

# 大会第40届会议

2019年9月24日 – 10月4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40届会议

2019年9月24日 – 10月4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](http://www.icao.int)

**Doc 10132** 号文件 — 《全体会议记录》

订购编号：10132

ISBN 978-92-9265-224-1

© ICAO 2020

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
<b>第一次会议记录，2019年9月24日，星期二，11:00时</b> .....	1
理事会主席主持会议开幕 .....	2
魁北克省省长 François Legault 阁下的致辞 .....	7
蒙特利尔市市长 Valérie Plante 女士的致辞 .....	9
加拿大运输部副部长 Michael Keenan 先生代表加拿大政府的致辞 .....	10
向获奖国颁发理事会主席奖 .....	11
批准议程 .....	11
设立各委员会和专门委员会 .....	11
— 设立全权证书委员会、执行委员会和协调委员会以及技术委员会、经济委员会、法律委员会和行政委员会 .....	11
将题目交由各委员会和专门委员会 .....	12
选举参加理事会的成员国 .....	12
— 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 .....	12
— 在理事会各部分选举中当选成员国的最大数量 .....	12
<b>第二次会议记录，2019年9月24日，星期二，15:00时</b> .....	13
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 .....	13
— 证书委员会临时口头报告 .....	13
选举大会主席 .....	14
选举大会四位副主席以及各委员会主席 .....	15
成员国代表团发言 .....	15
<b>第三次会议记录，2019年9月25日，星期三，09:20时</b> .....	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 .....	17
<b>第四次会议记录，2019年9月28日，星期六，09:00时</b> .....	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
BDO Jordan 审计咨询公司代表的声明 .....	22
理事会选举第三部分候选申请提交时限 .....	22
成员国代表团发言 .....	22

	页
<b>第五次会议记录, 2019 年 10 月 1 日, 星期二, 14:00 时</b> .....	23
选举参加理事会的成员国 .....	23
— 选举的第三部分 .....	23
BDO Jordan 审计咨询公司代表的声明 .....	26
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 .....	26
— 批准法律委员会关于综述部分和议程项目 37 至 40 的报告 .....	26
成员国代表团发言 .....	28
<b>第六次会议记录, 2019 年 10 月 3 日, 星期四, 09:20 时</b> .....	29
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 .....	29
— 批准经济委员会关于综述部分和议程项目 31 至 36 的报告 .....	29
— 批准证书委员会的最终报告 .....	31
— 批准执行委员会综述部分的报告 .....	31
— 批准行政委员会综述部分和议程项目 41 至 52 的报告 .....	31
— 批准技术委员会关于综述部分和议程项目 27 至 30 的报告 .....	44
<b>第七次会议记录, 2019 年 10 月 3 日, 星期四, 14:00 时</b> .....	47
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 .....	47
— 批准执行委员会关于议程项目 11、议程项目 20 至 25、议程项目 12 至 14、议程项目 18 至 19 和议程项目 26 的报告 .....	47
<b>第八次会议记录, 2019 年 10 月 4 日, 星期五, 09:40 时</b> .....	51
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 .....	51
— 批准执行委员会关于议程项目 15 的报告 .....	51
— 批准执行委员会关于议程项目 16 的报告 .....	51
<b>第九次会议记录, 2019 年 10 月 4 日, 星期五, 14:00 时</b> .....	63
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 .....	63
— 批准执行委员会关于议程项目 16 和 17 的报告 .....	63
对关于气候变化的 16/1 号决议表达的保留 .....	66
对关于 CORSIA 的 17/1 号决议表达的保留 .....	73
授权大会主席批准全体会议的会议记录 .....	78
致谢 .....	78
秘书长致闭幕词 .....	78
致敬 .....	81
理事会主席的回应 .....	88
理事会主席致谢 .....	90
大会主席的闭幕辞 .....	90

全体会议讨论项目时间表

项目	九月				十月				
	24 上午	24 下午	25 上午	28 上午	1 下午	3 上午	3 下午	4 上午	4 下午
	1、2、3、4、5	9、6、7、8	8、9	5、8	5、9、8	9	9	9	9
1. 理事会主席主持会议开幕	X								
颁发理事会主席奖 (CPCs)	X								
2. 批准议程	X								
3. 设立各委员会和专门委员会	X								
4. 将题目交由各委员会和专门委员会	X								
5. 选举参加理事会的成员国	X			X	X				
6. 选举大会主席		X							
7. 选举大会四名副主席和各专门委员会主席		X							
8. 成员国代表团发言		X	X	X	X				
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		X	X		X	X	X	X	X
— 全权证书委员会									
— 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									
授权大会主席批准全会会议记录									X





## 第一次会议记录

(2019年9月24日，星期二，11:00时)

### 讨论的主题

1. 议程项目 1: 理事会主席主持会议开幕
  - 魁北克省省长弗朗索瓦·乐高 (François Legault) 先生阁下致辞
  - 蒙特利尔市市长瓦莱丽·普朗特 (Valérie Plante) 女士的致辞
  - 加拿大运输部副部长迈克尔·基南 (Michael Keenan) 先生的致辞
2. 向获奖国颁发理事会主席奖 (CPCs)
3. 议程项目 2: 批准议程
4. 议程项目 3: 设立各委员会和专门委员会
  - 设立全权证书委员会、执行委员会和协调委员会以及技术委员会、经济委员会、法律委员会和行政委员会
5. 议程项目 4: 将题目交由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：理事会主席主持会议开幕

1. 理事会主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留博士作为大会临时主席宣布大会第 40 届会议开幕，并致辞如下：

“我非常荣幸地宣布国际民航组织大会具有历史意义的第 40 届会议开幕。

首先，我谨代表国际民航组织理事会、国际民航组织秘书长柳芳博士以及今天在座的各位尊敬的部长和大会代表，向我们的三位贵宾表示热烈的欢迎，他们是：

加拿大运输部副部长迈克尔·基南先生；

魁北克省省长弗朗索瓦·乐高先生阁下；和

蒙特利尔市市长瓦莱丽·普朗特女士。

今天，我也荣幸地在此欢迎联合国姐妹组织、地区航空委员会、航空业界组织、非政府组织以及世界各地与我们部门密切相关的其他许多方面的代表。

过去 75 年来，国际民航组织非常自豪地引领先河，充当所有航空利害攸关方的全球论坛，与我们的成员国密切携手合作，促进国际民用航空的安全、安保、运行和环境效率及其可持续性，并发扬航空运输的作用，驱动世界许多地区至关重要的和可持续的社会经济发展。

本届大会无论是其参加者之众，还是今后十天将要开展的工作量之大，都创下了新的记录。

然而，我们在展望将要在此作出的一些更具挑战性的决定和优先事项之前，必须认识到自 2016 年大会第 39 届会议以来取得的进展。

国际民航组织“不让任何国家掉队”（NCLB）的举措已成为一个非同凡响的成功典范，在加强国际民航组织标准和建议措施与全球计划的有效实施方面产生了前所未有的影响。

我谨在此突出强调我们每个地区办事处、技术合作局、国际民航组织航空志愿者方案以及全球航空培训办公室在“不让任何国家掉队”举措下实施的技术援助和能力建设战略、方案、计划和项目为各国带来的益处。

这些活动在加强成员国遵守国际民航组织标准、提高国家航空安全和安保监督能力以及增强全球可互用性方面取得了明确成果。

例如，许多国际民航组织安全标准和建议措施有效实施水平较低的国家，正是凭借着“不让任何国家掉队”举措，现已达到或超过了国际民航组织全球航空安全计划中 60% 的目标，而具有重大安全关切的国家数目也在大幅降低。自从“不让任何国家掉队”举措问世以来，安全标准和建议措施的全球有效实施平均水平已从 60% 提高到目前的 69% 左右。

事故总数也在不断减少，一些地区甚至实现了多年度定期航班零死亡。例如，非洲在 2016 年和 2017 年的死亡人数为零，年平均事故率比上一个三年期下降了 40%。

除了“不让任何国家掉队”举措下的部门业绩改进之外，国际民航组织的世界航空论坛活动还进一步帮助各国更好地整合其航空和国家发展战略，制定更好的业务案例，打造与其主要航空基础设施和项目需求相关的更具吸引力的投资环境，吸引实现这些大型项目所需的融资和投资伙伴。

国际民航组织理事会认识到迄今看来“落后”的国家所取得的重大成就。在此方面，自从理事会主席奖设立以来，通过颁发理事会主席奖，共有 40 个国家获得表彰。今天上午早些时候，我将再次非常荣幸地向新获奖者颁发 16 份安全改善奖和 17 份安保改善奖。

此外，这些结果是在交通量增长创纪录的三年期内取得的。

这种增长对全球社会经济繁荣大有裨益，但需要对其进行管理，以充分保证我们网络的安全和效率。

正因如此，加强监管能力和实现航空基础设施和人力资源开发做法的现代化，成为航空运输领导人和规划者更加迫在眉睫的关切。

在此方面，我们所有成员国都非常赞赏国际民航组织最近对全球航空安全和空中航行能力和效率计划所做的修订，其目的是使有关目标的实施切实可行。

国际民航组织还在过去三年期内制定并实施了第一个全球航空安保计划（GASeP），我谨赞扬我们的地区办事处积极主动提供的实施支助，从而得以商定包容性的地区路线图，以确保开始有效实施该计划。

我们继续通过国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略为各国不断提供简化手续、边境管制和身份管理方面的支持，从而大大加强了这一工作。我对于上一个三年期内制定了新的旅行者身份识别方案汇编表示欢迎。

在航空环境保护领域，我们继续受益于各国、业界和非政府组织伙伴对国际民航组织多管齐下的战略的踊跃参与。

在上一届大会上，我们通过了具有历史意义的国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），而我们在这个三年期内继续提供关于推行 CORSIA 的支持和能力建设活动，确保占 77% 的国际航空活动的国家将在 2021 年参加该计划的自愿实施阶段。

在此期间，技术和运营方面的改进继续取得进展，包括通过了所有行业中第一个针对二氧化碳排放和非挥发性颗粒物（nvPM）和氮氧化物的全球设计标准。

我们还通过了一项关于开发和部署可持续航空燃料的长期愿景。

过去三年期内值得注意的其他发展包括我们重新关注下一代航空专业人才，并且组织和成功举办首次全球航空性别平等峰会。

尤其是我们的下一代航空专业人才峰会促成建立了包括世界各地大学的新的国际航空航天教育协会（ALICANTO），我很高兴在周日举行的该协会第一次年度大会上发表讲话。

我们作为航空领袖，集体承担着一个非常重要的责任，要确保有充足数量的技能人员来管理二十一世纪航空日益复杂的技术基础。

女士们、先生们，

我现在想花一点时间，感谢国际民航组织成员国迄今为止开展的许多活动，支持和纪念本组织成立 75 周年，这些活动包括：制定机场和民航局关于国际民航组织 75 周年的历史展品；安排空中表演；在国家主要机场宣传国际民航组织 75 周年录像；发行国家邮票；开展青年宣传活动；编写和发布历史材料；在珠穆朗玛峰、乞力马扎罗山、肯尼亚和维多利亚瀑布等独特的显著地理位置升举国际民航组织 75 周年纪念旗。

2014 年国际民航组织成立 70 周年之际，我启动创立国际民航组织博物馆，以共同领略我们往昔的成就。而在今年的 75 周年大庆之际，我要求航空部门侧重于创新，展望飞行之未来。你们当中有幸参加我们之前举办的世界航空论坛和创新博览会的人，已经意识到此举的重要性。

这种对新研发工作的侧重恰恰认识到了令人难以置信的新航空器迅速扩展的能力，它们正在得到构想、设计和生产，以满足公民社会所需的新服务和新作用。

尤其是在国际民航组织世界航空论坛上，我们还探讨了如何将创新作为民航监管机构的一个指导性优先事项，特别是当其与新进入者接触之时，它们要协助而不是阻碍令人难以置信的飞行变革。

我们必须更加积极主动地扩大国际民航组织的工作范围，使其能够容纳新的利害攸关方，如城市规划师、市政领导、应急救助规划师，以及与城市空中交通的未来和新型航空器将要发挥的作用相关的其他许多方面。

然而，我们必须继续提醒自己，即使在创新时代，航空安全、安保和可持续性仍须是我们最基本的优先事项。

因此，我们必须共同实现一种有效和平衡的做法，来迎接新的航空创新，即在保障对消费者的保护以及公平和可持续的经济和社会发展的同时，加快政策和监管部门的审批。

在创新博览会上，我倍感鼓舞地见证了当今航空创新者们如何将实现无排放绿色航空解决方案置于重中之重。

我们行业当今所面临的是新的一代人，他们迫切希望限制航空运输活动以应对我们的气候变暖，这些发展及其昭示的潜力使我确信，技术和运营方面的创新，以及国际民航组织航空运输环境可持续性一揽子措施的其他关键要素，将发挥至关重要的作用，帮助我们部门继续促进全球连通性、和平与繁荣，同时应对并最终消除航空碳足迹。

航空和旅游业是富国和穷国财富分配的重要渠道，航空运输的益处与联合国《2030 年议程》可持续发展目标息息相关。

因此，作为航空运输的领导者，我们的目标必须是倾听当今世界要求采取更快和更有效的减排努力的呼声。但与此同时，我们可以帮助这些倡导者理解，实现这些目标有很多种方法（除了寻求切断我们共同拥有的多种多样和相互依存的世界之外），而我们之前许多代人都付出了重大努力，以期通过飞行的奇迹将这个世界凝聚在一起。

女士们、先生们，

你们今后十天将在国际民航组织作出许多至关重要的核准和决定，它们将影响着国际航空运输如何以高效和有效的方式，按照《芝加哥公约》起草者的设想，在国际民航组织的全球领导下，并在真正可持续的基础上继续服务于人类。

你们分析和决定的最终结果将形成经批准的国际民航组织工作方案和基于成果的预算，以及一套新商定的今后三年期及之后的国际航空优先事项和目标。

关于国际民航组织全球安全和空中航行能力与效率计划，将请你们就新的修订作出决定，这将有助于管理 21 世纪新航空器的采用和整合，以及传统的航空器运行。

在航空安保领域，你们将审查国际民航组织航空运输部门的网络安全战略，该战略彰显与信息共享有关的各种目标、在所有开展合作的政府和执法机构之间加强协调，并对相关风险和事件作出及时和一致的反应。

按照我们的环境保护战略目标，你们的关注重点主要是支持 CORSIA 所需的实施步骤和援助方面，包括 CORSIA 合格燃料和排放单位及其中央登记册的结构。

我们必须记住，CORSIA 是在上届大会上经过困难重重的谈判之后通过的，旨在避免针对运营人采取的可能会阻碍全球连通性的繁琐拼凑的国家措施，例如税收。

因此，如果我们不能在本次大会上确保 CORSIA 作为一项真正的国际飞行排放全球抵消计划而继续启动，这将不利于航空和气候变化方面的进展。

目前还要寻求你们的指导，以便就正在开发的新超音速航空器可能产生的影响进行一项探索性研究，评估全球气候变化长期目标的可行性，进一步阐述国际民航组织关于可持续航空燃料的愿景，并制定新的航空运输气候变化适应和应对指导方针。

在航空运输的经济发展方面，我们期待你们就国际民航组织的持续努力做出决定，以促进航空运输自由化、开放市场准入和实现新的现代化基础设施相关目标的重要社会效益。

我们将寻求进一步的重要核准，这包括认识到“不让任何国家掉队”举措的范围和价值，提供指导以进一步推动下一代航空专业人才方案、国际民航组织全球航空培训和技术合作与援助方案。

从治理的角度而言，我们还必须继续努力提高本组织的效率和有效性，并通过新的协同作用和伙伴关系调动和利用更多的资源。

各位阁下，尊敬的部长们，  
各位大会代表，各位同事，

你们的组织 — 国际民航组织肩负着独特的领导作用，制定航空业的全球政策、方案和标准，并为政府和业界提供协调平台，以开展合作和实现成果。

在过去 6 年里，我荣幸地领导这一独一无二的组织，毫无疑问我认为它是联合国系统中最高效和有效的组织之一。

我在仅仅五岁时就爱上航空，那是 1965 年，我看到一架航空器把医疗用品运到一个偏僻的城镇，我母亲在那里做一名天主教宣教团的护士。

但无论是在 1965 年，还是在 1977 年当我走进基辅航空大学校门时，我都无法预料到，我今天将作为国际民航组织理事会主席站在你们面前。

我对这一殊荣无上感激，今天我要感谢助我梦想成真的每一个人，或者在国际民航组织并肩实现成就的每一个人。

让我们重新燃起对航空的热情，携手努力，将对飞行及其成就的激情更强烈地植根于下一代的男孩和女孩心中。

毕竟，本届大会将是一次大胆决策的大会，也是一次完善我们愿景的时刻，勾画出航空运输如何能在未来激动人心的岁月里进一步为各国和地区、企业和旅行者提供服务的图景。

我鼓励你们和你们将在大会上选出的新理事会铭记着全球对我们一如既往的期望，本着《芝加哥公约》序言的精神，推进这项工作。

这样做的目的是为了国际民用航空能够继续帮助缔结和维护世界各国和各国人民之间的友谊和理解，促进全球安全、和平与繁荣。

正是本着同样的合作和协商一致取得进展的精神 — 这是本组织广为流传的 75 年国际航空运输挑战和成就的标志，我向大家祝愿国际民航组织大会第 40 届会议取得丰硕成果和圆满成功。”

## 尊敬的魁北克省省长弗朗索瓦·乐高先生的致辞

2. “我非常高兴来到这个宏伟的会议厅，为国际民航组织大会第 40 届会议开幕，并纪念该组织成立 75 周年。

你们或许知道，我在航空业度过了一部分生涯，我曾就职于国家航空公司和魁北克航空公司，与我的合伙人共同创立了 Air Transat（越洋）航空公司，然后担任这家航空公司的首席执行官。我对航空领域的所有规定都有第一手的经验。但最为重要的是，我目睹了国际民航组织在冲突四伏时期的重要性。例如，海湾战争期间我就有过亲身经历。我亲眼看到了国际民航组织在汇集业界、专家和政府利害攸关方方面所起的关键作用，使得航空能够在如此艰难的时刻继续运行。

关于冲突这一题目，今天我们回顾 75 年前，在第二次世界大战最为激烈的时刻，54 个国家的代表聚集在芝加哥，规划航空业的未来。战争正在肆虐，许多人冒着生命危险前来参与这一国际合作的伟大时刻。尽管全球形势充满挑战，他们还是达成了一项协议，成立了一个新的组织，将所有民航参与者团结起来。这个组织就是今日我们众所周知的国际民航组织。

1944 年芝加哥公约签署之后，一大问题就是将国际民航组织总部设立何处。幸运的是，蒙特利尔作为理想城市拔得头筹。蒙特利尔是一个法语城市，也是英联邦的一部分，与美国相邻。因此，我们的城市能够得到战后主要盟国的支持。

70 年后，我想我们可以说这是一个正确的选择。蒙特利尔现在比以往任何时候都更具有相关性。它是一座创新之城，拥有主要大学和大量从事人工智能和其他领域研究的人员。

对国际民航组织而言，与人工智能领先者比邻而居，丰富了该组织的工作，并使其能够更好地探索未来的航空技术。在蒙特利尔，我们正在带头抗击气候变化。我们知道，这是国际民航组织必须也将要开展工作并将受益于当地专长的另一个领域。

蒙特利尔和魁北克也是世界上最大的航空工业中心之一，拥有庞巴迪、空客、贝尔直升机、普惠公司、CAE 以及三菱（始于上周）等公司。这一切都使魁北克成为航空界的神经中枢。

魁北克也有着悠久的民航建设者历史，航空业也早已成为我们历史的一部分。加拿大第一个民用机场位于离此不远的圣休伯特。当然，我们有 20 家全球最大的航空公司之一，加拿大航空公司，它的前身是环加拿大航空公司。

而这不是唯一一家在这里起飞的航空承运人。在此之前，当国际民航组织在蒙特利尔成立之时，我们有 Québecair 和 Nordair。我们一直都有而且仍然拥有大量航空专长：飞行员、航空通信专家、机械师和安全专家。作为越洋航空公司的首席执行官，我亲眼看到了我们拥有的专长以及在魁北克创建航空公司的可能性。我们可以把我们的专长输出到其他国家，我们在航空领域也有许多先驱者。

我要举出一个在座各位一定都很熟悉的人：皮埃尔·让尼欧（Pierre Jeannot），他是加拿大航空公司的首席执行官，也是现在航空器上携带的著名黑匣子的发明者之一。

我们还有许多著名的飞行员：罗伯特·比舍（Robert Piché），我在越洋公司雇佣了他，他在 2001 年成功地将一架空客 330 滑行了 20 分钟安全着陆，拯救了所有旅客的生命。堪称一项非凡的成就。

因此，魁北克有着成功和创新的记录，国际民航组织总部也使得蒙特利尔成为世界民航之都。我对此深感为荣。这座城市不仅吸引了航空业，也吸引了其他国际组织。我们知道，1947 年作出的决定是正确的，自 1997 年以来，其他国际组织也来到这里。今天，蒙特利尔拥有 66 个国际组织，其中包括 4 个联合国总部机构，其国际组织数量位居北美第三位，仅次于华盛顿和纽约市。这还不包括在魁北克尤其是蒙特利尔定期举行的所有国际会议和活动。

因此，我们的蒙特利尔市被公认为一个向世界开放的城市，一个知识之城，一个航空之都。我相信这为国际民航组织的持续发展创造了一个丰沃的环境。这种伙伴关系使魁北克和国际民航组织都从中受益，这就是为什么我们对于国际民航组织总部将在蒙特利尔一直留到 2036 年的决定深感欣慰。

你们提供保护，你们帮助保护消费者，你们帮助所有航空公司取得平等。国际民航组织的工作对于保持民航的高效与安全 and 更好地应对即将到来的挑战而言具有决定性意义。

近年来，国际民航组织越来越重视可持续发展。事实上，你们的大会第 39 届会议提出了减少温室气体排放的举措。我必须赞扬你们抗击气候变化的承诺。当然这是其他许多问题中的一个，例如无人机管理。无人机是一项很有前途的技术，但也产生了安全关切。我认为国际民航组织将有能力制定一个监管框架，以适当整合无人机。

另一个挑战是空中交通的增长：2017 年的旅客人数为 43 亿人次，继前年增长 7% 之后，又增长了 6%。显然这对许多国家的经济意义重大，但它也迫使我们更加努力地管理交通，将机场的效率和安全结合起来。

还有网络安保问题，这是近几个月来魁北克省的一个主要议题，随着我们作出更多努力保护我们的基础设施、通信和旅客数据，这一问题将进一步得到高度重视。

最后，我们面前有许多挑战，但我们必须着眼于国际合作，以应对这些挑战，我可以告诉你们，魁北克与你们站在一起开展这一工作。我今天要传递给你们的信息是，魁北克坚决致力于支持国际民航组织在蒙特利尔的工作。国际民航组织总部是我们的宝贵财富。它意义重大。

作为东道方，我们意识到我们有责任不断改善国际民航组织工作人员的工作环境。这就是魁北克省政府拨款 180 万加元支持你们 2018—2019 年工作的原因。我们刚刚通过了新的谅解，保留了各项豁免、特权和安排，使你们更易进行工作。

所以你们可以放心，我们会尽一切努力，使国际民航组织总部长期留在蒙特利尔。国际民航组织是蒙特利尔的一部分，魁北克的一部分，也是我们飞行员 DNA 的一部分。

我祝大家 75 周年快乐，并祝大会第 40 届会议的讨论富有成效。”



3. 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，感谢他们多年来向本组织提供了全面慷慨的协助，特别是在为其技术合作方案提供宝贵的办公场地方面，而最近国际民航组织与魁北克签署的谅解续约也证明了这一点。他保证，这种切实的支持，伴以国际民航组织与魁北克政府官员继续保持的友好关系，加强了本组织为国际航空界提供更好服务的能力，并（用法语）说：“非常感谢！”以表谢意。

### 蒙特利尔市长瓦莱丽·普朗特女士的致辞

4. “我深感荣幸也非常高兴与你们一起参加国际民航组织大会第 40 届会议开幕式。这一天尤其具有重要意义，因为你们也在庆祝你们这一声望卓著的组织成立 75 周年，这是一个重要的里程碑。

自 1944 年以来，国际民航组织一直在监督国际民用航空的可持续发展。蒙特利尔自 1947 年以来一直自豪地担任国际民航组织总部的东道主。毋庸赘言，走过四分之三个世纪，蒙特利尔对国际民航组织产生了强烈的依恋。

昨天，我们拉开了蒙特利尔国际民航周的序幕。这一活动是为了贵组织而举办的。现在是我们强调民航业在蒙特利尔社区中的首要地位的时候了。

在蒙特利尔，民航业是一个成熟的产业。蒙特利尔在航空航天业声誉斐然。我们是世界第三大航空航天中心，也是仅有的三个可以从头到尾制造航空器的城市之一。

国际民航组织在航空航天部门的发展方面发挥了重要作用，它是蒙特利尔经济发展的旗舰。多亏了贵组织，其他国际民用航空的机构也选择在这里扎根落户，包括国际航空运输协会、国际机场理事会、航空公司驾驶员协会国际联合会和国际公务航空理事会。蒙特利尔和国际民航组织之间的联系如此紧密，我们以贵组织名称重新命名了市中心的一个主要地铁站。我们还在国际民航组织旁边新建了一个名为“国际民用航空广场”的公共空间，它已成为通往市中心的象征性门户。昨天，我们为这个牌匾揭幕，这是我们送给国际民航组织的礼物，它将置于总部大楼的入口处。

航空航天业是一个快速发展的部门，推动创新并打造新技术。如你们所知，蒙特利尔已具备继续发展该部门的所有必要条件，包括人才、劳动力和创造力。作为市长，我想继续支持这个强大而充满活力的生态系统，我相信省长也有这个目标。在变化迅速的错综复杂的全球大棋盘内，该行业必须处理多个安全问题。它必须应对重大环境问题。我们这些政府和超国家机构比以往任何时候都更有责任保护环境并抗击气候变化。为此，我昨天非常荣幸地代表各城市在联合国气候变化峰会开幕式上发言。在气候问题上采取行动是我们政府非常认真对待的责任，我很高兴地了解到这个问题是你们审议的核心。

今天，我们花一点时间强调国际民航组织的历史性贡献及其成员的工作。民用航空使国际社会得以聚集一堂，国际民航组织在确保和平与和谐使用空域方面发挥着关键作用。

我希望各位今后几小时和几天内的讨论将是卓有成效的。”

5. 理事会主席代表出席大会第 40 届会议的代表和与会者，向蒙特利尔市长表示最诚挚地感谢，感谢她的城市对所有人抵达后的热情款待。他还借此机会表示，国际民航组织高度重视市长政府和当地社区不断提供的支持，使许多理事会代表和驻国际民航组织代表在蒙特利尔逗留期间感到宾至如归，蒙特利尔是名副其实的全球航空总部。

#### 加拿大运输部副部长迈克尔·基南先生的致辞

6. “我非常荣幸地代表加拿大运输部长马克·加诺阁下向在座各位嘉宾致辞，并在蒙特利尔接待你们。

国际民航组织是国际社会以及国际有序合作的一大支柱。它有助于引导行业通过安全、安保、高效、可持续和可获得的航空运输将全世界团结在一起。随着成员国共同努力支持和推动世界民用航空的发展，我们都可以为国际民航组织所完成的工作感到自豪。

加拿大一如既往地致力于支持国际民航组织、其可持续发展的愿景及其作为国际民用航空全球论坛的使命。我们为成为国际民航组织的创始成员感到自豪，对于自国际民航组织成立以来加拿大一直都是其东道国，我们深感荣幸。

航空业需要国际民航组织高瞻远瞩的领导者和合作伙伴，因为事实是民航业面临的挑战性质错综复杂，涉及到全球范围，需要一种合作方式来达成真正和持久的解决方案，面向所有人，涵盖国际航空公司所飞各处。这方面的例子包括：

- 在国际交通量继续增长的情况下应对航空安全和安保威胁；
- 解决劳动力短缺问题，促进传统上代表性不足的群体的参与；
- 采用创新技术；和
- 促进航空部门的环境可持续性。

我们知道，今天是历史性的一天。我们既在召开国际民航组织大会第 40 届会议，也在纪念该组织成立 75 周年。

很难想象 75 年来我们到底走了多远。加拿大已经从每年不到 100 万名航空旅客发展到今天的 1.1 亿多名旅客。每个国家的航空业都经历过这种非凡成长，并且还在继续发展。我们的行业和专业知识与国际民航组织一道变革，在过去 75 年里，国际民航组织支持我们所有人实现了航空运输的惊人增长。

虽然周年纪念日可以是一个回顾成就的时刻，但它也是一个盘点现状和评估我们面临的挑战的机会。面向未来，我们必须找到促进、推动和拥抱创新的方法。例如加拿大期待着迎接 Aireon 的未来，这是加拿大民用空中航行服务公司、铱星通信公司以及丹麦、意大利和英国等其他领先的空中航行服务提供商之间的合作伙伴关系。通过提供 100% 的实时全球空中交通监视，它将改变国际航空业的游戏规则。

创新贯穿于各个领域，当我们与国际民航组织所有成员国携手合作时，我们将能更好地准备应对创新带来的挑战并从中获益。正是本着这种精神，我欢迎各位来到加拿大，并表示加拿大非常希望本届大会同其他各届大会一样富有成效和令人难忘，尤其是在我们庆祝国际民航组织成立 75 周年之际。”

7. 理事会主席回顾指出，75 年来加拿大一直是国际民航组织亲切有加的东道主，并强调指出这在联合国系统历史上是独一无二的，使加拿大成为世界其他许多国家的钦羡对象。他向运输部副部长表示非常赞赏加拿大对国际民航组织及其安全有序发展国际民用航空的任务给予的始终如一的承诺。理事会主席请他向加拿大运输部长马克·加诺阁下转达国际民航组织最良好的祝愿。

