

大会第41届会议

2022年9月27日—10月7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41届会议

2022年9月27日—10月7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, Québec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，
请查阅国际民航组织网站 www.icao.int

Doc 10182 号文件 — 《全体会议记录》

订购编号：10182

ISBN 978-92-9275-079-4

© ICAO 2023

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分
复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

目录

	页
第一次会议记录，2022年9月27日，星期二，11:00时	1
理事会主席主持会议开幕	2
蒙特利尔市市长瓦莱丽·普朗特女士致辞	5
魁北克国际关系和法语国家事务副部长西尔维娅·巴塞罗女士致辞	6
加拿大外交部长梅拉妮·乔利阁下代表加拿大政府致辞	8
《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）缔约方大会第26届会议（COP26）主席阿洛克·夏尔马 阁下预先录制的视频致辞	10
向获奖国颁发理事会主席奖（CPCs）	11
批准议程	12
设立各委员会和专门委员会	12
— 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	12
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
第二次会议记录，2022年9月27日，星期二，15:00时	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
第三次会议记录，2022年9月28日，星期三，09:30时	17
大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动	17
— 批准执行委员会关于议程项目10的口头报告	17
成员国代表团发言	17
第四次会议记录，2022年10月1日，星期六，09:00时	19
选举参加理事会的成员国	19
— 第一部分和第二部分选举	19
— 提交第三部分选举候选申请的最后时限	27

	页
第五次会议记录, 2022 年 10 月 1 日, 星期六, 14:00 时	29
成员国代表团发言	29
第六次会议记录, 2022 年 10 月 4 日, 星期二, 14:00 时	31
选举参加理事会的成员国	31
— 第三部分选举	31
成员国代表团发言	33
第七次会议记录, 2022 年 10 月 6 日, 星期四, 15:45 时	35
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	35
— 批准行政委员会关于综述部分和议程项目 44 至 56 的报告	35
— 批准法律委员会关于综述部分和议程项目 40 至 43 的报告	38
— 批准技术委员会关于综述部分和议程项目 29 至 33 的报告	39
第八次会议记录, 2022 年 10 月 7 日, 星期五, 09:00 时	41
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	41
— 批准执行委员会报告的综述部分和关于议程项目 11、议程项目 12 和议程项目 14 至议程项目 25 以及议程项目 27 的报告	41
第九次会议记录, 2022 年 10 月 7 日, 星期五, 12:30 时	49
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	49
— 批准经济委员会关于综述部分和议程项目 34 至 39 的报告	49
— 批准证书委员会的最终报告	50
— 批准执行委员会关于议程项目 13 和 26 的报告	51
— 批准执行委员会关于议程项目 28 的报告	52
授权大会主席批准全体会议的会议记录	55
致谢	55
秘书长的闭幕词	55
理事会主席的闭幕词	56
大会主席的闭幕词	57

全体会议讨论项目时间表

项目	九月			十月					
	27 上午	27 下午	28 上午	1 上午	1 下午	4 下午	6 下午	7 上午	7 下午
	1、2、3、4、5	9、6、7、8	9、8	5	8	5、8	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
— 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

(2022年9月27日, 星期二, 11:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 1: 理事会主席主持会议开幕
 - 蒙特利尔市市长瓦莱丽·普朗特 (Valérie Plante) 女士致辞
 - 魁北克国际关系和法语国家事务副部长西尔维娅·巴塞罗 (Sylvie Barcelo) 女士致辞
 - 加拿大外交部长梅拉妮·乔利 (Mélanie Joly) 阁下代表加拿大政府致辞
 - 《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC) 缔约方大会第 26 届会议 (COP26) 主席阿洛克·夏尔马 (Alok Sharma) 阁下预先录制的视频致辞
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. 理事会主席萨尔瓦托雷·夏基塔诺先生作为大会临时主席宣布大会第 41 届会议开幕，并致辞如下：

“我非常荣幸地宣布此次国际民航组织大会第 41 届会议开幕。

首先，我谨代表国际民航组织理事会和国际民航组织秘书长胡安·卡洛斯·萨拉萨尔先生，向出席大会本届会议的各位尊敬的部长及各位代表表示欢迎，并向我们的三位贵宾表示热烈的欢迎，他们是：

蒙特利尔市市长瓦莱丽·普朗特女士；

魁北克国际关系和法语国家事务副部长西尔维娅·巴塞罗女士；和

加拿大政府外交部长梅拉妮·乔利阁下。

今天，我同时荣幸地在此欢迎联合国姐妹组织、地区航空委员会、航空业各组织、非政府组织以及世界各地与本行业密切相关的许多其他实体的代表。今天，我本人、理事会和国际民航组织秘书处非常高兴与各位相聚此次会议，虽然这也是第一次有机会以虚拟形式参加国际民航组织大会会议。

近 120 年来，航空业一直在大胆创新，锐意进取。

在其 78 年的历史中，国际民航组织在促进国际航空运输安全、可靠和可持续发展方面发挥了重要作用，而国际航空运输反过来又通过流动性和连通性推动了世界各国的社会、经济和文化发展。

由于我们肩负的使命，当我们作为一个群体面对全球 COVID-19 大流行病时，国际民航组织毫不迟疑，坚决支持国际运输以应对其历史上最严峻的挑战，以实现快速重启和有韧性的恢复。这个会议厅里的每一个人都熟悉国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）发挥的作用。

通过一个涉及各国政府、行业、地区航空机构以及世界卫生组织和世界旅游组织等等联合国姊妹机构的协作框架，发布了三个不同阶段的响应和恢复指南。

经国际民航组织秘书处协调和监测，并通过其七个地区办事处予以协助，这一进程所取得的成果发挥了重要作用，使航空运输恢复到了我们目前在许多地区所见到的几乎满负荷的运行。

因此，目前至关重要的是，我们要继续以过去两年半汲取的诸多经验教训为指导，继续推进国际民航组织 COVID-19 高级别会议所通过部长级宣言概述的成果。

这一领悟必须在未来几十年内为我们做出的有关航空运输恢复力的许多决策提供信息。我们不能仅仅因为最近的这一次大流行病正在消退，而对未来大流行病的风险掉以轻心。

虽然近几个月来航空业迅速重启，但我们当前面临的许多挑战归根结底是需求强于预期所造成的。

这表明，大流行病对世界人口和商务开展国际旅行及连通的愿望几乎没有产生长期的影响。随着我们不断适应和重新连通世界，更大的成功和繁荣即将到来。令人鼓舞的是，我们的最新分析显示，航空运输的恢复正在快速接近大流行病之前的水平。

这表明除了确保国际民航组织自身能够更好地发挥其作用之外，大会此次会议的成果对于强化目前各方面的工作至关重要。

当我们处理 COVID-19 的善后工作时，我们都可以为航空在世界如何应对威胁方面发挥了如此关键的作用而感到自豪。

从我们的角度来看，国际民航组织理事会和国际民航组织秘书处付出了全部努力以确保我们各项活动的三大支柱 — 标准制定、监督和实施支助 — 不受干扰地继续进行，并圆满实现国际民航组织的各项战略目标。

回到航空恢复方面，我们必须承认在刚刚过去的三年里，我们付出了各种努力使事故和征候事件水平保持稳定。就在几个月前，国际民航组织发布了其最新安全报告，其中强调 2021 年的事故率下降到了低于每百万次离场 2 起事故。

诚然，战略协调和领导作用为这方面的成功发挥了作用，但最终这要归功于成千上万敬业男女员工的娴熟技能和专业精神，归功于我们安全审计计划和安保审计计划的监测调整，最重要的是，归功于代表航空所有利害攸关方以一个有凝聚力且有效的团队开展工作的核心意愿。

随着全球劳动力市场开始稳定、政府及运营人的能力更加全面地恢复，我充分相信，系统的整体容量和便利性将迅速跟上。

与此同时，一项更加紧迫的全球挑战需要国际航空业做出同样强有力的一致响应。

我说的当然是气候变化，以及迅速减少并最终消除商业及通用航空产生的二氧化碳及其他温室气体排放的必要性。

行业利害攸关方已经对这一紧急呼吁做出了响应，并切实承诺到 2050 年实现净零航空运输。

大会本届会议将审议通过一个类似的目标。理事会提出了一项明确的建议，其中反映了去年 7 月举行的国际航空长期理想目标高级别会议之后达成的极好的折衷。

我敦促所有国家步调一致，在大会本届会议上商定一个净零目标，使业界能够发扬贯穿航空业漫长历史的创新和进取精神。现在比以往任何时候都更有必要在一个支助且可靠的协调一致的全球法律及政策框架内实现这一宏大目标。

与航空安全、安保和效率方面的情况一样，虽然遭受了大流行病及其影响，但国际民航组织在上个三年期内在环境领域取得了重大进展。

作为这项工作的一部分，我们看到了期待已久的可持续航空燃料（SAF）标准的通过，这将成为其全球抵消框架的一部分。

然而，这一最终目标仍然依赖于在实现可再生能源的充足供应以及更大型航空器可以安全运行所采用的新的存储技术方面取得的单独进展。

但是，这些领域的创新仍在加速，其速度惊人且前所未有的。

我非常有信心，我们将很快拥有实现净零航空所需的技术和解决方案，甚至会比现在正在讨论的 2050 年目标更快。

正如我们近期讨论长期排放目标的高级别会议所强调的那样，各国还必须通过在此做出的决定认识到，这一宏大目标必须得到包括通过所需融资和投资在内的宏大的实施手段予以支助。

成员国和利害攸关方需要充分利用国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案，为二氧化碳减排措施共同制定一个完善的能力建设方案。

另一个优先事项是需要确保我们更好地重建航空业，以便更好地应对未来危机。

这涉及与全数字化和非接触式旅客体验，以及全球可互用数字健康证明相关的安保和简化手续的关键目标。

各国之间已经更加紧密，以便极大地加强民用航空与公共卫生当局之间的联系。

我们必须确保继续发展这一势头。

同样明显的是，在一个复杂且快速演变的航空环境中，新常态将需要一个现代化的国际民航组织。

在这方面，我谨强调理事会在进行深刻分析并为实现一个现代化的组织做出大胆决策方面发挥的巨大作用。尽管大流行病造成了工作局限，但我仍然要对秘书处付出的巨大努力表示赞赏。

理事会和秘书长萨拉萨尔已经启动了本机构的改革，将使其变得更加高效、灵活，并具有更高的成本效益。

国际民航组织 2023 年至 2025 年业务计划中充分详述并正式确定了这一改革愿景的具体内容。

作为国际标准制定者，我们在扶持新技术、制定全球协作战略和目标以实现民用航空演进变革方面发挥着关键作用。

实施支助对于我们已经完成和正在努力完成的全球航空领域的所有工作的重要性，无论如何强调都不过分。

从我们在 COVID-19 期间创建的实施套包，到实现我们现在面前的所有其他目标、我们“不让任何国家掉队”的目标所体现的原则，必须继续确保所有国家共同进步，而不仅仅是最有能力的国家。

因此，我们近期采取了重要步骤，以使国际民航组织技术合作和援助方案合理化。预期成果是一种基于需求的能力建设做法，辅之以增强的数字化、基于数据的决策、经强化的伙伴关系，以及我们如何设计和向各国提供援助的新做法。

理事会和秘书处的额外工作为本组织建立了一个更加坚实的道德基础以及一个全面的机构风险管理框架。

理事会还重组了其委员会和治理做法，并使其整体流程及工作方法更具参与性、更加透明、更加高效。现在可以通过国际民航组织电视网观看理事会会议，理事会的决定也可以在国际民航组织网站上公开查阅。

本着同样的透明精神，我建议大会本届会议执行委员会公开举行其各项会议。

女士们、先生们：

在过去的三年里，我们航空界遭受了 PS752 号航班悲剧的严重冲击。我们对遭受巨大损失的受害者家属深表同情。这起事故已促使成员国加倍努力以加强冲突区上空及其周边的安全。为此，我要感谢加拿大带头发起和支助的“加强天空安全”的举措。

最后，正如我在前面提到的那样，你们在三年前选出的理事会将在大会本届会议结束时完成其任务。毫无疑问，这是国际民航组织历史上最困难的三年期之一，在此三年期当中，理事会在其最后一届会议上就与航空有关的乌克兰局势的后果进行了艰难的前所未有的讨论。

最后，我要感谢理事会每一位代表在三年期内的出色合作。其外交艺术和奉献精神堪称楷模。本届理事会是多边主义的真正典范，作为理事会主席，我要对各位表示，我对其每位成员的承诺和奉献水平感到自豪和赞赏。

在我们开始着手国际民航组织大会第 41 届会议的航空优先事项之际，我祝愿各位的所有讨论深入且富有成效。

愿我们的审议工作以《芝加哥公约》所秉持的协商一致及合作精神为指导。”

蒙特利尔市市长瓦莱丽·普朗特女士致辞

2. “今天我很高兴与各位相聚。首先，请允许我重申蒙特利尔对国际民航组织的坚定承诺。自这个享有盛誉的国际组织成立以来，本市一直是国际民航组织的东道城市，我们对此感到非常骄傲。

有幸成为联合国东道城市的地方不多。由于国际民航组织是唯一在加拿大设立总部的联合国官方机构，蒙特利尔因而享此殊荣。我们还以全球民航之都闻名于世。

蒙特利尔辖区内有 70 个国际组织，包括联合国四个办事处，在以国际组织知名的美洲城市中位居第三。

多年来，国际民航组织不仅为本市的经济做出了贡献，而且帮助蒙特利尔成为了国际民用航空的枢纽城市。非洲、亚洲、欧洲、大洋洲与美洲之间的航线都要经过蒙特利尔。

大流行病造成的困境，向我们展示了本行业对于维系个人、国家与公司之间的纽带所具有的重要性。

在大流行病期间，这些纽带有时受到了严峻考验，因此我要表示赞赏并强调国际民航组织成员国常驻代表们所开展的工作。我希望感谢他们在此困难时期所做出的奉献和承诺。

目前，在大流行病两年之后，我们都渴望并正在努力修复这些纽带，有鉴于此，大会本届会议的主题恰如其分：“重新连接世界”。

各位比任何人都清楚 COVID-19 危机期间航空业所遭遇的巨大挑战，但各位做出了调整适应。你们也非常清楚，航空业现在面临着另一个更加严峻的挑战：应对气候变化。

航空脱碳对于帮助我们保持世界不同地区之间互联互通，同时减缓气候变化的影响至关重要。我很高兴看到各位对这场战斗做出的坚定承诺。我们要想成功实现绿色转型，包括可持续航空燃料在内的国际民航组织环保行动至关重要。蒙特利尔将在应对气候变化的战斗中继续发挥强有力的带头作用。

同时，我希望指出，蒙特利尔将于 12 月主办生物多样性公约缔约方大会第十五次会议，其联合国总部也位于蒙特利尔。鉴于全球生物多样性日益受到侵蚀，因此缔约方大会第十五次会议的目标将是建立一个保护、保存和发展生物多样性的新的十年框架。

但是，要务先行。目前的焦点是民用航空领域。

自 1944 年以来，国际民航组织一直在确保全球航空系统的可持续增长。

我相信，此次三年一届的大会第 41 届会议将回顾其过去 78 年的非凡历程，这是进行广泛交流的时刻，将带来了重新连接世界的绿色可持续解决方案。”

