Doc 10136, A40-EX

ICAO

大会第四十届会议

2019 年 9 月 24 日 — 10 月 4 日，蒙特利尔

执行委员会

报告和会议记录

经大会全会批准
并由秘书长授权出版

Doc 10136, A40-EX

ICAO

大会第四十届会议

2019 年 9 月 24 日 — 10 月 4 日，蒙特利尔

执行委员会

报告和会议记录

经大会全会批准
并由秘书长授权出版

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

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

第四十届会议，2019 年

Doc 10136 号文件 —《执行委员会报告和会议记录》
订购编号：10136
ISBN 978-92-9265-646-1

© ICAO 2021

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

执行委员会

报告和会议记录

目录

I. 报告

页码

执行委员会的报告 …… 3

综述 …… 3

出席会议的国家和观察员代表团 …… 3

议程 …… 6

议程项目 10：拖欠的会费
（此题目包含在给全会的口头报告中；本文件第 I 部分无书面记录） …… 7

议程项目 11：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告 …… 8

议程项目 12：航空安保 — 政策 …… 8

议程项目 13：审计计划 — 持续监测做法 …… 30

议程项目 14：简化手续方案 …… 37

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 — 政策和标准化 …… 51

议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化 …… 69

议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA） …… 82

议程项目 18：国际民航组织的多种语文 …… 93

议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性 …… 94

议程项目 20：不让任何国家掉队举措 …… 99

议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs） …… 102

议程项目 22：资源调动和自愿基金 …… 104

议程项目 23：技术援助方案 …… 106

议程项目 24：技术合作 — 政策和活动 …… 109

议程项目 25：国际民航组织民用航空培训政策和能力建设 …… 117

议程项目 26：由执行委员会审议的其它高级别政策问题 …… 122

II. 会议记录

第一次会议记录（2019 年 9 月 25 日，星期三，9 时）…… 129

第二次会议记录（2019 年 9 月 26 日，星期四，9 时）…… 131

第三次会议记录（2019 年 9 月 26 日，星期四，14 时）…… 157

第四次会议记录（2019 年 9 月 28 日，星期六，14 时 15 分）…… 185

第五次会议记录（2019 年 9 月 29 日，星期日，9 时）…… 219

第六次会议记录（2019 年 9 月 29 日，星期日，14 时 15 分）…… 249

第七次会议记录（2019 年 9 月 30 日，星期一，9 时）…… 283

第八次会议记录（2019 年 9 月 30 日，星期一，14 时 30 分）…… 313

第九次会议记录（2019 年 10 月 1 日，星期二，9 时）…… 339

第十次会议记录（2019 年 10 月 2 日，星期三，9 时）…… 359

第十一次会议记录（2019 年 10 月 2 日，星期三，14 时）…… 371

第十二次会议记录（2019 年 10 月 3 日，星期四，15 时 30 分）…… 381

第十三次会议记录（2019 年 10 月 4 日，星期五，9 时 25 分）…… 389

附录　执行委员会审议的工作文件清单 …… 383

执行委员会讨论的项目时间安排表

会议日期和次数															
		9月									10月				
项目		25日 上午 1	26日 上午 2	26日 下午 3	28日 下午 4	29日 上午 5	29日 下午 6	30日 上午 7	30日 下午 8		1日 上午 9	2日 上午 10	2日 下午 11	3日 下午 12	4日 上午 13
10.	拖欠的会费	X													
11.	理事会给大会的2016年、2017年和2018年年度报告		X								X				
12.	航空安保 — 政策			X	X						X				
13.	审计计划 — 持续监测做法				X						X				
14.	简化手续方案						X				X				
15.	环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量 — 政策和标准化					X						X			
16.	环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化					X	X					X	X	X	
17.	环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）						X						X	X	X
18.	国际民航组织的多种语文		X								X				
19.	增强国际民航组织的效率和有效性							X	X			X	X		
20.	不让任何国家掉队举措		X								X				
21.	联合国2030年议程 — 可持续发展目标（SDGs）		X								X				
22.	资源调动和自愿基金		X								X				
23.	技术援助方案								X			X			
24.	技术合作 — 政策和活动								X			X			
25.	国际民航组织民用航空培训政策和能力建设							X			X				
26.	由执行委员会审议的其它高级别政策问题								X		X	X			

第 I 部分

执行委员会的报告

执行委员会提交大会的报告

综述

1. 自 2019 年 9 月 24 日至 10 月 4 日，大会第 40 届会议执行委员会召开了 13 次会议。大会主席 Nari Williams-Singh 先生（牙买加）主持了会议。

出席会议的国家和观察员代表团

2. 以下 184 个成员国出席了委员会的全部或部分会议：

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

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

3. 来自以下 55 个国际组织的观察员也出席了一次或多次会议：

非洲民用航空委员会（AFCAC）
非洲开发银行（AfDB）
中部非洲航空安保监督机构（ASSA-AC）
非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）
空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）

国际机场理事会（ACI）
阿拉伯航空承运人组织（AACO）
阿拉伯民用航空组织（ACAO）
非洲航空培训机构协会（AATO）
非洲和马达加斯加民用航空局（AAMAC）
航空工作组（AWG）
加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）
中美洲空中航行服务公司（COCESNA）
民用空中航行服务组织（CANSO）
东非共同体民用航空安全和安保监督组织（EAC CASSOA）
欧洲航空安全机构（EASA）
欧洲民用航空会议（ECAC）
欧洲民用航空设备组织（EUROCAE）
欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）
欧洲联盟（EU）
飞行安全基金会（FSF）
全球快递协会（GEA）
爱马仕 — 航空运输组织（HERMES）
国际航空航天医学院（IAASM）
国际航空运输协会（IATA）
国际公务航空理事会（IBAC）
国际可持续航空联盟（ICSA）
航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）
国际卫星辅助搜救组织（COSPAS SARSAT）
航空器所有人和驾驶员协会国际理事会（IAOPA）
航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）
空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）
空中交通安全电子器材协会国际联合会（IFATSEA）
货运代理人协会国际联合会（FIATA）
国际地理学联合会（IGU）
国际法协会（ILA）
国际移动卫星组织（IMSO）
国际石油工业环境保护协会（IPIECA）
国际运输论坛
国际运输工人联合会（ITF）
国家间航空委员会（IAC）
联合航空当局 — 培训机构（JAA-TO）
拉丁美洲航空和空间法协会（ALADA）
拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）
太平洋航空安全处（PASO）

太平洋岛屿论坛
航空无线电委员会股份有限公司（RTCA）
国际汽车工程师学会（SAE）
班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）
国际航空货物协会（TIACA）
联合国气候变化框架公约（UNFCCC）
西非经济和货币联盟（UEMOA）
世界银行集团（WB）
世界气象组织（WMO）
世界范围机场协调人小组（WWACG）

4. 理事会主席奥卢穆伊瓦・贝纳德・阿留博士、秘书长柳芳博士参加了委员会所有会议。法律事务和对外关系局局长黄解放先生担任委员会秘书。H. Gourdji 先生是副秘书。M. Belayneh 先生、S.P. Creamer 先生、T. De Bodt 女士、A. Detchou 先生、B. Djibo 先生、D. Guindon 先生、T. Hasegawa 先生、J. Hupe 女士、E. Lassooij 先生、S. Lefoyer 先生、R. Macfarlane 先生、C. Radu 先生、J. Vargas 先生和 J. Wan 先生是助理秘书。简记员是 S. Black 女士、A. Borsellino 女士、S. Browning 女士、J. Park 女士和 Y. Que 女士。

5. 会议记录将作为 A40-Min. EX/1-13 号文件印发。

议程

6. 以下项目由全体会议发交执行委员会审议：

议程项目 10：拖欠的会费

议程项目 11：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告

议程项目 12：航空安保 — 政策

议程项目 13：审计计划 — 持续监测做法

议程项目 14：简化手续方案

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 — 政策和标准化

议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化

议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

议程项目 18：国际民航组织的多种语文

议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性

议程项目 20：不让任何国家掉队举措

议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

议程项目 22：资源调动和自愿基金

议程项目 23：技术援助方案

议程项目 24：技术合作 — 政策和活动

议程项目 25：国际民航组织民用航空培训政策和能力建设

议程项目 26：由执行委员会审议的其它高级别政策问题

7. 委员会审议的所有文件和工作文件都按照议程项目排列，放在国际民航组织大会网站 https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/wp.aspx 上。

— — — — — — — —

议程项目 11：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告

11.1 在执行委员会第二次会议上，理事会主席介绍了理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告，以及涵盖 2019 年前六个月的补充报告。

11.2 在理事会主席做概述期间，执行委员会获知，理事会在该时期特别积极地巩固本组织在过去三年期间在国际民航组织所有战略目标和辅助战略方面的变革和成就，以及在国际民航组织做出部署，积极应对其未来挑战。

11.3 最后，执行委员会注意到，大会第 40 届会议建立的每个委员会都将审查年度报告中属于每个附属机构相关职权领域内的部分，这些报告的完整案文之前已经分发给所有成员国，也可以在国际民航组织公共网站上获取。

议程项目 12：航空安保 — 政策

12.1 在委员会第三次和第四次会议上，执行委员会根据理事会关于全球航空安保计划的实施（GASeP）（WP/25 号文件）的报告以及第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）的成果（WP/26 号文件），审议了航空安保（AVSEC）政策的主题。根据这些信息，委员会还审议了理事会关于更新《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》（WP/27 号文件）的提案，以及关于更新解决民用航空网络安全的决议及其战略的提案（WP/28 号文件）。此外，各国和观察员提交了 44 份文件：WPs/112、141、148、165、171、172、178、219、221、243、248、250、251、253、254、283、285、286、315、328、344、348、355、357、373、386、394、395、400、405、427、466、473、489、490、491、494、495、517、528、532、543、567 和 569。

12.2 卡塔尔在 WP/141 号文件中阐述了旅客和非旅客机场检查差异化议题，主张航空安保专家组（AVSECP）需要开展更多工作，实现一个更加有效力和有效率的检查系统。

12.3 阿拉伯联合酋长国在 WP/148 号文件中讨论了国家之间就共享相关航空安保信息而加强合作与协作的必要性和重要性。

12.4 非洲民用航空委员会（AFCAC）在 WP/165 号文件中代表 54 个成员国强调了实施航空安保质量控制义务方面所面临的全球挑战，并建议加强航空安保质量控制方案及其有效实施。

12.5 由哈萨克斯坦和俄罗斯联邦分别提交的 WPs/171 和 355 号文件提供了有关国际民航组织欧洲和北大西洋（EUR/NAT）办事处所做工作以及需要加强欧洲和北大西洋办事处工作人员的信息。

12.6 民用空中航行服务组织（CANSO）在 WP/172 号文件中建议将目前的秘书处网络安全研究组（SSGC）升格为国际民航组织理事会之下的国际民航组织专家组，并应将新成立的“信任框架研究组”作为一个工作组置于新的专家组之下。新成立的网络弹性、安全和保障专家组（CRSSP）应讨论并提出任何新的或改编的标准和建议措施（SARPs）及指导材料，确保国际民航组织各专家组和各种专家小组中与航空网络有关的所有活动的一致性和连贯性。

12.7　国际航空运输协会（IATA）在 WP/178 号文件中，提出需要迅速采取具体行动，建立明确、统一和全面的安全分类，及时有效报告航空安全事件的实用工具。

12.8　航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）在 WP/219 号文件中，呼吁建立一个国际民航组织实体，由成员国在业界支持下管理，不受现有国际民航组织组织结构的限制。该实体应有能力确保所有网络安全活动在国际民航组织内得到有效协调，并确保网络安全与其他学科的关连得到妥善管理，并使现有小组和研究组开展的工作保持一致。

12.9　阿拉伯联合酋长国在 WP/221 号文件中呼吁航空界携手合作解决网络安全问题。它建议国际民航组织通过建立适当的网络安全结构来解决网络安全的多维度问题，按照理事会的指示，为国际民航组织网络安保工作方案的未来结构进行一项可行性研究和差距分析。

12.10　国际机场理事会（ACI）在 WP/243 号文件建议，如果网络安保专家组资源配备适当，则可以通过在专家组成员中汇集更广泛的专业知识和经验，特别是在网络安保方面，来潜在地解决某些问题；对风险评估采取全局做法，采用所有利害攸关方商定并相互理解的方法，同时吸取地区和国家的经验；具备建立工作组的能力，以便根据需要投入更多时间和资源来制定指导材料、方案、进行能力建设、援助和培训；在单个场合审议空中航行、安全和安保问题。

12.11　加拿大在 WP/248 号文件中代表澳大利亚、牙买加、日本、新西兰、新加坡、阿拉伯联合酋长国、美国、全球快递协会、国际航空运输协会、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）认识到将注重成果且基于风险的原则纳入组织结构及其航空安保方案，这一过程不仅复杂而且不断演变。为了支持全球航空安保计划的优先目标，与全球业界分享此类经验，同时制定切实的方法以便进一步认识并纳入此类做法、原则和政策，对于提供更加可持续且创新的全球航空安保生态系统至关重要。

12.12　国际机场理事会在 WP/250 号文件中报告，业界正在进行紧迫的航空安保创新，从渐进式改进到“突破性”创新 — 通过智能安保对旅客安检全面重新审视。国际机场理事会认识到渐进式和突破性解决方案都需要创新氛围，因此提出了成员国和国际民航组织可以采取的具体步骤的建议，帮助行业应对未来的主要挑战。

12.13　澳大利亚、阿拉伯联合酋长国和联合王国在 WP/251 号文件中鼓励各国达成协作安排并实施一站式安保安排，以便在确定等效并符合国际民航组织指导的情况下通过避免不必要的重复性安保管制措施，提高航空安保系统的可持续性。

12.14　阿根廷、澳大利亚、比利时、巴西、加拿大、中国、法国、冈比亚、德国、加纳、爱尔兰、意大利、日本、约旦、肯尼亚、荷兰、新西兰、尼日利亚、北马其顿、葡萄牙、卡塔尔、罗马尼亚、沙特阿拉伯、塞拉利昂、新加坡、瑞士、土耳其、阿拉伯联合酋长国、联合王国、美国、国际机场理事会和国际航空运输协会在 WP/253 号文件中，建议各国、业界和国际民航组织采取实际行动，将安全文化根植于航空环境之中，与全球航空安保计划的优先成果保持一致，其中包括实施安保文化运动。

12.15　南非在 WP/254 号文件中提供了南非通过建立合作结构来处理影响航空旅客的一些犯罪方面的经验，并提出一个机构或一个部门无力承担保护整个航空系统免遭这些威胁的重任。

12.16　法国在 WP/283 号文件中分享了其通过建立航空运输网络安全理事会确保有效的网络安全协调机制的经验，该理事会已经在为保护民用航空免遭网络攻击提供了关键的信息，并建议应该对国际民航组织关于这一主题的战略，以及建立专门的协作性且横向的机构表示欢迎和鼓励。

12.17　阿根廷和巴西在拉丁美洲航空委员会（LACAC）成员国的支持下在 WP/285 号文件中分享了全球航空安保计划实施的经验，并建议建立一个平台跟踪全球航空安保计划实施路线图的成就。具体而言，建议建立一个全球共享平台，其中包括全球航空安保计划实施路线图目录，这有益于各国确定解决方案以实现遵守航空安保标准。

12.18　美国在 WP/286 号文件中认识到自大会第 39 届会议以来，全球航空安保取得的积极进展，但建议大会第 40 届会议为下一个三年期制定更加雄心勃勃的航空安保议程。具体而言，虽然上一个三年期通过开发全球航空安保计划和相关工具建立了框架，但现在必须把重点放在行动、有效实施、监测和改进方面。

12.19　芬兰在 WP/315 号文件中代表欧盟（EU）及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）的其他成员国提请注意欧洲地区全球航空安保计划的实施经验，敦促国际民航组织、各国和航空实体保持这一势头，将全球航空安保计划的目标毫不拖延地转变为现实成果，从而提高航空安保实施的全球标准。

12.20　新加坡以及阿根廷、亚美尼亚、比利时、巴西、柬埔寨、加拿大、中国、斐济、法国、意大利、日本、约旦、老挝人民民主共和国、马绍尔群岛、瑙鲁、新西兰、尼日利亚、帕劳、巴布亚新几内亚、菲律宾、葡萄牙、俄罗斯联邦、塞内加尔、瑞士、泰国、特立尼达和多巴哥、阿拉伯联合酋长国和联合王国等共同提案国在 WP/328 号文件中讨论了向其他机构和组织推广对航空安保意识的重要性。

12.21　俄罗斯联邦在 WP/344 号文件中介绍了采取一种综合性做法来进一步完善各国监督活动的有关信息，该做法使用了新方法，旨在防止人们违反航空安保要求以及加强旅客安保文化。

12.22　委内瑞拉在 WP/348 号文件中建议国际民航组织设计和实施网络安全联络点（PoCs）网络，以鼓励各成员国之间对网络威胁和风险达成共识，并制定共同的标准确定需要保护的资产和系统的重要性。

12.23　委内瑞拉在 WP/357 号文件中回顾了北美、中美洲和加勒比海地区（NACC）和南美地区（SAM）的地区路线图，以应对全球航空安保计划实施过程中的挑战，并提请注意地区制定的评估系统以确定全球航空安保计划实施的水平。

12.24　中国在 WP/373 号文件中分享了实施全球航空安保计划和亚太地区路线图的经验，并建议发布国家航空安保计划模板。

12.25　委内瑞拉在 WP/394 号文件中请大会认识到各国需要更多的信息和指导材料，以协助实施国际标准、制定战略以及应用最佳做法来保护关键的信息和通信技术（ICT）系统免遭来自可能威胁民航安全的非法干扰行为。

12.26　多米尼加共和国在 WP/405 号文件中强调需要建立一个矩阵模型来确定国家航空安保监督活动的优先事项及频率。这些矩阵有助于确定有序和系统性的合规监督机制和方法，并确保有效实施国家民用航空安保方案。

12.27　美国在 WP/427 号文件中建议国际民航组织建立理事会网络安保和抵御能力技术委员会，集中治理并以整体方法妥善处理网络安保和抵御能力问题。该委员会将管理政策以及行业标准的整合，同时评估潜在技术性标准和建议措施的制定。

12.28　芬兰代表欧盟（EU）及其成员国在一份信息文件（WP/112 号文件）中介绍了与全球航空安保计划目标一致的欧盟安全监督制度。它概述了欧盟航空安保立法如何通过关于民用航空安保领域通用规则的（EC）No 300/2008 法规及其实施法规，要求欧盟成员国对所有适用航空安保标准的机场、运营人和其他实体进行定期监测。

12.29　国家间航空委员会（IAC）在一份信息文件（WP/386 号文件）中介绍了全球航空安保计划和欧洲/北大西洋航空安保路线图规定的实施过程。

12.30　国际航空运输协会在一份信息文件（WP/395 号文件）中提出了关于在获得知名度和管理航空网络安全风险方面需要协调、积极和切实进展的看法，并支持国际民航组织作为最适当的组织来推动协调一致的全球对话和行动。

12.31　多米尼加共和国在一份信息文件（WP/400 号文件）中总结了法规、技术、质量控制、航空安保培训以及向全球民用航空安保系统提供的合作方面的进展情况，以及支持国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）的倡议。

12.32　伊朗伊斯兰共和国在一份信息文件（WP/466 号文件）中强调了对附件 17 的未来修订案纳入国家航空安全监督体系的关键要素的重要性。

12.33　伊朗伊斯兰共和国在一份信息文件（WP/473 号文件）中强调国际民航组织有必要通过由成员国实施的全面而有约束力的规则，包括在附件 17 中解决无人驾驶飞机的安全威胁。

12.34　委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）在一份信息文件（WP/489 号文件）中通报了“西蒙•玻利瓦尔”迈凯蒂亚国际机场实施的航空安保现代化计划的进展情况。

12.35　委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）在一份信息文件（WP/490 号文件）中分享了其在制定工作计划中的经验，该工作计划旨在执行附件 17 的标准和建议措施，特别是那些与网络安全有关的标准和建议措施。

12.36　喀麦隆在一份信息文件（WP/491 号文件）中通报了在制定和实施工具以便促进机场安全文化方面的进展。

12.37　多米尼加共和国在一份信息文件（WP/494 号文件）中通报了各国对于识别经核证的航空安保人员采取的有关措施。

12.38　多米尼加共和国在一份信息文件（WP/495 号文件）中介绍了第 188-11 号法律，该法律为起诉犯罪和危害多米尼加民航的犯罪提供了监管框架。

12.39　印度尼西亚在一份信息文件（WP/517 号文件）中概述了印度尼西亚对航空安保的重视，并分享了其国家民用航空安保计划的实施经验。

12.40　芬兰在一份信息文件（WP/528 号文件）中代表欧盟及其成员国以及欧洲民航会议的其他成员国；尼日利亚、卡塔尔、阿拉伯联合酋长国和沙特阿拉伯在信息文件附录中提交了案文，这些案文可能构成新的《航空安保宣言》的基础。

12.41　卡塔尔在一份信息文件（WP/532 号文件）中介绍了其在国家民用航空安全计划内引入航空网络安全准则和航空网络安全政策的方法。

12.42　阿曼在一份信息文件（WP/543 号文件）中说明了其根据附件 17 的标准和建议措施及附件 9 中与安保有关的规定更新并修订国家立法的经验。它鼓励成员国建立内部机制以确保遵守国际航空安保和简化手续的承诺。

12.43　印度在一份信息文件（WP/567 号文件）中介绍了 2018 年在实施登记和监测遥控航空器及其安全计划方面取得的进展。

12.44　印度在一份信息文件（WP/569 号文件）中介绍了有关基于强大的生物特征数据认证的两层背景调查制度的实施情况。

讨论

下一个三年期的战略重点

12.45　秘书处在 WP/26 号文件中报告了对于 2018 年 11 月在蒙特利尔举行的第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）所提建议结果采取的行动。委员会满意地注意到国家/行业高度参与第二次高级别航空安保会议及其成果。代表们还对国际民航组织秘书处成功举办会议表示感谢。在审查会议成果和后续行动时，委员会赞同第二次高级别航空安保会议的所有建议，并支持国际民航组织理事会和秘书处采取的行动。但是，委员会还鼓励继续关注仍在进行中的项目，例如：需要审查当前的网络安保协调机制、国际民航组织内部对航空安保优先排序，以及可能组建航空安保和简化手续局。

12.46　委员会满意地注意到，秘书处针对联合国安全理事会第 2309 号决议（UNSCR）的关键要点已经完成了许多工作。委员会强调了理事会确保适当机构（例如航空安保专家组）侧重于 UNSCR 2309 号决议的宗旨继续开展工作的重要性。这些领域包括：风险管理以及基于风险的政策和运营决策的相关指导、技术和创新技术以及质量控制和监督。此外，与会代表表示需要对制定和采用安全标准和支持工具的过程进行检查，包括审查政策的方式、阐明所需的安保结果以及评估影响的过程。

全球航空安保计划

12.47　秘书处在 WP/25 号文件中概述了为制定和实施全球航空安保计划（GASeP）优先行动和任务而开展的广泛活动。

12.48　大会第 39 届会议要求为加快制定全球航空安保计划所做的努力受到赞扬。注意到不同地区实施程度不同，在这方面，委员会促请各国继续采取行动实现改善，包括实现全球目标，同时认识到普遍安保审计计划及其实施的重要性，以及为有效衡量实施情况正在进行的改革。

12.49　在实施方面，与会代表欢迎各国在实施全球航空安保计划方面分享的经验。有许多代表建议国际民航组织考虑建立一个平台，用于报告对全球航空安保计划中所商定的优先行动、措施及任务的实施进度，并展示为实现全球航空安保计划各项目标取得的进展，例如通过安全门户网站上的全球航空安保计划信息库，从而随着新数据和资料的提供而更新其中的信息。委员会还强调了现有航空安保能力建设活动反映出附件 17 —《安保》适用的标准和建议措施以及国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件）中确定的攻击方法的重要性。代表们还强调了各地区办事处发挥的重要作用，并赞扬地区办事处为成员国提供了积极支持，通过有效实施全球航空安保计划来促进实现全球和地区目标。

12.50　关于全球航空安保计划的未来发展，委员会承认，全球航空安保计划作为“活的文件”，将在必要和适当的情况下进行修订，并支持三年一次的修订时间表。这些修订可能会酌情解决如何更好地将全球航空安保计划与附件 17 —《安保》的标准和建议措施联系起来。但是，委员会认为，需要进一步讨论将附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款纳入下一版全球航空安保计划路线图的建议。

监管政策

12.51　忆及第二次高级别航空安保会议的结论，并根据全球航空安保计划优先结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，注重结果和基于风险的原则能够通报制定附件 17 —《安保》规定和相关的最佳做法修订案的信息。为此，委员会要求航空安保专家组酌情考虑制定切实可行的方法，承认这些原则并将其纳入决策过程，目标旨在进一步加强航空安保方案的有效性、效率和可持续性。

12.52　此外，委员会对促进航空安保创新表示了广泛支持，并呼吁成员国与行业伙伴进行协调，以促进新技术和创新技术的运行试验。特别是，在考虑基于风险和注重结果的航空安保方法时，提出旅客机场检查措施差异化的议题是检查活动的一种可能发展。但是，委员会强调，尽管存在其他合规手段，其中一些可以在国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件）中找到，但实施底线安保措施对于健全的航空安保系统仍然至关重要。

网络安全

12.53　为了进一步促进在管理网络威胁和风险方面采取连贯一致的方法，理事会在 WP/28 号文件中提出了关于如何最好地解决民用航空网络安全问题的决议草案。该决议旨在通过横向、跨领域和功能性方法解决网络安全问题，重申保护民航关键基础设施系统和数据免受网络威胁的重要性和紧迫性。它还寻求获得国际民航组织、其成员国和行业利害攸关方采取行动的全球承诺，以合作和系统地解决民用航空的网络安全问题并减轻相关的威胁和风险。

12.54　代表们赞扬了国际民航组织及其秘书处网络安全研究小组（SSGC）在解决民用航空网络安保问题方面的工作。大会尤其欢迎并赞同国际民航组织的网络安全战略，强调了制定一项可持续、全面的行动计划以实施该战略，以及继续开展工作以建立健全的网络安全框架的重要性。为了进一步推动在管理网络威胁和风险方面采取一致的方法，委员会同意通过 A40-WP/28 号文件附录 A 中包含的大会决议。该决议将取代大会关于《解决民用航空网络安保问题》的 A39-19 号决议。委员会同意将该决议提交全体会议通过。

第 A40-12/1 号决议：解决民用航空网络安保问题

鉴于全球航空系统是一个非常复杂的综合系统，其中包括对于民用航空运行的安全性和安保至关重要的信息和通信技术；

注意到航空业越来越依赖信息和通信技术系统的可用性以及数据的完整性和保密性；

铭记针对民用航空的网络事件构成的威胁正在迅速和不断发展，这种威胁的行为人居心险恶、旨在破坏业务连续性及为政治、经济或其他动机盗窃信息，并且威胁很容易演变进而在全球范围影响重要的民用航空系统；

认识到影响民用航空安全的所有网络安保问题并非都是非法和/或有意为之，因此应该通过采用安全管理体系来解决；

认识到网络安保的多方位和多学科的性质、挑战和解决方案，并注意到网络风险可以同时影响到范围广泛的区域并且快速传播；

重申按照《国际民用航空公约》（芝加哥公约）确保民用航空的安全、安保和连续性的义务；

考虑到《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书）会加强全球法律框架，将对国际民用航空的网络攻击作为犯罪处理，因此各国广泛批准这些文书将可确保遏制此类攻击并在世界任何地方发生此类攻击时予以惩罚；

重申保护民用航空的重要基础设施系统和数据免受网络威胁的紧迫性和重要性；

考虑到需要协同努力为民用航空利害攸关方解决网络安保挑战制定有效和协调的全球框架，并且采取短期行动提高全球航空系统抵御可能危及民用航空安全的网络威胁的应变能力；

认识到秘书处网络安保研究组的工作通过将网络安保的安全和安保特性联系起来，为网络安保战略的格式做出了重大贡献；

认识到需要在全球、地区和国家各级协调航空网络安保工作，以促进全球一致性并确保各项保护措施和风险管理系统的全面互用性；和

确认相关举措、行动计划、出版物和其他媒体旨在以协作和全面方式解决网络安保问题的价值。

大会：

1. 敦促各成员国和国际民航组织推动普遍通过和实施《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书），作为处理针对民用航空的网络攻击的一种手段；

2. 呼吁各国和行业利害攸关方采取以下行动打击针对民用航空的网络威胁：

a) 实施网络安保战略；

b) 查明可能针对民用航空运行和关键系统的网络事件的威胁和风险，以及这种事件产生的严重后果；

c) 确定国家机构和行业利害攸关方对于民用航空网络安保的责任；

d) 鼓励各成员国之间对网络威胁和风险达成共识，并制定共同的标准确定需要保护的资产和系统的重要性；

e) 鼓励政府/行业在航空网络安保战略、政策和计划以及共享信息方面进行协调，帮助确定需要解决的重大漏洞；

f) 在国内和国际层次制定并参与政府/业界的合作伙伴关系和机制，系统地共享网络威胁、事件、趋势及缓解措施的信息；

g) 根据对网络威胁和风险的共同理解，采取灵活、基于风险的方法，通过实施网络安保管理系统保护重要的航空系统；

h) 鼓励国家机构内部和整个航空业塑造强有力的全方位网络安保文化；

i) 促进国际标准、战略和最佳做法的制定和实施，保护用于民用航空的关键信息和通信技术系统免受可能危及民用航空安全的干扰；

j) 制定政策并根据需要分配资源，确保关键的航空系统：系统架构设计安保；系统具备抵御能力；数据传输方法安保，确保数据的完整性和保密性；实施系统监控以及事件检测和报告方法；开展网络事件取证分析；和

k) 根据涉及空中航行、通信、监视、航空器运行和适航性及其他相关学科的横向、跨部门和职能方法，协作制定国际民航组织的网络安保框架。

3. 指示秘书长：

a) 制定一项行动计划，支持各国和业界通过网络安保战略；和

b) 继续确保本着战略的精神，以跨部门的方式通过适当的机制考虑和协调网络安保事项。

— — — — — — — —

12.55　委员会认识到有必要以更正式的方式继续推进网络安全研究小组的工作，从而与国际民航组织的其他专家组进行结构化的协调，委员会欢迎有关网络安全治理结构的各种提案，这些提案旨在有效地协调整个国际民航组织的网络安全活动，确保对网络安全采取多学科的方法，并促进信息共享。委员会讨论了可作为治理结构基础的适当标准，包括：跨航空各领域的透明度；将秘书处网络安保研究组（SSGC）和信任框架研究组（TFSG）的工作置于一个总括性结构之下；《国际民用航空公约》所有相关附件之间的一致性；由国家管理并确保行业利害攸关方的参与；同时，使专家人数保持在易于管理的水平。因此，它指示国际民航组织迅速进行可行性研究和差距分析供理事会审议，以便在考虑上述标准的情况下确定最适当的网络安全治理结构和协调机制。

12.56　委员会欢迎各国和业界分享实施方面的经验，并承认信息共享和指导对所有利害攸关方的重要性。因此，国际民航组织应确保继续开发目前正在进行的网络安全联络点的工作，以及不断维护和更新网络安全资料库。

协同与合作

12.57　在考虑到某些成员国要求加强国家间合作与协作时，委员会支持第二次高级别航空安保会议的结论，即志同道合的国家之间基于对安保对等措施承认的一站式安保安排，可以通过提高效率和更有效地利用资源来使航空安保系统受益。因此，委员会鼓励各国缔结合作安排并实施一站式安保安排，通过避免不必要的重复安检管制来增加航空安保系统的可持续性，这与国际民航组织《*航空安保手册*》（Doc 8973 号文件）中的指导材料和相关风险评估一致。

12.58　虽然一站式安保安排可能对某些国家参与其中提出挑战，委员会认识到，还有其他方法可以提高航空安保效率。这些方法包括通过信息共享安排、多边协定（例如谅解备忘录）和合作机制，加强各国之间以及政府机构与航空利害攸关方之间的合作。在这方面，委员会对一个成员国的倡议表示欢迎，并鼓励其他国家进一步探讨类似的做法和合作安排。

安保文化

12.59　考虑到全球航空安保计划的第二优先目标，推动安保文化和人员能力，委员会一致认为，建立稳健而全面的安保文化对于长期有效实施和维持航空安保措施至关重要。人为因素在减轻对民用航空的威胁方面起着至关重要的作用。提倡积极的安保文化，可以教育员工了解航空安保威胁及其影响，并有助于减轻内部威胁和外部威胁的影响，因为员工以更具安保意识的方式思考和采取行动，并识别和报告引起关注的行为或活动。反过来，这导致民用航空领域内的所有人员都感到他们在安保系统中起着至关重要的作用。委员会认识到，为了成功地推动安保文化，利害攸关方必须向所有参与民用航空的机构宣传航空安保，从而支持若干会员国提出的做法，这些做法鼓励各国和行业组织对于所有民用航空利害攸关方制定安保文化和意识计划。此外，推动安保文化还需要高层领导的支持和指导，将航空安保原则纳入民用航空运行的各个方面。

12.60　委员会还认识到，必须将对安保文化的政治支持转变为实际行动，并欢迎成员国报告为制定和实施强调机场及其周边安保重要性的实际运动而采取的各种举措。根据第二次高级别航空安保会议的建议，呼吁各国和业界采取切实措施制定安保文化计划，例如高规格运动，委员会支持制定传单、海报、讲习班、情况介绍和讲义以及其他针对性外联机制，将航空安保意识纳入所有民用航空业务之中。此外，委员会注意到各国和业界介绍的用于报告安保事件和定期进行安保意识培训实用工具的重要性。委员会要求国际民航组织继续致力于开发工具，增强安保意识和安保文化，将其作为优先事项，并将 2020 年定为“安保文化年”。

国家监督活动

12.61　委员会强调了质量控制对航空安保可持续性的至关重要性。鉴于普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）审计表明在质量控制领域需要进行必要的改进，与会代表之间达成了广泛共识，即鼓励各国优先考虑投入大量资源并 建立适当的组织，确保有效实施质量控制活动。

12.62　此外，委员会注意到有必要协助各国确定监督活动的优先次序及频率，并建议航空安保专家组考虑在其工作方案中列入制定有关此事项的指导材料。

加强地区实施

12.63　大会认识到国际民航组织地区办事处在协助成员国为解决实施附件 9 —《简化手续》和附件 17 —《安保》、全球航空安保计划、纠正措施计划、协助援助任务、支持地区小组会议的共同问题和挑战，并帮助解决每个国际民航组织地区特有的其他问题方面发挥的重要作用。关于这些国际民航组织地区办事处的人员配备水平，大会决定应根据需要由秘书长酌情决定，秘书长将考虑该地区的实施水平。

大会关于航空安保的决议和宣言

12.64　理事会在 WP/27 号文件中提议对 A39-18 号决议进行修订，以反映自上届大会以来航空安保的发展，并为下一个三年期向成员国和国际民航组织提供航空安保政策指导。经修订的决议案文获得了广泛支持，并被认为适合通过，随后，航空安保专家组将在大会第 41 届会议之前再次对其进行审查。

12.65　委员会审议了包括欧盟（EU）和欧洲民用航空会议（ECAC）在内的一些成员国提出的航空安保宣言草案，以此作为表明各国增强全球航空安保政治意愿的手段。代表们认为，宣言草案必须反映过去三年中航空安保领域的重大发展，并考虑到国际民航组织在全球努力与国际民航界合作以进一步加强航空安保发挥的关键作用，这一点很重要。

12.66　委员会完成了本议程项目的工作，结合考虑收到的意见，同意提交一份经修订的《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》，供全体会议通过。委员会还对以南非牵头的“主席之友”起草小组受委员会之托完善《全球航空安保宣言》的案文表示赞赏，该案文现取代国际民航组织大会第 37 届会议（2010 年）期间通过的先前宣言。此项新宣言作为 A40-12/3 号决议载于 A40-12/2 号决议之后。

第 A40-12/2 号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

鉴于认为整合有关航空安保的国际民航组织持续政策的大会决议，以便使其文本更易获取、更易理解和进行更合逻辑的编排，从而促进其实施和实际应用是适宜的；

鉴于大会在 A39-18 号决议中决定，在每届会议上通过一份国际民航组织关于航空安保政策的综合声明；和

鉴于大会审查了理事会关于修订 A39-18 号决议中包括附录 A 至 H 在内的国际民航组织航空安保持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 40 届会议期间做出的决定；

大会：

1. *决定*本决议所附各附录构成国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，这些政策是大会第 40 届会议闭幕时存在的最新政策；

2. *决定要求*理事会在每届常会上提交一份国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，以供审查；和

3. *宣布*本决议取代 A39-18 号决议。

附录 A

一般政策

鉴于国际民用航空的发展能够极大地有助于建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用则会构成对普遍安全的威胁；

鉴于针对民用航空的非法干扰行为已成为对其安全和有序发展的主要威胁；

鉴于恐怖行为威胁的不断演变的性质，包括由藏匿的爆炸装置、陆侧攻击、便携式防空系统（MANPADS）、其它地对空导弹系统、化学威胁、使用遥控驾驶航空器系统（RPAS）进行的攻击、航空货运系统滥用于恐怖主义目的、网络攻击和针对民用航空的其他非法干扰行为特别是包括正在发展的内部人员威胁所造成的恐怖行为威胁，对国际民用航空的安全、效率和正常具有严重的不利影响，危及机上和地面人员的生命，并有损世界人民对国际民用航空安全的信心；

鉴于针对国际民用航空的一切非法干扰行为均构成违反国际法的严重犯罪；

忆及 A27-12 号决议和 A29-16 号决议仍然有效；

*认识到*各种犯罪活动不当利用航空部门，包括非法航空运送麻醉品和精神药物；

*忆及*大会第 37 届会议通过的关于航空安保的宣言；

*忆及*国际民航组织与世界海关组织（WCO）于 2012 年 7 月在新加坡、2014 年 4 月在巴林麦纳麦和 2016 年 7 月在马来西亚吉隆坡召开的关于加强航空货物安保和简化手续的联席会议上所发布的联合公告；

*铭记*关于恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁的第 2309（2016）、第 2395（2017）和第 2396（2017）号联合国安全理事会决议（UNSCR）；

*认识到*为制定并完善全球航空安保计划（GASeP）与成员国全球磋商以及推广力度成功地使理事会于 2017 年 11 月通过了该计划；

认识到对全球航空安保计划的强烈支持和各国自从全球航空安保计划被批准实施以来对该计划的持续实施；

认识到国际民航组织及其成员国实施和促进基于风险的、适当的和与威胁成比例的全球安保做法的重要性；

铭记2017和2018年期间在埃及、巴拿马、葡萄牙和泰国举办的地区航空安保会议上通过的地区路线图；

忆及2018年11月在蒙特利尔召开的航空安保高级别会议的公报以及会议的结论和建议；和

忆及各国全面看待航空安保和其他航空学科的重要性，在其不同机构之间保持有效协调以确保考虑所有适当信息，并评估任何措施对民航活动特别是对航空安全造成的后果。

大会：

1. 强烈谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因针对民用航空的一切非法干扰行为；

2. 憎恶地注意到包括任何弹道导弹或无人驾驶飞机攻击民用机场，以及错误地将民用航空器作为杀伤性武器的行为在内的，旨在飞行中破坏民用航空器的非法干扰行为和未遂行为，以及机上和地面人员的丧生；

3. 重申航空安保必须继续作为国际民用航空组织及其成员国的最高优先事项来对待，并应提供充分的资源；

4. 要求所有成员国确认其对于国际民航组织既定政策的坚决支持，单独地和相互合作地运用最有效的安保措施，以防止非法干扰行为和惩罚任何此类行为的罪犯、策划者、赞助者、及同谋者的供资人；

5. 重申国际民用航空组织对促进一致和统一解决成员国之间就影响全世界国际民用航空安全而有序运营事宜可能产生的问题的责任；

6. 指示理事会作为一项紧迫的优先事项继续其关于非法干扰行为预防措施的工作，并确保以最高效率和反应来开展这项工作；

7. 呼吁国际民航组织及其成员国根据各自的能力实施联合国安理会第2309号、第2395号和第2396号决议，并集体展示国际民航组织在保障国际民用航空免遭非法干扰行为方面的全球领导力；

8. 认识到国际民航组织在航空安保领域的领导作用，要求理事会在经常方案预算范围内确保本组织航空安保方案的长期可持续性；

9. 敦促所有成员国继续在财务上支持本组织，通过以人力和财务资源形式提供自愿捐助，开展编入经常性方案预算以外的航空安保活动；

10. 感谢航空安保专家组加快编制全球航空安保计划，并将该计划提交给理事会，以便在与各成员国进行磋商下对其进行批准；

11. 指示理事会在完善全球航空安保计划时审议从实施全球航空安保计划过程中汲取的经验，确保反映明确和集体的航空安保目的与目标及得到具体和可衡量指标支持，以指导国际民航组织、各国和利害攸关方确保航空安保的持续改进；和

12. 敦促所有成员国积极参与全球和地区工作，实现全球航空安保计划国家和地区层面的目的、目标、具体目标和优先事项。

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的
国际法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

a) 国际航空法律文书

鉴于保护民用航空免遭非法干扰行为已通过以下各项公约得到加强：《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）、《制止在用于国际民用航空的机场发生的非法暴力行为以补充制止危害民用航空安全的非法行为的公约的议定书》（蒙特利尔，1988 年）、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）[1]、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）和《关于修订<关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约>的议定书》(2014 年，蒙特利尔)及制止此类行为的各项双边协定；

