45/3：推动2010年北京公约和北京议定书，该决议敦促所有成员国尽快签署和批准2010年《北京公约》和《北京议定书》。

17. 关于议程项目46：法律委员会建议通过决议46/1：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明，决议反映了大会决议A37-22的更新内容，即通过了2014年《蒙特利尔议定书》和《芝加哥公约》第五十条第一款和第五十六条的修订案，以分别增加理事会和空中航行委员会(ANC)的规模。

18. 根据议程项目47：法律委员会审议的其他问题，法律委员会除其它外同意在法律委员会总体工作计划中加入新的题为“实施《芝加哥公约》第二十一条”的项目。还注意到WP/229（遥控驾驶航空器系统的法律定义）的意图，这可以丰富目前正在总体工作计划第一个项目“研究与遥控驾驶航空器有关的法律问题”下进行的讨论，该项目包含所有法律定义问题。

19. 介绍结束时，法律委员会主席感谢了秘书处提供的支持与帮助。

20. 会上无人发表意见，大会主席宣布批准以下法律委员会报告并通过所述决议：

- WP/507
- 综述部分
 - 议程项目44：理事会给大会的2013年、2014年和2015年年度报告
 - 议程项目45：本组织在法律领域的工作方案
(决议45/1、45/2和45/3)
 - 议程项目46：：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明
(决议46/1)
 - 议程项目47：法律委员会审议的其他问题

批准经济委员会关于综述部分和议程项目38至43的报告

21. 经济委员会主席Geoffrey Puseletso Moshabesha先生（博茨瓦纳）提交了六份委员会报告（WP/517至/522），请全会批准。他感谢了各成员在委员会三次会议上的合作，并向秘书处提供的支持表示感激。

22. WP/517提出报告综述部分以及议程项目38的报告：理事会给大会的2013年、2014年和2015年年度报告，其中还包含2016年前六个月的补充报告。

23. 根据议程项目39：国际航空运输的经济监管 — 政策（WP/518），经济委员会审议了第六届世界航空运输会议（ATConf/6）有关自由化长期愿景的实施的实施、消费者保护核心原则、关于市场准入自由化的国际协议的制定进展情况、航空货运和航空承运人所有权和控制权以及起降时段分配。委员会还核准了理事会提议的本组织在航空运输政策和监管领域的未来工作方案。

24. 对于议程项目40（WP/519），经济委员会核准了本组织在机场经济和空中航行服务领域下一个三年期的工作计划，这将协助各国处理基础设施建设融资、促进公共和私人投资、为长期需求提供资金并且推进“不让任何国家掉队”（NCLB）举措。

25. 关于议程项目41的报告：航空数据 — 监测和分析（WP/520），经济委员会审查了与国际民航组织统计计划重建相关的工作、按照大会决议A38-14制定单一的一套统一长期运输的预测、以及与联合国、其机构以及其他国际和地区组织为解决共同关心的棘手问题而携手开展的航空数据和分析活动。委员会还通过了本组织在包括统计、预测和经济分析在内的航空数据领域未来三年的工作计划。

26. 根据议程项目42：航空运输的经济发展（WP/521），经济委员会注意到国际民航组织在制定全球航空运输计划方面的未来工作。委员会还建议全会通过决议42/1：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明，该决议在委员会审议期间经过修订。

27. 介绍结束时，主席指出，议程43的报告（WP/522），反映了经济委员会审议的其他问题的讨论。

28. 会上无人发表意见，大会主席宣布批准以下经济委员会报告并通过所述决议：

- WP/517 — 综述部分
 - 议程项目38：理事会给大会的 2013年、2014年和 2015年年度报告
- WP/518 — 议程项目39：国际航空运输的经济监管 — 政策
- WP/519 — 议程项目40：机场和空中航行服务经济 — 政策
- WP/520 — 议程项目4 1：航空数据 — 监测和分析
- WP/521 — 议程项目42：航空运输的经济发展
(决议42/1)
- WP/522 — 议程项目43：经济委员会审议的其他问题

批准执行委员会关于综述部分和议程项目14、16至19、23至27以及29至31的报告

29. 大会主席以执行委员会主席的身份介绍了一系列（十四份）报告（WPs/493、/497至/499、/502至/504和/524至/528），待大会批准。

30. 会上无人发表意见，大会主席宣布批准以下执行委员会报告并通过所述决议：

- WP/527 — 综述部分
- WP/502 — 议程项目14：技术援助方案
- WP/493 — 议程项目16：航空安保 — 政策
(决议16/1)
- WP/497 — 议程项目17：普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）
- WP/498 — 议程项目18：实施支助和发展 — 安保（ISD-SEC）
- WP/499 — 议程项目19：简化手续和国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略
(决议19/1)
- WP/503 — 议程项目23：国际民航组织民用航空培训政策和航空能力建设
- WP/525 — 议程项目24：人力资源管理
— 议程项目25：国际民航组织员工队伍的现况
- WP/524 — 议程项目26：国际民航组织的多种语文
- WP/526 — 议程项目27：增强国际民航组织的效率和有效性
(决议27/1和27/2)
- WP/504 — 议程项目29：联合国 2030年议程 — 可持续发展目标（SDGs）
(决议29/1)
— 议程项目30：资源调动
(决议30/1)
- WP/528 — 议程项目31：由执行委员会审议的其他高层政策问题
(决议31/1、31/2、31/3和31/4)

31. 会议达成谅解，执行委员会关于议程项目15：技术合作 — 技术合作政策和活动（WP/500）和议程项目28：不让任何国家掉队举措（WP/501）的报告将提交给全会下次会议批准。

32. 随着2016年10月6日大会的闭幕，注意到尽管执行委员会在2016年9月30日第六次会议上已同意向全会建议通过理事会在WP/21修改稿中提出的决议草案18/1：非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划，但执行委员会关于上述议程项目18 [实施支助和发展 — 安保（WP/498）]的报告由于疏忽而漏掉了该决议文本。尽管该报告在18.9段提及执行委员会核准了WP/21修改稿中所述的所有行动，包括上述有关AFI SECFAL计划的18/1号决议，但未包含决议的实际文本。然而，鉴于执行委员会已经核准，且全会在本次会议审议期间无人对执行委员会的所述十四份报告发表意见，大会主席认为大会已通过了18/1号决议。

批准技术委员会关于综述部分和议程项目32至37的报告

33. 技术委员会主席Graeme Harris先生（新西兰）提交了五份委员会报告(WP/512至/516)，待全会批准。他强调，通过与第一副主席P. Henttu先生（芬兰）以及第二副主席P. Assoumou Koki女士（喀麦隆）一起工作，得以解决异常繁重的工作量。

34. 主席感谢了技术委员会各成员，表示正是其合作精神和友谊帮助完成了工作。他指出，共举行了六次会议，来自180个成员国和50个观察员代表团的代表分别参加了一次或多次会议。委员会共审议了201份工作文件和7份报告草案。

35. 主席祝贺大会主席在此次大会第39届会议中的杰出指引，以及理事会主席领导理事会准备了大会文件和提出了本组织下一个三年期的预算方面。他还感谢了秘书长和秘书处对大会的支持和组织。

36. 根据议程项目32（WP/512），技术委员会审查了理事会提交给大会的2013、2014和2015年年度报告以及2016年前六个月的补充报告中技术领域的内容，并注意到（未作出评论）在安全和空中航行能力和效率的战略目标下完成的工作。

37. 关于议程项目33：航空安全和空中航行监测和分析（WP/512），技术委员会注意到2014-2016年版全球航空安全计划（GASP）（Doc 10004）的目标、优先事项和促成因素的当前状态、全球空中航行计划（GANP）（Doc 9750）的优先事项以及普遍安全监督审计计划持续监测活动（USOAP CMA）的状态和结果。鼓励各国：采取措施实现GASP目标，与GANP优先事项协调配合并支持地区航空安全小组（RASG）以及地区规划和实施小组（PIRG）以实施地区优先事项；提供有关其实施进展和状态的数据；并及时提供有关实施USOAP CMA纠正行动计划和通过在线框架（OLF）进行自我评估方面的进展报告。委员会还审查了第二次高级别安全会议（HLSC 2015）结果的进展，并提供了有关其他新兴议题的更新内容。由于认识到举行专业会议作为正式手段建议国际民航组织从事额外的技术工作的优点，因此会议结果可以结合所有其他要求，作为下一个三年期预算审批流程的一部分予以审议，其同意理事会应当考虑采取此种做法。

38. 对于航空器追踪问题，技术委员会注意到当前进展，同意国际民航组织应当促进非洲 — 印度洋（AFI）地区高效搜寻和救援（SAR）能力的发展，并支持已经开展的各项活动。鼓励各国在下一届国际电信联盟（ITU）会议上支持国际民航组织在全球航空遇险和安全系统（GADSS）中的立场。

39. 技术委员会还仔细审议了遥控驾驶航空器系统（RPAS）和无人航空器系统（UAS），并注意到全世界在这些问题上所取得的进步。委员会注意到国际民航组织在RPAS方面的工作受到广泛支持，委员会同意，在国际仪表飞行规则（IFR）框架之外为适当统一UAS的监管而制定规定和指导材料的全球基准是合理的。为了促进国际民航组织工作计划的拓展，委员会同意采取创新灵活的方法，同时虑及国家、地区和国际一级的持续发展情况。

40. 关于冲突区问题，技术委员会审查了以下提议：完成冲突区对民用航空的风险工作队（TF RCZ）建议的工作方案；通过审查所有相关附件的规定来补充关于冲突区的现有工作方案；以及在完成冲突区工作方案之后，让理事会重新考虑将冲突区纳入法律委员会的工作方案中。委员会同意，理事会应根据2017-2019年预算和预算外资源可用性，对WP/108号文件第1号修改稿和WP/200号文件中建议的行动给予优先。此外，委员会还强调了信息共享的重要性，以及各国共同参与这些努力的必要性。