魁北克国际关系和法语国家事务副部长西尔维娅·巴塞罗女士致辞

3. “很高兴今天能和各位相聚一堂。因为目前正在进行竞选活动，魁北克省长无法到场，因此我今天荣幸地代表他出席。

COVID-19 大流行病对整个国际民用航空系统及其航空业是一个非常沉重的打击，过去几个月以来，航空业务量显著减少。

我想强调的是本行业所有利害攸关方，包括机场、航空公司、国际组织、安保机构、支持服务、商业和零售服务以及监管机构均表现出了韧性和灵活性。我希望对我们在响应数百万客户需求方面做出的承诺、奉献以及投入的精力表示赞赏。

我想我们大家都很高兴能够制定各自的旅行计划，并且现在能够就重要的话题进行面对面的讨论，这将是确定未来行动的重要讨论。

同时，我还想强调，考虑到 COVID-19 的影响并且为了以协调的方式重新启动这一国际行业，国际民航组织所开展的出色、持续工作，为行业提供了协调一致的方向和指导方针。

诚然，蒙特利尔在大流行病期间遭受了影响，并且本地航空工业及航空生态系统在魁北克经济中占据非常重要的地位。国际民航组织有 193 个成员国，因此，对这一生态系统非常重要，对魁北克政府而言，它具有十分特殊的地位。

贵组织的使命和主要目标，包括创新、环境保护、应对气候变化、安全和经济发展，均与本省政府的许多优先事项密切相关，我高兴地注意到，大会本届会议将在接下来的几天中讨论所有这些议题。

蒙特利尔是公认的国际民航之都，这主要是因为国际民航组织于 75 年前就在这里设立了总部。此外，为了强调本省辖区内管理民用航空的国际组织的重要性，几年前，蒙特利尔在位于市中心、靠近这些组织总部的维多利亚广场-国际民航组织地铁站，举行了国际民用航空广场落成典礼。

此外，我们必须指出的是，正是由于国际民航组织的带头作用，其他国际组织才来到蒙特利尔，并选择蒙特利尔作为管理航空多项事务的基地。这其中包括国际航协、国际机场理事会、空中交通管制员协会国际联合会以及航空航天工业协会国际协调理事会。所有这些组织都是蒙特利尔动态生态系统的一部分。

国际民航组织在蒙特利尔雇用了约 800 名员工，同时，它为魁北克航空业的活力和影响力做出了贡献。2021 年，该行业包含 200 多家公司，产生了约 35 000 个工作岗位。

这一行业在魁北克的优势基于世界级大型企业的存在，如领先的空客公司、加拿大贝尔德事隆公司、庞巴迪公司、加拿大航空电子设备公司、三菱航空器公司以及普惠公司等等不胜枚举。

如此集中的专业知识在世界上任何地方都是无与伦比的。这也是蒙特利尔与西雅图和图卢兹一起成为大型国际航空中心之一的原因。

魁北克航空业是魁北克技术领域专长的更广泛生态系统的一部分。它们具有国际水准，包括人工智能和量子计算。

同时，我很高兴看到蒙特利尔国际人工智能专业技术中心和具有强大全球增长潜力、致力于高科技公司的全球级孵化器纳米技术中心参加了过去几天在此举行的国际民航组织创新博览会。

同时，国际民航组织是在魁北克设立办事机构的 81 个国际组织中最大的一个，除了为魁北克带来巨大的经济效益外，这些组织还为魁北克成为可靠的国际从业机构做出了贡献。从而得以与国际网络建立联系，并促进开发这些关键区域的独特专长。

魁北克政府非常高兴国际民航组织总部继续设在蒙特利尔，对此，我十分高兴地提及魁北克政府与国际民航组织之间关于给予贵组织、其公务员、成员国和贵组织常驻代表的豁免、免责和优待的谅解已经生效。

我确信，这项新协议在向国际民航组织提供的条件方面所作的改进，将使它们能够在其天然家园蒙特利尔继续发展，令世界各国能够在这里继续工作，并确保全球民用航空系统的可持续增长。

总之，魁北克省接纳国际组织的政策在北美是独一无二的。其宗旨是为这些组织在魁北克的设立提供尽可能最佳的条件。我们能够为我们所取得的成绩感到骄傲，在北美，蒙特利尔现在是国际组织数量仅次于华盛顿和纽约的排名第三的城市。

我可以向各位保证，魁北克政府将不断促进发展与选择在此设立的国际组织的伙伴关系，特别是与国际民航组织的伙伴关系，以确保它们都能感受到这是它们开展其业务和实现目标的理想环境。

因此，我祝愿各位，大会本届令人鼓舞的会议以及热烈的讨论取得成果，满足各位的预期。”

加拿大外交部长梅拉妮·乔利阁下代表加拿大政府致辞

4. “很高兴欢迎各位出席国际民用航空组织大会第 41 届会议，并欢迎光临美丽的蒙特利尔。

大蒙特利尔是知名的世界航空航天之都，也是行业的主要聚集地。这给加拿大经济带来了真正的战略优势，我们当然为此感到自豪。

加拿大作为国际民航组织东道国感到骄傲。

这是联合国系统的一个主要部分，事实上，就在昨天，我出席了纽约举办的联合国大会会议，我在会上重申了加拿大对联合国以及像贵组织这样的各类机构的基本承诺。

正如我昨天所说，世界正面临着许多挑战，这使我们处于历史的重要时刻。我们世界各国面临一个选择：要么我们尊重并捍卫我们数代人共同制定的规则；要么我们接受规则可以被强权打破的这样一种局面，并把我们将带回到持续紧张和冲突、充斥痛苦和生命损失的黑暗年代。

对加拿大而言，其选择是明确的。我们深信，我们需要更多而不是减少多边主义。我们需要更多而不是更少地依靠联合国。我们需要一个有效、高效、相关和负责任的联合国。

国际民航组织是拥护《联合国宪章》的世界各国相聚，共同努力解决复杂航空挑战的地方。这是我们分享技术专长的地方，也是我们建立具有真实的全球影响的航空重要规范和标准的地方。这是我们努力建设一个安全和可持续全球民航系统的地方。

目前，基于规则的国际秩序比以往任何时候都更需要我们的支持，维护这一秩序的最佳方式就是联合国拿出成果。作为成员国，我们必须团结一致，确保那些无视这些规则的人受到追究。

国际民航组织在支持多边、基于规则的全球航空秩序方面发挥着关键作用。航空的性质决定了这一点至关重要。航空跨越国界，贵组织也是如此。

从根本上而言，航空业让我们各国人民更加紧密地团结在一起。

我们非常重视这一责任。我们同样有责任跟上行业不断变化的对安全、创新和有效应对气候变化的需求，这是我们作为大会本届重要会议东道国之任务的另一个重要支柱。

国际民航组织及联合国成立时，加拿大便挺身而出，我们现在的承诺和参与胜过以往。

加拿大相信贵组织。这是世界上向善的力量，我们将继续提供我们的支助。

对于全球航空网络而言，刚刚过去三年的时光无比艰难。从 COVID-19 开始到今天，航空业遭受了诸多重大挑战。

与此同时，我们都意识到航空在各地人民生活中发挥的重要作用。大流行病也提醒我们，是全球航空业将我们所有人相互联系在一起。

航空业面临的挑战是整个国际社会的共同挑战。这就是为什么我们比以往任何时候都更加需要共同努力来克服挑战。

当然，我们目前面临的挑战不只是 COVID-19。事实上，我们今天在这里举办的会议不同以往。

目前，因暴力和冲突而流离失所的人比人类历史上任何时候都多。基于规则的国际体系承受着比联合国创立以来前所未有的压力。某些国家不负责任的行为以及与供应链相关的问题是全球危机的核心问题。

我们从未像现在这样需要一个包容、高效的全球航空业来保持互联互通并克服供应链危机。

我要感谢大会本届会议为减少旅客和机组人员面临的风险，特别是与冲突区上空或其附近空域有关的风险所做的巨大努力。

这包括各位对加拿大在 PS752 航班悲剧后于 2020 年 3 月发起的加强天空安全的举措的支持。该举措涵盖了国际民航组织理事会一致批准的提案。在世界各地冲突不断加剧之时，各位的工作有助于防止未来发生悲剧性空难。

同时，我对国际民航组织为确保航空事故调查更加透明和可信所做的重要工作表示赞赏。这对于制定能够防止未来悲剧事件的安全建议至关重要。

最后，关于我们这个时代的最大挑战 — 气候变化，航空业在减少碳排放和帮助世界实现宏大大气候目标方面发挥着关键作用。

总之，我相信，在你们接下来两周的讨论中，将重申这些原则以及我们对多边主义的共同承诺。

我相信，加拿大与各国一样，赞赏秘书长和国际民航组织秘书处为使贵组织的重要工作保持正轨所付出的不懈努力。谢谢各位。

我祝各位在大会本届会议上取得丰硕成果。”

5. 为感谢加拿大外交部长、魁北克国际关系和法语国家事务副部长及蒙特利尔市市长热情洋溢的讲话，理事会主席对加拿大、魁北克省和蒙特利尔市数十年来热情接待国际民航组织；对国际社会和联合国系统给予国际民航组织以及国际民航组织确保国际民用航空安全有序发展之任务的坚定承诺；以及为支助国际民用航空业所建立的持续友好关系及协作，表示了深深的谢意。

《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）缔约方大会第 26 届会议（COP26）主席阿洛克·夏尔马阁下预先录制的视频致辞

6. “随着我们进入 11 月举办缔约方大会第 27 届会议的最后冲刺阶段以及联合王国担任缔约方大会第 26 届会议主席国的最后几周，在我们将主席国移交给埃及举办沙姆沙伊赫缔约方大会第 27 届会议之前，我仍有一个广泛的旅行计划。

我们正在努力将具有历史意义的《格拉斯哥气候协议》的承诺转化为行动。这一直是本届雄心勃勃的主席国的重点。因为在《格拉斯哥气候协议》中所做的承诺，以及在谈判室以外做出的承诺，确实让我们能够可信地说，我们保持了将全球变暖的前景限制在了高于工业化之前的水平 1.5 度之内。这当然符合基础性的《巴黎协定》。但是，只有全面实施《格拉斯哥气候协议》，我们才能实现这一成果。

为了推动必要的实施，我与世界各国特别是主要排放国家的总理、总统和其他主要部长举行了会晤。我继续与气候融资提供者、主要商务及民间社会广泛接触。我还与主要排放行业以及那些能够推动绿色工业革命的产业进行了密切合作。

国际航空是一个重要的示例。虽然航空业当然通过作为一个专门机构的国际民航组织协调其气候行动，但这个行业对于实施《格拉斯哥气候协议》和实现巴黎温度目标仍然具有巨大的重要性，我很高兴你们已经展示了你们的行动力。

2016 年采用国际航空碳抵消和减排计划作为第一个全球基于市场的单一行业措施，表明了行业限制其净排放的决心。去年 10 月，包括航空公司、制造商和机场在内的全球业界承诺到 2050 年之前实现净零，以支助《巴黎协定》。在举办缔约方大会第 26 届会议的同一个月，国际民航组织首次通过了可持续航空燃料的全面可持续性标准，当然，在缔约方大会第 26 届会议上，我们发起了国际航空气候宏大目标联盟，以激励对该行业气候高目标的支持，从而支助国际民航组织的各项方案和优先事项。

我知道这个联盟于昨天举行了会议，现在有来自世界各地的 50 多个成员国，我要感谢在座各位迄今为止所表现出的带头作用。但是我还希望重申，这项工作远没有结束。今年是对实施工作特别具有挑战性的一年。世界各国正面临着危险的经济和地缘政治条件以及对能源安全的威胁。作为一个整体，我们正在努力应对通胀飙升、债务增加和粮食不安全。对许多人而言，气候并没有得到重点关注。

在气候成为国际政治议程首要议题的情况下，我一直对这些对话的基调和内容感到关切。一些国家试图违背它们在格拉斯哥和巴黎做出的承诺，所以今天我将直言不讳。这是一个关键时刻，需要我们加倍努力，抵制倒退，并最终向前走得更远更快。各国政府和政治家们已经看到了太多易受气候影响的国家和业界，并做出了许多现在要后退一步的承诺。

众所周知，此次为期两周的大会会议将审议通过一项长期减排目标，即长期理想目标。这一承诺的重要性无论如何表述都不为过。朋友们，为了通过长期理想目标，你们将首次把行业的宏大目标与巴黎温度目标联系起来。你们将创建一个明确的框架，并为整个行业提供一个将使你们能够专注于行动和实施的清晰的信号。

我敦促各位再接再厉。国际航空碳抵消和减排计划是重要的第一步。它需要由大会本届会议以及未来届会予以实施、执行和加强。从而使国际航空碳抵消和减排计划这样的目标发挥重要作用，以补充各国在行业减排方面的主要努力，并且各位可以承诺使航空业与私有融资及其他机构充分合作，以支助创新性脱碳项目，真正实现可信的长期目标。这些对于发展中国家尤其重要。我们只需审议过去几个月的情况，便可以理解在本周达成宏大成果的重要性和紧迫性。

我们在格拉斯哥强调的巴黎温度目标，制定了一条使全球变暖曲线向下扭转并避免气候灾难的路线。朋友们，如果我们在未来这个决定性的十年中踟躇不前（我们只剩下八年时间可采取行动），我们将无力扭转局面。

我们已经在全世界看到了未来将会出现的情况，那样的未来令人恐惧。最近几周，巴基斯坦一个面积相当于联合王国大小的地区遭受了洪灾。一场恐怖的季风造成了死亡、破坏以及数百万人流离失所。飓风菲奥娜席卷了加勒比。今年夏天，我们看到美国经历了千年不遇的严重干旱。欧洲经历了 500 年来最严重的干旱，中国也经历了有史以来最严重的干旱，创纪录的高温使长江主要河道干涸。各种灾难不胜枚举。

这些极端天气事件愈发频繁，这不是巧合。其紧迫性显而易见。不采取行动的风险是灾难性的。与此同时，向未来净零排放进行过渡所带来的机遇是巨大的。从环境、经济和能源安全的角度来看，现在比以往任何时候都更加明确的是，我们必须采取紧急行动以确保我们实现零碳未来。我们不需要做进一步的动员。这就是为什么联合王国作为缔约方大会主席国仍然全面承诺实施《格拉斯哥气候协定》，这是一项宏大的气候行动。这就是我今天向各位提出的挑战。

我希望，在距离缔约方大会第 27 届会议只有 40 天时间的大会本届会议上，国际民航组织抓住时机，迎接挑战并再次展示其领导能力和意愿。

谢谢各位，祝各位一切顺利。”

向获奖国颁发理事会主席奖（CPCs）

7. 忆及的是，国际民航组织理事会设立了理事会主席奖（CPCs），以加强不让任何国家掉队（NCLB）举措。理事会主席奖每年表彰国际民航组织各地区在解决其安全和安保缺陷以及改进有效实施国际民航组织相关标准和建议措施方面（SARPs）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，基于国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）和国际民航组织普遍安保审计计划（USAP）及其持续监测活动的结果。此奖项每年颁发一次，但由于 COVID-19 大流行病，中断了此奖项的颁发。

8. 理事会主席高兴地向下 7 个中选国家颁发了理事会主席航空安全奖和理事会主席航空安保奖（按字母顺序排列）：科特迪瓦（安全和安保）；埃塞俄比亚（安全）；斐济（安全）；塞尔维亚（安保）；斯洛文尼亚（安全）；突尼斯（安保）；和乌克兰（安全）。

9. 理事会主席还借机向不让任何国家掉队举措的支助人之一 — 尼日利亚民用航空部长 Hadi Sirika 阁下有效实施安全和安保的最高水平及其连续第三次作为尼日利亚代表团团长出席大会会议表示了赞赏。