### 向获奖国颁发理事会主席奖

8. 理事会主席回顾指出，国际民航组织理事会设立了理事会主席奖，以支持该组织的不让任何国家掉队举措，每年表彰国际民航组织各地区在解决其安全监督和安保监督缺陷和改进有效实施国际民航组织标准和建议措施方面取得重大进展的国家。这一表彰所采用的资格标准是客观透明的，基于国际民航组织安全和安保审计及其他有关活动的结果。理事会主席荣幸地向以下 16 个中选国家颁发了理事会主席航空安全奖（按字母顺序排列）：阿塞拜疆、巴林、加蓬、格鲁吉亚、加纳、危地马拉、印度、毛里塔尼亚、黑山、莫桑比克、缅甸、巴布亚新几内亚、秘鲁、卡塔尔，塞尔维亚和刚果。

9. 理事会主席还高兴地向下列 17 个中选国家颁发理事会主席航空安保奖（按字母顺序排列）：巴林、克罗地亚、多米尼加共和国、格鲁吉亚、加纳、牙买加、哈萨克斯坦、肯尼亚、马尔代夫、毛里塔尼亚、纳米比亚、尼日利亚、卡塔尔，卢旺达、特立尼达和多巴哥、土耳其和乌干达。

10. 大会以热烈的掌声对上述 28 个国家所作的承诺和取得的成就表示赞赏。

### 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，全体会议批准了WP/1 号文件所载议程。

### 议程项目 3：设立各委员会和专门委员会

13. 根据大会议事规则（Doc 7600 号文件）第 6 条 b) 款、第 14 条和第 18 条，大会同意设立全权证书委员会、执行委员会和协调委员会，以及技术委员会、经济委员会、法律委员会和行政委员会。全权证书委员会将在第一次全体会议后立即举行会议。理事会主席作为大会临时主席，请智利、斐济、伊朗伊斯兰共和国、尼日利亚和俄罗斯联邦代表团指定一名代表团成员参加全权证书委员会，该委员会将在第一次全体会议结束后立即举行会议。全权证书委员会将选举自己的主席，并向全体会议第二次会议提出临时口头报告。

#### 议程项目 4：将题目交由各委员会和专门委员会

14. 全体会议将 WP/1 号文件中列出的各个议程项目提交执行委员会和各专门委员会，如下所示：项目 10 至 26 提交给执行委员会；项目 27 至 30 提交给技术委员会；项目 31 至 36 提交给经济委员会；项目 37 至 40 提交给法律委员会；项目 41 至 52 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

15. 作为大会临时主席的理事会主席宣布，理事会第一部分和第二部分选举将于 2019 年 9 月 28 日星期六 09:00 时举行。向秘书长提交书面候选资格通知的截止日期定为 2019 年 9 月 26 日星期四 12:15 时。理事会第三部分选举候选资格通知只有在第一部分和第二部分选举结束后才予接受，应在 2019 年 9 月 28 日星期六会议结束后开始至 2019 年 9 月 30 日星期一期间的四十八小时内向秘书长提交。理事会第三部分选举将于 2019 年 10 月 1 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

16. 根据 WP/2 号文件中理事会的建议，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 个成员国；以及第三部分 — 13 个成员国。

17. 会议于 12:40 时休会。

## 第二次会议记录

(2019年9月24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 Farhad Parvaresh 先生 (伊朗伊斯兰共和国) 做了委员会临时口头报告，该委员会由来自伊朗伊斯兰共和国以及智利、斐济、尼日利亚和俄罗斯联邦的成员组成。他指出，委员会在召开第一次会议的时候，收到来自 164 个成员国的适当格式的原始证书，173 个成员国已有注册代表。因此，根据《大会议事规则》(Doc 7600 号文件) 第 28 条的规定，成员国的多数构成了法定人数。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，46 个观察员代表团已有注册代表。

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》第 7 条的规定，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并同意其建议。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行动予以提交，以使它们能够有效地参与大会程序。

## 议程项目 6：选举大会主席

4. 瑞典代表，由印度和多米尼加共和国代表支持，提名 Nari Williams-Singh 先生（牙买加）作为大会第 40 届会议主席。

5. 提名获得鼓掌批准。大会临时主席宣布 Williams-Singh 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. Williams-Singh 先生表示，承蒙信任，能够担任国际民航组织具有历史意义的大会第 40 届会议的主席，倍感荣幸。本次会议适逢庆祝《国际民用航空公约》签署 75 周年。他回顾说，牙买加的 Kenneth Rattray 博士曾于 1977 年主持过大会第 22 届会议。Williams-Singh 先生强调，他代表牙买加和其他小岛屿发展中国家（SIDS）接受的这一荣誉，恰好象征着国际民航组织“不让任何国家掉队”（NCLB）举措五年重点工作的不断加强和持续。它反映了一种持续和真正包容性的立场，国际民航组织据此成功地在原则和行动中实践了国家平等和包容的理念。Williams-Singh 先生感谢瑞典代表提名他担任大会主席，并感谢印度和多米尼加共和国代表给予支持。最重要的是，他感谢他的地区集团——拉丁美洲和加勒比国家集团（GRULAC）对牙买加担任大会主席的支持。

7. Williams-Singh 先生强调，尽管团队在成员人数、地点、影响力或其他因素方面发生着动态变化，但“团队的力量，即全球航空界的力量就是每一个成员，而每一个成员的力量就是团队。”这一格言依旧是不变的真理。这种包容性的结果是，每个国家，不论大小和其他因素，都有义务有效实施国际民航组织的标准和建议措施以及发展举措，以确保全球航空运输的安全并确保该行业以最高的效率标准运行。这些都是当务之急，因为在一个依存条件相同的共同天空中，航空运输链条的力量只能取决于最薄弱的环节。Williams-Singh 先生强调，牙买加非常认真地对待其航空义务和责任，并继续履行其作为国际民航组织成员国的义务。

8. Williams-Singh 先生强调，与会者代表各国政府、司法管辖区和联合协作的实体，很明显，虽然国际民航组织以多国主义为基础，但各个政府对航空运输安全和效率的支持是非常重要的促成力量。他认识到牙买加政府，特别是将在本周晚些时候参会的牙买加运输和采矿部长 Robert Montague 阁下展现了领导力、支持和远见卓识，以确保稳步实现牙买加的航空运输愿景。全球航空业在世界各地为人民和国家的发展和共同利益服务，这仍将是总体目标。Williams-Singh 先生强调说，虽然与会者在许多方面都各有不同，但他们具有统一的目标和具体目标，这意味着他们有意愿达成共识，从而推动实现在行业安全、效率、增长和可持续性以及所服务的民众方面的目标和具体目标。

9. Williams-Singh 先生指出，在大会审议许多重要的议程项目时，他承诺以公正、包容和有效的方式支持和指导会议的活动和审议工作。虽然考虑与会者的各种情况，达成协议可能将会遇到挑战，但他欣慰地认识到目前各代表和利益方的能力，这预示着逐步一致地取得成果。Williams-Singh 先生敦促大会与会者加倍努力，在和平共处、公平参与和有意义协作的前提下，帮助实现国际民航组织的目标和具体目标，并支持全球持久繁荣。他还敦促与会者在这些会议结束后的长时间内仍然意识到，尽管审议是众多人（包括男士和女士）的工作，但行动则是每一个人的工作。Williams-Singh 先生依靠与会者的支持与合作来履行职责确保大会圆满成功。最后，他以牙买加传奇歌手和作词家 Bob Marley 的一句歌词“同一种爱”结束。

### 议程项目 7：选举大会四位副主席以及各委员会主席

10. 主席邀请副主席职位的提名，美国代表提名，哥伦比亚代表附议，如下：

第一副主席 Salman Sabah Al-Salem Al-Hamoud Al-Sabah 阁下（科威特）  
第二副主席 Poppy Khoza 女士（南非）  
第三副主席 Levan Karanadze 先生（格鲁吉亚）  
第四副主席 Soo Jeong (Crystal) Kim 女士（大韩民国）

11. 这些提名获得鼓掌接受。

12. 此外，由尼日利亚代表提出，约旦代表附议，大会鼓掌批准了以下委员会主席提名：

技术委员会 Simon Allotey 先生（加纳）  
经济委员会 Marc Rioux 先生（加拿大）  
法律委员会 Abdul Kadir Jailani 先生（印度尼西亚）  
行政委员会 Mark Rodmell 先生（联合王国）

13. 主席对新当选的各位副主席和委员会主席表示热烈祝贺。

### 议程项目 8：成员国代表团发言

14. 会议剩余部分专门用于议程项目 8，做一般性发言的代表团有：中国、芬兰、墨西哥、西班牙、卡塔尔、瑞典、塞内加尔、法国、喀麦隆、意大利、乌克兰、印度和秘鲁。还有来自欧盟（EU）的观察员的发言。

15. 巴西代表宣布，通过其国家慷慨安排，在大会期间将为全体会议提供葡萄牙语口译服务。他强调，巴西主动提供的这项服务源于国际民航组织的不让任何国家掉队举措，他指出，有 8 个国际民航组织成员国使用葡萄牙语，代表 3 亿人和每年 1.25 亿的乘客，在这个时代，沟通是理解国际和人际关系的最重要的因素之一。巴西代表强调，所有成员国使用一种共同语言使国际民航组织的规则得到加强，所有成员国都应遵守这些规则。巴西非常高兴能够在国际民航组织第二次提供葡萄牙语口译服务，并期待今后继续提供这种服务。

16. 会议于 17:15 时休会。





## 第三次会议记录

(2019年9月25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/46 第 1 号修改稿（以及第 1 号增补）的审查做了以下口头报告。该文件介绍了拖欠会费的财务方面的问题。WP/46 第 1 号修改稿提供了截至 2019 年 9 月 16 日拖欠会费以及被中止表决权的成员国状况。最近散发的第 1 号增补文件更新了附录 C，涉及到截至 2019 年 9 月 23 日被中止表决权的成员国。应注意，WP/46 第 1 号修改稿执行摘要中的财务影响部分指出“延误收缴会费将影响本组织的现金资源并可能影响方案的完成”。执行摘要说明了理事会建议的行动，请大会注意收缴长期拖欠会费方面取得的进展。

2. 执行委员会未发表意见，全会批准了上述口头报告，并如执行委员会建议的那样，采取 WP/46 第 1 号修改稿执行摘要中建议的行动，注意到收缴长期拖欠会费方面取得的进展。

##### 议程项目 8: 成员国代表团发言

3. 会议剩余部分用于议程项目 8，做一般性发言的代表团有：日本、荷兰、葡萄牙、阿曼、萨摩亚、埃塞俄比亚、刚果、孟加拉、古巴、美国、沙特阿拉伯、尼日尔、南非、肯尼亚、尼日利亚和尼泊尔。

4. 全体会议于 12:15 时休会，并于 14:00 时复会，以便下列代表团能够发表更多的一般性发言：佛得角、苏丹、卢旺达、加纳、伊拉克、泰国、哥伦比亚、印度尼西亚和俄罗斯联邦。朝鲜民主主义人民共和国代表团做了简短发言，对日本代表团的一般性发言作了回应。

5. 会议于 15:15 时休会。



## 第四次会议记录

(2019年9月28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 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 号文件) 第 54 条至第 61 条规定, 说明了选举的流程。主席强调, 在 2019 年 9 月 24 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 2010 年的大会第 37 届会议上, 对《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 (EVS), 人工投票仍作为后备选项。他强调, 本届会议期间的理事会选举将在 BDO Jordan 审计咨询公司代表的见证下进行, 以确认 EVS 的安全性、准确性和保密性, 并确认没有外部干扰。

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 2019 年 9 月 26 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: 阿拉伯民航组织 (ACAO) 提交的 WPs/161; 古巴代表拉美民航委员会 (LACAC) 22 个成员国提交的/333; 和新加坡提交的/506。

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 168 个成员国提供了参与电子投票的必要材料:

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

5. 在第一部分投票环节结束时，168 个成员国已完成电子投票。根据大会《议事规则》（Doc 7600 号文件）第 60 条规定的要求，选举所需的投票最低数量为至少 85 票。主席宣布电子投票结果如下：

澳大利亚	150 票
巴西	157 票
加拿大	146 票
中国	160 票
法国	153 票
德国	150 票
意大利	160 票
日本	159 票
俄罗斯联邦	147 票
联合王国	144 票
美国	149 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，167 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 84 票。

7. 主席宣布投票结果，如下：

阿根廷	142 票
哥伦比亚	148 票
埃及	154 票
芬兰	144 票
印度	162 票
墨西哥	155 票
荷兰	145 票
尼日利亚	151 票
沙特阿拉伯	145 票
新加坡	165 票
南非	148 票
西班牙	151 票

8. 主席宣布以上 12 个成员国当选。

9. 主席代表大会向所有在第一和第二部分中入选理事国的成员国表示祝贺，并相信它们在理事会的代表将为国际民航组织所有成员国和全球航空界的最大利益工作。此外，他还对秘书处协助并推动选举的进行表示感谢。

### **BDO Jordan 审计咨询公司代表的声明**

10. **BDO Jordan** 审计咨询公司的代表 **Hussain Al-Shobaki** 先生指出，他的公司与 **BDO Canada** 合作，受聘审查和核证 **EVS** 作为国际民航组织理事会选举组成部分的安全性、准确性和保密性。该公司的工作涵盖了对 **EVS** 供应商 **Simply Voting** 以及投票平板、网络和个人识别号码（**PINs**）的安全控制。**BDO Jordan** 于 2019 年 9 月 12 日向国际民航组织提交了一份报告，其中确认了该公司执行的所有程序，并包含其意见和结论。**BDO Jordan** 没有发现任何与上述 **EVS** 的安全性、准确性和保密性相关的重大问题。它将在今后几天完成整个投票进程后提供最后报告。

### **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 2019 年 10 月 1 日，星期二，14:00 时举行。根据大会《议事规则》（Doc 7600 号文件）第 58 条的规定，第三部分候选申请须于 2019 年 9 月 30 日，星期一，10:15 时以前以书面形式递交给秘书长。

### **议程项目 8：成员国代表团发言**

12. 会议剩余部分用于各代表团的一般性发言，发言的国家有：大韩民国、希腊、牙买加、马来西亚、埃及、赞比亚、阿联酋、乌干达、土耳其、安哥拉、津巴布韦、尼加拉瓜、斯里兰卡和多米尼加共和国。

13. 会议于 12:15 时休会。

## 第五次会议记录

(2019年10月1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 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
  - 批准法律委员会关于综述部分和议程项目 37 至 40 的报告
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

##### 选举的第三部分

1. 主席告知大会，本次会议召开之前散发了一份日期为2019年9月30日的文件，在这份文件中，四个地区航空组织要求支持其参加第三部分理事会选举的候选人。随后与上述组织中的一些组织进行了沟通，它们表示对这份文件及其散发并不知情。主席强调，虽然此类地区组织之间非正式地同意对其参加理事会选举的候选人相互支持，但是这份文件并非一份正式的国际民航组织文件。此外，据他理解，文件的散发未经国际民航组织许可。主席重申，大会期间不允许在大会会议厅及第1会议室、第2会议室和第3会议室发放礼品和宣传材料，他强调，理事会选举过程必须公平自由，并请各位代表按照自己的意愿投票。

2. 沙特阿拉伯代表说，前一天即2019年9月30日，四个地区航空组织的代表会面并商定了上述文件中列出的参加第三部分理事会选举的候选人名单。他的代表团随即向行政服务局局长（D/ADB）办公室邮箱发送了一份正式邮件，要求批准散发该文件。当天早上得知要求已获批准。沙特阿拉伯代表重申，其代表团尊重大会要求，并强调其绝非想要背离《大会议事规则》（Doc 7600号文件）。

3. 行政服务局代理局长（OIC/ADB）确认沙特阿拉伯代表团向行政服务局局长办公室邮箱发送了电子邮件提出了要求，并指出，这份文件被一位行政服务局的初级工作人员误认为是一份大会活动的邀请函并批准散发，没有将该事项告知行政官员或代理局长本人或负责协调A40活动的同事。他强调，这次错误的批准显然违反了本组织既定的礼品和宣传材料发放规定。尽管他不知道管理行政服务局局长办公室邮箱的这位初级工作人员在没有告知上两级领导的情况下回复了沙特阿拉伯代表团的请求，但他作为行政服务局代理局长，为此承担全部责任。行政服务局代理局长确认，批准沙特阿拉伯代表团散发文件是错误的并违反规定，被视为意外事件。他进一步请求与会者在第三部分理事会选举方面忽略这四个地区航空组织的上述文件。

4. 土耳其代表强调，作为其中一个地区航空组织的成员，他对上述文件的散发毫不知情，也不知道该组织其它成员是否知晓此事。他肯定这份文件的散发构成了对第三部分理事会选举的操纵，是完全不妥当的，要求主席呼吁大会忽略此文件。

5. 主席说，他在其之前的发言中已经非常清楚地表明了对这份散发文件的立场。

6. 阿拉伯联合酋长国代表表示，秘书处显然犯了一个错误，应为此承担责任。他强调，散发的这份文件中包含了一些参加第三部分理事会选举的国家的一般信息，这已是大家都知道的信息，因为秘书长根据《大会议事规则》（Doc 7600号文件）第54条的规定，已于2019年9月24日在A40公共网站上所有三部分选举下贴出了要参加理事会选举的国家名单，以供知悉。因此，阿联酋代表支持沙特阿拉伯代表的立场，并敦促大会继续在第三部分下进行理事会的选举。

7. 主席指出，大会将继续处理议程项目5和第三部分下的理事国选举。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：卡塔尔提交的WP/160第1号修改稿；阿拉伯民航组织（ACAO）提交的/161；古巴代表拉丁美洲民航委员会（LACAC）22个成员国提交的/333；阿联酋提交的/507第1号修改稿；和马来西亚提交的/552。主席回忆到，在2019年9月24日的首次全体会议上，大会核准了理事会的建议：在第三部分下选举13个成员国。然而，根据秘书长2019年9月30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。

8. 秘书处播放了关于电子投票系统的简短视频，重申理事会选举将在BDO Jordan审计咨询公司代表的见证下进行，以确保电子投票系统的安全性、准确性和保密性，并确认没有外部干扰。

9. 其后，大会向有资格在第三部分投票的以下177个成员国提供了参与电子投票的必要材料：



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

10. 在第三部分投票环节结束时，177 个成员国已完成电子投票。根据《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 60 条规定的要求，选举所需的投票最低数量为至少 89 票。主席宣布电子投票结果如下：

哥斯达黎加	144 票
科特迪瓦	147 票
多米尼加共和国	154 票
赤道几内亚	138 票
希腊	159 票
马来西亚	143 票
巴拉圭	151 票
秘鲁	157 票
卡塔尔	112 票
大韩民国	164 票
苏丹	126 票
突尼斯	153 票
阿拉伯联合酋长国	152 票
赞比亚	145 票

并且宣布以下 13 个成员国当选：哥斯达黎加、科特迪瓦、多米尼加共和国、赤道几内亚、希腊、马来西亚、巴拉圭、秘鲁、大韩民国、苏丹、突尼斯、阿拉伯联合酋长国和赞比亚。

11. 主席代表大会祝贺各成员国当选，并强调科特迪瓦、赤道几内亚、希腊、苏丹和赞比亚在国际民航组织 75 年历史中第一次当选进入理事会。他还感谢了秘书处筹备这次理事会选举以及在选举期间提供的支持。

#### **BDO Jordan 审计咨询公司代表的声明**

12. BDO Jordan 审计咨询公司的代表 Hussain Al-Shobaki 先生指出，他的公司与 BDO Canada 合作，受聘审查和核证 EVS 作为国际民航组织理事会选举组成部分的安全性、准确性和保密性。该公司的工作涵盖了对 EVS 供应商 Simply Voting 以及投票平板、网络和个人识别号码（PINs）的安全控制。BDO Jordan 于 2019 年 9 月 12 日向国际民航组织提交了一份报告，其中确认了该公司执行的所有程序，并包含其意见和结论。BDO Jordan 没有发现任何与上述 EVS 的安全性、准确性和保密性相关的重大问题。它将在今后几天完成整个投票进程后提供一份最后报告。

#### **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**

##### **批准法律委员会关于综述部分和议程项目 37 至 40 的报告**

13. 在向全会介绍法律委员会报告（WP/617）供批准时，委员会主席 Abdul Kadir Jailani 先生（印度尼西亚）说，委员会在 2019 年 9 月 25 日至 30 日期间召开了三次会议，127 个国家参加了会议。他荣幸地主持了这些会议。在第一次会议上，委员会选举了 Jeffrey Klang 先生（美国）和 Mohammed Mohammed Mansoor Al-Ruqaishi 先生（阿曼）分别作为第一和第二副主席。

14. 委员会在议程项目 37 下审议了理事会向大会提交的 2016、2017 和 2018 年年度报告以及 2019 年前六个月的补充报告。

15. 在议程项目 38 下，大会法律委员会审查了本组织在法律领域的工作方案，特别是法律委员会总体工作方案中的各个项目。委员会决定在工作方案中增加“各国履行《芝加哥公约》第十二条规定的义务的过程和程序”这一新的优先项目 3。随后，委员会决定将以前的项目 4 和 5 合并为：“引起国际航空界关注但现有航空法律文书可能未予充分涵盖的行为或犯罪，包括网络威胁”，并将项目 8 的范围扩大为“研究与为国际空中航行服务提供支持的全球导航系统和服务相关的国际法律问题”。委员会进一步支持在预算受限情况下怎样务实地处理某些议程项目。

16. 在议程项目 39 下，委员会审查了决议 39/1：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明，并提议做出修订，以反映本组织已完成的工作，为各国提供指导，处理不循规和扰乱性旅客。决议 39/1 还反映了 2019 年 5 月在新加坡召开的首届民航法律顾问论坛的成果，并提供了各国加强实施航空法律条约和更新国家法律法规的能力和有效性的手段。

17. 关于由法律委员会审议的其它问题的议程项目 40，委员会欢迎中国在 WP/235 中介绍的关于精准监管工作的信息，并期待中国分享未来发展的信息。委员会还注意到国际空难受害者家属联合会（ACVF）为改善受害者赔偿工作而在 WP/434 号文件中介绍的信息。

18. 主席现将法律委员会的报告（WP/617）提交给全会批准，建议通过决议 39/1。

19. 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/617     —  综述部分
- 议程项目 37：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告
  - 议程项目 38：本组织在法律领域的工作方案
  - 议程项目 39：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明  
      （决议 39/1）
  - 议程项目 40：法律委员会审议的其他问题

20. 会议注意到，WP/604 包含行政委员会报告的综述部分和行政委员会关于议程项目 41 到 52 的报告，将在全会下一次会议上审查。

**议程项目 8：成员国代表团发言**

21. 会议剩余部分专门用于各代表团进行一般性发言，发言的国家有：塞拉利昂、新西兰、马尔代夫、圣卢西亚、摩洛哥、坦桑尼亚共和国、巴基斯坦、厄立特里亚、南苏丹和圭亚那。日本和中国代表团分别对朝鲜民主主义人民共和国之前的发言（P/3）和圣卢西亚代表团的一般性发言做了简短回应。

22. 会议于 17:10 时休会。

## 第六次会议记录

(2019年10月3日，星期四，09:20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
  - 批准经济委员会关于综述部分和议程项目 31 至 36 的报告
  - 批准证书委员会的最终报告
  - 批准执行委员会关于综述部分的报告
  - 批准行政委员会关于综述部分和议程项目 41 至 52 的报告
  - 批准技术委员会关于综述部分和议程项目 27 至 30 的报告

### 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

##### 批准经济委员会关于综述部分和议程项目 31 至 36 的报告

1. 经济委员会主席 Marc Rioux 先生（加拿大）提交了委员会的五份报告（WPs/618 至/622 号文件），供全体会议批准。他指出，委员会举行了三次会议以完成其在议程项目 31 至 36 下的工作。WP/618 号文件涵盖了委员会关于综述部分以及其关于议程项目 31: 理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告，后者也涵盖了 2019 年头六个月的补充报告、以及关于议程项目 32: 国际航空运输的经济监管 — 政策的报告。

2. 委员会主席强调指出，在议程项目 32 下，经济委员会核准了旨在根据国际民航组织关于国际航空运输自由化长期愿景向前迈进的拟议工作方案。获得支持的内容，除其他外，包括更好地了解自由化的好处和开放市场准入的障碍，并继续开展工作以制定《外国投资航空公司公约》，同时处理其余关切问题。关于消费者保护，委员会同意鼓励各国在其监管做法中应用《国际民航组织消费者保护核心原则》，并敦促各国批准《1999 年蒙特利尔公约》。会议还同意国际民航组织应该就《国际民航组织消费者保护核心原则》的应用促进交流看法和良好做法。关于国际航空运输的税收，委员会同意敦促各国根据国际民航组织的政策区分税征和收费，并在对航空运输征税之前进行适当的成本效益分析。

3. WP/619 号文件报告了委员会对议程项目 33：国际航空运输的经济监管 — 政策的审议情况。委员会核准了本组织关于航空基础设施/系统融资以及机场和空中航行服务经济等工作方案。关于为民航局（CAA）履行监督职能的供资问题，委员会同意，国际民航组织应召开地区讲习班和研讨会，以使加强各国知悉和了解国际民航组织关于基础设施融资和监督的政策和指导，并增进其实施。

4. 关于议程项目 34：航空数据 — 监测和分析，委员会批准了统计、大数据分析、预测和经济分析领域的工作方案。它还同意开发航空卫星账户（ASA）方法框架。在这方面，应通过与专家一起使用专门针对航空的数据来评估航空对数据可得国家的经济影响，以此审查该方法框架，以便验证估计结果的准确性。此外，委员会同意国际民航组织应与非洲民航委员会（AFCAC）共享非洲国家提交的航空数据，并就非洲航空数据方案（AfPAD）与非洲民航委员会合作。

5. WP/621 号文件报告了委员会对议程项目 35：航空运输的经济发展的审议结果。它审查了第 35/1 号决议：《国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明》，并商定了若干修订以反映这些讨论。经过这些修订，委员会批准了将其提交全体会议以供通过（参见文件附录）。在同一议程项目下，委员会同意国际民航组织将提供技术专长和支持，以便落实于 2019 年 3 月在佛得角举行的第一届国际民航组织/世界旅游组织（UNWTO）部长级会议通过的《非洲航空运输和旅游发展部长级宣言和行动计划框架》。

6. WP/622 号文件所载关于议程项目 36：由经济委员会审议的其它问题的委员会报告反映了其对其他问题的讨论。委员会同意，关于确定一个全球航空竞争力指数的提案应由本组织适当的专家组审议。

7. 主席在总结上述经济委员会报告时对秘书处提供的出色支持表示赞赏。

8. 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/618 | — 综述部分                                      |
|        | — 议程项目 31：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告 |
|        | — 议程项目 32：国际航空运输的经济监管 — 政策                  |
| WP/619 | — 议程项目 33：机场和空中航行服务的经济问题 — 政策               |
| WP/620 | — 议程项目 34：航空数据 — 监测和分析                      |
| WP/621 | — 议程项目 35：航空运输的经济发展<br>(决议 35/1)            |
| WP/622 | — 议程项目 36：由经济委员会审议的其它问题                     |

### 批准证书委员会的最终报告

6. 提交证书委员会最终报告（WP/638号文件）时，委员会主席 Farhad Parvaresh 先生（伊朗伊斯兰共和国）忆及，在 2019 年 9 月 24 日举行的第一次全体会议上，大会同意建立证书委员会，并邀请智利、斐济、伊朗伊斯兰共和国、尼日利亚和俄罗斯联邦代表团提名委员会成员。

7. 证书委员会第一次会议于同一天举行。其组成如下：Alberto Mena Padilla 先生（智利）；Glenys Andrews 女士（斐济）；Farhad Parvaresh 先生（伊朗伊斯兰共和国）；Emmanuel Dubem Chukwuma 先生（尼日利亚）；和 Alexander Batalov 先生（俄罗斯联邦）。委员会一致选举 Parvaresh 先生为委员会主席。

8. 在 2019 年 9 月 24 日举行的全体会议第二次会议上，证书委员会主席向大会提交一份临时报告并告知，截至 2019 年 9 月 24 日，173 个成员国和 46 个观察员代表团已经注册参加大会，当时收到了 164 个成员国和 43 个观察员代表团合规适当的全权证书。

9. 大会同意证书委员会的建议，敦促尚未提交合规适当的全权证书的所有国家和组织尽快提交，同时，根据《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第七条，允许它们参与审议工作。

10. 证书委员会在 2019 年 10 月 1 日举行的其第五次会议上表示，182 个成员国和 48 个观察员已提交形式合规适当的全权证书。

11. 主席衷心感谢证书委员会同事以及秘书处的工作并表示，他们的工作使其任务能够按要求完成。

12. 会上无人发表意见，大会主席宣布批准 WP/638 号文件中所载证书委员会的最终报告。

### 批准执行委员会综述部分的报告

13. 会上无人发表意见，大会主席宣布批准 WP/628 号文件中所载执行委员会报告的综述部分。

### 批准行政委员会综述部分和议程项目 41 至 52 的报告

14. 行政委员会主席 Mark Rodmell 先生（联合王国）提交了委员会报告（WP/604 号文件）供全体会议批准。他侧重表示，比起以往的大会，该委员会的职权范围更为拓广，不仅涵盖预算、其他财务事项及任命外部审计员，还涉及人力资源问题和一个关于出版物的具体项目。主席在总结委员会活动时指出，在处理大多数财务项目时，对提交的工作文件的进一步评论甚少，这反映理事会所做的准备深入透彻。他指出，尽管委员会建议批准理事会提交的本组织 2020 年、2021 年和 2022 年预算草案（WP/34 号文件），但代表们指出，该草案并未涵盖国际民航组织业务计划中的所有项目，因此在下一个三年期，将需要制定优先并以创新做法求效率。

15. 关于人力资源管理，委员会注意到在各种问题上取得的进展。代表们呼吁就实施举报人政策和修改道德操守框架方面加强紧迫性，这一点反映在请大会采取的行动中（见 WP/604 号文件第 51.5 段）。有多份文件涉及性别平等和提高妇女在航空中的作用。虽然代表们欢迎这方面的各种倡议，但有人对该领域取得切实成果的进展较慢表示关切。对国际民航组织和各国与各种组织合作促进实现这些目标并开展其自身举措，均已给予极大重视。