41. 技术委员会接着还注意到并正面评价了国际民航组织和很多国家在安全管理方面取得的发展和进步。

42. 关于监测和分析方面，技术委员会注意到，秘书处将继续加强在线框架（OLF），并在其他计划的设计改进中考虑和重点发展提议的功能性。委员会同意国际民航组织应继续向各国告知作为国家安全方案（SSP）一部分而使用在线框架规程问题进行自我评估的益处，并提升其中所包含的信息的价值。此外，委员会同意建议国际民航组织考虑修订飞行运行检查员飞行经验最少小时数。委员会还同意国际民航组织应使用可用资源，执行结构化审查，查明对USOAP CMA的调整，以便进一步推进和加强该方案，同时虑及国际民航组织不断发展的安全战略和各国在执行附件19 — 安全管理，尤其是在国家安全方案方面所取得的进步。此外，委员会还同意，为了确保足够独立性且避免向永久监督功能可能的转变，应由包括来自各国和秘书处的选定专家构成的临时小组在航委会的指导下执行审查工作，并将结果报告至理事会。

43. 关于统一问题，技术委员会审查了减少对批准的维修机构（AMO）和批准的培训机构（ATO）的监管和监督负担的必要性。委员会注意到并支持国际民航组织正在开展的工作，以便在审批和承认或互相认可批准的维修机构方面促进全球范围内的统一方法，并进一步建议敦促各国将其有关AMO和ATO的监管统一起来。委员会还认识到使用维修机构评审证书（MORC）计划的好处。

44. 关于其他问题，技术委员会还注意到一个有关基于性能的导航规范的实施案例研究，并建议要求国际民航组织继续开展工作，制定目视引导进近，这可用于便利进入机场。同时还审查了2016年《波哥大宣言》中制定的安全和空中航行目标达成情况的进展报告。鉴于拉丁美洲国家的需求，委员会建议理事会考虑开发一个系统，用于在国家或地区的基础上对事故和事故征候进行数据验证和分类。

45. 在WP/512陈述结束之际，主席表示议程项目33的报告反映了技术委员会审议的广泛性和透彻性。他提议全会通过议程项目34至37（WPs/513至516）的报告。

46. 会上无人发表意见，大会主席宣布批准以下技术委员会报告并通过所述决议：

- WP/512 — 综述部分
 - 议程项目32: 理事会提交给大会的2013、2014和2015年年度报告
 - 议程项目33: 航空安全和空中航行监测和分析
- WP/513 — 议程项目34: 航空安全和空中航行政策
(决议34/1)
- WP/514 — 议程项目35: 航空安全和空中航行标准化
(决议35/1)
- WP/515 — 议程项目36: 航空安全和空中航行实施支助
(决议36/1)
- WP/516 — 议程项目37: 待技术委员会审议的其他问题

批准证书委员会的最终报告

47. 提交证书委员会最终报告(WP/463)时, 主席Souleiman Eid先生(黎巴嫩)回忆到, 在2016年9月27日举行的第一次全体会议上, 大会同意建立证书委员会, 并邀请巴哈马、孟加拉国、刚果、黎巴嫩和卢森堡代表团提名委员会成员。

48. 证书委员会由以下成员构成, Juliea Brathwaite-Rolle女士(巴哈马)、S.M. Lutful Kabir先生(孟加拉国)、Roméo Boris Makaya Batchi先生(刚果)、Souleiman Eid先生(黎巴嫩)和Linda Mazzola女士(卢森堡), 委员会成员于当天稍晚时候召开了第一次会议, 并一致选举Eid先生作为主席。在第二次全体会议上, 主席发表了口头临时报告, 并告知大会截至2016年9月27日15:00时, 共有164个成员国以及39个观察员代表团进行了登记。共收到来自170个成员国和43个观察员适当形式的证书。根据证书委员会的建议, 大会同意敦促所有尚未递交适当证书的成员国和组织尽快递交, 同时, 鉴于《大会议事规则》(Doc 7600)第7条规定, 允许其参与讨论。

49. 在2016年10月4日第五次会议上, 证书委员会认为, 由184个成员国和57个观察员提交的证书形式适当。

50. 证书委员会主席感谢所有成员在委员会会议期间表现出的合作精神。接着, 他对秘书处表示了感谢, 表示正是其辛勤的工作才确保各国和观察员提交的证书形式正确。最后, 主席感谢大会对于证书委员会的信任, 并强调, 有更多国家参与大会讨论, 表明了国际民航组织的领导作用。

51. 会上无人发表意见, 全会通过了WP/463中陈述的证书委员会的最终报告。

52. 会议于09:45时休会。

第七次会议记录

(2016年10月6日，星期四，11:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
 - 批准执行委员会关于议程项目 15、议程项目 16（关于民用航空网络安保的 16/2 号决议）、议程项目 28 和议程项目 22 的报告。
2. 授权大会主席批准全会的会议记录
3. 关于修订《国际民用航空公约》第五十条第一款和第五十六条的议定书的签字仪式
4. 鸣谢

讨论摘要

议程项目9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动

批准执行委员会关于议程项目15、16和28的报告

1. 作为执行委员会主席的大会主席提交了几份报告（WPs/500、/493第1号修改稿、/501号文件第1号修改稿、/461和/462），待全体会议批准。值得注意的是，尽管执行委员会已于2016年9月30日举行的第六次会议（EX/6）上全体一致地支持理事会在WP/17号文件中提议关于民用航空网络安全问题的新决议16/2，但该决议的文本却无意间从其报告（WP/493）中删除，而全会于2016年10月5日举行的第六次（P/6）会议上已批准该报告。因此，决议16/2包含在WP/493第1号修改稿中向全体会议提交，等待全体会议通过。

2. 关于议程项目28的报告：“不让任何国家掉队”举措（WP/501第1号修改稿），联合王国代表建议且会议同意第28.5段第二句话应在单词“WP/23”后（译注：中文“大会决议”后）插入单词“部分地”，修改为“注意到WP/23号文件中提出的大会决议部分地包含WP/105号文件中提出的行动。”

3. 根据这一修订，主席宣布批准以下执行委员会报告并通过所述决议：

- WP/500 — 议程项目15：技术合作 — 技术合作政策和活动
(决议15/1和15/2)
- WP/493 — 议程项目16：航空安保 — 政策
第1号修改稿 [仅决议 16/2；报告其余部分之前已通过 (P/6)]
- WP/501 — 议程项目28：“不让任何国家掉队”举措
第1号修改稿 (决议28/1和28/2)

批准执行委员会就议程项目22的报告

与气候变化相关的WP/461号文件

4. 接着，会议的注意力转移到 WP/461 号文件上，其中载有执行委员会关于议程项目 22 的报告：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助[不含全球基于市场的措施 (MBM) 计划的气候变化章节]。主席回忆到，执行委员会在本次会议之前举行的第十一次会议 (EX/11) 上同意将其中的段落 22.2.34 修订为“有些国家重申对国际民航组织关于自 2020 年起实现碳中和增长的全球理想目标表示关切，因为它们认为该目标不现实。”此外，其还同意建议全会通过决议 22/1：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化。

5. 在提供关于通知对大会决议的保留意见的程序的的信息时，执行委员会秘书表示，根据以往做法，保留意见应当首先在全会上表达，并表明其适用于整个决议还是仅适用于明确指出的特定条款。之后，保留意见必须在大会闭幕后一个月内以书面形式向秘书长确认。在此例中，任何保留意见的书面确认，无论是决议 22/1、决议 22/2 还是其他决议，都应于 2016 年 11 月 7 日之前送达秘书长。

6. 会上无任何异议，大会主席宣布批准执行委员会根据上述第 4 段修订的 WP/461 号文件中的报告，并且通过第 22/1 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，但以下国家代表表达了保留意见（按英文字母顺序排列）：阿根廷、中国、印度、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、美国和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国），反映在以下第 7 段至 13 段。很多保留意见随后按照大会主席要求以书名形式进行了确认。保留意见的文本也发布在大会第 39 届会议网站的文件、决议项下。

就气候变化的 22/1 号决议表示的保留意见

7. 阿根廷代表表达了该国对第 22/1 号决议执行部分第 6 段所述的到 2020 年达到碳中和增长的全球理想目标 (CNG2020) 持保留意见，而阿根廷之前在大会第 38 届会议上就大会 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”执行部分第 7 段就作为其原则立场表示了这一保留意见。

8. 中国代表也表达了该国对第 22/1 号决议执行部分第 6 段有关 2020 年碳中和增长的保留意见。他指出，全球航空仍然快速增长，将来全球航空的增长主要来自于发展中国家。2020 年碳中和增长缺乏依据，既不公平，也不合理。决议没有明确发达国家率先大幅减少国际航空排放或向发展中国家提供技术援助，中国认

为 2020 年碳中和增长的目标不切合实际。作为全球理想目标，这应当与国际民航组织各成员国的减排要求相关联。因此，中国对第 22/1 号决议第 6 执行段持保留态度。以下有关第 22/1 号和 22/2 号决议的保留意见声明随后以书面形式提交给秘书长：

“中方欢迎国际民航组织为限制和减少国际航空排放所做努力，并愿意为此做出与自身国情和能力相符的贡献。关于第 39 届大会通过的《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明—气候变化》以及《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明—全球市场措施机制》，中国代表团有以下声明：

“2020 年碳中性增长目标缺乏科学性、公平性和可行性。该目标针对国际航空排放增量设计，在发达国家国际航空排放已基本达到峰值或增长有限、发展中国家国际航空运输尚未充分发展的事实面前，在未明确要求发达国家率先大幅减排、为发展中国家提供充分的发展和排放空间的前提下，该目标将对发展中国家未来发展国际航空造成事实上的歧视。

“鉴于国际民用航空组织的宗旨和目的在于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，本组织并不具备制定强制性排放单位标准 / 原则的授权。并且，人为限制国际航空减排可用排放单位范围的做法，容易造成国际航空业减排成本增加和助推国际航空业内部的不公平竞争。此外，理事会并未完成有关排放单位相关规范的制定和审核工作，要求各国在未看到最终审核通过的相关规范前就做出遵守该规范决定的做法既不合理也不可行。