议程项目 2：批准议程

10. 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 号文件所载的议程。

议程项目 3：设立各委员会和专门委员会

11. 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，大会同意设立了全权证书委员会、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。理事会主席作为大会临时主席，请赤道几内亚、希腊、秘鲁、大韩民国和沙特阿拉伯代表团各自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交临时口头报告。

议程项目 4：将题目交由各委员会和专门委员会

12. 全体会议将 WP/1 号文件中列出的各个议程项目交给执行委员会和各专门委员会，如下所示：项目 10 至 28 交给执行委员会；项目 29 至 33 交给技术委员会；项目 34 至 39 交给经济委员会；项目 40 至 43 交给法律委员会；项目 44 至 56 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

13. 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 2022 年 10 月 1 日星期六 9 时举行。向秘书长提交书面候选资格通知的截止日期定为 2022 年 9 月 29 日星期四 12 时 15 分。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 2022 年 10 月 1 日星期六会议结束后开始至 2022 年 10 月 3 日星期一为止的四十八小时期间内向秘书长提交。理事会第三部分选举将于 2022 年 10 月 4 日星期二 14 时举行。

在理事会各部分选举中当选成员国的最大数量

14. 根据 WP/2 号文件（及第 1 号更正）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。

15. 会议于 12: 20 时休会。

第二次会议记录

(2022年9月27日，星期二，15:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
— 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 Estanislao Esono Anguesomo 大使 (赤道几内亚) 做了委员会临时口头报告，该委员会由来自希腊、秘鲁、大韩民国和沙特阿拉伯，以及赤道几内亚的成员组成。该委员会的第一次会议紧随第一次全体会议后召开，会上 Esono Anguesomo 大使经来自希腊的成员提名后被选举为主席。他指出，会议召开之时，收到来自 169 个成员国的适当格式的原始证书，186 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 48 个观察员代表团的适当格式的原始证书，73 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。

议程项目 6：选举大会主席

4. 捷克代表，由印度、澳大利亚、巴西和俄罗斯联邦代表支持，提名 Poppy Khoza 女士（南非）作为大会第 41 届会议主席。

5. 提名获得鼓掌批准。大会临时主席宣布 Khoza 女士当选，邀请她以主席的身份主持会议，并强调她是本组织 78 年历史中首位以主席身份主持大会的女性。

6. 主席对于有幸主持大会表示诚挚感激，并感谢捷克、澳大利亚、巴西、印度和俄罗斯联邦，以及未能发言对她进行提名的诸多其他参会者所表示的信任。她还感谢全体大会核准其主席身份。

7. 主席对她的国家南非，以及负责人交通部长和副部长支持她参与并出席此次会议致谢。并感谢交通副部长，同时出任南非代表团团长的 Sindisiwe Chikunga 女士，以及全体代表团允许她离团执行推动大会进程的重要任务。

8. 此刻，她忆及著名的非洲谚语“独行快，众行远”。航空的体量之大，大过大会厅的每位要客，并且纵使他们均将离开当下的职务或角色，航空仍会持续存在。因此，她向全体提议致力留下一个愿以此为未来子孙所铭记的行业。

9. 在未来数日，她意欲构建一个平台促进均衡、彼此尊重和建设性的讨论，营造开展对话的安全空间；同时也认识到其实现必须基于所有代表的通力合作，因此她倚赖并期望所有参会者能够展现宽容，并不吝耐性，以此确保最终达成的各项成果满足全体一致追求的目标。

10. 意识到根植于此类平台的特性，部分讨论可能会趋于激烈，她仍然欣慰地指出各项问题与其造成隔阂，更多地还是促进了团结。她还认识到在本组织历史上，各位代表总是能够在棘手的题目上以某种方式寻得彼此间的平衡，并主动参与讨论优先民用航空的最大利益。这一部门展现了韧性，充满了活力，且即便在历经了灾难性的境况之后，仍在持续地演进发展。

11. 各位代表在不同于 2019 年召开上届大会时的状况下会面。国家和行业正从 COVID-19 大流行的影响下稳步恢复，但将使各国拉开差距的是它们在此次危机后如何重振。正因如此，包括大会在内的各项会议的重要性尤甚，使得所有国家得以参与、协作、达成折中并形成共识、调整视角，以及持续沟通，从而确保共同朝向可持续发展的行业发展而努力。

12. 再次借鉴源自她非洲同胞的智慧，古语道“众擎易举”。虑及大会的议程项目众多，她再次感谢所有参会者对她的信任，并恳请他们秉持耐性，认同会场内的发言声声掷地，妥协并非软弱的信号，而是取得进展的益友。她还提醒大会，各位相聚在此的目的是重建，是为行业和百万同仁带去希望，他们期待着大会为这个一度兴盛的行业注入增长动力，使其重现往日的荣光；同时也不错过促进积极变化的良机。

13. 为此，各位代表将需互相倾听，在必要时调整立场，将理性视为优先要务，谋求民用航空业的最大利益。航空业对所有国家的社会经济发展做出了无上的贡献，因此大会须认清面前的关键任务。各位代表如未能确保此届大会的各项成果得出让各方均可接受的结果，同时保障恢复和增长，则将面临世界的评判。她承认未必所有的成果都将对各方有利，但她相信能够在讨论中找到折衷之法，重连世界并将之建设得更强。

14. 最后，她对理事会和秘书处为大会召开所作的筹备工作表示赞赏，并预先感谢现场出席和以虚拟形式听取讨论并参会的代表团配合工作，她相信讨论将取得丰硕成果。

议程项目 7：选举大会四位副主席以及各委员会主席

15. 主席邀请副主席职位的提名，阿拉伯联合酋长国代表提名，尼日利亚和日本代表附议，如下：

第一副主席	Naif Bin Ali Bin Hamad Al Abri 先生（阿曼）
第二副主席	Rannia Leontaridi 女士（联合王国）
第三副主席	Paola Tamburelli 女士（阿根廷）
第四副主席	Suttipong Kongpool 先生（泰国）

16. 这些提名获得鼓掌接受。

17. 此外，由墨西哥代表提出，新加坡代表附议，大会鼓掌批准了以下委员会主席提名：

技术委员会	Raúl Medina Caballero 先生（西班牙）
经济委员会	Juliano Alcântara Noman 先生（巴西）
法律委员会	Jonathan Aleck 先生（澳大利亚）
行政委员会	Haitham Misto 先生（约旦）

18. 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

19. 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：美国、中国、捷克、德国、卡塔尔、俄罗斯联邦、荷兰、印度、法国、沙特阿拉伯、西班牙、安哥拉、马来西亚、尼日利亚和加拿大。还有来自欧盟（EU）的观察员的发言。

20. 会议于 17:30 时休会。

第三次会议记录

(2022年9月28日，星期三，09:30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/30 号文件第 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/30 号文件第 1 号修改稿提供了截至 2022 年 9 月 20 日拖欠会费以及被中止表决权的成员国状况。第 1 号增补文件更新了本文件附录 C，涉及到截至 2022 年 9 月 27 日被中止表决权的成员国。需注意，WP/30 号文件第 1 号修改稿执行摘要中的财务影响部分指出“延误收讫会费将影响到交付方案所需的现金资源的可获得性”。执行摘要说明了理事会建议的行动，即请大会注意收缴长期拖欠会费方面取得的进展，以及关于清偿长期欠款的激励办法的特别账户情况。

2. 会上无人发表意见，全会批准了执行委员会的口头报告，并如其建议，采取 WP/30 号文件第 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，以及关于清偿长期欠款的激励办法的特别账户情况。

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、南非、奥地利、赞比亚、联合王国、尼泊尔、冰岛、莫桑比克、斯里兰卡、乌干达、希腊、科特迪瓦、多米尼加共和国、古巴、新西兰、尼加拉瓜、巴西、意大利、乌克兰、多哥、利比里亚和圭亚那。

4. 全会还注意到巴布亚新几内亚代表代表太平洋岛屿论坛的 18 个成员国，宣布启动 2022 年至 2032 年太平洋地区航空战略，以及国际民航组织秘书长就本组织一贯致力于在该地区内开展工作以支助太平洋小岛屿发展中国家所做的发言。

5. 会议于 11:55 时休会。

第四次会议记录

(2022年10月1日，星期六，09:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 5: 选举参加理事会的成员国
 - 第一部分和第二部分选举
 - 提交第三部分选举候选资格的最后时限

讨论摘要

议程项目 5: 选举参加理事会的成员国

第一部分和第二部分选举

1. 主席宣布召开本次会议的目的是举行理事会前两个部分的选举。WP/2 号文件（和第 1 号更正）提供了关于选举的详细背景信息，该文件附录 B 载有《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 54 至 61 条规定，说明了选举的流程。为进行表决，根据《大会议事规则》第 43 条，每个由正式代表团代表的缔约国均有一票表决权；根据第 60 条，缔约国必须获得参加投票缔约国总数的多数票赞成，才能当选为理事国。大会在 2022 年 9 月 27 日的第一次全体会议上决定，第一部分选举 11 个成员国，第二部分选举 12 个成员国。

2. 已将提出在理事会前两部分选举中参选的成员国名称记录在秘书长 2022 年 9 月 29 日的备忘录中，一些有关参选的信息文件也已提交：新加坡提交的 WP/279 号文件；阿拉伯民用航空组织提交的 WP/523 号文件；乌拉圭代表拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）22 个成员国提交的 WP/621 号文件。

3. 会议指出，根据理事会的要求，秘书处聘请了外部服务提供者进行独立审查，以证明电子投票系统的安全性、准确性和保密性，外部服务提供者并根据对程序和系统的初步审计，表示控制措施和程序已经到位，以确保大会第 41 届会议表决环节的安全性和保密性；电子投票系统为上述理事会前两个部分选举所生成的审计报告将直接发送给审计员。

4. 在进行表决之前，证书委员会主席 Estanislao Esono Anguesomo 大使（赤道几内亚）提交了委员会最新的口头临时报告，指出在委员会当天上午举行第三次会议时，已收到 177 个成员国提交的合规适当的全权证书原件，全体会议注意到这一点，未发表任何意见。主席还借此机会对秘书处，特别是法律事务和对外关系局（LEB）所做的工作表示衷心感谢，以确保各国和观察员提交的全权证书合规适当。

5. 在秘书处概述了理事会前两部分选举要遵循的选举程序并播放了电子投票系统的简短介绍视频后，向有资格在第一和第二部分选举中投票的以下 170 个成员国提供了参与电子投票的必要材料：

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

6. 在第一部分投票环节结束时，170 个成员国完成了电子投票。根据《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 60 条的规定，当选所需的最低投票数量为至少 86 票。电子投票结果如下：

澳大利亚	147 票
巴西	158 票
加拿大	144 票
中国	148 票
法国	148 票
德国	149 票
意大利	151 票
日本	150 票
俄罗斯联邦	80 票
联合王国	148 票
美国	152 票

主席据此宣布以下 10 个国家当选：澳大利亚、巴西、加拿大、中国、法国、德国、意大利、日本、联合王国和美国。

7. 主席注意到，在第一部分选举的最多 11 个席位中，只有 10 个席位得到了填补，她提议根据《大会议事规则》第 55 条 a) 款 ii) 项的规定，继续进行第二部分的选举，并将在第二部分的选举完成后处理第一部分的空缺席位问题。

8. 根据《议事规则》第 36 条，俄罗斯联邦代表对主席的提议提出了程序问题。他提议，根据《议事规则》第 60 条，立即需要举行另一轮投票，以填补第一部分选举剩余的席位。中国代表指出她也有同样的理解。

9. 主席答复时指出，她对俄罗斯联邦代表提出的关于第 60 条规则的程序问题的理解在目前情况下并不适用。不过，她承诺在这方面寻求秘书处的法律指导。

10. 法律事务和对外关系局局长（D/LEB）注意到，关于如何解释第 60 条规则的决定最终由大会定夺，但他认为该条的规定不适用于这种情况，因其指的是在第一轮投票后未能获得所需多数票以填补剩余席位的复数“缔约国”，而不是目前未能获得足够票数以填补一个剩余席位的一个国家。鉴于大会在第一部分选举中规定了最多 11 个席位，其意图显然不是保证所有 11 个国家都当选，否则就会使用“最少”一词；他认为大会已经针对所涉的这一个席位和一个候选国作出了候选国名单决定。他还指出，在《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）中，当有关规则只涉及一个国家时，使用单数形式的“缔约国”，而当具体涉及一个以上的国家时，则使用复数形式的“缔约国”。

11. 俄罗斯联邦代表不同意法律局局长对第 60 条规则的解释。他认为，这条规则确实可以这样使用，即复数的“缔约国”可以指一个单一国家。因此，他要求根据大会《议事规则》第 36 条，将俄罗斯联邦对主席关于程序问题的裁决所提出的申诉付诸表决。

12. 尼加拉瓜代表指出，他与俄罗斯联邦的观点相同。他认为，法律局局长的解释与第 60 条规则的精神相抵触。

13. 为了寻求前进之道，主席提议根据第 36 条规则，针对俄罗斯联邦对她关于程序问题的裁决所提出的申诉，应使用各国的名牌就以下问题进行表决：“大会是否希望推翻主席的裁决，即第 60 条规则不适用于目前的情况？”；正如秘书处所澄清的，如果对该问题投票表示“是（yes）”，则大会将支持俄罗斯联邦的申诉，即第 60 条适用，而投票表示“否（no）”的代表将支持主席的裁决。在进行表决之前，主席为各国提供了就这一问题发言的机会。

14. 纳米比亚代表要求澄清申诉和反对之间是否有区别，因为他的理解是这两者之间存在明显的区别，俄罗斯联邦提出的是反对而非申诉。在这方面，他询问将适用哪条规则，如果程序要求进行表决，是否应以无记名投票或举手方式进行表决。他还要求澄清，第一部分选举的最多 11 个席位是否意味着所有 11 个席位都应该得到填补。

15. 南非代表告诫说不要对主席的裁决进行表决，因为主席的作用是为讨论提供便利。显然，第 60 条规则并未真正处理目前的情况，这种情况是《议事规则》的起草者从未设想过的。人们的理解是，鉴于纳米比亚代表提出的未决问题，大会《议事规则》存在着一个空白，需要予以仔细考虑。

16. 中国代表同意前面的发言，认为大会必须遵守《议事规则》，并在进行表决前对该规则具有共同的理解。

17. 塞内加尔代表完全支持南非代表的意见，并同意在这种前所未有的情况下，如果可行就进行表决，如果不可行，则询问大会是否有权就此事作出裁决。

18. 委内瑞拉代表指出，没有多少时间来讨论如何处理这个问题，如果大会决定对主席的裁决进行表决，则应以无记名投票的方式进行。

19. 由于第 60 条规则的适用受到俄罗斯联邦申诉的质疑，主席认为立即进行表决是谨慎的做法；不过她随时准备接受大会的适当指导，并请大家在寻找解决办法的讨论过程中保持耐心。正如南非代表所指出的，《议事规则》的起草者并未预见到这种情况，但她表示相信，在存在误解的情况下，通过合作可以取得适当的结果。

20. 俄罗斯联邦代表重申，他不同意法律局局长对第 60 条的解释，其中似乎有某种意图。他指出，大会必须遵守其《议事规则》，并按照第 60 条的规定，“应再举行一轮投票，如有必要，再举行若干轮投票，以填补剩下的空缺”。在他看来，问题不在于有多少席位未得到填补，也不在于是否应该对该部分《规则》进行表决。

21. 厄立特里亚代表注意到这是一种独特的情况，并指出大会的目的是解决问题，而不是使问题复杂化。他认为，法律局局长对第 60 条规则的解释是有偏颇的，应将其搁置一边，不作为解决方案。此外他认为，作为一个成员国，俄罗斯联邦在法律和道义上有权要求进行投票，而且投票应以无记名投票方式进行。