16. 根据理事会提交的 WP/33 号文件已审议了关于网络出版物的具体项目，这是以免费增值模式提供国际民航组织出版物的免费网络访问。委员会请大会批准分阶段免费增值模式（选项 2），同时注意到其潜在的预算影响。

17. 主席注意到委员会的会议效率喜人，主要业务在一次会议上完成，报告载于一份文件（WP/604 号文件）中，主席感谢秘书处和行政委员会代表协助高效地取得如此进展。他将委员会的报告推荐给全体会议批准。

18. 尼日利亚代表提及关于议程项目 51：国际民航组织工作人员队伍的现况的委员会报告并表示，显然有人正在制造有一些代表反对国际民航组织的举报人政策、透明和效率这一错误印象，他希望予以纠正。他声明该说法与真相完全不符。尼日利亚代表忆及，治理和效率工作组（WGGE）已就此根据理事会要求（210/8）成立了国际民航组织道德操守框架（SEF）分组，该分组已成功完成了其根据联合国和全球最佳做法制定国际民航组织举报人政策的工作，并向治理和效率工作提交了报告，治理和效率工作随后就此向理事会进行了报告。在审议此事后，理事会指示秘书处将举报人政策案文纳入国际民航组织的相关文件，包括《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）、《工作人员细则》和《人事指示》，以向即将召开的理事会第 218 届会议汇报并提交更新的文件供其批准。

19. 尼日利亚代表认为，全体会议将同意他的意见，即必须以细致而谨慎的方式将举报人政策纳入上述国际民航组织文件中，以便与这些文件保持适当的一致性，从而避免其中任何现行规定发生冲突。《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）附件一所载的国际民航组织道德操守框架下已有一项防止报复的现行政策，虑及以上事实，尤其更应如此。他强调有必要避免在未来造成问题。

20. 尼日利亚代表提及第 51.5 c) 段，委员会邀请大会“进一步核准立即执行理事会于 2019 年 6 月批准的举报人政策，以及 A40-WP/29 号文件第 3.1 段所述对《国际民航组织服务守则》之下的道德操守框架进行的修改。”，他表示令他感到非常不安的是，有人企图让大会就理事会和秘书处已经开展工作而且尚未向 A40 提交任何工作文件的政策以追溯方式做出决定。他断言，尽管理事会和秘书处正在开展出色工作，但要求大会藉由批准委员会报告第 51.5 c) 段而追溯地作出决定则违反了大会一切常规和程序。尼日利亚代表强调，举报人政策与国际民航组织人员有关，让他们了解和应用该政策的唯一途径是通过上述经更新和批准的国际民航组织文件。他强调，只能根据《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）、《工作人员细则》和《人事指示》的规定对国际民航组织人员追究问责。尼日利亚代表询问第 51.5 c) 段的作者，虽然理事会和秘书处已做了所有出色的工作但尚未结束，他们坚持大会核准立即执行举报人政策的动机究竟为何？

21. 南非代表对在全体会议上讨论已在理事会讨论过的问题提出警告，并断言这可能会树立一个非常危险的先例。他在提到委员会报告第 51.5 c) 段时强调，全体会议没有任何法律依据可以核准立即执行文件未提交审议的举报人政策。南非代表断言，那些希望全体会议采取这项行动的人，应该事先在工作文件中向大会提交该政策，以确保代表们对该政策感到满意。他强调说，尽管该政策已于 2019 年 6 月由理事会批准（217/15），但必须将其纳入用于治理本组织的国际民航组织相关文件中以便执行，如同国际航空法公约一样，只有将其纳入本国法律后才能由缔约国实施。南非代表指出，一些国家目前正在设法处理举报人问题，他断言，如果全体会议现在开始处理这一问题，那么其代表可能会变得主观，这实不可取。

22. 阿尔及利亚代表在强烈支持南非和尼日利亚代表的意见时坚持，重新审议理事会采取的决定不是大会的作用。他断言，如果全体会议要重新审议理事会有关举报人政策的决定，那么则将必须重新审议理事会所有其他决定。



23. 中国代表提请注意委员会报告相关第 51.4 段的最后一句，其中指出：“秘书处澄清说，这个问题在理事会的职权范围内，并且根据理事会的授权，对道德操守框架的修订以及理事会于 2019 年 6 月通过的新的举报人政策将被纳入《国际民航组织服务守则》中，该服务守则将在理事会第 218 届会议上提交给理事会。”他强调这是一个程序性问题，因此赞同前几位发言者的发言。中国代表强调，尽管他支持国际民航组织的举报人政策，但他反对在恶意举报方面滥用该政策，因为这会对国际民航组织的效率产生负面影响并浪费其资源。

24. 巴西代表忆及理事会在这一问题上进行了非常激烈的辩论，并强调尽管巴西提出的关切获得了其他多个国家的支持，但却未得到考虑。她观察全体会议看来只因其尚未纳入《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）中，就要对 2019 年 6 月理事会已批准的国际民航组织举报人政策食言，她强调，该政策尚未纳入该文件这一事实，并不意味着它不存在、也不意味它无效。至关重要，要记住国际民航组织是联合国专门机构，联合国所有其他组织都在制定和实施举报人政策。巴西代表断言，国际民航组织已有 75 年历史这一事实不表示它必须保持在“石器时代”，她强调国际民航组织有必要执行符合其现行价值观的举报人政策。她强调指出，除非全体会议想再缠裹这团乱麻，否则就应往前推行上述政策。注意到尽管理事会成员国已对该政策进行了阅卷，但其他出席大会的国家可能还没有，巴西代表建议本次会议休会至 2019 年 10 月 7 日星期一上午，以便所有代表有机会阅读并讨论该政策。关于询问这是否为大会职责时她强调，代表们有必要自问，如果不核准委员会报告第 51.5 c) 段要求的立即执行举报人政策，他们保护的是谁、而不保护的又是谁。

25. 佛得角代表表示与南非、尼日利亚、阿尔及利亚和中国代表意见相同，并重申由于国际民航组织的举报人政策尚未分发给大会，因此不应成为大会审议内容。他指出理事会已对此进行了辩论，并断言应将其继续保留在理事会职权范围内。尽管佛得角支持该政策是一种良好的管理工具，但认为在保护本组织的形象、名声和诚信不受个人破坏方面该政策不应孤立地考虑；相反地而是应在有关本组织管理的国际民航组织相关文件、《工作人员细则》和《人事指示》的背景下对其进行审议。

26. 埃及代表坚决支持尼日利亚、南非和中国代表就国际民航组织举报人政策和委员会报告第 51.5 c) 段表达的意见，并申明他们提出的论点合乎逻辑。他强调与上述政策有关的工作必须透明。

27. 瑞典代表强调，瑞典鼎力支持理事会于 2019 年 6 月批准新的国际民航组织举报人政策这一决定，并突出强调由大会采取委员会提议的行动、核准立即执行该政策的重要性和适当性。忆及整个大会第 40 届会议期间，许多代表以及秘书长和理事会主席均强调，治理、有效性和透明度等问题、包括实施强有力的国际民航组织举报人政策，乃为本组织最高优先事项，她表示，瑞典因此坚决认为，大会作为国际民航组织的最高机构，有必要对上述这一重要的理事会决定予以核准并表达支持。这是大会不容错失的机会。大会还需要对秘书处为确保透明度采取行动的努力表示支持，并赞扬其与制定上述政策有关的工作。

28. 塞内加尔代表在欢迎国际民航组织举报人政策项目时，肯定了后者可发挥的重要作用。尽管如此，他还是建议花些时间更加冷静地审议委员会报告第 51.5 c) 段，并考虑其所有可能的影响。因此，塞内加尔代表支持尼日利亚和南非代表的意见。

29. 南苏丹代表对 WP/604 号文件中的委员会报告以及尼日利亚、南非、埃及和中国代表的发言表示完全支持。

30. 加纳代表对尼日利亚、南非、阿尔及利亚、中国、佛得角、埃及、塞内加尔和南苏丹等代表就国际民航组织举报人政策表达的立场给予支持。

31. 突尼斯代表赞同尼日利亚、南非、阿尔及利亚和中国等和其他代表的发言。

32. 在支持新的国际民航组织举报人政策时，沙特阿拉伯代表建议大会，将其留给大会最近才刚选出其 36 个成员国的理事会来处理。他重申，道德操守框架和上述政策的修订将被纳入《国际民航组织服务守则》(Doc 7350 号文件)中，并在即将召开的第 218 届会议上提交给理事会。

33. 马来西亚代表在完全支持国际民航组织举报人政策的同时，也同意尼日利亚、南非、阿尔及利亚、中国、佛得角、埃及、塞内加尔、南苏丹、突尼斯和沙特阿拉伯的立场。

34. 尽管坦桑尼亚联合共和国代表也完全支持国际民航组织举报人政策，但同意尼日利亚、中国、南非、马来西亚和其他国家代表的意见，即大会不能核准其立即执行，因为该政策并未在工作文件中向大会提交。他强调该政策的生效必须遵循理事会内部适当程序。坦桑尼亚联合共和国代表也同意南非代表的意见，即在全体会议讨论理事会已经讨论过的问题可能会树立一个非常危险的先例。

35. 法国代表在支持 WP/604 号文件中的委员会报告时指出，正如早先法国一般发言所强调，法国认为举报和道德操守问题是绝对根本大计。法国的立场是以理事会一旦作出决定则立即执行这一原则为基础。以有时可能极为耗时的官僚程序为依托，而且剥夺符合“举报人”标准者获得理事会已决定向其提供的保护，这是不合理的。

36. 法国代表指出，他对某些代表提出的法律观点深感震惊，这种观点声称大会不应处理理事会已经讨论或正在考虑的问题，法国代表断言这是不正确的。他强调，尽管根据《联合国宪章》第十二条第 1 款，联合国大会不得就正由联合国安全理事会处理的任何争端或局势提出任何建议，除非后者有此要求，但这不适用于受《国际民用航空公约》规定约束的国际民航组织大会。他指出，联合国大会年年开会，而国际民航组织大会则每三年才开会一次。法国代表强调表示，如果国际民航组织大会对理事会掌握的所有问题都必须忌谈，那能让大会讨论的问题就所剩无几。他强调，必须利用大会第 40 届会议提供的特殊机会，听取国际民航组织所有成员国代表的意见，以操舵本组织今后三年的工作，并向理事会提供相关方面、包括国际民航组织举报人政策方面的指导。

37. 西班牙代表指出所有发言的代表都同意，理事会于 2019 年 6 月通过的国际民航组织举报人政策应该存在。对西班牙代表当时就委员会报告第 51.5 c) 段提出的问题，委员会主席确认，请大会核准的是该政策的立即执行，而不是该政策本身。他指出，大会的通常做法是要求理事会对其已通过或已列入本组织工作方案的事项给予优先或加速进行。委员会主席忆及，许多已提交给大会的工作文件都请大会指示理事会采取特定行动，例如对特定事项更加重视。他指出，从程序角度而言，第 51.5 c) 段看来并无二致。

38. 莫桑比克代表赞同尼日利亚、南非和佛得角代表以及其他代表的意见。

39. 古巴代表赞赏国际民航组织道德操守框架（SEF）分组在瑞典驻理事会代表的主持下，就起草国际民航组织举报人政策方面所做的工作，该政策是人力资源管理的重要工具。但是，她认为大会不宜处理该问题。古巴代表强调，该政策已于 2019 年 6 月在第 217 届会议期间得到理事会批准，并由理事会于 2019 年 8 月 15 日的特别会议上通过的决定中加以提及。正如中国代表先前强调的第 51.4 段最后一句表明，该问题在理事会的职权范围内，道德操守框架的修订和新的举报人政策将根据理事会要求纳入《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件），并预订提交理事会第 218 届会议。因此，古巴代表同意尼日利亚、南非、阿尔及利亚、中国、佛得角、埃及、塞内加尔、南苏丹、加纳、突尼斯、沙特阿拉伯、马来西亚、坦桑尼亚联合共和国和莫桑比克等代表的意见，在大会上不应进行讨论。

40. 在坚决支持南非、中国、加纳和其他国家代表的发言中，冈比亚代表表示，她认为大会不能核准立即执行国际民航组织的举报人政策。

41. 爱尔兰代表支持巴西、瑞典和法国代表的发言并表示关切，一些代表看来对程序的优先重视高于对国际民航组织作为一个组织来说更为根本的问题，。他注意到理事会已根据联合国最佳做法于 2019 年 6 月批准了一项保护免受报复的政策，即举报人政策，他非常关切理事会的决定未得到落实，该政策其后亦未及时执行。由于这对善治和善待作为本组织最宝贵资源的国际民航组织人员来说是一个重要问题，爱尔兰代表对大会采取委员会在其报告第 51.5 c) 段中建议的行动，核准立即执行举报人政策感到放心。

42. 荷兰、芬兰、丹麦、冰岛、奥地利、联合王国、新西兰、波兰和日本等代表对巴西、瑞典、法国和爱尔兰代表的立场表示支持。芬兰代表在这样做时强调，由于国际民航组织举报人政策已得到理事会的批准，因此应毫不延迟地执行。丹麦代表确认，由大会作为国际民航组织主权机构指示理事会是完全正常和可接受的，丹麦代表强调国际民航组织举报人政策和道德操守框架必须立即执行。他也表示支持 WP/604 号文件中的委员会报告。

43. 意大利代表指出，举报人政策在联合国各组织中具有特殊意义，并强调指出，经治理和效率工作组国际民航组织道德操守框架分组进行了非常透彻的工作后，理事会于 2019 年 6 月通过了一项新的先进政策。在执行这项重要政策方面却存在一些模糊之处，行政委员会对此进行了讨论后，在其关于议程项目 51 的报告（WP/604）中提请全体会议注意。意大利代表申明，在该政策应毫不拖延地执行这一点，大会不能够就此缄默，意大利代表坚持认为，以目前形式提交的第 51.5 c) 段是适当的。

44. 比利时代表在完全支持巴西、瑞典、法国、西班牙、爱尔兰、荷兰、芬兰、丹麦和意大利等代表的发言时，同意第 51.5 c) 段所要求的行动，即大会核准立即执行国际民航组织举报人政策。

45. 希腊代表对委员会的报告表示支持。她指出，国际民航组织的举报人政策虽已于 2019 年 6 月获得理事会批准，但官僚性质的额外工作仍有待完成。由于本组织不能在真空中运作，因此有必要立即执行该政策。由于大会是国际民航组织的主权机构，因此大会更有责任就对与会成员国具有重要意义的问题作出决定。因此，希腊代表同意巴西、瑞典、法国、爱尔兰和其他代表的意见，即大会应按照委员会在其报告第 51.5 c) 段中的建议，立即执行国际民航组织的举报人政策。

46. 德国代表也表示支持 WP/604 号文件中提出的整份委员会报告和建议，特别是第 51.5 c) 段中的建议。他申明，国际民航组织在其成立 75 周年之际表明全心全意地支持和执行联合国最佳做法，时机合宜，场合正确。因此，德国代表不支持对第 51.5 c) 段进行任何更改。他赞同巴西、瑞典、法国、西班牙、爱尔兰、荷兰、芬兰、丹麦、意大利、比利时和希腊等代表就国际民航组织举报人政策所发表的论点和声明，以及委员会主席的澄清。

47. 在支持委员会工作的同时，刚果民主共和国代表同意尼日利亚、南非、中国和其他国家代表对第 51.5 c) 段的立场，津巴布韦代表也一样。

48. 俄罗斯联邦代表赞同尼日利亚、南非、中国和许多其他国家代表的观点，即国际民航组织举报人政策应在理事会而不是在大会中进行讨论。他忆及，俄罗斯联邦驻理事会代表先前已强调指出，该政策看来并不完整，因为它似乎并未处理国际民航组织高级管理层的一位举报人向媒体泄露保密信息的案例。俄罗斯联邦代表断言，鉴于此事的敏感性，该政策在本论坛无法讨论。

49. 在谈到一些代表就大会审议国际民航组织举报人政策所提出的程序问题时，阿根廷代表指出，经批准的大会第 40 届会议议程项目 11 请执行委员会整体审议理事会给大会的 2016 年、2017 年、2018 年年度报告和涵盖 2019 年头六个月的补充报告，其中囊括了理事会的所有活动，包括国际民航组织举报人政策。他据此申明该政策可由大会进行审议。阿根廷代表强调，大会就所有议程项目均向理事会和/或秘书处提供了指导和指示，因此，从法律角度讲，他不接受上述代表论述大会不能就国际民航组织举报人政策发表其看法这一论点。忆及委员会主席对委员会报告第 51.5 c) 段所作的澄清，并铭记国际民航组织举报人政策为本组织人员制定了规则，他强调由大会根据委员会建议而核准立即执行该政策是可接受的。阿根廷代表强调，大会采取此项行动将为立即执行该政策的重要性发出政治信息。阿根廷代表在结束发言时，对 WP/604 号文件中所载的委员会报告表示支持。

50. 在评论行政委员会报告时，美国代表先铺垫表示支持中国代表在执行委员会第十次会议 (EX/10) 审查该委员会关于议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化 (WP/574) 的报告草案期间，对秘书处内部透明度明确表达的关切。他强调美国政府对透明度这一关键题目也有类似关注，他邀请中国驻理事会代表在大会后与他讨论这一重要问题。

51. 美国代表接着提到在本次会议上就国际民航组织举报人政策稍早进行的发言，他指出，为了使《国际民航组织服务守则》(Doc 7350 号文件) 与联合国秘书长公报：防止对举报不当行为和与得到正式授权的审计或调查进行合作的报复 (ST/SGB/2017/2/Rev.1) 和联合检查组关于审查联合国系统各组织的举报人政策和做法的报告 (JIU/REP/2018/4) 保持一致，理事会于 2019 年 6 月 20 日已批准了由治理和效率工作组国际民航组织道德操守框架分组与法律事务和对外关系局 (LEB) 协商后完成制定的案文 (C-DEC 217/15 号决定)。法律局尽管提出了一些关切，但已加以照应。美国代表后来询问法律局局长 (D/LEB)，治理和效率工作组国际民航组织道德操守框架分组和秘书处是否同意将国际民航组织举报人政策案文纳入《国际民航组织服务守则》(Doc 7350 号文件)，局长已答复正是如此。美国代表强调，尽管上述国际民航组织举报人政策案文已得到理事会批准，但由于秘书处正在将其纳入 Doc 7350 号文件中因此尚未公布。但据他理解，与理事会有关的文件均在国际民航组织相关网站上供成员国获取。美国代表认为，因为该政策已经在 2019 年 6 月 20 日获得理事会批准，所以没有必要在工作文件中向大会提交国际民航组织举报人政策。

52. 美国代表在表示完全支持委员会报告时强调，防止报复是一个老概念。他忆及美国于 1778 年已颁布了与其有关的第一部法律，并强调防止报复是任何可信的管理系统的根本要素，特别是涉及航空安全和安保的系统。美国代表强调，如果航空部门的工作人员因为害怕报复而无法举报问题，航空旅客就会全都没有安全和安保。在质问怎么能有人反对保护免受报复、以及怎么能有人认为国际民航组织工作人员不需要也不值得此种保护时，他忆及在理事会第 216 届会议期间，秘书长曾呼吁理事会使国际民航组织的保护免受报复措施与联合国最佳做法相一致。理事会赞扬了她的倡议，并采取了两个立即步骤：理事会决定国际民航组织将本着联合国保护免受报复政策的精神行事、并要求治理和效率工作组对国际民航组织道德操守框架进一步审查以查明必要的修订（参见 C-DEC 216/11 号决定）。在第 217 届会议期间，理事会于 2019 年 6 月 20 日批准了将治理和效率工作组就新的国际民航组织举报人政策提交的拟议案文纳入《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）（参见 C-DEC 217/15 号决定）。

53. 美国代表强调，秘书处工作人员后来对理事会上述决定的有效性提出争议而未加执行，并在本周早些时候重复了他们的主张。他断言，这是完全不当也不可接受的，他表示，如果全体会议想要对国际民航组织举报人政策重开讨论，那么他将建议在该报告第 51.5 段行动 b) 和 c) 项之间插入一个新的行动段落如下：“欢迎秘书长在理事会第 216 届会议上提出的倡议，以使国际民航组织举报人政策与联合国最佳做法保持一致，并重申理事会既在其第 217 届会议上批准了该项新政策，也重申该政策自理事会批准之日起适用；”。

54. 美国代表强调，尽管有些代表可能会说大会不应该重新审议理事会的讨论，但事实是，执行委员会和各专门委员会每次审查理事会提交的大会工作文件以及审查并通过理事会提出的大会决议草案时，就是在对理事会的讨论重新审议。他重申，正如法律局局长先前解释的那样，大会是国际民航组织的最高管理机构。美国代表强调指出，眼下的问题属于跟进行动，由于理事会批准了国际民航组织新的举报人政策这项决定一直被忽略，因此大会有必要就此公开疾呼。大会对敬业的国际民航组织人员有此义务，他们努力不懈地为国际民航组织成员国和国际航空界服务，包括在本届大会期间。美国代表指出，全体会议正在进行网络广播，并且有媒体观察员出席在场，他强调世界的目光正注视着大会。

55. 澳大利亚代表在支持报告第 51.5 c) 段时表示，一些代表可能对“核准立即执行国际民航组织举报政策”等措辞作过多解读了，这仅仅意味着秘书处应该着手立即执行所有已发言代表看来都同意的一项政策。

56. 联合王国代表重申全力支持巴西、阿根廷和许多其他代表亦复如是的发言，并表示他也完全支持该报告对行政委员会讨论情况的准确反映、以及第 51.5 段中的拟议行动。他强调任何组织最重要的资源显然是其人员，他强调有必要确保国际民航组织工作人员具备蓬勃发展所需的工作条件。联合王国代表指出，秘书长及其团队在这方面已做了相当好的工作，包括为培养良好工作条件而推出一项全面的人员战略。

57. 忆及几位代表表示，由于理事会已经就此问题做出裁定，因此大会无权就国际民航组织举报人政策做决定，联合王国代表确认，由于大会拥有最高主权因此恰恰相反。他强调，由大会要求理事会加快或优先处理事项完全正常，而且在国际民航组织举报人政策如此重要的情况下，更是极为适当。联合王国代表表示，如果要对报告第 51.5 段的案文重开讨论，那么他将支持美国代表插入新的行动段落这一提议。

58. 法律局局长澄清，该局的职责是向秘书长、理事会和国际民航组织其他机构包括大会，提供法律咨询，是否予以采纳则由收到咨询者决定。关于各方就报告第 51.5 c) 段涉及立即执行国际民航组织举报人政策发表的意见，他强调指出，在批准和颁布人力资源相关政策方面，国际民航组织遵循的两步骤做法行之已久，至少已持续 60 年。第一步需要理事会批准该政策，第二步是则是将该政策纳入《国际民航组织服务守则》(Doc 7350 号文件)中，从而予以颁布。法律局局长忆及理事会通过的各项附件修订都有具体通过日期、生效日期和适用日期，并强调指出，通过日期和生效日期不一定相同。他强调说，法律局认真研究了理事会的记录，没有迹象表明理事会在决定于 2019 年 6 月 20 日批准国际民航组织举报人政策 (C-DEC 217/15) 时曾希望该政策立即生效。法律局局长指出，作为一名法律顾问，他对报告第 51.5 c) 段中“立即执行”一词的含义不是很清楚，他强调，如果这意味着追溯自理事会批准之日起执行该政策，他不能同意。

59. 秘书长感谢美国代表侧重指出她如何呼吁理事会使国际民航组织的免受报复保护措施与联合国最佳做法相一致，并强调她一直倡导并推进本组织与道德操守相关的问题。她忆及，在先前担任行政和服务局 (D/ADB) 局长职位时，她就领导秘书处于 2012 年制定了国际民航组织有史以来的第一个道德操守框架，随后该框架作为附件一纳入了《国际民航组织服务守则》(Doc 7350 号文件)。秘书长强调，自 2015 年担任现职以来，她继续将国际民航组织道德操守框架视为其主要优先事项之一，以确保国际民航组织在道德价值观、原则和行为方面坚持联合国最高标准。秘书长希望明确无疑地表示，她无意推迟执行国际民航组织的举报人政策，并且正在执行理事会的相关决定 (参见 C-DEC 217/15 号决定)。她申明，秘书处正在尽最大努力确保及时和全面地执行该政策。

60. 秘书长还感谢美国代表以美国常驻理事会代表的身份，就国际民航组织道德操守框架和国际民航组织举报人政策提供的指导，秘书长重申他们在磋商中进行了很好的合作，从而能够在理事会支持下、并在不到三个月的时间内，制定出包含上述政策的经修订的道德操守框架。秘书长对所有理事会代表的支持表示感谢，强调她与他们有共同的目标。她期待继续他们的密切合作。

61. 哥伦比亚代表在答谢秘书长发言的同时，表示支持国际民航组织的举报人政策，因为这是本组织透明度的重要工具。他同意法国和阿根廷代表陈述的程序要点，并和新西兰代表一样赞成保留第 51.5 c) 段的现行案文。

62. 理事会主席从讨论中观察到所有已发言的代表看来都支持保护举报人。但是，关于大会在该问题上应作出何种宣告则提出了许多问题。他注意到会议多次提到理事会关于国际民航组织举报人政策的决定，一些非理事国代表可能不熟悉该决定，因此他朗读了 C-DEC 217/15 号决定的以下摘要：

“26. 理事会根据治理和效率工作组 (WGGE) 的口头报告审议了这一项目，该报告后附按照联合国秘书长公报：防止对举报不当行为和与得到正式授权的审计或调查进行合作的报复 (ST/SGB/2017/2/Rev.1) 以及联合检查组关于审查联合国系统各组织的举报人政策和做法的报告 (JIU/REP/2018/4) 对国际民航组织服务守则进行调整以保持一致的拟议案文。

“27. 会上忆及，在第 216 届会议上，理事会要求治理和效率工作组进行审查，以查明对道德操守框架的可能修订，使其与联合国系统现行政策保持一致 (参见 C-DEC 216/11 号决定)。治理和效率工作组提出的拟议案文附在口头报告之后，作为这一审查进程的成果。

“28. 经过审议，理事会：

- a) 批准将治理和效率工作组口头报告所附的拟议案文编入国际民航组织服务守则；
- b) 注意到员工咨询委员会（SAC）与治理和效率工作组成员查明的一系列事项仍然需要由治理和效率工作组进一步审议；和
- c) 要求治理和效率工作组在第 218 届会议上提交一份最新情况介绍，并报告秘书处为修改和整合国际民航组织服务守则、由于这项决定而使相关工作人员细则与服务守则保持一致以及处理未决事项而采取的行动。”

63. 理事会主席强调指出，理事会已进一步决定要求治理和效率工作组处理国际民航组织道德框架内存在的任何可能差距，以便为防止不当使用道德操守框架，例如恶意诽谤或破坏他人的诚信，纳入《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）的规定。理事会主席强调，理事会第 218 届会议将在两周内开始，届时秘书处将通过治理和效率工作组向理事会提交经修改的《国际民航组织服务守则》，供其审议和批准。他指出，工作人员细则与政策在服务守则中颁布。

64. 针对报告第 51.5 c) 段中“核准立即执行国际民航组织的举报人政策”这一表述所提出的观点，理事会主席指出，那些认为大会已核准了许多文件的代表是正确的。在这方面，他强调指出，在本届会议上，大会除其他外，已核准了全球空中航行计划（GANP）、全球航空安全计划（GASP）和全球航空安保计划（GASeP）。理事会主席指出，那些认为要大会核准文件必须先向其提交以供审议的代表也是正确的。理事会主席忆及法律局局长就“立即”一词含义提出的法律问题，并指出一些支持国际民航组织举报人政策和报告第 51.5 c) 段的代表已表示，他们认为这意味着应加快、给予优先或毫不拖延地执行该政策。他进一步观察到一些代表正确地指出大会有最高主权，他强调大会可以下令/指示理事会、并向理事会提供指导。

65. 理事会主席表示，从讨论中可以清楚地看到，代表们支持国际民航组织成为一个治理良好的现代化组织，其中包括道德操守框架和举报人政策。但是，重要的是要确保没有人利用上述政策恶意诋毁或诽谤国际民航组织的其他工作人员。理事会主席表示有信心，相信可就该报告第 51.5 c) 段的编制达成折中，从而既强调大会对国际民航组织举报人政策的重视，又不造成大会对该特定政策已进行审查的印象、就该政策立即或毫不拖延地执行的紧迫性向理事会进行指示、并向理事会和秘书处提供适当指示推进工作，确保将该政策纳入《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）以对国际民航组织工作人员开始适用。他强调，有必要按照美国代表强调的那样，按照理事会已批准内容的精神开展工作。

66. 新加坡代表重申，理事会于 2019 年 6 月批准的《国际民航组织举报人政策》是对本组织现有的免受报复保护政策进行加强，以使其与联合国最佳做法保持一致。鉴于上述各方同意需要善治和国际民航组织举报人政策，并强力推动后者的立即执行，她建议将第 51.5 c) 段一分为二并稍加改写，以使其案文如下：“c) 坚定核准理事会于 2019 年 6 月批准的举报人政策并指示理事会对其立即执行”；和 d) 进一步核准对服务守则下已有的道德操守框架所进行的修改。



67. 印度代表在发言时赞成保留第 51.5 c) 段的现行案文，表示该案文旨在请作为国际民航组织最高主管机构和拥有最高主权的大会指示理事会，就国际民航组织举报人政策和道德操守框架已完成的有关工作加以跟进，并在未来就这方面理应完成的事项开展工作。他断言“立即执行”这一表述只不过是语义上的问题。

68. 加拿大代表对报告表示完全支持，特别是第 51.5 c) 段。在提供一些背景信息时，他强调表示，加拿大以及许多其他理事会成员国一直相信，理事会于 2019 年 6 月 20 日对国际民航组织举报人政策的批准（C-DEC 217/15 号决定）就意味着该政策立即生效，因为经修订的国际民航组织道德框架在 2018 年 6 月 29 日一经理事会批准即立刻执行（C-DEC 214/11 号决定）。特别是调查委员会业已成立。他强调指出，这两个问题虽均属人力资源相关措施同一篮子的内容，其中一个立即得到执行，然而另一个却显然没有。加拿大代表同意理事会主席的意见，举报人政策是任何现代组织善治的根本要素，他强调联合国此项政策已有时日，而国际民航组织在这方面适用其最佳标准甚至已迟。他强调指出，自理事会批准国际民航组织举报人政策以来已旷时三月，他凸显表示，倘若必须等到所有相关行政工作完成，可能还得再等好几个月该政策才能生效。加拿大代表侧重指出这个问题太重要，刻不容缓，因此强调在第 51.5 c) 段中提及该政策的“立即执行”是起码该做的事。他认为由大会核准该政策的立即执行将发出有力信号，申明立即执行该政策的重要性。