“综上，中国代表团对 A39-WP/529 号文件所含《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》中第 6 执行段正式提出保留，坚持 ICAO 基于该段落所制定的任何减排政策和措施不具有强制约束力。对 A39-WP/530 号文件所含《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明—全球基于市场措施机制》中第 23 执行段有关“决定使用符合 EUC 要求的排放单位”的规定正式提出保留。同时，本代表团要求将中方上述保留声明记录在第 39 届大会报告中”。

9. 印度代表表示该国将对第 22/1 号决议中有关 2020 年碳中和增长的第 6 执行段持保留意见，因为其关切是，后者与《巴黎协定》不一致，且潜在限制了发展中国家的发展。他忆及印度之前已经就大会 A38-18 号决议有关 2020 年碳中和增长的第 7 执行段表示了保留意见。以下保留意见声明随后以书面形式递交至秘书长：

“印度共和国致力于应对气候变化问题。作为一个负责的国际社会成员，印度共和国重视并且愿意发挥其自身作用，以支助国际民航组织有关环境保护的政策和做法。

“根据《联合国气候变化框架公约》于 2015 年缔约方大会第二十一届会议期间所达成《巴黎协定》制定的原则，明确认识到发展中国家尚未达到其排放高峰，并且发展中国家将需要更长时间才会达到排放高峰。缔约方大会第二十一届会议没有要求与任何具体行业相关的碳中和增长，当然也没有要求在 2020 年之前。因此，2020 年之前碳中和增长不切实际并将损害航空业，尤其对于航空业尚不成熟并且正在迅速成长的发展中国家。

“因此，印度共和国对从 2020 年开始碳中和增长的理想目标表示关切，并声明印度共和国对大会第 A39-22/1 号决议的序言和第 6 款持保留意见”。

10. 俄罗斯联邦代表表示尽管其国家支持第 22/1 号决议，但仍希望对其中序言第 10 段和第 6 执行段有关 2020 年碳中和增长的全球理想目标持保留意见。该保留意见的详细文本随后以书面形式递交至秘书长，如下：

“此外，俄罗斯联邦代表团谨再次重申并确认我们对第22/1号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化序言第10段和执行部分第6段中所提及的‘全球理想目标，即自2020年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放量保持在相同水平（CNG2020）’的保留。”

11. 沙特阿拉伯代表表达了该国对第 22/1 号决议第 6 执行段的保留意见，详细文本随后以书面形式向秘书长提交和确认，如下：

“关于国际民航组织大会A39-2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》，我谨对该决议中关于自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这一全球理想目标的执行部分第6段书面确认沙特阿拉伯政府的保留意见。该意见曾在全体会议结束时做过口头陈述。

“在2010年的大会A37-19号决议中，国际民航组织在尚未评估可实现性和影响的情况下通过了上述理想目标；很多国家通过提出保留意见的方式表达了关切。于是，大会A38-18号决议第9段和第10段要求理事会审查上述理想目标及其可行性和现实性，并开展详细研究，评估所有拟议目标的可实现性和影响，包括对所有国家尤其是发展中国家的发展产生的影响及经济影响，以便向国际民航组织大会第39届会议报告工作进展。

“沙特阿拉伯王国很遗憾地看到，这些研究尚未开展，上述第9和第10段已留转为A39-2号决议第8和第9段。因此，沙特阿拉伯重申，A39-2号决议第6段的理想目标并非建立在科学和务实研究基础之上，也没有评估可行性和现实性。此外，该目标没有考虑发展中国家的发展权和市场成熟度。

“有鉴于此，我谨要求正式记录该保留意见。”

12. 美国代表重复了该国在 2013 年对指导原则 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”]的保留意见，该指导原则载于大会 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 — 气候变化的附件中。以下保留意见声明随后以书面形式递交至秘书长：

“美国致力于促进航空部门的可持续发展，包括为此而处理民航的气候和环境影响。我们支持国际民航组织的做法，通过由技术、运行和基础设施改进措施；可持续的代用燃料；一项航空器二氧化碳标准，以及实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）这一填补缺口的手段组成的“一揽子”措施，自 2020 年起实现碳平衡增长。

“如同 2013 年，我们在继续对整个一揽子措施进行大力投资和推进，但美国对决议附件指导原则 p)作出保留。美国反对纳入 p)项，因为我国不认为国际气候变化体系适用于国际民航组织，因为

该组织由其自身的法律体系治理。我国还注意到，即便《巴黎协定》也是将所述原则表述为‘共同但有区别的责任和各自能力，同时要根据不同的国情’”。

13. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表表达了该国对第 22/1 号决议第 6 执行段的 2020 年碳中和增长全球理想目标持保留意见，详细文本随后以书面形式向秘书长提交和确认，如下：

“我荣幸地提交对于第 22/1 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明—气候变化第 6 执行条款、和第 22/2 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明—全球基于市场的措施（MBM）计划第 3、4 和 5 执行条款的正式保留。两份决议均是今年 9 月 26（27）日至 10 月 7（6）日在加拿大蒙特利尔举行的国际民用航空组织（ICAO）大会第 39 届会议通过的，委内瑞拉玻利瓦尔共和国的国家民航研究院亦参加了该届大会。所述保留详情如下。

“委内瑞拉玻利瓦尔共和国，通过其生态社会主义经济生产模式，致力于保护环境，并且是抗击气候变化威胁的全球努力的一部分。我国制定了行动和方案并载入国家计划，即 2013 年至 2019 年国家经济和社会发展第二份社会主义计划，并以委内瑞拉玻利瓦尔共和国宪法所规定的环境权利为基础。宪法规定：“为自身惠益和未来惠益而保护和维护环境，是每一代人的权利和义务。”

“正在实施的措施包括制定国家减缓计划和国家适应计划，处理气候变化的影响，其中一部分目标是在 2030 年之前将二氧化碳排放至少减少 20%。制定的行动包括下述内容：在农林系统中种植和维持补偿性森林；使用天然气；建立回收公司；提高能源效率并合理使用能源；减少对于原材料提取的需要；减少与工业化流程相关的排放；制定教育政策；鼓励社团参与；并开展关于如何处理气候变化威胁的社会环境培训。

“鉴于以上，我们愿谨此表明委内瑞拉国对于议程项目 22：环境保护—国际航空和气候变化的立场，并提出就上述文书制定的保留，首先是 A39-WP/461 号工作文件（执行委员会 [EX]）：关于议程项目 22 报告的草案文本（不含全球基于市场措施计划的气候变化部分）中所载的 22/1 号决议。我们的立场详述如下。

“6. 还决定在不对个别国家构成具体义务的情况下，国际民航组织及其成员国将与有关组织携手努力，力求实现集体中期全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放保持在相同水平，同时虑及：各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力；航空市场的成熟程度；国际航空业的可持续增长；以及在降低排放的技术和燃料以及其他减缓措施得到开发和部署以前，由于国际航空运输的预期增长，排放量还可能会增加；”

“如上文所述，委内瑞拉玻利瓦尔共和国的特别之处，是制定了多样性的环境保护管理和政策，并和全世界一样有决心实行在不增加碳排放的情况下发展航空的战略。但是，我国认为，所规定的为期 4 年的时间框架，不足以用来制定可持续的政策并实施合适的计划和战略，成功地减缓二氧化碳排放，以便让国际航空界达到将全球净二氧化碳排放保持在相同水平的目标。

“因此，委内瑞拉国重申其遵守气候变化公约中的各项原则，关于减排的具体任务，并认识到在发达国家和发展中国家的责任之间存在区别，对于限制和减少排放亦有义务上的区别。考虑基于市场的措施（MBMs）对于发展中国家及其贸易的潜在影响，这一点十分重要。自 2020 年起减少排

放或将其保持在相同水平这一全球目标，不意味着无视共同但有区别的责任这一原则。基于这些原因，委内瑞拉玻利瓦尔共和国提出其对于这一事项的保留。

“我国对于 A39-WP/462 号文件（执行委员会[EX]）：关于议程项目 22 报告的草案文本（关于全球基于市场措施计划的部分）中所载的第 22/2 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场的措施（MBM）计划的保留涉及以下条款：

“3. 还确认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续的代用燃料产生的环境效益可能无法提供足够的二氧化碳减排来应对国际航空运输量的增长，以便及时实现全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放量保持在相同水平；

“4. 强调全球基于市场的措施计划具有补充实现全球理想目标的一揽子广泛措施的作用，不会给国际航空带来不适当的经济负担；

“5. 决定实施一项全球基于市场的措施计划，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）形式来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于 2020 年水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，同时考虑到特殊情况和各自的能力”

“基于市场的措施（MBMs）系指为实现一系列减排而设计的补充性机制，因此，其在国际航空部门的实施对于各国而言是选择性的。这些措施不能保证国际民用航空的可持续性；而只能影响创立一些取决于国际财务瞬息万变情况的措施。我们不认为实施基于市场的措施会减少国家的排放，尽管其最初的重点是限制排放；相反，实施此种措施会通过允许建立基于国家经济能力的国际二氧化碳市场计划而将购买大气污染权合法化，这将直接影响我们的星球。

“由于上述原因，我们拒绝适用国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）中所规定的这些措施，因为这一以市场为基础的做法违背了防止将国际航空所产生的温室气体（GHGs）释放到大气中的目标和意向，因此与委内瑞拉国做出的承诺和制定的政策背道而驰；如上文所述，这些内容已列入国家计划，即 2013 年至 2019 年国家经济和社会发展第二份社会主义计划，其重点是维护我们的星球。污染威胁着世界范围的不可修复的损害，这需要联合国气候变化框架公约之下的巴黎协定的所有签字国适当和负责地加以处理，因此，我们敦促制定替代措施，表示有压倒一切的需要在全球范围减缓污染。

“有鉴于此，委内瑞拉玻利瓦尔共和国认识到其对于为子孙后代维护这一星球的承诺和责任，支持通过一系列战略，使得国际航空部门减排的理想目标成为可能，且这些战略需基于技术措施、燃料的改进、空中交通和基础设施的改进，以及能提高燃料质量的补充性燃料。我国支持此种战略，以便能够真正减少温室气体排放量，防止在不久的将来出现气候变化的不可恢复的后果。”