22. 美国代表表示，他理解的是俄罗斯联邦代表根据规则第 36 条提出申诉，该条要求立即对申诉进行表决，他表示完全支持主席提议的程序，原因如法律局局长所述，特别是大会已经对第一部分选举的候选国表达了其意愿这一点。

23. 与前面这位发言者一样，法国代表赞成进行建设性的讨论，以找到解决这一前所未有的问题的办法，并对遵守《议事规则》的必要性表示支持。他指出，第 60 条规则是为那些在第一轮投票中未获得多数票的国家之间的竞争而设计的，因此需要进行决胜投票，此乃使用复数形式的原因。因此，他支持法律局局长对该规则的准确解释和主席的做法，且正如美国代表所指出的，俄罗斯联邦援引了第 36 条规则，因此这一问题应立即予以解决。

24. 联合王国代表指出，大会关于拒绝支持俄罗斯联邦的理事国候选资格的决定应该得到尊重。她和美国和法国代表的发言一致，完全支持主席和法律局局长对第 60 条规则的解释。她敦促大会现在结束第一部分选举，立即进入第二部分的选举。此外，她还完全支持主席对第 36 条规则的解释，即允许对提出的申诉立即通过表决作出决定。

25. 加拿大代表认为裁决已经做出；现在辩论为时太晚。申诉的唯一选择是俄罗斯联邦援引的第 36 条，该条明确规定，如有要求则立即进行投票。加拿大完全支持法律局局长的咨询意见和主席的裁决。

26. 意大利代表同意前面所有发言者的意见，即这是一个前所未有的情况，她完全赞同美国、法国、联合王国和加拿大代表的发言，支持法律局局长对第 60 条规则的解释，主席在其裁决中也赞同这一解释。

27. 阿尔巴尼亚代表也同样完全支持主席的解释。

28. 危地马拉代表虽然注意到所有国家都有权提出申诉或有效的反对，但《大会议事规则》目前并未考虑到这种情况，因此他建议今后由一个法律工作队对《议事规则》进行这方面的审查。他支持法律局局长的咨询意见和主席的裁决，并认为大会的大多数成员都支持所做的决定；因此，现在应该继续处理议程。

29. 尼加拉瓜代表承认南非先前发言的重要性，但强调有必要就这一问题达成共识，因此呼吁大会坚持《规则》的精神，使其能够摆脱目前的法律僵局。

30. 大会主席在总结时确认，针对她关于第 60 条不适用于目前情况的裁决（正如法律局局长所澄清的那样），俄罗斯联邦代表根据第 36 条提出了一个程序问题，该条指出，如果一个缔约国对主持会议官员的裁决提出申诉，应立即将此申诉付诸表决。因此，她随后要求对她的裁决问题进行表决，但一些代表希望就此问题表达他们的观点和意见，在听取了这些发言后，主席得出结论，多数意见支持她的裁决。

31. 鉴于有必要向前推进，全会随后进行了表决，对“大会是否希望推翻主席的裁决，即第 60 条规则不适用于目前的情况？”这一问题，各国通过举出国家名牌进行表决，明显占多数的成员国希望维持主席的裁决。

32. 俄罗斯联邦代表指出，根据《大会议事规则》第 56 条 c) 款，俄罗斯联邦将不参加第二部分的选举。他的国家认为投票结果是一个纯粹的政治步骤，与俄罗斯联邦在民用航空领域的地位无关，这一点是众所周知的。他接受西方国家不支持俄罗斯联邦在本次选举中的候选资格的决定，但声称对其他国家施加了压力，迫使它们采取同样的行动。尽管有这样的结果，他表示俄罗斯联邦的大门是敞开的，他希望很快能重新与所有国家和代表团进行诚实而直接的对话。

33. 大会接着进行理事会第二部分选举。在投票环节结束时，171 个成员国完成了电子投票。因此，当选所需的最低投票数量为至少 86 票。

34. 电子投票结果如下：

阿根廷	148 票
奥地利	140 票
埃及	156 票
冰岛	131 票
印度	153 票
墨西哥	147 票
尼日利亚	149 票
沙特阿拉伯	156 票
新加坡	162 票
南非	151 票
西班牙	150 票
委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	131 票

主席据此宣布以上 12 个成员国当选。

35. 主席代表大会向所有新当选的成员国表示祝贺，并相信它们将为国际民航组织和全球航空部门的最佳利益而工作。

36. 主席认为有必要解决第一部分选举中尚未填补的席位问题，并且为了避免任何进一步的程序拖延，主席提议大会修改其决定，将理事会第三部分选举的最大席位数目从 13 个改为 14 个。

37. 特立尼达和多巴哥代表要求澄清将第三部分选举的最大席位数目增加到 14 个所依据的规则。

38. 同样，尼加拉瓜代表对改变第一、第二和第三部分选举名额是否有先例提出质疑，因为这些名额是基于某些标准的。

39. 针对上述发言，主席表示，入选理事会的成员国最大数目基于大会第一次全体会议的决定；鉴于这种前所未有的情况，作为一种前进之道，现请大会审查该决定，以便为第三部分选举分配更多的席位。

40. 秘书处进一步澄清指出，为理事会三个部分选举分配席位是大会 2022 年 9 月 27 日第一次全体会议的决定。会上进一步澄清，主席现在提议对该决定进行修改，以增加第三部分选举的国家最大数目，而且正如尼加拉瓜代表正确指出的那样，有一项程序规定了三个部分中每一部分的标准，而第三部分的标准是确保地域代表性。

41. 法国代表指出，在没有法律障碍的情况下修改其决定是大会的特权，将该席位从第一部分转到第三部分是合乎逻辑的，因为第三部分选举尚未举行，而且这将提高理事会的地域代表性。尽管这一决定是史无前例的，但它本身不会创造一个先例，而正如主席所指出的，这是一种非同寻常的情况。

42. 美国代表支持这项提案，认为它保持了代表性的健康多样性，这将提供一个可比较的进程，并使大会能够有效地向前推进，以结束选举；他还指出，这一分配只适用于本三年期。

43. 相反，尼加拉瓜代表建议采取谨慎的做法，因为这是一种前所未有的情况，而且尽管对于理事会第三部分选举而言，这是一项有吸引力的提案，他仍建议成立一个委员会或小组来审查这一事项，以确保遵守规则和标准。

44. 与前面的发言者一样，德国代表完全同意主席的提案，认为该提案没有任何法律障碍，而且他与美国代表一样认为，该提案虽然对于处理目前的情况而言尽善尽美，但不一定为今后的大会开创了先例。

45. 芬兰代表也表示支持主席的提案，格鲁吉亚、哥伦比亚、匈牙利、斯威士兰、日本、阿根廷和危地马拉代表也对此表示支持，他们认为大多数人都支持这一决定，乌拉圭代表则认识到大会在本次会议期间作出的所有勇敢努力，并指出大会就主席的提案作出的决定将仅适用于本三年期。

46. 联合王国代表赞同主席关于将该席位移至第三部分的提案，该席位借此可成为竞争性席位的组成部分，并使大会能够以合理的方式向前推进，他指出大会不得不以应对前所未有情况的方式来解释程序，他也与其他发言者一样同意这一决定只适用于下一个三年期。

47. 西班牙代表强调了支持主席提案的两个概念。首先，理事会的一个席位空缺三年是没有意义的；其次，大会的决定是主权决定，因此今天采取的措施不会延伸到未来的大会。

48. 南非代表指出，需要立即审查《议事规则》，以解决在目前情况下发现的遗漏问题并就此作出决定。尼加拉瓜代表对这些意见表示支持。

49. 大会主席总结指出，她提出的将理事会第一部分选举中的空缺席位重新分配到第三部分的提案得到了支持；而且这只适用于大会本届会议。在注意到几位代表的意见时，她还提议请理事会尽快对《议事规则》进行审查。

50. 为此目的，鉴于本次会议期间遇到的前所未有的情况，大会要求理事会对《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）进行审查，以供下次大会审议。此外，大会注意到第一部分选举之后仍有一个席位空缺，因此决定修改第一次全体会议期间关于每个部分的当选候选国最大数目所作的决定（参见 WP/2 号文件），以便将第一部分的空缺席位重新分配给第三部分；因此，大会同意现在最多可有 14 个候选国在第三部分当选为理事国。

51. 在回答纳米比亚代表就第 66 条规则的适用性提出的澄清要求时，主席指出，根据第 66 条规则，可以对《议事规则》进行修订，或大会可随时中止适用《议事规则》的任何部分。因此，要求理事会审查《议事规则》并向下届大会报告；将空缺席位移至第三部分的决定是根据大会达成的协议而不是根据规则作出的。

52. 南非代表补充指出，《公约》规定了由大会选举进入理事会的成员国数目，而且理事会每三年期都将向大会提出关于分配选举各部分席位数的建议。因此，所引入的变更不影响任何规则，无需规定其仅适用于本三年期。

提交理事会第三部分选举候选申请的最后时限

53. 主席宣布理事会第三部分选举将于2022年10月4日，星期二，14:00时在第六次全体会议上举行。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2022年10月3日，星期一，12:00时之前以书面形式递交给秘书长。

54. 会议于12:00时休会。

第五次会议记录

(2022年10月1日，星期六，14:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 8： 成员国代表团发言

讨论摘要

议程项目 8： 成员国代表团发言

1. 第五次全体会议专门用于进行议程项目 8 项下的一般性发言，发言的代表团包括：大韩民国、埃及、加纳、智利、黎巴嫩、津巴布韦、阿曼、坦桑尼亚联合共和国、巴林、埃塞俄比亚、阿拉伯联合酋长国、喀麦隆、尼日尔、牙买加、格鲁吉亚和孟加拉国。非洲联盟 (AU)的观察员也作了发言。

2. 会议于 15:50 时休会。

第六次会议记录

(2022年10月4日，星期二，14:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 5: 选举参加理事会的成员国
— 第三部分选举
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

第三部分选举

1. 主席宣布，召开本次会议的目的是举行理事会第三部分的选举。她突出强调了 WP/2 号文件（及其第 1 号更正），其中提供了关于选举的详细背景信息，以及秘书长 2022 年 10 月 3 日的备忘录，其中介绍了就理事会第三部分选举的 14 个现有席位提交了候选申请的 14 个成员国。她还忆及，根据 2022 年 10 月 1 日大会第四次全体会议的決定，第一部分中的理事会空缺席位已被重新分配到第三部分中选举。

2. 在进行投票之前，证书委员会主席 Estanislao Esono Anguesomo 大使（赤道几内亚）提交了委员会最新的口头临时报告，他指出在委员会当天下午举行第五次会议时，已收到 180 个成员国提交的合规适当的全权证书原件，全体会议注意到了这一点，未发表任何意见。

3. 在秘书处概述了理事会第三部分选举应遵循的选举程序并播放了关于电子投票系统的简短视频介绍后，向有资格在第三部分投票的以下 175 个成员国提供了参与电子投票的必要材料：

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

4. 在第三部分投票环节结束时，175 个成员国完成了电子投票。根据《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 60 条的规定，当选所需的最低投票数量为至少 88 票。电子投票结果如下：

玻利维亚（多民族国）	138 票
智利	146 票
萨尔瓦多	132 票
赤道几内亚	145 票
埃塞俄比亚	154 票
加纳	150 票
牙买加	149 票
马来西亚	136 票
毛里塔尼亚	143 票
卡塔尔	160 票
大韩民国	151 票
罗马尼亚	138 票
阿拉伯联合酋长国	161 票
津巴布韦	148 票

主席据此宣布所有 14 个成员国当选。会上注意到国际民航组织 78 年历史上的这一重要里程碑，因为这是毛里塔尼亚、卡塔尔和津巴布韦首次当选为理事国。

5. 主席代表大会向新当选的成员国表示祝贺，并表示相信它们将为国际民航组织和全球航空部门的最佳利益而工作。此外，她还对秘书处在选举过程中提供的协助和便利表示赞赏。

议程项目 8：成员国代表团发言

6. 会议剩余部分专门用于进行一般性发言，发言的代表团包括：泰国、毛里塔尼亚、玻利维亚（多民族国）、布隆迪、纳米比亚、塞舌尔、刚果民主共和国、伯利兹、斯威士兰、萨摩亚、马尔代夫、图瓦卢、巴基斯坦、伊拉克、印度尼西亚、瑙鲁和厄立特里亚。世界卫生组织（WHO）作为观察员也向大会作了发言，随后中国代表团针对伯利兹、斯威士兰和图瓦卢代表团所作的一般性发言作了简短发言。

7. 会议于 16:45 时休会。

第七次会议记录

(2022年10月6日，星期四，15:45时)

讨论题目

1. 议程项目 9： 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
 - 批准行政委员会关于综述部分和议程项目 44 至 56 的报告
 - 批准法律委员会关于综述部分和议程项目 40 至 43 的报告
 - 批准技术委员会关于综述部分和议程项目 29 至 33 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

批准行政委员会关于综述部分和议程项目 44 至 56 的报告

1. 行政委员会主席 Haitham Misto 先生（约旦）提交了该委员会报告（WP/650 号文件）供全会批准。他指出，行政委员会开两次会议完成了工作，至少有 94 个国家参加；并向全会提交了关于其开会情况的一份报告，其中反映了理事会和秘书处在大会议召开之前进行的大量筹备工作。他对秘书处和委员会所有成员高效和有效地开展工作给予他合作表示赞赏。

2. 在议程项目 44 下，行政委员会注意到理事会提交给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告中题为“财务”和“人力资源管理和性别平等”章节的内容和介绍，以及 2022 年前六个月的补充报告，并建议全会批准这些报告。

3. 关于议程项目 45：2023 年、2024 年和 2025 年预算，行政委员会支持预算草案，并建议全会注意理事会通过 2023-2024-2025 年预算的信文；批准保留业务准备金作为 2023-2024-2025 年三年期的资金来源之一；通过关于本组织 2023-2024-2025 年经常预算和技术合作方案行政和业务服务费用（AOSC）指示性概算的 45/1 号决议草案。委员会还建议，大会期间确定的任何额外财务需求，特别是长期理想目标（LTAG）的需求，应提交给理事会进一步审议，并虑及通过 2023-2024-2025 年预算资助的现有优先事项。

4. 关于议程项目 46：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的报告，行政委员会注意到没有新的国家加入《公约》，因此在大会第 40 届会议之后没有新的国际民航组织成员国，因此不需要就此项目采取行动。

5. 在议程项目 47: 拖欠的会费下, 行政委员会审议了 WP/30 号文件第 1 号修订和附录 C 的第 1 号增编, 涉及拖欠会费的财务方面, 包括被暂停表决权的国家, 并注意到收取长期拖欠会费方面取得的进展, 以及激励计划账户的状态, 和将 20 万加元资金的剩余盈余转拨用于资助 2023 年、2024 年和 2025 年经常预算。

6. 关于议程项目 48: 2023 年、2024 年和 2025 年普通基金的摊款, 行政委员会在建议通过决议 48/1 中概述的分摊比例表时, 请全体会议注意未对大会先前在 A36-31 号决议中批准的分摊方法提出任何修改, 且现行的分摊原则将在下一个三年期保持不变。

7. 在议程项目 49: 关于周转基金的报告下, 行政委员会向全体会议报告, 周转基金 (WCF) 的水平一直保持在 800 万美元, 并建议通过相关的决议 49/1。