大会：

1. 敦促尚未成为《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963 年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970 年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971 年）和《蒙特利尔公约 1988 年补充议定书》、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991 年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010 年）、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010 年）以及《关于修订<关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约>的议定书》（2014 年，蒙特利尔）[2]的缔约方的成员国成为这些公约的缔约方。

2. 呼吁尚未成为上述航空法律文书缔约方的国家甚至在批准、接受、核准或加入之前，实行这些文书的原则，并要求制造可塑炸药的国家尽快实施给此类炸药进行标注的工作；和

3. 要求理事会指示秘书长继续提醒各国成为《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书、《关于制止非法劫持航空器的公约》的 2010 年补充议定书、《关于修订<关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约>》的 2014 年议定书和《关于在可塑炸药中添加

[1] 《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010年）于2018年生效。

[2] 各项航空安保法律文书成员国的名单可从 www.icao.int 网站国际民航组织条约汇编项下查阅。

识别剂以便侦测的公约》缔约方的重要性，并提供在成为这些文书缔约方中遭遇任何困难的国家所要求的援助。

b) 颁布国家立法和缔结适当协定

鉴于由成员国颁布对此类行为进行严惩的国家刑法可极大地促进制止非法干扰民用航空的行为；

大会：

1. 呼吁各成员国特别注意对犯有策划、赞助、供资或便利非法干扰民用航空行为的人员采取充分措施；特别是要在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定；和

2. 呼吁各成员国对犯有非法干扰民用航空行为的人员采取有关引渡或起诉的充分措施，如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款，和缔结适当协议，以规定引渡对国际民用航空进行犯罪性攻击的人员。

附录 C

技术安保措施的实施

鉴于保护国际民用航空免遭非法干扰行为需要本组织及其成员国不断保持警惕并采取积极的保障行动；

鉴于显然需要加强与人员、其客舱和货舱行李、货物、邮件、信袋和快递包裹的运输相关的所有阶段和过程的安保以及保护民用航空免受网络攻击和网络威胁；

鉴于机读旅行证件通过改进证实旅行者及航空机组身份的证件的完整性以加强安保；

鉴于机读旅行证件还能够使各国之间进行高层合作，加大抗击护照欺诈的力度，包括伪造或仿造护照、冒用者使用有效护照、使用过期或吊销的护照或使用以欺骗手段获取的护照等；

鉴于使用机读旅行证件和其他旅客资料之工具，还可为安保目的进行部署，为国际民用航空系统增加一层重要防护，以便早在航空器登机过程开始之前，发现恐怖分子并预防非法干扰行为；

鉴于对航空货运和邮件的整个威胁要求必须采取全球性做法制定和实施安保规定和最佳做法，包括与世界海关组织（WCO）、万国邮政联盟（UPU）和国际海事组织（IMO）等相关国际组织进行合作；

鉴于确保政府机构、机场当局和航空器经营人采取安保措施的责任由成员国承担；

鉴于有效实施国际民航组织倡导的安保措施是预防非法干扰民用航空行为的有效手段；

鉴于必须采用一套广泛的风险管理策略和工具以期使安保措施与安保风险目标一致，确保航空安保措施的有效性和可持续性；

鉴于除了背景审查、合格认证和质量控制以外，只有通过雇用经过良好培训的安保人员，保护民用航空的反措施才能有效；

鉴于在各个层级为安保和非安保职能的所有人员建立一个强大的安保文化对于一个有效安保环境的发展和可持续性十分重要；和

鉴于需要进行技术、流程创新和适当的培训，实现有效和高效的航空安保和简化手续措施和确定安保检查制度的未来；

大会：

1. 敦促理事会继续以最高优先级通过与当前国际民航安保威胁相称的有效、基于风险和操作上可行的非法干扰行为预防措施，以虑及该威胁的创新性和不断演变性，并从威胁和风险角度不断更新《芝加哥公约》附件 17 的条款；

2. 敦促理事会通过标准，加强应对内部人员威胁；

3. 敦促所有国家以单独方式和以与其他国家合作的方式，为防止非法干扰行为采取一切可能的措施，特别是附件 17 所要求或建议的以及理事会所建议的措施；

4. 重申各国有责任在考虑到不断演变的威胁的基础上在其领土内实施有效的航空安保措施；

5. 敦促各成员国完全和可持续地实施附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款，加强努力，实施关于航空安保的现行标准和建议措施（SARPs）以及有关航空安保的程度，监督其实施情况，采取一切必要步骤预防非法干扰国际民用航空的行为，并适当注意国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件）中所载的指导材料，以及国际民航组织受限制访问网站上所提供的其他与安保有关的指导材料；

6. 鼓励各成员国将民航安保作为国家、社会和经济的优先事项、规划与运行的一个基本组成部分来推动；

7. 鼓励各成员国与行业建立伙伴关系，制定、试用和实施有效的安保措施；

8. 鼓励各成员国和行业组织采取务实行动，制定和组织活动以在工作队伍中实施安保文化和安保意识方案，提高公众意识以进一步解决内部人员威胁问题，并与航空环境中所有利害攸关方合作实施这些方案；

9. 鼓励投资于网络安保战略制定工作的各成员国和行业组织继续制定一个全面的网络安保战略和机制，以确定和管理风险，包括分享与网络安保相关的适当信息；

10. 鼓励各成员国对其航空安保计划的方方面面进行有效监督，以确保安保措施得到有效和可持续实施。

11. 鼓励各成员国依照其国内法、规章和航空安保方案，并根据适用的标准和建议措施及各国的能力，以务实的方式促进实施航空安保措施，以便：

a) 为了交流信息和及早发现对民用航空运行的安保威胁，酌情扩大各国和业界之间现有的合作机制；

b) 共享与安保预防措施有关的专长、最佳做法和信息，包括检查和检查技巧，侦测炸药、机场安保行为侦测、对机场工作人员的检查和背景检查、人力资源发展和相关技术的研究与开发；

c) 利用现代技术侦测违禁材料，预防将此类材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；

d) 确定基于风险的、适当和与威胁相称的、有效、高效、多层面、操作上可行、经济上可持续和可持续运作的航空安保措施，并虑及对旅客和合法贸易的影响；

e) 加大保障航空货运和邮件安保系统努力的力度，办法是：

i. 建立强有力、可持续和适应性强的航空货运安保框架；
ii. 有效和可持续地实施健全的安保保障；
iii. 酌情就航空货运和邮件安保采取整体供应链做法；
iv. 建立和加强对航空货运和邮件安保的监督和质量控制；
v. 开展双边和多边努力以协调各项行动，以便统一和加强航空货运和邮件安保及保障全球航空货运供应链；
vi. 同其他国家分享最佳做法和所吸取的经验教训，以便提高航空货运和邮件安保的整体水平；和
vii. 加强强化航空货运和邮件安保能力建设的各项举措；

f) 考虑遥控驾驶航空器系统的潜在滥用，并采取安保措施，以防止其用于非法干扰行为；

g) 确保对各国各自领土和空域中的民用航空威胁和风险进行评估，且各国尽可能迅速地向相关利害攸关方提供有关民航所有可能风险的信息；

h) 通过与所有利害攸关方合作开展以下行动，应对针对陆侧区域，包括针对候机楼发起攻击的风险：

i. 在有效和可持续性的安保措施与为旅客提供便利的需求之间保持切实的平衡；
ii. 实施一组灵活且切实的基于风险的措施，并明确有关各方的责任；
iii. 尽量避免在候机楼内部或附近区域因人群聚集而造成脆弱性；和
iv. 维持时刻保持警惕、威慑、预防、在不断变化的威胁面前以协调一致的方式应对和适应的文化；

i) 确保保护民用航空免受网络攻击和网络威胁；和

j) 处理因内部人员利用工作人员及其对安保区和敏感安保信息的特权而造成的风险。

12. 呼吁各成员国加强使用其信息交流机制，尤其是使用由航空承运人提供的预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）数据，以加强航空安保和减少对旅客的风险，同时确保对隐私和公民自由的保护；

13. 呼吁成员国对国际民航组织根据联合国安理会第 2396 号决议制定和实施一个旅客姓名记录标准的工作给予支持和做出贡献；

14. *呼吁*各成员国并在尊重其主权的同时通过合作及协调行动，以便一致、高效率和有效地执行标准和建议措施以及指导材料，并通过向旅行公众提供清楚、及时和现有的信息，把对标准的混淆或不一致的解释所引起的对航空旅行的扰乱减至最小程度；

15. *呼吁*各成员国在要求另外一国实施安保措施对飞入该成员国领土的航空器加以保护时，应全面考虑在另外一国国内已经实施的安保措施，并在适当的情况下承认这些措施是等效的；

16. *要求*理事会指示秘书长：

a) 确保附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》的条款相互融合和补充；

b) 通过应有关国家要求举行的提高认识的地区和次地区航空安保活动，继续促进制定有效和创新性安保进程和概念，包括与行业利害攸关方和设备制造商合作，制定下一代旅客和货物检查流程；

c) 继续支持航空安保专家组的工作，以应对针对民用航空的新的和现有的威胁，并制订适当的预防措施；

d) 促进制定相互承认的进程，以便协助各国实现互惠安排，包括一站式安保安排，这些安排承认各国按照附件 17 的要求所采取的航空安保措施在取得同样结果情况下的同等性，这些安排还立足于商定的全面和持续的验证进程以及就其航空安保系统有效地交流信息；和

e) 继续与航空安保专家组协商以处理其他威胁和风险，包括对航空安保的网络威胁，以及对机场陆侧区域和空中交通管理安保的风险；

17. *指示*理事会要求秘书长每隔一定时间，更新和修订国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件）并制定新的指导材料，旨在协助各成员国对新的和现有的针对航空的威胁做出回应，并实施有关民用航空安保的规范和程序；

18. *指示*理事会责成秘书长和航空安保专家组确保定期审议和更新国际民航组织《全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件），该综述为航空安保提供了风险评估方法，各成员国可考虑利用该声明进一步制定本国风险评估，以及列入基于风险的评估，同时提出供通过附件 17 或国际民航组织任何其他文件中的新的和经修订航空安保措施时采纳的建议；

19. *指示*理事会责成秘书长和航空安保专家组确保利用适当的专门知识领域，以便评估航空安保风险和制定标准和建议措施（SARPs）、规范、指导材料，以及处理航空安保问题的其他手段，包括和其他专家组协调；和

20. *指示*理事会责成航空安保专家组对其职权范围与管理程序进行不断评估，以确保对专家组全面审议航空安保问题的能力没有任何限制。

附录 D

国际民航组织普遍安保审计计划

鉴于国际民航组织普遍安保审计计划（USAP），已经成功地完成了 A39-18 号决议附录 E 的任务；

鉴于本组织的主要目标之一仍然是确保在全世界范围国际民用航空的安保；

鉴于各成员国承诺遵守附件 17 —《安保》标准和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款；

鉴于各国建立一个有效的安保监督系统，可支持执行国际航空安保的标准和建议措施（SARPs），并有助于这一目标；

忆及确保民用航空安保的最终责任都在各成员国；

考虑到普遍安保审计计划已经证明有助于查明对航空安保的关切，为解决这些关切提出建议；并且该计划继续得到各国的支持，促进各国努力履行其在航空安保方面的国际义务；

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）的审计结果对了解全球、地区和个体国家航空安保态势做出重要贡献；且全球航空安保计划依赖于汇编的普遍安保审计计划持续监测做法数据，来确定各国是否达到安保水平目标；

认识到有效实施国家纠正行动计划以解决通过普遍安保审计计划审计所查明的缺陷，是为实现加强全球航空安保总体目标而开展的监测进程的一个重要的组成部分；

承认国际民航组织航空安保审计结果方面有限程度披露的重要性，要在既需要使各国认识到未解决的安保关切，又需要使敏感的安保的信息不公之于众之间保持平衡；

考虑到理事会批准了一个及时处理重大安保关切（SSeCs）的机制；

认识到制定一项经协调的战略，通过高级别的秘书处监测和援助审查委员会，便利对各国进行援助的重要性；

认识到继续实施普遍安保审计计划，对成员国之间在航空安保一级建立相互信任，并对鼓励充分执行与安保有关的标准至关重要；

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法自 2015 年 1 月 1 日起开始全面实施；

忆及大会第 39 届会议要求理事会报告普遍安保审计计划持续监测做法的总体实施情况；

大会：

1. *满意地注意到*，普遍安保审计计划已经证明有助于查明对航空安保的关切，并为解决这些关切提出建议；

2. *表示赞赏*各成员国在审计过程中所给予的合作，并提供安保专家，经认证作为普遍安保审计计划的审计员，在进行审计时担任短期专家，以及提供长期专家，担任普遍安保审计计划的审计组组长；

3. *要求*理事会确保普遍安保审计计划持续监测做法继续，并监测各国可持续性地实施其航空安保系统、遵守国际民航组织与安保有关的标准以及实施国家纠正行动计划的能力，同时监督普遍安保审计计划持续监测做法的活动；

4. *注意到*国际民航组织秘书处与各成员国协商审查普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法，并鼓励继续协作，以确保该方案继续满足成员国的需要；

5. *要求*理事会指示秘书长实施改进，目的是确保对附件 17 标准的诠释保持一致，在运行上给予普遍安保审计计划持续监测做法更多关注并及时处理严重缺陷；以及对审计优先排序采用基于风险的做法，从而确保对成员国以基于风险和注重结果的方式遵循相关安保目标的情况进行有效报告；并对这些改进实施情况进行评估；

6. *核准*普遍安保审计计划持续监测做法的安保审计结果有限披露的政策，尤其是关于立即通报存在着重大安保关切的政策；

7. *敦促*所有成员国通过以下方式，全力支持国际民航组织：

   a) 签署有关普遍安保审计计划持续监测做法的谅解备忘录；

   b) 接受本组织与有关国家协调后安排的普遍安保审计计划持续监测做法的访问团；

   c) 便利普遍安保审计计划持续监测做法小组的工作；

   d) 编制并向国际民航组织提交所有规定的审计前的文件；和

   e) 拟定并提交一份用以处理普遍安保审计计划持续监测做法活动中查明之缺陷的适当纠正行动计划；

8. *要求*理事会指示秘书长采取措施，尽快并在可行范围内尽量将普遍安保审计计划活动的融资要求纳入经常方案预算，从而确保该计划的长期财务可持续性；

9. *敦促*所有成员国在符合其主权的适当情况下，共享国际民航组织进行的审计以及普遍安保审计计划持续监测做法活动的结果，以及被审计国家采取的纠正行动；和

10. *要求*理事会向大会下一届常会报告普遍安保审计计划持续监测做法的总体实施情况。

附录 E

国际民航组织实施支助和发展 — 安保方案（ISD-SEC）

鉴于实施预防非法干扰国际民用航空的行为的技术措施需要财物资源和人员培训；和

鉴于尽管得到援助，但一些国家，特别是发展中国家，由于财政、技术和物质资源不足，缺乏航空安保监督能力，在全面实施预防措施方面仍然面临困难；

大会：

1. 指示理事会要求秘书长运用本组织的影响力促进各国和其他航空实体在全世界范围的工作，包括通过制定协调、有的放矢和有效的国际航空安保能力建设框架，向需要改善其航空安保监督的国家提供经协调的技术援助和支持；

2. 敦促各成员国自愿捐助资金和实物资源，以扩大国际民航组织航空安保提升活动的影响范围和影响力；

3. 指示理事会要求秘书长确保，所收到的针对“实施支助和发展 — 安保方案”的捐助全部只用于“实施支助和发展 — 安保方案”的活动；

4. 敦促有能力的国家在需要时协助提供有效和有针对性的能力建设、培训和其他必要的资源、技术援助、技术转让和方案，以便使所有国家形成更加强大的有效的航空安保制度；

5. 请各成员国利用国际民航组织在提供、便利或协调短期补救援助和长期援助方面的能力，补救其在实施附件 17 的标准和建议措施时存在的缺陷，并利用国际民航组织最佳运用普遍安保审计计划的审计结果的能力，来确定和调整航空安保能力建设活动，以惠及有需要的成员国；

6. 请各成员国还考虑要求得到其他国际和地区组织的援助，以满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；

7. 敦促各成员国和各组织与国际民航组织共享与其援助方案和活动相关的信息，以推进有效和高效地使用资源；

8. 指示理事会要求秘书长通过收集与援助方案和活动相关的信息，推进对此类举措进行协调；

9. 指示理事会要求秘书长对国际民航组织援助项目的质量和有效性进行监测和评估，并就资金和实物资源的使用和此种捐助的探明影响提供定期报告；

10. 敦促各成员国和相关利害攸关方协同组织和实施能力建设活动，记录每一当事方所做的承诺；

11. 要求理事会责成秘书长更新和加强国际民航组织的航空安保培训方案、航空安保成套培训资料（ASTPs）和航空安保讲习班，并推动航空安保培训的其他方法，如电子学习和混合学习；

12. 敦促成员国为国际民航组织航空安保培训举措做出贡献；

13. 要求理事会责成秘书长监督、制定、促进、支持和定期重估国际民航组织航空安保培训中心(ASTC)网络，以确保维持培训标准和达到良好的合作水平；

14. *敦促*成员国利用国际民航组织航空安保培训中心进行安保培训。

附录 F

理事会关于在世界不同地区的多边和双边合作的行动

*鉴于*各项国际航空安保法律文书和理事会通过的关于航空安保的标准和建议措施所规定的国家权利和义务可在国家之间的多边和双边合作中得到补充和加强；

*鉴于*多边和双边航空运输协定是旅客、行李、货物和邮件的国际商业航空运输的主要法律基础；

*鉴于*航空安保条款应成为多边和双边航空运输协定的一个组成部分；和

*鉴于*注重安保成果、承认同等性和一站式安保以及尊重多边和/或双边航空运输协定中规定的合作精神是政策原则，实施这些原则能够大大有助于航空安保的可持续性；

大会：

1. *认识到*要成功地消除对民用航空的威胁，只能通过有关各方的共同努力以及所有成员国在各国家机构与航空安保监管者之间建立起密切的工作关系方能实现；

2. *敦促*所有成员国考虑 1986 年 6 月 25 日理事会通过的示范条款和 1989 年 6 月 30 日理事会通过的协定范本，在其多边和双边航空运输协定中插入一个航空安保条款；

3. *敦促*所有成员国通过下列主要原则，作为航空安保国际合作的基础，并确保各国、国际民航组织和其他相关国际组织间的有效航空安保合作：

a) 尊重双边和/或多边航空运输协定中规定的合作精神；

b) 承认同等的安保措施；和

c) 着重于安保成果；

4. *敦促*所有尚未参加国际民航组织航空安保联络点（PoC）网络的成员国加入该网络，该网络是为通报对民用航空运输运行的紧迫威胁而设，目的是在每一国家内提供一个国际航空安保联络的网络，并强化其协调与合作，以确保通过航空安保百科全书（AVSECPaedia）交流最佳做法；

5. *敦促*理事会要求秘书长推动能够建立各成员国之间交流航空安保信息的技术平台的各种举措；

6. *要求*理事会继续：

a) 收集各国在相互合作防止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；

b) 分析世界不同地区防止对国际民用航空的威胁的不同情况和趋势；和

c) 编制加强阻止和防止此类非法干扰行为的措施的建议；

7. 指示理事会采取必需的紧急和迅速的行动，以便处理针对民用航空的新的和现有的威胁，寻求减少由于对必要措施产生的混淆或不一致的实施或解释而对航空旅行造成的不必要的扰乱，便利各国做出共同一致的反应，并鼓励各国与旅行公众进行明确的沟通。

附录 G

在航空安保领域的国际和地区性合作

认识到对民用航空造成的威胁需要各国和有关的国际和地区组织做出有效的全球回应；

大会：

1. 提请民用空中航行服务组织（CANSO）、国际原子能机（IAEA）、国际刑事警察组织（ICPO/INTERPOL）、国际海事组织（IMO）、欧洲安全与合作组织（OSCE）、联合国反恐怖主义委员会执行局（UNCTED）、联合国反恐执行工作队（UNCTITF）、联合国反恐怖主义办公室（UNOCT）、联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）、万国邮政联盟（UPU）、世界海关组织（WCO）、欧洲联盟（EU）、欧洲民用航空会议（ECAC）、国际航空运输协会（IATA）、国际机场理事会（ACI）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、全球快递协会（GEA）、货运代理人协会国际联合会（FIATA）、国际航空货运协会(TIACA）以及其他利害攸关方继续与国际民航组织合作，应尽最大可能保护国际民用航空免遭非法干扰行为；

2. 指示理事会考虑八国集团（G8）关于安保和便利国际旅行的倡议（SAFTI），继续与该集团及其他有关国家集团协作，如亚太地区亚太经济合作安全贸易（STAR）倡议针对便携式防空系统（MANPADS）所造成威胁制定反措施，并鼓励所有成员国实施这些反措施；和

3. 指示理事会继续与联合国反恐委员会（CTC）在打击恐怖主义的全球努力中合作。

———————————

第 A40-12/3 号决议：关于航空安保的宣言 — 申明全球对加强实施的承诺

大会认识到自国际民航组织第三十七届大会《航空安保宣言》以来对民用航空的持续威胁，包括最近于 2015 年 10 月 31 日对科加雷姆航空 7K9268 号航班和 2016 年 2 月 2 日对达洛航空 DA0159 号航班的攻击，以及 2016 年 3 月 22 日在布鲁塞尔机场和 2016 年 6 月 28 日在伊斯坦布尔阿塔图尔克机场的武装袭击，有必要加强全球航空安保；确认 2016 年 9 月 22 日通过的联合国安全理事会第 2309 号决议（UNSCR）以及国际民航组织理事会于 2017 年 11 月 15 日批准制定全球航空安保计划（GASeP）的重要性；赞赏地注意到埃及、巴拿马、葡萄牙和泰国为促进全球航空安保计划实施而举行的地区航空安保会议；以及 2018 年在蒙特利尔举行的第二次高级别航空安保会议，特此敦促成员国和利害攸关方采取以下行动加强国际合作，以应对民用航空的威胁：

1) 根据各自的能力加大力度实施 UNSCR 2309、2341、2395、2396 和 2482 号决议，并申明国际民航组织在保护国际民用航空免受非法干扰行为方面的全球领导地位；

2) 通过国家之间以及与利害攸关方之间的信息共享，并通过继续关注国际民航组织的《航空安保全球风险背景综述》（Doc 10108 号文件），提高对民用航空威胁和风险的认识；

3) 进一步加强并促进国际民航组织标准和建议措施的有效适用，尤其侧重于附件 17 —《安保》；

4) 继续开发和分享新的创新方法，加强航空安保并应对持续存在和正在出现的威胁和风险；

5) 确保各国迅速实施关于应对民用航空网络安保的大会第 A40-12/2 号决议；

6) 采取切实可行的步骤，与航空界内的所有利害攸关方合作，宣传安保文化和安保意识方案；

7) 鼓励航空安保与其他学科之间进行有效的协调与合作，确保对航空安保、简化手续和安保事项采取全面和协调的方法，建立健全的国家和全球航空系统；

8) 积极参与全球和地区性努力，在国家和地区两级充分实现全球航空安保计划的目标、宗旨、理想目标和优先事项，并与国际民航组织分享在实施这些行动方面的经验教训；

9) 确保有效实施附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款；

10) 根据联合国安全理事会第 2396 号和第 2482 号决议的目标，在充分尊重人权和基本自由的情况下，履行与使用预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）数据有关的义务；

11) 与其他国家、国际组织和行业伙伴合作，根据不让任何国家掉队的倡议，向有需要的国家提供技术援助，包括资金、能力建设、获取技术，以便可持续和有效地应对民用航空的安全威胁和风险；

12) 支持本组织与联合国其他机构和其他有关国际组织进一步合作与协调，促进加强全球航空安保工作；

13) 通过增加参与度和积极参与，增强本组织有效应对全球航空安保威胁和风险的能力，包括通过在总部和地区办事处对航空安保事项优先排序；和

14) 支持本组织地区办事处的工作，以促进航空安保的发展以及成员国和利害攸关方之间的合作。

议程项目 13：审计计划 — 持续监测做法

13.1 执行委员会第四次会议根据理事会关于普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）演变的报告（A40-WP/11 号文件）、关于国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划实施的报告（A40-WP/23 号文件）和关于普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）的范围和方法的审查

报告（A40-WP/32 号文件），审议了普遍监督审计计划持续监测做法的实施、最新发展和演变事宜。

讨论

国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划的实施

13.2　委员会满意地注意到 2016 年 — 2018 年三年期内普遍安全监督审计计划持续监测做法和普遍安保审计计划持续监测做法的执行情况，并敦促各国继续全面参与和支持审计计划。委员会认识到各个方案之间的协调并呼吁加强协同性，共享最佳做法和吸取的经验教训。

普遍安全监督审计计划持续监测做法的演变

13.3　委员会承认普遍安全监督审计计划持续监测做法的相关性、其产生的安全改进和 A40-WP/11 号文件中提议的时间表的演变，其目的是保持普遍安全监督审计计划持续监测做法作为国际民航组织成员国安全监督和航空器事故及事故征候调查能力的全球航空监测系统的地位，以及它们在执行国家安全计划方面的成熟度。委员会注意到普遍安全监督审计计划持续监测做法结构性审查专家组（GEUSR）开展的工作以及及其建议的执行情况。理事会设立的普遍安全监督审计计划持续监测做法一个特设咨询小组（USOAP-AG），被认为是普遍安全监督审计计划持续监测做法演变过程中完成另一系列工作的手段。同时，注意到了国际民航组织为改进其内部组织以支持该计划演变及其有效、高效和可持续的运作所采取的措施。委员会表示了对普遍安全监督审计计划持续监测做法演变的三个工作流的关注。委员会了解到，将在理事会年度报告中并可能在 2021 年举行的高级别安全会议上报告有关工作进展。

13.4　委员会对芬兰代表欧洲联盟及其成员国 [3]、欧洲民用航空会议的其他成员国 [4]、欧洲空中航行安全组织和新西兰提交的 A40-WP/114 号文件表示了支持，并呼吁普遍安全监督审计计划持续监测做法向灵活、反应迅速、基于风险和稳健的监测系统的演变，并提议对未来演变的某些宏观问题进行审议。这其中包括数据库、与其他方案的互为补充和对接、应用审计技巧和方法等等方面。委员会从秘书处获悉，随着结构性审查专家组建议和组织活动的实施，包括活动、指标、培训以及普遍服务义务网上框架、数据库和工具规划的实施，目前正在解决这一演变涉及部分领域的问题。

13.5　委员会支持澳大利亚和新西兰提交的由新加坡和联合王国共同联署的 A40-WP/133 号文件，该文件核准普遍安全监督审计计划持续监测做法的演变，并建议加速落实结构性审查专家组的建议，优先考虑 A 组（规程问题的结构性修订）和 B 组（优先规程问题）所载的建议。委员会注意到，秘书处已制定了一项详细的行动计划，该计划符合 A40-WP/11 号文件中提出的时间表，涵盖结构性审查专家组每一组建议，该计划的执行情况已反映在提交大会批准的预算中。

13.6　委内瑞拉在 A40-WP/259 号文件中介绍了有关事件跟踪和控制的信息，这些信息有助于确定安全改进措施。委员会注意到这些信息，并要求秘书处将这些信息转交相关专家组审议。

---

[3] 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

[4] 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其和乌克兰。

13.7　委员会审议了阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/324 号文件，该文件支持普遍安全监督审计计划持续监测做法的演变，并提出了进一步加强该方案的措施。委员会注意到，关于使传统的规程问题客观性而不是指令性以及加强国家持续监测协调员（NCMCs）之间协同性的提议可能会给成员国带来益处，但也认识到正在通过执行结构性审查专家组的建议来处理这些提议，特别是 A、B、E 和 F 组的建议。委员会还注意到，规程问题经历了一个全面发展的过程，包括秘书处内部的广泛协调，反映出与各国协商过后通过各项条款的目标。此外，委员会建议各国继续提供关于规程问题的意见，支持对其作出持续改进。

13.8　巴西介绍了 A40-WP/326 号文件，强调了普遍安全监督审计计划自我评估和同行评估以及分享这方面经验的益处。委员会认识到此类评估的益处，并鼓励各国尤其是在地区层面上参与并拥护同行评估，以期加强国家安全监督体系。此外还注意到，随着结构性审查专家组建议的执行，各国将获得更多关于自我评估的指导和培训，以支持各国采取的这类举措。由于各国不断努力更新自我评估，这些举措以及加强指导和培训的好处将反映在普遍安全监督审计计划的成果中。

13.9　委员会讨论了多米尼加共和国提交的 A40-WP/337 号文件，其中呼吁对被认为充分符合相关规程问题被标记为满意的“一定比例的机场”进行合格审定，而不是采用要求所有机场都进行合格审定的现行做法。委员会注意到附件 14 —《机场》要求所有国际机场都经过合格审定。此外，委员会指出，鉴于某些国家只有一个机场，而另一些国家有数百个机场，因此确定满足标准要求所需的合格机场的适当百分比将挑战普遍性和统一性原则。

13.10　委员会审议了卡塔尔提交的 A40-WP/433 号文件，其中提议普遍安全监督审计计划开展单独的活动，评估一个国家进行航空器事故或事故征候调查的能力，其统计结果应与其他领域分开提交。委员会注意到，对各国在这一领域能力的评估是使用一套为此目的设计的规程问题来确定的，可以通过 iSTARS 或普遍安全监督审计计划在线框架（OLF）获得结果。委员会了解到，将会审议工作文件中的信息以加强普遍安全监督审计计划报告工具按技术领域分列结果的能见度，并建议向有关专家组提供信息供其审议。

13.11　秘鲁介绍了由伯利兹、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉提出的 A40-WP/438 号文件，并分享了其经验，该文件呼吁各国支持制定一个区域合作与协作框架，解决安全操作和风险问题，并请大会评估衡量有效实施的替代手段，以便一旦各国执行了其行动计划，就能及时更新成果。委员会注意到，结构性审查专家组的建议已经为各国创造了额外的手段和机会，以衡量其安全监督系统的状况，并验证为解决缺陷而采取的纠正行动。

13.12　委员会审议了秘鲁提交的由伯利兹、玻利维亚、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉联署的 A40-WP/439 号文件，该文件提议加强普遍安全监督审计计划适航审计员所用标准的标准化，审计员的任务是根据一国与其区域内其他国家签署的适航检查员授权协议审查适航检查员的资格和经验。委员会注意到，工作文件中提供的信息将用于定期更新普遍安全监督审计计划工具，有助于改进对审计员的培训并有助于加强对地区安全监督组织代表各国所作工作的评估；这些措施有望加强标准化。

13.13　委内瑞拉介绍了伯利兹、玻利维亚、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和乌拉圭联署的 A40-WP/440，这些国家分享了将国家安全监督系统永久纳入国家安全方案（SSP）的挑战和战略，在制定和应用《全球航空安全计划》及其有效实施活动时应考虑这些挑战和战略。委员会要求将这一信息转交给相关专家组审议。

13.14　秘鲁介绍了由伯利兹、玻利维亚、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉联署的 A40-WP/448 号文件，分享了秘鲁开展普遍安全监督审计计划活动方面的经验。文件提议建立两个机制：一个是评估普遍安全监督审计计划活动的有效性，另一个是验证没有计划开展普遍安全监督审计计划活动的国家进行的安全改进。关于第一个机制，委员会注意到，普遍安全监督审计计划获得了 ISO 9001 认证，从而可以评估各国对审计经验的反馈。这一反馈和其他来源的信息为普遍安全监督审计计划继续改进提供了信息。委员会还注意到，行动 c) 是在落实 A40-WP /11 号文件中提到的结构性审查专家组建议的范围内得到处理的。

13.15　委员会支持秘鲁提交的由伯利兹、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉联署的 A40-WP/463 号文件，其中包括从完成 iSTARS 现有差距分析问卷和制定国家安全方案规程问题中得出的意见。委员会获悉，普遍安全监督审计计划持续监测做法制定并正在执行一项评估和衡量国家安全方案有效执行情况的计划。该计划包括国家安全方案规程问题的开发。初期规程问题发布在在线框架，并将辅以一个成熟度模型和适用于每个规程问题的相关指南。2021 年 1 月，包含成熟度模型和指南在内的整套国家安全方案 规程问题将全面开发完成，并纳入在线框架，用于自我评估和监测活动。iSTARS 上的相关应用将需要根据普遍安全监督审计计划持续监测做法的演变进行修订。委员会建议向有关专家组提供信息供其审议，并酌情支助制定相关指导材料。

13.16　总之，委员会核可了国际民航组织为发展和确保普遍安全监督审计计划持续监测做法有效和高效的管理和可持续运作而采取的行动。它注意到结构性审查专家组建议的实施现状，这些建议已经涉及大会提出的一些倡议。委员会还确认了第十三届空中航行会议（AN-Conf/13，2018 年）授权的普遍安全监督审计计划特设小组即将开展的工作、组织改进以及 A40-WP/11 号文件第 2.2、2.3、2.4 节和附录 B 概述的实现普遍安全监督审计计划持续监测做法演变的时间表。委员会同意建议，结构性审查专家组的建议或国际民航组织的组织改进中未触及在本议程项目下的与普遍安全监督审计计划有关的所有提案，应交由相应专家组审议。

13.17　委员会同意将下列决议提交全体会议通过，以取代大会 A37-5 号决议。

第 13/1 号决议：普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）

鉴于本组织的主要目标仍然是确保国际民用航空在全世界范围的安全；

鉴于《公约》第三十七条要求各缔约国在规章和措施方面进行合作，凡采用统一办法能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

鉴于进行安全监督，确保整个国际民用航空的安全既是缔约国的集体责任也是其各自的责任，而且也依

赖于国际民航组织、成员国、业界和所有利害攸关方在有效实施全球航空安全计划（GASP）方面的积极协作；

鉴于 2006 年的全球航空安全战略的民航局长会议建议公众获得安全监督审计的相关信息，并制定补充机制以迅速解决根据普遍安全监督审计（USOAP）查明的重大安全关切（SSC）；

鉴于 2010 年的高级别安全会议（HLSC 2010），建议国际民航组织制定与有关利害攸关方共享重大安全关切的标准，并且评估重大安全关切的信息如何最终以一种方式同公众交流，使其能够就航空运输安全做出知情的决定；

鉴于 2010 年的高级别安全会议，建议国际民航组织与各国际实体和组织，就共享保密信息签订新的协议，并修订现有的协议，以便减少各国因重复审计或检查所造成的负担，并减少监测活动的重复；

鉴于第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）提出建议并经理事会同意，继续演进普遍安全监督审计的方法、进程和工具，并确保国家的持续监测保持强健、相关性和与时俱进；

忆及大会第 32 届会议决定制定一个普遍安全监督审计计划，包括由国际民航组织进行定期的、强制性的、系统化和协调一致的安全监督审计；

鉴于大会第 39 届会议同意由国际民航组织建立一个独立的小组进行结构性审查，明确对普遍安全监督审计计划持续监测做法的调整，以使该计划进一步演进和强化，同时虑及国际民航组织不断演进的安全战略以及各国在实施附件 19 —《安全管理》，特别是国家安全方案（SSP）要求方面的进展；且这项审查所产生的建议已经理事会同意，并附某些警示条件，以使普遍安全监督审计计划持续监测做法继续演进；

鉴于实施国际民航组织的普遍安全监督审计计划，是航空安全方面的一项重大成就，成功地完成了 A32-11 号和 A35-6 号决议赋予的任务，并提供了评价成员国的安全监督能力和确定有待改进的领域的办法；

忆及大会第 33-8 号决议要求理事会确保普遍安全监督审计计划财政上的长期可持续性，合适时，将其各项活动分阶段纳入经常方案预算；

忆及国际民航组织普遍安全监督审计计划的目标，是寻求确保各成员国充分履行其安全监督的责任；

认识到普遍安全监督审计计划的继续和扩展，以便涵盖所有与安全相关附件的规定，对促进充分执行与安全相关的标准和建议措施至关重要；

认识到秘书长已经采取了适当步骤来确保建立一个独立的质量保证机制，以监测和评估该计划的质量；

认识到各国行动计划的有效实施对加强全球空中航行的总体安全至关重要；

认识到国际和地区组织进行的审计、检查、审查、评价和/或评估对增进安全所做出的贡献，包括那些与国际民航组织有协议的组织，如国际机场理事会（ACI）、欧洲航空安全机构（EASA）、欧洲委员会（EC）、飞行安全基金会（FSF）、国际航空运输协会（IATA）和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）；

认识到透明性和共享安全信息是安全的航空运输系统的基本原则之一；和

认识到地区安全监督组织（RSOOs）在普遍安全监督审计计划持续监测做法中的重要作用，适用时，下述“各国”一词应包括具备适当促成性法律框架的地区安全监督组织；

大会：

1. 赞赏秘书长成功地实施了国际民航组织的普遍安全监督审计计划持续监测做法（CMA）；

2. 指示秘书长继续将国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（CMA）演进为更加以证据为基础有风险能知情、以成果为导向的计划，并在普遍的基础上对其加以运用，以评估各国的安全监督系统的有效性和可持续性，以及各国在实施安全管理要求，特别是国家安全方案（SSPs）方面的进展；

3. 指示秘书长按照理事会所同意的结构性审查专家组建议和第十三次空中航行会议的建议，实施必要的组织改进措施，以成功管理该计划长期演变所带来的变化；

4. 指示秘书长确保普遍安全监督审计计划持续监测做法依然是有关附件所载安全条款中的核心要素：附件 1 —《人员执照的颁发》、附件 6 —《航空器的运行》、附件 8 —《航空器适航性》、附件 11 —《空中交通服务》、附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》及附件 14 —《机场》、和附件 19 —《安全管理》；

5. 指示秘书长确保普遍安全监督审计计划持续监测做法遵守各项原则，其中包括独立性、普遍性、标准化和透明度等，以进一步加强全球对该计划及其结果的接受度；

6. 指示秘书长继续确保维持为监测和评估该计划质量而建立的质量保证机制，以及持续监测过程各方面的透明度；

7. 指示秘书长按照关于共享安全信息的既定程序，继续与有关利害攸关方和公众共享重大安全关切使其能够就航空运输安全做出知情的决定；

8. 指示秘书长通过国际民航组织限制性网站，向所有成员提供由普遍安全监督审计计划持续监测做法所生成的所有与安全监督相关的信息；

9. 指示秘书长继续促进普遍安全监督审计计划持续监测做法同其它组织与航空安全相关的审计方案之间的协调与合作，从而共享保密的安全信息，以便减轻各国因重复审计或检查所造成的负担，减少工作的重复，并建立协同性以便加强普遍安全监督审计计划持续监测做法的效率；

10. 指示秘书长通过适当的加密网站，继续促进与各缔约国、行业界和其它利害攸关方共享关键安全信息；

11. 敦促所有成员国支持国际民航组织开展普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进工作，并敦促有能力的成员国，在长期借调的基础上，向国际民航组织委派合格的、有经验的技术人员，以使本组织能够继续成功地运行该计划；

12. 敦促所有成员国及时向国际民航组织提交并更新国际民航组织所要求的所有资料和文件，以确保有成效地运行普遍安全监督审计计划的持续监测做法；

13. 敦促所有成员国与国际民航组织进行合作，在可行情况下，尽量接受普遍安全监督审计计划持续监测做法活动，包括审计和核实访问、非现场核实活动和国家安全方案实施评估，以便利普遍安全监督审计计划持续监测做法的顺利进行；

14. 敦促所有成员国实施纠正行动计划，以处理在普遍安全监督审计计划持续监测做法活动期间查明的发现情况；

15. 敦促所有成员国与其它成员国分享可能影响国际空中航行安全的关键性安全信息，并便利获取所有有关的安全信息；

16. 鼓励各成员国在履行其安全监督职能时，包括在公约第十六条所规定的检查期间，充分利用所能得到的安全信息；

17. 提醒各成员国需要监视其领土之内的所有航空器，包括外国航空器的运行，并在必要时采取适当行动以维护安全；

18. 指示理事会将普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进工作进行优先排序，力求向该计划提供充分的人力和财务资源，并向大会下一届常会报告普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进和绩效情况；和

19. 宣布本决议取代 A37-5 号决议。

13.18 委员会注意到玻利维亚（A40-WP/435）和大韩民国（A40-WP/447）提交的参考文件。

对普遍安保审计计划持续监测做法范围和方法的审查

13.19 委员会认识到 WP/32 号文件中介绍的秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究组开展的出色工作，包括所拟定的改进该计划的 26 项建议。委员会强调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的信心，并加强当地、地区和全球层面上对附件 17 标准的遵守。关于这一点，指示理事会将提出的建议予以优先排序，确保向普遍安保审计计划分配充足的资源。同时，普遍安保审计计划持续监测做法还应当采纳各国及业界的相关最佳做法。