69. 法国代表表示有同样的关切，他强调，除非理事会本身在其决定中明确表述应稍后执行，否则理事会的所有决定均应立即执行。他申明既然在 C-DEC 217/15 号决定中没有这种明确表述，则应立即执行国际民航组织举报人政策，并尽快将其纳入《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）中。

70. 法律局局长强调，某些理事会决定中所用的“立即生效”一词并不是指自理事会批准之日起，而是指自理事会决定本身在根据理事会《议事规则》（Doc 7559 号文件）第 57 a) 条传发给理事会代表批准后开始生效之日。他指出，在理事会批准之日与理事会决定生效之日之间存在差距，他重申，在提及立即执行时，例如在报告第 51.5 c) 段中，必须保持准确。

71. 哥伦比亚代表就此指出，“立即”一词在英文中的定义为“即刻、毫不拖延”，他认为这没有太多可以误解的余地。

72. 波兰代表响应欧洲国家代表以及巴西、美国、阿根廷和新西兰等代表的意见，并重申提供保护免受报复的举报人政策是一个组织问责和廉政的根本要素。他完全同意既然联合国本身就有举报人政策，因此国际民航组织作为联合国专门机构有一套举报人政策是必要的，并强调该政策必须尽早执行而不容迟滞。

73. 美国代表忆及，理事会在 2019 年 3 月 13 日的会议上已同意，在制定和批准国际民航组织举报人政策之前，本组织就开始落实联合国政策的精神（参见 C-DEC 216/11 号决定第 5 段）。关于加拿大代表的发言，他重申，经修订的国际民航组织道德操守框架即使在尚未作为附件一纳入《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）前，就已经得到立即执行。尤有甚之，上述调查委员会的职权范围（ToRs）在理事会于 2018 年 11 月 14 日批准后立即生效（参见 C-DEC 215/8 号决定第 37 段）。美国代表指出，法律局显然接受该职权范围的立即生效，因为该局随后很快地就任命了其出任调查委员会的成员。他申明，加拿大代表指出的要点非常好，在对经修订的国际民航组织道德操守框架立即生效认为是适当的同时，却对国际民航组织举报人政策不比照办理。他强调指出，理事会主席引用的 C-DEC 217/15 第 28 段中提到的员工咨询委员会（SAC）所查明的问题与国际民航组织举报人政策本身无关，而是涉及向独立审查机制提出上诉的程序以及被指控行为不当的工作人员获得法律顾问协助。



74. 为照顾到非理事会成员国的代表，理事会主席宣读了 C-DEC 214/11 号决定第 37 段中有关调查委员会职权范围的摘要如下：“……理事会批准了人委会口头报告所附的职权范围，并请秘书处立即就此开始执行……”。他强调，理事会并未决定国际民航组织的举报人政策立即生效，因为它认识到许多悬而未决的问题需要治理和效率工作组进一步审议。因此，理事会要求治理和效率工作组向理事会第 218 届会议提交最新情况 [C-DEC 217/15 号决定，第 28 b) 和 c) 段]。

75. 理事会主席在提及报告第 51.5 c) 段时重申，大会有最高主权，可以下令/指示理事会并向理事会提供指导。观察到一些代表表示，在大会未收到国际民航组织举报人政策的正式提交要求其审议的情况下，难以接受由大会核准国际民航组织的举报人政策，他建议对第 51.5 c) 段进行修改，将“核准”一词改为“支持”一词，以避免产生错误的印象。

76. 大会主席重申，代表们全都支持国际民航组织的举报人政策，并同意执行该政策的紧迫性。他同意“核准”一词具有特定涵义，因此赞成理事会主席的提议，因为这可以传达大会正在努力实现的精神和意图。

77. 哥斯达黎加、法国、赞比亚、南非、美国、德国、日本、黎巴嫩、挪威、希腊、意大利、丹麦、加拿大、尼日利亚、中国、巴西、印度、奥地利、南苏丹、新西兰、埃及、巴基斯坦、土耳其、瑞典、新加坡、阿尔及利亚、多哥、芬兰、爱沙尼亚、缅甸和突尼斯等也表示支持理事会主席对报告第 51.5 c) 段的修订提案。哥斯达黎加代表在这样做时强调，西班牙文本使用了“respalda”一词，其意义可以是“核准”或“支持”。

78. 日本代表作为一个理事会成员国，表示他同意稍早秘书长和美国、澳大利亚、联合王国、法国、德国和巴西等代表所做的发言，包括有关第 51.5 c) 段的意见，他可以接受理事会主席就此提议的修订，以便尽快加强国际民航组织的人力资源管理。

79. 挪威代表与许多代表一样，对执行国际民航组织举报人政策旷日弥久感到关切，他表示，他热烈支持理事会主席的提案，以便使该政策尽快落实到位，这一点至关重要。

80. 芬兰代表鼓励法律局毫不延误地与秘书处就此合作。法律局局长澄清，此事不由法律局掌握，其唯一作用是向理事会提供咨询。

81. 秘书长强调，正如在行政委员会讨论此问题时先前解释的那样，秘书处在理事会在 2019 年 6 月决定批准该政策后 (C-DEC 217/15)，立即开始将国际民航组织举报人政策纳入《国际民航组织服务守则》(Doc 7350 号文件)。

82. 乌干达代表表示，他认为理事会主席关于修改报告第 51.5 c) 段的提议不够明确。他赞同尼日利亚、坦桑尼亚联合共和国和中国等及其他代表的发言。

83. 南非代表强调，尽管他支持理事会主席的上述提议，但对于第 51.5 c) 段中“立即执行”一词的含义仍存在不同的理解。他重申，尽管理事会于 2019 年 6 月批准了国际民航组织的举报人政策 (217/15 号决定)，但必须将其纳入用于本组织治理的国际民航组织相关文件，包括《国际民航组织服务守则》(Doc 7350 号文件)、《工作人员细则》和《人事指示》，方可实施。南非代表表示，在理事会下一届 (第 218 届) 会议批准所预见的经修订和综合版《国际民航组织服务守则》后，他对立即执行该政策将毫无困难。他强调，该政策不能像一些代表似乎暗示那样追溯适用。

84. 尼日利亚和博茨瓦纳代表持相同观点。

85. 埃及代表支持理事会主席对报告第 51.5 c) 段的修改建议，以“支持”一词代替“核准”一词，以达成共识，同时，埃及代表对使用“立即”一词表示关切，并建议将其删除。

86. 阿尔及利亚代表重申重新审议理事会决定不是大会的职责，强调他不能接受第 51.5 c) 段。他强调，大会应允许理事会在即将举行的届会上完成与国际民航组织举报人政策有关的其余工作。

87. 沙特阿拉伯代表注意到在第 51.5 c) 段中使用“立即”一词是争论起源，并同意美国代表的意见，即该政策的实施问题不能悬而不决，他建议在与秘书长和法律局局长协商后确定日期。

88. 大会主席建议大会将该政策的实施日期定为不迟于理事会第 218 届会议。

89. 美国代表同意哥伦比亚代表引述“立即”定义为“即刻，毫不拖延”，并断言报告第 51.5 c) 段所指的举报人政策立即执行，不管怎样都与第 218 届理事会会议毫无依存关联。因此，尽管他支持理事会主席在该段中以“支持”一词取代“核准”一词的提议，但他认为提及任何这种依存关联是不恰当的。

90. 多哥代表强调，这不是大会此类国际民航组织机构在决定中第一次使用“立即”一词，侧重表示在这方面需要参考本组织的判例。

91. 俄罗斯联邦代表在质疑大会为什么还要讨论国际民航组织举报人政策时着重指出，根据《芝加哥公约》第 58 条，由理事会负责确定国际民航组织工作人员的服务条件，并且根据其第 49 k) 条，大会将“处理在本组织职权范围内未经明确指定归理事会处理的任何事项”。

92. 黎巴嫩代表建议进一步修订第 51.5 c) 段，将“A40-WP/29 号文件第 3.1 段”改为“第 51.4 段”。这一点得到同意。

93. 会上无人发表进一步意见，大会主席总结，关于议程项目 51 的报告已获批准，但需对第 51.5 c) 段进行修订，将“核准”一词替换为“支持”一词，并将“A40-WP/29 号文件第 3.1 段”改为“第 51.4 段”。

94. 古巴代表提请注意关于议程项目 52：由行政委员会审议的其它财务事项的报告，建议对第 52.4 b) 段进行修改，改为 A40-WP/33 号文件第 5 节。这一点得到同意。

95. 谈到关于议程项目 42：2020 年、2021 年和 2022 年的预算的报告时，西班牙代表建议修改第三句，以反映行政委员会秘书不仅赞赏了财务委员会主席，也赞扬了财委会整体、以及秘书处，尤其是财务处（FIN）处长 M. Hemmerde 女士以及代理处长 L. Lim 小姐与理事会合作制定本组织下一个三年期预算草案的工作表现出色。巴西和哥伦比亚代表完全支持这项建议，该建议得到同意。

96. 在谈到关于议程项目 50：任命外部审计员的报告时，印度代表强调，印度代表团对大会第 50/1 号决议确认理事会采取行动，任命瑞士联邦审计署署长 Michel Huissoud 先生作为国际民航组织 2020 年、2021 年和 2022 年财政年度的外部审计员，感到极为欣喜。他忆及印度提名的国家审计机构在遴选过程中名列前茅位居第二，他重申印度代表在理事会（217/8）中已提出的建议，未来在国际民航组织外部审计员提名邀请中也包括技术评估标准，以求透明和客观。

97. 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的报告，并通过所述决议：

WP/604 一 综述部分

- 一 议程项目 41：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告
- 一 议程项目 42：2020 年、2021 年和 2022 年的预算，有待如上文第 95 段所述对第 42.8 段进行修订  
(决议 42/1)
- 一 议程项目 43：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  
(决议 43/1)
- 一 议程项目 44：拖欠的会费
- 一 议程项目 45：2020 年、2021 年和 2022 年普通基金的摊款  
(决议 45/1)
- 一 议程项目 46：关于周转基金的报告  
(决议 46/1)
- 一 议程项目 47：现金结余/赤字的处置
- 一 议程项目 48：对《财务条例》的修订
- 一 议程项目 49：审查 2016 年、2017 年和 2018 年财政年度的支出，批准帐目并审查审计报告  
(决议 49/1)
- 一 议程项目 50：任命外部审计员  
(决议 50/1)
- 一 议程项目 51：国际民航组织工作人员队伍的现况，有待如上文第 93 段所述对第 51.5 c) 段进行修订
- 一 议程项目 52：由行政委员会审议的其它财务事项，有待如上文第 94 段所述对第 52.4 b) 段进行修订

### 批准技术委员会关于综述部分和议程项目 27 至 30 的报告

98. 在介绍技术委员会的四份报告（WPs/606 至/609 号文件）之前，委员会主席 Simon Allotey 先生（加纳）对大会主席出色地主持第 40 届会议表示祝贺。他还恭喜理事会主席、全体理事会和空中航行委员会（ANC）编制了大会第 40 届会议文件以及理事会向大会提出的预算，他指出，对国际民航组织资源存在着许多相互竞争的需求，对活动进行优先排序并非易事。

99. 技术委员会主席还感谢秘书长及其工作人员的杰出支持和大会的高效组织。他表示，幕后进行了多少工作真是令人叹服，对他们出色的工作予以肯定。

100. 在介绍技术委员会关于议程项目 27 至 30 的报告（分别载于 WPs/606 至/609 号文件）时，委员会主席感谢第一副主席 Haydar Yalçin 先生（土耳其）和第二副主席 Hajime Yoshimura（日本）在审议这套非常繁重的工作方案期间准备接手。他还感谢技术委员会所有参与者本着合作与友谊精神开展工作，方能完成非常可观的工作。

101. 技术委员会于 2019 年 9 月 24 日至 10 月 1 日共召开了五次会议，处理了 220 份工作文件以及四份给全体会议的报告草案。来自约 182 个成员国和 25 个观察员代表团的代表参加了一次或多次委员会会议。

102. 在议程项目 27（WP/606 号文件）下，委员会审查了理事会给大会的 2016 年、2017 年、2018 年年度报告和涵盖 2019 年头六个月的补充报告，并注意到过去三年期间在安全和空中航行领域成就的工作。

103. 在议程项目 28：航空安全和空中航行政策（WP/607 号文件）下，委员会审议了第三版《全球航空安全计划》（GASP）和第六版《全球空中航行计划》（GANP）两者。委员会指出，经修订的《全球航空安全计划》（GASP）提出了关于安全的全球战略方向并提供了将在其中制定和实施地区、次地区及国家实施计划的框架，从而确保统一协调旨在增强国际民用航空安全的努力。

104. 委员会同意国际民航组织需要在既定的全球航空安全方案下继续其实施支助，包括工具、指导和能力建设讲习班，以协助各国和利害攸关方实现全球航空安全计划的目标。委员会还同意，有必要通过自愿机制加强协作，各国和业界实体也有必要积极参与其各自的地区航空安全小组（RASGs）。委员会进一步商定，国际民航组织需要通过适当的专家小组，审议就建设国家民用航空管理能力的重要性，在《全球航空安全计划》未来版本中纳入一个通用章节。

105. 关于全球空中航行计划，委员会配合要让所有利害攸关方受益就必须创新这一想法，欢迎全球空中航行计划的网基格式，这使空中航行政策、优先事项和战略便于获取，以供所有国家和主要决策者使用。委员会还进一步同意，国际民航组织应利用与大规模空中交通管理（ATM）现代化方案的伙伴关系来制定航空系统组块升级（ASBU）的各项要素和国际民航组织的相关规定。

106. 为了满足技术发展的快速步伐以及国家和业界运行模式的要求，委员会建议国际民航组织铭记《芝加哥公约》所载的原则，审查和加强其标准制定程序，以更灵活的方式运作，采用跨领域的方法并促进综合风险管理，以便及时处理新的举措和新出现的问题。

107. 委员会同意，应敦促各成员国、地区规划和实施小组（PIRGs）以及航空界所有成员根据《全球空中航行计划》不断改进空中航行系统，使其能够及时、统一和有序地适应全球、地区和地方的机遇和挑战。

108. 委员会同意，应敦促各国在采用基于绩效的作法进行适当的运行评估和优先排序后，实施必要的基础设施组成部分来支持现有和预期的交通量，并与全球空中航行计划保持一致。

109. 委员会建议，作为全球空中航行计划与全球航空安全计划相互关联的一部分，在国家空中航行计划与安全管理系统之间建立相互联系。

110. 因此，委员会建议大会通过以下方式核准全球航空安全计划第三版和全球空中航行计划第六版：第 28/1 号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划。

111. 关于安全信息的保护，委员会同意提交第 28/2 号决议：对事故和事故征候调查记录的保护和第 28/3 号决议：为维持或提高安全而保护所收集的安全数据和资料以及正常运行中飞行记录仪的记录，供全体会议通过。

112. 委员会审查了第十三次空中航行会议的成果，敦促各国采取向其提出的建议行动。委员会认识到，在大会每届会议之前召开专业会议能使技术委员会侧重于全球计划和政策决定，从而提高大会的效率。委员会还认识到，这是在适当时候向国际民航组织建议额外技术工作的高效手段，以便为下一个三年期编制预算。

113. 最后，委员会审查了第 28/4 号决议：国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明并同意提交全体会议通过。主席在结束对议程项目 28 的报告（WP/607 号文件）的介绍时，强调委员会的审议范围广泛而透彻。

114. 委员会主席建议全体会议批准技术委员会提交的报告综述部分及其关于议程项目 27 至 30 的报告（WPs/606 至 609 号文件）。他着重指出：委员会在议程项目 29：航空安全和空中航行地区实施协调机制下将向大会提交两项额外决议，第 29/1 号决议：地区实施支助机制和第 29/2 号决议：通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标；以及委员会在议程项目 30：由技术委员会审议的其它问题之下提交全体会议通过的另外两项决议：第 30/1 号决议：新进入者和第 30/2 号决议：关于水上机场的设计、合格审定和运行的全球标准。

115. 法国代表就议程项目 30 的报告（WP/609 号文件）提出的建议得到同意，将第 30.32 段的最后一句修改，将“国际”一词替换为“仪表”一词，以便与引用的大会决议 A37-11 中使用的语言保持一致。

116. 美国代表的建议得到同意，对第 30.34 段的第一句进行修改，在“考虑”一词后增加“手动飞行控制驾驶技能和”，因此案文改为“考虑到手动飞行控制驾驶技能和以胜任能力为基础培训的广泛背景、国际民航组织关于避免失控和改出培训（LOCART）的早期工作及其相关实施，……”。

117. 西班牙代表的建议得到同意，对第 30.48 段的最后一句进行了修改，删除了“扩充相关指导材料，以解决”这句话，以扩大理事会可以考虑的选项范围。

118. 德国代表的建议得到同意，对第 30.58 段的第一句进行修改，在“设计”一词之后增加“以推进努力实施”一语，因此案文改为“……实施以全球网络为中心，协作规划空域设计以推进努力实施空中交通流量管理（ATFM）、运行和技术互用性。”。

119. 航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）的观察员建议修改第 30.74 段的最后一句，将“支持工作文件中建议的行动，指出”改为“支持工作文件中的建议，并指出”，因此案文改为“委员会支持工作文件中的建议，并指出直升机运行已在若干专家组现有的工作方案当中……”。法国代表支持这一提议。会议予以同意。

120. 古巴代表就第 30/1 号决议序言部分第 3 条所列的“新进入者”一词定义[“是指更高空域和无人航空器系统（UAS）交通管理（UTM）运行”]提出问题，空中航行局局长（D/ANB）澄清，它仅适用于该决议的目的。同样，附件 16 — 环境保护，第四卷 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）中包含的“新进入者”一词的定义仅适用于其活动属于第四卷范围的飞机运营人。技术委员会主席确认正是如此。

121. 会上无人发表进一步意见，大会主席宣布批准以下以下技术委员会报告并通过所述决议：

WP/606 — 综述部分

— 议程项目 27：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告

WP/607 — 议程项目 28：航空安全和空中航行政策  
(决议 28/1、28/2、28/3 和 28/4)

WP/608 — 议程项目 29：航空安全和空中航行地区实施协调机制  
(决议 29/1 和 29/2)

WP/609 — 议程项目 30：由技术委员会审议的其它问题，有待如上文第 118 段至第 122 段所述修订第 30.32、30.34、30.48、30.58 和 30.74 段  
(决议 30/1 和 30/2)

122. 会议于 12:10 时休会。

## 第七次会议记录

(2019年10月3日，星期四，14:00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 11、议程项目 20 至 25、议程项目 12 至 14、议程项目 18 至 19 和议程项目 26 的报告

### 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

#### 批准执行委员会关于议程项目 11、议程项目 20 至 25、议程项目 12 至 14、议程项目 18 至 19 和议程项目 26 的报告

1. 作为执行委员会主席的大会主席提交了一系列共十三份报告（议程项目 11、议程项目 20 至 25、议程项目 12 至 14、议程项目 18 至 19 和议程项目 26），待全体会议批准。
2. 关于议程项目 20：不让任何国家掉队举措（WP/630）的报告，新西兰代表的建议得到同意，将第 20.11 段加以修改，在最后加上额外一句，案文意思如下：“意识到大多数小型太平洋小岛屿发展中国家面临的各种挑战，新西兰鼓励太平洋小岛屿发展中国家研究的作者，确保其各项建议切实可行、比例得当且具有成本效益。”。
3. 土耳其代表请会议注意关于议程项目 12：航空安保 — 政策（WP/615）的报告，强调在第 12.51 段中已吸纳了执行委员会审查关于项目 12 的报告（WP/596）（EX/9）期间由加拿大代表和国际机场理事会（ACI）观察员提出的建议，但这些建议并未得到所有代表的同意。因此他提议保留 WP/596 号文件中第 12.51 段的原始案文。法国、葡萄牙和联合王国的代表以及国际机场理事会观察员都同意了该提议。
4. 法国代表就此忆及，他和墨西哥代表反对加拿大代表和国际机场理事会观察员对第 12.51 段的建议修改，理事会主席也对此发表了评论。在强调需要忠实反映执行委员会审议期间实际发生的事情时，他申明 WP/596 号文件所载第 12.51 段的原始案文体现了良好的平衡。
5. 葡萄牙代表同意这一观点，重申第 12.51 段的案文必须与执行委员会关于议程项目 12 的审议结果相一致。
6. 国际机场理事会观察员同意保留第 12.51 段的原始案文，因为他认为 WP/615 号文件所载的当前案文并不比他先前建议的修订案文有所改进。

7. 航空安保和简化手续副局长 (DD/ASF) 指出, 对加拿大代表和 ACI 观察员提出的修改一直有反对意见, 第 12.51 段的修改是一个无意的错误。因此, 他同意按照土耳其代表的建议保留 WP/596 号文件中提出的第 12.51 段的原始案文。航空安保和简化手续副局长在答复加拿大代表的询问时澄清说, 第 12.51 段的原始案文如下:

“12.51 忆及第二次航空安保高级别会议的结论, 并根据全球航空安保计划优先成果和相关的国际民航组织大会决议以及联合国安全理事会 2309 号决议, 委员会同意, 基于成果和基于风险的原则可以为附件 17—安保相关规定和相关最佳做法的拟议修订制定提供依据。为此, 委员会要求航空安保专家组酌情考虑制定实质作法, 以承认这些原则并酌情将其纳入决策过程, 从而进一步加强航空安保方案的有效性、效率和可持续性。”

8. 对第 12.51 段没有进一步的评论, 全体会议同意将 WP/615 号文件中该段的当前案文替换为转载于上文第 7 段中的 WP/596 号文件原始案文。

9. 芬兰代表就议程项目 13: 审计计划 — 持续监测做法 (WP/623) 的报告提出的建议得到同意, 对第 13.5 段首句加以修改, 以反映芬兰共同联署了代表欧洲联盟及其成员国提交的 WP/133 号文件

10. 法国代表强调, 虽然没有代表反对他早先在执行委员会审查其关于议程项目 13 的报告草稿 (WP/595) (EX/9) 时对第 13.19 段的建议修改, 但在 WP/623 号文件中该段的当前案文中并未加以体现。因此, 经他要求并获同意, 将第 13.19 段的第二句修改如下: (删除的文字以删除线显示, 新的文字显示为灰色阴影): “委员会强调这些建议应侧重附件 17 标准的运行实施并应在可行范围内尽快实施这些建议, 从而提高对于审计方法有效性国际航空安保系统的信心, 并加强当地、地区和全球层面对附件 17 标准的遵守。”

11. 葡萄牙代表在提请注意关于议程项目 18: 国际民航组织的多种语文 (WP/635) 的报告时提出的建议得到同意, 对第 18.3 段末句加以修改, 删除“活动”一词, 修改后的案文如下: “……, 并支助为葡萄牙文国家提供笔译和口译。”。(译注: 不影响中文原始译文)

12. 执行委员会提交了关于议程项目 26: 由执行委员会审议的其它高级别政策问题 (WP/634) 的报告, 并在其中提交了包括决议 26/2: 航空创新, 以供通过, 西班牙代表就此强调, 执行条款第 5 条的英文与西班牙文本有出入 (“指示理事会紧急考虑与行业一起设立一个高级别机构, 就航空创新问题经常性地向理事会提供战略咨询意见”), 在西班牙文本中指的是技术咨询意见而非战略咨询意见。他指出, 尽管他支持与该行业建立高层机构, 但他认为该机构应提供战略而非技术咨询意见。西班牙代表回顾说, 空中航行委员会已经根据航委会各专家组进行的技术工作, 向理事会提供了有关航空安全及空中航行能力和效率方面的技术咨询。因此, 他建议修改第 26/2 号决议执行条款第 5 条的西班牙文本, 将“técnico”一词替换为“estratégico”, 以使其与英文文本保持一致。

13. 在支持该提案时, 法国代表指出, 关于此段的法文文本提到的也是提供战略咨询意见, 这符合执行委员会根据理事会提交的 WP/14 号文件 (航空创新) 以及法国、意大利和瑞典提交相关的 WP/113 号文件 (为国际航空设定长期的气候变化目标) 所进行的讨论。

14. 因此, 全体会议同意对第 26/2 号决议执行条款第 5 条西班牙文本的拟议编辑修改, 将其中的“técnico”替换为“estratégico”一字。



15. 巴西代表认为，由于可能还有许多其他紧迫的问题要解决，理事会可能无法紧急考虑与行业一起设立上述高级别机构，巴西代表建议进一步修改执行条款第 5 条，删除“紧急”一词。古巴代表赞同这项提议，哥伦比亚代表也赞成这一提议，他强调，没有“紧急”一词并不妨碍理事会迅速处理关于与行业一起设立一个高级别机构问题。

16. 在作澄清时，战略规划和地区事务协调主任（C/PRC）指出，法国、意大利和瑞典提出的 WP/113 号文件基本前提是，与行业一起设立一个高级别机构非常重要因此很紧急。他进一步指出，理事会提交的 WP/14 号文件强调国际民航组织有必要跟上影响民航可持续发展的创新。因此，战略规划和地区事务协调主任认为在第 26/2 号决议执行条款第 5 条中“紧急”一词的使用非常合适。

17. 法国、瑞典、意大利、德国、奥地利、澳大利亚和新加坡的代表发言，赞成保留第 26/2 号决议执行条款第 5 条中的“紧急”一词。法国代表在这样做时告诫说，如果执行条款第 5 条中不包含“紧急”一词，那么很可能要经过许多个月的时间，理事会才会考虑与行业一起设立一个高级别机构。

18. 意大利代表确认了理事会尽早建立行业高级别机构的重要性，以便理事会可以尽快开始接受有关航空创新的战略咨询意见。他表示，理事会将利用其良好的判断力，在考虑其他紧急问题的情况下，决定何时审议此事并启动这一机构。

19. 在强调第 26/2 号决议执行条款第 5 条仅指示理事会紧急“考虑”建立该高级别机构时，澳大利亚代表重申，何时讨论此事是由理事会本身决定的。

20. 新加坡代表表示，鉴于航空领域技术的飞速发展，以及执行委员会对 WPs/14 和/113 号文件讨论期间，各方呼吁国际民航组织加强行业对其工作的参与以使本组织能够跟上发展，她支持在第 26/2 号决议执行条款第 5 条中保留“紧急”一词。

21. 大会主席注意到，根据发言情况，对保留执行条款第 5 条中“紧急”一词比删除该词有更多的支持，因此表示将继续保留该词。

22. 会上无人发表进一步意见，大会主席宣布批准以下以下执行委员会报告并通过所述决议：

- WP/629 — 议程项目 11：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告
- WP/630 — 议程项目 20：不让任何国家掉队的举措，有待根据上文第 2 段所述修改第 20.11 段
- WP/631 — 议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）  
(决议 21/1)
- WP/632 — 议程项目 22：资源调动和自愿基金  
(决议 22/1)
- WP/613 — 议程项目 23：技术援助方案  
(决议 23/1)

- WP/640 — 议程项目 24: 技术合作 — 政策和活动  
(决议 24/1)
- WP/637 — 议程项目 25: 国际民航组织民用航空培训和能力建设  
(决议 25/1)
- WP/615 — 议程项目 12: 航空安保 — 政策, 有待根据上文第 8 段所述修改第 12.51 段  
(决议 12/1、决议 12/2 和决议 12/3)
- WP/623 — 议程项目 13: 审计计划 — 持续监测做法, 有待根据上文第 9 和 10 段所述修改第 13.5 和 13.19 段  
(决议 13/1)
- WP/636 — 议程项目 14: 简化手续方案  
(决议 14/1 决议 14/2 和决议 14/3)
- WP/635 — 议程项目 18: 国际民航组织的多种语文, 有待根据上文第 11 段所述修改第 18.3 段
- WP/633 — 议程项目 19: 增强国际民航组织的效率和有效性  
(决议 19/1)
- WP/634 — 议程项目 26: 由执行委员会审议的其它高级别政策问题  
[决议 26/1 (无改动) 和决议 26/2 (有待根据上文第 14 段所述, 对执行条款第 5 条西班牙文本作编辑修改。)]

23. 会议于 14:55 时休会。

## 第八次会议记录

(2019年10月4日，星期五，09:40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 和程项目 17 的报告

### 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

##### 批准执行委员会关于议程项目 15 的报告

1. 大会主席作为执行委员会主席提交了执委会关于议程项目 15：环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量 — 政策、标准化的报告（WP/625 号文件），供全体会议批准。
2. 会上未有任何意见，因此大会主席宣布批准 WP/625 号文件中所载执行委员会关于议程项目 15 的报告。

##### 批准执行委员会关于议程项目 16 的报告

3. 随后，大会主席作为执行委员会主席提交了执委会关于议程项目 16 环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化的报告（WP/626 号文件），供全体会议批准。
4. 中国代表着重指出，在执行委员会审议项目 16 时，许多代表 — 报告中指“明显占多数” — 拒绝重开对于 16/1 号决议草案的讨论和对此作出任何修改。他通过计数发现，其中绝大部分是经济合作和发展组织（OECD）成员国的代表，他们拒绝这样做。中国代表强调，虽然国际民航组织邀请成员国来出席大会并审议大会议程中的各个项目，然而参加执行委员会上述审议的代表却被告知不能就 16/1 号决议草案表达关切。这些关切可以反映在执行委员会提交全体会议的报告中，但不能对该决议草案作任何修改。对中国、印度和俄罗斯联合提出的修改建议就是如此。中国代表坚称这不是处理大会事务的正确方法，并表示，经向许多其他代表了解，据他所知，前几届大会在审议气候变化事宜时，这种情况从未出现过。他断言，如果本届大会不顾成员国的意见和立场而通过 16/1 号决议草案或任何其他决议草案，这会造成一个危险的先例。