8. 关于议程项目 50: 现金结余/赤字的处置, 行政委员会注意到截至 2021 年 12 月 31 日的年度财务结果, 并确认成员国目前无需为赤字供资。

9. 在议程项目 51: 对《财务条例》的修订下, 行政委员会注意到 WP/34 号文件附录 B 中提出的对《财务条例》的全面审查和拟议修订。委员会确认了这些修订并建议全体会议通过相关决议 51/1。

10. 关于议程项目 52: 审查 2019 年、2020 年和 2021 年财政年度的支出, 批准帐目并审查审计报告, 行政委员会注意到 2019 年、2020 年和 2021 年的审计报告, 建议批准经审计的本组织 2019 年、2020 年和 2021 年财政年度账目, 并通过综合决议草案 52/4。

11. 关于议程项目 53: 任命外部审计员, 行政委员会建议全体会议通过决议 53/1, 确认再次任命瑞士联邦审计署 (SFAO) 署长为国际民航组织 2023 年、2024 年和 2025 年财政年度外部审计员。

12. 关于议程项目 54: 国际民航组织工作人员队伍的现况和人力资源管理, 行政委员会审议了批准本组织的现行举措和未来行动, 以批准本组织的人力资源管理, 并请全体会议注意本组织为加强其人力资源管理所进行的改革和取得的成就, 以及为下一个三年期人力资源管理确定的优先举措和未来行动。关于国际民航组织工作人员队伍的状况, 行政委员会审查了公平地域代表性 (EGR) 和性别平等的状况, 并建议全会批准未来的行动, 以加强外联工作并积极寻求新的方法, 以期在国际民航组织秘书处内部改善这两个方面。行政委员会还审议了俄罗斯联邦提交的 WP/491 号文件, 但在这方面不支持为支持欧洲和北大西洋地区办事处的航空安保而增加资源的提议。

13. 在议程项目 55: 关于国际民航组织道德操守框架及订立有关秘书长和理事会主席的议事规则的发展情况下, 行政委员会请全会注意在实施经修订的国际民航组织道德操守框架和实施《理事会议事规则》(Doc 7599 号文件) 附录 G、附录 H 和附录 I 方面取得的进展。

14. 在议程项目 56: 拟由行政委员会审议的其他事项下, 没有其他问题或项目需要行政委员会审议。

15. 鉴于没有评论意见，大会主席宣布批准行政委员会的以下报告并通过所示决议：

WP/650 号文件 — 综述部分

- 议程项目 44：理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年度报告
- 议程项目 45：2023 年、2024 年和 2025 年的预算
(决议 45/1)
- 议程项目 46：确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转金预付款方面采取的行动
- 议程项目 47：拖欠的会费
- 议程项目 48：2023 年、2024 年和 2025 年普通基金的摊款
(决议 48/1)
- 议程项目 49：关于周转基金的报告
(决议 49/1)
- 议程项目 50：现金结余/赤字的处置
- 议程项目 51：对《财务条例》的修订
(决议 51/1)
- 议程项目 52：审查 2019 年、2020 年和 2021 年财政年度的支出、批准帐目并审查审计报告
(决议 52/1)
- 议程项目 53：任命外部审计员
(决议 53/1)
- 议程项目 54：国际民航组织工作人员队伍的现况和人力资源管理
- 议程项目 55：关于国际民航组织道德操守框架及订立有关秘书长和理事会主席的议事规则的发展情况
- 议程项目 56：拟由行政委员会审议的其他事项

批准法律委员会关于综述部分和议程项目 40 至 43 的报告

16. 在提交法律委员会的报告（WP/649）供全会批准时，主席 Jonathan Aleck 先生（澳大利亚）指出，该委员会在 2022 年 9 月 29 日至 10 月 4 日期间举行了三次会议，有 114 个国家参加。他荣幸主持了这些会议。在其第一次会议上，委员会选举 Susanna Metsälampi 女士（芬兰） 和 Peter Amaleboba 先生（加纳） 分别担任第一和第二副主席。

17. 在议程项目 40 下，法律委员会注意到理事会提交给大会的 2019、2020 和 2021 年度报告的各章节，以及 2022 年前六个月的补充报告，这些章节由全会交给该委员会。

18. 关于议程项目 41，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的各项目，并支持 WP/53 号文件第 4.3 段所列的法律委员会工作方案。

19. 在议程项目 42 下，法律委员会建议通过决议 42/1：国际民航组织在法律领域持续政策的综合声明，其中提出了编辑修订，特别是附录 C，关于批准国际民航组织国际文书（增加修订《芝加哥公约》的议定书的通过日期，涉及阿拉伯文和中文文本），附录 D，关于航空法教学（扩大与航空法教学相关的范围，以便促进教学和在世界范围内传播该主题的知识）和附录 F，以反映在法律委员会总体工作方案中，“与支持国际空中航行服务的全球卫星系统和服务有关的国际法律问题研究”这一项目的当前标题和优先性。

20. 关于议程项目 43（拟由法律委员会审议的其他问题），委员会强烈支持 WP/106 号文件中由新加坡提交、并由包括非洲民航委员会成员国在内的 72 个国家共提的民航法律顾问能力框架。委员会还欢迎由新加坡提交并由 42 个国家和一名观察员共提的 WP/105 号文件，即今年标志国际民航组织法律委员会成立 75 周年，并强调了法律委员会在这 75 年中的贡献和重要作用。关于编写航空安全和安保领域国际航空法文书草案文本，决议 43/1 得到强烈支持，同时认可法律事务和对外关系局对法律委员会工作的贡献。

21. 法律委员会主席在发言结束时，将法律委员会的报告（WP/649 号文件）提交全会供批准，并建议通过决议 42/1 和决议 43/1。

22. 鉴于没有评论意见，大会主席宣布批准法律委员会的以下报告并通过所示决议：

- WP/649 号文件
- 综述部分
 - 议程项目 40：理事会给大会的 2019、2020 和 2021 年度报告
 - 议程项目 41：本组织在法律领域的工作方案
 - 议程项目 42：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明
（决议 42/1）
 - 议程项目 43：拟由法律委员会审议的其他问题
（决议 43/1）

批准技术委员会关于综述部分和议程项目 29 至 33 的报告

23. 在介绍技术委员会的四份报告（WP/651 至 WP/655 号文件）之前，技术委员会第一副主席 Sulaiman Almuhaimeedi 先生（沙特阿拉伯）代表主席 Raul Medina Caballero 先生（西班牙）祝贺大会主席出色地主持了第 41 届会议。他还祝贺理事会主席、全体理事会和空中航行委员会（ANC）编制了 A41 的文件和理事会向大会提交的预算，同时指出对于国际民航组织的资源存在许多相互竞争的需求，因此确定活动的优先排序并非易事。

24. 技术委员会第一副主席还感谢秘书长及其工作人员为大会提供的出色支持和高效组织。他表示幕后进行的大量工作令人赞叹，并肯定秘书处的工作非常出色。

25. 此外，第一副主席感谢主席对他的信任，并感谢第二副主席 Luiz Ricardo de Souza Nascimento 先生（巴西），他们在审议繁重的工作方案时随时愿意伸出援手。他还感谢技术委员会的所有与会者，他们本着合作和友谊精神开展工作，完成了大量的工作。

26. 随后，在介绍技术委员会关于议程项目 29 至 33 的报告（分别为 WP/651 至 WP/655 号文件）时，第一副主席指出，技术委员会在 2022 年 9 月 29 日至 2022 年 10 月 4 日期间举行了四次会议，处理了 219 份工作文件，以及五份提交给全会的报告草稿。来自约 184 个成员国和 56 个观察员代表团的代表出席了委员会的一次或多次会议。

27. 在议程项目 29（WP/651 号文件）下，技术委员会审查了理事会 2019、2020 和 2021 年度报告以及涵盖 2022 年前六个月的补充报告，并注意到在过去三年中在安全和空中航行领域完成的工作。

28. 在议程项目 30（WP/652 号文件）下，委员会审查了《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）第四版和《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件）第七版。

29. 委员会还审查了 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）安全分会的成果，并同意有必要敦促各国就向其提出的建议采取行动。委员会认识到，在大会届会之前召开专业会议是一种有效的方式，可以及时为国际民航组织建议额外的技术工作，以利于下一个三年期预算编制，并使技术委员会能够侧重于全球计划和政策决定，从而提高大会的效率。最后，委员会审查了会议关于无线电频谱事项的成果，并同意向全会提交通过决议 30/2：支持国际民航组织政策和无线电频谱事项。

30. 第一副主席没有详细介绍每个议程项目的报告，而是根据技术委员会侧重于全球计划和政策决定以提高大会效率的意图，强调了技术委员会已提交全会供通过的以下决议，即：决议 31/1：国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统和通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）的持续政策和做法的综合声明；决议 31/2：新进入者；决议 33/1：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。

31. 在结束发言时，他表示如果与会者有任何问题，他将非常乐意回答。

32. 鉴于没有评论意见，大会主席宣布批准技术委员会的以下报告并通过所示决议：

- WP/651 号文件 — 综述部分
- 议程项目 29：理事会给大会的 2019、2020 和 2021 年度报告
- WP/652 号文件 — 议程项目 30：航空安全和空中航行政策
(决议 30/1 和 30/2)
- WP/653 号文件 — 议程项目 31：航空安全与空中航行标准化
(决议 31/1 和 31/2)
- WP/654 号文件 — 议程项目 32：航空安全和空中航行地区实施协调机制
- WP/655 号文件 — 议程项目 33：拟由技术委员会审议的其他问题
(决议 33/1)

33. 会议于 16:15 时休会。

第八次会议记录

(2022年10月7日，星期五，09:00时)

讨论的主题

1. 议程项目 9: 大会各委员会和专门委员会的报告以及对报告采取的行动
 - 批准执行委员会报告的综述部分和关于议程项目 11、议程项目 12 和议程项目 14 至议程项目 25 以及议程项目 27 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

批准执行委员会报告的综述部分和关于议程项目 11、议程项目 12 和议程项目 14 至议程项目 25 以及议程项目 27 的报告

1. 主席作为执行委员会主席提交了一个十六份报告的系列（WPs/630 号文件第 1 号修改稿（Revision No. 1）至 WP/634 号文件、WP/656 号文件至 WP/659 号文件、WP/661 号文件、WP/664 号文件至 WP/666 号文件、WP/668 号文件、WP/669 号文件和 WP/674 号文件），供全体会议批准。会议注意到执行委员会关于议程项目 13、议程项目 26 和议程项目 28 的报告将在全体会议的下一次会议上审议。

2. 在回应主席的要求时，秘书处随后提供了信息，介绍了通知对大会决议的保留的程序，其间解释道，按照过去的惯例，保留应首先由各国在全体会议上表示，并说明是适用于整个决议，还是适用于适当明确的某些条款。此后，该项保留必须在大会结束一个月之内以书面形式向秘书长确认。就当前事项而言，任何保留的书面确认，无论是对于第 17/1 号决议、第 18/1 号决议还是任何其他决议，预计将在 2022 年 11 月 7 日前由秘书长收悉。

3. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表表示，该国将就关于气候变化的第 17/1 号决议和关于 CORSIA 的第 18/1 号决议提出保留。下列保留后来以书面形式转达秘书长：

“委内瑞拉国希望对第 A41-21 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化》的附件以及第 A41-22 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）》第 4、5、6、9 (g)、10、11、18 和 19 (f) 段提出正式保留意见，它们关系到在使用基于市场的措施（MBMs）和各种形式的可持续燃料方面采取的行动。

委内瑞拉国还重申其对国际民航组织有关实施《国际民用航空公约》附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划》（CORSIA）的 A39-2、A39-3、A40-18 和 A40-19 号决议的保留意见。

务必应指出，委内瑞拉玻利瓦尔共和国致力于保护环境，并基于宪法规定的环境权利 实施各项行动和方案，为全球应对气候变化威胁的努力做出贡献。

委内瑞拉国希望借此机会重申其承诺和责任：通过实施基于“共同但有区别的责任和各自能力”原则的各项战略和实施符合现有多边制度即《框架公约》和《巴黎协定》的各项举措，减少国际航空中的二氧化碳排放，从而为子孙后代保护环境。”

4. 中国代表表达了中国对第 17/1 号决议和第 18/1 号决议的保留意见，后以书面形式转达秘书长，内容如下：

“中国代表团带着最大诚意来到蒙特利尔，本希望与各方通过沟通和谈判推动弥合分歧、凝聚共识，形成平衡可行的大会决议。遗憾的是，本届大会并未就气候变化决议和 CORSIA 决议开展充分的谈判与磋商。刚刚通过的这两份决议仍然充满争议。为此，中国代表团声明如下：

中国代表团赞赏大会主席在本届 ICAO 大会期间展现的非凡领导力和协调力，中国代表团对您坚持缔约方驱动、坚持全面、透明、独立的会议组织准则表示感谢和敬意。中国代表团同样赞赏理事会主席、秘书长以及秘书处各位同事为气候变化议题讨论所付出的努力。

中国是最大的发展中国家，将可持续发展确定为基本国策。中国民航坚持以国家碳达峰、碳中和目标愿景为牵引，通过综合施策，在满足人民航空出行需求的同时有效减控航空碳足迹，新世纪以来已累计减少二氧化碳排放 4 亿吨。中国民航的绿色雄心在于行动，我们已经制定了 2035 年前的绿色低碳循环发展目标，明确了包括技术、运行、市场、清洁能源等在内的十大重点行动。中国民航将以实际行动为全球民航可持续发展做出新的、更大贡献。

中国代表团始终认为，国际航空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《联合国气候变化框架公约》及其《巴黎协定》确立的共同但有区别的责任原则、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。

遗憾的是，上届大会明确授权的中长期目标可行性分析、加强对发展中国家援助等任务不仅没有得到全面落实，甚至还存在被弱化和落空的风险，这种不具建设性的做法不利于维护大会决议的严肃性。

本届大会在没有充分磋商和谈判情况下通过的气候变化决议与 CORSIA 决议，强推 2020 年碳中性增长目标，仓促确定全球国际航空 2050 年净零碳目标，借助 CORSIA 实施将上述目标分解到国家，使发展中国家承担极其不公平的减排责任，发展中国家有关技术、资金和能力建设援助问题的合理关切没有得到充分保障。两份决议缺乏公平性、科学性和可行性，与全球气候治理的基本原则不符，与《国际民用航空公约》的原则和宗旨不符，不利于维护国际民航组织信誉和成员国的团结，不利于保障国际民航组织大会及其理事会在国际航空与气候变化事务上的有效履职。

本次大会期间，中国代表团为促进合作共赢、强化目标实施，对完善上述两份决议提出了建设性的修改意见。但是，这些合理意见并没有在大会决议中得到充分反映。为维护《联合国气候变化框架公约》作为全球气候治理主渠道地位，维护《国际民用航空公约》原则和宗旨，中国代表团被迫对两份决议中涉及的全球国际航空 2020 碳中性增长目标、全球国际航空 2050 净零碳目标以及基于上述目标形成的减排机制等内容提出保留，具体为气候变化决议第 6 条、第 7 条、第 9 条、第 17 条以及 CORSIA 决议全文，中方保留声明将在会后书面提交秘书处。中方将根据上述目标可行性分析进展、CORSIA 公平性问题妥善解决进展以及对发展中国家援助机制建设进展等，决定是否以及何时撤销保留声明。

同时，我们有必要明确，中方对于推动航空绿色发展的决心是真诚的，也是坚定不移的，行动是有力的和一以贯之的，我们反对的不是减排本身，我们反对的是不公平的、口号式的和缺乏可行性分析的减排制度安排。我们重申，中方将继续在坚持相互尊重、互利共赢基础上，与各方深化民航领域节能减排务实合作。