13.20 非洲民用航空委员会代表其 54 个成员国，在 A40-WP/187 号文件中，对普遍安保审计计划持续监测做法的实施表示关切，更具体地说，就是对选择国家进行审计活动所采用的方法表示关切；缺乏审计小组组长限制了该方案的有效实施；宜通过使用技术监测机制，不断促进对各国航空安保绩效进行再评估；并有必要计划为国家协调员开展更多的培训或讲习班。虽然其中许多提议已经在 WP/32 号文件所载建议中加以论述，但委员会同意将其提交给秘书处研究组予以进一步审议。此外还注意到，以往为普遍安保审计计划建立类似于普遍安全监督审计计划所用的在线框架工作未获支持，原因是数据安保考虑因素及其对各国和国际民航组织秘书处造成的工作量。

13.21　在 A40-WP/390 号文件中，古巴对普遍安保审计计划持续监测做法的执行表示关切，要求通过提供关于方案方法的强化培训更明确对各国期待，制定更详细的审计计划以优化国家层面的审计准备和协调，对标准的解释实行标准化并进一步修订普遍安保审计计划持续监测做法的规程问题，以确保审计员和被审计者之间的明确性和共识。委员会同意秘书处研究组应该考虑古巴提出的建议，以进一步改进该计划，并应鼓励任何愿意贡献专长的国家参加秘书处研究组的工作。

13.22　委员会还表示支持改革并通过与秘书处研究组正在进行的协商，不断改进该方案，并呼吁各国通过签署谅解备忘录，按计划接受审计，和分配充足的财政和人力资源，支持普遍安保审计计划持续监测做法，使该方案得以实施和持续演变，使其提供完全合格的审计员；评估安保措施的运行实施情况；及时处理严重缺陷；并采取基于风险的做法对审计作出优先安排。

议程项目 14：简化手续方案

14.1　在第六次会议上，执行委员会根据理事会分别在 WP/5、6、8、60 和 61 号文件中提交的报告，审议了在公钥簿（PKD）、国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略和附件 9 —《简化手续》，以及国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明等方面的发展。此外，各国和观察员提交了 11 份文件：WP/127、134、284、297、301、305、322、346、389、399 和 471。在本议程项目下，还提交了下列信息文件：WP/7、462、509、524、530、533 和 550。

14.2　执行委员会按下列议题审议了本议程项目下的工作文件。

国际民航组织公钥簿

14.3　在 WP/6 号文件中，理事会描述了自国际民航组织大会第 39 届会议以来国际民航组织公钥簿（PKD）的发展和使用情况，并提议了下一个三年期内国际民航组织公钥簿工作方案的优先事项和预期结果。

14.4　委员会赞扬了所报告的国际民航组织在制定公钥簿方面所做工作，并以压倒性多数核准了该工作文件中所载的国际民航组织公钥簿工作方案。它敦促所有成员国加入并实施国际民航组织公钥簿，并将其用来确认和验证电子护照。一个代表团特别表示在国际民航组织旅行者身份识别方案战略背景下改进公钥簿交换过程是非常重要的。

国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略

14.5　在 WP/8 号文件中，理事会强调了国际民航组织旅行者身份识别方案战略的任务和当前优先事项，报告了自上届大会以来该方案的发展情况。该文件末尾部分载有国际民航组织旅行者身份识别方案战略的拟议优先事项，并概述了下一个三年期工作的预期结果。

14.6　关于 WP/8 号文件第 2.6 段有关制定电子护照标准路线图的问题，一些代表团表示认为，对于一些小国而言，引入电子护照可能在经济上不可行，ATC 在制定路线图的工作中将考虑这些关切。WP/8 号文件附录 B 中作了一项技术更正。要求委员会注意美国 WP/550 号参考文件中所含资料，该文件报告了旅客姓名记录（PNR）

在安保和简化手续中的价值。经过讨论，委员会核准了 WP/8 号文件附录 A 中所载的 2020－2022 年三年期内国际民航组织旅行者身份识别方案战略的拟议优先事项和预期结果。

14.7　在 WP/301 号文件中，国际航空运输协会（IATA）和国际机场理事会（ACI）报告了它们联合开展的“单一身份”项目，该项目旨在实现无纸化旅行体验的愿景，即旅客只需使用其生物特征数据便可安全无虞地飞行。

14.8　关于 WP/301 号文件中提出的提案，委员会对国际航协单一身份项目表示了支持，该项目强调了为保障和简化旅客清关流程而采用生物识别所带来的益处，一些代表团强调了实施完善的数据保护政策的重要性。一个代表团请各方注意 WP/533 号文件中介绍的关于加拿大和荷兰两国在被称为已知旅行者数字身份识别（KTDI）的世界经济论坛（WEF）项目上合作的信息。

附件 9 — 简化手续

14.9　理事会在 WP/5 号文件中报告了自大会第 39 届会议以来，在国际民航组织与世界卫生组织（WHO）合作制定关于防止通过国际航空传播蚊虫及其他病媒引起的疾病的指导方针方面，以及在 A39-28 号决议的实施方面所取得的进展。委员会注意到，在议程项目 14 和 26 下提交的 WP/5 号文件 —《关于航空器灭虫和病媒控制措施的报告》将在议程项目 14 下讨论。

14.10　在对该事项进行讨论后，委员会注意到这方面正在开展的工作，尤其是国际民航组织和世界卫生组织之间正在进行的合作，并同意提交以下决议供全体会议通过，该决议应取代 A39-28 号决议：

第 14/1 号决议：　除其他外，通过航空器灭虫和病媒控制方法来减缓疾病传播，以及 CAPSCA（预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排）对实施的重要性

鉴于《国际民用航空公约》第十四条要求成员国采取有效措施防止经由空中航行传播传染病；

鉴于附件 9 —《简化手续》载有关于传染病爆发国家航空计划、航空器灭虫、为落实公共卫生措施所需的国际卫生条例和设施实施，以及《简化手续手册》（Doc 9957 号文件）提供了关于航空器灭虫、公共卫生措施和简化手续方案等指导；

鉴于近年来爆发的病媒携带的疾病导致缔约国规定了化学灭虫要求；

鉴于世界卫生组织尚未就非化学灭虫方法提出建议；

鉴于有坚实证据显示，随着虫害的化学抗药性越来越强，化学品抗击病媒携带的疾病的成效已变得越来越差；

鉴于世界卫生组织未就非化学灭虫方法提出建议，导致缔约国继续规定只采用化学灭虫方法；

鉴于尽管大会过去曾鼓励与世界卫生组织合作制定基于成效的灭虫要求，但这方面取得的进展不够；

鉴于全球传播传染病的风险增高；

鉴于各种国际会议和大会已查明了在预防和管理公共卫生突发事件方面进行跨部门信息共享和协作的必要性；

大会：

1. 指示理事会继续与世界卫生组织合作制定：

   a) 基于成效的标准，以便评价各种灭虫方法，包括非化学灭虫手段；

   b) 关于非化学灭虫方法的建议；和

   c) 关于供各缔约国用于决定是否采用包括但不限于航空器灭虫的病媒控制措施的基于科学的风险评估范本的组成部分的指导意见；

2. 敦促各缔约国：

   a) 成为预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排（CAPSCA）方案的成员；

   b) 参与 CAPSCA 方案和其他国际民航组织未来可能推出的相关方案；

   c) 通过考虑在国际民航组织、世卫组织和 CAPSCA 出版物和指导材料中所载的建议，支持国际民航组织和世卫组织实施本大会决议；

   d) 规定机场和相关设施实施虫害管理方案，这些方案应能够减少规定航空器灭虫要求的必要性；

   e) 敦促各缔约国鼓励向国际民航组织机场病媒控制登记册作出机场报告和保持这些信息的即时性；

3. 请理事会在大会下一届会议上报告本决议的执行情况；和

4. 宣布本决议取代 A39-28 号决议。

———————————

14.11　理事会在 WP/60 号文件中提交了一份报告，介绍自上届大会以来附件 9 — 《简化手续》的发展情况，以及关于附件 9 的简化手续（FAL）方案工作的当前优先事项。报告最后载有下一个三年期内与附件 9 相关的拟议优先事项和预期结果。

14.12　委员会核准了 WP/60 附录 A 中所载的 2020－2022 年三年期内与附件 9 —《简化手续》相关的简化手续方案的拟议优先事项和预期结果，但一位代表对可能纳入附件 9 的标准和建议措施相对于遥控驾驶航空器系统（RPAS）与简化手续有关的方面发表了保留意见。

14.13　国际机场理事会在 WP/399 号文件中介绍了航空工业正在哪些领域研究创新性技术（如自动化和生

物识别），提请大家注意在国家当局控制范围内的若干领域存在大量鼓励创新的机会，并建议打破航空安保（附件 17 所涵盖内容）和边境管理（附件 9 所涵盖内容）之间的孤岛，以便在这方面取得进展。

14.14　委员会对 WP/399 号文件所载提案没有给予支持。一个国家特别提及护照和边境程序的安保要素不能与附件 9 中规定的边境和护照总特征相分离。一个代表团在就所提交的信息文件发表意见时指出，WP/462 号文件载有多项提案，该事项应在国际民航组织工作方案中予以考虑；一些代表团请各方注意 WP/530 号文件反映的欧洲联盟（EU）在旅客姓名记录方面正在开展的工作；另一个代表团请各方注意 WP/509 号文件，该文件介绍了与附件 9 中有关“无人陪伴的未成年人”的标准和建议措施相关问题的观点。

对航空器事故受害者及其家属的援助

14.15　在 WP/127 号文件中，西班牙代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国和欧洲空中航行安全组织指出，加大航空器事故受害者援助计划的实施力度，并推动各国在此方面采取统一做法，是迫切希望解决的事项。

14.16　在 WP/297 号文件中，空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）指出，自 2001 年国际民航组织开始发布对航空器事故受害者及其家属提供援助的指导材料以来，如何对待民用航空事故受害者及其家属一事始终没有在普遍安全监督和审计计划（USOAP）的经认可数据中加以反映。

14.17　在核准 WP/127 和 297 号文件中所载提案时，委员会压倒性多数表示同意：a) 提醒各国注意大会第 A39-27 号决议，并敦促各国采取适当措施尽早实施国际民航组织附件 9 —《简化手续》中关于向航空器事故受害者提供援助的规定，以及在实施此类规定时适当考虑 Doc 9998 和 Doc 9973 号文件；b) 敦促各国在采取这些措施时对航空器和机场运营人，以及所有参与向受害者及其家属提供援助的人员提供充分且专业的社会心理学培训；c) 请理事会考虑将附件 9 中的建议措施 8.46 升级为一项国际标准，并考虑在附件 9 中引入一项新的建议措施，以便航空器和机场运营人拟定向航空器事故受害者及其家属提供及时和有效援助并将这些信息告知给国际民航组织的合适计划。为强调将建议措施 8.46 升级为一项标准的重要性，一个代表团提及了在第 13 次空中航行会议期间举行的一个边会上，该项活动表明各国对国际民航组织推进一切工作来帮助这一标准在全球实施方面达成了高度一致，而另一个国家指出，这一国际标准将突显国际民航界对那些受到影响的国家的承诺。关于 WP/297 号信息文件，应空难受害者家属国际联合会的口头要求，委员会还同意理事会应将一年中的某个特定日期（例如 2 月 20 日）指定为国际空难受害者及其家属日。

14.17.1　在表示支持 WP/127 号文件时，一个代表团对第 4.1 b) 段发表评论，指出国际民航组织应敦促各国不要单选心理培训以处理受害者及其家属的基本关切，而是应当制定全面的方案，并与各机构和组织建立协作以满足那些关切。还提及到应该有初始培训和复训。另一个代表团指出，这一问题牵涉好几个附件，应由不同工作组来讨论。一个国际组织支持这一个代表团的发言，请大会注意关于这一主题的现有 ACI 指导材料，以及已要求各机场制定包括为受害者提供帮助的规定的应急计划。

航空人口贩运

14.18　美国在 WP/305 号文件中指出，航空人员和旅行大众，如果具备识别人口贩运蛛丝马迹的能力并知晓如何向相关当局举报可疑人口贩运行为，则可在拦截和制止人口贩运方面发挥重要作用。因此，请大会支持该文件附录 A 中的一项决议，该决议强调航空在打击人口贩运方面的作用，并鼓励国际民航组织继续协助各

国实施其打击人口贩运的举措。

14.19　委员会同意提交如下决议供全体会议通过：

第 14/2 号决议：制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运

鉴于联合国大会于 2000 年 11 月通过并于 2004 年 1 月 28 日生效的《联合国打击跨国有组织犯罪公约关于预防、禁止和惩治贩运人口特别是妇女和儿童行为的补充议定书》提供了一个国际框架，并得到多数国家的批准；

鉴于 2018 年 5 月发布的国际民航组织和联合国人权事务高级专员办事处关于培训机组人员识别和应对人口贩运准则的第 352 号联合通告强调了国际航空在打击人口贩运方面的重要作用；

鉴于培训面向客户的员工和其他航空人员识别和应对可疑的人口贩运事件有助于制止这一犯罪；

鉴于附件 9 —《简化手续》中的建议措施 8.47 鼓励缔约国采取措施，确保建立打击人口贩运的程序，包括明确的举报制度和机场和航空器运营者的相关主管当局联络点；

鉴于附件 9 中的建议措施 8.48 鼓励缔约国采取措施，确保与旅行公众直接接触的机场和航空器运营者的人员接受关于认识人口贩运的培训；

鉴于在航空人员和旅行公众中开展提高认识活动有助于提高对涉嫌贩运人口事件的认识和并进行举报；和

鉴于国际民航组织应促进制定供每个国家执行的明确的人口贩运准则，包括示范举报议定书和以受害者为中心的创伤知情执法对策；

大会：

1. 敦促成员国关注通过和立即实施附件 9 中的建议措施 8.47 和 8.48；

2. 呼吁成员国在实施附件 9 的相关规定时，适当考虑第 352 号通告 —《关于机组人员识别和应对贩运人口的培训准则》；和

3. 请理事会确保与打击人口贩运问题相关的指导材料与时俱进并符合成员国的需要。

— — — — — — — —

14.20　在 WP/134 号文件中，国际机场理事会和国际航空运输协会报告了其支持其成员协助打击人口贩

运，并指出应当及时向主管当局通报涉嫌贩运的可疑行径以便它们采取行动，各国应确保建立明确的报告制度，并将主管当局的联络人信息告知机场和航空器运营人。一个代表团提到 ACI 和国际航协在整合各运行培训方案中的意识培训方面所做的出色工作。

14.21　委员会注意到这些组织在人口贩运问题上开展的工作，核准了此项建议，即鼓励各国尽早实施附件 9 —《简化手续》中的建议措施 8.47。

残疾人/航空无障碍通行

14.22　多米尼加共和国在 WP/389 号文件中报告了该国在实施国际民航组织在航空运输简化手续领域的持续政策方面以及在实施该国航站楼无障碍通行和通用设计等事项的简化规定方面取得的进展，并请大会敦促国际民航组织考虑 Doc 9984 号文件 —《为残疾人提供航空运输便利的手册》和附件 9 —《简化手续》第 8 章 H 中的建议，并将建议转化为标准。

14.23　多米尼加共和国还提交了 WP/471 号文件。该文件介绍了该国为实施 A39-20 号决议和相应遵守 Doc 9984 号文件而采取的无障碍通行和通用设计方面的若干举措，并请大会：a) 敦促国际民航组织开展研究并收集背景信息，供各国用于分析对 Doc 9984 号文件加以更新的益处；和 b) 敦促国际民航组织将 Doc 9984 号文件的一部分内容作为标准或建议措施纳入附件 9。

14.24　在审议 WP/389 和 471 号文件时，委员会同意请理事会考虑开展一项对 Doc 9984 号文件加以更新的研究。委员会关于将该文件中的要素作为标准和建议措施纳入附件 9 —《简化手续》这一建议的观点是：现在确定标准和建议措施方面是否需新增内容还为时尚早，且只有在对逐个情况进行分析之后，以及在专家讨论之后，才应该提出将附件 9 中的相关建议措施转变为标准的提案。

14.25　加拿大在 WP/284 号文件中代表澳大利亚、国际机场理事会和国际航空运输协会指出，医疗进步和新的辅助技术和其他技术正在使残疾人通过航空等方式旅行变得更加可行，且无障碍航空运输发挥着重要作用，使残疾人能够独立和有尊严地生活着。为了减少航空旅行面临的此类障碍，请大会：a) 认识到加强认知和继续协作以推动航空无障碍通行的重要性；和 b) 鼓励成员国向国际民航组织提供信息，以支持拟定与航空无障碍通行有关的规章、法规和政策简编。

14.26　委员会认识到加强认知和继续合作推动航空无障碍通行的重要性，核准了该提案，即鼓励成员国向国际民航组织提供信息以支持拟定与航空无障碍通行有关的规章、法规和政策简编。

14.27　巴西在 WP/322 号文件中代表一组拉丁美洲民用航空委员会成员国分享了《巴西为行动不便旅客提供协助的标准程序手册（SPM-PDRM）》，该手册根据巴西各主要机场在 2016 年里约残奥会期间取得的经验编写而成。

14.28　委员会注意到巴西所提供的该国在实施依据 Doc 9984 号文件拟定的无障碍措施方面取得的经验，并同意如下提案：a) 鼓励成员国向简化手续专家组提交其关于确保无障碍通行的程序，供随后发布；和 b) 请理事会酌情推动在适用 Doc 9984 号文件方面所取得的经验和最佳做法。

14.29　在 WP/346 号文件中，国际航协指出，虽然附件 9 中有相关规定，但航空业正经历着不统一或彼此直接冲突的国家/地区残疾人政策在稳步上升的情况，国际航协拟定了一套核心原则（载于该文件附录 A 中），

用于支持残疾人相关立法和政策的统一实施。

14.30　在审议 WP/346 号文件时，委员会认识到，对航空无障碍通行工作采取一种统一做法有助于实现联合国可持续发展目标（SDGs），因此，商定酌情邀请成员国在制定及实施这方面的规章时，虑及国际航协关于残疾旅客的核心原则。委员会支持 WP/346 号文件中提出的全球目标。

14.31　委员会完成了本议程项目的相关工作，审议了 WP/61 号文件中所载的对国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明的拟议修订，其中载有一项决议草案的修订版，供大会通过（第 14/2 号决议）。

14.32　委员会审查了该决议草案的修订版，并修订了附录 D，同意建议全体会议通过下列决议，取代 A39-20 号决议：

第 14/3 号决议：国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明

鉴于附件 9 —《简化手续》是为了表述《公约》第二十二、第二十三和第二十四条规定的成员国的义务和使符合第十、第十三、第十四、第二十九和第三十五条中所提及的法律要求的程序标准化而制定的；

鉴于执行附件 9 的标准和建议措施对于便利航空器、旅客及其行李、货物和邮件的放行以及管理边境管制和机场出入方面的挑战，从而维护航空运输运行效率是至关重要的；

鉴于各成员国在此类通关业务中继续寻求最大程度的效率和安保的目标是至关重要的；和

鉴于联合国安全理事会决议强调国际民航组织在边境管控和旅行证件安保方面的工作在反恐怖主义斗争中继续发挥重要作用；

大会：

1.　决定附于本决议之后的下列附录构成了国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明，这些政策是在大会第 40 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 简化手续条款的制定与执行
附录 B — 确保旅行者身份识别和边境管制完整性以及增强安保方面的国家和国际行动
附录 C — 简化手续事项上的国家和国际行动与合作
附录 D — 旅客数据交换系统

2.　要求理事会对有关简化手续的综合声明不断进行审查，并在需要做出修改时酌情向大会提供咨询意见；和

3.　宣布本决议取代 A39-20 号决议：关于简化手续的持续政策的综合声明。

附录 A

简化手续条款的制定与执行

鉴于 2006 年 12 月由联合国大会通过的《残疾人权利公约》及其《任择议定书》于 2008 年 5 月 3 日生效；

鉴于由本组织制定的机读旅行证件规范已经证明对于开发各种系统，加速国际旅客和机组成员通过机场放行控制，同时加强移民和其他边境控制当局合规方案是行之有效的；

鉴于制定一套标准标志，以便利旅行者和其他使用者高效率地使用机场候机楼已经证明是有效而有益的；

鉴于让所有旅客都能乘飞机旅行是实现联合国可持续发展目标（SDGs）的关键因素；

鉴于机读旅行证件改善旅行者和机组成员身份验证证件的完整性，从而加强边境管控流程和增强安保；

鉴于 2013 年的国际民航组织大会第 38 届会议作出决议：应鼓励各成员国使用电子申报差异（EFOD）系统。开发该系统是为了满足需求，以更有效地手段报告和研究与标准和建议措施的差异以及替代现有的纸页文件机制；

铭记附件 9 —《简化手续》有些部分既支持边境管理也支持边境安保目标，并在国际民航组织普遍安保审计计划（USAP）下得以审计；和

忆及 2018 年 11 月在蒙特利尔召开的高级别航空安保会议的公报，以及与边境管控有关的会议结论和建议。

大会：

1. 敦促各成员国特别注意加强执行附件 9 的标准和建议措施的努力；

2. 敦促各成员国在实施附件 9 的相关规定时适当注意 Doc 9984 号文件：《为残疾人提供航空运输便利的手册》；

3. 要求理事会就残疾旅客无障碍通行制定一个工作方案，以建立一个包容残疾人的航空运输系统；

4. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》是最新的，并能满足各成员国有关边境控制管理和旅行证件安保的现时要求以及其对联合国安理会决议的适当义务，此外还有成员国在货物和旅客行政管理、与此种行政管理相关的技术进步、货物简化手续、处理和应对与健康相关和对航空的其他干扰事件以及无人陪伴的未成年人等方面的要求；

5. 要求理事会确保相关指导材料保持常新，并对成员国的要求做出反应；

6. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》中与边境管控相关的规定和附件 17 —《安保》的规定相互一致和相互补充；

7. 敦促成员国适当关注现有的关于导路和标识的指导材料和最佳做法，包括 Doc 9636 号文件中《为在机场和海运码头上的人员提供指南的国际标志》，以使其保持适用性；

8. 敦促成员国确保，在实施附件 9 —《简化手续》标准和建议措施中发挥作用的所有机构和部门，包括但不限于民航主管部门、移民、海关、卫生、检疫、旅行证件签发当局、空中交通管制、执法、邮政当局、边境警察和外交部门通过国家航空运输简化手续委员会或类似安排进行协作和协调，以在电子申报差异（EFOD）系统中全面完成附件 9 的遵守情况检查单；

9. 重申简化手续方案必须继续作为最高优先事项对待，国际民航组织及其成员国应提供适当的资源；

10. 敦促所有成员国以人力和财务资源的形式提供自愿捐助，继续在财务上支持本组织经常方案预算之外的简化手续活动；和

11. 认识到国际民航组织在简化手续活动领域的领导作用，要求理事会和秘书长采取措施，尽快和尽可能把融资要求纳入经常方案预算中，从而确保本组织简化手续方案的长期可持续性。

附录 B

确保旅行者身份识别和边境控制
完整性以及增强安保方面的国家和国际行动

鉴于各成员国承认旅行者身份识别和边境管控对于国际民航组织航空安保和简化手续战略目标的重要性；

鉴于各成员国承认独特地识别个人身份的能力要求具备全面而协调的方法，这种方法能够将旅行者身份识别和边境管制措施管理的以下五种相互依赖的内容纳入协调的框架之中：

a) 确保身份识别的权威性证据所需要的基本证件、工具和进程；

b) 符合 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》中确定的国际民航组织规格的标准化机读旅行证件（MRTDs）特别是电子护照的设计和制作；

c) 主管当局印发提供给经授权持有人的证件的程序和规约，以及应对盗窃、篡改和丢失的控制措施；

d) 用于在边境有效及安全读取和验证机读旅行证件的检查系统和工具，包括使用国际民航组织公钥簿（PKD）；和

e) 开展检查行动时能够及时、安全和可靠地将机读旅行证件及其持有人同可获得的相关数据联系

起来的兼容运作。

鉴于各成员国需要具备能力以便独特地识别个人的身份，并需要可获得的各种工具和机制以确定和确认旅行者的身份；

鉴于国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略集中了旅行者身份识别管理的各项内容，从而为实现旅行证件和边境管制的最大惠益提供了全球框架；

鉴于联合国成员国根据 2015 年 9 月 25 日通过的第 70/1 号决议，决定通过 2030 年可持续发展议程，其中包括一套 17 项可持续发展目标（SDGs），辅以 169 个具体目标，第 16.9 项具体目标就是到 2030 年，为所有人提供法律身份，包括出生登记；

鉴于联合国安全理事会在第 1373 号决议（2001）、2178 号决议（2014）和 2396 号决议（2017）中决定，所有成员国须通过有效的边境管制和对签发身份文件和旅行证件的控制，并通过防止假造伪造或冒用身份证和旅行证件防止恐怖分子和恐怖主义集团的移动。

鉴于机读旅行证件（MRTDs）的准确性和有效性有赖于这些证件的可读性和保护和确保上证件准确性和有效性的物理和电子安保措施；

鉴于一个人可能的公民身份数量的限制取决于用来确定身份识别、确认公民身份或国籍及评估护照申请人应享权利的文件（即原始证件）；

鉴于护照是表示一个人的身份和公民身份的主要正式旅行证件，旨在通知过境国和目的地国持有者能够返回护照颁发国；

鉴于对护照完整性的国际信任对国际旅行系统发挥职能至关重要；

鉴于企图用虚假身份进入一国的人使用偷盗的空白护照的现象在世界范围内正在增加；

鉴于向国际刑警组织（INTERPOL）被盗和遗失旅行证件（SLTD）数据库及时准确地报告每个成员国签发的旅行证件的被盗、遗失或注销信息是附件 9 —《简化手续》的一个标准；

鉴于旅行者身份识别和边境管制措施的安保有赖于健全的身份识别管理系统和旅行证件颁发程序的完整性；

鉴于需要成员国之间的高度合作，以加强打击包括伪造和假造护照在内的护照欺诈、使用伪造或假造护照、冒名者使用有效护照、使用过期失效或注销的护照，以及使用欺诈获得的护照的情况；

鉴于联合国成员国在 2006 年 9 月 8 日通过的全球反恐战略中，决定在适当情况下加强每一层面的努力与合作，提高身份和旅行证件制作和签发的安保，防止和查明篡改或欺诈使用证件的行为；

鉴于需要各成员国之间改进和加强合作，以便打击和防止身份和旅行证件欺诈行为；

鉴于全世界犯罪的重点已经越来越多地从旅行证件欺诈转向身份欺诈；

鉴于公约旅行证件（CTDs）是 1951 年《关于难民地位的公约》（“1951 年公约”）和 1954 年《关于无国籍人地位的公约》（“1954 年公约”）缔约国应当向合法在其领土上居留的难民或无国籍人签发的旅行证件（分别参见两个公约的第二十八条），因此是两个国际条约中为得到国际承认地位的人士所预见的旅行证件；

鉴于国际民航组织建立了公钥簿（PKD）以核查、确认和验证利用生物鉴别技术增强的机读护照（MRPs），也称为（电子护照），借以加强其安全性和边境管制的完整性；和

鉴于各成员国请求国际民航组织各方案给予技术援助和能力建设支助以便加强其旅行者身份识别和边境管控；和

鉴于成员国之间以及与对该领域感兴趣的国家、地区、国际各方和其它利害攸关方之间关于人口贩运问题的合作已经为打击人口贩运的程序提供助益。

大会：

1. 敦促各成员国通过其旅行证件和边境管控，独特地对个人进行身份识别，以取得最大程度的简化手续和航空安保惠益，包括防止非法干扰行为和对民用航空的其他威胁；

2. 敦促各成员国实施严格的流程和工具，以保障种文件的安全性和完整性，尤其要运用身份证据原则，例如：通过对比验证两个不同的数据来源来确保身份存在且存活；通过提供申请者在生命周期中与社会利害攸关方互动的“社会足迹”可信信息、核对相关机构记录或将记录与一个或多个生物特征关联，来确保申请者与身份的关联性和在系统中的独特性；

3. 敦促各成员国加强努力，以建立并实施加强的身份识别管理系统和保障旅行证件颁发工作的安保和完整性；

4. 敦促成员国加强努力，建立和实施一个完善的电子护照完整性的核验系统，主要是读取其中的电子签名并核验其有效性；

5. 要求理事会指示秘书长将国际民航组织旅行者身份识别方案战略的实施路线图保持最新状态，以协助各成员国独特地识别个人的身份，并加强其旅行证件和边境管制措施的安保和完整性；

6. 要求各成员国加强努力，以保障其旅行者身份识别和边境管制措施的安保和完整性，并在这些事项上相互援助；

7. 敦促尚未采取如此举措的成员国，根据 Doc 9303 号文件中的规范颁发机读护照；

8. 提醒各成员国确保非机读护照不再流通；

9. 敦促各成员国确保为难民和无国籍人士颁发旅行证件（“公约旅行证件”）时，这些证件是符合 Doc 9303 号文件规范的机读证件；

10. 提醒各成员国制定管制措施，防范偷窃空白旅行证件和挪用新签发的旅行证件；

11. 敦促在建立有效和高效的旅行者身份识别和边境管制系统方面需要援助的各成员国毫不延迟地与国际民航组织联系；

12. 要求理事会确保 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》所载规范和指导材料继续跟上技术进步；

13. 敦促成员国通过实施有关的附件 9 —《简化手续》标准，加强边境控制管理过程，这也是相关联合国安理会决议的要求。

14. 呼吁成员国实施旨在加强边境控制安保和简化手续同时改进放行程序的技术解决方案，例如在检查电子护照时联合使用自动边境管制（ABC）登机门和国际民航组织公钥簿；

15. 要求秘书长继续探索旨在加强边境控制安保和简化手续同时改进放行程序的技术解决方案；

16. 要求理事会继续致力于进一步加强旅行者身份识别和边境控制管理的完整性以及增强安保，并致力于制定指导材料以协助各成员国推动这些目标；

17. 敦促理事会探讨以何种方法在旅行者身份识别和边境管制领域加强对各成员国的协助和能力建设支助，包括国际民航组织在国际社会中便利和协调此种协助的积极主动的领导作用；

18. 敦促所有成员国国家加入国际民航组织的公钥簿并使用国际民航组织公钥簿提供的信息在边境管制核实电子机读护照；

19. 敦促尚未采取如此举措的成员国，及时准确地向国际刑警组织报告其国家签发的旅行证件的被盗、遗失和注销信息，以纳入国际刑警组织的被盗和遗失旅行证件（SLTD）数据库；

20. 呼吁尚未采取如此举措的成员国，在边境出入境管制点对照国际刑警组织被盗和丢失旅行证件（SLTD）数据库，查询从事国际旅行的个人的旅行证件；和

21. 敦促各成员国建立高效和有效机制，以便向被盗和丢失旅行证件数据库提交信息和进行查询。

22. 敦促成员国在所有参与的利害攸关方之间建立一个有效的信息共享和协作系统，防止人口贩运；和

23. 要求秘书长确保制定关于实施打击人口贩运程序的相关指导材料，以支持成员国实施附件 9 —《简化手续》中有关人口贩运的各项规定。

附录 C

简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于各成员国需要采取持续行动，增强放行管制手续的效力和效率；

鉴于国家航空运输简化手续方案和简化手续委员会的成立和积极运作是经过证明的实现必要改善的手段；

鉴于成员国之间以及与对简化手续事项感兴趣的国家、地区和国际各方在简化手续事项方面的合作为相关各方带来了效益；和

鉴于不统一的旅客数据交换系统对航空运输业的生存能力产生不利影响，且边境管制当局对旅客数据交换的要求不断增加，此种合作至关重要；

鉴于过去几年来在世界范围内通过航空运输传播传染病的威胁与日俱增；和

鉴于附件 9 规定促进向航空器事故受害者及其家属提供协助；

大会：

1. 敦促各成员国成立和利用国家航空运输简化手续方案和简化手续委员会，并采纳邻国之间区域合作的政策；

2. 敦促各成员国参与其他政府间航空组织的地区和次地区航空运输简化手续方案；

3. 敦促各成员国通过国家航空运输简化手续方案和简化手续委员会或其他适当手段，采取一切必要步骤，以便：

a) 定期要求其政府所有有关部门注意以下需要：

i) 使国家规章和做法符合附件 9 的规定和意图；和

ii) 详细拟订解决简化手续方面日常问题的令人满意的办法；

b) 采取所需的任何后续行动；和

c) 确保进行适当协调，以有效地实施国际民航组织旅行者身份识别战略。

4. 敦促各成员国鼓励其国家及其他简化手续方案和委员会研究简化手续问题，并和与其有航空联系的成员国一道协调其委员会关于简化手续问题的研究结果；

5. 敦促相邻和接壤的成员国在处理简化手续方面可能具有的共同问题时，凡是在协商似乎可以导致出现对问题的一致解决办法的情况下相互进行协商；

6. 敦促各成员国航空器经营人和机场经营人在以下方面继续密切合作：

a) 简化手续问题的确定和解决；和

b) 制定防止麻醉品非法贩运、非法移民、传染病和对国家利益的其他威胁的合作安排；

7. 敦促各成员国呼吁航空器和机场运营人及其协会参与电子数据交换系统，以便在处理国际航站的货物

运输方面取得最大效率；

8. *敦促*各成员国实施附件 9 的规定，促进向航空器事故受害者及其家属提供协助；

9. *要求*理事会考虑将附件 9 建议措施 8.46 升级为国际标准，并考虑针对航空器和机场运营人，采用新的附件 9 建议措施，制定适当计划，向航空器事故受害者及其家属提供及时和有效的援助，并将其告知国际民航组织；

10. *敦促*各国和航空器和机场运营人与有关国际组织合作，尽一切可能努力加快空运货物的办理和放行，同时确保国际供应链的安保；

11. *敦促*各成员国在国家、地区和国际边境控制和安保相关机构之间就其对附件 9 —《*简化手续*》和相关联合国安理会决议的义务展开对话和合作；和

12. *要求*秘书长确保国际民航组织继续在边境管控和旅行证件安保方面开展工作，打击恐怖主义，并加强其与相关联合国（UN）机构例如联合国反恐办公室（UNOCT）和联合国毒品和犯罪问题办公室（UNODC）之间的合作和协作。

附录 D

旅客数据交换系统

*鉴于*需要各成员国持续采取行动，增强放行管制手续的效力和效率；

*鉴于*联合国安理会在第 2396 号决议（2017）中欢迎国际民航组织决定在附件 9 —《*简化手续*》下设定成员国使用预报旅客资料（API）系统的标准，并认识到许多国际民航组织成员国尚未执行这一标准，因此在第 11 段决定，为促进第 2178 号决议（2014）第 9 段和国际民航组织的标准，成员国应建立预报旅客资料系统，并须要求在其境内营运的航空公司将预报旅客资料提供给相关国家主管当局；

*鉴于*联合国安理会还在第 2396 号决议第 12 段决定，为推进国际民航组织的标准和建议措施，成员国须增强收集、处理和分析 PNR 数据的能力，并确保所有国家主管当局在充分尊重人权和基本自由的条件下并出于防止、发现和调查恐怖主义犯罪行为和相关旅行的目的而使用和分享这些数据，还促请成员国、联合国和其他国际、区域和次区域实体为成员国落实此类能力提供技术援助、资源和能力建设，并鼓励成员国酌情与相关或有关切的成员国分享旅客姓名记录数据，以发现返回来源国或国籍国、或前往或迁往第三国的外国恐怖主义作战人员，特别是第 1267 号决议（1999）、第 1989（2011）号决议和第 2253 号决议（2015）所设委员会指认的所有个人，并敦促国际民航组织与其成员国合作，制定关于收集、使用、处理和保护旅客姓名记录数据的标准；

*鉴于*联合国安理会在第 2482 号决议（2019）中呼吁成员国履行收集和分析 API 并建立收集、处理和分析能力的义务，以促进国际民用航空组织（ICAO）各项标准和建议措施、PNR 数据并确保在充分尊重人权和基本自由的前提下，由国家主管当局使用并与其共享旅客姓名记录数据，这将有助于安保官员确定与无论是国内

还是跨国有组织犯罪相关的个人与恐怖分子之间的关系，包括利用能力建设方案制止恐怖分子旅行，并对无论是国内还是跨国恐怖主义及有组织犯罪进行起诉；和

*鉴于*国际民航组织旅行者身份识别方案战略中提到的预报旅客资料和旅客姓名记录数据也可以用于安保目的，为国际民用航空系统增加了一个重要的层面，以在航空器登机流程之前发现恐怖主义分子并防止非法干扰行为；

大会：

1. *敦促*各成员国促请提供国际航空运输服务的航空器运营人通过提供预报旅客信息，参加电子数据互换系统，以实现国际机场处理客流的最大效率；

2. *敦促*各成员国使用电子旅客数据交换系统，以确保旅客数据要求符合联合国相关机构为此目的通过的国际标准，并在充分尊重人权的条件下确保此种数据的安保、公平处理和保护；

3. *敦促*各成员国在建立旅客数据交换系统方面视情援助其它成员国，并共享最佳做法；和

4. *要求*尚未采取如此举措的成员国建立收集、处理和分析 PNR 数据的能力，并确保国家主管当局在充分尊重人权和基本自由的条件下并出于防止、发现和调查恐怖主义犯罪行为和相关旅行的目的而使用和分享这些数据。

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 — 政策和标准化

15.1 执行委员会在其第五次会议上，根据理事会提交的本组织工作进展报告，审议了关于一般规定、航空器噪声和当地空气质量（WP/54 号文件和 WP/57 号文件）的环境保护的题目。根据这些进展报告，执行委员会审议了理事会关于更新第 A39-1 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 — 一般规定、噪声和当地空气质量的提案（WP/57 号文件）。此外，各国和观察员提交了 15 份文件：WP/81 号文件、WP/103 号文件、WP/104 号文件、WP/140 号文件、WP/175 号文件、WP/225 号文件、WP/226 号文件、WP/260 号文件、WP/261 号文件、WP/354 号文件、WP/372 号文件、WP/374 号文件、WP/409 号文件、WP/412 号文件和 WP/474 号文件。

15.2 根据大会第 39 届会议的要求，理事会提交了 WP/54 号文件，其中报告了对国际民航组织关于航空器噪声和航空器发动机排放之当前和未来影响的全球环境趋势评估的最新更新。从 2015 年到 2045 年，预计尽管国际航空业务量将增长 3.3 倍，但同期燃料消耗预计仅增长 2.2 到 3.1 倍。所评估的多种设想表明，到 2025 年之前，最高达 2.6%的燃料消耗可能由可持续航空燃料构成，而到 2050 年之前，可持续航空燃料（SAF）将实际能够实际满足 100%的国际航空喷气燃料需求，并相应减少 63%的排放量。但是，只有对可持续航空燃料的生产基础设施进行极其大量的资本投资并制定实质性的政策框架，才有可能实现这一燃料生产水平。关于影响当地空气质量的航空器噪声和排放问题，各种趋势表明，预计未来航空环境影响将持续增长，但增长速度将低于业务量的增长。就航空器噪声而言，从 2030 年左右开始，航空器噪声可能不再随航空业务量的增长而增长。成员国为实现这种噪声设想需要采取多种雄心勃勃的行动。

15.3 委员会认识到，要进行合理的讨论和决策必须具备一个单一的、健全的信息基础。委员会建议核准

将环境趋势作为环境事项的决策基础，并就此向大会下届会议提供最新情况。有两个国家建议，提高有关国际民航组织全球环境趋势发展技术工作的透明度。

15.4 理事会提交了自大会第 39 届会议以来国际民航组织在民用航空与环境有关问题方面所取得进展的报告（WP/57 号文件）。该文件概述了附件 16 — *《环境保护》第 II 卷 — 航空器发动机的排放*所载有关航空器发动机非挥发性微粒物质（nvPM）质量和数量的新的标准，并包含了关于航空器和发动机技术独立专家综合审查的信息，以及国际民航组织关于航空器噪声工作的最新进展。关于运行改进，该文件强调了关于“生态机场工具包电子收集”的工作；到 2025 年之前通过实施航空系统组块升级（ASBU）组块 0 和组块 1 产生的燃料消耗和二氧化碳减排情况分析；以及基于性能的导航（PBN）实施工作的社区参与问题。同时，提供了关于国际民航组织与《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）、世界卫生组织（WHO）、政府间气候变化专门委员会（IPCC）、联合国环境管理小组（EMG）以及联合国全民可持续移动性（SUM4ALL）举措的合作情况。

15.5 委员会认识到国际民航组织本三年期内在应对噪声和排放影响方面取得了巨大进展。同时，还认识到国际民航组织密切跟进环境驱动的创新技术以及包括航空新能源在内可能影响环境的其他技术，同时评估它们对噪声和排放的影响，并根据必要情况保持和制定国际民航组织的相关环境标准和建议措施（SARPs）及指导的重要性。继一个国家提出建议后，委员会同意了对大会第 A39-1 号决议案文进行编辑更正，以反映国际民航组织 Doc 10127 号文件的标题：*“关于发动机和航空器的独立专家综合技术目标评估和审查”*。

15.6 在 WP/57 号文件中，理事会还根据大会第 39 届会议以来的发展情况，提交了关于大会第 A39-1 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 — 一般规定、噪声和当地空气质量的修改提案。下文第 15.26 段所载的修改，主要来自秘书处的各项活动以及航空环境保护委员会开展的工作。

15.7 在瑞士代表欧盟（EU）及其成员国以及欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国提交的 WP/103 号文件中，在承认技术创新之重要性的同时，强调了确保民用超音速飞机的开发不会削弱多年来为减少航空环境影响所付出的巨大努力，并且不会对安全、能力和运行产生不利或不成比例的影响的重要性。该文件提议审查国际民航组织的标准和建议措施（SARPs），以便虑及新的超音速飞机投入运行后可能出现的问题和影响，同时应当酌情拟定对应的缓解行动。此外，该文件建议确保超音速民用飞机在超音速及亚音速运行时均不会给公众造成不可接受的情况。