5. 中国代表十分认真地聆听了执行委员会在审议项目 16 时所作的发言，以确定代表拒绝重开对于 16/1 号决议草案的讨论和对此作出任何修改的理由。他注意到似乎有两大理由。首先，许多代表没有就讨论 16/1 号决议草案做好准备，因为他们的国家难以在大会之前完成对这一决议草案的详细研究。他表示，为了照顾他们的情况，他可请求考虑将对 16/1 号决议草案的审议推迟到下届大会。中国代表从会上发言中听到的第二个理由是，既然理事会已决定建议大会通过 16/1 号决议草案那就无需对之进行修改。他询问这是不是国际民航组织的惯常做法，并表示他没能找到规定大会不能改变理事会决定的任何议事规则。中国代表坚称，如果成员国不能改变一份理事会的决定就会造成一个危险的先例，同时强调，如果真是这样，今后就不必召集大会了，因为只需理事会将其决定通知成员国以由成员国相应行事即可。他认为这样做既可行又简单，而且代表们也省得不远万里地来开大会，花去纳税人的大把钞票待在蒙特利尔这样一个在他看来生活昂贵的城市。但是，中国代表认为这不是正确的行事方法，因此这就是为什么他在执行委员会上奋力坚持成员国有权利审议和修改 16/1 号决议草案。

6. 中国代表强调，他热切希望在全体会议上重开对于 16/1 号决议草案的讨论，并与其他代表进行沟通，探究他们是否能就中国、印度和俄罗斯联邦联合提出的修改建议达成共识。

7. 俄罗斯联邦代表支持这一发言，并强调，成员国代表参加国际民航组织大会并讨论议程中的各项议题至关重要。关于理事会决定建议大会通过 16/1 号决议以及 17/1 号决议，他强调，大会是主权机构因此可以做出自己的决定。俄罗斯联邦代表着重强调，由于大会届会剩余时间不够用于讨论对于 16/1 和 17/1 号决议草案的拟议实质性修改，这些应该在今后加以顾及，包括在 2022 年的下届大会（A41）上。他强调，应该进一步考虑巴西代表在执行委员会讨论时（EX/11）提出的建议，即由理事会召集一次或多次高级别会议，在理事会从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次定期审查，供大会审议的进程之内，讨论成员国关于完善 16/1 和 17/1 这两项决议的观点，以在大会第 41 届会议上审议。

8. 在回应俄罗斯联邦代表随后提出的问题，大会主席澄清，国家将有机会在 16/1 和 17/1 号决议经全体会议通过之后对其表示保留。

9. 美国代表表示完全支持 WP/626 号文件所载 16/1 号决议草案。随后，他就当前的流程提出了与中国代表不同的看法，强调在座的所有国家都是开放的并愿意讨论关于该项决议和 17/1 号决议草案的观点。由于大会每三年才召开一次，因此美国抓住了当前的机会，与任何及所有愿意对上述决议作出改进和更新的国家共同努力以处理他们的关切。他着重指出，他的代表团与中国和许多其他国家在这方面开展了建设性工作，并强调，他和美国代表团其他成员都抽出了时间，正式和非正式地讨论这些决议草案。美国代表忆及其他许多国家也是如此，并强调对 16/1 和 17/1 号决议草案的讨论因而已具有高度的灵活性。

10. 美国代表认为，大会面临的最困难的挑战之一，是 CORSIA 尚在实施过程之中，仍有一系列尚在技术层面采取的重要步骤，但这将为 CORSIA 的未来发展提供素材。他指出，可先在这一层面并最终在上述理事会从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次定期审查，供大会审议的进程之中作进一步讨论。美国代表强调指出，理事会建议通过 16/1 和 17/1 号决议草案，但并没期望由全体会议自动接受；同时，他着重强调，具备一个流程，供国家审查理事会拟议的大会决议并提交相关工作文件，以便在大会之前将对案文的修改建议通知其他国家。他忆及，中国、印度和俄罗斯联邦对 16/1 和 17/1 号决议草案联合提出的修改建议是仅在 2019 年 9 月 29 日（星期日）才向执行委员会（EX/11）提交的，表示很难设想如何在这么短的时间内接受哪怕是合理的修改，尤其是很多代表还必须就此请示其国家政府。美国代表重申，在过去 48 小时已展示了照顾不同观点的开放性、意愿、愿望和很大的灵活性，因而建议按照 WP/626 号文件所载形式通过所审议的 16/1 号决议草案。

11. 墨西哥代表也表示支持 16/1 号决议草案，并忆及，该决议草案和 17/1 号决议草案都是国际民航组织长期谈判进程——历时九年——的结果，并反映了各国对于气候变化和 CORSIA 的不同关切的非常敏感的平衡。他强调，全体会议应该通过这两份决议，这不是因为理事会建议采取这样的行动，而是因为这两份决议反映了上述非常敏感的平衡，载有和在前两届大会以多数通过的大会决议同样的语言，并作了细微的更新，以反映这一三年期所开展的工作。墨西哥代表同意，虑及一些国家表达的合法关切很重要，并重申，大会已经本着最大的尊重这样做了。

12. 墨西哥代表强调，通过 16/1 号决议草案会促成取得解决气候变化问题的进一步进展，这对于所有国家和整个国际社会都非常重要。他着重指出，在这方面，墨西哥寻求确保任何气候变化行动都不会导致掠夺性做法，例如不公平收费。关于 17/1 号决议草案，其内容涉及 CORSIA 这一减少国际航空 CO<sub>2</sub> 排放一揽子措施中的一个要素，墨西哥代表着重强调，为了回应许多发展中国家的合法诉求，国际民航组织在提供能力建设，协助这些国家以可能的最经济的方式实施 CORSIA。他强调，虽然他对于讨论任何建设性的建议秉持开放态度，以达成尽可能宽泛的共识和在解决气候变化问题上取得进展，但认为，由于所述理由，不对 16/1 和 17/1 号决议草案作任何修改。

13. 厄立特里亚代表坚称，17/1 号决议草案的立足点是自相矛盾的，因为虽然其目标是推进国际航空 CO<sub>2</sub> 减排，然而却又只面对极少数，让利害攸关的大多数落在后面并被边缘化。因此，他坚定地相信，中国代表和俄罗斯所表达的观点公正地照顾到了发展中国家的关切。

14. 中国代表注意到美国代表重申没有准备好回应中国、印度和俄罗斯对 16/1 和 17/1 号决议草案联合提出的修改建议，并强调，这三个国家的观点是一贯的，已经介绍过多次，甚至在 2010 年的第 37 届大会之前就介绍过。他着重指出，他们的观点首次是在 2008 年的理事会上表达的，当时在讨论关于气候变化的决议草案和全球以市场为基础的措施（MBM）计划，自那以来，他们就不断表达这些观点，包括在最近（第 217 届）的理事会届会上。中国代表忆及，为了推动对于这三个国家立场的更好的理解，他向执行委员会提交了其对 16/1 和 17/1 号决议草案详细的联合修改建议，并请求将这些修改建议登载在 A40 网站上。但是，他注意到仍有一些经合发组织的成员国没有准备好回应这三个国家的立场，因而请求全体会议推迟对 16/1 和 17/1 号决议草案进行讨论，直至这些国家就绪为止。中国代表着重强调，虽然有发言声称这两份决议的案文是敏感的平衡，但上述三个国家认为，他们的观点虽然九年来一直在大会上重复，却并没有适当地纳入其中。因此，这三个国家认为，16/1 和 17/1 号决议草案的案文并不平衡，因此需要由所有代表再作考虑和审议并进行修改。

15. 中国代表随后介绍了此前向执行委员会（EX/11）提交的中国、印度和俄罗斯对 16/1 号决议草案的联合修改建议（文件登载在 A40 网站上，置于参考文件（Reference Documents）之下，可查阅

（[https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated\\_statement\\_continuing\\_ICAO\\_policies\\_prac\\_tices\\_wp\\_058\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_prac_tices_wp_058_en.pdf)）。虽然为了节省时间他没有读出对于前言段落的全部修改建议，但为完整性起见，现将这些内容复制如下：

- 修订前言段落 10，删除“以及结合《巴黎协定》中的 2 摄氏度和 1.5 摄氏度温度目标正在开展工作以探索国际航空的长期全球理想目标”分句，并插入以下新前言段落：

“还认识到一些国家对于自 2020 年起将净碳排放保持在相同水平这一目标的公平性和可行性存有关切，并已提交对于这一目标的保留；”

- 将前言段落 12 在“国家和业界的……合作”之后一分为二，第二段从“注意到……（的集体承诺）”开始，在第二段中删除“代表国际航空运输业”，并在句末增加“和还注意到这些承诺非常需要根据各国不同的国情和现实情况就平等性、可行性和是否负担得起开展详尽研究”；
- 修订前言段落 21 和 22，用“注意到”代替“欢迎”；
- 修订前言段落 23，用“潜在”代替“重要”；
- 修订前言段落 25，删除“作为一个动态励志路径，旨在到 2050 年以可持续航空燃料替代相当大比例的航空燃料”分句；和
- 修订前言段落 28，用“为……提供了灵活性”代替“被视为……工作的一部分”。

16. 中国、印度和俄罗斯还联合提出了对 16/1 号决议草案执行段落的修改建议：

- 插入一个新的执行段落 1 之二，案文为“重申开展国际合作处理气候变化的国家主权原则；”；
- 修订执行段落 2 a)，用“继续加强国际民航组织和其他联合国相关机构的合作”代替“确保国际民航组织继续发挥领导作用”；
- 修订执行段落 7，用“国际航空可持续发展”代替“集体理想目标”；
- 修订执行段落 8，改为“认识到一些国家对于上文第 6 段概述的目标存有关切，和要求理事会根据建设“绿色”航空的集体努力，由各国以及适当时由航空环保委员会启动的就实现这一目标可行性进行的相关数据驱动研究的情况和国家的相关信息，向大会第 41 届会议报告这一目标的公平性和可行性；”；
- 修订执行段落 9 的开始部分，改为“要求理事会盘点各国在其各自国家计划中所列的长期“绿色”增长愿景并继续探索国际航空长期全球理想目标的公平性和可行性……；”；
- 修订执行段落 13，改为“要求理事会在 2021 年 6 月底以前继续为各国编制和更新行动计划向其提供指导和其他技术援助，以便各国进行必要的研究，并自愿向国际民航组织提交行动计划，和鼓励各国分发关于理想目标的经济和技术研究结果和最佳做法；”；
- 修订执行段落 15 的开始部分，改为“要求理事会在尊重国家主权的同时，请各国……；”；
- 修订执行段落 22 的帽子部分，用“邀请”代替“要求”；
- 修订执行段落 22 c)，删除“通过国际民航组织”；
- 修订执行段落 23 c)，改为：“继续提供论坛，交流有关“绿色”机场最佳做法的信息，以便在国家之间分享经验和最佳做法；和”；
- 修订执行段落 23 d)，用“报告”代替“指导”；

- 修订执行段落 25 c), 用“国际民用航空的可持续发展”代替“全球理想目标”;
- 修订执行段落 25 f), 删除“, 以便在不晚于 2025 年前召开第三次航空与代用燃料会议, 以期更新 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景, 以包括到 2050 年将使用的可持续航空燃料的量化比例”;
- 修订执行段落 26, 改为“鼓励各国查明气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生的潜在影响, 查明处理潜在气候变化影响的适应措施并与有关国际机构及业界合作, 协作使国际航空适应气候变化风险评估; 和”; 和
- 修订关于气候变化的 16/1 号决议草案附录的帽子部分, 在“实施”一词后插入“和定期审查”, 改为: “设计、实施和定期审查国际航空基于市场的措施 (MBMs) 的指导原则: ”, 并将该附录移至关于 CORSIA 的 17/1 号决议草案后。

17. 联合王国代表表示完全支持 WP/626 号文件所载 16/1 号决议草案, 并强烈敦促全体会议不要对其作任何修改。她还表示完全支持美国和墨西哥代表的发言, 并重申, 大会已经极为耐心和客气地聆听了那些对于除其他外 16/1 号决议草案持不同意见的国家的发言。联合王国代表强调, 不可否认, 大会在过去一周就此进行了坦率和公开的对话, 并注意到了所有国家的观点, 同时强调指出, 现在已是时候, 由全体会议按照 WP/626 号文件所载形式通过 16/1 号决议草案并向前迈进。

18. 德国、法国、芬兰和阿拉伯联合酋长国代表同意这一观点。在这样做时, 法国代表着重强调, 执行委员会在过去几天的工作和起草小组在当天上午的工作是本着巨大的合作和相互尊重的精神开展的, 以期找到尽可能具有包容性和以协商一致为基础的解决办法。他强调指出代表们聆听彼此的观点以及聆听多数的声音并演进自己的立场以便达成协商一致的重要性。法国代表忆及, 在执行委员会的最后一次会议 (EX/11) 上, 大会主席作为执委会主席提出了推进议程项目 16 和 17 的办法, 即审查和修改关于这两个议程项目的报告草案案文以顾及上述三个国家的立场, 但 16/1 和 17/1 号决议草案的案文保持不变, 然而他对主席的建议和智慧未能产生所希望的结果表示惊讶。他申明, 现在已是时候来采取主席所提议的前进之路, 并按照 WP/626 号文件所载形式通过 16/1 号决议草案。

19. 阿尔及利亚代表指出, 所有代表都认识到 CORSIA 的重要性, 并着重强调, 中国、印度和俄罗斯对 16/1 号决议草案联合提出的修改意见非常具有相关性, 应该得到考虑并在可能的情况下得到讨论。

20. 印度代表强调, 国际民航组织是一个多边机构, 不同国家表达的观点是基于各国所面临的不同挑战及其人民所处的独特情况。她强调指出, 印度在执行委员会所有会议上表达的观点, 是对印度及其未来发展具有重大意义的关切。因此, 印度认为, 印度对于 16/1 号决议草案发表的意见应该得到讨论, 存有严重关切的一些其他国家发表的观点应该有机会以某种方式反映在 16/1 号决议最后案文之中。

21. 俄罗斯联邦代表发言反对全体会议通过 16/1 号决议草案, 并表示将对此发表保留。

22. 根据讨论, 大会主席作出结论, 全体会议通过关于议程项目 16 的报告, 包括 WP/626 号文件所载 16/1 号决议草案。

23. 中国代表表示，在得到对于大会决策流程的澄清之前，不同意通过 16/1 号决议草案这项决定。

24. 法律和对外关系局局长 (D/LEB) 指出，他已在执行委员会最后一次会议 (EX/11) 上回答过类似询问，并强调，大会的主要治理原则是力求在协商一致的基础上作出决定。国际民航组织大会的惯常做法，是由大会主席、执行委员会或专门委员会主席提供讨论摘要并将其作为各自会议机构的决定，除非有人反对。法律和对外关系局局长指出，如理事会主席先前所做解释 (EX/11)，多数观点可通过表决确定；根据《大会议事规则》(Doc 7600 号文件) 第 46 条，表决一般以口头、举手或起立的方式进行，但应要求也可以进行唱名表决。然而，在已尽一切努力就尽可能照顾少数观点的折中解决办法达成可能的最大协商一致之前，一般不会应用第 46 条。

25. 中国代表表示，鉴于大会主席的讨论摘要尚未被全体会议接受作为其关于 16/1 号决议草案的决定，因而请求全体会议严格按照《大会议事规则》(Doc 7600 号文件)，即通过表决，就此作出决定。

26. 理事会主席发言表示，这是一个有争议的问题，和大会面临的许多其他问题一样，因为国际民航组织是一个多国和多文化组织。他着重强调，虽然大会具备处理这种情况的议事规则，但国际民航组织有着通过协商一致、尽管不一定是通过完全无异议即全体一致作出决定的优良传统。理事会主席重申 (EX/1)，在已尽一切努力就尽可能照顾少数观点的折中解决办法达成可能的最大协商一致之前，一般不会应用《大会议事规则》中关于表决的第 46 条。他指出，大会主席肩负着衡量各国的反应并提出其决定摘要这项非常重要和敏感的责任，并力促所有代表尽力支持大会主席开展这项工作。

27. 理事会主席认为，16/1 号决议草案是关于气候变化的第 A39-2 号决议的延续，只作了一些细微修改，更新其案文以述及国际民航组织在上一三年期开展的额外工作。他强调，虽然曾期望过去三年之中各方观点会趋于一致并可能使 16/1 号决议草案以全体一致且国家无任何保留的方式通过，但对于就大会第 A39-2 号决议表示了保留的所有国家而言，情况显然并非如此。理事会主席着重强调，虽然每个国家都有权利和特权在大会决议通过之后表示保留，并按照《芝加哥公约》第三十八条就国际民航组织的某项标准通报差异，但还是有必要正视国际民航组织的上述传统。他忆及，当他在 2013 年大会第 38 届会议执行委员会的一次会议上作出类似发言后，代表们同意不再就关于气候变化的 17/2 号决议草案进行唱名表决，而是基于协商一致通过了该项决议。

28. 理事会主席吁请各位代表尊重国际民航组织的传统，采取类似做法处理 16/1 号决议草案。他着重强调，除几个国家之外，明显有压倒多数支持 WP/626 号文件所载该项决议；且代表们在过去两周开展了辛勤工作才走到了这一步。理事会主席重申每个国家都有权利和特权在大会决议通过之后表示保留，同时吁请全体会议目前不要就 16/1 号决议草案进行表决。他坚称，什么是多数观点是无可争辩的。但是，理事会主席也承认，国家享有主权，可以采取其选择采取的任何行动。

29. 沙特阿拉伯代表着重指出，他的国家保持对大会第 A39-2 号决议执行段落 6 的保留，内容涉及自 2020 年起实现碳平衡增长的国际民航组织全球理想目标，因而对 16/1 号决议执行段落 6 作出保留，他将在全体会议通过这项决议后正式表达这项保留。

30. 摩纳哥代表忆及，所有代表都肩负各自政府委托的同样的任务，即以高效率的方式为今后三年的国际民用航空作出战略性决定，因而同意全体会议应该毫不拖延地通过 WP/626 号文件所载的 16/1 号决议草案。



31. 澳大利亚代表指出，俄罗斯联邦和沙特阿拉伯代表已表示将就 16/1 号决议表达保留，并强调这一选择也同样对中国代表开放。

32. 美国代表发言支持理事会主席提议的前进之路，并着重指出，一旦全体会议通过 16/1 号决议，他将正式表达他的国家对于该决议附录所载指导原则 p) 的一贯保留 [“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 and 各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。”]；美国此前于 2013 年和 2016 年在通过大会第 A38-18 和 A39-2 号决议时就表达了此项保留。

33. 中国代表尊重理事会主席的呼吁，但强调，他认为大会对于环境问题的讨论创造了一个危险的先例，他别无选择，只能对大会在气候变化问题上的决策流程制造另一个先例，请求就 16/1 号决议草案进行表决。在回应随后的一些发言时，他表示，他对执行委员会工作程序的理解是，最主要的是来自经合发组织成员国的代表拒绝重开对 16/1 号决议草案的讨论以便迅速完成会议对于项目 16 的审议，而中国、印度和俄罗斯对此联合提出的修改建议将由全体会议进一步审议，因为全体会议是大会的最高权力机构。中国代表澄清，他坚持全体会议应该按照《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）行事并就 16/1 号决议草案进行表决，因为他在执行委员会的最后一次会议上认真计算了哪些代表支持上述修改、哪些代表对此表示反对（最主要的是来自经合发组织成员国）。他发现，在该次会议上保持沉默的代表，绝大多数来自发展中国家。由于他们的立场不得而知，中国代表认为有必要由全体会议就 16/1 号决议草案进行表决，以了解所有国际民航组织成员国的观点，而不仅仅是那些有代表发言的成员国的观点。

34. 西班牙代表指出，他难以将这个世界分为经合发组织成员国和非经合发组织成员国，并强调，已呼吁大会达成协商一致而不是造成分裂。他着重强调，大会的目标是促成国际民用航空的可持续发展，而这就要求其处理气候变化等环境问题。西班牙代表强调，就 16/1 号决议草案表达的关切，将会由国际民航组织及其各个相关专家组在今后三年加以考虑。此外，国家会有机会在全体会议通过该项决议后对其表示保留，就相关国际民航组织标准通报差异，并在有关会议和下届大会上陈述立场。西班牙代表指出，国际民航组织不久后将庆祝其成立 75 周年，并确认，理事会和大会的议事规则在过去一直非常奏效，因此需要在向前迈进时复制这种成功，而不要在国家之间造成裂痕。

35. 为了使全体会议能推进这一事项，大会主席请中国代表考虑和其他国家一样，在 16/1 号决议通过后对其发表正式保留，理解是，所有保留都将记录在案。

36. 中国代表表示不能接受这一流程，并强调，必须采用非常清楚的决策流程，且他的国家的保留必须以全体会议关于 16/1 号决议草案的最后决定为基础。

37. 大会主席随后请会议注意《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 46 条，其中规定：“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……”。在回应古巴代表的询问时，他澄清，全体会议将就以 WP/626 号文件所载形式通过 16/1 号决议草案进行表决，任何持不同观点的国家有机会在该项决议通过后就其发表正式保留。

38. 中国代表请求按照上述议事规则第 47 条以无记名投票方式进行表决。印度、俄罗斯联邦、刚果民主主义人民共和国、古巴和厄立特里亚代表支持这一请求。

39. 在回答沙特阿拉伯代表提出的问题时，法律和对外关系局局长重申，大会主席、执行委员会或专门委员会主席提供的讨论摘要如果无人反对，将成为各自会议机构的决定；但是，如果有人反对，则可根据《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 46 条表决确定多数意见。

40. 澳大利亚代表指出，他的理解是国际民航组织的流程应以透明的方式开展以有利于其成员国，并询问对 16/1 号决议草案的表决是否可不以无记名方式进行。

41. 牙买加代表也就表决流程寻求澄清，并表示她倾向于支持澳大利亚代表对于以无记名方式进行表决的观点。

42. 理事会主席指出，《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 47 规定：“如有两个或两个以上的缔约国代表团要求对任何问题进行无记名投票并无人反对，可以这种投票方式进行表决。如果有人反对，是否采用无记名投票的方式应取决于通过无记名投票产生的多数票。本条规定优先于第 46 条的规定。”，这一条早先已由法律和对外关系局局长引述（参阅上文第 24 段）。

43. 理事会主席强调，求助于无记名投票应付反对以无记名投票方式进行表决的情况，正是大会一般不选择这条道路的原因，并再次吁请包括中国代表在内的所有代表从简处理这一事项，秉承国际民航组织通过协商一致、尽管不一定是通过全体一致做出决定的优良传统。在这方面，他忆及《芝加哥公约》前言的以下文字：

“鉴于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，而其滥用足以威胁普遍安全；

又鉴于希望避免各国之间和人民之间的磨擦并促进其合作，世界和平有赖于此；

因此，下列签字各国政府议定了若干原则和办法，使国际民用航空按照安全和有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营；”。

44. 理事会主席着重强调，代表们在过去两周为体现这一精神风貌开展了辛勤工作，理事会主席并吁请他们不要采取对 16/1 号决议草案进行表决的道路，而应该保持本组织通过协商一致作出决定的优良传统，以有利于国际航空运输系统所依赖的合作和协作。

45. 大会主席敦促所有代表在决定如何推进这一事项时考虑理事会主席的明智之言。

46. 法国、尼日利亚、土耳其、新西兰、西班牙、墨西哥、新加坡、摩尔多瓦共和国、挪威、埃及、荷兰、联合王国、意大利、黎巴嫩、德国、突尼斯及特立尼达和多巴哥代表表示完全支持理事会主席的发言。在这样做时，法国代表强调指出，鉴于国际民航组织 75 周年誌庆即将到来，大会向全世界发出信息，表明在处理国际航空和气候变化问题上采取团结一致和积极主动的行动，这一点极为重要。

47. 新加坡代表着重指出，大会通过 16/1 号决议草案，也不会就国际航空长期全球理想目标作出决定，并指出，在其中的执行段落 9，大会仅要求理事会继续探讨这一目标的可行性并向大会第 41 届会议报告工作进展。他着重强调，代表们就长期全球理想目标发表的所有关切，将由理事会在其就此持续开展的工作中加以虑及。

48. 特立尼达和多巴哥代表强调，加勒比岛国尤其深受飓风和其他极端天气活动之害。

49. 大会主席认为，由于自理事会主席讲话后发言的所有代表都表示支持，因此提议全体会议按照 WP/626 号文件所载形式通过 16/1 号决议草案，理解是，任何持不同观点的国家可就该项决议发表正式保留。

50. 中国代表申明，他尊重《芝加哥公约》前言和其中所载各项原则以及《大会议事规则》（Doc 7600 号文件），但表示他只能在 16/1 号决议草案采纳了中国、印度和俄罗斯联合提出的上述修改建议（参阅第 15 段和第 16 段）的情况下同意通过这项决议。

51. 大会主席着重指出，为了对 16/1 号决议草案以无记名投票方式进行表决，按照《议事规则》第 47 条，首先需要是对是否就这一事项进行无记名投票做出表决，根据这一结果，然后再就通过 16/1 号决议草案这一实质性事项进行表决。他问代表们是否同意以无记名投票方式进行表决。

52. 澳大利亚代表相信中国代表对关于 CORSIA 的 17/1 号决议草案可能持有同样立场，因此建议全体会议现在对通过分别载于 WP/626 和 WP/627 号工作文件中的 16/1 和 17/1 号两份决议草案举行一次无记名投票。

53. 大会主席同意，并表示，为明晰性和节约时间起见，全体会议现在直接以无记名方式进行表决，问题为“代表们是否同意项目 16 和项目 17 下的报告和所附决议，条件是成员国能提交正式保留”。他强调，此种保留将记录在案。

54. 阿根廷代表着重强调，已经开展了大量工作以确保执行委员会关于项目 16 和项目 17 的报告反映所表达的各种观点，并提议仅将 16/1 和 17/1 号决议草案而非相关报告付诸表决。

55. 法国代表注意到口译员和秘书处其他工作人员已马不停蹄地工作了两周，很多代表晚上还要赶飞机，因此建议，完成关于通过上述两份决议草案讨论的最快速和最高效的方式，是使用国家的名牌进行表决。

56. 俄罗斯联邦代表赞同澳大利亚代表和阿根廷代表的建议，并鼓励所有其他代表也这样做，以使表决流程得以尽快完成。

57. 大会主席同意，就 16/1 和 17/1 号两份决议草案一并进行表决并使用国家的名牌而非无记名投票会是快捷的办法。土耳其、新西兰和哥伦比亚代表也发言赞成这一表决程序。但是，土耳其代表坚称，这不符合国际民航组织协商一致的精神，并强调，采取这一程序时应本着这样一种理解，即国家需要在今后就气候变化和 CORSIA 问题进行合作和协作，以有利于国际民航组织和环境。

58. 中国代表同意对 16/1 和 17/1 号两份决议草案一并进行表决，并作为最后做法，再次吁请所有代表展示灵活性，将中国、印度和俄罗斯联合提出的上述修改建议纳入到两份决议草案之中，这将免去对于这些重要事项进行表决的必要。中国代表重申他尊重《大会议事规则》（Doc 7600 号文件），并询问采用展示国家名牌而不是无记名投票方式进行表决的法律依据。中国代表表示，他之所以坚持以无记名方式进行表决，原因在于他认为许多发展中国家对于就上述决议草案公开表达其观点心存畏惧，因而有必要创造一个更好的环境使他们能自由表达对这个问题的观点。

59. 理事会主席指出，他发现中国代表讲话时为某些发展中国家代言，这是一件有趣的事情，并请任何对于就 16/1 和 17/1 号决议草案发表观点心存畏惧的国家向他表明这一点。理事会主席坚称，中国代表的说法在某种程度上可能会被一些发展中国家认为不合适，并强调，作为主权国家，他们可以做出自己的决定，而且所有国际民航组织成员国都是平等的并享有平等的地位。他进而着重强调，中国代表仅应提供他自己的国家对于坚持以无记名方式进行表决的理由。理事会主席表示，他的理解是，那些想发言的国家已经做过发言。

60. 俄罗斯联邦代表认为就这两份决议草案进行表决的方式纯属程序问题，并建议会议请对无记名投票表示反对的代表撤回其反对意见，以使全体会议能根据《议事规则》（Doc 7600 号文件）第 47 条进行表决。

61. 中国代表表示，他充分相信每个国家都有自己的立场，并着重强调，每个国家，无论大小，都有平等的表决权，这是中国外交政策的一项非常重要的原则。正是由于这一原因，他建议给所有和每个国家以平等的机会，对 16/1 和 17/1 号决议草案以无记名方式进行表决。中国代表不同意理事会主席关于他为发展中国家代言的说法，并解释道，他这样做是因为在中国看来，CORSA 是一项牺牲发展中国家未来的利益而建立起来的以市场为基础的措施。他指出，CORSA 虽然目前为许多发展中国家提供了最低豁免，但随着这些国家民航部门的发展，他们今后不一定总能得到这一豁免。中国代表强调，这就是为什么中国认为 CORSA 对于整个发展中世界而言并不是一个公正和平衡的计划，这就是为什么中国在尽力打造发展中国家民用航空未来的可持续发展。同时，这也是为什么必需创造机会，让所有发展中国家了解如果接受了 CORSA 一揽子方案对他们意味着什么。由于这一原因，中国一贯坚持，所有国家都需要把注意力集中在实际减少国际民用航空的 CO<sub>2</sub> 排放而不是纯粹的碳抵消，并强调指出，促进发展中国家民用航空的可持续发展比碳平衡增长更重要。中国代表坚称，今后会有越来越多的发展中国家更好地理解中国的立场并加入到这个行列中来，随着他们为其未来的民用航空部门可持续发展携手合作，他们的地位也会因此而不断提升。

62. 大会主席表示，全体会议现在以无记名方式进行表决，付诸表决的问题为“代表们是否同意项目 16 和项目 17 下的两份决议草案，条件是成员国能提交正式保留”。

63. 古巴代表指出，虽然她发言同意以无记名方式进行表决，但并不惧怕在必要时大声表达她的国家对于通过上述决议草案的观点。关于 16/1 号决议草案，她着重强调，古巴认为中国、印度和俄罗斯联合提出修改建议是可取的，因为这些内容捍卫了发展中国家的立场。古巴坚持其立场，即 WP/626 号文件所载决议对发展中国家不合适，如有必要将发表对这一决议的正式保留。