最后，本代表团感谢同传同事为会议顺利召开所做努力！”

5. 厄立特里亚代表反对以不公平的方式实施气候变化和 CORSIA 事项，因为发展中国家尽管全力支持减缓气候变化和支持 CORSIA，但仍将面临风险；因此，他全力支持中国代表提出的实施问题。

6. 俄罗斯联邦代表表达了该国对于第 17/1 号决议之决议条款第 7 条、第 9 条和第 17 条之二 a) 项的保留；表示该国准备毫无保留地同意中国在关于议程项目 17 的报告（WP/658 号文件）附篇中提出的替代决议案文。关于第 18/1 号决议，鉴于目前的条件和单边制裁，该国将不参加 CORSIA 试验阶段。俄罗斯联邦对第 17/1 号和第 18/1 号决议的下述保留声明后来以书面形式转达秘书长：

“关于第 A41-21 号决议，俄罗斯联邦谨就以下段落表示保留：

1. 决议第 7 段 — 鉴于尚无经国际民航组织大会批准的长期理想目标实施方案，其除其他外，明确规定了针对所有长期理想目标活动的各个供资来源，包括全球层面和地区层面；
2. 决议第 9 段 — 鉴于缺乏经国际民航组织大会批准的“用以实现长期理想目标的一揽子措施”；
3. 决议第 17 之二 a) 项 — 鉴于在实施长期理想目标情景中对发展中国家进行“财务殖民化”的迫切风险。

“关于第 A41-22 号决议，俄罗斯联邦声明，在面临若干国际民航组织成员国对国际民用航空所施加的前所未有的单边限制之际，任何用于国际民用航空的抵消措施均丧失其意义。有鉴于此，俄罗斯联邦不视其受上述国际民航组织大会决议的各项规定所约束。”

7. 会上未有其他意见，因此大会主席宣布批准执行委员会的下列报告并通过所述决议，但须以上述保留为限：

WP/668 号文件 — 综述部分

WP/669 号文件 — 议程项目 11：理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告

- WP/666 号文件 — 议程项目 12: COVID-19 高级别会议的成果
(第 12/1 号决议、第 12/2 号决议和第 12/3 号决议)
- WP/661 号文件 — 议程项目 14: 航空安保 — 政策
(第 14/1 号决议和第 14/2 号决议)
- WP/665 号文件 — 议程项目 15: 审计计划 — 持续监测做法
- WP/657 号文件 — 议程项目 16: 环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量
(第 16/1 号决议)
- WP/658 号文件 — 议程项目 17: 环境保护 — 国际航空与气候变化
(第 17/1 号决议)
- WP/659 号文件 — 议程项目 18: 环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA)
(第 18/1 号决议)
- WP/664 号文件 — 议程项目 19: 国际民航组织的多种语文
- WP/630 号文件 — 议程项目 20: 增强国际民航组织的效率和有效性
(第 1 号修改稿) (Rev. No. 1)
(仅有英文)
- WP/631 号文件 — 议程项目 21: 联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)
- WP/632 号文件 — 议程项目 22: 资源调动和自愿基金
- WP/633 号文件 — 议程项目 23: 航空创新
- WP/656 号文件 — 议程项目 24: 技术援助方案
- WP/674 号文件 — 议程项目 25: 技术合作 — 政策和活动
(第 25/1 号决议)
- WP/634 号文件 — 议程项目 27: 到 2030 年在国际民航组织和全球航空部门实现性别平等的措施

8. 既然国际民航组织已经为自己设定了一个到 2050 年实现二氧化碳净零排放的宏伟长期理想目标，瑞士代表表示衷心感谢，首先感谢为《CAEP 报告》做出贡献的数百名专家，该报告是讨论该目标定义的主要基础；感谢秘书处支持这项工作，组织了关于这一问题的评估研讨会和全球航空对话，并根据需要感谢这一进程；感谢 LTAG 问题高级别会议的与会者，这为作出决定铺平了道路；最后，感谢安理会起草了现在通过的平衡的案文。他和他的国家期待在未来几年为实现这一目标做出贡献。

9. 同样，美国代表感谢 CAEP 专家开展的大量分析工作；感谢各代表团在民航组织专门就这些问题召开的会议以及在理事会上进行的深入讨论；感谢理事会主席、秘书长和秘书处协调和确保按照程序适当传发和审查涉猎广泛的分析材料方面的出色工作。美国期待着与来自世界各地的民航组织伙伴合作，促使航空业直面 21 世纪的挑战，以符合长期理想目标和 CORSIA 的新阶段的义务。

10. 哥伦比亚代表强调，哥伦比亚去年有幸担任国际民航组织理事会气候和环境委员会主席，并高度认可委员会成员、理事会成员、秘书处和 CAEP 的工作，他们的专家组为理事会提供了指导和支持。他还衷心感谢各国，特别是中国、俄罗斯联邦和其他参与讨论以帮助达成这一结论的国家，甚至感谢那些不完全同意所批准的内容的国家，因为这意味着这是一项平衡和微妙的一致意见。最后，他感谢大会主席在这些讨论中的领导作用。

11. 与前面的发言人一样，法国代表欢迎所做出的历史性决定，这将使国际民航组织走上可持续过渡的轨道，而且正如在非常深入的讨论中反复强调的那样，这也是将要开展的许多工作的起点，包括在理事会中，法国代表团将积极参与。他希望这项工作将有助于消除包括中国在内的某些代表团的关切，他赞扬今天讨论中的妥协精神，所有人都可以为这一决定感到自豪；他感谢主席卓有成效地领导大会工作并取得这一有力度的丰硕成果。

12. 埃及代表重申，他完全支持所有国家在国际民航组织之下共同努力，以便就 CORSIA 的 LTAG 达成一致。基于 LTAG 高级别会议的成果，有必要将所有国家包括在内；正如 AFCAC 和阿拉伯国家所强调的那样，应该在实施机制方面向发展中国家提供援助。需要通过自愿技术转让，在“不让任何国家掉队”举措下继续开展工作，而第 17/1 号决议的可信度也有赖于此。CORSIA 需要理事会通过一个明确的审查机制，因此他再次呼吁所有利益攸关方保持开放的态度，以恪守决议传达的信息。他完全理解某些国家表达的关切，并感谢这些国家的考虑，同时支持不加修改地通过这两项决议，并注意到这一历史性时刻，因为决议是以协商一致方式通过的。这两项决议代表了国际民航组织及其成员国能够接受的最低限度，从而向国际社会发出了一个明确的信息，即有必要在相互尊重的基础上进行技术讨论；他希望这些决议将得到实施，以确保子孙后代的未来。他赞扬主席对所有会议的明智管理，并感谢口译员。

13. 联合王国代表强调了这一时刻的重要性，即国际民航组织首次商定了到 2050 年实现二氧化碳净零排放的长期理想目标。与此同时，这使 CORSIA 有了更坚实的基础，因为它在未来几年实现碳平衡增长中发挥至关重要的作用；这一重大环境措施的补充性一揽子方案，即 LTAG 和 CORSIA，将对形成实现这一转变所需的势头产生重大影响。重要的是，它向业界发出了一个明确的信号，希望推动对新的绿色技术的投资，并向国际金融机构发出信号，希望帮助各国为所需的新基础设施提供资金。这也将向全世界发出一个明确的信息，即国际民航组织致力于支持《巴黎协定》的全球温度目标，并将帮助确保航空业可持续和繁荣的未来。这是一个骄傲地承认国际民航组织正在迎接真正应对气候变化的挑战的时刻。联合王国代表感谢大会主席坚忍不拔的精神，感谢秘书处团队的辛勤工作，感谢国际民航组织理事会主席和秘书长，特别是感谢所有同事进行建设性讨论，促成了这一时刻。

14. 巴西代表真诚赞赏所有成员国在非常困难的问题上所表现出的弥足称道的灵活性和妥协意愿，以就 LTAG 和 CORSIA 达成一致。他特别赞同哥伦比亚代表的发言，并感谢那些对第 17/1 号决议表示保留的代表团愿意与大家携手合作；他重申，巴西代表团理解并赞同所表达的许多关切和利益，这些将由理事会按照大会的指示加以考虑。最后，他代表本国代表团感谢主席对本届大会的领导。

15. 阿拉伯联合酋长国代表感谢主席在大会期间的努力和耐心，带领大会走到这一历史时刻；感谢国际民航组织秘书处、CAEP 和 LTAG 专家的不懈支持和辛勤工作；并感谢 7 月份的高级别会议使大会迎来这一重要时刻。阿联酋代表全力支持与国际社会一道，确保到 2050 年顺利实现 LTAG 和航空零净排放，并着重指出阿联酋政府还正式敲定了 SAF 的实施路线图。他祝贺大会通过第 17/1 号和第 18/1 号决议，并指出，这对于国际社会继续努力以展示如何实现这一目标十分重要。这是一个非常重要的全球信息；航空部门完全致力于实现净零排放以及 CORSIA 的其他要素；他和前面的发言人一样，再次感谢所有人实现了这一里程碑。

16. 印度代表与其他代表一道支持第 17/1 号和第 18/1 号决议，这是大会做出的非常重要的里程碑式决定。艰难的妥协产生了基于相互理解和尊重不同情况和能力的协作做法。她还表示同意在尊重各国不同能力、特殊情况和国家时间框架的同时，到 2050 年实现净零排放的长期理想目标的提案。印度代表感谢出席本届大会的所有同事、参加 HLM-LTAG 的专家、由秘书处领导的专家小组以及 CAEP 专家，他们为促成大会达成这项决定奠定了基础。她还感谢大会主席的领导和风范。有几个代表团对这两项大会决议表示了保留，它们的诸多关切得到了许多代表团的认可，本着妥协和积极贡献的精神，它们愿意努力使这两项关于 LTAG 和 CORSIA 的决议成为可能。

17. 西班牙代表在提到瑞士代表就许多专家和关于这些问题的讨论所作的发言时，强调了国际民航组织取得这一成果的惊世之作；这一成果聚焦于航空的主要问题，并使航空业达成了统一的立场。正如联合王国代表所言，这向世界发出了一个非同寻常的信息，将在未来几年推动可持续发展，但要到 2050 年，尽管提出了保留意见，但仍存在建设性精神，而这就是他为完成未来工作所呼吁的。如果所有人合作和协作，就可以实现预期的结果。

18. 墨西哥代表赞同前面的发言人，认为这是一套相辅相成的历史性决议，是长期工作的结果，不仅是专家的工作，也是国际合作的工作，为此牺牲了利益和关切以达成共识，追求应对气候变化的目标，这与大会的精神相契合。这些决议需要严格实施，以确保对航空部门没有负面影响；也有利于所有公民；迎接气候变化的挑战，实现脱碳。墨西哥代表祝贺大会主席出色的领导能力和听取每个人意见的意愿，娴熟地使大会第 41 届会议进行到这一步。

19. 南非代表表示，南非的观点已与其他非洲国家协调，并始终包括在谈判之中；由于在 HLM-LTAG 会议上达成的妥协以及大会之前的不断对话，今天的决定因而得到了绝大多数成员国的赞同。南非认为大会的结果是平衡的，理解是，将继续与伙伴进行商谈，以探讨如何解决所表达的关切。他感谢大会主席指导大会处理困难的环境问题，并感谢所有代表做出的贡献。今后还有大量工作要做，他希望这些商谈的精神能得以继续，且在实施决议时特殊需要能得到照顾。

20. 澳大利亚代表感到高兴，因为作为大会王冠上的明珠，LTAG 现已存在。澳大利亚认为，这一结果不仅对成员国和业界同仁、而且对全球社会都有利。

21. 科特迪瓦代表祝贺主席精湛地领导了大会，正如该国大使在发言中强调的那样，他认为环境问题特别重要，尤其是对科特迪瓦而言。在这方面，该国欢迎本届大会取得的成果，这是理事会、高级别会议、秘书处、CAEP 成员和许多其他人协商共识和辛勤工作的结果。与几个代表团一样，他毫不怀疑理事会将本着协作的精神处理某些代表团提出的保留；他表示支持巴西、埃及、法国、哥伦比亚、美国、南非和许多其他国家代表的发言。

22. 新加坡代表祝贺所有成员国、秘书处、秘书长、理事会主席，和大会主席为帮助大会达成一致付出的耐心和指导。正如许多人所说，为第 17/1 号和第 18/1 号决议做了大量工作，这两项决议提供了良好和重要的妥协，表明了国际民航组织和航空界对处理气候变化的承诺。她强调实施工作和理事会在这方面的工作需要包容性，以确保所有国家都向前迈进，并需要给持保留意见的人以信心，使他们也能同意这种应对气候变化的前进之路。

23. 沙特阿拉伯代表认为这是国际民航组织历史上的一个非常重要的时刻，并代表其代表团向大会主席以及为这一平衡的结果做出贡献的所有人表示最衷心的感谢，这是理事会、CAEP、高级别会议和大会本身过去几年所做工作的成果。他认为，如果能考虑到各国的具体情况和各自的能力，这项一致意见就可能取得成功。认识到每个国家的碳平衡情况各不相同，这些目标可通过与国际民航组织和其他主要利害攸关方合作来加以实现，并探索使用不同的技术和能源以便以公平的方式实现这些全球目标；实施工作需要各国的协作和理解，以确保不让任何国家掉队。

24. 新西兰代表感谢大会主席在过去两周的领导。新西兰作为一个太平洋小岛国，高兴地带着集体商定的 LTAG 和有力度 CORSIA 离开大会。正如澳大利亚代表所指出的，让全世界知道航空部门将尽自己的一份力量，并且将随着所迈出的每一步朝着能够做出可信的改变的方向前进并确保所有国家都有平等的机会继续存在，这一点非常重要。她感谢翻译和秘书处对大会的不懈支持，并对 CAEP 和许多其他组织为确保大会有足够的材料作出这些决定所做的工作深表谢意。

25. 航空运输行动小组 (ATAG) 的观察员代表航空运输业、ACI、CANSO、IATA、IBAC、ICCAIA，表达了业界以及全世界关心此事的公民，包括呼吁实现净零飞行的年轻航空专业人员的祝贺和感谢。正好一年之前，业界作出了采纳净零目标的重要决定，而国际民航组织也采纳这一目标，这对航空部门来说是一个里程碑式的日子。航空运输一直都能够合作解决复杂的挑战，气候变化也不例外。过去一年，国际民航组织的气候变化领域体现了全球合作精神，治理充分利用了多边主义的好处，这就是联合国运作应有的方式；外交官们就分歧达成谅解，为了共同的利益走到一起。然而，他承认，设定目标是一回事，而将其变为现实才是艰巨工作真正开始的地方，整个行业已经在进行的效率改进和能源转型需要继续并加速。尽管这是一个巨大的挑战，但通过业界、政府、能源部门和金融界的共同努力，这是完全可以实现的。业界致力于在未来几年与所有国家合作，因为各国将发展自己的政策环境以辅助新的全球目标，并确保所有国家都朝同一个方向前进。他感谢大会主席在这届充满挑战的大会中的坚定领导，并感谢秘书处、富有献身精神的理事会成员和世界各地的所有同事，他们在帮助大会达成这个历史性一致意见方面发挥了建设性作用。

26. 莫桑比克代表对非洲国家的气候变化、环境以及洪水和破坏的原因表示关切，因此见证大会通过有关 LTAG 和 CORSIA 的两项决议给了莫桑比克共和国人民巨大的希望，他将自豪地向其政府转述本届大会实现的这一历史性时刻。他感谢大会主席的智慧和耐心，以及为他的社团、特别是为非洲国家和 AFCAC 成员所做的一切。