15.8 在波兰代表欧盟及其成员国以及欧洲民用航空会议的其他成员国提交的 WP/104 号文件中，强调改进航空环境效绩对实现国际民航组织关于噪声和空气质量的环境目标从而管理机场周围的环境影响至关重要。该文件强调指出，需要适当实施国际民航组织关于航空器噪声管理的平衡做法，并且必须不断更新其四大支柱中的每个支柱的情况，以确保它们能够作为整体做法的一部分而发挥作用。为此，该文件提出在附件 16 — *《环境保护》第 I 卷 — 航空器噪声*第 4 章的基础上，进一步更新第 A39-1 号决议附录 E：“当地与噪声有关的机场运行限制”。此外，该文件指出，应当制定一种全面的做法来管理机场周围的空气质量。由于新标准从源头加强对发动机排放的控制，因此在支助关于非挥发性微粒物质质量和数量的新标准的同时，该文件强调机场实施的环境管理系统还应当提供处理空气质量问题的基本流程。

15.9 在 WP/226 号文件中，澳大利亚和新西兰对国际民航组织在遥控驾驶航空器系统（RPAS）方面，特别是在航空安全、空中航行和航空安保方面取得的进展表示了赞赏。该文件对来自遥控驾驶航空器系统，特别是在建筑密集的居民区进行运行产生的对社区噪声影响的新兴问题表示了关切。为此，该文件鼓励各国分享其各自在应对与遥控驾驶航空器系统运行有关的航空器噪声问题方面的经验。

15.10　在 WP/412 号文件中，哥斯达黎加在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国的支持下，介绍了拉丁美洲国家根据附件 16 和第 A39-1 号决议在有关噪声和当地空气质量的环境领域取得的进展。该文件指出，拉丁美洲民用航空委员会成员国积极主动推广各种举措，以便通过减少噪声和改进当地空气质量、减少温室气体排放并对机场设施进行规划等行动提高了环境效绩，促成制定了各种航空规章并开展了各种大型活动，且成绩斐然。

15.11　在 WP/140 号文件中，卡塔尔提议建立地区航空环境保护、规划和实施小组（AEPPIRGs），这将为应对当前航空环境发展和未来挑战提供地区合作平台。该文件指出，这将确保各地区内以协调一致并符合国际民航组织标准和建议措施的方式，步调一致地制定和实施航空环境保护方案以及相关的国际和地区文件。

15.12　在 WP/261 号文件中，美国表示作为支助运输创新的更广泛努力的一部分，其承诺促进开发超音速航空器。该文件还对航空环境保护委员会（CAEP）为制定超音速航空器着陆和起飞噪声合格审定标准所做的工作表示了赞赏，并指出必须不断保持这一领域的近期进展。目前，正在审议有关超音速航空器噪声和发动机排放的政策和规章，该文件建议航空环境保护委员会的技术讨论必须继续朝着制定着陆和起飞噪声标准和建议措施的方向进行，以使业界能够继续开发超音速航空器。文件表示必须采用数据驱动的进程制定超音速航空器的噪声标准和建议措施。

15.13　在 WP/374 号文件中，俄罗斯联邦注意到了国际民航组织在及时制定所有类型民用航空器的国际标准，特别是超音速运输（SST）方面开展的工作，并且有多家公司在超音速航空器开发方面已经取得了长足的进展。考虑到需要密切和有效地协调航空环保委和航委会专家团队，建议理事会审议优先考虑为超音速运输制定国际民航组织标准和建议措施的可能性。该文件着重指出，俄罗斯联邦正在积极参与未来超音速运输及其推进系统的全面研究，并将在必要时提供资源以支助国际民航组织的此项活动。

15.14　在 WP/260 号文件中，国际机场理事会（ACI）和民用空中航行服务组织（CANSO）介绍了有关机场噪声管理的看法，包括审议非声学因素的相关性以界定噪声管理战略及制定涉及噪声声暴露级和与航空器噪声烦扰相关的适当政策。该文件还提议提高社区参与，作为国际民航组织对航空器噪声管理平衡做法的一个贯穿各领域的要素。

15.15　在 WP/175 号文件中，国际航空运输协会（IATA）表示需要采取一致和统一的做法来制定全球标准和政策，以确保处理好航空对环境的影响。该文件强调国际民航组织需要继续确保可能为国际民航组织决策提供背景的技术进程和标准的完好性和独立性，并请大会重申其对国际民航组织航空器噪声管理平衡做法的支持。该文件还对不能有效处理航空环境影响的环境税的激增表示了关切。

15.16　在 WP/225 号文件中，国际机场理事会对国际民航组织取得的进展表示了赞赏，并表示欢迎航空环保委员会就超音速航空器持续进行的探索研究以探究潜在的噪声和排放影响。同时，该文件就民用超音速市场新进入者的噪声特性及其与当前和未来噪声与排放的亚音速等效标准和建议措施的合规性，分享了国际机场理事会的看法。此外，文件还讨论了爆音问题以及超音速航空器运行对一般公众和运行业务一体化的影响。

15.17　委员会收悉了提交供其了解情况的五份工作文件。这些文件没有向会议提交，但摘要如下：

15.18　在 WP/81 号文件中，中美洲空中航行服务公司（COCESNA）介绍了其改善环境方面的工作，为此建立了称为“绿皮书”的指南。这项文件的范围以联合国可持续发展目标（SDGs）为基础，具体涉及环境管

理、能源、水、综合废物处理和材料管理。

15.19　在 WP/372 号文件中，印度概述了其对印度航空部门的包容性和可持续增长的承诺、制定国家绿色航空政策的计划和努力、愿景、任务、战略目标和关键政策方面。该文件强调，其政策的宗旨是通过全面的做法来应对当前和预期的未来环境问题，以减轻航空增长对环境的影响，并确保印度航空业的可持续发展。

15.20　在 WP/409 号文件中，南非报告了其为支助国际民航组织环境工作而开展的活动，例如它对航空环境保护委员会各项活动的捐助，并于 2019 年 12 月在南非主办航空环境保护委员会指导小组会议，及其为实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）能力建设活动而对国际民航组织的捐助（参见议程项目 17）。

15.21　在 WP/474 号文件中，智利认识到努力在机场基础设施中使用清洁、可再生和可持续能源，以达到碳中和标准的重要性。智利敦促其他国家设计并实施现有技术，以可持续的方式对机场基础设施实行改造，以减少当地环境污染的影响。

15.22　在 WP/354 号文件中，国际机场理事会提供了关于各机场的背景信息，以及国际机场理事会对环境保护，包括对当地空气质量、噪声和可持续性的看法，并强调了国际机场理事会通过航空环境保护委员会和其他方式对国际民航组织环境保护工作的支助。

15.23　关于国际民航组织在制定超音速航空器标准方面的工作，委员会建议大会请理事要求航空环保委员会继续进行其在超音速飞机方面一直开展的工作，并将探索性研究列为优先事项。一个国家建议航空环境保护委员会在探索性研究过程中应当审议人口稠密区域的超音速运行问题。委员会还注意到在标准制定做法方面的意见分歧和亚音速现行标准与制定超音速新标准的基础之间的关系，以及公众的可接受性问题，并且需要虑及安全、空中航行和其他各个方面。

15.24　关于“国际民航组织航空器噪声管理的平衡做法”，委员会注意到对于第 A39-1 号决议附录 E 所界定、根据附件 16 第 I 卷所载噪声标准可能需要更新的“地方与噪声有关的运营限制”存在不同意见。委员会注意到，关于非声学因素的探索已得到理事会批准被纳入航空环境保护委员会下个三年期的工作方案。同时注意到的是，关于社区参与的建议已在 WP/57 号文件所载理事会对 A39-1 号决议附录 C 的拟议更新中进行了适当处理。

15.25　对与遥控驾驶航空器系统运行有关的噪声问题，委员会建议大会通过邀请各国分享其应对遥控驾驶航空器系统运行所产生的航空器噪声问题的经验，要求理事会责成航空环境保护委员会处理这些问题，并整合这些方面的经验使其成为向各国提供的潜在最佳做法指导。

15.26　委员会商定建议大会通过以下决议：

第 15/1 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 — 一般规定、噪声和当地空气质量

鉴于大会 A39-1 号决议决定，在每届常会上，要继续通过一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做

法的综合声明；

鉴于 A39-1 号决议由引言部分和一系列特定但相互关联的主题的附录组成；和

考虑到有必要反映大会第 39 届会议以来，在航空器噪声和发动机排放方面已出现的发展情况；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录，连同 A40-18 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及 A40-19 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明，这些政策是大会第 40 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 总则

附录 B — 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导性材料的制定

附录 C — 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

附录 D — 超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器的逐步淘汰

附录 E — 地方与噪声有关的机场运营限制

附录 F — 土地使用规划和管理

附录 G — 超音速航空器 — 爆音问题

附录 H — 航空对当地空气质量的影响

2. 请理事会向大会每届常会提交一份国际民航组织关于环境保护的政策和做法，以供审查；和

3. 宣布本决议连同 A40-18 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及 A40-19 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），取代 A39-1 号决议、A39-2 号决议和 A39-3 号决议。

附录 A

总则

鉴于《国际民用航空公约》序言指出“国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助……”，且《公约》第四十四条指出国际民航组织应“发展国际航行的原则和技术，并……促进国际航空运输的规划和发展，以……满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要”；

鉴于民用航空活动对环境的许多不利影响可以通过运用综合措施加以减少，这些综合措施包括进行技术改进、实行更加有效的空中交通管理和运行程序、航空器回收利用、使用清洁的、可再生的和可持续的能源、适当利用机场规划、土地使用规划和管理、社区参与以及采取基于市场的措施等；

鉴于国际民航组织所有成员国都同意继续处理所有与环境有关的航空事项并保持制定有关这些事项的政策指导材料的主动性，而不把这种主动性留给其他组织；

鉴于其他国际组织正在强调影响航空运输的环境政策的重要性；

鉴于航空的可持续增长对未来的经济增长和发展、各国和人民间的贸易和商业、文化交流和理解是非常重要的，因此，必须立即采取行动，确保航空与环境质量相兼容，确保航空以减少不利影响的方式发展；

认识到本组织的环境工作有助于实现联合国可持续发展目标（SDGs）17 个目标中的其中 14 个；

鉴于拥有航空对环境影响的可靠的和最佳信息对国际民航组织和其各成员国制定政策至关重要；

承认在应对航空对环境的影响方面已取得重大进展，以及当今制造的航空器比 20 世纪 60 年代制造的航空器的燃油效率高 80%，且噪声水平低 75%；

认识到新的创新性航空技术和能源开发正在迅速进行，国际民航组织将需要做出大量工作以便跟上发展速度，对此类新技术及时酌情进行环境合格审定；

鉴于就航空的环境影响（如噪声和发动机排放）有公认的相互依存性而言，在确定源控制和运行减排减噪政策时，需对这种相互依存性加以考虑；

鉴于空域管理和设计在处理航空温室气体排放对全球气候的影响中能够发挥作用，而且有关经济和制度问题需要在地区基础上由国家单独或集体地去处理；

鉴于同其他国际组织合作对于增进对航空对环境影响的了解和制定消除这些影响的适当政策是重要的；和

认识到燃油效率和航空燃料的研发工作的重要性，它将能够使国际航空运输业降低对环境(就当地空气质量和全球气候而言)的影响；

注意到国际民航组织全球环境趋势所载有关航空器噪声和航空器排放的目前及未来影响的最新信息对支助环境事项决策的重要性；

大会：

1. 宣布国际民航组织作为在涉及国际民用航空事务中牵头的联合国（UN）机构，认识到并将继续处理可能与民用航空活动有关的不利的环境影响问题，承认本组织及其成员国达到民用航空安全有序的发展和环境质量之间的最大兼容性的责任。为了履行这些责任，国际民航组织与其成员国将力求：

a) 限制或减少受到严重的航空器噪声影响的人数；

b) 限制或减少航空器排放对当地空气质量的影响；和

c) 限制或减少航空温室气体排放对全球气候的影响；

2. *强调*国际民航组织在与环境有关的一切国际民用航空事务方面继续显示其领导作用的重要性，并*要求*理事会坚持主动制定承认行业面临挑战的严重性的关于这些事务的政策指导；

3. *要求*理事会继续评估航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来的影响，并继续为此目的开发工具；

4. *要求*理事会密切跟进航空创新技术和新能源来源，以便准备对此类技术及时酌情进行环境合格审定；

5. *要求*理事会保持和不断加强对与减少航空对环境影响的措施有关的相互依存性和折衷选择的认识，以便做出最佳决策；

6. *要求*理事会制定一套航空环境指标，以便各国可用来评价航空运行的效绩以及减轻航空对环境影响的标准、政策和措施的有效性；

7. *要求*理事会以适当的形式，例如通过常规报告和讲习班，包括通过与国际民航组织地区办事处进行协调，发放航空器噪声、航空器燃油消耗、航空系统燃油效率和航空器发动机微粒物质（PM）和氮氧化物（NOx）排放的目前和未来影响及趋势方面的资料，以反映本组织开展的工作、各国提交的行动计划、国际民航组织全球空中航行计划、国际民航组织标准和建议措施，以及国际民航组织在环境方面的政策和指导材料；

8. *请*各国继续积极支持国际民航组织与环境有关的活动，并敦促成员国通过提供合理数额的自愿捐款，支持预算中没有预见到的活动；

9. *请*各国和国际组织提供必要的科学资料和数据以使国际民航组织在这一领域的工作有据可寻；

10. *鼓励*理事会继续就对航空对环境的影响的认识和制定处理此种影响的政策同各国际组织及其他的联合国机构密切合作；和

11. *敦促*各国避免采取会对国际民用航空的有序和可持续发展产生不利影响的环境措施。

附录 B

与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定

*鉴于*对继续引起公众关注和限制机场基础设施发展的世界许多机场附近的航空器噪声问题需要采取适当的行动；

*鉴于*科学界正在提高关于航空器排放对当地一级和全球一级环境影响之不确定因素的了解，这种影响仍然是引起关切的原因，需要采取适当的行动；

*认识到*在处理有关噪声、当地空气质量和气候变化的关切时，关于航空器的技术、设计和运行有相互依

存性；

鉴于理事会已成立了航空环境保护委员会（CAEP），以协助进一步制定关于航空器噪声和发动机排放的标准、建议措施及程序和/或指导材料；

鉴于理事会已通过了附件 16 第 I 卷 — *航空器噪声*，其中包括亚音速航空器的噪声合格审定标准（短距起降和垂直起降飞机除外），并已将这一行动通知各成员国；

鉴于理事会已通过了附件 16 第 II 卷 — *航空器发动机的排放*，其中包括航空器发动机的排放合格审定标准，并已将这一行动通知各成员国；

鉴于理事会已通过了附件 16 第 III 卷 — *飞机二氧化碳排放*，其中包括飞机二氧化碳排放的合格审定标准，并已将这一行动通知各成员国；

认识到航空环境保护委员会的关于针对非挥发性微粒物质（nvPM）排放制定新的质量和数量标准的建议，该标准一旦通过，将成为附件 16 第 II 卷的一部分；

认识到非挥发性微粒物质排放合格审定标准和二氧化碳排放合格审定标准是对旨在分别用于非挥发性微粒物质排放合格审定和二氧化碳排放合格审定过程的各种航空技术进行的技术对比，不旨在作为运行限制或排放征税的依据；

鉴于国际民航组织已制定、修订和出版了处理对航空器噪声和发动机排放的环境关切之措施的政策指南；和

认识到航空环境保护委员会进行的其首次关于航空器和发动机技术独立专家综合审查的工作，并为噪声、燃料消耗和排放制定了中期（2027 年）和长期（2037 年）技术目标；

认识到包括混合动力及电动航空器在内的新的创新性航空技术和能源开发正在迅速进行；

大会：

1. 欢迎自 2006 年 1 月 1 日生效的附件 16 第 I 卷第 4 章中更加严格的航空器噪声新标准；

2. 欢迎理事会于 2014 年 3 月通过了已于 2017 年 12 月 31 日（含）之后适用以及拟于 2020 年 12 月 31 日（含）之后针对 55 吨最大起飞质量（MTOM）以下航空器适用的更加严格的新噪声标准；

3. 欢迎理事会于 2014 年 3 月通过了已于 2018 年 1 月 1 日（含）之后针对倾转斜旋翼航空器实施的新噪声标准；

4. 欢迎理事会于 2017 年 3 月通过了针对新机型的新的飞机二氧化碳标准，拟于 2020 年 1 月 1 日或之后适用，小于或等于 60 吨最大起飞质量并且最大旅客座位容量为 19 或少于 19 的那些新机型除外，其适用日期是 2023 年 1 月 1 日或之后；

5. 欢迎理事会于 2017 年 3 月通过了针对在产的且生产截止日期为 2028 年 1 月 1 日的飞机的新的飞机二

氧化碳标准，拟于 2023 年 1 月 1 日或之后适用；

6. *欢迎*理事会于 2017 年 3 月通过了针对额定推力大于 26.7kN 的、单个发动机的制造日期为 2020 年 1 月 1 日或之后的所有涡轮风扇和涡轮喷气航空器发动机的非挥发性微粒物质质量排放最初标准，并且航空环境保护委员会进一步制定了针对额定推力大于 26.7kN 的所有涡轮风扇和涡轮喷气航空器发动机的新的非挥发性微粒物质质量和数量排放标准，适用日期为 2023 年 1 月 1 日；

7. *敦促*各国认识到非挥发性微粒物质和二氧化碳排放合格审定标准不是旨在作为运行限制或排放征税的依据；

8. *要求*理事会在本组织其他机构和其他国际组织的协助和合作下，继续大力推进有关处理航空对环境影响的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定工作；

9. *要求*理事会密切跟进航空创新技术和新能源来源，以便准备对此类技术及时酌情进行环境合格审定；

10. *要求*理事会确保其航空环境保护委员会（CAEP）迅速实施其噪声和排放方面的工作方案，以便尽快制定出适当的解决办法，并为此提供必要的资源；

11. *敦促*世界各地区目前在航空环境保护委员会中代表性不足的成员国参加该委员会的工作；

12. *要求*理事会向各国和国际组织提供关于减少航空运行对环境影响的可用措施的信息，以便于使用适当的措施来采取行动；

13. *敦促*各成员国妥当遵守按照本附录第 8 条款制定的国际民航组织规定；和

14. *要求*理事会继续在为评估航空排放对未来环境的影响拟定和运用设想方面开展工作，并与其他国际组织在此方面进行合作。

附录 C

基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

*鉴于*国际民航组织的目标之一，是促进国际民用航空，包括环境规章方面最大可能的一致性；

*鉴于*在不进行协调的情况下制定国家和地区降低航空器噪声的政策和方案可能阻碍民用航空在经济发展中的作用；

*鉴于*许多机场航空器噪声问题的严重性已经导致制定了限制航空器运营的措施，并引起对扩建现有机场或建造新机场的激烈反对；

*鉴于*国际民航组织已经承担了推行旨在实现民用航空安全、经济和有序的发展与环境质量之间最大兼容性的行动方针的全部责任，并正积极实施降低航空器噪声的“平衡做法”概念和国际民航组织关于各国如何应用这一方法的指导意见；

鉴于国际民航组织制定的噪声管理平衡做法包括确定机场的噪声问题，然后通过探索以下四个要素来分析可用于降低噪声的各种措施，即从源头上降低噪声、土地使用规划和管理、减噪运行程序和运行限制，目标在于以成本效益最高的方式解决噪声问题；

鉴于目前和未来的航空噪声影响评估是国际民航组织及其成员国制定政策的基本工具；

鉴于平衡做法各要素的实施和决定过程由成员国掌握，而且对国际民航组织的规则和政策给予应有的考虑的情况下制定机场噪声问题的适当解决办法最终是各个国家的责任；

鉴于国际民航组织第 351 号通告：《社区参与航空环境管理》强调社区参与发挥着全面噪声管理政策的一个必不可少组成部分的作用；

鉴于对已制定的国际民航组织为协助各国实施平衡做法的指导原则[航空器噪声管理平衡做法指南（Doc 9829 号文件）]随后进行了更新；

认识到噪声问题的解决办法需要根据有关机场的特性量身制定，这要求机场与机场之间采用不同的办法，而且如确定机场有类似的噪声问题，可应用类似的解决办法；

认识到解决噪声的措施对于经营人和其他利害关系方可能具有重大的成本意义，对发展中国家的经营人和利害关系方来说尤其如此；

认识到各国具有可能影响其实施国际民航组织“平衡做法”的相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；

认识到一些国家可能还有关于噪声管理的更广泛的政策；

考虑到许多机场通过用噪声较低的航空器取代符合第 2 章规定的航空器（符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格鉴定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章规定的噪声等级的航空器）而使噪声环境得到的改善，应通过考虑未来增长的可持续性来加以保护，而且不应被机场周围不相容的城市扩展所抵消；和

注意到航空环境保护委员会对航空器噪声趋势的分析显示，在具有先进技术改进的情况下，如果国际民航组织成员国为实现这一设想而开展多项宏大行动，则 2030 年后航空器运行的增加可能不会再导致受噪声影响区域的增加；

大会：

1. 要求国际民航组织各成员国和国际组织承认国际民航组织在处理航空器噪声问题中的主导作用；

2. 欢迎迄今为止在应对航空噪声方面取得的进展，并鼓励各国、制造商和运营人继续参与国际民航组织在应对航空噪声方面的工作，并继续致力于研发可减少航空器噪声对机场周围社区的影响的技术和政策；

3. 敦促各国：

a) 在处理其国际机场的噪声问题时，采取噪声管理平衡做法，同时充分考虑国际民航组织指导原则

（Doc 9829 号文件）、相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；

b) 在审议降低噪声的措施时，建立或监督透明的过程，其中包括：

1) 依据客观的、可衡量的标准和其他相关因素评估有关机场的噪声问题；

2) 评估各种可利用措施的可能成本和效益，并在此评估的基础上，选择以成本效益最高的方式获取最大的环境效益的措施；和

3) 对评估结果的传播、与利害关系方协商和争议的解决等做出规定；

4. *鼓励*各国：

a) 促进和支持旨在从源头上或以其他方式减少噪声的研究和技术方案，同时虑及与其他环境关切之间的相互依存性；

b) 按照本决议附录 F 运用土地规划和管理政策，限制不相容的发展侵入噪声敏感地区，并对受噪声影响地区采取减噪措施；

c) 在不影响安全的可能程度上，并虑及与其他环境关切之间的相互依存性，运用减噪运行程序；和

d) 不将运行限制作为第一手段使用，而只在考虑到从平衡做法的其他要素中获得的益处之后，以符合本决议附录 E 的方式使用这种限制，并考虑到这种限制对其他机场的可能影响；

5. *要求*各国：

a) 密切合作，以确保方案、计划和政策尽可能一致；

b) 根据国际民航组织第 351 号通告界定的原则，在及时、一贯的基础上使社区参与；

c) 确保任何减噪措施的应用均符合《芝加哥公约》第十五条的不歧视原则；和

d) 考虑发展中国家的特定经济条件；

6. *请*各国随时通报理事会其减缓国际民用航空中航空器噪声问题的政策和方案；

7. *要求*理事会：

a) 继续评估航空器噪声影响的变化情况；

b) 确保 Doc 9829 号文件中关于平衡做法的指导原则是最新的，并回应了各国的要求；

c) 确保向各国提供并保持有关社区参与的适当指导；和

d) 推广使用平衡做法，例如通过讲习班；和

8. *要求*各国对国际民航组织的指导工作和任何有关方法的补充工作，以及在评估平衡做法措施的影响或有效性方面，提供适当的支持。

附录 D

逐步淘汰超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器

*鉴于*附件 16 第 I 卷规定了亚音速喷气航空器噪声等级的合格审定标准；

*鉴于*为本附录目的，逐步淘汰的定义是从一个或多个国家所有机场的国际飞行中停止使用根据噪声等级确定的某一类航空器；

*鉴于*航空环境保护委员会得出的结论认为，让已规定逐步淘汰第 2 章所规定的航空器运营的所有国家全面淘汰第 3 章所规定的航空器运营，从成本效益的角度讲站不住脚；航空环境保护委员会在不应考虑新的逐步淘汰的前提下，承担提出关于附件 16 第 I 卷新的噪声合格审定标准的建议的工作；

*鉴于*一些国家已实施或开始实施超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰，或正在考虑这样做；

*认识到*附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实施运行限制；

*认识到*对现有航空器的运行限制可能会提高航空公司的成本和增加沉重的经济负担，特别是对于那些没有财政资源重新装备其机队的航空器经营人，诸如发展中国家的经营人；和

*考虑到*航空器噪声问题的解决必须建立在各国相互承认所遇到的困难及其不同的关注事项之间的平衡的基础上；

大会：

1. *敦促*各国在考虑下列事项之前，不要开始淘汰超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器：

a) 此类航空器的现有机队的正常缩减是否将对其机场周围的噪声环境提供必要的保护；

b) 是否能够通过制定规章防止经营者以购买或租用/包用/互换方式增加其机队中的此类航空器，或通过对加速机队现代化进程实行奖励来实现必要的保护；

c) 是否能够通过只对国家已确定和宣布其使用会产生噪声问题的机场和跑道和只对造成更大噪声干扰的时段实施限制来实现必要的保护；和

d) 任何限制措施对其他有关国家的影响，应与这些国家进行协商并向其发出合理的意向通知；

2. *敦促*尽管作了上述决定条款 1 中的考虑但仍决定逐步淘汰符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的国家：

a) 在拟定任何限制时，允许各经营人目前在其领土上运营的符合第 2 章规定的航空器可在不少于 7 年的时期内逐渐从这些运营中退役；

b) 在上述时期结束之前，不限制任何自其单机适航证首发之日起不足 25 年的航空器的运营；

c) 在该时期结束之前，不限制任何目前现有的宽体航空器或任何装有涵道比高于 2:1 的发动机的航空器的运营；和

d) 将所实施的一切限制措施通知国际民航组织以及其他有关国家；

3. *大力鼓励*各国继续进行双边、地区内和地区间的合作，以期：

a) 在不增加航空器经营人重大经济负担的情况下，减轻机场周围社区的噪声负担；和

b) 考虑到发展中国家经营人就目前在其登记册上的，在逐步淘汰期结束前不可能被取代的第 2 章所指航空器存在的问题，但前提是要具备用于替代的符合第 3 章规定的航空器的订单或租赁合同的证明，而且航空器交货的首日已被接受；

4. *敦促*各国不要采取逐步淘汰经初始审定或重复审定，符合附件 16 第 I 卷第 3 章、第 4 章或任何最新章节中噪声合格审定标准的航空器的措施；

5. *敦促*各国不要对符合第 3 章规定的航空器实行任何运行限制，除非作为国际民航组织制定的噪声管理平衡做法的一部分且符合本决议附录 C 和 E；和

6. *敦促*各国协助航空器经营人加速机队现代化进程的努力，从而排除障碍并使所有国家得以租赁或购买符合第 3 章规定的航空器，包括酌情提供多边技术援助。

附录 E

当地与噪声有关的机场运行限制

*鉴于*附件 16 第 I 卷中规定了亚音速喷气航空器噪声合格审定标准；

*鉴于*就本附录而言，运行限制的定义是任何与噪声有关的限制或减少航空器进入机场的行动；

*鉴于*本决议附录 C 呼吁各国在解决其国际机场噪声问题时采用噪声管理平衡做法；

*鉴于*进一步在源头上减少噪声预计是采取附件 16 第 I 卷中新的噪声合格审定标准以及机队消化噪声降低技术的结果；

鉴于在许多机场，虽然在某些情况下城市扩展仍在继续，但土地使用规划和管理以及减噪运行程序已在使用，而且其他噪声减缓措施也已到位；

鉴于在一些国家已经完成了对符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准、但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器实施逐步淘汰（如本决议附录 D 所规定），而且假定航空活动继续增加，如不采取进一步行动，在这些国家受一些机场航空器噪声影响的人数会有所增加；

鉴于在预计航空器噪声将在多大程度上成为未来 20 年的问题上存在巨大的地区差别，而且一些国家因此一直在考虑对符合附件 16 第 I 卷第 3 章噪声合格审定标准的某些航空器实行运行限制；

鉴于如果某些机场采用对第 3 章航空器的运行限制，应以平衡做法和相关的国际民航组织的指导原则（Doc 9829 号文件）为基础，并应针对有关机场的特定要求制定；

鉴于这些限制可能对未实行限制的国家的航空器经营人的机队投资产生重大的经济影响；

认识到这些限制超出本决议附录 D 中规定的政策和国际民航组织制定的其他相关政策指导；

认识到国际民航组织未规定各国承担对第 3 章所规定的航空器实行运行限制的任何义务；

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实行运行限制，特别是载于附件 16 第 I 卷第 4 章和第 14 章的标准以及理事会通过的任何进一步严格度，所基于的谅解是，该标准仅为合格审定的目的；和

特别认识到各国具有可能涉及其机场噪声问题管理并可能影响本附录实施的法律义务、法律、现有协议和既定政策；

大会：

1. 敦促各国在任何可能的情况下，确保任何运行限制仅在此类行动得到对预期效益和可能的不利影响进行的事先评估的支持的情况下方可采用；

2. 敦促各国在采取下列行动之前不在任何机场对符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器实行运行限制：

a) 在有关机场，完成超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰；和

b) 按照附录 C 中描述的平衡做法，充分评估可利用的解决有关机场噪声问题的措施；

3. 敦促考虑了上述决定条款 2 所述因素之后，仍允许在机场对经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器的运行实行限制的国家：

a) 以按照附件 16 第 I 卷进行的合格审定程序所确定的航空器噪声情况作为此类限制的根据；

b) 按照平衡做法，使这种限制与有关机场的噪声问题相适合；

c) 在任何可能的情况下，使这种限制只限于局部，而不是全部停止在某一机场的运行；

d) 考虑到对没有合适的替代办法的航空运输服务（例如远程航班）可能造成的后果；

e) 考虑到发展中国家经营人的特殊情况，以便通过授予豁免权，避免给这些经营人带来不应有的负担；

f) 在可能的情况下逐步实行这种限制，以便考虑对受影响的航空器经营人的经济影响；

g) 给经营人一个合理的事先通知期限；

h) 考虑到对民用航空的经济和环境影响；和

i) 将所实施的一切限制通知国际民航组织以及其他有关国家；和

4. 进一步敦促各国不允许实行旨在停止经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 4 章和第 14 章噪声标准以及理事会通过的任何进一步严格度的航空器的任何运行限制。

附录 F

土地使用规划和管理

鉴于土地使用规划和管理是噪声管理平衡做法的四大要素之一；

鉴于受航空器噪声影响的人数取决于机场周边土地使用的规划和管理方式，特别是住宅开发和其他对噪声敏感的活动的受控制程度；

鉴于大多数机场的活动可能会大量增加，存在着未来的增长可能会被机场附近土地使用不当所限制的危险；

鉴于对符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的亚音速喷气航空器的逐步淘汰，使许多机场成功地缩小了人们接触不可接受的噪声等级噪声区的范围，同时也减少了接触噪声的总人数；

考虑到对当地社区利益而言，将这些改善保持到可行的最大程度是至关重要的；

认识到载于附件 16 第 I 卷第 4 章的新标准，已增加了经营人以噪声更低的航空器取代其机队航空器的机会；

认识到附件 16 第 I 卷第 14 章中所载的标准一经得以实施，便会增加经营人以噪声更低的航空器取代其机队航空器的机会；

认识到虽然土地使用管理包括主要由地方当局负责的规划活动，然而却影响机场的容量，并进而影响民用航空；

认识到关于适当的土地使用规划和减轻噪声措施的最新指导材料载于《机场规划手册》（Doc 9184 号文件）第 2 部分 — 土地使用和环境管理；

认识到国际民航组织第 351 号通告：《社区参与航空环境管理》可补充关于机场和机场周围航空器噪声管理的现行政策；和

认识到生态机场工具包电子文献集是机场和机场周围环境无害管理政策的有益资源；

大会：

1. 敦促按照本决议附录 D 的规定已经停止第 2 章所规定的航空器在其机场运行的国家，在将当地社区的利益保持到可行的最大程度的同时，在可能的任何情况下避免在已实现噪声等级降低的地区进行不当的土地使用侵占；

2. 敦促各国确保通过引进噪声更低的航空器，特别是符合新的第 4 章标准的航空器而获得的噪声等级的降低也不会受到不当的土地使用或被侵占的本可避免的损害；

3. 敦促仍然有机会通过预防措施将航空器噪声问题降至最低限度的国家：

a) 将新机场设置在适宜的地方，如远离对噪声敏感的地区；

b) 采取适当措施，以便在任何新机场或现有机场发展的初始阶段充分考虑到土地使用规划；

c) 结合人口水平和增长以及交通增长预测的考虑，划定机场周围不同噪声等级的区域，并结合国际民航组织提供的指导，建立适当使用这些土地的标准；

d) 颁布法律、拟订指导材料或采取其他适当的办法，以使这些土地使用标准得到遵守；和

e) 确保机场附近社区可以得到关于航空器运营及其环境影响的通俗易懂的资料；和

4. 要求理事会：

a) 确保 Doc 9184 号文件中关于土地使用的指导原则是最新的并是对各国的要求做出的反应；和

b) 考虑采取何种措施来推行土地使用管理，特别是在世界上那些有可能在未来避免航空器噪声问题的地区，包括通过生态机场工具包电子文献集来做到这一点。

附录 G

超音速航空器 — 爆音问题

鉴于自商业服务中引进超音速航空器以来，已采取行动避免由于爆音而造成公众不可接受的情况，诸如爆音的扩大造成的睡眠干扰以及对陆地和海上的人员和财产的有害影响；和

鉴于参与制造此类超音速航空器的国家以及其他国家继续从事爆音的生理、心理和社会影响的研究；

认识到在为未来航空器拟定一项新的超音速噪声标准方面正在开展的工作，以及在了解爆音知识、研究工作和超音速飞机项目的当前状况方面所开展的工作；

认识到超音速航空器的适航合格审定能够在 2020－2025 年这个时间框架内进行，并且需要进行探索性研究，以便更好地理解推出超音速航空器所产生的机场噪声影响；

大会：

1. 重申重点是确保超音速航空器的爆音不造成任何公众不可接受的情况；

2. 指示理事会按照可获取的信息和利用适当的手段，审查附件和其他相关文件，以便确保其充分考虑到超音速航空器的运营对于公众可能造成的特别是爆音方面的问题，采取行动就爆音测量“公众不可接受的情况”一语定量或定性的定义和相应限制的确立达成国际共识；和

3. 请参与制造超音速航空器的国家适时向国际民航组织提交关于以何种方式达到国际民航组织所确定的规格的建议。

附录 H

航空对当地空气质量的影响

鉴于人们对航空对就当地空气质量而言的大气的影响和相关的人类健康和福祉的影响的关切日益增加；

鉴于航空器发动机的氮氧化物和微粒物质（PM）排放，对当地地表和地区空气质量产生影响的证据，现已更加令人信服；

认识到科学界正在提高关于航空器发动机的氮氧化物和微粒物质排放，对全球气候影响的不确定因素的了解；

认识到在处理有关噪声、当地空气质量和气候变化的关切时，关于航空器的设计和运行有相互依存性；

认识到国际民航组织已制定了技术标准，并推动制定了已大幅度减少航空器对当地空气质量污染的运行程序；

认识到航空环境保护委员会进行的其首次关于航空器和发动机技术独立专家综合审查的工作，以及为噪声、燃料消耗和排放制定的中期（2027 年）和长期（2037 年）技术目标；

鉴于近几十年来影响当地和地区空气质量的许多污染物，例如煤烟和航空器发动机排出的未燃烧的碳氢化合物，已大量减少；

鉴于在诸如持续下降运行等运行程序方面取得的进展，进一步减少了航空器的排放；

鉴于对航空排放的氮氧化物、微粒物质和其他气体排放趋势的评估，显示出全球排放值在增加；

鉴于对航空排放的氮氧化物、微粒物质和其他气体排放的影响需要进一步评估和了解；

认识到在理解微粒物质的非挥发性成分排放的影响方面取得的坚实进展，同时正在继续开展科研工作，以更好地评估微粒物质的挥发性成分排放；

鉴于航空排放对当地和地区空气质量的影响是受影响地区总排放的一部分，因而应从造成空气质量关切问题的所有起源的更广范围加以考虑；

鉴于航空排放对当地空气质量和健康的实际影响取决于一连串的因素，其中包括航空排放在所涉地区的总浓度中所占份额及其暴露人数；

鉴于《国际民用航空公约》第十五条载有关于机场和类似收费的规定，其中包括无差别对待原则，而且国际民航组织制定了包括关于有关噪声收费和关于当地空气质量的有关排放收费的具体指导在内的关于各成员国收费的政策指导（《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》，Doc 9082 号文件）；

鉴于国际民航组织理事会于 1996 年 12 月 9 日以决议形式通过了关于与排放有关的收费和收税的临时政策声明，在声明中理事会强烈建议任何此类款项征收均应以收费而非收税的形式进行，收集的资金应首先用于减轻航空器发动机排放对环境的影响；

鉴于此类收费应根据减轻航空器发动机排放的环境影响的成本来征收，只要此类成本能够适当确定并可直接归因于航空运输；

鉴于国际民航组织理事会已通过了与使用排放收费有关的政策和指导材料来处理机场或机场周围航空器发动机排放的影响问题；

注意到国际民航组织理事会已出版了由航空业界利害攸关方使用的关于环境管理制度（EMS）的资料；和

注意到国际民航组织理事会已制定了《机场空气质量指导手册》，随后又对其进行了更新；

大会：

1. 要求理事会与其他相关的国际组织如世界卫生组织等合作，监测并增进了解航空排放的微粒物质、氮氧化物和其他气体对人类福祉和健康的影响，并传播这方面的信息；

2. 要求理事会继续开展工作，制定技术上可行，环境上有利和经济上合理的标准以进一步减少航空器对当地空气污染的影响；

3. 要求理事会继续监测对微粒物质的挥发性和非挥发性成分排放的科学和技术理解方面的进展情况；

4. 要求理事会确保适当考虑各项措施之间的相互依存性，以减少影响当地空气质量和全球气候的航空器噪声和发动机排放；

5. *要求*理事会继续开展工作，制定燃料消耗、噪声和航空器发动机氮氧化物及非挥发性微粒物质减排的中期和长期综合技术目标；以及减少燃料消耗的运行目标；

6. *要求*理事会继续促进运行和空中交通的改进，以减少航空器对当地空气污染的影响；

7. *鼓励*各成员国和有关其他各方采取行动，通过自愿措施限制或减少影响当地空气质量的国际航空排放，并使国际民航组织保持了解情况；

8. *欢迎*制定并宣传关于与评估机场空气质量有关问题的指导材料；

9. *要求*理事会同各国和各利害攸关方一道努力推行和分享在机场适用的减少航空排放对当地空气质量不利影响的最佳做法；

10. *欢迎*制定关于涉及当地空气质量的排放收费的指导，*要求*理事会使此种指导保持最新状况，并*敦促*各成员国交流关于实行此种收费的信息；和

11. *敦促*各成员国确保尽可能最高程度地遵守并适当地考虑到国际民航组织关于与当地空气质量有关的排放收费的政策和指导原则。

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 在其第五、第六、第十、第十一和第十二次会议上，委员会根据理事会关于本组织国际航空与气候变化工作的进度报告（工作文件 55 和 58），审议了环境保护议题。根据进度报告，执行委员会审议了理事会更新大会 A39-2 号决议：*国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化*（WP/58 号文件）的提案。此外，缔约国和观察员提交了以下 21 份文件：WP/80 号文件第 1 号修改稿、WP/81、WP/102、WP/176、WP/194、WP/266、WP/269、WP/273、WP/274、WP/277、WP/323、WP/354、WP/411、WP/413、WP/510、WP/525、WP/526、WP/531、WP/560 号文件第 1 号修改稿、WP/561 和 WP/605 号文件。

16.2 理事会提交了一份关于国际民航组织在与航空器技术和标准、运行改进和可持续航空燃料有关的一揽子二氧化碳缓解措施方面的进展情况，以及关于国家行动计划以及国际民航组织与其他国际组织合作开展相关国际民航组织援助项目的最新情况的报告（WP/55 号文件）。

16.3 例如，WP/55 号文件强调了作为新的附件 16 — *环境保护*，第 III 卷 — *飞机二氧化碳排放*通过的新的飞机二氧化碳排放标准。文件还总结了实施航空系统组块升级（ASBUs）战略 — 组块 0 和组块 1 模块带来的潜在二氧化碳减排效益和第一个全球水平飞行效率分析的主要结论。文件还注意到召开了国际民航组织绿色机场研讨会，分享关于地面服务、陆侧/空侧机动性、可再生能源、社区参与和可持续性报告的最佳做法。文件强调了第二次国际民航组织航空代用燃料会议（CAAF/2）的成果，特别是争取在 2050 年之前用可持续航空燃料替代大部分航空燃料的 2050 年国际民航组织可持续航空燃料远景以及 2019 年召开的第一次国际民航盘点研讨会。