64. 哥斯达黎加代表来自一个促进和平和保护环境的国家，因而强调指出所有代表走到一起并就 16/1 号决议草案和 17/1 号决议草案两者作出决定的重要性。

65. 尼日利亚代表发言表示，很不幸必需对两份决议草案以无记名方式进行表决。

66. 印度代表强调，和许多其他国家一样，她的国家是一个负责任的国家，致力于就气候保护以及气候变化的政策和做法与国际民航组织携手合作。但是，印度对于国际民航组织在这方面的某些目标存有严重关切，例如已制定的自 2020 年起实现碳平衡增长的目标，正在寻求的可持续航空燃料目标，和同样还在寻求中的国际航空长期全球理想目标。印度代表着重强调，她的国家认为，作为一个发展中国家，印度就像是一个年轻学子，正准备去上学却发现学校已对其关上大门，因为学费涨了。印度不希望发生这样的事。她指出，印度的航空公司在其国际航空业务达到一定水平之前将不得不支付许多额外的费用才能经营不同的国际航路，并强调指出本届大会需要认识到并承认公平性原则。

67. 全体会议随后就“你是否同意项目 16 和项目 17 下的两份决议草案，条件是成员国能提交正式保留？”这一问题进行无记名投票。

68. 法律和对外关系局局长请会议注意《大会议事规则》(Doc 7600 号文件)第 3 条，其中规定：“任何人不得代表一个以上的国家。”。为了回答西班牙代表提出的问题，他指出，上述规则第 45 条规定：“除《公约》另有规定外，各项决定须由所投票数的多数票通过（《公约》第四十八条第三款）。弃权不应被视为一票。”。

69. 向下述具有投票资格的 127 个成员国的代表团团长分发了纸质选票，他们均签字确认收悉选票。随后进行了唱名，由所述代表团团长在将其各自国名通告台上的监票员以便记录在案之后，把填妥的选票投入票箱：

阿富汗	丹麦	立陶宛	塞舌尔
阿尔及利亚	多米尼加共和国	马达加斯加	新加坡
阿根廷	厄瓜多尔	马来西亚	斯洛伐克
澳大利亚	埃及	马尔代夫	斯洛文尼亚
奥地利	赤道几内亚	马里	南非
巴哈马	爱沙尼亚	墨西哥	西班牙
孟加拉国	斐济	摩纳哥	斯里兰卡
巴巴多斯	芬兰	蒙古	苏丹
比利时	法国	黑山	瑞典
贝宁	冈比亚	纳米比亚	瑞士
玻利维亚 (多民族国)	格鲁吉亚	尼泊尔	泰国
博茨瓦纳	德国	荷兰	多哥
巴西	加纳	新西兰	特立尼达和多巴哥
文莱达鲁萨兰国	希腊	尼加拉瓜	突尼斯
保加利亚	几内亚	尼日尔	土耳其
布基纳法索	几内亚比绍	尼日利亚	土库曼斯坦
布隆迪	匈牙利	北马其顿	乌干达
佛得角	冰岛	挪威	乌克兰
加拿大	印度	阿曼	阿拉伯联合酋长国
乍得	印度尼西亚	巴拿马	联合王国
智利	伊朗(伊斯兰 共和国)	巴拉圭	坦桑尼亚 联合共和国
中国	伊拉克	秘鲁	美国
哥伦比亚	爱尔兰	波兰	乌拉圭
科摩罗	意大利	葡萄牙	委内瑞拉(玻利瓦尔 共和国)
库克群岛	牙买加	卡塔尔	
哥斯达黎加	日本	大韩民国	越南
科特迪瓦	肯尼亚	摩尔多瓦共和国	也门
古巴	基里巴斯	罗马尼亚	赞比亚
塞浦路斯	老挝人民民主共和国	俄罗斯联邦	津巴布韦
		卢旺达	

捷克	拉托维亚	圣文森特和格林纳丁斯
朝鲜民主主义 人民共和国	黎巴嫩	沙特阿拉伯
刚果民主共和国	莱索托	塞内加尔
	利比里亚	塞尔维亚

70. 会议邀请第二副主席 Poppy Khoza 女士（南非）、第四副主席 Soo Jeong (Crystal) Kim 女士（大韩民国）和证书委员会主席 Farhad Parvaresh 先生（伊朗伊斯兰共和国）担任计票人，正式统计和核实选票，以确保表决流程的透明度。

71. 会议于 12:40 时休会以便能够统计选票，理解是投票结果将在全体会议于 14:00 时复会时向会议提交。

## 第九次会议记录

(2019年10月4日，星期五，14:00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 16 和议程项目 17 的报告。
2. 授权大会主席批准全会的会议记录
3. 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 16 和 17 的报告**

1. 全体会议恢复其对于议程项目 16 的审议，大会和理事会支助股协调员 (C/ACS)在前一次会议 (P/8) 结束时就“你是否同意议程项目 16 和 17 下的两份决议草案，条件是成员国能提交正式保留”这一问题进行的无记名投票结果如下：

**赞成：** 92 个成员国

**反对：** 25 个成员国

**弃权：** 10 个成员国

没有空白或无效选票。127 个具有资格的成员国投票，所要求多数为 64 票。因此，同意议程项目 16 和 17 下决议草案的动议获得通过，条件是成员国可提交正式保留。会议着重指出，按照以往的惯例，对于 16/1 号决议和/或 17/1 号决议的任何此种正式保留，应该在大会结束后一个月之内，即 **2019 年 11 月 4 日**之前，以书面形式提交秘书长。

2. 特立尼达和多巴哥代表认为，从无记名投票结果来看，这些似乎是很具争议性的事项，因而提议国际民航组织在 2020 年或 2021 年年初召集一次高级别会议，处理成员国对于 16/1 和 17/1 号决议的关切。

3. 俄罗斯联邦代表赞同这项提议，并着重强调最好是在 2021 年即在 2022 年的下届大会 (A41) 之前举行这样一次高级别会议。

4. 巴西代表以她的国家的名义作出以下声明：巴西在 2016 年的大会第 39 届会议上加入了批准 CORSIA 的协商一致，目前正在为其实施而开展工作。尽管巴西不同意大会第 A39-3 号决议中的一些要素，但仍在按照附件 16 第 IV 卷中的相关标准和建议措施（SARPs）实施 CORSIA 监测、报告和核查（MRV）程序，这被认为是 CORSIA 的基石。但是，巴西清楚地认识到，根据在前次大会和本次大会上进行的讨论，CORSIA 是一项错综复杂的机制，引起了许多国家的关切。巴西认为，如果大会希望让 CORSIA 继续作为有成效的全球计划，就必须提供适当工具来解决这些关切，而这并非易事。鉴于在大会第 A39-3 号决议执行段落 18 之下做出的承诺，即理事会从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次定期审查，供大会审议，巴西已提议理事会优先开展关于对 CORSIA 进行此种审查的方法的工作。为了能在 2022 年进行一次有成效的审查，理事会必须现在就启动这项工作。

5. 巴西代表对特立尼达和多巴哥代表的提议表示支持，并指出，这项提议非常类似于她在执行委员会审议其拟向全体会议提交的关于议程项目 17 的报告草案时（WP/575；EX/11）提出的建议，即由理事会召集一次或多次高级别会议，在上述从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次的定期审查之内，讨论成员国关于完善经更新的大会第 A39-2 和 A39-3 号决议（即 16/1 和 17/1 号决议）的观点，以在大会第 41 届会议上审议。她强调，为了取得成功，CORSIA 这项全球计划必须获得国际民航组织成员国的坚定承诺，而为了做到这一点，唯一的可能在于就各成员国的不同观点进行广泛对话。

6. 中国代表发言表示，无记名投票的结果表明，很多国家反对 16/1 和 17/1 号决议，这说明决议案文尚不成熟。有鉴于此，他与俄罗斯联邦代表和巴西代表一道，支持特立尼达和多巴哥代表的提议，召集一次高级别会议以进一步改善上述两份决议。

7. 印度代表指出，虽然参加表决的多数国家不想修改关于气候变化的 16/1 号决议和关于 CORSIA 的 17/1 号决议，但这些国家中仍有百分之 20 的少数希望有机会对其进行修改，因此应该对特立尼达和多巴哥代表的提议给予应有的考虑。印度代表着重强调，16/1 和 17/1 号决议中有许多要素让她的国家感到忧虑并非常难以接受，因而表示将对这两份决议均提出保留。她请求将印度保留意见的案文登载在国际民航组织网站上。

8. 印度代表强调需要继续对话，并重申应该对特立尼达和多巴哥代表的提案给予认真考虑。她申明，可在 2021 年举行高级别会议，这肯定是一条前进之路，使印度和其他国家认为他们对于 16/1 和 17/1 号决议的关切得到处理。印度代表着重指出，国际海事组织（IMO）这一与国际民航组织平行的组织，正在考虑为国际航运产生的温室气体排放制定一个类似于 CORSIA 的全球抵消计划，并已起草了一些关于在这种情况下如何将某些国际海事组织基金提供给发展中国家的规定。印度代表提及最近的联合国气候行动峰会（2019 年 9 月于纽约），并着重强调，与会者已同意，如果要加快实施 2015 年巴黎协定的气候行动步伐，就必须继续为发展中国家提供能力建设和财务方面的支持。

9. 埃及代表赞扬大会主席提供了机会，让对关于气候变化的 16/1 号决议和关于 CORSIA 的 17/1 号决议的所有不同意见都能在这一历史性大会上得到表达。他指出，全体会议已经作出明智的决定以推进这两份决议，多数国家认为这是目前最好的选择，但强调指出仍然需要对新的想法保持开放。埃及代表称赞大会主席为作出上述决定而展现的开放和专业精神，并着重指出，他已经考虑到了《大会议事规则》（Doc 7600 号文件），也考虑到了加强所有国际民航组织成员国之间的友谊和合作同时又尊重他们表达意见和保留的权利的必要性。他强调考虑所有选项的重要性，包括考虑特立尼达和多巴哥代表关于召集一次高级别会议的提议。



10. 芬兰代表指出，他的国家目前是欧洲联盟（EU）的主席国，并以欧盟及其成员国的名义以及以冰岛和挪威的名义作了以下发言：首先，他祝贺国际民航组织自上届大会以来就 CORSIA 以及处理国际航空 CO<sub>2</sub> 排放一揽子市场措施的其他方面所取得的重要进展，也祝贺国际民航组织在本届大会上确保了各国能在上一三年期所开展的所有良好工作的基础上更上一层楼，这在各国即将启动 CORSIA 试办阶段之时至关重要。

11. 芬兰代表认为，明显占多数的国家确认他们将参与进来以使 CORSIA 取得成功。欧洲尤其如此，在这一背景下，他表示，欧盟及其成员国以及冰岛和挪威将继续强有力地支持 CORSIA，并将充分恪守承诺，从试办阶段伊始即实施这一计划。他们呼吁其他国际民航组织成员国尽早加入 CORSIA。他们欢迎自上届大会以来就实施所要求的建设组块以便在 2021 年开始实施 CORSIA 所取得的进展。因此，欧盟及其成员国以及冰岛和挪威总体上欢迎关于 CORSIA 的 17/1 号决议。

12. 芬兰代表着重强调，17/1 号决议执行段落 18 应该结合《芝加哥公约》解读，这样做与他们在上届大会上采取的立场和在国际民航组织理事会历次会议上所作的发言完全一致，也与一些缔约国按照关于气候变化的巴黎协定努力限制升温的法律义务一致。他着重指出，《芝加哥公约》的原则之一，就是每一缔约国可在非歧视的基础上对在其管辖权内运营的所有航空器适用其法律和规章。芬兰代表强调，这项原则也适用于环境措施，例如在欧盟及其成员国的环境措施。

13. 芬兰代表指出，现在的重点是 CORSIA 今后几年的实际实施工作。他着重强调，在开展这项工作时，必须确保其经设定的环境完好性及其尽可能大的地理范围。在这方面，芬兰代表确认，欧洲国家将一如既往地全力参与国际民航组织的 ACT-CORSIA（CORSIA 援助、能力建设和培训）方案。

14. 美国代表感谢大会主席的领导，并表示，会议不幸被推向分裂而不是本着携手合作的精神来就 CORSIA 寻求折中。他着重强调，没有哪个国家宣称 CORSIA 是完美的 — 实际上绝大多数国家很快就能指出这一计划的瑕疵 — 但如果大会要等到寻得那个所有国家都同意的万全之策再来解决这一重要问题，那会是一场漫长的等待。美国代表强调，虽然今天的讨论清楚地表明绝大多数国家支持关于 CORSIA 的 17/1 号决议，但还需要开展大量工作，以确保国际民航组织能有成效地处理这一问题。他强调指出，美国依然承诺将与其他国家本着合作的精神携手共进，希望其他国家也能如此。当这些国家参加今后的会议时，美国鼓励他们在流程之内开展建设性的工作，分享他们的观点并本着折中的精神开展工作。

15. 对于特立尼达和多巴哥代表关于召开一次高级别会议的提议，美国代表希望没有人会责备他的国家不想重复上周的讨论，并且难以理解为什么要这么快就召集这样一次会议，因为还不知道这样的会议与今天的会议会有何不同。美国代表支持进一步审议上述提议，但不支持大会决定在某个具体时候举行这样的会议。在这方面，美国对于与所有国家携手合作以寻得建设性的前进之路保持开放。虽然今天或许是忧喜参半，但美国热切希望 CORSIA 继续得到实施，并将一如既往地致力于开展工作以处理出现的困难。

16. 国际航空运输协会（IATA）观察员表示，过去两周中，国际航协一直在密切关注会议进程。他强调国际航协万分尊重国际民航组织，并着重指出国际航协明年也将庆祝成立 75 周年，在这些岁月中，国际航协与国际民航组织共同处理了范围广泛的不同问题。国际航协观察员指出，对于那些在过去几年中参与过国际民航组织工作进程的人而言，过去几天中目睹的情况几乎是前所未见的。作为观察员，可以认为国际民航组织似乎往后退了一步，而在我们所处的世界里，航空公司目前面临着巨大的压力，必须向前迈进，尽快解决气候问题。

17. 国际航协观察员着重强调，多年来，国际航协始终与国际民航组织密切合作，并欢迎其就所提出的整个一揽子市场措施开展的工作。他着重指出，国际航协一直在改进技术，在开发替代燃料方面不断取得突破因而为减少国际航空的环境脚印展示了巨大前景，与整个业界的伙伴和与政府为改进运营基础设施共同努力，全力支持 CORSIA 并将其作为一个稳定中短期航空排放增长的机会，同时向市场发放了约 400 亿美元的气候融资。所有这些支持都不是轻率之举，因为航空公司面临减少其环境脚印的巨大压力。国际航协在尽其一切所能并将继续这样做。国际航协观察员着重强调，国际航协将继续支持国际民航组织的工作，但悲哀的是它不得不比国际民航组织走得更快，以便能够采取一切能采取的步骤向前迈进，继续减少航空的环境脚印。

18. 最后，国际航协观察员感谢大会主席的指导，带领大家走出明显具有挑战性的局面，并感谢理事会主席对于这一领域工作的一贯重视和关注。他指出，归根结底，所谓国际航空实际上就是让航空器飞起来的航空业界。国际航协观察员着重强调，这些航空器是航空器和发动机制造厂商按照很高和很安全的标准设计和建造的，这些航空器在配备了一流设施的机场起飞和着陆，为每年运输的 47 亿旅客和由航空运输的占世界贸易价值百分之 35 的货物提供便利。他强调，国际航协为能成为这一航空业界的一部分而感到自豪，并将继续竭尽全力减少航空的环境脚印。国际航协观察员敦促国际民航组织继续密切携手国际航协，并让其参与制定国际民航组织的流程和标准，以使各方都能长期受益并取得进展。

19. 由于没有进一步意见，大会主席宣布批准下述执行委员会报告并通过所述决议：

WP/626 一 议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化  
(16/1 号决议)

WP/627 一 议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA)  
(17/1 号决议)

20. 大会主席表示，会议已注意到关于召集一次高级别会议的要求，并将对之给予应有的考虑。会议也已注意到中国、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）对关于气候变化的 16/1 号决议的保留，以及巴西、中国、印度、俄罗斯联邦和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）对关于 CORSIA 的 17/1 号决议的保留，内容如下：

#### 对关于气候变化的 16/1 号决议表达的保留

21. 中国代表就 16/1 和 17/1 号决议发表了以下声明：

“中方代表团赞赏大会主席和理事会主席、秘书长为组织召开本届大会所做努力。

作为最大的发展中国家，中国坚定支持国际航空环保和应对气候变化，并认为，基础设施、技术、运行、市场机制、可持续燃料是有力推进航空减排的一揽子措施。

中国民航坚决贯彻落实生态文明建设的国家战略，主动采取行动，有效控制航空排放增长。ICAO 第 39 届大会以来，中国民航按照综合施策、标本兼治的思路，在绿色发展方面直接投资超过 80 余亿元人民币，主要用于新技术和可持续航空燃料应用、运行改善、基础设施建设及市场机制建设。同时，我们根据自身发展实际并参照 ICAO 有关标准，制定政策积极推进监测、报告和核查机制建设。截止 2019 年 8 月，中国运输飞机总数 3 742 架，平均机龄不足 7 年。2018 年，中国民航吨公里油耗 0.287 公斤，较 2005 年燃效水平相当于减排二氧化碳约 2 000 万吨，较 1978 年燃效水平相当于减排二氧化碳约 2.2 亿吨。

中国始终认为，国际民航减排是全球气候治理的有机组成，理应遵循全球气候治理的基本原则、特别是“共区”原则、公平原则和各自能力原则，理应顺应国际社会有关全球气候治理模式的共识，允许各国自主选择最适应本国国情的中长期目标及实施路径。为此，中方倡导建立各尽所能、公平公正、互学互鉴的国际航空减排机制。

中国反对任何脱离各国实际、牺牲发展中国家和新兴市场国家正当发展权利的减排机制。坚持认为 2020 年碳中和增长等目标仅强调控制排放增量，无视发达国家历史排放责任以及新兴市场国家和发展中国家正当发展权利，违背了国际社会倡导的公正公平理念，有损成员国间政治互信和合作，无益于调动各成员国参与国际航空减排机制的积极性和主动性。

主席先生，各位同事，

本届大会在环境议题特别是各方存在较大分歧的第 16 项、第 17 项议题，未严格遵行《芝加哥公约》第 49 条 (c) 款之要求，未能对理事会提交相关文件进行充分讨论和审议，各国意见和主张在决议中无法得到平衡反映，这种情况在以往大会中从未出现，中方代表团对此深表不解和失望。

综上，中方有以下声明：

第一，中国代表团反对本届大会在未经讨论和谈判的情况下通过《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《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 — 国际航空碳抵消和减排机制》两份决议；

第二，中方代表团对于本届大会刚刚通过的两份决议提出保留，特别是对决议中有失公平性、可行性、合理性的段落提出保留。

本代表团会将向秘书处提交书面保留声明。中方将视 ICAO 今后对两份决议磋商情况，调整或撤销对其保留意见。同时，我们强调对上述决议的保留不意味中方将停止或放缓推进民航绿色发展进程。本代表团提请大会将各国保留声明完整记录在案并在 ICAO 网站全文刊发。

最后，本代表团非常感谢同传同事为会议顺利召开所做努力！”

22. 中国对 16/1 号决议的保留的详细案文随后已以书面形式传发给秘书长，内容如下：

“特别是，

(一) 帽子段落第 10 段

理由：ICAO 在 2009 年已经制定了燃效年均提升 2% 的长期目标，在对目标可行性、经济承受力、对国际航空影响未能充分论证前、在对各国各自长期绿色发展愿景充分盘点前，自上而下的开展其他长期目标制定工作没有必要也不可行。同时，应在本段最后增加一句：“还认识到一些国家对于自 2020 年起将净碳排放保持在相同水平这一目标的公平性和可行性存有关切，并已提交对于这一目标的保留”。

(二) 帽子段落第 12 段

理由：这些组织并不能代表所有航空业界，特别是发展中国家航空企业；口号喊了 10 余年，却始终缺乏令人信服的论证分析，更未见这些组织为实现这些口号提供实实在在的资金保障。

(三) 帽子段落第 21 段

理由：相关分析由谁主导、分析过程是否存在争议、是否全面反映各方专家意见，在 ICAO 对这些问题予以澄清并取得一致前，中方无法“欢迎”此段所提分析结论。

(四) 帽子段落第 25 段

理由：CAAF/2 宣言所提 2050 年愿景仅表明各方加快推动可持续航空燃料应用的意愿，但是否大幅增加占比，应由各国根据本国国情和实际自主决定。这既是各国的权力，也对推进可持续航空燃料的使用更为有利。

(五) 帽子段落第 28 段

理由：可持续性与各国国情和资源禀赋密切相关，以统一的指标来界定不符合实际情况，也不利于实际工作的开展。可持续性航空燃料的认证应由主权国家依照有关指南和规范自主确定，ICAO 在此过程中具有重要的建议权。建立并实施市场机制仅是航空减排的一项措施，不是全部内容，更不是目的。因此，可持续航空燃料的可持续性指标、认证及全生命周期排放评估等应是促进民航可持续发展的重要内容，而非服务于 CORSIA 等市场机制的实施。

(六) 执行段落 2 a)

理由：ICAO 是基于《芝加哥公约》由成员国组成的政府间组织，在应对国际航空排放问题上，该组织应加强与其他组织合作，增强各组织间协同而非争取所谓领导力。

同时，中方结合近年来 ICAO 在推进国际航空减排进程中出现的问题，要求在第 2 段中增加一项，“重申开展国际合作处理气候变化的国家主权原则”。

(七) 执行段落 6

理由：缺乏公平性、科学性、可行性。

(八) 执行段落 8

理由：这段已经在过去几届大会相应决议中反复出现，但 ICAO 至今从未开展任何实质性工作，本届大会更是未按此要求开展任何讨论。中方要求理事会应将此工作作为未来三年优先事项。

(九) 执行段落 9

理由：ICAO 早在 2009 年就制定了年均燃效提升 2% 的长期目标，这一目标已经足够雄心勃勃，再制定其他长期目标的必要性不充分。另，即使制定其他长期目标，也应建立在对各国自身长期绿色低碳发展进行盘点基础上，再由理事会就可行性、公平性以及与发展中国家和新兴市场国家援助资源可得性等开展研究分析后提出建议交大会讨论。

(十) 执行段落 15

理由：成员国没有必须向理事会提供提升测算国际航空排放可靠性支持的义务，因此，理事会只能在尊重各国主权基础上，“提请”而非“要求”成员国给予有关支持。

(十一) 执行段落 22 b) 和 c)

理由：空域使用相关法律、安全、经济等机制性安排属于各国国内事务，ICAO 可以“建议”但无权“要求”各国应采取哪些措施；各国没有必须通过 ICAO 交流绿色机场相关信息的义务。

(十二) 执行段落 23c) 和 d)

理由：ICAO 是由成员国组成的政府间组织，理事会应为各成员国而非各机场提供交流平台；交流内容应由主权国家自主决定，无需在此预断或圈定讨论方向。机场要实现环境可持续，应该且也只能因地制宜采取措施，ICAO 理事会在这方面的作用在于盘点各国优秀做法并汇编成册供各国参考，而非脱离实际制定指南材料。

(十三) 执行段落 25 f)

理由：召开 CAAF/3 的目的是加强各方交流，增强合作推动可持续航空燃料信心。在未对各国特别是发展中国家国情和特殊需求充分调研、未制定对发展中国家和新兴市场国家具体援助手段和援助路线图的情况下，ICAO 不具备提出 2050 可持续航空燃料消费量目标的条件。

(十四) 执行段落 26

理由：气候变化适应的主体是成员国而非理事会，因此理事会应请各国识别问题和风险，并为各国加强交流提供机会。”

23. 印度代表重申，16/1 和 17/1 号决议中有许多要素让她的国家感到忧虑并非常难以接受，并表示将对这两份决议均提出保留。她请求将印度保留意见的案文登载在国际民航组织网站上。印度就 16/1 号决议作出的以下保留声明随后已以书面形式传发给秘书长：

“印度共和国是一个负责任的国家，并坚定地致力于同国际民航组织一道就气候变化问题开展工作。印度坚信，国际航空界的回应，应该遵从在 2015 年《联合国气变公约》第二十一一次缔约方大会（COP21）上达成的《巴黎协定》所述的总体原则。

《巴黎协定》清楚地认识到，发展中国家尚未达到其排放峰值，且达到排放峰值对发展中国家来说需要更长时间。《巴黎协定》未规定任何具体部门须实现碳平衡增长，更不会规定须在 2020 年之前。因此，从 2020 年起实现碳平衡增长将是退化性的，并且会有损于航空部门，尤其在发展中国家，因为这些国家的航空部门尚未成熟，还在飞速发展之中。

#### 1. 前言

印度共和国提出对于大会第 A40-18 号决议[原 16/1 号决议]的前言条款的保留，理由如下：

##### 第 10 条（认识到……全球理想目标……）

我们对在 2020 年冻结净碳排放这一目标的公平性和可行性提出严重关切，已对 2016 年上届大会第 A39-22/1 号决议[22/1 号决议重新编号为第 A39-2 号决议]提交保留，并谨此再次提交保留。2020 年的门限值对于发展中国家很不公平。我们建议，考虑对发展中国家另设基线，因为这些国家的航空增长预期在 2020 年后会相当迅猛，而发达国家则已达到饱和状态。

##### 第 12 条（确认处理……温室气体排放……）

我们对在 2050 年前将碳排放与 2005 年的水平相比减少 50% 这一目标提出保留。这一目标力度过大，不具备实现的可行性，尤其是发展中国家。因此，我们建议将其修改到更为现实的水平。

##### 第 13 条（忆及《气候变化公约》及……）

印度同意这一条款中所述原则，但认为这项原则在本决议中并无一席之地，对此应予纠正。

##### 第 30 条（忆及大会……决议……）

印度就 A40-19 号决议提交的保留须适用于本条款。

#### 2. 决议

印度共和国提出对于大会第 A40-18 号决议[原 16/1 号决议]下述段落的保留，理由如下：

第 2 段 c) 款

印度支持《联合国气变公约》和国际民航组织合作，亦支持应遵守《联合国气变公约》和《巴黎协定》这项原则，但认为国际民航组织的规章没有充分重视按照《联合国气变公约》和《巴黎协定》商定的原则/决定。我们建议，对国际民航组织这方面的做法进行必要的纠正。

第 6 段和第 8 段

我们对实现中期全球理想目标，即 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作出强烈保留。2020 年的门限值对于发展中国家很不公平。我们建议，考虑对发展中国家设置另一基线，因为一些国家的航空增长预期在 2020 年后会相当迅猛，而发达国家则已达到饱和状态。

第 9 段

鉴于对前言第 12 条的保留，我们支持这项提议，即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。但是，我们建议，应充分注意发展中国家在需要消除贫困和实现公平社会经济发展方面的差距。”

24. 俄罗斯联邦代表就他的国家表达的保留涉及 16/1 号决议的前言段落 10、13、19、24、26 和 29 及执行段落 2 a)、7、8、9、13、15、22 c)、23 c)、23 d)、25 c)、25 f) 和 26。他的国家还认为，16/1 号决议载有关于设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则的附件，应该移至于 CORSIA 的 17/1 号决议。俄罗斯联邦就对 16/1 和 17/1 号决议两者的保留作出的以下声明随后已以书面形式传发给秘书长，并随附俄罗斯联邦、中国和印度对分别载于 WP/58 号文件和 WP/59 号文件的两份决议的修订提案：

“俄罗斯代表团谨借此机会向您和大会第 40 届会议与会者保证，俄罗斯联邦政府气候变化问题给予最高度的重视，并于 2019 年 9 月 23 日通过了批准巴黎协定的决议。同时，我们坚定地认为，国际航空界在回应气候变化的全球挑战时，努力的重点应该是旨在通过业界的技术发展真正减少二氧化碳排放的行动，并始终将提高全球安全水平这项目标作为首要优先。

我们不得不真诚和深感失望地表示，我国与中华人民共和国代表团合作拟定并获印度支持的就第 16/1 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 17/1 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 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）草案若干条款拟定的提案，尽管得到了一系列国家的支持，却在未经适当讨论的情况下横遭驳回，这违反了《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 38 条和第 39 条。我们认为这是对主权国家在大会上正式表达的立场的不尊重。

我们愿再次重申，我们认为，实施 CORSIA：

- a) 将导致国际民航部门排放幅度增加，并将尤其对国际民航组织飞行安全、环境保护和航空运输的经济发展的战略目标的实施造成不利后果；
- b) 将造成市场关系的严重扭曲，并刺激不良竞争，这有悖于芝加哥公约的文字和精神以及联合国可持续发展目标；

- c) 成为将国际民用航空用作其他工业部门气候活动供资来源的工具。

在这方面，俄罗斯联邦代表团谨告知大会，我们不同意在第 16/1 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 — 气候变化前言第 10、13、19、24、26、29 段落的文字，也不同意正文第 2 (a)、7、8、9、13、15、22 (c)、23 (c)、23 (d)、25 (c)、25 (f) 和 26 条款的文字。同时，我们认为关于设计和实施国际航空基于市场的措施 (MBMs) 的指导原则的附件应移至将取代第 A39-3 号决议的新决议。

鉴于对第 17/1 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 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA) 的案文发表了大量意见，俄罗斯联邦谨此声明不可能加入整个决议，而意欲在其认为适当时将《国际民用航空公约》第三十八条的规定适用于芝加哥公约附件 16 第 IV 卷的标准和建议措施 (SARPS)。

与此同时，俄罗斯联邦代表团谨此宣布，该国愿意随时继续就旨在真正减少国际民航部门温室气体排放且完全符合国际民航组织战略目标和联合国可持续发展目标的全球经济激励措施的可能选择办法进行讨论。

我们递交这一信息，以使上述保留可反映在大会有效决议 (自 2019 年 10 月 4 日起生效) (附录 A)、大会第 40 届会议 (执行委员会和全体会议) 的发言和会议记录之中。”