有关全球 MBM 计划的 WP/462

14. 随后，审议了 WP/462 号文件，其中陈述了执行委员会关于议程项目 22 的报告：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策、标准化和实施支助[基于市场措施（MBM）计划的章节]。大会主席回忆到上次会议上（EX/11），执行委员会同意修订第 22.3.31 段，增加第三小段，内容如下：

“一 在大会决议草案案文增加新的 17 之二段：‘决定《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制所设定的排放单位符合在国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)中使用的资格，只要它们与理事会就避免重复计算和使用时间和期限的决定以及航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；’。”

15. 执行委员会还同意，因此删除第 22.3.33 段 [“委员会注意到，关于在联合国气候变化框架公约和巴黎协定下建立的机制产生的排放单位，理事会将考虑其是否可用于国际航空碳抵消和减排计划，条件是它们在合格性和时间框架方面需要与理事会决定和航空环境保护委员会的技术意见相契合”]。

16. 此外，执行委员会还建议全会通过提议的第 22/2 号决议，但条件是：序言部分第 14 段进行编辑修订，其中的术语“新市场机制（复数）”替换为“新市场机制（单数）”；插入新的执行段落 21，如下：

“21. 决定《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制所设定的排放单位符合在国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)中使用的资格，只要它们与理事会就避免重复计算和使用时间和期限的决定以及航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；”

且据此将现有执行段落 21 至 24 重新编号。

17. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表首先感谢主席先生领导本届庄严的大会，并感谢理事会主席、各国和秘书处努力推动这一极度敏感和重要事项的进展。她对他们的努力与承诺表示欣赏。

18. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表听了激烈的辩论、趋同与分歧的看法和争执，也听到了供审议的关切与提案。各方提出的意见都确凿合理，在听了 100 多次发言之后，她希望陈述以下意见。

19. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）坚定承诺，将采取能对气候变化带来决然和有意义影响的措施。在前一天执行委员会第十一次会议上（EX/11），代表们听到许多国家表示它们已深受气候变化影响之苦，需要即时和坚定的应对措施。

20. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）认为这是所有人都必须面对的挑战。环境保护是其国家战略计划的其中一个目标，正证明了这一点。

21. 确实，在联合国气变公约第二十一缔约方会议（COP21）期间，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交了环境行动计划，并签署了巴黎协定。

22. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）也已向国际民航组织提交了其航空二氧化碳减排行动计划，作为大会第 37 届会议核准的一揽子措施之一，并采取了许多措施，如：1）改进机队；2）改进空中交通管理（ATM），和 3）改进喷气燃料。这验证了其对环境的承诺，并已根据其国情、责任与能力，为共同目标善尽一己之力。

23. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）对第 22/2 号决议有所关切，并认为全球基于市场措施机制的试点阶段能就该全球机制产生的真实有形效益带来更多认识。

24. 此外，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）希望强调国际民航组织的战略，即安全、安保、航空运输、空中航行和环境。其关切是，环境问题占了本组织的大部分活动，尤其是全球基于市场措施（MBM）机制。过去三年，已召开了理事会环境咨询组（EAG）会议；两轮全球航空对话（GLADs）；逾三次理事会特别会议；

非正式简报会；一次全球基于市场措施机制的高级别会议（HLM-GMBM）；和一次非正式的主席之友小组会议。

25. 就此必须强调，国际民航组织的创建目的是维护《芝加哥公约》宗旨，正因如此，在委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）看来，特定航空运输问题遭到冷落。由非洲民用航空委员会（AFCAC）54 各成员国提交的 WP/149 号文件特别提到，有必要在国际民航组织所有战略目标之间取得平衡。

26. 因此，最后，委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）想响应国际民航组织终身亲善大使，即理事会前任主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯（Roberto Kobeh González）先生所说的话，他指出，在未来的大会上，应当把必要的时间集中用在航空有直接影响、因此需要国际民航组织注意的问题上，更具体地说，就是那些能够实现 2030 年联合国可持续发展目标（SDGs）、尤其是帮助迫切需要加强航空运输系统作为发展工具的发展中国家的航空运输活动。

27. 在强调了美国鼎力支持设置全球基于市场措施机制的第 22/2 号决议，以便解决国际航空碳排放问题之后，美国代表指出，美国对其所有伙伴在过去几个月，事实上过去多年来，为了达成历史性协议所作出的不懈努力表示诚挚的感谢。各国对为特殊的全球航空领域找到真正的全球解决方案方面的合作和利益折中表现出非凡的意愿，因此，想要对在第 22/2 号决议上投入了大量精力和心血的各位利益相关者特别表示感谢。美国代表表示，很荣幸与美国联邦航空局（FAA）局长 Michael Huerta 一道参加今天的会议，他深受触动的是，航空业为应对气候问题同舟共济，要求接受监管。

28. 美国还想要感谢：大会主席在此次 39 届会议上所做的出色工作；国际民航组织秘书长及秘书处为成功达成全球 MBM 计划从未动摇过的贡献和热情；以及理事会主席，大会今日的成就与他的领导密不可分。理事会主席是强劲领导力的化身，成功目标明确、致力于包容性和透明性。美国还对在全球 MBM 计划获得通过之前就自愿参加计划的初始阶段的 65 个国家表示感谢。说得婉转些，美国为其领导力所倾倒。其早期的承诺向世界发出了强有力信号，即各国已经准备好努力确保关键航空领域的可持续发展；加强努力为国际航空排放找到全球解决方案；以及强化措施来解决当前最为严峻的全球挑战之一。美国希望在接下来的几周和几个月看到更多国家自愿参与，并从今以后与各国一道不懈努力，确保它们有能力并得到技术支持，来实施全球 MBM 机制。

29. 在强调这是国际民航组织值得骄傲的时刻的同时，美国代表指出，本组织一贯地证明了其通过制定高目标和高瞻远瞩来解决难题的能力。当大会通过第 22/2 号决议时，国际民航组织将再次显示出其在国际合作和领导力方面的模范作用。因此，她敦促各位代表通过该决议。

30. 会上无任何异议，主席宣布批准执行委员会根据上述第 14 至 16 段修订的 WP/462 号文件中的报告，以及通过第 22/2 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场措施（MBM）计划，但以下国家代表表达了保留意见（按字母顺序排列）：阿根廷、印度、俄罗斯联邦和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）。很多保留意见随后按照大会主席要求以书面形式进行了确认。此外，中国通过 2016 年 10 月 21 日的信函，向秘书长提交了其对第 22/2 号决议第 23 执行段落的保留意见，巴西通过 2016 年 11 月 4 日的普通照会，向秘书处提交了其对第 22/2 号决议第 21 和 23 执行段落的保留意见。各保留意见的文本如下，并发布在大会第 39 届会议网站的文件、决议项下。

31. 会议注意到，经批准的包含第 22/1 号和 22/2 号决议的执行委员会有关议程项目 22 的报告的修订文本将作为 WPs/529 和/530 发布。

32. 执行委员会秘书邀请已向国际民航组织表示自愿参与 CORSIA 的各国尽快向秘书处确认其参与意愿，之后，其会收到一份确认文件。而尚未表示自愿参加但想要参加的各国也请尽快告知秘书处，以便获得确认文件。

就全球 MBM 计划的 22/2 号决议表示的保留意见

33. 阿根廷代表在重申其国家坚定致力于实施第 22/2 号决议的同时，表达了该国对其中执行部分第 3、4 和 5 段所述的到 2020 年达到碳中和和增长的全球理想目标（CNG2020）持保留意见，而阿根廷之前在大会第 38 届会议上就大会 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”执行部分第 7 段就作为其原则立场表示了这一保留意见。

34. 巴西在第 39 届大会第 233 号工作文件（A39-WP/233）中，并在向执行委员会（EX/3）介绍这份文件时表达了对国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）中使用的排放单位资格的保留意见，且在全体会议上重申了其立场。巴西通过 2016 年 11 月 4 日的普通照会，向秘书处提交了其对第 22/2 号决议第 21 和 23 执行段落的保留意见，文本如下：

关于第 21 执行段落，“巴西政府声明，巴西理解：通过《联合国气候变化框架公约》下的多边商定的各项机制，即《京都议定书》的清洁发展机制和《巴黎协定》第六条第四段所建立的机制而产生的排放单位，已符合在国际航空碳抵消和减排计划中使用的资格”。

关于第 23 执行段落，“鉴于需要确保国际航空碳抵消和减排计划具有最高水平的环境完整性，巴西政府对在国际航空碳抵消和减排计划中使用《联合国气候变化公约》之外的机制、文书或安排所产生的排放单位表示保留意见。巴西政府还声明，转让任何在巴西领土内实现的减缓成果所产生的排放单位，将需事先获得联邦政府的正式同意。”。

35. 中国在执行委员会广泛讨论期间，表达了其对实施提议的全球 MBM 计划中的技术内容的关切，随后通过 2016 年 10 月 21 日的信函，向秘书长提交了其对第 22/2 号决议第 23 执行段落的保留意见，具体见以下保留意见声明，该声明亦涉及第 22/1 号决议：

“中方欢迎国际民航组织为限制和减少国际航空排放所做努力，并愿意为此做出与自身国情和能力相符的贡献。关于第 39 届大会通过的《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化》以及《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球市场措施机制》，中国代表团有以下声明：

“2020 年碳中性增长目标缺乏科学性、公平性和可行性。该目标针对国际航空排放增量设计，在发达国家国际航空排放已基本达到峰值或增长有限、发展中国家国际航空运输尚未充分发展的事实面前，在未明确要求发达国家率先大幅减排、为发展中国家提供充分的发展和排放空间的前提下，该目标将对发展中国家未来发展国际航空造成事实上的歧视。