16.4 WP/55 号文件还提供了关于国际民航组织国家行动计划举措的最新情况。国际民航组织继续与成员国合作，支持制定和更新成员国的行动计划，迄今为止，116 个成员国自愿向国际民航组织提交了行动计划。

在这方面，文件强调了各项能力建设活动，包括召开了 7 次国际民航组织研讨会和更新了《关于制定国家二氧化碳减排活动行动计划的指导》（Doc 9988 号文件）。文件还报告了与欧洲联盟（欧盟）和联合国开发计划署和全球环境基金（UNDP-GEF）合作圆满完成的两个国际民航组织援助项目。

16.5　委员会获悉了国际民航组织继续同参与气候变化政策制定的其他国际组织合作的情况，包括与联合国气候变化框架公约（UNFCCC）的合作。在这方面，委员会还注意到，于 2019 年 9 月 23 日召开了联合国气候行动首脑会议，目的是提高全球层面的远大志向和激励采取行动应对气候变化，国际民航组织出席了首脑会议。

16.6　委员会认识到大会第 39 届会议以来在减少国际航空二氧化碳排放一揽子措施的各项要素方面取得的进展，并同意应支持本组织协调、促进和监测减少国际航空二氧化碳排放的行动，并在大会下一届会议之前报告进展情况。

16.7　委员会还同意大会可以鼓励国际民航组织继续与其他联合国机构和国际组织合作，提供关于当前和未来活动（包括二氧化碳排放）的信息，并确保国际民航组织在与国际民用航空相关的所有事项上的领导作用。

16.8　在 WP/58 号文件中，理事会提交了修订大会 A39-2 号决议：《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化》的提案，该文件曾经参照 WP/55 号文件说明的大会第 39 届会议以来国际航空与气候变化方面的发展情况作了修订。

16.9　在 WP/80 号文件第 1 号修改稿中，哥斯达黎加代表中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国说明了为更新中美洲国际航空减排行动计划而开展的工作。文件提供了按该地区各国具有航空运营人许可证（AOC）的航空运营人所产生的排放估算，并确定了将在本地区逐步实施的系列措施的应用潜力。

16.10　由法国代表欧洲联盟（欧盟）及其成员国以及欧盟民用航空会议（ECAC）的其他成员国介绍的 WP/102 号文件表示支持国际民航组织的一揽子措施，同时认识到，可持续航空燃料的使用，加之全电动和混合动力电动航空器的出现，有可能大幅减少航空的气候足迹。文件还对取得的进展表示欢迎，并鼓励大会采取措施更新 2050 年国际民航组织愿景，以便将到 2050 年实现的远大定量目标纳入其中。文件说明了在研发可持续航空燃料方面遇到的主要挑战，敦促国际民航组织及其成员国考虑采取更强有力的政策行动，以刺激投资和推动开发具有成本竞争力的可持续航空燃料市场。文件强调了以雄心勃勃的长远眼光应对国际航空对气候变化影响的重要性，并呼吁国际民航组织商定一个与《巴黎协定》1.5°C 的温度目标一致的国际航空长期目标。

16.11　在 WP/176 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）成员国强调，12 个成员国已从国际民航组织和欧盟的联合援助项目中获益，显示了援助方案对于圆满实现环境保护目标的重要性。通过国际民航组织 — 欧盟援助项目，这 12 个非洲成员国向国际民航组织提交了健全的国家二氧化碳减排行动计划。文件注意到其他非洲成员国还没有从这种援助方案以及特定缓解措施的实施中获益，同时鼓励各成员国和国际民航组织秘书处为类似的方案筹资，并为成员国制定一项环境保护方面的常设性援助和能力建设方案。

16.12　在 WP/411 号文件中，危地马拉在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国的联署下，强调了在编制和更新国家行动计划以及民航当局与主要利害攸关方在努力减排的过程中建立协同作用方面取得的进展。

危地马拉和和各成员国还注意到，本地区各国将实施各种缓解措施以尽可能减少燃料消耗和减少排放，本地区各国支持第二次国际民航组织航空代用燃料会议的成果，以及需要将有利于可持续航空燃料的生产链各环节连接起来，而这样做需要公私部门之间采取适当的协调行动。

16.13　在 WP/266 号文件中，肯尼亚说明了该国在收集、监测和报告国际航空二氧化碳排放相关数据方面的经验和进展。这是肯尼亚为更新和加强其航空部门自愿减少二氧化碳排放的行动计划所采取的一系列举措的一部分。肯尼亚重点说明了该国迄今的成就，以及国际民航组织能力建设方案应当继续发挥的关键作用。

16.14　在 WP/269 号文件中，墨西哥表示支持国际民航组织一揽子措施的每个组成部分在过去三年中取得的进展。肯尼亚强调其支持量化 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景的国际民航组织年度盘点研讨会，支持国际民航组织为促进和扶助创新的二氧化碳减排技术（如电动和混合动力航空器）所开展的工作，这是为探索国际民航业长期减排机会所作努力的关键组成部分。墨西哥鼓励其他成员国利用国际民航组织将提供的援助和能力建设，制定和完善国家行动计划，宣传航空二氧化碳减排努力。

16.15　在 WP/323 号文件中，多米尼加共和国强调了国际民用航空组织依照成功合作模式援助各国的作用，这一模式可调整用于其他成员国，主要是发展中国家。多米尼加共和国注意到国际民航组织和欧盟以及开发署和全球环境基金等的能力建设项目展示了援助方案对于成功实现各项全球环境保护目的和目标的重要性。多米尼加共和国敦促成员国和国际民航组织秘书处为成员国制定常设性环境保护援助和能力建设方案。

16.16　在 WP/413 号文件中，多米尼加共和国欢迎国际民航组织的国家行动计划举措，并分享了该国向国际民航组织提交三个版本的行动计划的经验，从而展示了环境管理以及在通过各种缓解措施（例如在机场）方面的领导作用。

16.17　在 WP/194 号文件中，国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）在航空运输行动小组（ATAG）协调下，表示它们决心通过技术、可持续航空燃料、运营措施和更好的基础设施减少排放。文件强调了业界为超越其短期气候行动目标所作的努力。业界表示看法认为，理事会应在业界的全力支持与合作下，制定国际民用航空的长期气候目标，供国际民航大会第 41 届会议通过。

16.18　在 WP/273 号文件中，国际商务航空理事会（IBAC）强调，商务航空发起了推广使用可持续航空燃料的各项举措，为提高公众对可持续航空燃料的了解和认识，鼓励可持续航空燃料的规模化生产和商务飞机运营商的采用，开展了一系列信息和示范活动，并出版了《运营商用户指南》。国际商务航空理事会还要求国际民航组织协助以及成员国实施适当的政策，以鼓励更大规模地生产可持续航空燃料。

16.19　委员会注意到为提供信息目的提交了 11 份工作文件。这些文件未提交会议，但归纳如下：

16.20　在 WP/81 号文件中，中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国说明了为改善环境而开展的工作，制定了称为“绿皮书”的指导方针。

16.21　在 WP/605 号文件中，中国和俄罗斯联邦提交了联合声明，涉及建立一个公平和有效的国际航空和气候变化问题全球机制，以及制定一项旨在通过全球性航空业技术现代化减少国际民用航空二氧化碳排放的替代性全球经济激励制度，以便提高飞行安全和落实《联合国可持续发展目标》。中国和俄罗斯联邦还请大会要求国际民航组织理事会主席向秘书长通报同意上述声明国家的这一立场。

16.22　在 WP/274 号文件中，多米尼加共和国展示了该国推动本国航空界可持续发展的战略规划。

16.23　在 WP/510 号文件中，印度尼西亚说明了在环境保护领域取得进展的重要性。

16.24　在 WP/525 号文件中，日本介绍了该国的适应计划以及制定防止气候变化的环境措施的努力，并介绍了促进相关政策的重要规定。

16.25　在 WP/526 号文件中，德国概述了现时关于利用额外的可再生电力生产可持续喷气燃料的概念，即所谓的“电能转化转液体”（PtL）。

16.26　在 WP/531 号文件中，美国提供了关于该国历史性地提高航空效率的信息，和关于当前国家政府和航空界研究和发展技术、运作和可持续航空燃料的改进的信息。

16.27　在 WP/277 号文件中，国际可持续航空联盟（ICSA）要求，正如最近政府间气候变化专门委员会发布的全球温升 1.5°C 影响特别报告所强调的那样，所有国家和部门都迫切需要推动实现《巴黎协定》中规定的目标，同时注意到，国际海事组织（IMO）最近商定了国际海事部门的长期气候目标。国际可持续航空联盟还详细说明了国际民航组织至迟应于 2022 年大会第 41 届会议商定国际航空部门长期目标的拟议时间表。

16.28　在 WP/354 号文件中，国际机场理事会（ACI）提供了关于机场的背景信息和国际机场理事会在环境保护问题上的看法，包括二氧化碳排放和气候变化适应，同时强调国际机场理事会通过航空环境保护委员会和其他手段支持国际民航组织的环境保护工作。

16.29　在 WP/560 号文件第 1 号修改稿中，国际可持续航空联盟（ICSA）提供了该联盟制作的关于 2018 日历年由下至上的全球航空二氧化碳清单的信息。

16.30　在 WP/561 号文件中，国际可持续航空联盟提出了该联盟关于 2050 年“零气候影响”国际航空路径的愿景。

16.31　委员会认识到国际民航组织国家行动计划举措取得的成果，并同意国际民航组织秘书处应继续加强国际民航组织编制和实施减少航空二氧化碳排放的国家行动计划的能力建设和援助活动，包括组织研讨会和培训，提供指导意见和工具，协助获得财政资源和专家以及开展更多可行性研究，特别是在发展中国家和小岛屿发展中国家。

16.32　委员会还同意，应鼓励建立更多国家间伙伴关系，以协助尚未编制或未改进其国家行动计划的国家，包括通过国际民航组织的国家行动计划伙伴方案。

16.33　委员会还注意到一些成员国提出的应提供更多资源制定减少航空二氧化碳排放国家行动计划的提案，以及关于可行性研究和实施二氧化碳排放缓解措施（例如，通过建立国际民航组织、成员国和国际组织之

间更多的伙伴关系）的提案。

16.34　关于可持续航空燃料，委员会注意到，在以商业规模方式部署可持续航空燃料方面依然存在数项挑战。在这方面，委员会同意成员国应支持关于 2050 年国际民航组织可持续航空燃料（SAF）愿景的工作，包括组织年度国际民航组织盘点研讨会；同时认识到，在是否需要规定一个到 2050 年所使用可持续航空燃料的量化比例以及如何制定这种量化比例目标的办法（由上至下抑或由下至上的办法）上，存在不同的意见。委员会还强调了国际民航组织为交流信息和帮助更好了解低碳航空燃料提供论坛的必要性。

16.35　关于国际航空长期全球理想目标，委员会注意到，由国际民航组织理事会提交的 WP/55 号文件中包括一项按照 A39-2 号决议第 9 段要求在大会第 41 届会议上介绍在设立长期全球理想目标的可行性方面所做进一步工作的要求。委员会还注意到，明显占多数的国家建议将长期全球理想目标作为国际民航组织大会第 41 届会议的优先事项，但其他国家反对这种提案，同时认识到，在是否需要制定另一项长期理想目标以及如何制定这一长期理想目标（由上至下抑或由下至上的办法）的办法上存在一些不同意见。

16.36　委员会忆及，联合国秘书长召集了联合国气候问题首脑会议以提高所有国家和部门气候行动的雄心，国际民航组织参与了强调加快实施绿色技术和创新从而进一步长期减少航空排放的联盟和伙伴关系的重要性。会议提醒委员会，2019 年 9 月 22 日至 23 日蒙特利尔举行的国际民航组织创新博览会展示了面向环境的创新技术和可再生能源解决办法，这些都是探讨长期减少国际航空部门减排机会的重要组成部分。

16.37　还有与会者认为，有必要在 A39-2 号决议第 9 段中提出明确的信息，强调应根据联合国气候问题首脑会议和最近的“青年气候罢工运动”（包括 2019 年 9 月 27 日在蒙特利尔举行的罢工运动）的更加雄心勃勃和紧迫行动的呼吁，紧迫地通过一项长期全球理想目标。不过，其他国家指出，需要抓住机会落实已被确定为第一步的雄心勃勃的目标。一些国家认为，如果实施 A39-2 号决议的改动，也需要考虑对其他段落而不仅仅是第 9 段做出修订。在这方面，俄罗斯联邦的声明要求成立一特设工作组，就气候变化问题决议草案的若干要点达成一致，这一声明得到了一些国家的支持，但该提案未被接受。

16.38　明显占多数的国家同意，应更清晰地指示理事会将国际航空二氧化碳减排长期全球理想目标可行性的工作定为优先事项，并将备选办法提交国际民航组织大会第 41 届会议审议，随后并提出实施路线图。它们认为，应在航空环境保护委员会技术支助下进行这一工作，并与各国、业界和其他相关利害攸关方协商，同时借助当前和已规划的举措和行动，包括创新型技术以及各国和业界间的伙伴关系，同时提供必要的支助，包括根据“不让任何国家掉队”举措提供能力建设和技术援助。其他国家反对将关于长期全球理想目标的可行性的工作定为优先事项，并要求理事会评估各国在长期愿景方面落实国家计划的情况，并更好地了解可用于协助发展中国家的技术、能力建设和金融的资源，同时在各国具体情况和各自能力的情况下确保公平待遇。

16.39　在审议更新后的 A39-2 号决议时，明显占多数的国家表示支持 WP/58 号文件附录中建议的决议草案案文，不做进一步的改动，而其他国家坚持认为不应修改决议草案，并提出了具体的修正建议。经一些缔约国作出口头声明后，三个缔约国向会议提交了书面意见，并张贴在国际民航组织网站（https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf）和提交

给委员会。

16.40　中国和俄罗斯联邦建议将附件“设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则”从审议中的决议草案中移至 WP/59 号文件中所提决议草案中。但该提案被拒绝。

16.41　虽然有少数国家反对，但委员会以多数的方式同意建议大会通过以下决议：

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

鉴于国际民航组织及其成员国认识到为国际民用航空提供持续的领导以限制或减少其促成全球气候变化的排放至关重要；

再强调国际航空对全球经济和社会发展发挥着关键性作用，需要确保国际航空继续以可持续的方式发展；

确认本组织关于环境的工作对 17 个联合国可持续发展目标（SDGs）中的 14 个做出了贡献，包括可持续发展目标 13“采取紧急行动应对气候变化及其影响”；

鉴于 1999 年公布的应国际民航组织的请求由政府间气候变化专门委员会（IPCC，气候专委会）编写的《航空与全球大气》的特别报告中载有关于航空对大气影响的综合性评估；

鉴于气候专委会的特别报告承认一些类型航空器排放的影响已被充分认识，指出其他类型的航空器排放影响并未被充分认识，并查明了一系列在科学上具有不确定性的关键领域，而这些不确定性限制了预计航空对气候和臭氧的全部影响的能力；本组织将更新气候专委会特别报告中所载的信息；

确认目前占全球二氧化碳排放总量 2%以下的国际航空排放，预计会由于航空运输业的继续增长而增加；

鉴于《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC，气候变化公约）的最终目标，是将大气中温室气体（GHG）的浓度稳定在防止气候系统受到危险的人为干扰的水平上；

鉴于在 1997 年 12 月《气候变化公约》缔约方大会通过在 2005 年 2 月 16 日生效的《京都议定书》，呼吁发达国家（附件一所列缔约方）通过国际民航组织谋求限制或减少“航空舱载燃料”（国际航空）产生的温室气体排放（第二条第 2.2 款）；

鉴于 2015 年 12 月在《气候变化公约》缔约方大会上通过的《巴黎协定》加强了对《气候变化公约》的实施，包括其目标，并在可持续发展和消除贫困努力的背景下旨在加强气候变化威胁的全球应对，包括使全球平均气温上升远低于工业化前水平 2°C 并努力使气温上升较工业化前水平高 1.5°C，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；

认识到 2010 年国际民航组织大会第 37 届会议上通过并在 2013 年和 2016 年其第 38 届和第 39 届会议上再次确认的国际航空部门每年改进燃油效率百分之二和从 2020 年其将净碳排放保持在同一水平的全球理想目标，以及结合《巴黎协定》中的 2°C 和 1.5°C 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；

认识到每年燃油效率改进 2%这一理想目标不大可能实现必要的减排量，以稳定并进而削减航空促成气候

变化的绝对排放量，而需要更宏大的目标，以便为航空提供可持续的途径；

确认处理国际航空温室气体排放需要国家和业界的积极参与和合作，并注意到国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）代表国际航空运输业宣布的集体承诺，从 2009 年至 2020 年以每年平均 1.5%的比例持续改进二氧化碳效率，从 2020 年起实现碳平衡增长，并在 2050 年前将碳排放与 2005 年的水平相比减少 50%；

忆及《气候变化公约》及《巴黎协定》，并鉴于各国不同的国情，确认其共同但有区别的责任及各自的能力；

还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到本决议不会为按照《联合国气候变化框架公约》或《巴黎协定》开展谈判开起先例或者对谈判结果做出预判，也不代表这些协定各方的立场；

注意到为促进国际航空的可持续增长及实现其全球理想目标，需要一种全面做法，由减少排放的一揽子措施组成，包括而就技术和标准、可持续航空燃料、运行改进和基于市场的措施；

确认航空部门取得的重大技术进步，使现今生产的航空器比 20 世纪 60 年代生产的航空器以客公里计算的燃油效率提高了约 80%；

欢迎理事会于 2017 年 3 月通过了飞机二氧化碳标准排放的合格审定标准；

认识到正在开展工作，以审议航空器寿命终止的各方面环境影响，如通过航空器回收；

认识到国际民航组织《全球空中航行计划》所规定的空中交通管理（ATM）措施有助于提高运行效率并减少航空器的二氧化碳排放；

欢迎航空系统组块升级（ASBUs）的环境效益评估已完成组块 0 和组块 1 的评估，和第一次全球水平飞行效率分析的结果；

欢迎于 2017 年 11 月和 2019 年 5 月召开了国际民航组织绿色机场研讨会；

注意到 2009 年 11 月举行的首次航空与代用燃料会议（CAAF/1）核准了将可持续航空燃料，尤其是在短期至中期内使用现成燃料，作为减少航空排放的一个重要手段；

又注意到首次航空与代用燃料会议制定了一项国际民航组织的航空代用燃料全球框架（GFAAF），通过该框架已登记了所取得的进步，包括截至目前进行合格审定可持续航空燃料的六条路径，以及经常性经销此种燃料的更多机场枢纽；

还注意到 2017 年 10 月举行的第二次航空和代用燃料会议（CAAF/2）通过了建议，并批准了一项宣言，包括 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，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；

认识到现成可持续航空燃料的技术可行性已证明，以及需要采用适当的政策和奖励措施，以开拓长期市场前景；

确认这类燃料需要以经济上可行及社会和环境可接受的方式得到开发和部署以及并需要在协调可持续性做法方面取得的进步；

认识到可持续性标准、可持续性认证和对此种燃料生命周期排放的评估被视为实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）工作的一部分；

确认需要探索和促进民用航空部门获取可再生能源，包括通过其与人人享有可持续能源（SE4ALL）举措的合作，将其作为本组织对可持续发展目标 7“确保人人获得负担得起的、可靠和可持续的现代能源”贡献的一部分；

忆及大会 A37-19 号决议要求理事会在成员国的支持下开展相关工作，以便拟定一个国际航空基于市场的措施（MBMs）的框架，包括进一步阐释 A37-19 号决议附件中所列的指导原则，这些指导原则在本决议附件中转载的大会 A38-18 和 A39-2 号决议附件中做了阐释；

注意到按照大会 A39-2 号决议，国际民航组织根据“不让任何国家掉队”（NCLB）举措为协助编制和提交国家行动计划进行了重大能力建设战略和其他技术与财务援助，包括举办地区研讨会、制定和更新国际民航组织 Doc 9988 号文件 —《关于制定国家二氧化碳减排活动行动计划的指导》、交互式网络界面、国际民航组织燃料节省估算工具（IFSET）、国际民航组织环境效益工具（EBT）和边际减排成本（MAC）曲线工具；

欢迎至 2019 年 6 月为止，代表全球国际航空运输量逾 93%的 114 个成员国自愿编制并向国际民航组织提交其行动计划；

认识到各国对气候变化相关的挑战作出回应的能力不同，以及需要提供必要的支持，尤其是对发展中国家和有具体需要的国家；

确认应尽快开始启动具体措施去援助发展中国家，以及便利获得财务支持、技术转让和能力建设；

认识到国际民航组织与其他组织开展伙伴关系所提供的援助，以促进成员国采取行动减少航空排放，以及持续寻找与其他组织之间的潜在援助伙伴关系；

认识到正在开展的查明气候变化对于国际航空运行和相关基础设施的潜在影响工作的重要性；和

认识到国际民航组织在实施联合国气候中和举措方面所取得的进展，和国际民航组织为这一举措提供的大力支持，尤其是通过开发国际民航组织碳排放计算器来支持评估航空旅客排放及欢迎将其扩展至增加航空货

运排放；

大会：

1. 决定本决议及 A40-17 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量和 A40-19 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），取代 A39-1、A39-2 和 A39-3 号决议并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 要求理事会：

a) 确保国际民航组织继续发挥领导作用，处理与国际民用航空有关的环境问题，包括温室气体排放；

b) 继续研究政策性选择以限制或减少航空器发动机排放的环境影响，并拟定具体方案，包括技术解决方案和基于市场的措施，同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响；和

c) 继续同参与这一领域决策的组织尤其是同《气候变化公约》缔约方大会合作；

3. 重申：

a) 国际民航组织应继续主动宣传有关对航空影响的科学理解以及采取行动解决航空排放问题的信息，并且应继续提供便于讨论针对航空排放的解决方案的论坛；和

b) 应着重强调那些会减少航空器发动机排放而又不会对尤其是发展中经济体的航空运输增长造成不利影响的政策选项；

4. 决定各国和有关组织将通过国际民航组织开展工作，按完成的每收费吨公里所使用的燃油体积计算，在 2020 年之前，实现全球年平均燃油效率改进 2%，以及从 2021 年至 2050 年，实现全球年平均燃油效率改进 2%的理想；

5. 同意上述第 4 段提到的目标并不对个别国家构成具体义务，不同情况、各自能力、发展中国家和发达国家造成大气中航空温室气体排放的浓度的情况，将决定每一个国家如何能自愿帮助达成全球理想目标；

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

7. 认识到国际民航组织各成员国已经采取和打算采取的用以支持实现集体理想目标的许多行动，包括空中交通管理现代化、加快使用节省燃料的航空器技术以及开发和部署可持续航空燃料，并鼓励进一步推动这类努力；

8. *同意*在大会第41届会议上，根据朝着目标迈进的进展情况、关于实现目标的可行性进行的研究以及各国提供的相关信息，审查上文第6段所列出的目标；

9. *要求*理事会继续探索国际航空长期全球理想目标的可行性，其方式是进行详细研究，评估任何提出的目标的可实现性和影响，包括对所有国家特别是对发展中国家的增长和成本产生的影响，并将这项工作的进展情况提交国际民航组织大会第 41 届会议。对长期目标的评估应包括成员国就其致力于达成中期目标的经验所提出的资料；

10. *进一步鼓励*各国向国际民航组织提交其自愿行动计划，阐述其各自的政策和行动，并每年报告关于国际航空二氧化碳排放的情况；

11. *邀请*那些选择编制或更新其行动计划的国家尽快并最好在2021年6月底以前向国际民航组织提交该项计划，且此后每三年提交一次，以便国际民航组织可以继续汇编实现全球理想目标的量化资料，并且该行动计划应包括关于各国考虑采取的反映各自国家能力和情况的一揽子措施的资料、关于实施该一揽子措施中选定措施所带来的预期环境效益的量化资料以及关于任何具体援助需要的资料；

12. *鼓励*已经提交行动计划的国家与其他成员国共享行动计划所载的资料并建立伙伴关系，以便向尚未编制行动计划的国家提供支持，并向公众提供已提交的行动计划，同时虑及国家行动计划中所载信息的商业敏感性；

13. *要求*理事会协助分发关于理想目标的经济和技术研究报告和最佳做法，并在2021年6月底以前继续为各国编制和更新行动计划提供指导和其他技术援助，以便各国进行必要的研究，并自愿向国际民航组织提交行动计划；

14. *要求*理事会维持和加强衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放的适当标准方法和机制，以及各国通过报告年度业务量和燃油消耗及二氧化碳排放数据，支持国际民航组织关于衡量进展情况的工作；

15. *要求*理事会请各国继续支持国际民航组织关于提高衡量/估算国际航空产生的全球温室气体排放的可靠性的努力，并定期向《气候变化公约》报告来自国际航空的二氧化碳排放，将其作为根据成员国批准的信息来评估本部门实施行动中所取得进步的贡献的一部分；

16. 在认识到应当不遗余力地掌握各种方式方法，以支持减少并稳定来自所有来源的二氧化碳排放的同时，*敦促*国际民航组织及其成员国通过《联合国气候变化公约》进程对使用国际航空作为调动对其他行业的气候融资的潜在收入来源表示明确关切，务使国际航空不会以不当的比例成为这种收入来源的目标；

17. *要求*理事会：

a) 继续在向其成员国提供援助方面发挥关键作用，其方式是发布关于最佳做法的最新信息和提供指导及其他技术援助，以加强能力建设和技术转让，包括通过国际民航组织技术合作方案；

b) 与其他国际组织建立进一步的伙伴关系巩固与其他国际组织的伙伴关系并在此基础上以满足国际民航组织各成员国的援助需要，包括通过国际民航组织的行动计划伙伴方案，将使国际航空

排放减少的各成员国行动计划促进发展中国家获得现有的和新的财务资源、技术转让和能力建设，并就取得的成果以及进一步的建议在2021年底以前作初步报告，及向大会第41届会议提交报告；和

c) 继续着手采取具体措施援助发展中国家，并便利其获得财务资源、技术转让和能力建设；

18. *要求*各国推动科学研究，旨在继续研究政府间气候变化专门委员会关于航空与全球大气特别报告和第四次评估报告中所认定的不确定性，并确保气候专委会以及其他联合国相关机构将来所作的国际评估包括航空器引起的对大气的任何影响的任何最新信息；

19. *要求*理事会：

a) 为成员国就采用旨在减少或限制国际航空排放对环境影响的政策和措施继续制定和及时更新指南，并就减轻国际航空对气候变化的影响进行进一步研究；

b) 鼓励各国合作，拟定预见性的分析模型，以评估航空的影响；

c) 考虑到有关各方的利益，包括对发展中世界的潜在影响，继续评估各种措施的成本和效益，包括现有的措施，目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题；和

d) 协助各成员国与本地区的其他国家就研究、评价和制定程序进行合作，在全球的基础上限制或减少温室气体的排放，同时共同合作努力，通过它们不同的方案，取得最佳环境效益；

20. *要求*各国：

a) 考虑采取鼓励向市场推出更节省燃料的航空器的政策，并通过国际民航组织进行合作来交换信息及制定航空器寿命终止的最佳做法（例如通过航空器回收）的指导；和

b) 加快在研究和开发方面的投资，以便将效率更高的技术投入市场；

21. *要求*理事会：

a) 酌情更新飞机的二氧化碳排放合格审定标准；和

b) 更新航空器燃油燃烧的中、长期技术目标；

22. *要求*各国：

a) 在考虑到航空系统组块升级（ASBUs）战略的情况下，加快开发和实施节省燃料的航线和空中航行程序，以减少航空排放，并与国际民航组织合作，使这些环境效益造福所有地区和国家；

b) 减少法律、安保、经济以及其他制度上的障碍，以便能执行新的空中交通管理运行概念，更具环境效益地利用空域；和

c) 通过国际民航组织进行合作，就关于绿色机场的最佳做法交流信息和制定指南；

23. *要求理事会*：

a) 维护和更新国际航空减排运行措施的指南，并强调在国际民航组织空中航行计划（GANP）各个方面提高燃油效率；鼓励各国和利害攸关方发展最具环境效益的空中交通管理；

b) 继续开发和更新必要的工具和指南，以评估与改善空中交通管理相关的效益，并评估与实施航空系统组块升级（ASBUs）战略相关的环境效益；

c) 继续提供论坛，交流有关绿色机场最佳做法的信息，涵盖智能建筑、可再生能源、绿色交通、气候变化适应能力、社区参与和可持续性报告等主题，旨在加强机场之间的统一和协同作用；和

d) 出版并维护关于在机场实施环境可持续做法的指导，包括出版生态机场工具包电子版；

24. *要求各国*：

a) 根据各自国情，在国家行政机关内设定政策行动及投资的协调一致的做法，以便制定政策行动，加快航空清洁和可再生能源来源的适当开发、部署和使用，包括使用可持续~~的~~航空燃料的适当开发、部署和使用；

b) 考虑采取激励措施，鼓励部署航空清洁和可再生能源来源，包括可持续航空燃料；

c) 考虑采取支持研究和开发以及加工技术和原料生产的措施，以便降低成本和支持可持续生产途径逐步扩大形成商业规模，同时虑及各国的可持续发展；

d) 确认评估包括航空代用燃料在内的所有燃料的可持续性的现行做法，这些燃料应实现温室气体在生命周期内净排放量的减少，促进当地社会和经济发展；应避免与食物和水的竞争；和

e) 采取措施，在现有做法或各类做法相结合的基础上，确保航空燃料的可持续性，并在国家一级监测其生产的可持续性；

25. *要求理事会*：

a) 鼓励各成员国并邀请业界、金融机构和其他国际组织积极参加信息和最佳做法的交流，并通过地区研讨会促进建立伙伴关系和将进一步推动转型至清洁、可持续航空能源资源的政策定义，包括可持续航空燃料；

b) 继续维持国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）；

c) 继续给出关于可持续航空燃料未来使用情况的全球观点和说明温室气体生命周期的排放方面的

变化，以便评估朝着实现全球理想目标取得的进展；

d) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续的航空燃料的基础设施开发项目获得供资，并为克服初期的市场障碍提供激励办法；

e) 与其他相关国际举措合作，包括人人享有可持续能源（SE4ALL）举措，以促进航空获取可再生能源；和

f) 继续开展盘点进程，不断评估开发和部署可持续航空燃料的进展，包括定期举办研习班和研讨会，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；

26. *要求*理事会与其他有关国际机构及业界合作，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制定关于气候变化对国际航空的风险评估的指南；和

27. *要求*理事会继续与联合国不影响气候之举措合作，在为这一举措拟定量化航空温室气体排放的方法和工具方面保持领先地位，包括还集成货运排放的国际民航组织碳排放计算器，并进一步制定和实施减少温室气体排放及强化本组织内部可持续性管理做法的战略。

附件

设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则：

a) 基于市场的措施应支持国际航空部门的可持续发展；

b) 基于市场的措施应支持减缓国际航空的温室气体排放；

c) 基于市场的措施应有助于全球理想目标的实现；

d) 基于市场的措施应透明且行政上简易；

e) 基于市场的措施应具有成本效益；

f) 基于市场的措施不应重复，并且国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；

g) 基于市场的措施应尽量减少碳泄漏和市场扭曲；

h) 基于市场的措施应确保，与其他部门相比，公平地对待国际航空部门；

i) 基于市场的措施，在航空燃油效率方面以及在减少航空排放的其他措施方面，应认识到过去和

未来的成就与投资；

j) 基于市场的措施不应对国际航空施加不适当的经济负担；

k) 基于市场的措施应便利对所有碳市场的适当准入；

l) 基于市场的措施应酌情根据以二氧化碳减排量或避免排放量所衡量的绩效，相对于其他措施来进行评估；

m) 基于市场的措施应包括微量豁免规定；

n) 对于基于市场的措施产生的收入，强烈建议应该首先用于减缓航空器发动机排放对环境的影响，包括减缓和适应，以及援助和支持发展中国家；

o) 通过基于市场的措施实现的减排，应在各国的排放报告中列明；和

p) 基于市场的措施应考虑到共同但有区别的责任和各自能力的原则、特殊情况和各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。

议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

17.1 在其第五、六、十一、十二和十三次会议上，执行委员会以理事会关于本组织国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）（WPs 56 和 59 号文件）的工作报告为依据审议了环境保护的题目和理事会关于更新 A39-3 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场措施（MBM）计划》（WP/59 号文件）的提案。此外，各国和观察员提交了 25 份文件：WP/79 第 1 号修改稿、102、139、159、177、193、227、228 第 1 号修改稿、229、265、266、267、289、290、291、306、338、339、407、409、411、472、482、527 第 1 号修改稿和 529 第 1 号修改稿。

17.2 在 WP/56 号文件中，理事会报告了国际民航组织自大会第 39 届会议以来在 CORSIA 相关问题上取得的进展。应大会的要求，理事会于 2018 年 6 月通过了 CORSIA《国际航空标准和建议做法》，作为附件 16 —《环境保护》，第 IV 卷 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的第一版，自 2019 年 1 月 1 日起开始适用。它还通报说，《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷第一版于 2018 年 8 月发布。关于 CORSIA 的执行要素，该文件报告了在国际民航组织 CORSIA 二氧化碳估计和报告工具（CERT）、CORSIA 合格燃料、CORSIA 合格排放单位和 CORSIA 中央登记册方面取得的进展以及下一步措施。

17.3 关于 CORSIA 推广和能力建设活动，第 WP/56 号文件报告了在三年期内国际民航组织区域研讨会和讲习班的组织情况，以帮助各国建设发展其监测、报告和核查（MRV）系统的能力。该文件还强调了根据 ACT-CORSIA（CORSIA 援助、能力建设和培训）方案开展的活动，特别是已有 15 个捐助国和 98 个受援国参加的 CORSIA 伙伴关系。文件中强调的其他相关工作活动是国际民航组织 CORSIA 核查培训课程，该课程为潜在的核查机构提供如何核查二氧化碳排放报告的培训。

17.4 第 WP/56 号文件还根据第 WP/59 号文件附录所载序言部分第 7、第 8 和第 9 段中使用的措辞，提供

了理事会关于经修订的大会第 A39-3 号决议执行部分第 18 段的讨论和决定的背景资料（见下文）。

17.5 在 WP/59 号文件中，结合 WP/59 号文件所述的自大会第 39 届会议以来在 CORSIA 方面取得的进展，理事会提交一份关于修订 A39-3 号决议的提案。

17.6 在 WP/79 第 1 号修改稿中，中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国从一开始就总结了对各国尽可能广泛参与 CORSIA 的重要性进行的分析的结果。

17.7 在 WP/102 号文件中，法国代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国，表示坚决支持国际民航组织一揽子措施，包括 CORSIA，并承认已经取得的成就。所有欧洲民用航空会议成员国都自愿参与试点阶段，并充分参与和支持 CORSIA 的实施。它还表示，所有国家和地区都必须有效实施区域可持续发展战略，并从试点阶段就参与 CORSIA 至关重要。

17.8 在 WP/177 号文件中，非洲民用航空委员会（AFCAC）成员国表示，各国有必要从试点阶段自愿加入 CORSIA，以感受实施方面的挑战和好处，并为强制性阶段做好准备。该文件还强调，需要在国际民航组织 — 欧盟援助项目成功经验的基础上，增加能力建设方案，并通过有效合作和伙伴关系，进一步便利各国获得财政资源、技术专长和技术转让。

17.9 在第 WP/229 号文件中，新加坡、澳大利亚、加拿大、斐济、印度尼西亚、日本、马绍尔群岛、瑙鲁、新西兰、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、特立尼达和多巴哥以及美国强调，要成功实施 CORSIA 需要大量的足够多的国家自愿参与，国际民航组织、各国和工业界在 CORSIA MRV 实施工作中的强有力伙伴关系表明，航空界正在采取坚定的统一战线，以确保以一致的方式实施 CORSIA。文件还包括进一步改进的建议，包括：通过 ACT-CORSIA 加强能力建设；通过强化培训接触经认证的核查机构；以及有关 CORSIA 合格排放单位和 CORSIA 合格燃料的及时指导。

17.10 在 WP/289 号文件中，巴西和危地马拉在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国的支持下，强调了实现民用航空可持续发展的措施篮子中所有要素的重要性。它还强调了适当实施 CORSIA MRV 的相关性，并表示支持国际民航组织区 ACT-CORSIA 方案及其继续实施。该文件还强调了对预计于 2022 年进行 CORSIA 定期审查的重要性，并要求 CAEP 开展必要的研究以支持这项审查。

17.11 在 WP/306 号文件中，中国和俄罗斯联邦解释了它们的观点，即国际民航组织在促进执行 CORSIA 的过程中没有均衡考虑各方的关切和立场。该文件认为，只有确保决策的程序公正和该机制设计要素的道德公平，各国，特别是发展中国家，才能对国际民航组织在国际航空和气候变化方面的努力更有信心，并表现出更大的意愿参与执行 CORSIA 的国际合作。该文件还提议允许各国以国家决定的方式实施 CORSIA，并辅以国际民航组织理事会与相关国家之间的国际对话和磋商机制，提议请理事会根据各国提供的相关资料和 A39-2 号决议附件中所列的指导原则，对 CORSIA 进行定期审查。

17.12 在 WP/411 号文件中，危地马拉，在 LACAC 成员国的支持下，强调迫切需要监管 CORSIA MRV 的实施，同时几个拉丁美洲国家已经颁布了相关条例，其他国家正在附件 16 第四卷的基础上制定相关条例。它还强调了国际民航组织 ACT-CORSIA 方案的重要性，包括 CORSIA 伙伴关系等国家间联盟的好处。

17.13　在第 WP/228 第 1 号修改稿中，印度提议采用“成员国驱动”的原则来确定航空排放，并将减排责任归于成员国，而不是航空运营人，以此作为 CORSIA 的基础。特别是，它强调了公平和公正的基准年标准的必要性，并提出了这种标准的替代办法。它强调了 100%部门办法对在全球排放增长中只占一小部分的经营者的潜在影响。它还认为，对合格抵消的类型或年份的限制可能会减少供应并增加合规成本。该文件还指出，目前缺乏执行 SARPs 的法律指导，有必要确保要求与《联合国气变公约》规则同步。

17.14　在 WP/227 号文件中，加拿大强调了能力建设和培训的重要性，并重申继续支持国际民航组织的 ACT-CORSIA 方案。它强调，为认证核查机构建立所需的基础设施和程序需要时间。该文件表示，随着时间的推移，CORSIA 定期审查将有助于确保 CORSIA 的持续相关性和改进，并强调必须在 2021 年抵消需求开始之前批准方案和可能的项目类型。

17.15　在 WP/265 号文件中，圭亚那讨论了其在环境方面的努力，并强调了其参与 CORSIA 试点阶段的承诺。该文件还表示圭亚那全力支持国际民航组织在 ACT-CORSIA 伙伴关系下的努力。

17.16　在 WP/266 号文件中，肯尼亚介绍了其对 CORSIA 相关活动的贡献，包括参与小规模实施项目，以检验 CORSIA 标准和建议措施的 MRV 条款，从试点阶段自愿参与 CORSIA 的决定，努力确保标准和建议措施的实施，以及作为捐助国支持国际民航组织 ACT-CORSIA 方案。

17.17　在 WP/267 号文件中，墨西哥表示支持在及时执行 CORSIA 方面取得的重大进展，包括国际民航组织行动 ACT-CORSIA 方案和国家间 CORSIA 伙伴关系，强调在国际民航组织下采取协调一致的办法，促进全球合作，为实施 CORSIA 提供援助和能力建设至关重要。

17.18　在 WP/290 号文件中，巴西强调需要为计算新加入者基线的标准；以及理事会关于合格单位和承认 UNFCCC 机制特殊情况的决定制定一个标准。巴西认为，清洁发展机制和将根据《巴黎协定》第六条第 4 款建立的机制是成功实施 CORSIA 的关键，因为它们可以大规模提供单位，同时确保环境完整性。

17.19　在 WP/291 号文件中，巴西强调了它对实现国际民航组织长期气候目标的方法的关切，这将需要增加可持续航空燃料的比例，确保到 2035 年逐步淘汰 CORSIA 的平稳和可预测的道路。为了消除这些担忧，巴西提议理事会研究并提出一个机制，以促进从 CORSIA 向可持续航空燃料的平稳过渡。

17.20　在 WP/529 第 1 号修改稿中，俄罗斯联邦介绍了对引入 CORSIA 的负面环境和经济影响的分析，特别是对发展中经济体和新兴经济体的影响，这使人怀疑进一步实施 CORSIA 的可取性。此外，俄罗斯联邦在 WP/529 号文件所载的大会决议备选草案中提出，国际民航组织理事会应考虑以国际民用航空清洁发展机制的形式建立全球经济激励制度（ACDM）。此外，俄罗斯联邦请大会考虑，作为实施 CORSIA 的合理替代方案，是否有可能在联合国主持下创建一个应对森林火灾和其他自然灾害的机动航空队伍，它完全能够实现联合国可持续发展目标，真正为减少全球二氧化碳排放做出贡献。

17.21　在 WP/193 号文件中，由航空运输行动小组（ATAG）协调的国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）表示，该行业大力支持 CORSIA。该文件还指出，实施 CORSIA 需要避免在地

区、国家或地方各级对国际航空排放重复碳定价措施的措施，并强调指出，CORSIA 的通过说明，人们普遍承认，它应该是唯一适用于国际航班的基于市场的措施，因为排放不应被多次核算。该文件还讨论了业界的关切，即，个别国家和国家集团为解决国际航空排放问题，除了 CORSIA 之外还适用或考虑适用碳定价工具或机票税的政策可能会损害 CORSIA 的实施和有效性。