25. 沙特阿拉伯代表表示，他的国家保持对大会第 A39-2 号决议执行段落 6 的保留，因而对 16/1 号决议执行段落 6 作出保留，经确认的详细案文随后已以书面形式传发给秘书长，内容如下：

“我们希望提及近期通过的国际民航组织大会第 40 届会议决议：“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”。在这方面，沙特阿拉伯王国政府希望重申其对上述决议关于自 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的国际民航组织理想目标的执行部分第 6 段的保留意见。国际民航组织大会第 37 届会议、第 38 届会议和第 39 届会议全体会议闭幕时，均对这一保留意见作过口头表述。

国际民航组织于 2010 年在其大会决议 (A37-19 号决议) [执行段落] 第 6 段当中，在未评估其可实现性和影响，特别是对发展中国家的影响的情况下通过了上述理想目标；对此，许多国家均以保留意见的形式表示了关切。同一决议 [执行段落] 第 7 段要求在大会第 38 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所作的新研究以及各国提供的相关信息，审查上文所述的目标。此后大会各届会议直到 2019 年举行的大会第 40 届会议都重复了相同情况，且均未提交实际的可行性研究。向大会提交的只是 [航空] 环境保护委员会进行的“趋势评估”。沙特阿拉伯王国希望确认的是，这一理想目标的依据既不是科学实践研究，也不是对其进行的可行性和实用性评估。此外，该目标没有顾及发展中国家增长并达到发达国家在其之前便已达到过的最大排放量和市场成熟度的权利。

主席先生，鉴于上述情况，我们恳请对此项保留意见进行正式记录。”



26. 美国代表重申该国对 16/1 号决议附件所载的指导原则 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。”] 继续作出保留，此前美国已于 2013 年和 2016 年在通过大会第 A38-18 和 A39-2 号决议时表述了保留意见。

27. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表表示，该国对第 16/1 号决议执行部分第 6 段有关自 2020 年起碳中和增长的全球理想目标作出保留，此前该国已就第 A39-2 号决议执行部分第 6 段表示了保留意见。

#### 对关于 CORSIA 的 17/1 号决议表达的保留

28. 巴西代表重申她的国家对大会第 A39-3 号决议执行段落 21 和 23 的保留，并对 17/1 号决议执行段落 20 和 22 表示保留。巴西对 17/1 号决议的保留的详细案文随后已以书面形式传发给秘书长，内容如下：

##### “1. 执行段落 20

与其在大会第 40 届会议全会上所做的发言一致，并忆及其 2016 年 11 月 6 [4] 日的普通照会（编号 2016-078/BRASICA0），巴西政府宣布其理解，即通过《联合国气候变化框架公约》下建立的多边商定机制）即《京都议定书》清洁发展机制和根据《巴黎协定》第 6 条第 4 款建立的机制）所产生的排放单位已经符合 CORSIA 资格，

##### 2. 执行段落 22

“同样根据上述普通照会，鉴于需要确保 CORSIA 最高程度的环境完整性，巴西政府对于在 CORSIA 中使用《联合国气变公约》以外的机制、文书或安排所产生的排放单位持保留意见。巴西政府还声明，由于在巴西领土内实现的减排成果而进行的任何单位转让均须得到联邦政府的事先正式同意。”

29. 中国代表就 16/1 和 17/1 号决议发表了声明，复制在上述第 21 段中。中国对 17/1 号决议的保留的详细案文随后已以书面形式传发给秘书长，内容如下：

“特别是，

##### （一）题目

理由：大会的决议应该具有包容性，因此这项决议的题目应坚持使用“市场机制”而非直接具体到 CORSIA。

##### （二）帽子段落第 5 段、第 6 段、第 7 段

理由：中方对该标准制定程序和内容的合法性、合理性始终存有关切和疑问，标准表决通过后，中方已经依据《芝加哥公约》第 38 条对该标准内容提出差异声明。中方注意到上述三段提及文件，但无法表示欢迎。

(三) 帽子段落第 8 段

理由：中方“注意到”或“认识到”TAB 的成立。

(四) 帽子段落第 18 段

理由：中方认为 CORSIA 的制定与实施是否会对《巴黎协定》目标作出贡献，取决于评估结果，不应提前预断。

(五) 执行段落第 2 段

理由：中方要求在本段之前增加一句“重申开展国际合作处理气候变化的国家主权原则”。

中方反对删除上届大会决议中提及的“以及其他措施”。

(六) 执行段落第 3 段

理由：中方反对将 2020 碳中性增长目标作为 CORSIA 基线，坚持 CORSIA 基线应由各国自主确定，并根据本国国情逐步提升行动力度。

(七) 执行段落第 4 段

理由：本段使用‘全球理想目标’表述一揽子措施的实施目的，鉴于 2009 年以来，ICAO 制定了多个意向性目标，此处表述不详。如果该目标是指 2020 年碳中性增长目标，中方坚决反对。

(八) 执行段落第 5 段

理由：中方反对将 2020 碳中性增长目标作为 CORSIA 基线，坚持 CORSIA 基线应由各国自主确定，并根据本国国情逐步提升行动力度。

(九) 执行段落第 6 段

理由：各国国家行动计划的提交与内容均为自愿性质，不应“要求”理事会“确保”各国国家行动计划应该怎么做。另外，中方坚持“国际航空碳抵消和减排计划合格燃料”这个定义不具有科学性。

(十) 执行段落第 7 段

理由：理事会不具备对各国行动进行监测、监督的授权和能力，要求将‘监测’一词改为‘向大会报告’。

(十一) 执行段落第 11 b) 和 c) 段

理由：中方反对将 2020 碳中性增长目标作为 CORSIA 基线，坚持 CORSIA 基线应由各国自主确定，并根据本国国情逐步提升行动力度。

(十二) 执行段落第 16 段

理由：此项工作涉及相关基础和指标应由各成员国协商确定，而非由理事会决定。

(十三) 执行段落第 17 段

理由：三年定期评估应主要依据市场机制设计和实施原则（列于气候变化决议附则）并根据各国提供的相关信息实施，并由成员国确定最终评估结果，不能按照“CAEP 出报告 — 理事会批准”的方式实施。

17 a) 中使用‘全球理想目标’表述一揽子措施的实施目的，鉴于 2009 年以后，ICAO 制定了多个意向性目标，此处表述不详。如果该目标是指 2020 年碳中性增长目标，中方坚决反对。

(十四) 执行段落第 18 段

理由：ICAO 无权禁止成员国采取其他市场手段处理航空排放问题，但一国如采取抵消以外其他市场机制，该国应避免向国际航空排放重复增缴税费，避免在未经相互同意的情况下，将本国市场机制适用于其他国家航空器。

(十五) 执行段落第 19 段

理由：理事会应在各国提供相关信息基础上，在成员国及 CAEP、TAB 协助下，开展标准修订、完善等工作。理事会没有监管（oversee）各国实施 CORSIA 的授权和能力，因此应将 c) 中的监管改为“盘点”。

CORSIA 的有效实施离不开科学合理评估及理事会与各成员国间建立对话与磋商机制，因此本段应增加以下内容：

- g) 理事会基于从各国并酌情从航空环保委员会收到的相关信息，按照本决议附件所列指导原则为审查制定和更新具体指数/评价指标，以供大会决定；
- h) 理事会按照国家的要求，确定可能的手段解决在国际航空碳抵消和减排计划实施过程中出现的问题，以确保国际航空的可持续发展和防止给国际航空带来不适当的经济负担；
- i) 理事会应该根据各国的国情和科学研究，以促进性、非侵入性和尊重国家主权的方式，就各国实施国际航空碳抵消和减排计划的做法，包括国家自主确定的基线和认证排放单位/可持续航空燃料（SAF）标准，建立一个国家和国际民航组织之间的技术对话和磋商机制。

（十六）执行段落第 20 段

理由：联合国气候变化框架公约是全球开展气候治理的主渠道，由 UNFCCC 及其巴黎协定签发的减排单位，不需要 ICAO 理事会再就此做出其他不同决定，而应鼓励各国优先考虑使用。

（十七）执行段落第 21 段

理由：附件 16 卷四的时间表主要提出 MRV 相关要求，因此本段提及的“实施国际航空碳抵消和减排计划”应修改为“实施 MRV”。

援助的内容不仅仅搞培训，更应向发展中国家提供资金援助（上届大会决议中有此要求，但很遗憾本届大会决议将此删除）、促进各国在实施 CORSIA 中经验教训的交流和理解。

（十八）执行段落第 22 段

理由：中方坚持，合格减排单位和合格可持续航空燃料的认证应由主权国家依照有关标准决定，ICAO 可以向各国推荐优先考虑的相关抵消产品，而不应替代主权国家做出决定。”

30. 印度代表重申，16/1 和 17/1 号决议中有许多要素让她的国家感到忧虑并非常难以接受，并表示将对这两份决议均提出保留。她请求将印度保留意见的案文登载在国际民航组织网站上。印度就 17/1 号决议作出的以下保留声明随后已以书面形式传发给秘书长：

“印度共和国坚定致力于处理气候变化问题，并赞赏国际民航组织处理气候变化问题的举措。

作为一个负责的国际民航组织成员，印度愿意发挥其作用，支持国际民航组织关于环境保护的政策和做法，包括 CORSIA。在 2022 年对 CORSIA 的审查必须调整 CORSIA 的设计要素，为计算排放水平之目的，拟使用以成员国的国民所作国际旅行为基础的收入吨公里（RTK），而无论乘坐哪一航空公司。

印度共和国谨此提出对于大会第 A40-19 号决议[原 17/1 号决议]的前言和某些段落的保留，理由如下：

1. 前言

印度共和国提出对于大会第 A40-19 号决议[原 17/1 号决议]的前言条款的保留，理由如下：

第 16 条（忆及《联合国……》）

印度同意这一条款中所述原则，但认为这项原则在本决议中并无一席之地，对此应予纠正。

第 21 条（认识到本决议……）

印度支持《联合国气变公约》和国际民航组织合作制定清洁发展机制（CDM）方法，亦支持应遵守《联合国气变公约》和《巴黎协定》这项原则，但认为国际民航组织在这个问题上自行其道，且本决议给予技术咨询机构（TAB）和航空环境保护委员会（CAEP）的决定以优先。此处需予纠正。

按照《联合国气变公约》的规定，所商定的温室气体（GHG）计算原则，将减缓温室气体排放的责任赋予成员国而非部门排放源。大会决议应考虑及这一点。

2. 决议

印度共和国提出对于大会第 A40-19 号决议[原 17/1 号决议]下述段落的保留，理由如下：

第 1 段

本决议各条款应以此对其作出的保留为限。

第 3 段和第 5 段

我们愿对实现 2020 年全球理想目标作出保留，因为这一目标不利于发展中国家的航空增长。我们建议考虑另一个比较接近 2027 年的基线，因为发展中国家的航空增长预期在 2020 年后会相当迅猛，而发达国家则已达到饱和状态。

第 8 段

印度支持这一段中所载原则，但认为无论是在本决议还是在 CORSIA 中，都没有任何条款给发展中国家以任何有利之处。

第 11 段

鉴于对前言第 21 条的保留，我们建议将方法从计算飞机运营人的抵消要求改为计算国家的抵消要求。这样做时必须考虑成员国的国民所作国际旅行，而无论乘坐哪一航空公司。

第 12 段

关于新加入者的条款在基线方面不甚明确，因此，国际民航组织应与成员国磋商开展进一步工作，并在此基础上对这一条款进行修改。在这方面，我们愿重申我们的立场，即排放不应按航空公司确定而应按国家分配。如果这一做法得以采用，就不需要关于新加入者的单独条款。

第 19 段

我们认为，理事会必须采用一种和成员国进行技术对话和磋商的机制，以审查和修订附件 16 第 IV 卷，尤其是对于确定基线。

## 第 20 段

对这一决定，即按照《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的排放单位标准（EUC）机制只与国际民航组织理事会的决定一致则可被接受，印度提出强烈保留。我们建议，这一条款应修改为，国际民航组织理事会所建立的排放单位标准必须与按照《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制一致。”

31. 俄罗斯联邦代表对整个关于 CORSIA 的 17/1 号决议表示他的国家的保留。俄罗斯联邦对 16/1 和 17/1 号决议两者的保留的案文随后已以书面形式传发给秘书长，并随附俄罗斯联邦、中国和印度对分别载于 WP/58 号文件和 WP/59 号文件的两份决议的修订提案；这一案文也已复制在上述第 24 段中。

32. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表表示，该国对第 17/1 号决议执行部分第 3、4 和 5 段有关自 2020 年起碳中和增长的全球理想目标作出保留，此前该国已就 A39-3 号决议执行部分第 3、4 和 5 段表示了保留意见。

## 授权大会主席批准全体会议的会议记录

33. 全会授权主席代表全会批准大会第 40 届会议的会议记录。

## 致谢

### 秘书长致闭幕词

34. 秘书长强调，她很荣幸担任国际民航组织大会第 40 届会议秘书长。她在演讲开始时请求向下列人士热烈鼓掌表示感谢：由全体会议选举的第 40 届会议主席、牙买加的 Nari Williams-Singh 先生；为大会工作提供支持的各专题委员会和委员会主席和副主席；理事会主席；以及国际民航组织秘书处，其中许多人不仅在过去的两星期而且在大会之前的整个筹备阶段都在晚上和周末加班。

35. 秘书长强调，国际民航组织大会第 40 届会议得益于来自 184 个成员国和 55 个观察员代表团 2 400 多名代表的参与，创下本组织主办参会人数的新高。共从成员国和国际组织收到了 504 份工作文件，与第三十九届大会相比增加了 33%。秘书长也对于国际民航组织秘书处能够在本次活动的筹备和举办过程中按照绿色环境和环境保护原则实施可持续管理的最佳做法表示感谢。理事会主席和秘书长看到成员国和业界对国际民航组织的工作给予如此高度重视、认可并支持其在全球航空中的领导作用深感鼓舞。

36. 秘书长指出，正如所有与会者所知，过去两周，全世界都瞩目于国际民航组织，因为大会一直在努力处理国际飞行的碳足迹问题。全世界最大规模的气候游行就在国际民航组织门前通过，因此，在这样的背景下，看到大会重申其决心，支持通过 CORSIA 全球抵消解决方案和基于市场的一揽子措施用于处理环境问题，这对于国际民航组织是极大的鼓舞。大会还认可国际民航组织最近取得的出色进展，通过了首个飞机二氧化碳排放标准和航空器发动机非挥发性颗粒物（nvPM）标准，并核准国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）应优先开展对新型超音速飞机环境影响的探索性研究。秘书长还强调成功通过了附件 16 —《环境保护》的新第四卷，由国际民航组织推动制定和实施 116 个国家行动计划，以减少国际航空的航空二氧化碳排放，并需要进一步细化《2050 年国际民航组织关于可持续航空燃料的愿景》。最重要的是，大会已向世界发出了一个强

烈的信号，即国际民航组织将通过制定备选方案和实施路线图，将有关国际航空长期减排目标之可行性的工作列为优先事项，供下届大会审议。秘书长强调，国际民航组织只有在国家、业界、民间社会和其他利益攸关方之间建立强有力的伙伴关系，才能共同实现上述目标。

37. 秘书长强调，在航空安全和空中航行能力与效率领域，大会批准了国际民航组织的新版《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》，这对于在传统航空器运营的同时管理新的 21 世纪航空器的采用和纳入及其运营具有至关重要的作用。她指出，在这方面，国际民航组织赞赏其在大会前一天举办的以创新为主题的第五届国际民航组织世界航空论坛（IWAF 2019）和展会中听到的出色见解。国际民航组织还欢迎大会在过去两周中商定应争取到 2030 年实现航空零死亡的新全球目标。大会已通过的新的全球航空安全监督系统（GASOS）将进一步加大这些努力，这将有助于加强安全合作，并协助许多国家加强其航空安全监督、安全管理和事故调查能力。

38. 秘书长进一步强调，在航空安保和简化手续方面，大会批准了国际民航组织网络安保战略，并号召通过行动计划予以实施。大会还强烈呼吁建立新的治理结构，以进一步开展秘书处研究组发起的网络安保方面的工作。其中将包含重要的目标，涉及信息共享、改进所有伙伴政府和执法实体之间的协调、以及对相关风险和事件进行及时和一致的响应。

39. 大会还核准，网络安保应在经修订的国际民航组织法律委员会总体工作方案中占有重要地位，特别是涉及现有航空法律文书的相关性和充分性方面。本组织欢迎大会核准国际民航组织建立全球伙伴关系，以支持国际民航组织全球航空安保计划（GASeP）的实施和发展演化，同时呼吁国际民航组织继续进行旅客身份识别计划（TRIP）战略有关护照和边境管制现代化、身份管理基础设施和国际民航组织公钥簿（PKD）的工作。令本组织感到鼓舞的是，大会已明确表示同意国际民航组织应在实施预报旅客资料（API）系统方面扩大与各国的外联，并赞同联合国安理会第 2396 号决议（2017 年）敦促在旅客姓名记录（PNR）数据方面采用国际民航组织标准。最后，大会核准国际民航组织继续关注 2018 年第二届航空安保高级别会议提出的建议，包括关于内部威胁、实现《全球航空安保计划》中反映的国家目标以及其他航空安保优先事项。大会还支持将 2020 年定为“安保文化年”的想法。

40. 关于航空运输的经济发展，秘书长强调，大会强烈支持国际民航组织继续致力于促进航空运输的社会经济效益，包括与新的航空基础设施/系统融资、以及机场和空中航行服务经济学等有关方面。大会同意各国应根据国际民航组织的政策并进行适当的成本效益分析后评估国家税收目标。本组织还很高兴得到大会对《国际民航组织国际航空运输自由化长期愿景》的持续支持。

41. 关于国际民航组织开发健全的航空数据、监测和分析的工作，秘书长指出，大会已核准了航空运输统计、大数据分析、预测和经济分析等领域、包括在开发航空卫星账户（ASA）方法框架方面的新目标。在全球航空运输消费者保护方面，大会鼓励所有成员国采用国际民航组织的核心原则，并批准 1999 年《蒙特利尔公约》。秘书长回顾说，该公约是在国际民航组织第 40 届大会期间首届条约活动正在推动批准的六项条约之一。她指出，国际民航组织欢迎大会呼吁其为非洲航空运输和旅游发展行动计划提供技术专长和支持，并应制定新的全球航空竞争力指数。最后，在这一领域，国际民航组织欢迎在本届大会期间发布了新版《业界高级别小组航空效益报告》，国际民航组织是该报告的一个主要供稿者。

42. 秘书长指出，除了上述与国际民航组织战略目标有关的发展外，国际民航组织还高兴地看到大会核准国际民航组织应通过新的、雄心勃勃的全局战略为其下一代航空专业人员（NGAP）计划提供新的动力，以便能够提供有效的手段来处理预期的航空运输专业人员短缺问题。

43. 同样，国际民航组织欢迎大会明确认可国际民航组织在其“不让任何国家掉队”（NCLB）举措下提供援助和能力建设优先排序的范围和所固有的价值。各成员国政府还在第 40 届大会上赞赏通过国际民航组织全球航空培训（GAT）办公室向他们提供的宝贵援助，特别是通过国际民航组织航空培训方案实现并保持航空从业人员具有最高的胜任能力。

44. 秘书长认可成员国在第 40 届大会上呼吁就国际民航组织的效率和透明度采取行动和表示的赞扬。秘书长保证听取了所有成员国的声音，并作为秘书长亲自保证，国际民航组织将继续完善和实施所有相关的治理政策和程序，以便更好地为成员国和全球航空服务。

45. 秘书长表示，国际民航组织将欣然欢迎大会选出的新的理事会并开始与其一起工作，使用商定的预算和需要发动额外资源，采取行动实施在第 40 届大会上通过的关键优先事项和新工作方案。她指出，基于成果的预算特别列出了优先事项以指导本组织的活动，并概述了新出现的航空问题和国际民航组织面临的风险。在理事会的指导下，秘书处现在将尽一切努力克服任何有关挑战，并实施预算和工作方案，以使国际民航组织成员国和全球航空业受益。

46. 在观看了成员国为纪念今年国际民航组织成立 75 周年而准备的众多视频和其他致敬方式后，秘书长代表秘书处对许多成员国在 2019 年间建立伙伴关系和承诺为庆祝国际民航组织及其重要的全球作用助兴深表感谢。

47. 注意到大会第 40 届会议是她担任秘书长的最后一届大会，秘书长强调，她很荣幸担任国际民航组织秘书长并领导秘书处向其成员国、业界以及全球航空部门提供服务。

48. 秘书长指出，尽管在本届大会期间关于秘书处进行了一些讨论，但所有代表团现在都亲身经历了国际民航组织是多么令人赞叹。秘书处工作人员日以继夜地工作，以确保代表们在早晨到达国际民航组织总部时，以国际民航组织所有六种工作语文提供的所有文件已准备整齐供其审阅，并在审议过程中为其提供了口译服务。大楼安保得到维持，并且还提供了许多其他后勤服务，包括大会厅的设置 — 各代表团可能没有注意到这些活动，因为它们进行得如此顺利和高效。

49. 秘书长重申，就与会人数和工作文件而言，第 40 届大会的工作量创下了历史记录。她强调，即使在本三年期资源减少的情况下，秘书处仍做出极大的努力以提高本组织的效率并使其程序现代化，以便它能够提供并向大会提交已记录在大会报告中的所有成果。秘书长相信，通过“不让任何国家掉队”举措，国际民航组织和秘书处与成员国和业界的关系更加密切。她强调是在大会的指示和理事会的指导下，本组织得以为成员国产出所有上述成果。

50. 秘书长借此机会对整个秘书处所表现出的奉献、敬业和对国际民航组织的忠诚深表谢意，正是藉此本组织得以为成员国服务并交付所有上述服务。她肯定秘书处作为本组织的一部分深感自豪。



51. 与各代表在蒙特利尔或代表们各自的国家和地区有幸再次见面之前，秘书长祝他们回程旅途平安，并在应对所有挑战以支持卓越的全球航空网方面继续取得成功。

## 致敬

52. 土耳其代表在向理事会主席致敬之前，首先祝贺大会主席出色地主持了本届即第 40 届大会，并取得了如此丰硕的成果。

53. 但是，土耳其代表指出，这种成功并非自动发生的，在本届大会上所取得的一切都是下至国际民航组织入门级专家上至高层领导经多年辛勤工作精心打造的结果。他强调，领导国际民航组织是一项艰巨的任务，应赞扬本组织的领导者在支持国际民航组织任务方面所表现出的奉献精神和承诺。土耳其代表强调，只有通过具有远见卓识的领导，国际民航组织才能继续发展，从而为全球民航和世界所有人民提供全面服务。但是众所周知，为了完全实现任何战略，需要稳定和一致。在过去的六年中，所有人都目睹了国际民航组织理事会第五任即现任主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留博士每天都在践行这一战略领导力。

54. 土耳其代表强调，阿留博士是航空航天工程师，并于 2005 年 1 月 1 日至 2013 年 12 月 31 日担任尼日利亚驻理事会代表。他是第一位非洲人理事会主席，分别于 2013 年 11 月 18 日和 2016 年 11 月 21 日两次以鼓掌方式当选。阿留博士是一位真正有远见卓识的领导人，带领国际民航组织达到令人瞩目的专业水平，使本组织再次具有重要地位。

55. 随后土耳其代表回顾了阿留博士作为理事会主席的一些最重大的成就，着重指出在 2014 年阿留博士首次任职开始后不久既组织了首次国际民航组织理事会场外战略会议（COSM），其目的是确定国际民航组织如何更好地与其成员国沟通和为其提供协助。此后该会议每年举行一次，会议期间讨论的主要要点之一是如何弥合成员国在实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs）方面的差距。2014 年理事会场外战略会议确定，国际民航组织应将其活动重点放在事故率或安保威胁较高的成员国上，并审查了本组织可以采取哪些措施来更好地鼓励发达成员国向发展中成员国提供更全面的援助。会议还决定，国际民航组织本身应向发展中成员国提供更直接的援助，办法是在成员国之间的协调中发挥更积极的作用，并帮助成员国产生所需的政治意愿，汇集资源，参与地区努力，指定自愿资金的用途并加强能力建设。

56. 土耳其代表回顾，在同一次会议即 2014 年理事会场外战略会议期间，诞生了“不让任何国家掉队”（NCLB）举措，突显了国际民航组织协助成员国实施国际民航组织的标准和建议措施的努力。这项工作的主要目的是帮助确保在全球范围内更好地统一实施标准和建议措施，以便所有成员国都能获得安全可靠的航空运输所带来的重大社会经济效益。

57. 土耳其代表强调，这使得 2015 年 11 月国际民航组织世界航空论坛（IWAF）得以首次举办。该论坛有 800 多名与会者，强调了航空系统如何对经济发展和增长产生重大影响；如何影响旅游业和贸易；并产生了其他经济效益，从而有助于消除贫困、创造就业机会和发动资源。

58. 土耳其代表强调，阿留博士在通过各全球计划即全球航空安全计划（GASP）、全球空中航行计划（GANP）和新推出的全球航空安保计划（GASeP）将国际民航组织的核心活动战略化和给予优先方面发挥了至关重要的作用。大会本周批准的新版计划将有助于成员国和业界侧重于航空的主要关切领域，并创立统一的战略，以在全球范围内改进航空，并朝着实现航空零死亡的理想目标迈进。

59. 土耳其代表强调，阿留博士还发起并领导创立了《非洲航空安全综合地区实施计划》（AFI 计划）和《非洲航空安保与简化手续综合地区实施计划》（AFI SECFAL 计划）的制定），这极大地改变了非洲航空的绩效，其次是中东（MID）和南美（SAM）地区。

60. 土耳其代表还着重指出，阿留博士长期以来对可持续航空燃料以及二氧化碳、非挥发性颗粒物和氮氧化物排放等环境挑战的远见卓识促使在 2016 年 10 月的大会第 39 届会议上创立并通过了国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），以应对国际民用航空二氧化碳排放总量每年增加的情况。

61. 土耳其代表进一步指出，在阿留博士的领导下，本组织在创建直接支持成员国更好地实施标准和建设措施的工具和机制方面不断发展进步，例如：iIMPLEMENT；D4I（数据便于实施）；规划和实施地区小组（PIRG）和地区航空安全小组（RASG）的新职权范围（ToR）；任何新的或修订的标准的评估和实施任务清单；安全情报管理系统（SIMS）作为附件 19 的基础设施；以及首项国际民航组织应急响应政策。

62. 土耳其代表强调，阿留博士成功领导理事会根据《芝加哥公约》第五十四条和第八十四条解决争端，并立即对 2014 年 7 月 17 日在乌克兰东部马来西亚航空公司 MH17 航班击落事件作出了反应，成立了冲突区对民用航空的风险工作队（TFRCZ）。

63. 土耳其代表强调，由于阿留博士的远见卓识，创立了首个加强和促进地区合作的战略计划，于 2015 年 2 月创立了航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP），并于 2017 年启动了地区安全监督组织（RSOO）合作平台和全球航空安全监督系统（GASOS），其设计旨在通过便利得到有效的全球安全监督组织的监督在全球范围加强安全。阿留博士还与行业领袖密切合作，并在国际民航组织首次启动了行业简报会，使国际合作伙伴有机会每年介绍行业状况的最新情况。

64. 土耳其代表指出，阿留博士的视野也侧重于人才和航空的未来，在 2015 年他帮助创建了国际民航组织航空志愿者方案（IPAV），该方案提供了一个框架用于部署航空专业人员作为志愿者，以应对成员国航空系统发生影响的紧急情况，开发实施国际民航组织标准和建设措施的能力，并促进自力更生和成长。下一代航空专业人员（NGAP）举措也得益于阿留博士对于未来的愿景。他认为为这方面工作提供更多支持至关重要，因此，已将下一代航空专业人员举措提升为一项国际民航组织方案，现今已纳入国际民航组织全球计划以及国际民航组织业务计划和工作方案。此外，阿留博士还协助支持创立了 ALICANTO，这是首个促进航空学术界与成员国和业界互动的全球航空航天教育组织的学术协会。

65. 土耳其代表强调，阿留博士长期以来对航空的热情通过建立国际民航组织博物馆得到具体体现，该博物馆展示了航空历史内容，以供人们了解和激发对民用航空所有领域的兴趣，并强调全球航空运输对全世界所有国家和人民的和平与繁荣的独特贡献。通过庆祝民航的过去，阿留博士侧重于未来以及创新如何可利于航空成为在世界各地人民之间建立和维护友谊与理解的纽带。现代创新的一个特点是相对较低的开发成本，使得所有成员国都能真正获得这些创新技术，并促进了“不让任何国家掉队”举措的实施。在这方面，阿留博士认识到整个航空业的创新步伐日益加快，并拥有巨大的潜力，因此组织了首届国际民航组织创新展会，目的是激发和教育航空部门创新所带来的各种机会，并向关键决策者提供如何在自身成员国内启动创新的见解。

66. 土耳其代表强调，要跟上航空运输量翻番和新技术的发展，需要强有力、稳定和胜任的国际民航组织领导者，面向未来，并有能力实现以可持续方式实施的高瞻远瞩的伟大战略。虽然他希望阿留博士继续领导国际民航组织，但最重要的是让国际民航组织保持他留下的传统，并像阿留博士所做到的那样，使国际民航组织在全球航空界中的作用继续发扬光大。

67. 之后土耳其代表提议大会对过去六年来国际民航组织和全球航空的领导者、他的亲密同事和好朋友阿留博士进行**赞赏表决**。他相信大会与会者怀有同样的情感，并号召他们通过鼓掌向这位非凡的领导人阿留博士表达他应得的敬意、关怀和支持，从而表彰其杰出的工作、品质和奉献精神。

68. 随后是长时间热烈的掌声。

69. 乌克兰代表对大会所完成的工作及其成果表示诚挚的感谢，强调秘书处和各专题委员会和委员会主席均非常专业和成功地完成了其义务。他也对阿留博士的明智领导表示赞赏，并相信在他的倡导和辛勤努力下，国际民航组织已使得民用航空在世界各地变得更加安全。乌克兰代表感谢阿留博士一如既往的支持和合作意愿。