“鉴于国际民用航空组织的宗旨和目的在于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，本组织并不具备制定强制性排放单位标准 / 原则的授权。并且，人为限制国际航空减排可用排放单位范围的做法，容易造成国际航空业减排成本增加和助推国际航空业内部的不公平竞争。此外，理事会并未完成有关排放单位相关规范的制定和审核工作，要求各国在未看到最终审核通过的相关规范前就做出遵守该规范决定的做法既不合理也不可行。

“综上，中国代表团对A39-WP/529号文件所含《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》中第6执行段正式提出保留，坚持ICAO基于该段落所制定的任何减排政策和措施不具有强制约束力。对A39-WP/530号文件所含《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明—全球基于市场措施机制》中第23执行段有关“决定使用符合EUC要求的排放单位”的规定正式提出保留。同时，本代表团要求将中方上述保留声明记录在第39届大会报告中”。

36. 印度代表表示该国将做出有关第 22/2 号决议第 4、7、9、16 和 17 段的具体保留意见。以下保留意见声明随后以书面形式递交至秘书长：

“印度共和国致力于应对气候变化问题。作为一个负责任的国际社会成员，印度共和国重视并且愿意发挥其自身作用，以支助国际民航组织有关环境保护的政策和做法，包括全球基于市场的措施。我们认识到，这样做不仅有助于国际社会应对国际航空活动所产生的某些气候变化问题，而且将防止单独国家或地区采取杂乱无章的解决办法，那样可能会妨碍国际航空的增长。

“但是，我们对大会第 A39-22/2 号决议不允许像印度这种仍处于发展之中迅速增长的国家先行实现市场成熟而后接受碳抵消要求表示关切。

“因此，出于下列原因，印度共和国现提交其关于大会第 A39-22/2 号决议第 5 段和第 11 段的保留意见：

“1. 第 5 段

“在试行阶段和第一（自愿）阶段之后，需要对该计划进行审慎评价，并且其范围应当为其他可能选项保持开放，以便应对国际航空碳排放的年度增长。

“2. 第 11 段

“需要对本决议所载该计划第二（强制）阶段的设计要素进行审查。我们认为，应当在试行阶段和第一（自愿）阶段实施之后决定该计划强制阶段设计要素之前，并且遵照第 A39-22/1 号决议附件所载的指导原则，审慎评价实施该计划的环境和经济影响，尤其是对发展中国家的影响。

“印度共和国将根据全球基于市场措施计划（CORSIA）的进一步制定和实施情况，对其运行予以严密监测，并观察试行阶段和第一（自愿）阶段的审慎评价结果，包括其环境及经济影响，尤其是对发展中国家的影响，并对其后阶段调整其保留意见持开放态度。”

37. 俄罗斯联邦代表表示该国对第 22/2 号决议序言部分第 14 段和执行部分第 5、9 g)、11、18、20 和 21 段持保留意见。他还告知大会，俄罗斯联邦还无法宣布参与全球 MBM 计划的试验阶段。然而，这并不意味着将来不参与。俄罗斯联邦首先需要确定如何将该计划应用到实践中。俄罗斯联邦保留意见的详细文本随后以书面形式递交至秘书长，如下：

“俄罗斯联邦代表团借此机会向您和国际民航组织第39届会议所有与会者保证俄罗斯联邦代表团一直坚定不移地关注气候变化问题。在我国《京都议定书》义务下，俄罗斯联邦已超出国家一级二氧化碳减排的计划。与此同时，我们坚信，在应对气候变化这一全球挑战方面，国际民用航空界的努力必须侧重于旨在通过推进产业技术进步切实减少二氧化碳排放的行动，同时维护将全球一级改进飞行安全这一目标作为最高优先。

“令我们真诚并深切感到遗憾的是，我们必须申明，尽管对决议案草案开展了磋商和预计的修改，我们对于以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）为基础的全球基于市场的措施（GMBM）实施后果的关切仍然存在。具体来讲，我们认为，以CORSIA为基础的GMBM拟议的实施办法会增加全球二氧化碳排放的绝对量。与此同时，采纳CORSIA会造成飞行安全水平降低，特别是在发展中国家，因为资金流出该产业会使技术进步缓慢。

“我们还要再次强调我们对于2020碳平衡目标这一全球理想目标的关切，这是由于这一目标本质上是不现实的，没有任何科学依据证明有必要实现这样一个理想目标，这一点在决议执行部分第3段中得到间接承认。

“据此，俄罗斯联邦代表团谨通知大会，我们不同意决议序言第14段的措辞、以及执行部分第5、9 g)、11、18、20和21段的措辞。因此，俄罗斯联邦没有办法宣布参加全球基于市场的措施拟议修订版的实施。我们尤其针对下列内容持保留：

“1. 序言（第14段）

“认识到决议欢迎“联合国气候变化框架公约（UNFCCC）下巴黎协定得到通过”，我们认为第14段的案文应如下：

‘**鉴于认识到《联合国气变公约》和《巴黎协定》规定了各种机制，例如，清洁发展机制（CDM）以及《巴黎协定》下的新的市场机制有助于减少温室气体排放有助于减少温室气体排放的机制以实现国家自主贡献预案（NDCs）以支持同时刺激可持续发展，这将如《巴黎协定》第6条中所述，特别惠及发展中国家；**’。

“2. 执行部分第5段

“鉴于国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施无论从实现环境目标的角度、还是对确保行业的可持续发展以及对飞行安全水平（尤其是在发展中国家）的不利影响程度来看，均未发生预计的效果，因此，我们认为CORSIA实施的试行和第一阶段应允许对全球基于市场措施（GMBM）在任何阶段实施的做法进行概念性重新思考的可能性。据此，我们认为执行部分第5段应如下：

‘5. 决定开始实施一项全球基于市场的措施（GMBM）计划的试行和第一阶段，以国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)形式作为可能的备选办法之一来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于2020年水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，同时考虑到特殊情况和各自的能力；’

基于上述原因，我们认为应在决议中增加下列段落：

‘5之二 请理事会继续研究在实施全球基于市场措施（GMBM）方面能够最大程度符合决议22/1附件中所列的设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则的其他备选方案，并与国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的优劣做比较分析，并向国际民航组织第40届大会提交比较分析结果报告，以便对全球基于市场措施实施情况采取可能的纠正行动。’

“3. 执行部分第9 g) 段

“显然对国际航空碳抵消和减排计划实施情况的定期分析其中应包括评估其是否符合决议22/1附件中所列的设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则。据此，执行部分第9 g) 段应如下：

‘g) 从2022年开始，理事会将每三年审查一次国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施情况，以检查它是否符合设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则，包括审查它对国际航空增长的影响，应将其作为理事会审议是否必须对下一阶段或遵守周期酌情作出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其作出决定；’

“4. 执行部分第11段

“根据《巴黎协定》第6章的规定，各国的抵消义务以其国家自主贡献为基础。据此，我们的意见是执行部分段落11应如下：

‘11. 决定从2021年起在国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施试行和第一阶段期间，每年在每个参与国国别自主国家贡献基础上计算需要预计在特定年份由航空器运营人自愿抵消的二氧化碳排放量，或以如下方法计算：’

“5. 执行部分第18段

“如上文所述，对国际航空碳抵消和减排计划进行分析“以避免对国际航空造成不当经济负担”，其中应包括评估其是否符合决议22/1附件中所列的设计和实施国际航空基于市场措施（MBMs）的指导原则。据此，我们的意见是执行部分第18段应如下：

‘18. 决定为上文第9 g) 段提到的目的以及为推动避免对国际航空部门的可持续发展和该计划的环境有效性造成重大损害的不合理风险，理事会从2022年起每三年对国际航空碳抵消和排放计划（CORSIA）进行一次定期审查，供大会审议，其中包括飞行安全和航空安保及不道德竞争等方面，并对CORSIA的环境效益进行评估，以便国际民航组织大会其后可审议其适用性的可行性问题。除其他外，定期审查应包括：’。

“6. 执行部分第20段

“根据《国际民用航空公约》第六章第37条，监测、报告与核查（MRV）、排放单位和排放登记库问题不涉及“航空器、人员、航路和辅助服务”，因此国际标准和建议措施不涵盖。因此，《公约》没有授予国际民航组织制定有关监测、报告与核查、排放单位和排放登记库的标准和建议措施（SARPS）的权力。据此，让理事会采取行动在国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）下为监测、报告与核查“制定标准和建议措施”、包括简化的监测、报告与核查程序是不正确的，执行部分第20段中关于标准和建议措施的任何提及均应被删除。

“7. 执行部分第21段

“我们必须指出，国际民航组织理事会从来没有就《联合国气变公约》和《巴黎协定》下创立的机制内产生的排放单位“符合资格的使用时间和期限”进行过讨论或作出任何决定。此外，“使用时间”（vintage）这一用语在这些联合国文件中无一直接或间接地提及或考虑。因此，决议执行部分第21段中“符合资格的使用时间和期限”这一措辞必须被删除。”

38. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表表示其对第 22/2 号决议第 3、4 和 5 执行段落中关于 2020 年碳中和增长的全球理想目标持保留意见，这与其之前表达的保留意见一致。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）的保留意见的详细文本随后以书面形式递交至秘书长，具体如下：

“我荣幸地提交对于第 22/1 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化第 6 执行条款、和第 22/2 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场的措施（MBM）计划第 3、4 和 5 执行条款的正式保留。两份决议均是今年 9 月 26（27）日至 10 月 7（6）日在加拿大蒙特利尔举行的国际民用航空组织（ICAO）大会第 39 届会议通过的，委内瑞拉玻利瓦尔共和国的国家民航研究院亦参加了该届大会。所述保留详情如下。

“委内瑞拉玻利瓦尔共和国，通过其生态社会主义经济生产模式，致力于保护环境，并且是抗击气候变化威胁的全球努力的一部分。我国制定了行动和方案并载入国家计划，即 2013 年至 2019 年国家经济和社会发展第二份社会主义计划，并以委内瑞拉玻利瓦尔共和国宪法所规定的环境权利为基础。宪法规定：“为自身惠益和未来惠益而保护和维护环境，是每一代人的权利和义务。”