27. 阿根廷代表也祝贺就长期理想目标达成具有历史意义的一致意见，讨论也清楚地表明，这是本届大会要处理的主要和最困难的议程项目。国际民航组织一直是这些讨论的主要论坛，这体现在拥有共同承诺和尊重所有利害攸关方的关切，这将有助于各国与政府和业界等其他利害攸关方以及对于实施商定事项发挥重要作用的各个方面开展合作和分享技术、知识与最佳做法，这是值得骄傲的。最后，她感谢大会主席在整个讨论过程中的明智管理和耐心。

28. 尼日利亚代表以尼日利亚代表团的名义感谢并祝贺大会主席在本届大会期间的出色工作和智慧；并与其他代表团一道，感谢秘书处、CAEP、其他利害攸关方以及 HLM-LTAG 会议的与会者通过协调与合作为实现这一历史性时刻做出的贡献。

29. 卡塔尔代表感谢大会主席为取得这一成果所做的一切努力，并表示卡塔尔欢迎这一历史性的国际妥协意见以有利于更可持续的民用航空业，并认为在这个步骤之后必须继续跟进讨论，以使所有国家能够在不妨碍发展和增长权利的情况下实现民用航空的碳平衡。

30. 意大利代表赞同前面的发言人，祝贺达成这一开创性和历史性的一致意见，造福所有人和子孙后代；她感谢主席执行委员会主席和大会主席的双重身份；正如她所说，他们一起走过，而且走了很远。

31. 像许多其他人一样，牙买加代表就 LTAG 的这一历史性成果向大会主席、各位同事和秘书处表示祝贺。

32. 可持续航空国际联盟（ICSA）的观察员也支持设定净零目标，并赞扬 CAEP、秘书处、HLM-LTAG 会议在过去三年中所做的努力，以及大会主席的领导和各国为取得成功结果所提供的支持；和其他人一样，他指出，要实现这一目标，现在还有许多工作要做。虽然注意到这项一致意见中的妥协，并认识到其他国家关于没有正确表达最低力度水平的意见，这也是 ICSA 持有的观点，它本来更希望在 LTAG 的细节上、特别是在 CORSIA 上开展更多的工作，但尽管如此，它期待今后携手合作以加强集体努力。

33. 突尼斯代表感谢主席在过去两周精湛地领导大会的工作，以确保国际社会的努力，不仅在民航领域，而且在其他领域，都了解应对气候变化的工作。她强调，航空不仅是污染源，而且是国际社会应对气候变化问题的一个选择办法。还有其他替代性航空活动，不只是航空运输，可用于该部门的清洁运输。航空可以成为各国的一个政策选择，不仅仅是关于 LTAG，国际社会也可以有其他战略目标。

34. 会议于 12:00 时休会。

第九次会议记录

(2022 年 10 月 7 日，星期五，12:30 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 34 至 39 的报告
 - 批准证书委员会的最终报告
 - 批准执行委员会关于议程项目 13、26 和 28 的报告
2. 授权大会主席批准全体会议的会议记录
3. 致谢

讨论摘要

1. 在开始讨论会议议程之前，主席邀请秘书长在全体会议上发言。
2. 秘书长祝贺并感谢大会采取了历史性步骤，在当天上午全体会议第八次会议上通过大会 17/1 号和第 18/1 号决议。对于多年来为实现这一成就而不懈努力的理事会、秘书处和专家来说，此刻让人欢欣鼓舞也力许承诺；他向大会保证本组织将重新焕发活力、继续为大会刚刚颁布的任务而努力。秘书长以喜事结语，宣布所罗门群岛刚刚加入 CORSIA，成为第 118 个加入国；共有 42 个国家和 11 个组织加入了 ACT-SAF 方案，他向所有人对此提供支持表示感谢。

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 34 至 39 的报告

3. 经济委员会主席 Juliano Alcântara Noman 先生（巴西）提交了委员会的四份报告（WP/670 至 /673 号工作文件）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 34 至 39 下的工作。WP/670 号文件涵盖了委员会的报告综述及其关于议程项目 34 的报告：理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告，其中还包括 2022 年前六个月的补充报告，以及议程项目 35：国际航空运输的经济监管 — 政策。

4. 主席强调，在议程项目 35 下，经济委员会报告了各国为应对 COVID-19 大流行影响采取的经济和财政措施与经验、航空运输监管专家组（ATRP）正在进行的工作、审查是否制定一项具体的航空货运服务自由化国际协定、以及关于无人驾驶航空器系统国际运行的经济监管指导材料。委员会核准了国际民航组织理事会概述的本组织推进国际航空运输自由化的拟议工作方案。

5. WP/673 号文件报告了委员会对议程项目 36：机场和空中航行服务的经济 — 政策的审议情况。委员会表示支持机场经济专家组（AEP）和空中航行服务经济专家组（ANSEP）正在进行的工作，并核准本组织下一个三年期在这一领域的工作，以及协助各国处理其基础设施供资和融资需求的指南。

6. 关于议程项目 37：航空数据 — 监测与分析，委员会审查了长期业务量预测多学科工作组（MDWG-LTF）与大数据分析相关的活动规划方面关于更新单独一套长期业务量预测的工作。委员会还审查了关于制定航空卫星账户方法框架的进展情况；正如 WP/672 号文件中总结，委员会已经核准了下一个三年期的航空数据领域工作方案。

7. 关于议程项目 38：航空运输的经济发展，委员会审查了决议 38/1：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明，并加上一些拟议修订，建议全会通过 WP/671 号文件中所示的该决议。在同一份工作文件中，委员会也报告了在议程项目 39：拟由经济委员会审议的其他问题下进行的讨论。

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/670 号文件 — 综述

— 议程项目 34：理事会给大会的 2019 年、2020 年和 2021 年年度报告

— 议程项目 35：国际航空运输的经济监管 — 政策

WP/673 号文件 — 议程项目 36：机场和空中航行服务的经济 — 政策

WP/672 号文件 — 议程项目 37：航空数据 — 监测与分析

WP/671 号文件 — 议程项目 38：航空运输的经济发展
(决议 38/1)

— 议程项目 39：拟由经济委员会审议的其他问题

批准证书委员会的最终报告

9. 委员会成员 Augusto Carlos Wilfredo Freyre Layzequilla 大使（秘鲁）在代表主席 Estanislao Esono Anguesomo 大使（赤道几内亚）介绍证书委员会的最终报告（WP/660 号文件）时，忆及于 2022 年 9 月 26 日大会在第一次全体会议上同意成立证书委员会，并邀请赤道几内亚、希腊、秘鲁、大韩民国和沙特阿拉伯代表团提名成员。

10. 证书委员会第一次会议于 2022 年 9 月 27 日举行。会议成员如下：Estanislao Esono Anguesomo 大使（赤道几内亚）、Maria Saranti 大使（希腊）、Augusto Carlos Wilfredo Freyre Layzequilla 大使（秘鲁）、Sangdo Kim 大使（大韩民国）和 Bader Bin Saleh Bin Hamed Al-Sagri 博士（沙特阿拉伯）。Estanislao Esono Anguesomo 大使有幸获委员会一致推选为主席。

11. 在 2022 年 9 月 27 日举行的全体会议第二次会议上，主席向大会提交了一份临时口头报告，并告知截至当天 1500 时，已收到 169 个成员国和 48 个观察员形式合规适当的全权证书。

12. 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成员国和组织尽快提交，同时，根据《《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）第 7 条，允许它们参与大会的审议。

13. 证书委员会在 2022 年 10 月 6 日举行的第六次会议上表示，共有 181 个成员国和 58 个观察员已提交形式合规适当的全权证书。

14. 会上无人发表意见，大会主席宣布批准 WP/660 号文件中所载证书委员会的最终报告。

批准执行委员会关于议程项目 13 和 26 的报告

15. 作为执行委员会主席的大会主席提交了议程项目 13 和议程项目 26 的报告（WP/667 和 /675 号文件），待全体会议批准，同时等待关于议程项目 28 的报告出版。

16. 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/667 号文件 — 议程项目 13：简化手续方案
（决议 13/1、13/2、13/3 和 13/4）

WP/675 号文件 — 议程项目 26：国际民航组织民用航空培训和能力建设

17. 非洲民用航空委员会的观察员借此机会代表非洲民用航空委员会和 54 个非洲国家赞扬和祝贺大会主席处理本届大会和执行委员会会议的出色方式。

18. 在本行业从 COVID-19 大流行病的破坏性影响中恢复之际，非洲民用航空委员会很高兴在本次国际民航组织成员国大会共襄盛举。航空界领军人物齐聚一堂恰逢其时，就关键议程项目共商大计，为航空业制定下一个三年期的政策方向。非洲民用航空委员会的观察员最近于 2022 年 9 月 1 日重叙该职作用，参加本届大会也是恰正逢其时。世界正面临气候变化及其影响，这显然已成为一个主要问题，不仅对当代人如此，对于未来世代更自不待言。今天和本届大会通过涉及航空所有领域的决议至关重要，随后的实施和行动将决定大会留给后代的传承遗产。

19. 非洲民用航空委员会致力于与国际民航组织、成员国和所有利益攸关方合作，朝着在后 COVID-19 时代重建更具复原力和活力的航空运输系统迈进。本届大会的决议将在许多方面为今世后代，当然也为非洲建设航空业。非洲民用航空委员会通过非洲联盟旗舰项目，致力于通过与其非洲成员国以及所有其他志同道合的组织和利益攸关方合作安排重新注入活力，以推动非洲航空向前发展。对于本届大会的所有与会者来说，重要的

是要牢记这一现实，一如既往，需要继续客观地倾听彼此的意见，并达成促进“不让任何国家掉队”原则的共同立场。

20. 俄罗斯联邦代表提请注意关于议程项目 28 的报告：拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题（WP/676），强调了他的代表团严重关切在此项目下进行的讨论政治化前所未见，他认为这相当令人不安。国际民航组织以双重标准将工作政治化，有碍国际民航的历史成就和整个体系的发展。国际民航组织的权威现在受到威胁，包括在环境领域。尽管面临挑战，俄罗斯联邦已尽其所能使国际民航组织成为加强世界各国人民和国家之间友谊和相互尊重的论坛。本着合作精神，俄罗斯联邦代表建议对俄罗斯联邦提交的 WP/456 号文件所附关于影响国际民用航空活动的单方面限制措施不符合《国际民用航空公约》规定的决议草案进行简短唱名表决。他原先希望执行委员会出于尊重《芝加哥公约》和联合国大会批准的《世界人权宣言》而一致通过该决议草案，虽然他不坚持，但现在呼吁大会释出善意，投票支持这项决议草案。

21. 法国代表指出，该决议草案已于 2022 年 10 月 5 日执行委员会第 12 次会议进行讨论，其结果是经由表决搁置该决议，因此该决议没必要在全体会议审查关于议程项目 28 的报告这一背景之外予以考虑。

22. 针对俄罗斯联邦代表提出的实质内容和程序，美国代表表示，俄罗斯联邦显然只是想让大会分散注意力而并弃谈手头的问题，即俄罗斯联邦对乌克兰的无端和有预谋的侵略行为及其继续违反《芝加哥公约》和《联合国宪章》的各项条款。

23. 联合王国代表同意并表示，没有适航证书的航空器非法双重注册和运行以及俄罗斯联邦对国际民用航空安全的严重威胁，已迫使国际民航组织为维护国际航空安全和安保并保护旅行公众做出了反应。关于俄罗斯联邦援引的具体程序，联合王国代表认为这已然脱序，因为执行委员会已经决定不支持 WP/456 号文件中所载的行动，也不支持通过其中所载的决议草案。因此，现在在全体会议上提出这个问题是不当的。

24. 出于同样的看法，德国代表要求大会主席澄清，鉴于该项目已经在执行委员会得到处理，根据大会议事规则，是否允许俄罗斯联邦代表提出这一要求。

25. 西班牙代表认为，由于关于议程项目 28 的报告尚未公布，全体会议目前的讨论有悖程序。无论如何，他非常清楚地忆及了关于议程项目 28 的报告（WP/662）文本草案第 28.17 段表明，委员会的明显多数成员决定不支持 WP/456 号文件中所载的行动。同样，也没有人支持通过俄罗斯联邦在该文件附录中提出的决议草案。这一结果同样地载于最后报告中。

26. 美国代表完全赞同联合王国和德国代表的立场以及西班牙代表的观点。他重申大会的意愿已经通过执行委员会早些时候的投票表达，因此现在在全体会议上、尤其是在手头没有报告的情况下再次提出这个问题完全不当。

批准执行委员会关于议程项目 28 的报告

27. 接着将注意力转向 WP/676 号文件，其中载有执行委员会关于议程项目 28：拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题。

28. 关于第 28.24 段的第二行，朝鲜民主主义人民共和国代表要求将“2019”改为“2017”。此外，他要求将以下案文纳入决议草案 28/3 第 28.25 段中：“大会要求国际民航组织秘书处根据国际民航组织的使命，鼓励与成员国和利益攸关方就朝鲜民主主义人民共和国的技术活动问题进行沟通。”

29. 关于对决议草案 28/3 的拟议修改，大会主席表示，目前的第 28.20 段最后一句措辞已经照顾到这个意思，其中要求国际民航组织继续与朝鲜民主主义人民共和国接触，并预期国际民航组织将根据这一要求向下届大会报告。在这种情况下，她认为所要求的补充案文没有必要。此外，她指出，现在很难在全体会议审查报告时引入案文，因为这可能会令人质疑内容的准确性，也可能会重新开始已经结束的讨论。

30. 朝鲜民主主义人民共和国代表回应表示，由于执行委员会会议当时的技术连线问题，他未能适当参与议程项目 28 的讨论。因此，他试图在本后期阶段引入拟议的增添案文，不过他同时注意到增添的案文与成员国包括中国、俄罗斯联邦和尼加拉瓜等国代表在执行委员会期间的发言相一致。

31. 法国代表表示，不应接受朝鲜民主主义人民共和国代表的要求，因为它与执行委员会的讨论背道而驰。他认为，执行委员会已经就该项目作出实质性决定，因此，无法接受朝鲜民主主义人民共和国在这个后期提出此一要求。

32. 联合王国代表同意前一位代表的发言，并补充说，此时要求修改决议草案超出了大会职权范围，哥伦比亚代表和墨西哥代表都同意这一点。后者还指出，执行委员会已详细讨论了这个问题，提议的修改将完全推翻决议草案 28/3 的意图，即与朝鲜民主主义人民共和国暂停合作直到该国停止未经宣布进行导弹发射。

33. 俄罗斯联邦代表忆及在他就该项目参加执行委员会会议期间，他提议理事会在尊重各国主权权利的基础上继续就该事项开展工作。他认为，实施制裁将损害朝鲜民主主义人民共和国民用航空器的安全。尽管如此，考虑到在这个后期阶段对修改项目项目 28 最终报告各方表示了关切，俄罗斯联邦代表建议改将朝鲜民主主义人民共和国的提议反映在本次全体会议的会议记录中。

34. 厄立特里亚代表借此机会对大会主席、秘书处和参加本次庄严大会的代表所做的出色工作深表感谢。至于前一点关于成员国主权的问题，他认为首重成员国在民用航空方面的主权安全和安保。在他看来，朝鲜民主主义人民共和国代表的要求是作为国际民航组织成员国提出的，应该如俄罗斯联邦代表所提议给予适当考虑。

35. 大会主席确认，在本次会议的会议记录中反映朝鲜民主主义人民共和国的发言，包括他们对决议草案 A28/3 进行拟议修改的要求，没有任何困难，但要进一步的话，目前显然没人支持重新讨论大会决议草案本身的措辞。