70. 玻利维亚（多民族国）代表赞同土耳其代表对阿留博士的致敬辞，赞赏和感谢阿留博士出色地领导了国际民航组织理事会。他表示赞赏阿留博士的智慧、耐心、聪颖，特别是他在解决理事会面临的一些最紧迫问题方面的标志性领导才能，并强调需要继续努力应对当前国际民航所面临的挑战和新出现的风险。玻利维亚（多民族国）代表肯定大会取得了成功。

71. 格鲁吉亚代表与之前的发言者一样，对阿留博士在过去六年担任理事会主席期间的领导力表示感谢。她重申，国际民航组织在其领导下已开展了许多与航空安全、安保、环境保护和全球合作有关的重要举措和活动，这些举措和活动造就了当今和明天的民航世界。在这一背景下，格鲁吉亚代表重点指出国际民航组织“不让任何国家掉队”举措，通过这一举措，资源有限的国家，如格鲁吉亚，可以为多样化的航空大家庭的发展做出贡献。她强调，阿留博士亲自参与推广国际民航组织的价值观在格鲁吉亚航空中发挥了作用，因为他是第一位访问格鲁吉亚的理事会主席，并不仅与政府官员而且与业界进行了会晤。格鲁吉亚代表再次感谢阿留博士，并祝他未来事业成功。

72. 尼日利亚代表指出土耳其代表已经说出他本人想对阿留博士讲的所有话，并肯定没有人能更好地描述他作为理事会主席的成就。因此，他完全支持土耳其代表对阿留博士致敬辞的全部内容，并对阿留博士深表感谢。

73. 印度代表指出有些人明智，有些则不然，强调阿留博士是一位激励他人的领袖，属于前者。她指出，理事会第五任主席阿留博士于 2005 年 1 月 1 日担任尼日利亚驻理事会代表的职务。他最初于 2014 年 1 月 1 日担任理事会主席职位，随后于 2016 年 11 月 21 日以鼓掌方式再次当选，自 2017 年 1 月 1 日开始第二届任期。因此阿留博士是新年人物，为理事会主席职位带来了新的增值。印度代表引用泰米尔圣人蒂鲁瓦卢瓦的一副对联，其中讲到勇气、自由之手、智慧和活力被视为国王的四大特质。她肯定阿留博士确实表现出所有这四种品质，理应受到赞扬，并强调他讲话的每个用词都经过精心选择，并且每个停顿都有效果。印度代表强调本届大会会期长而富有成果，须认可阿留博士作为理事会主席的诚意、辛苦和勤奋。他在大会期间的杰出领导也应受到赞扬和赞赏。她祝阿留博士未来一切顺利。

74. 印度代表也对大会主席 Nari Williams-Singh 先生表示诚挚的感谢，她指出瑞典提名他后印度立即附议，因为对这位绅士的本质没有任何疑问。她说，对于某些人来说，职位增加价值，而对另一些人来说，他们为职位增值，而大会见证了 Williams-Singh 先生即属于后一类。之后，她引用了印度圣人塔尔西达斯的名言，从印地语原文翻译而来，大意是：领导者应该像嘴巴一样，不保留所吃的食物，而是将其作为能量均等传递给所有器官和细胞。印度代表强调，Williams-Singh 先生正是这样的真正领导者，他个性稳重，其银发早生是有道理的。他的平衡和不偏不倚的做法为大会主席增添了一个新维度。印度代表强调，第 40 届会议之所以大获成功，是由于 Williams-Singh 先生对会议进程的高效把握以及他工作的透彻性，对此所有人都表示赞赏。她感谢秘书处在秘书长领导下以及理事会主席为大会如此成功作出了贡献。

75. 中国代表感谢大会厅在座的所有代表以及所有认真听取其发言的所有其他人的宽容和耐心，并在报告中纳入他的意见。他还衷心感谢大会主席和特别是理事会主席的智慧和精神，指导本届会议完成大会的使命，没有他们的努力是不可能的。最后，中国代表感谢秘书处夜以继日的工作和为大会提供的服务。

76. 中国代表回顾秘书长刚才提到国际民航组织令人赞叹，指出这过去两周于他是非常美好的经历。不过，他就多次发言并且由于焦急地想参与和他们的讨论而占用了太多会议时间、且有时言辞激烈或有失礼貌向代表们表示歉意。中国代表表示，尽管他不希望个人化，但他在过去的两周中有许多起伏，他并不想冒犯他人；他只是有国家立场需要表达。如果他给其他代表以那样的感觉，那么他寻求他们的理解和原谅。

77. 最后，中国代表与前面的发言者一样对阿留博士在过去六年中担任理事会主席所做的辛勤工作和出色完成任务表示谢意和感激。他肯定阿留博士的所有努力都具有高价值，并为全球民航的发展做出了巨大贡献。中国代表强调，支持阿留博士作为理事会主席的工作符合其政府的优先项。他还表示真诚希望继续参与国际民航组织的讨论，不仅关于气候变化问题，而且关于许多其他重要的技术和安保问题。中国代表强调，应对气候变化工作不会一蹴而就，中国将继续秉承包容与合作的精神，继续与国际民航组织的同事进行讨论，以维护全球民航的可持续发展，并处理该领域的气候变化问题。

78. 法国代表感谢国际民航组织大会主席和理事会主席在过去两周中夜以继日地工作所做出的所有努力，并且很好地倾听了大家的声音，使各位代表尽管在最后入场时遇到些湍流（对此他感到遗憾），但得以安全着陆。

79. 法国代表还感谢秘书长和整个秘书处团队，特别是会议服务以及笔译和口译服务的大力支持。他知道国际民航组织员工每三年一次在这个非常繁忙的时期需要付出的努力，对此深表感谢。

80. 最后，法国代表感谢代表全球航空界的所有代表团。他强调，每个声音都是必要的，每个声音都重要，且各代表团可以相互学习借鉴。法国代表还强调，在多方世界中，整体大于各部分的总和。

81. 法国代表指出，国际民航组织大会第 40 届会议即将闭幕，代表们正在庆祝本组织成立 75 周年。他强调，尽管代表们可以为取得的成果感到自豪，但他们也应意识到大会要求理事会和秘书处在今后三年内所开展的工作和努力。

82. 法国代表强调，代表们已经确认 CORSIA 已是现实这一事实，并指出这是人人都可以欢欣鼓舞的成就。他强调现在需要的是实施 CORSIA，为此，国际民航组织需要听取全世界舆论和航空部门各方的意见，同时确认其严格性和有效性。国际民航组织还必须加倍努力，以提高对 CORSIA 的认识，并捍卫这一制度。它还需要制定一个减少国际民用航空二氧化碳排放的长期目标，使每个人都能够动员起来，向可持续和社会可接受的航空业这一目标迈进。

83. 法国代表注意到，航空业一直经历着技术变革，这些技术变革对其发展演化有深远影响，并不断提高其安全和安保水平促进其发展。他强调，随着人工智能、区块链和网络安保的兴起，要求国际民航组织更加积极地将创新纳入其工作，并多地听取航空业界的意见，他强调，这是大会交给理事会的使命。

84. 最后，法国代表指出，当有雄心勃勃的目标时，有必要采取要求更高的路径。他强调，法国驻国际民航组织代表团愿积极参与即将开展的工作，使本组织更加敏捷、透明和高效。法国代表欢迎大会期间做出的承诺，表示还将密切注意确保这些承诺尽快得以落实，以便国际民航组织能够应对今后 75 年将面临的挑战。

85. 牙买加代表也感谢并赞赏阿留博士作为理事会主席代表理事会和国际民航组织成员国全体所做的工作。在这方面，她强调阿留博士对小岛屿发展中国家（SIDS）尤其是加勒比小岛屿发展中国家的关切所给予的关心，通过国际民航组织的“不让任何国家掉队”举措进行能力建设并改进这些地区的安全与安保。牙买加代表还感谢秘书处代表成员国已经并将继续开展的工作。听到秘书长柳博士讲到这是她的最后一届大会，牙买加代表也向她致敬，特别是她是领导这个庄严机构的第一位女性秘书长。

86. 墨西哥代表与前几位发言者一样，对大会主席在处理本届会议复杂而繁重的议程、处理所提出的关切并达成必要的共识方面堪称典范的表现表示衷心的祝贺。他对大会主席的指导和协助以及大会期间取得的成果表示满意。

87. 注意到土耳其代表已经总结了阿留博士的伟大成就，墨西哥代表强调了其他一些成就。他强调，自阿留博士宣布打算担任理事会主席之日起，对于他领导本组织的能力从来没有任何怀疑，这是鉴于他过去的表现、他在理事会代表尼日利亚发出的有力的声音、他对航空和其他问题的深入的了解，及其内在的政治领导能力。墨西哥代表肯定阿留博士在过去六年中有效地领导了本组织，并指出他非常耐心，总是本着国际民航组织所有成员国的利益而行事，对此深表感谢。

88. 墨西哥代表强调，阿留博士的一项崇高品质就是他对本组织价值观的承诺。他指出，国际民航组织与所有其他组织一样，都有好和不好的时候，他回顾阿留博士经历了一个复杂的时期，不得不对有关航空运行、航空环境保护（如附件 16，第 IV 卷（关于 CORSIA））和内部治理的众多挑战。尽管如此，阿留博士仍然能够采取必要的行动，维护理事会和本组织的团结，并且最重要的是，保护国际民航组织的威信和相关性。墨西哥代表以墨西哥驻理事会代表的身份强调，这些品质集中在一个人身上并非易事，他对阿留博士表示敬意，并向他致以衷心感谢。

89. 特立尼达和多巴哥代表祝贺大会主席出色地主持了第 40 届会议。他还对阿留博士的所有努力表示感谢，特别是他对加勒比国家的特别关注，从繁忙的工作日程中抽出时间来访问这些国家。特立尼达和多巴哥代表感谢阿留博士是加勒比国家的好朋友和本机构的伟大领导人，并强调加勒比国家将继续努力实现国际民航组织设定的目标。

90. 俄罗斯联邦代表与先前的发言者一样，对大会主席、理事会主席、秘书长和秘书处表示赞赏。具体讲到阿留博士，他表示他们彼此相识多年，自 2005 年以来一直作为理事会代表共事，之后阿留博士于 2014 年就任理事会主席。俄罗斯联邦代表深深感谢阿留博士高度敬业的精神，并指出他可以讲好几种国际民航组织工作语言，包括俄语在内。忆及阿留博士曾作为主席候选人访问过俄罗斯联邦，他邀请他作为他的好朋友再次访问俄罗斯。在这方面，俄罗斯联邦代表指出，阿留博士在该国有许多朋友，他可以用俄语与他们交谈。他强调，阿留博士在许多其他国家也广受欢迎。

91. 阿尔及利亚代表对大会主席所做的所有工作并出色地完成了工作表示赞赏。他还感谢阿留博士以智慧和极大的责任感成功克服了他所面临的所有巨大挑战。此外，阿尔及利亚代表对秘书长和秘书处表示赞赏。他肯定，通过在大会上所做的所有良好工作以及所作出的承诺，国际民航组织走上了正轨。

92. 尼加拉瓜代表赞同土耳其代表的讲话，感谢阿留博士的出色领导、支持和工作。她转达了尼加拉瓜人民以及尼加拉瓜民航局及其技术专家的热情问候。

93. 哥斯达黎加代表感谢所有支持哥斯达黎加竞选第三类理事国的国家，其候选资格是在中美洲轮值协定的框架下提出的。他强调，哥斯达黎加很荣幸现在成为理事国。哥斯达黎加代表还对大会主席在整个会议期间的出色支持表示感谢，并感谢理事会主席阿留博士鼓舞人心的话语，尤其是他最后的讲演和祈祷。此外，他感谢秘书长和整个秘书处的良好工作。

94. 之后哥斯达黎加代表忆及一句谚语：植树的最佳时间是 20 年前，其次的最佳时间是今天。他强调，哥斯达黎加作为一个促进和平与自然的国家，鼓励每个人不仅继续种树，而且还种下希望、团结、团队合作、协作以及最重要的是爱的种子，以便他们能够有所作为并成为榜样。哥斯达黎加代表肯定，只要每个人这样团结起来，就可以实现 1944 年《芝加哥公约》的目标，从而弘扬其精神。

95. 新加坡代表对大会主席的出色领导表示衷心感谢。他指出，正如所有人都承认，尽管讨论有时很艰难，但通过他富有才干的指导和**不偏不倚的领导**，大会得以向前推进，取得成果，并通过了许多重要的决议。因此，在新的三年期内，国际民航组织及其成员国将有许多工作要做，以使航空对于所有人更安全、更安保、更高效、更可持续。新加坡代表强调，大会主席的职责尽管困难，但他仍以杰出的外交才能、策略、幽默感和牙买加风格驾驭了第 40 届会议。他引用了牙买加传奇歌手 **Bob Marley** 的一首著名歌曲的歌词，向大会主席确认一切的确都很好。新加坡代表也支持加勒比国家对大会主席的感谢和钦佩。

96. 新加坡代表表示同意土耳其代表向理事会主席致敬中的所有**内容**，指出在过去两周审议的许多议程项目带有阿留博士的印记，包括：国际民航组织的“不让任何国家掉队”举措和用于支持该举措的理事会主席航空安全和航空安保表彰证书；**CORSIA**；和有关太平洋小岛屿发展中国家航空需求分析的可行性研究（**PSIDS** 研究）。他强调这些只是阿留博士作为理事会主席在过去六年中为该机构及其成员国所完成的工作的明证，他祝他一切顺利，并向他保证他在新加坡有一个朋友。新加坡代表进一步强调，阿留博士将始终在每个人的心中占有特殊的地位。

97. 巴西代表在发言中首先感谢葡萄牙语口译员在过去两周全体会议期间提供的服务。她回顾说提供葡萄牙语口译服务是巴西提出的一项举措，并表示很高兴能够用葡萄牙语听取所有发言代表的讲话。

98. 巴西代表指出，这是理事会主席阿留博士的最后一届大会，他很快将离任国际民航组织，也是秘书长柳博士的最后一届大会，她的第二届任期将在两年后结束。她祝柳博士一切顺利，并向她保证巴西代表团将继续支持国际民航组织。

99. 巴西代表回顾，三年前作为新任命的巴西驻理事会代表，她一开始就与阿留博士不合拍，因为她要求阿留博士重开理事会就某一问题的讨论。虽然阿留博士最初表示他不会重开讨论，但最终还是同意了她的要求。从那时起，他们建立了很好的工作关系。注意到阿留博士不久将带着烈焰枪离开，巴西代表祝他一切顺利并好运。

100. 随后，巴西代表代表理事会拉丁美洲/加勒比国家集团（GRULAC）（她任该集团协调员）发言，感谢大会主席在过去两周所做的出色工作。她强调，他是一位真正的外交官，在整个过程中一直领导、笼络、把握、推动并敦促所有代表直至大会取得成功。他工作中沉着冷静，特别考虑到尽量不让任何国家掉队，这是真正领导者的标志。大会主席经历了非常艰难的时刻和非常微妙的谈判，但他以牙买加海的平静和无法撼动的气势面对这些挑战。他从未使任何代表匆忙，也从未忽略任何代表的合理关切和观点。此外，大会主席竭力使所有代表保持团结和专注，直至第 40 届会议取得成功和成果，这也是真正领导者的标志。作为拉丁美洲和加勒比国家集团的协调员，巴西代表向大会主席表示祝贺，并强调拉丁美洲和加勒比国家为他是自己的一员感到自豪。他为自己的地区和国家带来荣耀，他们感谢她。在巴西代表的建议下，大会随后为其主席鼓掌。

101. 新加坡代表赞同巴西代表对大会主席的感谢。

102. 南非代表也感谢大会主席主持第 40 届会议进程的方式。此外，她感谢秘书处在秘书长的领导下为大会所做的所有筹备以及国际民航组织正在开展的所有工作。南非代表重申南非交通运输部长在其一般性发言部分（P/3）对阿留博士担任理事会主席期间的领导力表示的赞赏，表示南非与其他成员国一样，向阿留博士表示感谢。她说，阿留博士留下的精神财富将在国际民航组织和国际民航界流传下去，她祝他今后一切顺利。

103. 肯尼亚代表也对理事会主席和秘书长表示衷心感谢。她强调，理事会主席作为非洲大陆的儿子，给了人们许多希望，并在国际民航组织的“不让任何国家掉队”举措之下带来了包容性。肯尼亚代表注意到阿留博士在国际民航组织的任期即将结束，并取得了很好的成绩，他肯定所有人都为他感到自豪，并祝他一切顺利。

104. 坦桑尼亚联合共和国代表与巴西代表和其他发言者一样，祝贺大会主席所做的出色工作。他指出他在航空业的丰富经验使他能够以非常专业的方式领导大会，从而使得在所讨论的大多数问题上达成共识，他还祝贺他非常敬业地领导了大会，使第 40 届会议取得成功。

105. 坦桑尼亚联合共和国代表也与之前的发言者一样，感谢并祝贺阿留博士在过去六年中担任理事会主席取得的出色成就。他强调阿留博士对航空业的巨大贡献将被长期铭记，举例来讲，国际民航组织“不让任何国家掉队”举措的创立在为各国实施本组织的标准和建议措施提供援助方面发挥了很好的作用。

106. 伯利兹代表赞同世界各地所有其他代表感谢和祝贺阿留博士的发言。他还对大会主席表示赞赏，他与他相识多年，强调他是一个非常出色的领导人，并策略有方地管理了会议进程。

107. 民用空中航行服务组织（CANSO）的观察员感谢大会主席和理事会主席在过去两周中所表现出的智慧和领导才能。她还表示希望大会的决定能够得到适当实施。CANSO 的观察员还感谢法律事务和对外关系局局长（D/LEB）所提供的澄清。

108. 此外，CANSO 的观察员赞赏理事会主席在 2015 年发起了非洲空中航行服务提供者（ANSPs）同行评审计划，该组织对此计划给予了支持。她还感谢主席以及秘书长和秘书处监督该计划的实施，使许多国家和空中航行服务提供者受益。忆及理事会主席即将离开国际民航组织，CANSO 的观察员祝他一切顺利。

109. 加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）的观察员祝贺大会主席对全体会议和执行委员会的管理。她完全支持印度代表就此的发言，肯定大会主席通过光芒四射地主持大会使所有人深感自豪，并向他表示祝贺。

110. CASSOS 的观察员与前几位发言者一起祝愿理事会主席今后一切顺利，并强调人们会牢记阿留博士的奉献、承诺和关怀。她指出，阿留博士留下的精神财富将在今后多年验证他的智慧和领导才能，她强调，正如牙买加、特立尼达和多巴哥代表团之前所说，他致力于小岛屿发展中国家特别是加勒比地区小岛屿发展中国家的努力将永远不会被遗忘。

#### 理事会主席的回应

111. 理事会主席表示，尽管他有演讲稿，但他只做一个即兴演讲。他对于在本次会议以及之前全体会议上关于他的美言深受感动。特别是其好友和同事、土耳其代表即土耳其驻理事会前代表 Ali Rizzi Çolak 大使的盛情致辞让他尤为感动，他显然对他的两个任期进行了广泛的研究。Çolak 大使与主席之间有特殊的联系，因为他们的生日在同一天，他表示很高兴与 Çolak 大使在理事会一起工作。

112. 理事会主席忆及，正如他于 2019 年 9 月 24 日在大会开幕辞中所说，1965 年他五岁时，跟随母亲到一个偏远的城镇，其母在那里为天主教传教担任护士，他看到一架飞机为这个偏远的城镇带来了医疗用品，从此爱上了航空。他的第二个任期将在几个月后结束，他强调对过去六年来担任理事会主席深感荣幸。

113. 正如 Çolak 大使所说，他是第一个以理事会主席身份为国际民航组织服务的非洲人。他指出，自他最初于 2013 年 11 月 18 日以鼓掌方式当选理事会主席（参见 C-DEC 200/2 号决定）之日起，一直有努力试图使他的当选成为一个历史事件。理事会主席一直尽力让同事们不要这样做，特别是因为他的当选并不是平权行动 — 他作为理事会主席只是碰巧是黑人。但是，当理事会主席为实现国际民航组织“不让任何国家掉队”举措而出访加勒比、非洲和亚太地区国家，当他看到周围人的面孔时，他很快意识到这对他们意味着什么。他们因他的当选而收到鼓舞，将其视为如果他们也为成功奋斗，则也可在国际民航领域达到最高地位的范例。理事会主席意识到，满足他们的期望既是挑战，也是激励。

114. 尽管在自我批评时，理事会主席常想不知自己是否克服了这一挑战，但大会期间大家盛情的话语让他深感安慰，因为这使他想起他在出访各国期间从人民那里所获的激励反过来又使他得以继续激励他人。

115. 在理事会主席就这一非常重要的事实进行反思时，他希望借着作为主席的有利位置，提请注意一些在前进的道路上需要考虑到并始终牢记的问题。



116. 理事会主席强调，尽管很多发言中已多次讲到本届历史性大会取得了许多成就，特别是批准本组织的方案和下一个三年期预算，以及未来需要开展的工作，但仍有必要记住，消费者，即国际航空运输系统的用户，是头等重要的。全球航空业为他们服务。对于无论是航空公司、机场、空中航行服务提供者还是监管机构，将消费者从出发点安全空运到他们选定的目的地是第一要务。第二要务是确保航空的运营方式不会对更广泛的公众造成损害。全球航空业负有社会责任，尤其是当今，对环境、气候变化以及每个人都称之为家园的地球都负有社会责任。

117. 在这方面，他忆及《芝加哥公约》序言部分第一条，其中指出：“鉴于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，而其滥用足以威胁普遍安全”，理事会主席强调，国际民航组织的最高机构即大会应克服这一挑战。

118. 理事会主席强调，除了批准本组织的方案和下一个三年期预算外，大会还选举了新的由 36 个成员组成的理事会，任期三年，以制定国际民航组织的政策、管理本组织的运行并为秘书处执行大会和理事会的决定提供指导。他强调，根据《芝加哥公约》第五十条 b) 款的规定，按照以下三类选举理事会成员国：第一类——在航空运输方面占主要地位的各国；第二类——未包括在其他项下的对提供国际民用航空的空中航行设施作最大贡献的各国；及第三类——未包括在其他项下的其当选可保证世界各主要地理区域在理事会中均有代表的各国。理事会主席强调，据此，《芝加哥公约》中实际已包含了“不让任何国家掉队”的原则，因为一旦当选，所有理事国都是平等的。

119. 理事会主席强调，国际民航组织将继续发挥作用，以满足其每个成员国的需求。他强调说，国际民航组织对发达国家、特别是处于航空领域研发最前沿的国家有益，因为本组织作为一个平台，将这些国家的发展和相关的新民航法规汇集在一起并以具有成本效益的方式将其全球化。国际民航组织对发展中国家也有益，为这些国家实施本组织的标准和建议措施提供援助和支持。理事会主席强调，国际民航组织不应在“富国”和“穷国”之间进行划分，因为国际航空运输系统要求所有成员国继续合作。

120. 主席指出，理事会在这方面发挥关键作用，因为理事会有责任本着共识和妥协的精神做出所有决定和采取行动。主席祝贺最近当选的理事国被赋予特权，同时提醒他们，其国家利益与选举他们的 193 个成员国的集体利益必须保持一致。他强调，理事会代表有责任亦本着共识和妥协的精神，为成员国在双边和多边层级的关系增值。

121. 理事会主席强调，在所有层级上合作至关重要。例如，“不让任何国家掉队”举措体现了理事会与秘书处之间的共生关系，据此，理事会确定本组织的政策，而秘书处则实施这些政策。理事会和秘书处必须继续和谐开展工作。理事会主席借此机会感谢秘书长柳芳博士以及秘书处所有成员的努力。他指出，国际民航组织总部和地区办事处的 700 多名工作人员完成的工作量令人赞叹。理事会主席鼓励理事会和秘书处之间继续保持共存和相互支持的精神。

122. 理事会主席指出，大会的讨论显然表明，成员国和航空业需要国际民航组织继续充当他们协同合作的平台。他强调，任何组织面临的重大风险就是失去其领导作用，他告诫说，如果国际民航组织不能满足其成员国和航空业的期望，那么该组织就将失去其相关性。理事会主席说，他常想为什么《芝加哥公约》在缔结后的 75 年中几乎没有什么修订，他表示，这或许是由于参加 1944 年外交会议的所有代表都认识到他们是人类集体的一部分。当他们看到摩擦和战争给人类造成的毁灭时，他们打造了一项《公约》以满足所有人的需求。

123. 理事会主席重申理事会和秘书处须继续和谐地一起工作以继续克服国际民航面临的挑战的至关重要性。

124. 理事会主席表示，尽管他还不知道接下来要从事什么工作，但大会与会者可以放心，将与航空业有关，因为任何进入航空业的人永远不会离开。他感谢所有人在他的两届任期期间的友谊与合作，他希望将来也能够为他提供与过去六年来得到的同样的支持。

125. 理事会主席说，虽然知道国际民航组织是一个非宗教组织，但希望与会者允许他仅此一次以他的信仰讲话。他祈祷：“愿全能的上帝保佑你的一切努力。祝你旅途平安，并祝你和家人及亲人平安。上帝保佑所有人。”

### 理事会主席致谢

126. 理事会主席指出大会主席 Nari Williams-Singh 先生是他的好朋友，他作为牙买加民航局长和民用航空安全和安保监督系统主席所做的工作堪称典范。他肯定大会选举 Williams-Singh 先生担任主席是正确的决定，他强调，所取得的成果证明了他不仅作为工程师、而且作为外交官的能力。理事会主席相信，也在现场参加本会议的他的爱妻 Tisha 一定为他的所有工作感到自豪。

127. 理事会主席也感谢四位大会副主席：Salman Sabah Al-Salem Al-Hamoud Al-Sabah 阁下（科威特）、Poppy Khoza 女士（南非）、Levan Karanadze 先生（格鲁吉亚）和 Soo Jeong (Crystal) Kim 女士（大韩民国），四位委员会主席：Simon Allotey 先生（加纳）（技术委员会）、Marc Rioux 先生（加拿大）（经济委员会）、Abdul Kadir Jailani 先生（印度尼西亚）（法律委员会）和 Mark Rodmell 先生（联合王国）（行政委员会），并感谢 Farhad Parvaresh 先生（伊朗伊斯兰共和国）领导下的证书委员会的成员，感谢他们的工作使大会第 40 届会议取得历史性成功。

### 大会主席的闭幕辞

128. Nari Williams-Singh 先生强调，非常荣幸担任国际民航组织大会第 40 届会议主席。他指出，如果没有所有与会人员的支持和共同努力，大会就不可能召开，他同时祝贺所有与会者，包括副主席、委员会主席、成员国代表和其他与会人员发挥了各自不同的关键作用，确保成功完成一届富有成效和有意义的国际民航组织大会。

129. 大会主席表示，很显然，尽管面临挑战，但第 40 届会议仍提供了丰富的机会，并且是一个适当的时机，可用于推动各国 75 年前签署《芝加哥公约》时的远见卓识，那时就已认识到航空业具有成为发展、国际团结与繁荣的最重要推动力的独特潜力。这一明智的决定为强大的国际秩序和一个真正的国际组织奠定了基础，并继续促进建设性的跨国合作与对话，并在四分之三个世纪中为所有国家带来史无前例的由航空驱动的繁荣与增长。

130. 大会主席指出，在第 40 届会议的十天期间，兼顾并推动了多个代表团、政府代表、国家元首、非政府组织及其他利益的观点、意见和声音，这证明国际民航组织致力于其使命，即成为国际民航领域各国的全球论坛。尽管讨论有时的确很激烈，但对话和参与规则令人赞许，因为它们以包容性的方式为实现全球民航系统的可持续增长愿景奠定了基础。尽管每个国家和/或组织面临着各种各样的挑战和优先项，但大会寻求向安全和可持续行业的共同目标迈进，在此过程中，针对若干关键事项的深思熟虑而富有建设性的发言和介绍对大会深有启发，其目的是确保繁荣、安全和可持续的未来。不言而喻，随着流动性和运输效率作为全球经济支柱的价值不断提高，航空将继续成为世界经济、社会和文化发展不可或缺的重要支柱。在这一背景下，与海洋和陆地的边界不同，空中海洋弥散并渗透超越所有国家、地区和大陆的界线，对融合和协作的需求将继续大幅增加。因此，跨界协调和伙伴关系对于航空业的增长和发展仍然必不可少，因为要利用机遇对包括气候变化和航空安全与安保在内的全球问题找到解决办法，都要求采取孤立的战线永远无法企及的做法。

131. 大会主席强调，协作、多样性和融合仍是对世界人口和经济增长带来的日益增长的需求的最佳对策。这些对策要求大胆创新、融合互补优势、确保普及学习和明智的主人翁意识，当然还需要建立信任。未来真正掌握在集体每个人的手中。他要求参加者离开大会时，要吸收 Stephen Covey 在其《高效能人士的七个习惯》一书中的智慧，即：积极进取；胸怀目标；分清主次；双赢思维；努力理解，再求被理解；利用协力；利器以成事。大会主席肯定，这种做法将有利于所有人，以求将大会第 40 届会议的成就转化为富有成效的政策、方案和行动。

132. 大会主席祝贺新当选的理事会。此外，他感谢理事会主席阿留博士的领导、指导、支持和友谊，并祝他下一段旅程一切顺利。大会主席还感谢秘书长柳博士的领导、指导和支持，并祝她一切顺利。在感谢秘书处通宵达旦工作时，他忆及深夜和凌晨任何时间都会收到某些工作人员的电子邮件。大会主席还提及口译人员、报告撰写员、音响技术员以及所有在幕后确保大会顺利进行的工作人员。

133. 大会主席最后感谢其祖国牙买加代表团在此非常重大的经历期间向他提供的支持。在他宣布大会闭幕之际，他邀请所有人思考在面临难题时牙买加人常说的“没问题”。大会主席忆及在其 2019 年 9 月 24 日开幕辞的最后，他播放了牙买加传奇歌手 Bob Marley 演唱的《同一份爱》，这也是理事会主席最喜爱的歌曲。

134. 在全体起立鼓掌之后，大会主席宣布国际民航组织大会第 40 届会议闭幕。会议于 16:25 时休会。





ISBN 978-92-9265-224-1



9

789292

652241