“正在实施的措施包括制定国家减缓计划和国家适应计划，处理气候变化的影响，其中一部分目标是在 2030 年之前将二氧化碳排放至少减少 20%。制定的行动包括下述内容：在农林系统中种植和维持补偿性森林；使用天然气；建立回收公司；提高能源效率并合理使用能源；减少对于原材料提取的需要；减少与工业化流程相关的排放；制定教育政策；鼓励社团参与；并开展关于如何处理气候变化威胁的社会环境培训。

“鉴于以上，我们愿谨此表明委内瑞拉国对于议程项目 22：环境保护 — 国际航空和气候变化的立场，并提出就上述文书制定的保留，首先是 A39-WP/461 号工作文件（执行委员会 [EX]）：关于议程项目 22 报告的草案文本（不含全球基于市场措施计划的气候变化部分）中所载的 22/1 号决议。我们的立场详述如下。

“6. 还决定在不对个别国家构成具体义务的情况下，国际民航组织及其成员国将与有关组织携手努力，力求实现集体中期全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放保持在相同水平，同时虑及：各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力；航空市场的成熟程度；国际航空业的可持续增长；以及在降低排放的技术和燃料以及其他减缓措施得到开发和部署以前，由于国际航空运输的预期增长，排放量还可能会增加；”

“如上文所述，委内瑞拉玻利瓦尔共和国的特别之处，是制定了多样性的环境保护管理和政策，并和全世界一样有决心实行在不增加碳排放的情况下发展航空的战略。但是，我国认为，所规定的为期 4 年的时间框架，不足以用来制定可持续的政策并实施合适的计划和战略，成功地减缓二氧化碳排放，以便让国际航空界达到将全球净二氧化碳排放保持在相同水平的目标。

“因此，委内瑞拉国重申其遵守气候变化公约中的各项原则，关于减排的具体任务，并认识到在发达国家和发展中国家的责任之间存在区别，对于限制和减少排放亦有义务上的区别。考虑基于市场的措施（MBMs）对于发展中国家及其贸易的潜在影响，这一点十分重要。自 2020 年起减少排放或将其保持在相同水平这一全球目标，不意味着无视共同但有区别的责任这一原则。基于这些原因，委内瑞拉玻利瓦尔共和国提出其对于这一事项的保留。

“我国对于 A39-WP/462 号文件（执行委员会[EX]）：关于议程项目 22 报告的草案文本（关于全球基于市场措施计划的部分）中所载的第 22/2 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场的措施（MBM）计划的保留涉及以下条款：

“3. 还确认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续的代用燃料产生的环境效益可能无法提供足够的二氧化碳减排来应对国际航空运输量的增长，以便及时实现全球理想目标，即自 2020 年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放量保持在相同水平；

“4. 强调全球基于市场的措施计划具有补充实现全球理想目标的一揽子广泛措施的作用，不会给国际航空带来不适当的经济负担；

“5. 决定实施一项全球基于市场的措施计划，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）形式来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于 2020 年水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，同时考虑到特殊情况和各自的能力。”

“基于市场的措施（MBMs）系指为实现一系列减排而设计的补充性机制，因此，其国际航空部门的实施对于各国而言是选择性的。这些措施不能保证国际民用航空的可持续性；而只能影响创立一些取决于国际财务瞬息万变情况的措施。我们不认为实施基于市场的措施会减少国家的排放，尽管其最初的重点是限制排放；相反，实施此种措施会通过允许建立基于国家经济能力的国际二氧化碳市场计划而将购买大气污染权合法化，这将直接影响我们的星球。

“由于上述原因，我们拒绝适用国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）中所规定的这些措施，因为这一以市场为基础的做法违背了防止将国际航空所产生的温室气体（GHGs）释放到大气中的目标和意向，因此与委内瑞拉国做出的承诺和制定的政策背道而驰；如上文所述，这些内容已列入国家计划，即 2013 年至 2019 年国家经济和社会发展第二份社会主义计划，其重点是维护我们的星

球。污染威胁着世界范围的不可修复的损害，这需要联合国气候变化框架公约之下的巴黎协定的所有签字国适当和负责地加以处理，因此，我们敦促制定替代措施，表示有压倒一切的需要在全球范围减缓污染。

“有鉴于此，委内瑞拉玻利瓦尔共和国认识到其对于为子孙后代维护这一星球的承诺和责任，支持通过一系列战略，使得国际航空部门减排的理想目标成为可能，且这些战略需基于技术措施、燃料的改进、空中交通和基础设施的改进，以及能提高燃料质量的补充性燃料。我国支持此种战略，以便能够真正减少温室气体排放量，防止在不久的未来出现气候变化的不可恢复的后果。”

祝词

39. 西班牙代表肯定了这是国际民航组织历史上的一个历史性时刻，因为有关全球 MBM 计划的第 22/2 号决议的通过，将对航空产部门 and 世界经济产生重大影响，他强调，与历届大会相比，全会采取的此项行动是国际民航组织的巨大飞跃。因此，他首先对理事会及其主席，以及大会主席表达了感谢。西班牙代表接着感谢了所有代表团在过去几天和几个月内表现出的建设性态度和妥协精神。他还对这一进程中业界和非政府组织（NGO）的宝贵合作表示赞赏。

40. 西班牙代表提到，其国家对于制定全球 MBM 计划的工作以及在此方面向所有代表团提供的合作表示自豪，并强调大家在过去八年中辛勤工作，同时也都认识到在未来八年或更长时间在实施国际航空碳抵消和减排计划方面还有很过工作要做。在强调本组织通过第 22/2 号决议之后还任重道远时，他引用了二十世纪西班牙诗人 Antonio Machado 以下的诗句：“Caminante, no hay camino, se hace camino al andar”（翻译为“旅人啊，唯一的路就是你的脚印，再无他路。”）。

41. 巴西代表强调，自在国际民航组织开始谈判以来，该国即表示为有关实施全球 MBM 计划的所有讨论做出建设性贡献，以补偿和抑制国际民用航空排放。巴西是航空环境保护委员会（CAEP）的成员，还积极参与了理事会环境咨询小组（EAG）的会议，在过去两年来讨论了排放问题。此外，巴西还参与了两轮 MBM 全球航空对话（GLAD）。在谈判似乎停滞不前时，巴西提出了基于航线的做法的主要原则，这是获得批准的全球 MBM 计划的基石之一。

42. 巴西代表表示，从第一天起，该国便希望看到该主题向前发展，同时也参与并朝此目标努力。从一开始，巴西并不是简单地试图推动有益于发展中国家而且仅仅有益于发展中国家的立场。当然，其坚定地认为这些国家的关切应当也是需要是交易的一部分。但是，其从未忽视建立能够考虑所有国家利益的协议的需求。大家都知道，国际民用航空是一个相互依存的系统，全体的成功很大程度上取决于每一个行动者的力量。巴西相信至关重要是，根据全球 MBM 计划购买排放单元的机制应考虑联合国气变公约的发展情况和即将生效的《巴黎协定》第 6 条。在此方面，巴西欢迎做出这样的决定，考虑在联合国气变公约下建立的机制中产生的排放单元问题，比如清洁发展机制（CDM）和可持续发展机制，这些应自动符合资格用于全球 MBM 计划（CORSIA）中（参见大会第 22/2 号决议，第 21 执行段落）。

43. 巴西代表提及其国家提交的 WP/233 号文件第 2.9 段，再次强调了“巴西实现的缓解结果的任何[排放]单位的转移，均须事先征得[巴西]联邦政府的知情同意。”百分之百的行业参与是巴西最初提议基于航线的方法的基石之一。提出这一方法是作为解决分歧而不陷入歧视陷阱的手段。一些国家倡议该计划有必要在其随后

阶段过渡到更广泛的个体参与。巴西仍然对这一问题存在关切，但已经准备好妥协并接受达成的协议。巴西坚信，有关 CORSIA 定期审查的条款（大会第 22/2 号决议执行段落 18）应有效地作为解决未来可能发生的最终分歧的工具，尤其是有关向快速发展市场分配抵消义务的影响。巴西还相信气候变化是一个需要妥善处理的重要议题，且解决这一问题的最佳方法是通过单一的全球机制。最终，相信国际民航组织以及理事会有能力敏感地处理每个国家关于未来工作的关切，巴西准备好支持并全力支持全球 MBM 计划。

44. 巴西代表指出，大会主席和理事会主席在这一过程中表现出真正领导力，并对此表达了祝贺和感谢。国际民航组织今天在建立全球 MBM 计划（CORSIA）以解决碳排放和国际民用航空问题方面迈出了巨大的一步。巴西祝贺本组织所做的工作并准备为应对今后面临的挑战做出贡献。

45. 代表着民间社会的可持续航空国际联盟（ICSA）的观察员对刚刚见证的这一重要时刻表示赞赏，并且向国际民航组织及其成员国在努力实现全球 MBM 计划上做所的工作表示祝贺，也对诸多各方在支持应对气候变化和实现《巴黎协定》更广阔目标方面表现出来的妥协精神和热情表示祝贺。认识到在未来几十年计划的实施阶段还有很多工作要做，以便使得航空领域符合《巴黎协定》的目标，民间社会认为这是一个重要过程的开端，国际民航组织及其成员国已经把握了机遇。它期待在未来几年与国际民航组织携手，实际实施全球 MBM 计划。

46. 代表世界航空公司的国际航空运输协会（IATA）观察员对大会今日所作出的关于实施国际航空全球 MBM 计划（CORSIA）的历史性决定表示欢迎，祝贺并尊重国际民航组织成员国在大会第 39 届会议上表现出的勇气和领导力。他强调，他们给予了产业用于应对气候变化的共同的一揽子措施的最终工具：一个全球性的 MBM 计划有助于产业在发展和改善技术方面的努力；部署可持续替代燃料；使运行更加高效；以及利用充足有效的基础设施能力。IATA 的观察员强调，为了达成这一重大协议，国际民航组织成员国向世界展示了民用航空是一个处于变革前沿的行业，它能够继续在全球范围内提供安全、确保安保的航空运输，同时确保以可持续的方式实现，这样它就拥有了进入未来发展的通行证。他们向世界展示了领导力，因为首次有整个行业为解决气候变化问题做出了坚定的承诺。行业一直在寻求达成此种协议，因此为今天国际民航组织各成员国的领导力鼓掌。