17.22 在 WP/139 号文件中，IATA 强调，国际民航组织所有成员国在所有方面遵守附件 16 第四卷，并确保其国内规章完全符合 CORSIA SARPs。它还表示国际航空运输协会支持理事会关于 CORSIA 合格排放单位的工作。

17.23 委员会确认收到十份供参考的工作文件。在会上没有介绍，但概况如下：

17.24 在 WP/159 号文件中，阿拉伯民用航空组织（ACAO）强调其支持实施 CORSIA，并表示 CORSIA 是计算国际航班二氧化碳排放量的唯一全球标准，指出“组合”监管措施将增加相关当局和航空运营人的行政负担。

17.25 在与斐济、印度尼西亚和萨摩亚共同提出的 WP/472 号文件，澳大利亚和新西兰通报了它们通过 CORSIA 伙伴关系集体援助太平洋国家的行动。

17.26 在 WP/338 号文件中，加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）概述了 CORSIA 在其成员国的实施情况。

17.27 在 WP/339 号文件中，CASSOS 强调，国际民航组织民航处 ACT-CORSIA 方案受到好评，CASSOS 的四个国家接受了现场培训。

17.28 在 WP/407 号文件中，IATA 分享了关于 IATA FRED+的信息，这是一个便于飞机运营人与国家之间以及飞机运营人与核查机构之间报告排放数据的系统。

17.29 在 WP/409 号文件中，南非报告了其支持实施 CORSIA 的活动，包括其 CORSIA 伙伴关系的贡献。

17.30 在 WP/482 号文件中，日本介绍了日本如何按照《环境技术手册》第四卷建议的时间表实施 CORSIA MRV。

17.31 在第 WP/527 第 1 号修改稿中，阿根廷介绍了为执行 CORSIA MRV 而采取的步骤，以及政府内部正在就考虑自愿加入 CORSIA 的可能性开展讨论。

17.32 在第 WP/547 号文件中，沙特阿拉伯介绍了其对低碳航空燃料（LCAF）在 CORSIA 下对温室气体减排的潜在贡献的看法。

17.33 在 WP/548 号文件中，印度尼西亚要求分享关于执行各种措施解决国际航空排放问题的知识和经验，如 CORSIA。

17.34 委员会注意到国际民航组织成功地制定了与 CORSIA 相关的标准和建议措施和指南，并在制定 CORSIA 各种执行要素方面取得了进展。它还认识到，虽然 CORSIA 正在实施中，但有必要进一步发展和更新

CORSIA 相关的标准和建议措施、指南和剩余的 CORSIA 实施要素，如 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位。

17.35　委员会注意到一些国家对从 2020 年起将国际航空产生的全球二氧化碳净排放量保持在与 CORSIA 基线相同水平所表示的严重关切和反对的意见及看法。

17.36　关于 CORSIA 合格排放单位的问题，委员会注意到一些国家提出的意见和观点，即需要理事会及时做出决定，需要认识到《联合国气变公约》机制的特殊情况、灵活性和经营人获得合格单位的广泛机会，同时确保 CORSIA 的环境完整性。在这方面，委员会回顾了第 WP/56 号文件，该文件报告了技术咨询机构（TAB）正在根据核准的标准评估排放单位方案的工作，预计其第一批建议将于 2020 年 3 月提交理事会审议。委员会还注意到其他一些国家提出的观点和看法，即应由各国家而不是国际民航组织理事会决定 CORSIA 使用的排放单位和可持续航空燃料的资格。

17.37　关于 CORSIA 下的核查问题，委员会注意到各国的意见，并承认国际民航组织、成员国及其国家认证机构合作为飞机运营人增加可用的经认证的核查机构的数量重要性。在这方面，委员会认识到，国际民航组织秘书处提供了 CORSIA 核查培训课程，以促进核查机构的认证，并正在与国际认证论（IAF）坛合作，为国家认证机构的认证活动提供便利。

17.38　委员会注意到各国关于更多国家以地域平衡的方式参与 CAEP 工作的意见。在这方面，委员会回顾，理事会于 2018 年审查并修订了《CAEP 指令》，包括取消了将各国专家提名为 CAEP 成员或观察员的最大人数。

17.39　委员会注意到，关于根据 CORSIA 确定新加入者基准排放量标准的具体要求，理事会已经要求 CAEP 将这一具体工作领域纳入其下一个三年期的工作方案。

17.40　委员会注意到，许多国家欢迎国际民航组织 CORSIA 方案的成功实施。它还对成员国为建立 CORSIA 伙伴关系以协助各国执行 CORSIA 所做的贡献表示赞赏。委员会还强调对国际民航组织培训采取协调办法的重要性，并表示支持该方案今后继续下去。

17.41　委员会注意到，从一开始就有 81 个国家宣布自愿参加 CORSIA。自 2016 年 10 月上届大会商定 CORSIA 以来，这一数字从 65 个国家增加到现在的数量。委员会一致认为，这一数字的增加是一个非常积极的迹象，并认识到能力建设和援助活动对更多国家加入的重要性和益处。鼓励准备宣布自愿参 CORSIA 的成员国尽快这样做。

17.42　关于对 CORSIA 的定期审查问题，委员会注意到各国的意见，包括对潜在方法和分析的意见，对从 CORSIA 向使用可持续航空燃料过渡的考虑，以及应根据第 A39-2 号决议附件所列的指导原则为基础进行审查。在这方面，委员会强调指出，大会第 A39-3 号决议第 9 g) 和 18 段为理事会提供了明确的指导和要求，理事会从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次定期审查，并提出建议供大会审议。它还注意到，CAEP 已经将制定 CORSIA 定期审查方法和程序的任务纳入其下一个三年期的工作方案，并得到理事会的批准。

17.43　在审议经修订的大会关于 CORSIA 的第 A39-3 号决议时，绝大多数国家表示支持 WP/59 号文件附录中提议的大会决议案文草案，不做任何进一步修改，而其他国家坚持认为应该修改决议草案并提出了具体修

改建议。一些成员国口头发言后，三个成员国向会议提交了书面意见，并发布在国际民航组织的网站上。（https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf）

17.44　三个国家强调了它们的观点，即应在成员国的贡献而不是航空器运营人的抵消义务的基础上，以国家确定的方式根据《巴黎协定》的原则实施 CORSIA，并允许每个国家采用自己的基线和标准对排放单位和 SAF 进行认证。这三个国家建议国际民航组织理事会与有关国家建立国际对话和协商机制对加强各国执行 CORSIA 的国家计划之间协调的意义。由于绝大多数国家表示不支持对 WP/59 号文件附录所载决议案文（https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_ statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf）进行修改，因而没有采纳这三个国家对该决议提出的修改建议，因此，这三个国家原则上不同意理事会在 WP/59 号文件中提交的决议草案。

17.45　尽管部分国家表示反对，但委员会多数代表同意建议大会通过以下决议：

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）

鉴于大会 A38-18 号决议决定制定用于国际航空的全球基于市场的措施（GMBM）计划，供大会第 39 届会议做出决定；

忆及大会第 A38-18 号决议要求理事会在成员国支持下，查明包括成员国在内的存在的主要问题和困难，就全球基于市场的措施计划提出建议，以适当处理这些问题和各项关键设计要素，包括虑及各种特殊情况和各自能力的方法，以及从 2020 年开始作为一揽子措施的一部分实施这项计划的机制，该一揽子措施还包括实现国际民航组织的全球理想目标的各种技术、运行改进和可持续的代用燃料；

鉴于大会 A39-3 号决议决定作为一揽子措施的一部分，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的形式实施一项全球基于市场的措施计划，以实现国际民航组织的全球理想目标，这一揽子措施还包括航空器技术、运行改进以及可持续的航空燃料；

认识到国际民航组织是解决国际航空排放的适当论坛，和理事会以及其国际航空碳抵消和减排计划咨询小组（AGC）、技术咨询机构（TAB）和航空环境保护委员会（CAEP）为支持国际航空碳抵消和减排计划的实施所进行的大量工作；

欢迎附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划》获得通过，该文件中的规定包括针对国际航空碳抵消和减排计划的监测、报告和核查（MRV）程序；

还欢迎《环境技术手册（ETM）》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷 —《证明遵守国际航空碳抵消和减排计划的程序》第一版的发布；

欢迎在编制国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划实施要素方面所取得的进展，这些要素在附件 16 第

IV 卷中直接提及的 14 份国际民航组织文件中进行了反映，包含理事会核可的对实施国际航空碳抵消和减排计划至关重要的一些材料；

还欢迎理事会设立了技术咨询机构（TAB），其任务是就 CORSIA 合格排放单位向理事会提出建议；

认识到国际民航组织及其成员国必须与航空业合作，采取协调一致的能力建设活动方法，支持实施 CORSIA，特别是通过国际民航组织的 CORSIA 援助、能力建设和培训方案（ACT-CORSIA），其中包括组织研讨会、编写推广材料和在各国之间建立 CORSIA 伙伴关系；

欢迎越来越多的成员国宣布打算从 2021 年起自愿参加 CORSIA 试点阶段；

认识到强有力的能力建设活动能促进成员国决定自愿参与国际航空碳抵消和减排计划；

注意到航空业反对分散的国家和地区基于市场的措施，支持制定国际航空碳抵消和减排计划作为单一的全球碳抵消计划，认为这是符合成本效益的措施，可补充包括技术、运行和基础设施措施在内的更为广泛的一整套措施；

认识到基于市场的措施不应重复，并且对国际航空二氧化碳排放量只应作一次性的考虑；

强调大会第 39 届会议关于实施国际航空碳抵消和减排计划的决定，反映了成员国大力支持对国际航空业采取一个全球性解决方案，反对可能是分散的国家和地区基于市场的措施；

重申关切利用国际民用航空作为调动其他部门气候融资的收入的一个潜在来源，和基于市场的措施应确保，与其他部门相比，国际航空部门受到公平的对待；

忆及《联合国气变公约》（UNFCCC）和《巴黎协定》，并确认其在顾及国情差异的情况下反映共同但有区别的责任和各自能力的原则；

还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到关于国际航空碳抵消和减排计划的相关工作及其实施将有助于实现《联合国气变公约》下通过的《巴黎协定》所规定的各项目标；

鉴于《联合国气变公约》和《巴黎协定》规定了各种机制，例如，清洁发展机制（CDM）以及《巴黎协定》下的新的市场机制，有助于减少温室气体排放以支持可持续发展，这将特别惠及发展中国家；

欢迎《联合国气变公约》与国际民航组织在开发用于航空的清洁发展机制方法方面开展的合作；

认识到本决议不构成根据《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际文书谈判的先例，不对谈判结果进行预判，不代表《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际文书缔约国的立场；

大会：

1. *决定*本决议以及 A40-X 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量和 A40-Y 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化取代 A39-1 号决议、A39-2 号决议和 A39-3 号决议，并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. *确认*在可供用于解决国际航空产生的二氧化碳排放的一揽子措施的所有要素，包括航空器技术、运行改进、可持续的航空代用燃料和国际航空碳抵消和减排计划方面取得的进展，并*申明*最好使用在航空业内提供环境效益的航空器技术、运行改进和可持续的航空代用燃料；

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

4. *强调*国际航空碳抵消和减排计划具有补充实现全球理想目标的一揽子广泛措施的作用，不会给国际航空带来不适当的经济负担；

5. *忆及*其在第 39 届会议上决定实施一项全球基于市场的措施计划，以国际航空碳抵消和减排 计划（CORSIA）形式来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于 2020 年水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，同时考虑到特殊情况和各自的能力；

6. *要求*理事会继续确保做出一切努力，在使成员国采取的航空器技术、运行改进和可持续的航空代用燃料方面取得进一步进展，并反映在它们解决国际航空产生的二氧化碳排放的行动计划中，并监测和报告实施各项行动计划的进展情况，以及应制定一项方法，确保飞机运营人在某一特定年内计划下的抵消要求能够通过使用 CORSIA 合格燃料（即 CORSIA 可持续航空燃料和 CORSIA 低碳航空燃料）予以削减，以便使一揽子措施中的所有要素都有所反映；

7. *要求*理事会继续监测一揽子措施中的各项要素的实施情况，并审议必要的政策和行动，确保以均衡的方式使所有要素都取得进展，并增加持续实施非基于市场的措施所减少的排放量的百分比；

8. *确认*各国，特别是发展中国家，在气候变化影响面前的脆弱性、经济发展水平、以及对国际航空排放的贡献等方面的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲；

9. *忆及*其在第 39 届会议上决定对国际航空碳抵消和减排计划采取分阶段实施的做法，以照顾 到各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲，具体如下：

a) 试办阶段在 2021 年至 2023 年实施，适用于自愿参加这个计划的国家。参加这个阶段的国家可从下文第 11 e) i) 段决定其飞机运营人的抵消要求的基础；

b) 第一阶段在 2024 年至 2026 年实施，适用于自愿参加试办阶段的国家以及任何其他自愿参加这个阶段的国家，并可依照下文第 11 a) 段计算抵消要求；

c) 强烈鼓励所有国家自愿参加试办阶段和第一阶段，注意到已经自愿参加的发达国家正在发挥带头作用，另外几个国家也已经自愿参加了；

d) 秘书处将在国际民航组织网站公布自愿参加试办阶段和第一阶段的国家的最新信息；

e) 第二阶段在2027年至2035年实施，适用于2018年在以收费吨公里数表示的国际航空活动中其单个份额占到总收费吨公里数的 0.5%以上的国家，或者在从最高到最低收费吨公里数排列的国家名单中，其累计份额达到总收费吨公里数 90%的国家，但最不发达国家（LDCs）、小岛屿发展中国家（SIDS）和内陆发展中国家（LLDCs）不包括在内，除非它们自愿参加这个阶段；

f) 强烈鼓励受到豁免或尚未参加的国家，特别是那些作为地区经济一体化组织成员的国家，尽早自愿参加这个计划。决定自愿参加这个计划或决定停止自愿参加这个计划的国家仅可从任何特定年份的1月1日开始，并且它们必须在前一年的6月30日以前将这项决定通知国际民航组织；

g) 从2022年开始，理事会将每三年审查一次国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），包括审查它对国际航空增长的影响，将其作为理事会审议是否必须对下一阶段或遵守周期酌情做出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其做出决定；

10. 忆及其在第39届会议上决定国际航空碳抵消和减排计划应适用于两国之间相同航线上的所有飞机运营人，以期尽量减少市场扭曲，具体情况如下：

a) 根据上文第 9 段纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均属国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求的范围；

b) 根据上文第 9 段纳入国际航空碳抵消和减排计划的一个国家与另一个未被纳入该计划的国家之间航线上的所有国际航班均被免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，但保留简化的报告要求；和

c) 根据上文第 9 段未被纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，但保留简化的报告要求；

11. 忆及其在第39届会议上决定从2021年起每年计算需要在特定年份由飞机运营人抵 消的二氧化碳排放量，计算方法如下：

a) 飞机航空器运营人的抵消要求= [% 部门部分×（特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量×既定年份部门的增长因子）] + [%个别部分×（特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量×既定年份飞机运营人的增长因子）；

b) 其中部门的增长因子 =（特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量 — 2019 年至2020年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的平均总排放量）/特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量；

c) 其中飞机运营人的增长因子 =（特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的总排放量 — 2019 年至 2020 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机航空器运营人的平均总排放量）/特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的总排放量；

d) 其中%部门部分 =（100% - %个别部分）和；

e) 其中%部门部分和%个别部分适用于如下情况：

i) 2021 年至 2023 年，100%部门部分和 0%个别部分，不过每个参加国家可选择在此试办期间是否将其适用于：

a) 如上文所述，特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量，或

b) 2020 年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量；

ii) 2024 年至 2026 年，100%部门部分和 0%个别部分；

iii) 2027 年至 2029 年，100%部门部分和 0%个别部分；

iv) 2030 年至 2032 年，至少 20%个别部分，理事会则在 2028 年向大会建议是否对个别部分百分率做出调整及调整程度；

v) 2033 年至 2035 年，至少 70%个别部分，理事会则在 2028 年向大会建议是否对个别部分百分率做出调整及调整程度；

f) 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的飞机运营人的排放量和总排放量不包括这一年免受该计划制约的排放量；

g) 上文 11 b) 分段和 11 c) 分段内的排放量范围将在每年开始时重新计算，以便考虑到由于自愿参加或新的一个阶段或遵守周期的开始而增加的飞往和飞离各国的航线；

12. 忆及其在第 39 届会议上决定新加入者[5]免于适用国际航空碳抵消和减排计划，为期三年或直至其年排放量超过 2020 年总排放量的 0.1%，以较早发生者为准。从随后的一年起，新加入者被纳入该计划并受到与其他飞机运营人同样方式的对待；

13. 忆及其在第 39 届会议上决定，尽管有上述规定，国际航空碳抵消和减排计划不适用于以下低水平的国际航空活动，以避免行政负担：飞机运营人的国际航空业务每年产生的二氧化碳排放量不到 10 000 公吨；飞机最大起飞质量（MTOM）小于 5 700 千克；进行人道主义、医疗、消防作业；

[5] 新加入者被定义为在附件 16 第 IV 卷生效之时或之后开始从事属于该卷范围内的航空活动，并且其活动不是另一飞机运营人先前进行的航空活动的全部或部分延续的任何飞机运营人。

14. *忆及*其在第 39 届会议上决定作为分阶段实施和豁免的结果，未被该计划所涵盖的排放量，不被指定为被纳入该计划的任何飞机运营人的抵消要求；

15. *忆及*其在第 39 届会议上决定设立为期三年的遵守周期，从 2021 年至 2023 年第一个周期开始，使飞机运营人能根据该计划协调其抵消要求，同时它们每年向飞机运营人所在国指定的登记处主管部门报告所需的数据；

16. *忆及*其在第 39 届会议上决定需要在国际航空碳抵消和减排计划中提供保障措施，以确保国际航空部门的可持续发展和防止给国际航空带来不适当的经济负担，并*要求*理事会决定启动此种行动的基础和标准，并确定可能的手段解决这些问题；

17. *忆及*其在第 39 届会议上决定为上文第 9 g) 段提到的目的以及为推动国际航空部门的可 持续发展和该计划的有效性，理事会在航空环境保护委员会的技术协助下从 2022 年起每三年对国际航空碳抵消和排放计划（CORSIA）进行一次定期审查，供大会审议。除其他外，定期审查应包括：

a) 评估：实现国际民航组织全球期望目标的进展；该计划对各国和飞机运营人的市场和成本影响和对国际航空的影响；该计划的设计要素的运作情况；

b) 考虑该计划的改进将能支持《巴黎协定》的宗旨，特别是长期温度目标；和更新该计划的设计要素，以便改善实施、提高成效和尽量减少市场扭曲，同时亦顾及改变该计划的设计要素如对监测、报告和核查要求带来的后果；和

c) 在 2032 年底对该计划的终止、其 2035 年之后的延长或任何其他改进进行一次特别审查，包括考虑航空器技术、运行改善和可持续航空燃料对于实现国际民航组织的环境目标所作的贡献；

18. *决定*国际航空碳抵消和减排计划是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，以避免拼凑重复的国家或地区基于市场措施，从而确保国际航空二氧化碳排放量应只计入一次；

19. *要求*采取以下行动，起实施国际航空碳抵消和减排计划：

a) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情更新附件 16 第 IV 卷和环境技术手册第 IV 卷；

b) 理事会在航空环境保护委员会的技术贡献下，酌情继续编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及的国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划文件，其中涉及：国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划二氧化碳核算和报告工具、国际航空碳抵消和减排计划合格燃料、国际航空碳抵消和减排计划排放单位标准（EUC）、和国际航空碳抵消和减排计划中央登记处等；

c) 理事会虑及技术咨询机构的建议，编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及、关于国际航空碳抵消和减排计划使用的合格排放单位的国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划文件；

d) 理事会在 2020 年年初之前建立由国际民航组织主持的国际航空碳抵消和减排计划中央登记处

（CCR），并对其进行维持，以便成员国向国际民航组织报告相关信息；

e) 理事会将继续监督国际航空碳抵消和减排计划的实施，并在国际航空碳抵消和减排计划咨询小组和航空环境保护委员会的支持下酌情提供支持；和

f) 成员国采取必要行动，按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表，确保为遵守和执行国际航空碳抵消和减排计划制定国家政策和监管框架；

20. *忆及*其在第 39 届会议上决定《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制所设定的排放单位符合在国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）中使用的资格，只要它们与理事会就避免重复计算和使用时间和期限的决定以及技术咨询机构和航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；

21. *决定*国际民航组织和成员国采取一切必要行动，为按照附件 16 第 IV 卷规定的时间表实施国际航空碳抵消和减排计划提供能力建设和协助，并建立伙伴关系，包括：通过国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）方案来开展这些活动，该方案包括组织研讨会、制定宣传材料以及在各国之间建立国际航空碳抵消和减排计划伙伴关系，同时强调在国际民航组织的框架下采取协调一致的做法进行能力建设和援助活动的重要性；

22. *忆及*其在第 39 届会议上决定国际航空碳抵消和减排计划将采用符合上文第 19 段排放单位标准（EUC）的排放单位；

23. *要求*理事会促进采用能够惠及发展中国家的方案所产生的排放单位，并*鼓励*各国拟定本国的航空相关项目；和

24. *要求*理事会探索进一步拟定航空相关方法，用于各种抵消方案，包括《联合国气变公约》下的机制或其他方案，并*鼓励*各国使用这些方法来采取行动减少航空二氧化碳的排放，这可能会进一步促使国际航空碳抵消和减排计划使用实施这些方案所产生的信用额，而不重复计算减排量。

议程项目 18：国际民航组织的多种语文

18.1 执行委员会在其第二次会议上审议了“国际民航组织的多种语文”议程项目下的三份工作文件（A40-WP/62、WP/451 和 WP/464 号文件）。

18.2 A40-WP/62 号文件载有理事会的一份报告，该报告承认多种语文是实现国际民航组织目各项目标的一个根本原则。它报告了为提高语文服务的效率和有效性而采取的政策和做出决定的实施情况。该文件特别陈述说在过去两个三年期，所执行的措施已让秘书处可以应付巨大的笔译和口译服务需求。这些措施包括：设计新的语文服务管理系统、培训初级语文官员、重组支持服务、增强工作人员在多方面的才能，以及分配来自国际民航组织其他渠道的或因提高语文和出版物工作效率而节省的额外资金。

18.3　由巴拉圭提交并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）[6]成员国和葡语国家民用航空局共同体[7]（CAACL[8]）支持的 A40-WP/451 号文件强调，无法获得国际民航组织使用所有官方语文出版的一些出版物和文件，具体是指各种手册和通告，这种情况妨碍了成员国获取信息和知识；并强调国际民航组织应努力对笔译和口译需求做出动态响应。该文件还强调了多种语文在国际民航组织处理监管框架和民用航空规则时的重要性。该文件结论认为，对于国际民航组织而言，使用所有官方语文为成员国提供高质量的服务至关重要，不管该组织为实现其目标而确定的信息沟通和/或传播方式是什么，因为适当的服务无疑将主要有助于实现那些目标并支助为葡萄牙文国家提供笔译和口译。

18.4　俄罗斯联邦提交的 A40-WP/464 号文件忆及，大会第 37 届会议一致通过了决议 A37-25：“国际民航组织语文服务政策”。该文件认为，语文服务是国际民航组织每个方案不可缺少的组成部分，并且对于国际民航组织战略目标的实现以及标准和建议措施和空中航行服务程序的实施至关重要。因此，国际民航组织有必要保障具有合适专业技术能力的充足数量的员工并确保其知识库的一致性。该文件对这样一个事实深表痛惜，即一些文件未以所有语文提供，且一些会议只使用英文。因此，多种语文应被视为国家间和谐交流的重要因素，应被视为对安全、有安保保障和可靠的民用航空系统发展的投资。

18.5　委员会注意到理事会和各国提交的工作文件。

18.6　委员会强调，根据国际民航组织大会 A37-25 决议，多种语文是实现该组织各项目标的根本性原则。语文服务是国际民航组织每个方案不可缺少的组成部分，并且对于该组织战略目标的实现及各项标准和建议措施与空中航行服务程序的实施至关重要。而且，语文服务是“不让任何国家掉队（NCLB）”举措及国际民航组织与成员国沟通交流的关键要求。

18.7　同时，委员会还注意到，国际民航组织秘书处完全将多种语文作为该组织的一个重要目标，并已采取多项举措来提高语文服务的提供效率。下一个三年期可预见的新举措包括制定综合战略以便在该组织内宣传多种语文，以便及时高效地提供高质量的语文服务，同时加强总部和各地区办事处的语文能力。该战略还鼓励使用创新性技术和联合国最佳做法来管理工作量并进一步提高质量和效率。

18.8　委员会注意到，为确保多种语文，拟议的预算草案规定语文服务水平要与现在的三年期中的水平一样，但前提是遵守既定的能力以及在 2020－2022 年期间继续执行理事会在其第 208 届会议期间核可的关于当前预算的效率措施（理事会第 208/5 号决定，2016 年 5 月）。但是，一些国家表示，在讨论未来预算时，不应将重点放到减少语文服务上，而应放到在更加高效地利用分配给语文服务的资源方面取得更好的平衡。

18.9　很多成员国发言支持多种语文是实现国际民航组织各项目标根本性原则。它们强调，从政治和运行方面而言，多种语文是提高该组织工作效率和透明度而须处理的交叉性急需解决事项，而且多种语文还是多边主义的根本支柱。在国际民航组织与各国以及各国之间为在“不让任何国家掉队”举措方面取得进展而进行交流时，多种语文是至关重要的。其他国家强调，有必要让各成员国及时获得国际民航组织所有工作语言的高质量文件，不仅包括与标准和建议措施、空中航行服务程序以及安全与安保相关的文件，也包括实施标准和建议

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

7　安哥拉、巴西、佛得角、几内亚比绍、赤道几内亚、莫桑比克、葡萄牙、圣多美和普林西比，及东帝汶

8　葡语国家民用航空共同体（CAACL）

措施所需的指导材料。为此，虑及了在2023年至2025年三年期预算当中对此项目作出优先安排的重要性。此外，委员会还注意到，多种语文不应该被认为是该组织要支付的成本负担，而应被视作对全球发展安全和安保的民用航空事业上的投资。

18.10　一些国家要求增加葡萄牙语为工作语言，以支持国际民航组织的工作以及它与葡语国家的交流。秘书处认识到这一要求，但又指出在预算受限的背景下，解决这一问题是有困难的。秘书处在强调要不断努力来优化人力、材料和财务资源的同时，补充说可以在成本回收的基础上，通过探索其他合作机制来支持国际民航组织出版物翻译和会议口译。同时，也欢迎成员国以借调语言专家的形式进行自愿捐助以及对特别项目进行支持。

18.11　在审议完 A40-WP/62、WP/451 和 WP/464 号文件之后，委员会结合讨论情况建议大会在认识到多种语文是实现国际民航组织各项目标的根本性原则的情况下：

a) 要求理事会密切监测其通过的旨在提升语文服务事项效率和有效性的各项政策和决定的落实情况；

b) 要求秘书长制定综合战略以便在该组织内宣传推广多种语文，旨在及时高效地提供高质量的语文服务，同时加强总部和各地区办事处的语言能力；和

c) 敦促成员国与国际民航组织秘书处积极合作，推广多种语文是该组织各方案和各项活动不可或缺的组成部分。

议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性

改进国际民航组织的工作方法

19.1　委员会注意到理事会提交的 A40-WP/48 号文件，并赞赏本组织及其领导层在过去的三年期内为提高效率和有效性方面取得的成就。

19.2　委员会还注意到秘书处介绍的关于审议国际民航组织秘书处的现行结构的口头通报。委员会认识到，将作为与成员国通过国家级信件磋商机制进行磋商的过程的一部分提交这一进程的结果，其目的是寻求平衡和务实的解决方案，将实现国际民航组织的战略目标和成员国的利益作为其考虑核心，以确保本组织的持续相关性。

19.3　委员会审议了美国提交的 A40-WP/423 号文件，其中强调需要使国际民航组织的工作方法、管理和监督现代化，并与广泛的利害攸关方建立创新型伙伴关系，以便更好地满足成员国的需求并与不断变化的环境保持同步。

19.4　认识到善治、透明度和最高道德标准的原则，与会者认识到，需要进一步做出改进和努力，使本组织能够更好地应对快速变化的环境，提高组织有效性，加强协调机制，并酌情进行重组。

19.5　由于普遍支持 A40-WP/48 和 A40-WP/423 号文件，委员会同意在“增强国际民航组织的效率和有效性”这一主题下将两项决议草案合并。委员会同意，秘书处应继续定期向理事会提供最新情况，理事会向大会

第 41 届会议报告情况。

19.6　根据讨论情况，委员会同意将以下决议提交全会通过：

第 19/1 号决议：增强国际民航组织的效率和有效性

鉴于 ~~50 多年来，~~国际民航组织遵照《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第二部分，卓有成效地履行了职能；

鉴于《芝加哥公约》第四十四条所表述的本组织基本宗旨与第五十四和第五十五条所表述的理事会职能仍然至关重要；

鉴于本组织正面临具有技术、经济、环境、社会和法律性质的新的和迅速演变的挑战；和

鉴于本组织需要~~在航空界正经历财务困难之际~~高效且有效地应对这些挑战；

鉴于国际民航组织需要征聘、培养和一支高素质、灵活、进取和高绩效的工作人员队伍来解决传统和新出现的问题，并满足各国不断变化的需求，

鉴于国际民航组织需要与利害攸关方建立创新型新伙伴关系，他们能够为国际民航组织的战略目标提供互补性信息、专业能力、观点和资源，

鉴于国际民航组织的组织业绩以及从公共和私有来源获得额外资金的能力是影响其向各国交付方案、培训、能力建设和援助的关键因素，

鉴于各国、利害攸关方和资助组织需要及时、准确和全面的信息来了解国际民航组织的行动、政策和绩效，

大会：

1.　对理事会和秘书长在制定~~本组织的《战略行动计划》~~国际民航组织业务计划方面所取得的进展表示赞赏；

2.　核可理事会已~~作~~做出的~~继续~~每三年制定~~《战略行动计划》~~一项《业务计划》，继续其使国际民航组织向基于成果的管理（RBM）的组织转型的努力并通过机构管理报告工具（CMRT）建立包括年度进度审查在内的监督机制的决定；

3.　指示理事会和秘书长在其各自权限范围内：

a)　~~加强努力，~~结合提高有效性、透明度和问责制并推动~~开展~~制定经常方案预算的系统规划过程和基于成果的管理做法，每三年编拟一项《业务计划》~~，继续制定《战略行动计划》~~；

b) 向缔约国提供《~~战略行动~~业务计划》，并在相关的三年期期间向大会每届常会提交最新版本~~以及相关三年期间的执行进度报告~~；

c) 采取具体措施以提高透明度，改善工作场所环境，与外部利害攸关方建立创新型新伙伴关系，提高组织有效性和确保基于共识的结果仍然是国际民航组织及其专题专家机构的核心价值和目标，并通过调动更多资源提供更多的成果；和

d) 在发展伙伴关系和获取自愿资金时避免任何潜在的利益冲突。

4. 指示理事会：

a) 继续简化大会工作方法和程序，以提高透明度和效率~~，并从下届常会起，缩短大会会期~~；

b) 对理事会及其附属机构的决策过程、工作方法和程序进行集中审查，以期理顺关系、赋予权力和提高本组织的成本效益；和

c) 确保具有向理事会进行独立报告程序的监督机制的有效性，以提高方案的有效性、透明度和问责制。

5. 请秘书长在其权限范围内，通过程序、管理和行政改革，继续带头提高本组织的有效性和效率，并就此向理事会提出报告；

6. 请理事会和秘书长在实施上述第 3 至 5 款时，充分考虑本决议**附录**中不详尽的考虑事项清单；和

~~7. 请理事会向各国通报截至 1997 年 5 月 1 日在实施本决议第 3 至 5 款方面的进展情况，并向大会下届常会提交一份详尽的报告。~~

7. 声明本决议取代关于增强国际民航组织的有效性的第 A31-2 号决议。

附录
增强国际民航组织效率和有效性的考虑事项清单

系统规划过程（决议第 3 a) 款）

a) 建立《~~战略行动~~业务计划》和《经常方案预算》之间直接而透明的联系；

b) 建立拟订注重在战略和预期结果级别上分配资源而非行政细目（“自上而下”而非“自下而上”）的《经常方案预算》的程序；

c) 建立设定战略目标、预期结果、主要活动、交付成果~~优先事项~~和指标以及运用业绩指标的程序；

d) 在《~~战略行动~~业务计划》框架内，~~由相关附属机构和秘书处各办公室~~按照战略目标制定更加具

体的计划~~（例如，更新航空领域的《技术工作方案》）~~；

e) 由秘书处不断审查并由理事会及各附属机构定期审查《~~战略行动~~业务计划》的执行进度；和

f) 至少每三年增订和更新《~~战略行动~~业务计划》一次。

大会工作方法和程序（决议第 4 a) 款）

a) 简化议程和减少文件，注重战略和高级别政策事项、主要优先领域和资源分配；

b) 遵守为编写和分发文件确定的最后期限；

c) 向当选官员提供更加全面的情况简报；

d) 简化报告程序，特别是避免相同文件在不同机构中进行不必要的重复介绍和审议；

e) 取消委员会会议记录的要求（本届会议已经暂停）；

f) 改进进行一般发言和遵守指定会议时间的程序；和

g) 引进更加现代和有效的表决程序，特别是用于理事会的选举。

注：如果要求对《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）作出修订，须在大会下届常会之前提前通知各国，以便有关修正在该届会议开始之时即可获得通过并立即生效。

理事会决策过程、工作方法和程序（决议第 4 b) 款）

审查时应作为中心议题的有：

a) 理事会按照《芝加哥公约》继续履行其职能和任务并特别注重高级别政策问题的概念；和

b) 秘书长按照《芝加哥公约》第五十四条第八款，作为本组织行政首长，在采取管理行动和做出管理决定时履行其职责。

监督机制（决议第 4 c) 款）

这一方面的重点在于向理事会**独立和直接**报告国际民航组织所有方案的有效性、透明度和问责制的有力的**程序**。按照通常的审计惯例，秘书长有机会就独立报告发表意见，但不得改动。

提高本组织有效性和效率的其他措施（决议第 5 款）

a) 引进更加及时地制定或有必要时修订航空法文书、国际民航组织标准和建议措施以及地区航空计划的程序；

b) 更加着重于鼓励国家批准航空法文书和尽可能在世界最大范围内执行国际民航组织标准和建议措施；

c) 改善和加快与缔约国的通信，特别是与标准和建议措施有关的通信，其中包括更加广泛地使用电子传输；

d) 在确保全球一级进行适当协调的同时，加强给予地区规划过程的自主程度和给予国际民航组织地区办事处的有关授权和资源；

e) 审查国际民航组织和其他（航空和相关的非航空全球性和地区性）机构之间的关系，以便界定各自的职责范围、消除重叠部分并酌情建立联合方案；

f) 规定航空界所有利益关系方，其中包括提供服务者和企业，适当参与国际民航组织的活动；

g) 简化国际民航组织一般会议的时间安排和文件提交，并缩短其会期；和

h) 审议在必要时邀请外部专家协助完成上述任何事项的可取性和可行性。

改进国家级信件的结构和答复，以更好地实施标准和建议措施、空中航行服务程序和全球计划

19.7 委员会审议了 A40-WP/461 号文件，该文件由古巴提交，由阿根廷、阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚、巴西、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）联署并获得众多其他国家的支持，涉及国际民航组织理事会通过的具有不同适用日期的标准和建议措施修订案文的结构。委员会认识到在新的编辑做法中不同适用日期提高了标准和建议措施的可见度，但同时也认识到对于新格式，特别是申报差异方面的复杂性所表示的关注。委员会建议国际民航组织考虑所查明的复杂性，并做必要的调整以解决这些问题。

19.8 委员会审议了喀麦隆提交的 A40-WP/467 号文件。委员会认识到对国家信函磋商的答复率低和对提交意见的国家缺乏反馈的关切，以及标准和建议措施和空中航行服务程序的拟议修订的在线回应系统尚未全部开发完毕，并进一步指出，文件中提及的活动将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算中的可用资源以及预算外资源的可用性。委员会还获悉，理事会已审议了关于国际民航组织标准制定程序的评估报告，秘书处在执行该报告的建议时将考虑工作文件中的信息。

19.9 委员会审议了阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/245 号文件。委员会欢迎工作文件中的信息并确认指出，尽管国际民航组织在朝着基于成果的管理框架迈进方面取得了重大进展，但仍有许多工作要做。委员会认识到全球空中航行计划（GANP）和全球航空安全计划（GASP）建立的新进程旨在保持全球计划的相关性和结果的重点性，并同意应将文件建议交由全球空中航行计划和全球航空安全计划工作组，以供其考虑并采取行动。委员会进一步注意到，秘书处正在实施一种以项目为导向的做法，将总部和地区办事处的工作方案与全球空中航行计划、全球航空安全计划以及可持续发展目标联系起来。

议程项目 20：不让任何国家掉队举措

不让任何国家掉队（NCLB）举措

20.1　国际民航组织秘书处介绍了 A40-WP/49 号文件不让任何国家掉队（NCLB）举措，强调了在刚刚过去的三年期内采取的推广该举措和激励能力建设和援助项目的各项措施。执行委员会认识到，不让任何国家掉队举措对于支持国际民航组织成员国有效实施国际民航组织标准和建议措施、政策和方案至关重要性，它们支持一个安全、安保、高效、经济可行且环境友好的航空运输系统。

20.2　委员会高度赞赏国际民航组织理事会主席创立不让任何国家掉队的举措，并高度赞赏国际民航组织积极努力为成员国提供技术援助，以便加强标准和建议措施的实施和提高各地区的安全和安保的有效执行（EI）率。

20.3　委员会注意到由阿塞拜疆提交的 A40-WP/88 号文件，并认识到国际民航组织地区办事处在为国际民航组织成员国有效实施标准和建议措施提供直接的支助和协调在不让任何国家掉队举措倡导下提供这种援助方面的作用。

20.4　委员会注意到由于欧洲联盟代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署的 A40-WP/107 号文件，同时重申支持不让任何国家掉队举措和承认该举措对提高全球航空整体效绩的贡献。为提高能力建设活动的有效性，委员会请国际民航组织加强支持成员国实施标准和建议措施的力度，同时辅以成功实施标准和建议措施的相关指标。委员会认识到国际民航组织、各个国家、地区组织和业界开展能力建设活动的附加值及互补性，要求国际民航组织在参与提供援助的各利害攸关方之间发挥协调和信息分享的角色，并鼓励使用现有协调机制来规划和落实此种定向援助来促进航空安全和空中航行，例如航空安全实施援助伙伴关系。国际民航秘书处向委员会通报说，建立了涵盖航空安保领域的所有能力建设和援助项目的数据库和航空安全实施援助伙伴关系技术援助项目数据库，但这些工具还可进一步提高并扩展至其他战略目标。A40-WP/106 号文件对 A40-WP/107 号文件作了信息补充，列出了涉及国际民航组织各项战略目标的各项能力建设和援助项目。

20.5　墨西哥介绍了 A40-WP/437 号文件，说明了墨西哥作为国际民航北美、中美和加勒比地区办事处（NACC）所设系统援助方案（SAP）的一个受益方的经验。委员会认识到国际民航组织各地区办事处都开展了类似的能力建设和援助活动，并请其交流各国实施标准和建议措施的最佳做法和经验，同时顾及每一地区办事处所辖国家的特点和优先事项。

20.6　委员会审议了由南非提交的 A40-WP/220 号文件，并鼓励各国强化对其他国家的直接援助，例如地区层面的援助，以便加强标准和建议措施的实施，并开展相关的监测活动。国际民航组织秘书处通知委员会，通过与地区组织和地区民航机构的密切伙伴关系促进地区协调的做法符合国际民航组织的地区合作政策。这些努力补充了国际民航为增进能力建设和援助活动（例如航空安全实施援助伙伴关系）在航空安全领域的有效性而启动的各项方案。委员会鼓励国际民航组织成员国考虑积极参加此种方案，作为更好协调技术援助活动的手段。此种活动有助于实现国际民航组织的全球航空计划的各项目标，维持国际民航组织的能力建设和援助活动，根据 A40-WP/107 号文件的建议，应相应地向国际民航组织秘书处进行通报。鉴于对所提工作文件表达的广泛支持，委员会同意建议大会：

a) 敦促理事会继续努力提高全世界对于有效实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划和方案的重要性的认识，这些标准和建议措施、政策、计划和方案支持一个安全、安保、高效、经济可行且环境友好的航空运输系统；

b) 敦促秘书长继续加强技术援助和技术合作活动，以进一步实施不让任何国家掉队举措，特别是在新的标准和建议措施发布后普遍开展各种支助活动；

c) 认识到国际民航组织地区办事处在确保通过协调吸取的经验教训以及交流各国实施标准和建议措施的经验，持续支持国际民航组织成员国有效实施标准和建议措施（SARPS）方面的作用；

d) 请国际民航组织对其特定的国家支助活动采用系统办法，并加强秘书处的实施支助、技术支助和援助活动；

e) 认识到国际民航组织、各国、地区组织和业界所开展能力建设活动的附加值和互补性，并请国际民航组织通过航空安保实施援助伙伴关系，与其他合作伙伴协调为航空安全和空中航行定向开展的特定地区或国家支助；

f) 鼓励各国和地区组织随时向国际民航组织通报其援助活动，以便采取协调办法开展技术援助活动，确保最好地利用现有资源和减少重复劳动；

g) 支持国际民航组织各地区办事处之间交流关于能力建设和援助的最佳做法的信息，并提醒注意应适当考虑各地区办事处所辖国家的特点和优先事项；和

h) 鼓励各国与国际民航组织一道致力于积极主动地规划、协调和实施地区合作，并对照实现经改善的航空安全和安保的影响对结果进行监测。

20.6.1 应当指出的是，涉及国际民航组织的行动将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算和/或来自预算外捐助的可用资源情况进行。