36. 西班牙代表表示支持在会议记录中反映这一讨论的上述拟议解决方案。他认为这是回应朝鲜民主主义人民共和国要求的最合适方式。日本和秘鲁代表同意这一观点，后者也同意墨西哥代表的发言。他指出，在未来的讨论中，应该牢记，除了《公约》第 1 条关于国家主权的内容外，《公约》还规定了针对整个人类的某些义务。

37. 大会主席回答朝鲜民主主义人民共和国代表提出关于避免与他的国家进行技术活动是什么意思以及这是否包括 COSCAP-NA 的问题时，她表示联合国 1718 朝鲜制裁委员会专家组的专家已处理过该问题，并质疑现在重新开始这方面讨论的价值。她重申，该问题已在执行委员会中进行了详细讨论，因此，此时最好的行动方案是在会议记录中相应地反映所有意见。她敦促所有代表在这方面配合会议进程。

38. 朝鲜民主主义人民共和国代表充分了解情况后，对大会主席在本届大会期间的领导表示衷心感谢，并向国际民航组织理事会主席和秘书长就他们为这次成功的大会会议做出的贡献致以最高善意。尽管如此，作为首席代表，他表示，他有义务坚决反对和拒绝关于他的国家导弹发射的第 28/3 号决议草案，他认为这是美国及其盟国的政治挑衅。朝鲜民主主义人民共和国还对国际民航组织通过了一项决议，在其 78 多年的历史上首次避免与缔约国开展所有技术合作活动表示遗憾。尽管如此，他最后还是再次保证朝鲜民主主义人民共和国随时准备履行其作为国际民航组织成员国的义务。

39. 纳米比亚代表对大会主席及其团队在指导大会取得顺理成章的结论方面发挥的领导作用表示衷心感谢。谈到议程项目 28 的报告中提到国际民航组织实况调查小组（FFIT）在瑞安航空 FR 4978 航班事件中开展的工作问题，他不知这是否符合公约第 49 c) 条赋予大会的职权。特别是，他对附件 13 — 航空器事故和事故征候调查附录 2 的解释是，对此类事故的报告应避免追究过错或责任。然而，第 28/1 号决议执行部分第 2 条的措辞表明，大会谴责一个国家的行为，他认为这是追究责任分摊。如果涉及瑞安航空 FR 4978 航班的事件属于附件 13 的这个含义，那么这意味着理事会没有采取适当的行动，理事会在履行职责时就犯了错误。理事会成立的实况调查小组后来归咎一个成员国，这违背了公约第 55 e) 条的意图。因此，他质疑实况调查小组开展工作的权威。他声称这些观点是站得住脚的，因为它们强调大会需要注意将要通过的决议中所载的具体措辞，特别是如果它们可能违反《芝加哥公约》的规定。

40. 针对上述发言，法律事务和对外关系局局长（D/LEB）澄清，成立实况调查小组（FFIT）调查瑞安航空 FR 4978 航班事件显然属于公约第 54 条规定的理事会的法定职能。在这方面，理事会当时明确了实况调查小组的任务及其职权范围。这一特定事件并不是作为事故来报告，因此不属于公约附件 13 的职权范围，而附件 13 涉及的是航空器事故或事故征候调查。

41. 法国代表同意秘书处提供的解释。他表示，瑞安航空 FR 4978 航班事件调查显然是基于公约第 55 e) 条，而不是涉及事故情况下安全调查的附件 13。

42. 理事会主席进一步澄清，理事会已经对这个问题进行了长时间的讨论，实况调查小组进行的调查并非根据附件 13 进行，因为此事件与该附件下的事故或事故征候含义无关。因此，理事会为指导调查小组而制定了具体的实况调查小组职权范围。根据公约第 55 e) 条，理事会由于当时收到了一个国家要求确定在这起特定案例中发生什么事，因此着手建立实况调查小组。主席还提醒大会，国际民航组织并未进行航空器事故征候或事故调查，因为正如附件 13 所规定的，这纯粹是各国的责任。

43. 俄罗斯联邦代表感谢纳米比亚代表的发言，他认为该发言包含值得理事会进一步分析的有用层面。回到议程项目 28 报告的内容上谈，他感谢秘书处在很短的时间内做了大量工作将报告定稿。然而，在回顾执行委员会的讨论时，他认为该报告没有恰当地反映针对 WP/455 和 /456 号文件进行的讨论。在他看来，这两份文件从未得到适当的讨论。相反地，这些文件被搁置了，而且与报告第 28.16 和 28.17 段中所述恰恰相反，共有 16 个代表团就该项目发表了意见，包括他认为南非代表阐述了一个强有力的论点。

44. 由于没有人对最终报告内容发表进一步意见，大会主席感谢所有代表的耐心与合作。她表示，现在她很高兴地宣布，根据上文第 28 段中对第 28.24 段的修改，批准了 WP/676 号文件中所载的执行委员会报告，并通过第 28/1、28/2 和 28/3 号决议。

授权大会主席批准全体会议的会议记录

45. 全体会议授权主席代表其批准大会第 41 届会议的会议记录。

致谢

46. 澳大利亚代表代表所有代表和观察员向大会主席表示感谢，并指出她从此将获得成为国际民航组织传奇人物的最高荣誉。他还感谢秘书处所做的出色工作，也感谢口译员和笔译员以及其他代表。他指出，由于 COVID-19，大家都经历了国际航空史上最艰难的时期之一，很高兴看到来自世界各地的参与者齐聚一堂，他期待未来与所有人密切合作。他还感谢主席和秘书长所做的出色工作，最后祝大家一路平安。

47. 大会和理事会秘书处主任 (C/ACS) 代表秘书处全体工作人员发言，赞赏大会主席过去两周内所做的一切，工作人员很荣幸能为她在担任主席期间提供服务和支持。他表示大会主席工作非常出色，在整个大会会议期间，工作人员都钦佩她的风格和派头。就他而言，与她共事并帮助她为大会取得圆满成功，他感到非常高兴。最后，他向主席保证，她将永远是国际民航组织工作人员社团的一员，最后他代表工作人员向大会主席赠送了一份小礼物以示感谢。

秘书长的闭幕词

48. 秘书长首先感谢大会第 41 届会议主席 Poppy Khoza 女士（南非）的出色管理以及本届大会取得的历史性非凡成果。他还对理事会主席和国际民航组织秘书处表示感谢，秘书处的许多人不仅在过去两周，而且在本次活动的筹备过程中和在此之前的创新博览会都牺牲了夜晚和周末时间。

49. 他非常荣幸地担任国际民航组织大会第 41 届会议的秘书长。在过去两周，本届大会完成了对 650 多份工作文件的正式审议，这为本组织创造了高效新记录，极大地证明大会主席、大会副主席、委员会和专门委员会的主席和副主席所做的努力取得了成功，并受到高度赞赏。

50. 本届大会是有史以来首次以面对面和虚拟的混合形式举行，尽管大流行病持续存在，这种更大的灵活性使来自 184 个成员国、非成员国和 56 个观察员代表团的 2500 多名代表得以参与。但是，这也增加了筹备和召开大会的复杂性、工作量和成本。许多经验教训和创新方法已加以留存，这将有助于规划和筹备下届大会和其他活动。

51. 他首次以秘书长身份领导这些工作，这既是一份难以置信的荣幸，也让他深感谦卑，他请求现在花点时间来赞扬每个人为国际民用航空、国际民航组织所有成员国和航空运输业取得重大成就所做的重要贡献。在本届大会上取得了一些巨大且非常重要的进展，推进了对地球未来可持续性和航空运输系统复原力至关重要的主题，而航空运输系统为地球人民服务并使其相连。已通过的决议和决定对国际民航组织提出了大量的新要求

和责任。为支持本组织有效地交付这一工作量，并让本组织更能应势调整、保持敏捷、创新和可持续，大会批准了国际民航组织的预算，包括用于本组织转型和现代化的特别拨款，详情可见于新的业务计划。如果国际民航组织要实现新的目标和指标，这种转型在此时绝对至关重要，他向所有国家作出庄严承诺和保证，他将和秘书处一道，与理事会密切和有效地合作，以领导这些秘书处的变革并使国际民航组织的转型目标成为现实。

52. 展望未来，国际民航组织将继续仰赖各国的支持和贡献，以成功提供各国需要和期望的必要能力建设活动。无论是推广国家信息和最佳做法，掌握邻国的最新发展和优先事项，还是确保他们的立场和观点得到倾听和相关地区集团的欣赏，国际民航组织仍有赖各国与国际民航组织地区办事处持续和积极接触。

53. 在结束这次活动时，秘书长表示深感鼓舞和启发，他相信许多代表也有同感。在有幸再次会面之前，无论是在蒙特利尔还是在各国和地区，他祝愿所有人回途平安健康，并在共同应对支持 21 世纪的空中交通和可持续发展的所有挑战中继续取得成功。

理事会主席的闭幕词

54. 理事会主席对大会第 41 届会议主席南非的 Poppy Khoza 女士深表感谢，她是 78 年来主持大会的第一位女性主席，他与秘书长一起感谢支持大会工作的各大会议副主席、委员会和专门委员会主席和副主席。

55. 国际民航组织非常鼓舞地看到成员国和业界在过去两周处理的优先事项中如此高度的参与。综合结果在推动提高航空运输的创新和复原力方面取得了重要进展，也许最重要的是，已就到 2050 年时实现净零国际运行达成了国际共识。各国继行业团体做出类似承诺后通过了这一新的航空运输脱碳长期目标，将极大地帮助绿色创新和实施势头，要最终实现无排放的动力飞行，这些必须在未来几十年加速。大会还在确定如何实现这一关键环境目标方面取得了进展，就国际民航组织实现这一目标所必需的技术、运行、燃料和联盟方面推广加速创新。在本届大会期间签署的 ACT-SAF 协议验证了各国目前的决心，关于 CORSIA 达成的同意则又是另一个关键步骤。

56. 在航空安全与空中航行能力和效率方面，大会批准了最新版的国际民航组织全球航空安全计划和全球空中航行计划这些全球计划，使航空界围绕共同的目标和途径团结齐力，实现灵活、安全、可靠、可持续、高性能、可互用的全球航空运输系统。国际民航组织还感到鼓舞的是，大会同意将安全关键系统的网络复原力作为下一版全球空中航行计划的关键优先事项，并且还完全核准了国际民航组织关于 COVID-19 的高级别会议安全分会的建议。高级别会议的成果也纳入了大会在航空运输简化手续领域达成的同意，特别是在其关于需要实现非接触式数字旅客体验的建议方面，并得到国际民航组织与公共卫生相关的新规定支持。这些领域的其他显着成果包括支持修订国际民航组织全球航空安保计划，以及大会强烈强调需要加强民航部门的网络安全和网络复原力。

57. 关于航空运输的经济发展，大会已大力增进人们认识到航空是复苏的强大推动力、加强航空服务自由化的必要性、以及在危机时刻航空货运业务保持世界供应和连通的作用。此外，大会同意改善全球航空基础设施和空中航行服务现代化的资金获取渠道，同时敦促国际民航组织航空运输监管专家组 (ATRP) 推进其关于外国投资航空公司公约草案的工作。除了与国际民航组织核心战略目标相关的这些发展，理事会主席很高兴看到大会核准适用理事会批准的新的国际民航组织实施支持政策。

58. 大会还强调了国际民航组织为有效的全球能力建设开展的技术合作和援助工作，及其支持国际航空恢复、复原力和可持续发展的各种产品和服务组合所具备的内在价值。同样，许多成员国政府强调了通过国际民航组织全球航空培训活动和方案提供援助的价值，同时同意应尽快召开一次新的国际民航组织会议，以全面评估当前和未来的人力资源技能要求以及全球航空培训需求。

59. 主席进一步指出，对于推进国际民航组织法律领域工作、促进国际民航组织优先事项和方案与各国和各地区在追求实现联合国 2030 年可持续发展议程目标时的相关需求保持一致方面，本届大会作出的决定也至关重要。事实上，大会议程的许多社会和经济目标已经取得进展，包括与性别平等相关的目标，他认为这个问题需要航空部门采取更有雄心的行动。

60. 他深深感谢为大会取得令人佩服的成果做出贡献的所有代表和观察员，特别是他们在面对一些紧张的外交审议和艰难的讨论时，坚定不移地致力于达成多边共识。正是因为有这种全球合作精神，所有人将继续受到指引并得以开展第 41 届大会确定的工作。

61. 会议结束前，主席祝贺和赞赏秘书处的工作以及口译员和笔译员在幕后连夜制作文件所做的努力。对此，他非常感谢所有与会者，并与秘书长一起向大会主席赠送了一个象征礼品作为对此次活动的纪念。

大会主席的闭幕词

62. 大会主席感谢澳大利亚代表、理事会主席、秘书长及大会和理事会秘书处主任的友好发言，也感谢所有大会与会者。

63. 十多天前，大会开幕，作为大会主席，她承诺为合作审议创造一个安全的空间，在与会者浏览面前的议程时，她真诚地希望她已经兑现承诺。这绝非易事，但在大家的理解与合作下，最终安全着陆。她目睹了一群专业人士和航空专家将他们个人和国家的专业知识和贡献用于改善民用航空业，她永远感激大家过去十天展现的风度，更感谢各方合作促成了本届大会成果。

64. 她承认，讨论非常激烈，有时确实很困难，但最重要的是所有人仍然发扬了合作、理解和友谊的精神。现在的挑战是如何确保成功实施各委员会和专门委员会产生的成果。尽管她祝愿所有人都得到应有的休息，但她指出，现实情况则是重建和重新连接世界的工作方才开始。过去十天取得的成就确实打下了坚实的基础，让理事会和秘书处在未来三年合作、继续建设和实现这些宏大的计划。

65. 因此，她呼吁所有与会者反思民用航空的重要性，以及每个国家赋予他们推动民用航空向前发展以保护该行业利益并确保其可持续发展的任务。她说，三年后，大家会再次汇聚在这个论坛上，到那个时候要谈的问题，就是是否实现了过去十天定立的意向。

66. 在过去两周内，大会还重新选举了一个新的理事会。就此，大会主席向竞选理事会席位成功的每个国家表示祝贺。为了实现过去两周审议和成果的成功和影响，这些国家尤其必须保持专注和勤奋，避免因外围问题而跑偏了。事实上，所有成员国的责任就是团结支持理事会，确保过去两周没有白费。现在应该为各个委员会和专门委员会分享的许多杰出贡献注入生命。她还敦促理事会主席和秘书处筹备下届大会时考虑从本次会议中吸取的宝贵经验教训。

67. 最后，她感谢所有人对她的信任，让她完成这项棘手而重要的任务。她还感谢四位大会副主席、各委员会和专门委员会的主席和副主席，他们的支持使这项任务更易于应付。她感谢理事会主席、理事会成员、秘书处和口译员为本届大会所做的规划，以及在有时出现棘手情况的过去十天里各方展现的同志情谊。主席还感谢所有代表不同成员国、行业组织的代表和观察员的合作与支持，以及那些通过虚拟方式关注讨论的人。她还感谢她的政府允许她来到这里，她也确认在整个过程中吸取了很多教训。与此同时，她强调表示，担任大会主席的经验现在成了她人生中千金不换的难忘经历。

68. 最后，大会主席祝所有代表回途平安。

69. 大会主席随后宣布国际民航组织大会第 41 届会议闭幕。会议于 15:50 时休会。

— 完 —

ISBN 978-92-9275-079-4



9 789292 750794