47. 国际航协观察员表示，在大会之外，还有很多工作需要完成：商定并实施以公平透明的方式监测、报告和核实（MRV）排放数据的形式，认识到很多航空公司已经迈出了坚定的步伐改善其燃油效率；并商定 CORSIA 使用的排放单位合格性的坚实标准，同时确保存在足够的市场以可负担的价格满足航空器运营人未来对抵消额度的需求。他强调任务艰巨，行业致力于与国际民航组织、其成员以及民间社会一道合作，确保高效实施 CORSIA，并根据需要提供支持和能力建设，以协助国际民航组织值得称道的努力，确保在此过程中不让任何国家掉队。

48. 国际航协观察员最后对理事会主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留博士及前任主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生表示衷心感谢，感谢二位将在将大家带到这一历史时刻的过程中表现出的领导力和决心。在这次难忘的大会第 39 届会议结束之际，各位参与者将满载收获和清晰的计划离开蒙特利尔市，能够使得航空业通过以真正可持续的方式在航空运输领域的未来发展持续对全球的发展、繁荣和福祉做出贡献。他感谢了大会主席对于大会的仔细引导，并感谢各成员国使得这一历史时刻成为现实。

49. 联合国气候变化框架公约（UNFCCC）观察员强调国际民航组织在今天通过了两项有关气候变化的重要决议，即第 22/1 和 22/2 号决议，以及一项全球 GMBM 计划，清晰地证明了其在国际合作和领导力方面的模范作用，且发出了国际航空在解决气候变化方面能力和意愿的强有力且清晰的信号。观察员提到，气变公约也有其它极好的消息与大会共享：她宣布《巴黎协定》生效的条件已于前一天即 2016 年 10 月 5 日得到满足。气变公约秘书处跟踪系统显示，截止今天，74 个参与方已经批准、接受或核准了协议，目前覆盖了超过 55% 的全球温室气体排放。该比例包括最大和最小排放国，以及最富有和最脆弱的国家。《巴黎协定》于此时起 30 天后（2016 年 11 月 4 日）即生效，随后将召开气变公约缔约方会议第 22 届会议（COP22）（2016 年 11 月 7-18 日在摩洛哥马拉喀什举办）。

50. 气变公约观察员回忆到，气变公约执行秘书 Patricia Espinosa 女士在之前一周参加国际民航组织大会时表示：“这对全世界人民而言是一个真正的历史时刻。巴黎气候变化协议成为法律现实的两项关键门槛现已达成。各国使得《巴黎协定》生效的速度是近期国际协议中前所未有的，这是各国对抗击气候变化并实现《巴黎协定》中多重机遇重要性的有力证明。重要的是，协议生效对现在需要的紧迫加速实施气候行动来说是个良好的预兆，以便实现更好、更安全的世界，也支持可持续发展目标的实现。它还给很多政府正在推动的议题带来了更新的迫切性，以确保协议的全面实施。这包括制定协议运作的规则手册，以及国际合作和大型资金流入如何加速和扩大国家气候变化行动计划。”

51. 气变公约观察员指出，于 2016 年 11 月 4 日生效的《巴黎协定》将对气变公约进程产生一系列重大影响，包括建立协议理事机构，即作为《巴黎协定》缔约方会议的公约缔约方会议（CMA）。鉴于协议生效倒计时现已正式触发，CMA 将在即将到来的 COP22 举行。具体日期将于接下来的几天内宣布。气变公约观察员指出，《巴黎协定》的生效强调了国际民航组织迄今在气候变化方面所做工作的重要性以及前进的道路，即在国际民航组织大会本届会议期间通过的两项极其重要的有关气候变化和全球 MBM 计划的第 22/1 和 22/2 号决议中描绘的道路。她很期待在摩洛哥马拉喀什举办的 COP22 上展示国际民航组织大会的这一有力结果。

52. 理事会主席忆及，在 2016 年 9 月 27 日星期二大会开幕致辞中，他着重指出本届大会是倡导有胆识的决定的大会。他强调，通过第 22/1 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明—气候变化和第 22/2 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场的措施（MBM）计划，全会做出了如此有胆识的决策。他重申这是真正的历史时刻。

53. 理事会主席借此机会向所有国际民航组织成员国在过去三年为达成这一目标而作出的所有不懈工作表示感谢。他还感谢积极参与此过程的航空业界和民间社会的各位成员。理事会主席尤其向理事会成员和航空环保委成员以及参与此进程的所有其他人表示感谢，即：理事会环境咨询小组（EAG）主席和成员；全球 MBM 计划高级别小组（HLG-GMBM）主席和成员；全球 MBM 计划高级别会议（HLM-GMBM）与会者；非正式“主席之友”小组会议的参与者；以及参加了两轮 MBM 的全球航空对话的与会者。此外，理事会主席向主办有关全球 MBM 计划非正式双边和/或多边磋商的所有成员国表示感谢。

54. 理事会主席还对日以继夜工作，使得今天这一时刻成为可能的秘书处各成员表示感谢。

55. 最后，理事会主席还对大会主席和所有当选官员，即大会各副主席和各委员会主席，以及在过去一周参与所有磋商的地区小组各主席和秘书长表示感谢。

56. 最后，理事会主席强调国际民航组织再次证明了在需要的时候，国际航空总是能够胜任其职。国际民用航空成为通过此种全球 MBM 计划的首个全球行业，有力地证明了其专业性水平，也表现出了国际民航组织自 72 年前建立以来一直秉承的协商和妥协精神。理事会主席肯定了只有国际民用航空和国际民航组织才能够采取此行动，强调荣誉属于国际民航组织成员国，并感谢它们使得大会能够有今日的收获。

授权大会主席批准全会的会议记录

57. 全会授权主席代表全会批准大会第 39 届会议的会议记录。

关于修订《国际民用航空公约》第五十条第一款和第五十六条的议定书的签字仪式

58. 根据 2016 年 10 月 1 日全会第四次会议 (P/4) 上通过的第 12/1 和 13/1 号决议，分别涉及将理事会成员由 36 增加到 40 以及将空中航行委员会 (ANC) 成员由 19 增加到 21、以六种语文写成的关于修订《国际民用航空公约》第五十条第一款和第五十六条的议定书，由大会主席和秘书长签署。会议忆及，在第四次会议上 (P/4) 通过的类似的第 12/2 和 13/2 号决议中，大会建议所有缔约国尽快批准以上两个议定书，以便使其尽快生效。

鸣谢

秘书长闭幕致辞

59. 秘书长强调她很荣幸能够担任国际民航组织大会第 39 届会议的首位女性秘书长。她指出，与此前任何此类会议相比，足足多完成了 30% 的工作，她强调只有通过所有代表团的承诺和奉献才能够实现。

60. 接着，秘书长向当选本次第 39 届会议主席的 Azharuddin Abdul Rahman 先生 (马来西亚) 表示深切的感谢，同时也向支持大会工作的各位副主席和各委员会及专门委员会主席表示感谢。她还感谢了国际民航组织秘书处，其中很多人牺牲了无数个夜晚和周末，不仅仅是过去两周内，而是整个会议筹备期间。

61. 秘书长指出，正如理事会主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留博士、联合国秘书长潘基文先生以及众多其他人士在本次会议开幕时所说，在过去九天全世界的目光聚焦在国际民航组织上。大会核准了航空全球 MBM 计划，以历史第一响应了他们的期望，这使得航空业成为首个在全球层面就国际排放采取行动的重要行业。那些对安全可靠的航空服务在促进全球和平、加强经济能力和促进全世界真正可持续繁荣方面所起的关键作用有清晰认识和鉴别力的参与者，能够认识到全球 MBM 计划是一个平衡、实际且积极的发展计划。其将作为重要的新途径以补充航空运输已取得的减排进展，即在航空一揽子措施下采取技术革新、现代化程序和不断扩大使用可持续替代燃料。秘书长强调，世界各国政府也借此大会展现出其在解决气候问题上的决心，全球 MBM 计划将在 2021 年即其最早期阶段覆盖超过 85% 的国际航空运行。

62. 在强调此次大会还讨论了很多其他重要的环境保护重点工作时，秘书长提到了国际民航组织制定的首个航空器全球 CO₂ 排放认证标准，以及本组织在新的非挥发性微粒物质（nvPM）排放标准方面同样具有开创性的工作。她强调，在大会的领导下，国际民航组织将继续其在未来航空器新的超音速噪声标准方面的工作，同时加强通过国际民航组织平衡做法在处理航空器噪声各方面正在取得的进展。

63. 作为本次大会产生的另一项重要发展，秘书长提到已核准国际民航组织制定一项新的全球航空安保计划（GASeP）。她强调，随着陆侧、空侧、网络安全和现在不断发展的其他方面的威胁，以及在如何面对这些风险方面本地、国家和国际机构之间更为紧密的合作比以往更为重要，大会认识到国际民航组织有重要责任提供战略领导力方面至关重要。秘书长强调，高度赞赏大会继续认可国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略，包括旅行证件、公钥簿（PKD）以及援助和能力建设优先工作。她指出，大会还支持国际民航组织制定使中东受益的地区航空安保和简化手续规划的目标，在非印航空安保和简化手续计划下已实现类似受益。

64. 秘书长指出，安全无疑仍然是国际民航组织和全球航空最关心的问题，她强调在此领域同样取得了一些重要进展。她指出，大会通过了全球航空安全计划（GASP）的修订，其中包含了能够进一步加强国际民航组织安全管理方法的路线图，可供政府和行业伙伴使用。秘书长强调，继续在国际民航组织非印计划下促进更有针对性的合作安全进展的方向很清晰，而且大会对于国际民航组织新的应急准备策略的核准将帮助本组织在遇到最为紧急的事件时更具响应性。