20.7 印度尼西亚提交的 A40-WP/233 号文件和乌拉圭提交的 A40-WP/452 是为信息目的提交。

太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）

20.8 在 A40-WP/47 号文件中，理事会提供了关于根据大会第 39 届会议就 A39-WP/501 号文件：执行委员会关于议程项目 28 的报告所做决定进行的与太平洋小岛屿发展中国家相关的可行性研究(太平洋小岛屿发展中国家研究)的最新情况。执行委员会注意到关于该研究的范围、目的、方法和原则的信息，并对澳大利亚、智利、中国、斐济、新加坡、联合王国和美国的实物捐助和财政捐款表示感谢。此外，执行委员会还获悉，就太平洋小岛屿发展中国家研究的结论和建议草案同该研究所涉的 14 个国家进行了适当的协商。执行委员会还注意到，国际民航组织秘书处将向理事会第 218 次会议提交了最后报告，理事会将根据指示审查建议并制定实施路线图。与会者指出，建议可能要求资源调动和扩大与各国政府、私人部门以及相关联合国组织的伙伴关系。

20.9 委员会审议了由于澳大利亚提交并由新西兰、太平洋航空安全办公室（PASO）、萨摩亚、新加坡

和汤加联署的 A40-WP/210 号文件，注意到位于亚太地区各小岛屿国家面临的富有挑战的人口和运营条件。A40-WP/210 号文件要求根据《北京宣言》和国际民航组织太平洋小岛屿发展中国家需要分析研究的结论，充分支持强化安全以及空中航行能力和效率方面的标准和建议措施的实施，重点是太平洋小岛屿发展中国家。

20.10　巴布亚新几内亚代表库克群岛、斐济、基里巴斯、马绍尔群岛、密克罗尼西亚联邦、瑙鲁、帕劳、巴布亚新几内亚、所罗门群岛、萨摩亚、汤加、图瓦卢和瓦努阿图介绍了 WP/310 号文件。工作文件强调太平洋小岛屿发展中国家面临一系列独特挑战，特别是这些国家资源有限、地处偏远和容易遭受自然灾害的挑战，同时也强调了航空对于这些国家社会经济发展的极端重要性。在这方面，WP/310 号文件欢迎国际民航组织和各捐助国为确够开展太平洋小岛屿发展中国家研究所做的努力。

20.11　新西兰介绍了 A40-WP/385 号文件，强调了新西兰为在航空安全和安保领域支持太平洋小岛屿发展中国家而开展的各种活动。新西兰还强调了国际民航组织太平洋小岛屿发展中国家需要分析研究对于促进采取地区办法支持太平洋小岛屿发展中国家以及帮助它们掌握今后建议的自主权的重要性。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采取研究行动，确保其各项建议切实可行、比例得当且具有成本效益。

20.12　委员会注意到对工作文件中所列建议的支持。会议上注意到，编制太平洋小岛屿发展中国家研究过程中吸取的经验教训将给其他小岛屿发展中国家带来益处。

20.13　委员会特别注意到，一些国家提请注意，根据太平洋小岛屿发展中国家的具体特点，有必要为国际民航组织亚洲太平洋地区办事处划拨适当资源。委员会还注意到，需要提供额外支助来落实太平洋小岛屿发展中国家研究所产生的建议。在这方面，委员会建议大会：

a)　呼吁在规划国际民航组织活动时适当考虑太平洋小岛屿发展中国家研究的结果；

b)　指示理事会审查该研究中所载各项建议并制定实施路线图；和

c)　指示理事会确定所吸取的经验教训和来自太平洋小岛屿发展中国家研究的建议应如何惠及小岛屿发展中国家（SIDS）。

20.14　建议根据通过 2020－2022 年预算供资的现有优先事项以及预算外资源的可获性，考虑国际民航组织所有相关行动，这些行动旨在更好地支持实施《北京宣言》（在地区和国家各级）、帮助在实现国际民航组织全球目标方面取得进展和支持落实太平洋小岛屿发展中国家研究所提出的建议。

议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

21.1　委员会注意到理事会提交的 A40-WP/45 号文件，其中概述了国际民航组织为支助可持续发展目标（SDGs）所付出的巨大努力。委员会赞赏国际民航组织为支助可持续发展目标所采取的宣传航空效益的方式，并为报告实现可持续发展目标所取得的进展，增加了自愿国别评估中对航空的反思。它特别欢迎国际民航组织根据可持续发展目标，对照国际民航组织世界航空论坛（IWAF）年度会议的成果以及航空伙伴关系促进可持续发展的外联工作。委员会认识到为各国制定国家航空规划框架编制了指导准则，并制定了伙伴关系框架，以便更好地管理支持可持续发展目标的各种伙伴关系。它赞赏国际民航组织在创新方面开展的工作。

21.2　委员会还赞赏国际民航组织作为可持续发展目标各项指标机构间专家组（IAEG-SDGs）的正式观察员以及可持续发展目标指标 9.1.2（按运输方式分列的客运和货运量）的监管机构，对可持续发展目标开展的监测工作。委员会支持 A40-WP/45 号文件所载的订正决议，其中请大会鼓励成员国在联合国可持续发展问题高级别政治论坛（HLPF）提交的自愿国别评估中，将航空作为可持续发展的一个促成因素进行报告；鼓励各国在其国家航空计划中明确提及可持续发展目标，以展示航空对联合国可持续发展目标和国家经济作出的贡献。委员会鼓励国际民航组织为提高对航空和可持续发展目标的了解，加强与利害攸关方和国际组织的外联及协作。

21.3　在 A40-WP/45 号文件中要求进行的行动将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算和来自预算外捐助的可用资源进行规划。

21.4　委员会注意到在 A40-WP/189 号文件中，国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）指出，航空运输可对全球经济增长和社会发展作出重要贡献。

21.5　委员会赞赏 A40-WP/189 号文件所载的各项行动。这些活动请大会注意到航空运输行动小组（ATAG）的报告《航空业：裨益无边界，2018 年》及其关于航空如何支持全球社会和可持续发展目标的调查结果。成员国还应尽可能利用数据突出表明航空对可持续发展目标作出的贡献。

21.6　委员会还注意到了国际航协提交供了解情况的 A40-WP/199 号文件，以及国际机场理事会提交供了解情况的 A40-WP/488 号文件。

21.7　根据讨论，委员会同意提交以下决议供全体会议通过：

第 21/1 号决议：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献

认识到航空运输是可持续发展的催化剂，对于最不发达国家（LDCs），尤其是对于内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）而言，它是与世界相连的重要生命线；

认识到航空运输联通性对于成员国及其人民的经济、社会和地域凝聚力至关重要；

认识到只有在各国具有安全、高效、有安保保障、经济可行且环境无害的航空运输系统的情况下，方能实现航空运输带来的各种效益；

鉴于不让任何国家掉队（NCLB）举措旨在协助各国有效实施国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）、计划、政策及方案，并解决重大安全和安保关切以确保所有国家都能够获取航空运输带来的巨大社会经济效益；

鉴于联合国大会通过了《改变我们的世界：2030 年可持续发展议程》，其中包括一组由 169 个具体目标予以支持的 17 个普遍性变革目标，在可持续发展的经济、社会和环境方面进行了平衡；

忆及 2030 年可持续发展议程的规模和雄心需要一个全球伙伴关系，将各政府、私营部门、民间团体、联合国系统和其他行为人聚集在一起，以便调动所有可用资源开展其实施工作；

鉴于完成国际民航组织的安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展及环境保护的战略目标，有助于实现联合国可持续发展目标（SDGs）；

认识到联合国可持续发展问题高级别政治论坛是各国通过自愿国别评估（VNRs）就国家层面实施可持续发展目标的年度进展和挑战提供最新情况的主要场所；

认识到支持国际民航组织战略目标的全球框架的重要性；

认识到基于全球框架有效实施地区和国家计划和举措的重要性；

大会：

1. 敦促成员国认识到，航空通过在国家、地区和全球层面刺激就业、贸易、旅游和其它经济发展领域，以及通过为危机和公共卫生紧急情况的人道主义和灾害响应提供便利，对可持续发展做出重大贡献；

2. 指示理事会和秘书长在其各自能力范围内，通过提高成员国（包括航空运输业以外的有关当局）、联合国系统、捐助各方以及所有相关利害攸关方对航空为可持续发展及实现可持续发展目标之贡献的认识，展示国际民航组织继续作为航空的倡导者；

3. 敦促成员国在其自愿国别评估中，通过与其他相关可持续发展目标建立关联，将航空作为可持续发展的一个促成因素进行报告；

4. 鼓励成员国在其相关的国家计划中明确提及联合国可持续发展目标，以说明航空对联合国可持续发展目标和国家经济的贡献；

5. 敦促各成员国通过有效实施标准和建议措施及政策，加强其航空运输系统，与此同时，由强有力的航空运输部门战略计划和民用航空总体规划提供支助，将航空部门纳入其国家发展计划并提升其优先地位，从而促使实现可持续发展目标；

6. 指示秘书长在对旨在加强航空运输系统的援助方案进行协调、优先排序、提供便利和实施方面，考虑联合国框架内查明的最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的特殊需要和特点；

7. 指示秘书长在适用情况下，持续监测和审查因实施国际民航组织战略目标和工作方案而对实现可持续发展目标做出的贡献；

8. 指示秘书长确保国际民航组织在适用情况下并根据其战略目标，参与为支持实施 2030 年可持续发展议程而建立的适当机制，以使航空在各成员国的发展计划中得到承认并给予优先；

9. 要求秘书长加强与成员国、航空业、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、捐助方和其他行为人的现有伙伴关系并建立新的伙伴关系，以协助成员国加强其航空运输系统，进而对实现可持续发展目标做出贡献；和

10. 宣布本决议取代关于联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标的 A39-25 号决议。

议程项目 22：资源调动和自愿基金

22.1 委员会注意到国际民航组织提交的 A40-WP/50 号文件。它注意到 2016-2018 年和 2013-2015 年间国际民航组织累计收到的自愿资金增加了 123%。委员会鸣谢美国、中国和加拿大作为国际民航组织的前三大捐助国。它还欢迎 133 个国家通过提供免费人员（包括短期或长期借调人员）和/或举办大型会议、活动、峰会、会议和讲习班来支持国际民航组织。

22.2 委员会鸣谢担任国际民航组织总部及地区办事处东道的成员国给予的宝贵贡献，它们是：加拿大、墨西哥、秘鲁、法国、埃及、塞内加尔、肯尼亚、泰国以及地区分办事处 — 中国。

22.3 委员会感兴趣地注意到各种基金及其用途，以及每项自愿基金捐助和支出的详细内容，并称赞为进一步加强调动自愿资源而设立的工具和程序。

22.4 委员会意识到有必要使捐助者范围多样化，并欢迎有机会与金融机构进行战略性接触，以支持航空部门。这些行动将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算和来自预算外捐助的可用资源情况进行。因此，委员会支持 A40-WP/50 号文件所载的经更新的决议。

22.5 最后，执行委员会对秘书处在自愿资源调动方面开展的各项举措以及取得的成绩表示了赞赏。此外，委员会欢迎秘书处为加强问责制和提高管理效率与透明度所做的努力，因为这将加强国际民航组织与捐助者开展的资源调动工作。

22.6 根据讨论，委员会同意提交以下决议供全体会议通过：

第 22/1 号决议：资源调动

*认识到*航空运输是可持续发展的助推剂，尽管其有巨大社会经济意义，但是航空运输从现有国际资金提供机制中获得支持其发展的资金却十分有限；

*认识到*成功实施“不让任何国家掉队”（NCLB）举措将有赖于各成员国提高供资水平和所支持的投资水平；

*考虑到*在一些情况下，成员国可能无法获得必要资源来纠正通过国际民航组织审计方案查明的缺陷并加强他们的航空运输体系；

*鉴于*大多数发展中国家在获得很多金融市场资源来资助民用航空的可持续发展方面经历着困难，特别是外国资本市场；

*鉴于*理事会已经根据国际民航组织的战略目标建立了主题基金和多捐助方信托基金，其目标在于协助成员国加强民用航空；

忆及多个大会决议，包括 A39-12 号决议、A39-14 号决议、A39-16 号决议、39-18 号决议、~~A38-2 号决议、A38-5 号决议~~、A38-7 号决议、~~A38-15 号决议、~~A37-16 号决议、~~A36-17 号决议、~~A36-18 号决议、A35-15 号决议、A33-1 号决议、A33-9 号决议、A29-13 号决议和 A22-19 号决议，敦促各国、国际组织和金融机构建立伙伴关系，为技术援助调动资源并对国际民航组织的基金提供自愿捐助；

感谢各成员国、国际和地区组织及其他捐助方对与实现国际民航组织目标相关的国际民航组织基金的捐助；

认识到整体划一和具有针对性的资源调动能力有潜力增加国际民航组织对各国提供支持，促进资金获取以加强他们的民用航空体系；

鉴于国际民航组织已有资源调动政策，该政策旨在取得充足、更可预测和可持续的自愿捐助来完成本组织的使命，补充国际民航组织经常方案预算和协助各国促进获取资金以加强他们安全、高效、安保、经济方面可存续和环境方面健康的航空运输体系；

大会：

1. 指示理事会和秘书长在各自主管范围内，通过提高各成员国、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、私有部门和捐助方群体对调动资源用于所有成员国航空运输体系可持续发展并为此投资的益处的认识，确保国际民航组织继续发挥航空倡导者的作用；

2. 敦促各成员国、业界、国际和地区组织、金融机构、捐助方和其他利害攸关方支持按照全球和地区航空计划及国际民航组织确立的优先事项实施援助活动，同时避免重复努力；

3. 请秘书长编写指导材料，协助各国对把航空部门纳入其国家发展计划给予高度优先，并制定强有力的航空运输业战略计划和民航总体规划；

4. 敦促各成员国与金融机构合作，优先安排为航空业提供资金实施援助项目和国家项目，以支助“不让任何国家掉队”举措；

5. 敦促各成员国确保各国对航空运输的可持续发展提供国家资金并鼓励他们酌情寻求国际民航组织的援助；

6. 敦促提供官方发展援助（ODA）的所有成员国通过考虑为有需要的国家加强航空运输做出承诺和划拨资金，认可航空对可持续发展的重大贡献，并鼓励秘书长协助这些国家实现这一努力；

7. 敦促各成员国、业界、国际和地区组织、金融机构、捐助方和其他利害攸关方能够一如既往地继续对国际民航组织的基金提供捐助，继续与有需要的各国开展伙伴关系，目的旨在提供金融和技术资源来协助他们加强自己的民用航空运输体系，包括其监督能力；

8. 指示理事会和秘书长在各自的能力下，继续促进国际民航组织与金融机构建立伙伴关系，寻求在其议

程和工作方案中将航空给予优先或纳入其中，以便利各国获得资金或为航空发展项目融资；

9. 指示秘书长制定战略和手段，调动所有成员国、联合国系统、国际和地区组织、金融机构和相关机制的资源，为有需要的国家提供援助，在适当且符合“不让任何国家掉队”举措时加强他们的航空运输体系，特别是最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）；

10. 指示秘书长与各国际组织合作，以确保航空方面的优先事项和机遇在有关调动资源发展航空运输的国际和地区举措中得以恰当体现；~~和~~

11. 指示秘书长与各国际组织合作，以确保国际民航组织的资源调动举措与相关供资和发展框架保持一致和一体化；和

12. 宣布本决议取代关于资源管理的 A39-26 号决议

议程项目 23：技术援助方案

国际民航组织技术援助

23.1 委员会审查了理事会提交的 A40-WP/4 号文件，其中报告了国际民航组织在当前三年期（2017-2019 年）期间在航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展和环境等领域的技术援助方案。委员会注意到国际民航组织在本三年期内开展的涵盖所有战略目标的实施工作，并鼓励各国继续与所有利害攸关方合作支持国际民航组织的工作。A40-WP/4 号文件重申国际民航组织继续致力于向尚未实现加强其航空系统目标的国家提供援助，这是“不让任何国家掉队”举措的一个关键内容。在全球范围内，在当前三年期内，各国已将建立航空安全和安保监督系统的关键要素的有效实施率分别提高了 3.07%和 0.67%。委员会的结论是，各国和业界的持续支持和贡献对于提升一国航空系统、解决诸如重大安全关切（SSCs）和重大安保关切（SSeCs）等迫在眉睫的重大缺陷方面发挥着主导作用。在这方面，委员会敦促大会支持并继续为需要援助的国家作出贡献。

23.2 委员会审查了加拿大和新西兰提交的 A40-WP/129 号文件，其中要求加强和同步协调技术援助工作，并提高地区办事处对技术援助事项的参与，尤其是如一些国家所强调的亚太地区办事处。委员会认识到包括国际民航组织在内的所有利害攸关方在为各国设计的技术援助活动方面采取协调一致的做法的重要性。委员会核准文件中的建议，这些建议将以安全、可靠、可持续和有效的方式加强对各国的技术援助。此外，委员会认可技术援助举措带来的益处，并且也对航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）和区域安全监督组织（RSOOs）所开展的活动的益处表示认可。

23.3 委员会审查了非洲民用航空委员会代表其 54 个成员国[9]提交的 A40-WP/319 号文件，并注意到通过

[9] 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、佛得角、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃斯瓦蒂尼、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加

在当前三年期内实施非洲航空安全的全面地区实施计划（AFI 计划）在改善非洲印度洋地区安全方面取得的成就。委员会支持在下一个三年期内根据迄今所取得的成就继续实施非印地区计划，这不仅是为了保持已取得的进展，而且也是为了进一步加强该地区的航空安全。

23.4　委员会注意到加拿大（A40-WP/441 号文件）、中美洲空中航行服务公司（COCESNA[10]）成员国（A40-WP/77 号文件第 1 号修改稿）、印度尼西亚（A40-WP/511 号文件）和委内瑞拉（A40-WP/493 号文件第 1 号修改稿）提交的信息文件。

非洲航空安保和简化手续（AFI SECFAL）计划

23.5　委员会审查了理事会提交的 A40-WP/63 号文件，并注意到在实施非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划》（AFI SECFAL 计划）方面取得的进展。委员会强调必须建立地区机制以应对非洲航空安保和简化手续方面的挑战，需要通过非印地区安保和简化手续协作专家计划（AFI-CES）加强和协调在非洲的技术援助访问，并在实施全球航空安保计划和地区目标的同时进行协作，避免在援助非洲国家方面重复工作，并努力提高政治承诺。委员会核准了关于更新非洲航空安保和简化手续计划的大会第 A39-38 号决议的建议，敦促非印地区成员国承诺实现非洲航空安保和简化手续计划的总体目标和具体目标。它还指出，需要继续执行资源调动战略，同时国际民航组织理事会和国际民航组织秘书处应开展运动，增加财政资源，以确保建立一个可持续的供资机制，有效实施该计划。

23.6　委员会同意将以下决议提交全会通过，取代大会 A39-38 号决议：

第 23/1 号决议：非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划

鉴于在国际民航组织领导下增强协调性努力以减少非洲 — 印度洋（AFI）地区严重的、不利于国际民用航空运行和进一步发展的航空安保与简化手续缺陷是至关重要的；

鉴于联合国安理会在第 2396（2017）号决议中对国际民航组织决定在附件 9 —《简化手续》下设立一项其成员国使用预报旅客资料系统的标准表示欢迎，并认识到国际民航组织许多成员国尚未执行这一标准，因此在第 11 段中决定为促进第 2178（2014）号决议第 9 段及国际民航组织标准，除其他事项外，其成员国应建立预报旅客资料系统并且必须要求在其领土内运行的航空公司将预报旅客资料提供给国家主管当局；

鉴于联合国安理会还在第 2396（2017）号决议第 12 段中决定：“会员国为推进国际民航组织的标准与建议措施，应增强收集、处理和分析旅客姓名记录（PNR）数据的能力，并确保所有国家主管当局在充分尊重人权和基本自由的条件下并出于防止、发现和调查恐怖主义犯罪行为和相关旅行的目的而使用和分享这些数据，还促请会员国、联合国和其他国际、地区和次地区实体为会员国落实此类能力提供技术援助、资源和能力建设，并鼓励会员国酌情与相关或有关切的会员国分享旅客姓名记录数据，以发现返回来源国或国籍国、或前往或迁

纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚，莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

[10] 伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜。

往第三国的外国恐怖主义作战人员，特别是第 1267（1999）、1989（2011）和 2253（2015）号决议所设委员会指认的所有个人，并敦促国际民航组织与其成员国合作，制定关于收集、使用、处理和保护旅客姓名记录数据的标准”；

*注意到*国际民航组织理事会已采取各种步骤，通过制定非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）并将其作为一项国际民航组织方案，来解决航空安保与简化手续问题；

*注意到*在非洲联盟委员会（AUC）和非洲民用航空委员会（AFCAC）的协作下，已经朝着在非洲重申政治承诺的方向做出了重大努力，并且非洲联盟（AU）国家和政府首脑峰会已于 2017 年 7 月 1 日在埃塞俄比亚亚的斯亚贝巴核准了 2016 年 4 月在纳米比亚温得和克举行的非洲航空安保与简化手续部长级会议通过的《温得和克宣言》和具体目标；

*认识到*非印地区的很多缔约国可能没有充足的技术或财政资源来遵守《芝加哥公约》及其附件的要求，因此，依赖于国际民航组织、发展合作伙伴、业界和其他利害攸关方来提供专门知识与援助；

*认识到*有必要在国际民航组织主持下，协调向非印地区国家提供援助的所有利害攸关方的各项活动；

*认识到*国际民航组织可能需要额外资源来成功发挥其协调作用；和

*考虑到*国际社会愿意协助非印地区尽快对非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划做出具体的和实质性的承诺；

大会：

1. *敦促*非印地区各成员国承诺实现非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的各项目标和目的；

2. *敦促*成员国要求提供国际航空运输服务的航空器运营人通过提供预报旅客资料参与电子数据交换系统，以实现国际机场客运业务处理方面的最高效率水平；

3. *要求*尚未这样做的成员国增强收集、处理和分析旅客姓名记录（PNR）数据的能力，并确保所有国家主管当局在充分尊重人权和基本自由的条件下，并出于防止、发现和调查恐怖主义犯罪行为和相关旅行的目的而使用和分享旅客姓名记录数据；

4. *鼓励*非印地区各成员国加强地区合作，以便通过涵盖航空安保与简化手续监督所有方面的地区和次地区项目和非印协作专家计划（CES）来优化可用资源的使用和共享；

5. *鼓励*所有成员国、联合国各组织（尤其是联合国开发计划署、联合国毒品和犯罪问题办公室、安理会反恐怖主义委员会和其他组织）、航空业、财政捐款人和其他捐助者支持非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划并与国际民航组织合作实施该计划；

6. *指示*理事会在协调特别旨在实现该项计划的目标和目的的各项活动、举措和实施战略方面，确保国际民航组织发挥强有力的领导作用，以便在非印地区实现对航空安保与简化手续的持续改进，同时根据经常方案预算向该计划分配资源并相应地向相关的地区办事处分配资源；

7. 指示理事会按照业务计划原则、方案管理做法和可用资源情况来实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划；和

8. 指示理事会在整个三年期内监测和衡量该计划在非印地区的实施状况，并向下届大会报告所取得的进展；和

9. 宣布本决议取代 A39-38 号决议。

23.7 委员会审查了非洲民用航空委员会代表其 54 个成员国[11]提交的 A40-WP/288 号文件（第 1 号修改稿，仅限英文），并赞扬了在实施非洲航空安保和简化手续计划方面取得的进展。委员会特别强调了建立非印地区安保和简化手续协作专家计划（AFI-CES）的重要性，作为向各国提供援助的工具，并支持实施工作方案，即由专家团队为非洲航空安保和简化手续计划的活动和非洲民航委员会提供投入，通过技术访问协助各国解决现有或潜在的重大安保关切和其他航空安保和简化手续缺陷。

议程项目 24：技术合作 — 政策和活动

24.1 执行委员会在其第 8 次会议上，根据国际民航组织理事会提交的 A40-WP/66 号文件和国家间航空委员会提交的一份信息文件（A40-WP/109 号文件），审议了*技术合作 — 关于技术合作的政策和活动*这一主题。

24.2 在 A40-WP/66 号文件中，理事会介绍了国际民航组织技术合作和技术援助政策与战略方面的最新情况。该报告强调，本组织一方面维持技术援助方案，使用经常方案预算资源和按照既定原则和优先次序标准分配给国际民航组织自愿基金的捐款，对各国提供支助，主要侧重于纠正国际民航组织审计中查明的缺陷。另外一方面，技术合作方案可支持各国和其他实体开发和实施其民用航空项目，这些项目按照成本回收原则，由政府自己、捐助者、筹资机构和私营实体供资。该报告忆及技术合作方案是本组织的一项永久性优先活动，在报告的附录 A 中对 2016 年至 2018 年三年期内该方案的财务和运营绩效结果进行了分析，对过去两个三年期做了对比，并在附录 B 中载有该报告期内行政和业务服务费用（AOSC）基金的结果。对此进行补充的是附录 C 中按战略目标列示的成果摘要。该报告还介绍了三年期内技术合作局（TCB）内的重大发展，即国际民航组织更加致力于持续改进技术合作局作为一个增值服务提供者的角色，包括其质量管理体系成功过渡至 ISO 9001:2015 标准，以及持续开发商业过程管理系统（BPMS），以实现过程自动化和最优化，从而有助于实时监测并详细报告当前正在开展的所有项目。该报告还忆及理事会批准了供应商制裁政策，以加强对采购活动的监督，报告了人才外联计划，以应对航空领域现有核心能力不足的问题，并报告了国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）的持续实施情况。在战略层面，该报告强调在对本组织内与技术合作和技术援助的提供相关的现有体制和行政机制进行全面审查之后，在相关各局和新分配给地区办事处的外联职能部门的参与下，制定一个增强型质量保证过程。该报告还介绍了理事会批准将全球航空培训办公室（GAT）纳入技术合作局的构架内，并使 2020 年年底之前有待实施的技术合作和技术援助活动保持统一。该工作文件的附录 D 提议对大会 A39-16 号决议 —《*国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明*》进行小幅更新，以考虑到所需编辑修改，

[11] 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、佛得角、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃斯瓦蒂尼、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚，莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

供大会通过。

24.3　在由国家间航空委员会（IAC）提交的 A40-WP/109 号文件中，介绍了“运行安全及持续适航合作发展方案 — 独立国家联合体”（COSCAP-CIS）技术合作项目。该文件强调了过去 20 年通过与空客、波音公司、通用电气和伊留申公司的多边合作在培训领域取得的结果，举办了 150 多次活动，例如研讨会、会议和培训课程，共有来自 20 个国家和 10 个国际组织的约 11 000 名航空专家参加。在该项目下提供的培训涉及飞行安全和适航。

24.4　执行委员会注意到 2016－2018 年报告期内国际民航组织技术合作方案的绩效一直受到各国、捐助者和私营实体的持续关注，方案总执行额为 3.562 亿美元，平均每年在全球各个地区的 138 个以上的国家和 10 个组织实施 107 个项目。从运行层面而言，该方案发挥了重要作用，帮助各成员国部署了 1 061 名国际外勤专家、征聘了 2 566 名国家专家、为 19 565 名民航人员提供了培训，以及采购了价值 2.173 亿美元的主要民用航空设备。

24.5　让委员会备受鼓舞的是，技术合作局在三年期内作出了努力，通过提高透明度、问责制和采用最高质量标准来加强服务的提供，使成员国受益。特别有意义的是，在此期间，技术合作局的质量管理体系已向 9001:2015 标准过渡，并为技术合作和技术援助项目建立了一个增强型质量保证过程，即扩大了范围、重新界定了角色和责任、国际民航组织的主要利害攸关方参与进来，以及地区办事处发挥了新的外联作用。委员会获悉即将实施一个可供各国使用的在线平台，以推动对项目里程碑进行实时财务和运行监测。

24.6　认识到信息共享、对需求进行优先次序排定和为能力建设活动调动资源的重要性，委员会建议大会鼓励各国、各国际组织和捐助者共同努力，通过航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）等协作举措向地区或国家提供针对性支助，并支持关于在国际民航组织内开展集中协调和监督的提案。

24.7　考虑到国际民航组织的标准制定、审计和技术支持职能，委员会认识到需要对技术援助和技术合作活动做进一步统一，以确保本组织内参与实施支助的各实体之间采取一种统一、一致和有效的做法，从而避免不必要的重复、利益冲突和对有限资源的竞争。

24.8　执行委员会承认，优先事项仍然是推动国际民航组织标准和建议措施（SARPs）实施工作的全球统一，以便所有国家都能获得安全、可靠和可持续航空运输所带来的重大社会经济效益。作为不让任何国家掉队（NCLB）举措的一部分，秘书处将加强努力，通过国际民航组织的技术合作方案向发展中国家提供支助。因此，委员会建议大会继续支持该方案，承认该方案对合作和能力建设活动的重要性，此类活动侧重于协助各国加强其民用航空系统和相关基础设施以及加强其人力资源能力。

24.9　结合讨论情况，执行委员会请大会：

a)　提醒缔约国在思考其民用航空基础设施的发展和强化时，考虑在其民用航空项目中使用国际民航组织技术合作方案的优势；

b) 敦促缔约国在通过国际民航组织实施民用航空发展项目时，优先看待普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）的调查结果和建议，以及地区规划和实施小组（PIRGS）和地区航空安全组（RASGs）的结论和决定等其他来源，以期纠正所查明的缺陷、解决重大安全和安保关切，以及探讨在所有民航领域取得改进的机会，同时直接推动实现国际民航组织所有战略目标；

c) 敦促缔约国、筹资机构、航空业和其他利害攸关方通过国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）持续提供财务和人力资源支助，使受援国具备实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的能力，并促进自立和发展；

d) 请秘书长继续促进各国、私营实体和捐助方更好地了解借助国际民航组织来实施民用航空领域能力建设和基础设施发展项目的优势；和

e) 请秘书长加强技术援助与技术合作活动之间的协调和统一，以确保本组织内参与实施支助的各实体之间采取一种统一、一致和有效的做法，从而避免不必要的重复、利益冲突和对有限资源的竞争。

24.10 委员会还同意将理事会在 A40-WP/66 号文件中提出的如下决议 — 国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明提交全体会议通过：

第 24/1 号决议：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明

鉴于理事会以技术援助和技术合作的形式批准了新的技术支助政策，且大会第 38 届会议核准了这些政策；

鉴于“技术援助”是国际民航组织向国家提供的援助，由经常预算和/或自愿基金出资，并根据项目性质和持续时间通过任何局/办事处实施；

鉴于“技术合作”是由国家和/或组织要求和出资并通过技术合作局在成本回收基础上实施的项目，有关该项目的所有直接和间接成本均收回；

大会：

1. 决定本决议各附录构成国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明，这些政策指截至大会第 40 届会议闭幕时存在的政策；

2. 宣布本决议取代 A39-16 号决议。

附录 A

国际民航组织技术合作和技术援助方案

鉴于民用航空的增长和改善能够对各国的经济发展做出重要贡献；

鉴于民用航空对于所有国家尤其是发展中国家的技术、经济、社会和文化进步及其次地区、地区和全球合作是重要的；

鉴于国际民航组织能够援助各国发展其民用航空，同时促进本组织战略目标的实现；

鉴于 1949 年 8 月 15 日联合国经济和社会理事会的第 222（IX）A 号决议于 1949 年 11 月 16 日经联大决议批准，并经国际民航组织大会 A4-20 号决议核准，其中要求联合国系统所有各组织充分参与经济发展的技术援助扩大方案，而国际民航组织作为联合国在民用航空领域的专门机构，于 1951 年开始执行技术合作和技术援助项目，其资金来源于依据以上决议而设立的联合国技术援助专门账户；

鉴于 1983 年至 1995 年经历的高额赤字使得有必要界定新的技术合作和技术援助政策以及技术合作局新的组织结构；

鉴于执行新的技术合作和技术援助政策得到大会第 31 届会议核准，其基础是逐步执行核心工作人员概念、把技术合作局纳入本组织的结构中、建立国际民航组织目标施行筹资机制、以及在 20 世纪 90 年代执行的技术合作局新的组织结构，新政策使技术合作和技术援助方案的成本大幅降低，并使财务状况得到极大改善；

鉴于新政策的目标强调了技术合作和技术援助方案对在全球执行国际民航组织标准和建议措施及空中航行规划（ANPs）的重要性，以及对发展需要国际民航组织技术合作或技术援助的各发展中国家的民航基础设施和人力资源的重要性；

鉴于将标准和建议措施的实施予以标准化和进行监测仍是本组织的重要职能，且重点已放到国际民航组织在开展实施工作及支助缔约国方面所起到的作用；

鉴于 A35-21 号决议鼓励理事会和秘书长采取一种按商业导向做法的结构和机制，以便能够与供资伙伴和受援国建立起富有成效的伙伴关系；

鉴于 A39-23 号决议敦促成员国、行业、金融机构、捐赠者和其他利害攸关方之间展开协调与合作，并按照国际民航组织确立的全球和地区优先次序支持实施援助活动，进而避免重复工作；

鉴于理事会同意应该给予技术合作局更大程度的运作灵活性，同时对技术合作和技术援助活动进行适当监督和控制；

鉴于本组织的所有技术合作活动在可能的情况下继续以成本回收为原则，并拟继续采取措施，将行政和运作成本降至最低；

鉴于本三年期及今后的技术合作和技术援助方案和相关行政和业务服务费用（AOSC）基金收入不能精确估算，可能会根据国际民航组织掌控之外的各种要素大幅变动；

鉴于理事会就经常预算和行政和业务服务费用基金之间经常方案向技术合作局提供服务及技术合作局向经常方案提供服务的成本分摊问题通过了一项成本回收政策；

大会：

技术合作和技术援助方案

1. 认识到技术合作和技术援助方案对促进本组织战略目标的实现的重要性；

2. 重申在国际民航组织规则、条例和程序范围内执行的技术合作和技术援助方案是国际民航组织的长期重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和建议措施及空中航行规划以及发展其民用航空管理基础设施和人力资源方面的作用；

3. 重申应在现有财务资源内，在地区办事处一级和在实地加强国际民航组织技术合作和技术援助方案，以使技术合作局能更加切实有效地发挥作，但有一项谅解：不得增加项目的开支；

4. 重申技术合作局是国际民航组织为了整个国际民用航空界的利益协助各国弥补其民用航空领域缺陷的主要工具之一；

5. 确认应通过明确划分每个局的任务和活动以避免重复和冗余，来增强国际民航组织技术合作和技术援助活动的合作与协调；

6. 重申如果行政和业务服务费用基金在任何确定的财政年度运作结束时出现赤字，这一赤字首先应该由行政和业务服务费用基金累计的结余来填补，要求经常方案预算予以支助可作为最后手段；

7. 要求秘书长执行提高效率的措施，逐步减少用于技术合作和技术援助项目的行政支助开支；

8. 重申本组织针对提供给技术合作局的支助服务收回的成本必须直接且仅与项目运行相关，以便将行政支助费用控制在最低水平；

国际民航组织作为公认的民用航空机构

9. 建议各捐助国、筹资机构和其它发展伙伴，包括航空业界和私营部门，在任何适当的情况下，优先考虑让国际民航组织负责技术合作和技术援助领域民用航空项目的确定、拟订、分析、实施和评估，并要求秘书长与此类实体和潜在的受援国继续联系，以便将国际民航组织作为执行机构，对发展民用航空的资金进行分配；

10. 建议接受双边或其他由政府发起的援助的国家考虑利用国际民航组织技术合作和技术援助方案来支助实施其民用航空相关方案的价值；

扩大国际民航组织技术合作和技术援助活动

11. 重申技术合作局在采用以商业为导向的做法时，需要确保维护国际民航组织的良好声誉；

12. 重申有必要把由国际民航组织提供的技术合作和技术援助扩大到直接参与民用航空的非国家实体（公共或私营），以推动实现国际民航组织的战略目标，此种合作和援助将包括，除其它外，那些一贯由国家民用航空当局提供、而在某种程度上正在被私营化的活动，但是对此国家仍然应当根据《芝加哥公约》为所提供的服务质量并使其符合国际民航组织的标准和建议措施继续承担责任，并要求秘书长在开始同非国家实体进

行谈判时立即将项目的技术问题通告有关民航当局；

13. 重申国际民航组织应该应要求，向在各缔约国民用航空领域里实施旨在加强航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、环境保护及国际航空运输的经济发展的项目的非国家实体（公共和私营）扩大提供技术合作和技术援助服务；并指示秘书长在个案的基础上，考虑此类实体请国际民航组织在传统的技术合作和技术援助领域提供合作和援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施，在适用的情况下，也符合受援国所公布的有关国家政策和规定；

技术合作和技术援助协定

14. 重申国际民航组织在其技术合作和技术援助方案的框架内，使用信托基金（TF）协定、管理服务协定（MSA）、民用航空采购服务（CAPS）和其它必要的框架协定及筹资安排，为执行民航项目的利害攸关方提供最大限度的合作和援助；和

15. 满意地看到各国更多地利用这些安排以在民用航空领域得到技术合作和技术援助。

附录 B

技术合作和技术援助方案的筹资

鉴于在民用航空领域进行技术合作和技术援助的可用资金不足以满足民用航空的需要，在发展中国家尤为如此；

鉴于技术合作方案除少数例外之外，是由为其自己的项目供资的发展中国家提供资金；

鉴于技术援助方案是通过国际民航组织自愿基金并通过本组织的经常预算予以供资；

鉴于尤其最不发达国家（LDCs）的民用航空管理局所需的支助最多，同时，还最依靠金融机构和部门行业资助其技术合作项目；

鉴于联合国开发计划署的供资主要针对的是民用航空之外的发展部门，其对民用航空活动的财务捐助已经显著减少到国际民航组织技术合作和技术援助方案 1%以下的水平，但联合国开发计划署继续在国家一级为国际民航组织提供行政支持；

鉴于民用航空技术的迅速发展要求发展中国家在航空地面设施上大量支出，以跟上这一发展，并继续加大对国家航空人员进行培训的要求，而这超出了其财政资源和培训设施的能力；

鉴于大会引入了国际民航组织目标施行筹资机制，以调动额外资源，用于必要的技术合作和技术援助项目，支持标准和建议措施以及空中航行规划所列的设施和服务得到执行，以及执行与国际民航组织审计有关的建议和纠正所查明的缺陷；

鉴于供资机构期望其资助项目的实施者能够迅速有效地实施项目，并能提供关于项目活动和财务状况的详细而实时的资料；

大会：

1. *要求*筹资机构、捐助国和其它发展伙伴，包括业界和私营部门，给予发展中国家航空运输分支行业的发展以更优先的地位，并*要求*理事会主席、秘书长和秘书处加强与联合国，包括联合国开发计划署的接触，以增加其对于国际民航组织技术合作和技术援助项目的捐款；

2. *提请*筹资机构、捐助国和其它发展伙伴*注意*，国际民航组织是有关民用航空的联合国专门机构，并以此身份被联合国认定为向发展中国家的民用航空项目提供技术合作和技术援助的专门权威机构；

3. *敦促*与筹资来源有关的缔约国提请其驻这些组织的代表注意向民用航空项目提供合作和援助的价值，特别是当这些项目对于国家关键的航空运输基础设施的提供和/或经济发展必不可少时；

4. *敦促*各缔约国对民用航空发展给予高度优先地位，并在为此寻求外部合作和援助时，通过某一适当级别的政府机构与筹资机构讲明希望国际民航组织作为执行机构参与实施可能得到资助的民用航空项目；

5. *鼓励*发展中国家采取行动，从所有适当来源寻求发展其民用航空的资金，以补充从国家预算、筹资机构、捐助国和其它发展伙伴获得的资金，以便使这一发展以可行的最大速度取得进展；

6. *认识到*来自捐助者的预算外捐助将使技术合作和技术援助方案在航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、经济发展和环境保护方面扩大其给各国的服务，从而进一步促进战略目标的实现，尤其是标准和建议措施的执行以及纠正审计所查明的缺陷；

7. *授权*秘书长代表国际民航组织技术合作和技术援助方案接收对技术合作和技术援助项目的财务和实物捐助，包括来自国家、筹资机构和其它公共和私人来源的奖学金、研究金、培训设备和培训资金形式的自愿捐助，并充当国家之间授予奖学金、研究金和提供培训设备的中介；

8. *敦促*有能力的国家通过国际民航组织自愿基金，向国际民航组织技术合作和技术援助方案提供额外资金，用于实施民用航空项目；

9. *鼓励*各国和其它发展伙伴，包括行业界和私营部门，为国际民航组织目标施行筹资机制捐款，使它们能够参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；和