65. 在有关国际民航组织在空中航行领域的规划和方案方面，秘书长强调了大会对全球空中航行计划（GANP）修改的核准，将使得本组织在航空系统组块升级（ASBU）重要调整方面更进一步。她指出，大会还指示国际民航组织通过基于性能的导航（PBN）继续让飞行变得更加绿色和高效，并认识到国际民航组织在 2018 年召开第 13 届空中航行会议方面的重要需求，她强调上述所有决定均对国际民航组织持续面临的挑战大有帮助，以应对和高效管理整个行业旅客和交通的大幅增长。

66. 秘书长强调了大会还再次确认了支持国际民航组织发挥领导作用，实现有助于可持续经济发展的政策和方案。此外，确认了需要制定新的国际民航组织全球航空运输计划，以及需要国际民航组织对市场准入、航空货运和航空运输所有权和控制方面的自由化国际协议进行最终确定。而且，大会还核准了国际民航组织定制和更新相关预测的行动计划，以便更好支持人力资源发展规划，这将对下一代航空专业人员提供重要支持。大会还要求国际民航组织如何在合作伙伴网络上共享数据方面更加全面，以便支持那些和其他计划目标，同时提高对国际民航组织在消费者保护方面核心原则的认知。

67. 秘书长指出，以上来自其成员国的强力认可向国际民航组织提供了推进工作的坚实基础，但同时还需要确认国际民航组织所作的准备的充分程度，以确保高效、成本有效地完成工作。幸运的是，随着大会确认本组织的预算以及认可新的国际民航组织业务计划，本组织能够继续关注其资源并成为更加具有响应性的联合国机构。她强调国际民航组织业务计划将根据本组织绩效管理框架、关键绩效指标（KPI）和风险登记不断更新。秘书长强调，通过基于风险的方法以及其他基于绩效向国际民航组织企业文化的转型，国际民航组织将更好地倡导国际民航组织以及航空的惠益，并加强技术合作项目的协调性和问责制。她指出，这些深化改革得到了国际民航组织高层管理团队的承诺和贡献的极大帮助，并将对本组织正在进行的“不让任何国家掉队”活动大有裨益。

68. 秘书长强调，国际民航组织还将代表其成员国使用更少的资源做更多的事情，通过优化航空发展全球合作伙伴（GPAD）以及扩展其在资源调动方面的努力，以实施未供资的项目，并通过便利资金获取来协助各成员国。她强调，大会对于增加国际民航组织理事会成员国及向其提供支持的空中航行委员会（ANC）成员数目的决定，将进一步在未来指导本组织工作，她指出，这一决定不仅将增加为这些受到尊敬的机构做出贡献的外交和技术专家的数量，还将扩展其决定中反映出来的地理和文化多样性。

69. 秘书长强调，除了那些在第二届国际民航组织世界航空论坛（IWAF/2）上实现的合作之外，国际民航组织还将极大地受益于本组织在大会会外构建的很多新伙伴关系和谅解备忘录（MOU）而正式确立的合作。她表示，国际民航组织对在很多新的合作伙伴关系中展现出来的对其作用重要性的证明表示感激。

70. 在结束致辞时，秘书长最后表示，国际民航组织大会第 39 届会议受益于来自 185 个成员国和 56 个观察员代表团的 2200 多名代表的参与，这是本组织参会人数最多的一届。理事会主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留博士和秘书长看到各成员国和行业对于国际民航组织所做的工作有着浓厚的兴趣，并且认可和支持本组织在全球航空方面的领导作用，因此感到备受鼓舞。

71. 秘书长预祝所有与会者回程安康，并预祝其在应对所有挑战以支持全球航空网络持续成功，期待大家有幸再次会面，无论是在蒙特利尔或是在其各自所在的国家 and 地区。

72. 加拿大代表谨代表在场的所有代表对秘书处杰出的工作，无论是大会准备期间还是开展期间的工作，表示感谢。正如秘书长所述，大家都知道秘书处工作了无数个小时，因此非常感谢，因为所有这些工作都促成了此次大会的成功。因此，加拿大代表向秘书处表达了诚挚的谢意。

73. 秘书长借此机会感谢作为东道国的加拿大，感谢其提供的必要支持以及使得本次大会如此成功的必要安排。

74. 法国代表同样以所有代表的名义，热情诚挚地感谢大会主席在过去九天中驾轻就熟地开展工作。所有人都赞赏其冷静、熟练和有序的方式主持讨论，使得会议平稳进行。但是，主席毫不犹豫地以礼貌和幽默的方式促使代表们加快工作进程，并在他们的发言中保持关键点。而且，他还适时宜地允许为达成折中所需的时间。正如秘书长所言，主席还是一名令人钦佩的计时员，使得大会能够在今日提前结束，会议取得了圆满成功，同时在大会探讨的很多领域均取得了成就。

75. 法国代表指出，在大会期间，主席展现出了全面的外交天赋，充分富有成效地利用了其在国际民航组织工作的长期经验。其与理事会主席的通力合作赢得了所有人的赞赏。

76. 发过代表感谢理事会主席在过去三年中日日夜夜的工作，促进全球 MBM 计划的磋商，法国代表强调所有代表都心存感激。

77. 法国代表强调，民用航空历史将铭记今天这一刻，即大会通过了国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），而且大会主席和理事会主席的名字也将永远与其共同的成功共存。这不仅是国际民航组织伟大的一天，对整个地球而言，也是重大的一天。航空部门可以正当地感到自豪，成为首个提供此种机制来抵消增加的 CO₂ 排放量的行业。随着《巴黎协定》的即将生效，大会在过去一周中在为了后代保护地球方面取得了相当大的进展。巴黎的精神在过去九天里在蒙特利尔得到了完整的重现。

78. 法国代表指出，民用航空一直是进步、乐观、探险精神和开放精神的表现。大会主席和理事会主席的身上完全体现了这一伟大组织的价值，他指出，他们值得所有代表的感谢和鼓掌。

79. 中国代表向大会主席、理事会主席、秘书长以及秘书处的巨大努力表示感谢，并祝贺此次大会圆满落幕。他强调理事会主席的杰出贡献，指出了其为了实现全球 MBM 计划的协商一致花费了大量时间和精力。作为理事会元老，中国代表借此机会对所有理事会成员表示感谢，包括那些为接受其它职责而已经离开本组织的成员，感谢他们在此面的极大努力。他强调了在现任主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留先生以及前任主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生的领导下，理事会和本组织在减少航空排放方面做了大量努力，大会应予以认可。

大会主席致闭幕辞

80. 在感谢了法国和中国代表的溢美之词后，大会主席表示很荣幸能够主持大会第 39 届会议，这将是永生难忘的经历。当理事会主席最初找到他并向告知他是大会主席候选人之一，他的反应是“什么？我？作为主席？”，他回忆到，作为 2007 年首次参加大会的马来西亚代表，主席这把交椅，无论是象征意义还是字面意思，对他而言都太大了。然而，当他在 2016 年 8 月来到蒙特利尔参加非正式“主席之友”小组和理事会会议的时候，他听到了一些鼓励之词，他对此表示感谢。一些人祝他好运，强调这将是一份艰难的任务，其他人则强调需要他为了航空业承担大会主席职位。因此，他欣然地接收了墨西哥代表的提名，为了航空业担任主席。他感谢尊敬的马来西亚运输部长同意其成为主席，同时也感谢马来西亚代表团的其他成员，感谢他们理解在担任主席期间需要疏远他们。

81. 过去九天的日常工作并非易事，大会主席指出，他每天早上八点开始工作，与理事会主席及其工作人员会面，他们向他提供在每天会议中需要审议的所有大会文件。尽管进程繁忙，但堆积的大会文件却越来越少，因为所有代表都与其合作完成每个议事日程各项项目的审议工作。

82. 在表达对大会和理事会协调员 Andrew Larcos 先生工作的感谢时，大会主席回忆到，他造访了大会和理事会事务部门（ACS）并与员工会面，他们处理了大量的大会文件和报告材料，他们的工作值得大家鼓掌感谢。他同样对笔译人员和口译人员以及对他提供支持的所有其他秘书处成员的工作表示感谢。

83. 此外，大会主席还感谢了前任理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生和前任秘书长雷蒙·邦雅曼先生，感谢他们在过去两周每次会面时给予他的鼓励、精神、智慧和知识，正是这些促使他能够圆满履行主席职责。

84. 大会主席还对各专门委员会主席表示感谢，他们具备独特的能力引导涉及国际民用航空非常重要的议题的范围广阔的兴趣和观点的讨论，并使其可能生成结构清晰具有实质内容的报告并提交给全会。他同样感谢了理事会主席、秘书长和执行委员会秘书，感谢他们在大会期间及时的建议和慷慨的支持。大会主席指出，有关这一点，他们从未犹豫在执行委员会和全体会议以及单独会议期间分享他们的见解和经历，从而确保大会取得积极结果。他已经与他们成为朋友，正如他与理事会前任主席和前任秘书长成为朋友一样，大会主席表示，这正如格言所说，“患难见真情”。

85. 大会主席接着感谢了环境副局长 Jane Hupe 女士及其员工，感谢他们在制定全球 MBM 计划中付出的努力。

86. 大会主席指出了在座各位在大会决策过程高效性方面起到的关键作用，并提到后者是各成员国之间的对话和共识建立的典范。他指出会议并非易事，尽管存在分歧，也存在无法达成协议的问题，看到各位代表能够共聚一堂分享观点仍然具有启发性。大会主席评论了他们开放、专业的工作方式，并强调，这正是像国际民航组织这样的国际论坛应表现出来的精神。接着他用本组织六种正式语文感谢了所有代表，感谢其热情、理解和决心，使得大会第 39 届会议成为大会历史上最富有成效的会议之一。

87. 最后，大会主席感谢了加拿大政府、魁北克省和蒙特利尔市，感谢他们在整个大会期间以及这些年来¹的支持和热情。

88. 然后大会主席宣布国际民航组织大会第 39 届会议闭幕。会议于 12:30 时休会。

—完—

ISBN 978-92-9258-215-9



9

789292

582159