10. *要求*理事会向发展中国家提供咨询和援助，帮助它们争取得到筹资机构、捐助国和其它发展伙伴的支助，以实施国际民航组织地区和次地区的安全和安保方案，如合作制定运营安全和持续适航性方案（COSCAP）以及航空安保合作方案（CASP）。

附录 C

技术合作和技术援助方案的实施

*鉴于*国际民航组织的宗旨是确保全世界国际民用航空的安全而有序的发展；

*鉴于*实施技术合作和技术援助项目在实现国际民航组织战略目标方面是经常方案下所做努力的补充；

鉴于各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询、技术合作和技术援助，以执行标准和建议措施，并通过加强其行政管理、使其基础设施现代化和开发其人力资源来发展其民用航空；

鉴于迫切需要根据国际民航组织普遍安全监督审计计划/持续监测做法（USOAP/CMA）和普遍安保审计计划（USAP）的结果采取有效后续和补救行动，以便为解决查明的缺陷，包括重大安全和安保关切，向各国提供支持；

鉴于提供给技术合作和技术援助方案的预算外资金使国际民航组织能够通过其技术合作局向各国家提供初步支持，以便处理通过普遍安全监督审计计划持续监测做法、国际民航组织经协调的核实访问（ICVMs）和 USAP 审计查明的缺陷；

鉴于技术合作局或国际民航组织之外的任何其他第三方在实施项目时符合标准和建议措施，会极大地加强世界范围内民用航空的安全、安保和效率；

鉴于事后评估可以成为确定航空项目的影响和规划今后项目的宝贵工具；

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营）越来越多地要求国际民航组织通过技术合作局，在传统的技术合作和技术援助领域提供咨询、技术合作和技术援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施；

大会

1. 提请要求技术合作和技术援助的缔约国注意以民航总体规划为基础的经过良好界定的项目所产生的优势；

2. 提请各缔约国注意通过由国际民航组织执行的次地区和地区项目所提供的合作和援助，如 COSCAPs 和 CASPs；并敦促理事会考虑到此种项目的巨大利益而对通过技术合作和技术援助方案管理和执行的此种项目继续给予高度优先的地位；

3. 要求秘书长加强本组织对有针对性的技术支持活动采用系统方法，以建立健全和可持续的国家监督系统；

4. 敦促各国制定综合培训方案，对其国家民航技术、运营和管理人员的培训给予高度优先的地位，并提醒各国提供适当的此种培训的重要性，以及提供适当奖励措施的必要性，以留住此类人员，在他们完成其培训后在其各自领域工作；

5. 鼓励各国将其努力集中于现有培训中心的进一步发展上，并向所在地区的地区培训中心提供支持，在不能在国家内进行此种培训时，可为其国家民航人员提供高级培训，以提高该地区自力更生的能力；

6. 敦促通过国际民航组织接受技术合作和技术援助的国家避免项目实施方面的延误，为此，应按照项目协定的条件确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；

7. 提请各缔约国注意民用航空采购服务（CAPS），这是国际民航组织向发展中国家提供的购买高价值的民用航空设备和订立技术服务合同的一项服务，提供了完整的采购流程；

8. *要求*各缔约国，尤其是发展中国家，鼓励完全合格的技术专家提出申请，以列入国际民航组织技术合作和技术援助方案的专家备用名册中；

9. *要求*秘书长促进绩效指标的广泛使用，以客观评估技术合作和技术援助活动对实施国际民航组织标准和建议措施的影响；

10. *鼓励*各国利用技术合作局在成本回收的基础上提供的质量保障服务，来监督在国际民航组织技术合作和技术援助方案之外由第三方所执行的项目，包括审查其对国际民航组织标准和建议措施的遵守情况；和

11. *鼓励*各国和各捐助方将事后评估纳入其民用航空项目，并将其作为项目规划和执行的一个组成部分，同时为此提供经费。

议程项目 25：国际民航组织民用航空培训和能力建设

25.1 对于议程项目 25，执行委员会审议了关于*国际民航组织民航培训和能力建设*的 A40-WP/64 号文件，该文件概述了自大会第 39 届会议以来国际民航组织民航培训的活动和成就。它还提供了有关实施国际民航组织民航培训政策、航空安保培训中心（ASTC）网的活动、以及全球航空培训办公室对下一代航空专业人员（NGAP）计划的贡献的信息。委员会核准了该工作文件，并鼓励成员国支持国际民航组织在所有地区寻求新的培训伙伴关系；开发便利学习的其他培训模式如远程学习，并向民航利害攸关方推广这些新模式。委员会建议成员国受益于国际民航组织的航空培训升级版计划（TPP），支持扩大成员网，以制定、分享和开展培训课程，提高航空专业人员的素质；并鼓励理事会积极参与向成员国推广国际民航组织的培训活动，以扩大在所有地区的外联。

25.2 国际民航组织、成员国和国际组织提交的工作文件分为三批，提交给委员会，如下：

a) 第 1 批，关于培训和能力建设：A40-WP/64、A40-WP/67、A40-WP/163、A40-WP/164、A40-WP/237、A40-WP/414；

b) 第 2 批，关于培训胜任能力的开发：A40-WP/131、A40-WP/238、A40-WP/477；和

c) 第 3 批，有关空中航行和航空运输：A40-WP/115、A40-WP/130、A40-WP/206、A40-WP/239、A40-WP/240、A40-WP/444、A40-WP/408、A40-WP/497、A40-WP/512、A40-WP/565。

25.3 委员会审议了中美洲空中航行服务公司（COCESNA）代表伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜提交的 A40-WP/67 号工作文件，题为《*中美洲航空培训管理模式*》。该文件与全球航空培训（GAT）办公室开展的国际民航组织培训升级版计划活动一致，例如培训升级版计划网之间的合作，以及自动化在培训中的使用，例如 TRAINAIR PLUS 电子管理系统，以及航空培训智能概念中包括的其他工具。

25.4 埃塞俄比亚提交的 A40-WP/163 号工作文件概述了由于培训和能力建设不足（主要是由于培训中心、培训的人力、财力和物力不足）造成的民用航空缺陷。因此，它鼓励国际民航组织支持各国实施其航空培

训和能力建设路线图，以使各国得以履行其在航空运输方面的国家和全球义务。国际民航组织将与地区办事处合作，组织有关实施路线图的讲习班，并确保遵循基于胜任能力的培训标准和程序。

25.5 由非洲民航委员会（AFCAC）54 个成员国[12]提交的 A40-WP/164 号工作文件，题为《统一非洲培训：航空培训路线图》，敦促各成员国为各项目、计划和路线图相关活动提供技术和财政支持。国际民航组织将与其非洲地区办事处合作，以支持非洲航空培训路线图的展开。委员会承认与非洲人力资源开发和培训有关的挑战；并鼓励民航当局、航空培训机构、行业合作伙伴等利害攸关方继续向非洲航空培训组织（AATO）提交与培训有关的信息，以不断完善路线图。

25.6 肯尼亚提交的 A40-WP/237 号文件，题为《航空培训和能力建设战略》，鼓励成员国，特别是非洲印度洋地区（AFI）的成员国实施航空培训和能力建设路线图，并加入 TRAINAIR PLUS 计划（TPP）。在审议了议程项目 25 之后，执行委员会同意建议全体会议通过以下关于实施航空培训和能力建设战略的新的大会决议：

第 25/1 号决议：实施航空培训和能力建设战略

鉴于可持续、安全和安保的全球航空发展依赖于可获得合格和胜任的雇员、监督者和管理者，以便运作、维持、规划、协调、管理和监督各类机场、空域、飞机、维修设施等的所有复杂运行；

考虑到国际民航组织理事会已批准民用航空培训政策，确定了国际民航组织在航空培训中的目标和作用，“以支持各成员国和航空界确立的人力资源开发战略，从而确保它们能够获得足够数量的合格和胜任的人员来按照为安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展以及环境保护规定的国际标准，运作、管理和维持当前和未来的航空运输系统”；

大会：

1. 决定国际民航组织将通过国际民航组织培训活动协助各成员国使其航空人员达到和保持胜任能力，以便确保国际民航组织成员国具备足够数量的人力资源和能力来实施国际民航组织各项规定和方案。

2. 决定国际民航组织培训活动将以如下原则为指导：

a) 航空专业人员符合资格是成员国的责任；

b) 应把支持实施标准和建议措施（SARP）和国际民航组织方案并使用基于胜任能力的培训和教学系统设计（ISD）的学习活动放在最高优先地位；

c) 国际民航组织应该将培训设施告知运营人，但不参与此种设施的运行；

[12] 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、佛得角、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、斯威士兰、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦。

d) 将支持国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）和实施人的绩效和人才管理战略和框架，其中包括吸引、培训、培养、培育和留住下一代放在高度优先地位；

e) 全球航空培训（GAT）活动应指导和支持由国际民航组织向各国提供的培训和学习机会，以确保所交付成果的质量、标准化、有效性和效率；和

f) 国际民航组织秘书长应加强自身可持续的全球航空培训活动，并为此设立明确的管理结构，包括财务、技术和管理职责的机制及主要绩效指标，以便支持各国的学习和发展需求。

3. 敦促各国分享其关于航空领域学习和发展的战略计划，包括对国际民航组织航空培训和能力建设路线图的实际运用，并相互援助以优化其航空专业人员参加学习活动的机会。

4. 呼吁各国：

a) 鼓励开展在航空学习和发展方面的联系；和

b) 通过地区合作和知识交流，建立关于培训和学习事项的合作伙伴关系，包括但不限于分享可获得的培训资源、教员、课程设计者、课件和建立航空培训专家花名册。

5. 指示理事会建立关于国际民航组织全球航空培训活动的质量、效率和有效性的监控和评估机制，并向成员国进行相应报告。

相关做法

1. 理事会应加强对成员国的援助，以统一航空专业人员的胜任能力水平，包括为所有与航空相关的工作建立胜任能力框架。这方面的工作应基于：

a) 数据分析，以确定工作要求、预期的人员绩效、优先事项和需求；

b) 查明为实施国际民航组织规定的培训需求；

c) 基于胜任能力的培训方法。

———————————

25.7 喀麦隆提交的 A40-WP/414 号工作文件敦促国际民航组织为在制定和实施国家航空培训和能力建设路线图方面遇到困难的成员国提供援助。秘书处告知委员会，将与地区办事处协调举办讲习班，以便各国实施航空培训和能力建设路线图，并确保遵循基于胜任能力的培训标准和程序。

25.8　由阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/131 号工作文件介绍了虚拟现实/增强现实（VR/AR）技术以及在航空培训中采用该技术的相关性。委员会敦促各国承认虚拟现实技术，并鼓励成员国有关航空器维修执照持有人和适航性要求适用该技术。虽然这是一个积极的进展，但有必要对成本效益、有效性和可行性做进一步研究。还需要统一和标准化。

25.9　多米尼加共和国提交的 A40-WP/238 号工作文件提到了融合培训过程的概念，该概念设想对每个领域所需的特定培训进行评估，并开发明确建立这些概念之间的关系的培训课程。委员会注意到，要求国际民航组织支持促进这一战略和旨在实现融合培训概念和有效性的其他战略。

25.10　喀麦隆提交的 A40-WP/477 号工作文件为国际民航组织航空培训升级版计划下民航安全领域的教员资格提出了新的方向。根据该文件，考虑到其实施所需的时间和费用，现有的全球航空培训教员资格程序限制了拥有足够数量的多技能教员讲授多个培训课程的可能性。已要求全球航空培训办公室为安全领域的教员开发在职培训（OJT）的通用培训课程。秘书处澄清说，全球航空培训办公室在考虑到绩效问题、胜任能力框架和目标受众的情况下，针对特定的培训需求开发培训课程。一旦开发了课程，就将建立对教师的资格要求，并将在职培训纳入资格程序。此程序可确保课程交付的质量。经秘书处澄清，委员会核可了这一立场。

25.11　由罗马尼亚代表欧洲联盟及其成员国 [13]、欧洲民用航空会议 [14]的其他成员国和由欧洲空中航行安全组织提交的 A40-WP/115 号文件支持持续扩展国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案和制定倡国际民航组织的新的下一代航空专业人员战略。在审查本文件时，委员会表示支持男女不受歧视地进入航空业。委员会注意到本文件以及由加拿大提交 A40-WP/239 号文件中的广泛意见一致，该文件还支持国际民航组织旨在吸引、教育和留住下一代航空专业人员的举措。委员会注意到，下一代航空专业人员方案能否持续，取决于是否能够获得 2020－2022 年预算经常性方案之外的额外支助，委员会同意，应敦促各国自愿提供预算外资源。委员会建议理事会对关于通过 2020－2022 年预算供资的现有优先事项的扩大下一代航空专业人员方案的提案以及预算外资源的可获性进行审查。同样在需要依据 2020－2022 预算优先事项的情况下，委员会还建议对各项附件，特别是附件 1 —《人员执照的颁发》进行审查，以确保这些附件充分地解决当前和未来的技能需求并让男女能够不受歧视地进入航空业。

25.12　由阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/130 号文件提出了审议‘基于胜任能力的搜救运行培训国际框架’的概念的要求。委员会建议理事会审议制定关于通过 2020－2022 年预算供资的现有优先事项的基于胜任能力的搜救运行培训国际框架，同时指出，国际民航组织将决定制定这一框架的适当机构。

25.13　由新加坡提交并由斐济、马绍尔群岛、瑙鲁、尼日利亚、北马其顿、帕劳和联合王国联署的 A40-WP/206 号文件讨论了接受以学习者为中心的教学法的必要性，并鼓励将教学重点从教员转移到学习者。委员会认识到需要采用以学习者为中心的教学法以来加强能力培训，使下一代航空专业人员能够满足未来的航空需求，并要求国际民航组织制定指导方针，选择支持基于能力培训的技术培训工具，使用以学习者为中心的教学

[13] 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

[14] 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其和乌克兰。

法。这样做符合国际民航组织的基于胜任能力的方法。虽然文件提出了由谁审视这一概念的建议，但国际民航组织将决定负责这一任务的适当机构。

25.14　由多米尼加共和国提交的 A40-WP/240 号文件强调应改变各级航空组织的管理培训，并要求国际民航组织制定新的规定和指导材料，协助各国建设这方面的能力。委员会注意到于 2018 年启动的与中国合作编制的国际民航组织民用航空当局高层管理人员培训课程，并支持进一步努力解决变革管理的提案。

25.15　由多米尼加共和国提交的 A40-WP/444 号文件涉及管理基于性能导航（PBN）的培训，以便对基于性能导航的实施情况进行后续跟进，同时对有效性、运营人满意程度和合规情况进行审查。委员会注意到这种培训的重要性，支持制定关于基于性能导航的管理的指导材料，并建议理事会审查关于通过 2020－2022 年预算供资的现有优先事项的这一提案。

25.16　A40-WP/408 号文件 — 委员会注意到由赫尔梅斯航空运输组织提交的关于《航空教育和绩效：认识和维持效益》的信息文件。文件强调了作为一种投资的教育和培训，说明了航空业在招聘和留住专业人员方面遇到的挑战，并提供了可用来加强航空培训和教育战略的建议行动。

25.17　A40-WP/497 号文件 — 委员会注意到中华人民共和国提交的题为《中国民航安保培训的最新进展报告》的信息文件。该文件提出了关于根据中国“一带一路”倡议、国际民航组织“不让任何国家掉队”举措和国际民航组织全球航空安保计划（GASeP）开展的中国航空安保培训活动的总结报告。

25.18　A40-WP/512 号文件 — 委员会注意到由孟加拉国提交的信息文件，该文件重点说明了努力审查为发展全世界航空运输进行培训的重要性的情况。文件还报告了国际民航组织的在线培训课程以及因教室培训通常带来的互动不足而造成的这些培训课程的制约。

25.19　A40-WP/565 号文件 — 委员会注意到由卢旺达提交的题为《卢旺达实验无人机制造者和创新实验室》的信息文件。该文件说明了位于卢旺达基加利的创新实验室走过的历程和取得的成就以及与卢旺达民用航空局和其他实体的协作。

议程项目 26：由执行委员会审议的其它高级别政策问题

商业航天

26.1　理事会提交的 A40-WP/15 号文件概述了商业航天运输（CST）的兴起及其与现有航空运输部门的重叠。虽然商业航天运输的运行并非经常发生，但委员会认为监测其发展十分重要，因为它们可能在未来十年成为常态化运行。委员会注意到 A40-WP/15 号文件中所述的国际民航组织已经开展的工作，并一致认为运行数量在日益增加，这些运行对国际民用航空的影响也在加大。注意到 A40-WP/15 号文件中提到的活动将受 2020－2022 年经常方案预算所能提供的资源和/或预算外捐款的制约。

26.2　委员会一致认为，应对 A40-WP/15 号文件中所载的决议提案进行修订，以反映出国际民航组织有必

要与联合国系统，尤其是与联合国外层空间事务厅（UNOOSA）和联合国和平利用外层空间委员会（COPUOS）进行协调，且秘书处的工作应与这两个机构进行协调。该决议修订如下：

第 26/1 号决议：商业航天运输（CST）：

鉴于《国际民用航空公约》第 44 条规定，国际民航组织的宗旨和目标之一是制定国际空中航行的原则和方法，促进国际航空运输的规划和发展，以满足世界人民对于安全、定期和经济实惠的航空运输的需求；

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条规定，本组织“……须根据需要就以下项目随时通过并修改国际标准和建议措施和程序：……随时认为适当的有关空中航行安全、正常及效率的其他事项。”

鉴于第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）审议了商业航天运输（CST）的技术方面，特别是它与航空的交集，并且理事会核准了第十三次空中航行会议关于商业航天运输的建议；

认识到国际航空法和外空法原则在商业航天运输方面的相互关系；

认识到国际民航组织在以下领域的职责相关性：商业航天运输在空域中的融合；基础设施的共用、机场和航天港的共址、使用航空器作为发射器、以及航天器通过与大气层的相互作用来获得升力的飞行阶段；

认识到需要与联合国各实体密切合作，特别是与联合国外层空间事务厅和联合国和平利用外层空间委员会

大会：

1. 重申国际民航组织与联合国外层空间事务厅协调，在国际商业航天运输运行与国际民用航空的交叉领域制定政策指南方面的作用；和

2. 指示理事会责成秘书长就国际民航组织的作用征求各国意见，并进一步与各国、政府和非政府组织、私营部门、学术界和联合国系统有关实体进行协调，以监测商业航天运输的进展和发展，并处理新出现的问题，包括对国际民用航空运行的影响。

26.3 委员会审查了由空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）和国际航空运输协会（IATA）提交的 A40-WP/126 号文件，审议了大家对商业航天运行对空域准入的持续影响所持的关切，以及拟定关于将商业航天运行纳入受管制空域的正式规定的要求。委员会注意到，第十三次空中航行会议已经讨论了这一问题，会议的结论是，目前国际民航组织还没有哪个成员国有成熟规定，可作为拟定此类规定的基础。但是，第十三次空中航行会议的确鼓励各国分享航天和航空运行重叠方面的任何相关做法，以便尽可能保持安全。委员会同意第十三次空中航行会议的立场。

创新

26.4 理事会提交的 A40-WP/14 号文件认识到，新技术和运行概念正在整个航空业迅速出现。这些创新在加强全球航空安全、安保、可持续性、可获得性和可负担性方面有巨大潜力。它们还能使航空监管进程更高效

和更简化。因此至关重要的是，全球国际民航部门及时采取行动监控和评估这些发展情况，使其发挥其潜在益处并使国际民航组织做到从一开始就不让任何国家掉队。委员会同意 A40/WP14 号文件中提供的评估。委员会注意到，本组织的预算有限，对其跟上创新步伐的能力构成了重大制约。委员会一致认为，需要对国际民航组织在吸收创新方面的过程进行评估。

26.5　委员会审查了法国、意大利和瑞典提交的 A40-WP/113 号文件，承认航空部门在技术、威胁和公众期望方面正在经历日益迅速的变化，各国和本组织发现越来越难以跟上这些发展的加速步伐。委员会建议，不仅在专家层面而且在战略层面与航空业建立更密切的联系，能够使各国和国际民航组织更迅速地作出反应。

26.6　委员会同意该文件的精神，即在行政一级与行业建立更密切的联系确实能够给本组织带来潜在益处；但委员会指出，这种参与需要明确职权范围，并需要进行更多的研究和思考。在这方面，委员会不支持所起草的大会决议草案。但委员会的确同意加强行业与国际民航组织之间的对话，并指示理事会处理这一问题。根据这一点，委员会同意在 A40-WP/14 号文件的决议草案中额外增加一项决议条款。

第 26/2 号决议：航空创新

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条阐明国际民航组织的宗旨和目的在于发展国际空中航行的原则和技术，并促进国际空中航空运输的规划和发展，以满足世界人民对安全、正常和经济的航空运输的需要；

鉴于公约第三十七条规定国际民航组织应根据需要随时制定并修改有关[……]的国际标准及建议措施和程序，以及随时认为适当的有关空中航行安全、正常及效率的其他事项；

鉴于数个国际民航组织会议都认识到创新可为航空运输的安全、安保、简化手续并对经济和环境可持续性带来的实际和潜在的益处和挑战，并且应以不让任何国家掉队的方式为成员国提供实现这些益处的机会；

认识到国际民航组织的规定适用于所有民用空域用户，并且在全球一级缺少规范性活动可能妨碍实现创新技术解决方案并阻碍其效益在航空中实现；为此，国际民航组织可以受益于与业界的持续互动，以查明最新的技术发展以便及时将其纳入；

认识到创新的性质和速度要求国家、地区和全球一级的监管者采纳新方法，以利及时评价和评估技术发展；

大会：

1.　敦促在促进民用航空采纳创新、以及已经发展演变了监管方法以更好地评价和评估这些创新方面有经验的成员国通过国际民航组织与其他国家分享其经验；

2.　指示理事会评估发展演变本组织各项程序的必要性以及所需资源，包括其与业界的合作方法，以便跟上影响民用航空可持续发展的各项创新的发展步伐；

3.　指示理事会在根据执行条款 2 进行的评估产生的结论的基础上，如果认为适当并必要，则制定高层面政策处理上述评估的发现结果，从而提供一个有助于确保及时制定全球政策和标准的框架，以支持不断改进安

全、效率、安保、简化手续、经济和环境绩效；

4. 指示理事会责成秘书长进一步与各国、政府和非政府组织、私有部门、学术界和联合国系统有关实体进行联络，以便建立战略级别的包容性对话，鼓励在创新方面进一步开展合作和分享经验；和

5. 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。

26.7 多米尼加共和国提交的 A40-WP/383 号文件概述了自由和开放源码软件（FOSS）在开发全球空中航行系统方面的潜在作用，以及国际民航组织考虑与开放源码软件基金会以及与部门内其他机构建立伙伴关系以协助这一进程的重要性。委员会注意到自由和开放源码软件在创新界的重要性，它将成为提交理事会审议的大会要求的一部分。

26.8 委员会审查了由新加坡提交，并由澳大利亚、库克群岛、斐济、老挝人民民主共和国、马绍尔群岛、瑙鲁、北马其顿、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、特立尼达和多巴哥、联合王国和民用空中航行服务组织（CANSO）联署的 A40-WP/320 号文件。该文件报告了 2019 年在新加坡召开的第七届世界民航首席执行官论坛（WCACEF/7），论坛讨论了航空领域的技术采纳做法。来自 75 个国家和 14 个国际组织的 115 名国际航空界领导人出席了论坛。代表们一致认为有必要利用技术促进航空的发展，特别是在空中交通管理领域。他们还认识到快速技术进步所面临的挑战，需要建立协作式伙伴关系为整个航空生态系统获取最佳效益。论坛确认需要在伙伴和利害攸关方之间开展长期协作，以优化航空生态系统，并重申国际民航组织行之已久的原则和政策框架对于促进和融合技术发展的重要性。委员会对 A40-WP/320 号文件表示欢迎，并注意到文件中建议的行动。委员会同意，理事会在评估国际民航组织关于吸收创新的过程时，应考虑该文件的内容。

26.9 委员会审查了由民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交的 40-WP/342 号文件，其中概述了无人航空器系统（UAS）部门的预期增长，并要求国际民航组织考虑建立一个框架，使其可以通过这个框架与业界一起为空域新进入者拟定规定。委员会注意到，这与第十三次空中航行会议的成果以及与理事会提交的 A40-WP/14 号文件相一致。委员会一致认为，无人航空器系统应成为大会将提交理事会审议的评估中的一个关键重点。

26.10 委员会审查了由航空航天工业协会国际协调理事会和民用空中航行服务组织提交的关于人工智能和航空数字化的 A40-WP/268 号文件，以及由航空航天工业协会国际协调理事会提交的关于涉及自主系统的新运行概念的 A40-WP/327 号文件、关于自动编队飞行的 A40-WP/317 号文件和关于航空创新的 A40-WP/459 号文件。这四份文件概述了其各自主题的各种新出现的和潜在的运行用途，并呼吁国际民航组织探索备选方案，使行业与其他利害攸关方能够满足拟定新规定对它们加以支持的需求。委员会注意到这些文件的内容以及拟定这些标准和建议措施（SARPs）所需的技术工作的深度和广度。委员会还注意到，法律委员会已经在关注一项遥控驾驶航空器系统方面的研究，相关各方可以考虑在法律委员会下届会议期间提交一份文件，介绍自主飞行的法律影响。

26.11　委员会审查了由阿拉伯联合酋长国提交的 A40-WP/292 号文件，其中描述了拟定监管规定以便使城市航空移动成为可能所面临的挑战。该文件要求国际民航组织优先考虑与这一主题相关的工作，包括拟定标准和建议措施以及指导材料，并制定相关过程。委员会同意，理事会在评估其程序期间以及在确定其工作方案优先次序的过程期间审议该文件中的信息。

26.12　委员会注意到划归为创新组的所有活动都得不到供资，如果没有额外资源，这些活动可能无法开展。委员会建议对这些提案进行审查，同时考虑通过 2020－2022 年预算供资的现有优先事项和预算外资源的可使用情况。关于这一点，委员会还鼓励国际民航组织考虑制定新方法，使国际民航组织能够获得预算外资源和专业技能。

地区合作

26.13　委员会审查了由卡塔尔提交的 A40-WP/136 号文件，该文件认识到有必要根据标准和建议措施，在国家规章、运行要求和程序方面，确保在被设为国际民航组织各地区的各个地理区域内实现更好的协调与一致。该文件提议由国际民航组织审查最初于 10 年前拟定的现有地区合作政策，同时考虑到现有地区组织和地区民用航空机构可能涵盖属于两个或两个以上地区办事处管辖的国家，并且它们在共同的文化、历史和语言的基础上设立而成。委员会同意，为确保国际民航组织与地区组织，以及地区民用航空机构之间进行更好的合作，国际民航组织应审查最初在近 10 年前制定的现有地区合作政策。

26.14　委员会注意到阿拉伯民用航空组织提交的关于与民用航空组织和国际和地区民用航空组织进行技术合作的 WP-424 号信息文件。

流行病、卫生事件和航空器消毒

26.15　委员会注意到理事会提交的关于航空器灭虫和病媒控制措施报告的 A40-WP/5 号文件已在议程项目 14：简化手续方案下讨论了。

26.16　委员会审查了国际航空运输协会（IATA）提交的 A40-WP/132 号文件，该文件呼吁所有各方在为流行病和公共卫生紧急事件做准备工作及应对这些事件方面进行合作；尤其是各国在这些事件发生时遵守世界卫生组织（WHO）指导。它进一步要求理事会继续与国际各方合作，并进一步开展“预防和管理民用航空公共卫生事件合作安排（CAPSCA）”的工作。委员会支持国际航协的各项提案，认识到已采取若干举措来处理该文件中提出的问题，并敦促各国在 CAPSCA 方面以及涉及世界卫生组织方面进行合作。委员会商定，国际民航组织应根据由 2020－2022 年预算供资的现有优先项目和预算外资源的可用情况，进一步开展 CAPSCA 工作。

26.17　委员会注意到了加拿大提交的 A40-WP/546 号信息文件和国家间航空委员会提交的 A40-WP/90 号信息文件。

任何其他事项

26.18　委员会审查了印度尼西亚提交的 A40-WP/318 号文件，该文件请大会指示国际民航组织审查与机场相关的规定，并确认和制定该组织的规定，以支持机场灾害管理运行程序。委员会注意到印度尼西亚民用航空局（DGCA）在与其他国家机构和联合国开发计划署（UNDP）合作，为机场应对自然灾害做好准备工作方面做出的努力，承认国际民航组织各附件提供了与应急计划和响应相关的标准和建议措施，并提供了与发生天灾

人祸后救援航班相关的边境管制手续。但是，委员会指出，现有规定主要限于使机场做好准备以应对发生在机场及其周边的紧急事件。委员会还注意到，国际民航组织和联合国人道主义事务协调办公室（OCHA）正在共同领导航空与人道主义利害攸关方团体，以确保相关各方可获得相关指导材料和工具，从而在灾害发生后可提供及时协调的空中援助。委员会建议理事会应审查这一提案，并审议由 2020－2022 年预算供资的现有优先事项以及预算外资源的可用情况。

26.19　委员会支持 A40-WP/442 号文件提出的、与一些成员国在获得入境签证以参加在国际民航组织总部、各地区办事处以及任何其他国家举行的会议时可能会经历的困难相关的关切。关于在总部组织的会议，委员会获悉，一旦收到 A40-WP/442 号文件后，就立即提请加拿大当局注意这些关切，并且在与相关入境当局协调后，加拿大当局承诺进一步加快向国际民航组织会议代表发放相关入境签证。加拿大代表团保证，在与国际民航组织及时协调后，会尽最大努力及时向被正式指定的代表发放入境签证。如果秘书处收到国际民航组织各地区办事处请求提供与签证相关的支持后，根据需要在与总部协调后，须向参加在民航组织各地区办事处所在的东道国或其他国家举行的该组织会议的代表提供同样的便利。

26.20　委员会审查了卡塔尔提交的 A40-WP/135 号文件，该文件强调，为支持五个战略目标的实现而在国际民航组织现有的和将来的业务计划中制定的全球计划和相关路线图是非常有用的。该文件呼吁制定全球计划，以支持该组织的所有战略目标，即制定新的全球计划以支持航空运输的经济发展和环境保护目标，以及它们与现有的三个全球计划的一致性。该工作文件强调，将这些全球计划与国际民航组织业务计划相联系是非常重要的。委员会注意到，理事会已讨论了是否制定关于航空运输的经济发展战略目标的全球计划（GATP）和环境保护全球计划（关于是否会制定 GATP，参见 A40-WP/22-EC/7），理事会需要就这一主题进行进一步讨论。

26.21　委员会审查了国际运输工人联盟（ITF）提交的 A40-WP/167 号文件，该文件载有一份题案，即设立国际机组人员日，作为承认和宣传机组成员在航空安全方面的关键作用的一种方式，以及吸引和保留下一代机组人员的一种办法。该文件指出，目前 5 月 31 日是机组人员日，很多国家、国际组织和运营人都会庆祝这一节日。关于这一方面，委员会注意到关于设立国际空难受害者日的 A40-WP/500 号信息文件。考虑到关于设立若干国际航空日的要求，委员会建议理事会应该总体评估这些要求并向大会下一届会议报告。

26.22　委员会注意到沙特阿拉伯提交的 A40-WP/541 号信息文件；国际机场理事会提交的 A40-WP/480 号信息文件、洪都拉斯、伯利兹、危地马拉、萨尔瓦多、尼加拉瓜和哥斯达黎加、中美洲空中航行服务公司成员提交的 A40-WP/483 号信息文件；空难受害者家属团体提交的 A40-WP/500 号信息文件以及国际运输工人联盟提交的 A40-WP/501 号信息文件。

第 II 部分

执行委员会会议记录

第一次会议记录

（2019 年 9 月 25 日，星期三，9 时）

讨论题目

非公开会议

1. 议程项目 10：拖欠的会费

— 拖欠会费问题的财务方面
— 批准提交全会的口头报告

讨论摘要

1. 执行委员会主席宣布开会，指出议事日程中这个项目将采取闭门会议形式讨论，与会者仅限于国际民航组织成员国代表团。

议程项目 10：拖欠的会费

拖欠会费问题的财务方面

2. 行政委员会秘书、财务处处长（C/FIN），介绍 WP/46 号文件第 1 号修改稿（附第 1 号增编），该文件涉及拖欠会费问题的财务方面。文件提供下列方面的信息：拖欠会费现况和因欠费而被视为暂时中止投票权的成员国现况；延迟收到会费的影响；针对会费拖欠问题采取的措施；以及结清长期欠费的激励计划。第 1 号增补包含了更新的附录 C，其内容是关于在 2019 年 9 月 23 日被暂停表决权的成员国。

3. 行政委员会秘书提请注意该文件第 2.3.1 段关于不缴纳或迟缴纳会费对本组织现金流的影响，同时，强调截至 2019 年 9 月 16 日，未缴纳欠款总额已达 1 230 万加元左右，约为周转基金（WCF）目前余额 800 万美元的 1.1 倍。未缴纳承付款约相当于本组织 2019 年分摊预算的 11%。

4. 关于第 3 节所述国际民航组织为鼓励成员国及时缴纳年度分摊会费而采取的措施，行政委员会秘书强调，秘书处为减少未缴纳欠款作出了巨大的努力。她忆及秘书长每年发三次国家级信件，向成员国告知其会费状况，从 2015 年 11 月开始每月将未缴纳余额的电子帐目表发给成员国。此外，成员国还可以通过受密码保护的网站在线检查其会费状况。行政委员会秘书强调说，在秘书长对成员国的访问期间，由财务处编写访问的情况介绍并将拖欠会费问题例行提出讨论。她强调说，秘书处通过使国际民航组织地区主任参与进来，与各自地区内的民航局长（DGCAs）保持着不断的联系，加倍了向成员国收取欠款的努力。此外，在大会第 40 届会议之前，秘书长向可能丧失其表决权的各成员国个别发函，告知不缴款的后果，并敦促它们履行对本组织的财务义务。

5. 行政委员会秘书高兴地报告，由于这些努力，一个国家为缔结解决其欠款的协定提交了提案，并且该协定已经签署。她强调说，国际民航组织继续从几年未付款的国家收取一些长期未缴的欠款。

6. 关于该文件第 1 号增编更新的附录 C，行政委员会秘书报告说，截至 2019 年 9 月 23 日，有 11 个成员国的表决权按照《国际民用航空公约》第六十二条继续暂停中止，而 2016 年上一次大会时表决权被暂停中止的国家为 12 个。大会第 40 届会议期间的表决权现况若有任何变化，将以 WP/46 号文件第 1 号修改稿进一步增编的形式予以通报。行政委员会秘书强调，由于所有拟议的修改已纳入大会 A39-31 号决议（成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动），理事会未提交新的大会决议供批准。

7. 在没有评论的情况下，执行委员会：注意到 WP/46 号文件第 1 号修改稿（及其第 1 号增编）所提供的有关拖欠会费现况和因欠费而被视为暂时中止投票权的成员国现况；延迟收到会费的影响；针对会费拖欠问题采取的措施；以及结清长期欠费的激励计划；并同意请大会注意其中所述的收取长期拖缴欠款工作。

批准关于议程项目 10 的口头报告

8. 主席提议将下述对 WP/46 号文件第 1 号修改稿（及其第 1 号增编）介绍的摘要作为执行委员会就议程项目 10 提交全体会议的口头报告：该文件介绍了拖欠会费问题的财务方面。WP/46 号文件第 1 号修改稿提供了截至 2019 年 9 月 16 日因欠费而被视为暂时中止投票权的成员国现况。最近分发的第 1 号增编中经更新的附录 C 提交了截至 2019 年 9 月 23 日因欠费而被视为暂时中止投票权的成员国现况。重要的是要注意，WP/46 号文件第 1 号修改稿执行摘要的财务影响部分指出：“延误收讫会费将影响本组织的现金资源并可能影响方案的完成”。执行摘要具体载明了理事会提议采取的行动，供大会注意在收取长期欠款方面取得的进展。

9. 在没有任何评论的情况下，委员会批准了主席就议程项目 10 向全体会议提出的口头报告。

10. 主席感谢那些及时支付其会费的成员国和那些为结清其拖欠会费不断努力与国际民航组织缔结协定的成员国。他督促那些迄今尚未支付其拖欠会费或未就结清拖欠会费达成此类安排的成员国尽早支付拖欠的会费或达成此类安排。

11. 会议于 9 时 20 分休会，以便让执委会作为全体会议复会，继续审议议程项目 10 及其它议程项目。

第二次会议记录

（2019 年 9 月 26 日，星期四，9 时）

讨论题目

1. 议程项目 20：不让任何国家掉队（NCLB）举措

— 关于不让任何国家掉队（NCLB）举措的报告

— 阿塞拜疆提交的文件
— 芬兰代表欧盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交并由新西兰和加拿大联署的文件
— 墨西哥提交的文件
— 南非提交的文件
— 芬兰代表欧盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交的信息文件
— 印度尼西亚提交的信息文件
— 乌拉圭提交，并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国和西班牙语国家民用航空当局共同体（CAACL）支持的信息文件

太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）航空需求研究项目

— 可行性研究项目的更新 — 太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）航空需求分析

— 澳大利亚提交并由新西兰、太平洋航空安全办公室（PASO）、萨摩亚、新加坡和汤加联署的文件
— 库克群岛、斐济、马绍尔群岛、密克罗尼西亚（联邦）、瑙鲁、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、新加坡、所罗门群岛、汤加、图瓦卢和瓦努阿图提交的文件
— 新西兰提交的文件

2. 议程项目 11：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告

3. 议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

— 国际民航组织为支持联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）而开展的活动

— 国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA），在航空运输行动小组（ATAG）协调下提交的文件

— 国际航空运输协会（IATA）提交的信息文件

— 国际机场理事会（ACI）提交的信息文件

4. 议程项目 22：资源调动和自愿基金

— 关于资源调动和自愿基金的报告

5. 议程项目 18：国际民航组织多种语文的使用

— 国际民航组织多种语文的使用

— 巴拉圭提交，并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国和西班牙语国家民用航空当局共同体（CAACL）支持的文件
— 俄罗斯联邦提交的文件

讨论摘要

议程项目 20：不让任何国家掉队（NCLB）举措

1. 执行委员会根据理事会提交的两份主要工作文件[WP/49 号文件（及第 1 号修改稿）和 WP/47 号文件]以及各国和国际组织提交的相关文件，审议了议程项目 20。

不让任何国家掉队举措

2. 战略规划和地区事务协调主任（C/PRC）介绍了 WP/49 号文件（及第 1 号修改稿），其中理事会报告了上个三年期为促进不让任何国家掉队举措和鼓励能力建设而采取的措施、援助项目及其成果，并概述了 2020 年－2022 年的优先领域。该文件强调指出，改进民航系统将有助于在国家和地区层面支持可持续的社会经济发展。请大会：

a) 敦促理事会继续开展工作，以提升全球对有效实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs）、政策、计划及方案之重要性的认识，这将支持安全、安保、高效、经济可行且对环境有益的航空运输系统；和

b) 敦促秘书长不断强化技术援助和技术合作活动，以进一步实施不让任何国家掉队举措。

3. 阿塞拜疆代表介绍了 WP/88 号文件（协调分享标准和建议措施的实施经验）。他忆及，鉴于阿塞拜疆在 2015 年进行初次普遍安全监督审计计划（USOAP）审计中取得的有效实施（EI）成绩较低，该国于 2016 年 7 月与国际民航组织缔结了技术援助协定（EUR/NAT AZE16001 项目）。因此，在接下来的两年中，国际民航组织欧洲和北大西洋（EUR/NAT）（巴黎）地区办事处的高素质工作人员、以及有效实施成绩优异的国家包括以色列和乌克兰等派遣的专家，对阿塞拜疆进行了四次访问，协助阿塞拜疆民航当局纠正其已查明的安全监督相关缺陷。此外，阿塞拜疆航空人员还参加了包括在格鲁吉亚、土耳其和奥地利等地举办的相关讲习班和培训课程。因此，国际民航组织协调的核实访问（ICVM）已于 2018 年 7 月成功进行。鉴于阿塞拜疆在解决其与安全监督有关的缺陷和改善其有效实施成绩方面取得的重大进展，已于 2018 年获颁航空安全理事会主席奖状。

4. 由于许多国家缺乏有效实施国际民航组织标准和建议措施所需的财政和人力资源，因此阿塞拜疆支持国际民航组织的不让任何国家掉队举措。它认为，由有效实施率水平较高的国家与普遍安全审计计划中发现安全监督相关缺陷的国家分享经验，是改善所有地区实施标准和建议措施的关键。因此，阿塞拜疆建议国际民航组织地区办事处在这种交流标准和建议措施实施经验的过程中发挥协调作用。它认为，国际民航组织通过关注有重大安全关切（SSC）的国家，将能够帮助最大程度地减少固有安全风险并在各国实施标准和建议措施。WP/88 号文件请大会认识到国际民航组织地区办事处的作用：通过协调各国分享实施标准和建议措施的经验教训，从而确保不断支持国际民航组织成员国有效地实施标准和建议措施。

5. 芬兰代表介绍了由欧盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交、并由新西兰和加拿大联署的 WP/107 号文件第 1 号修改稿（支助国际民航组织不让任何国家掉队举措）。他强调，欧洲认为不让任何国家掉队既是国际民航组织为支持本组织的标准和建议措施、政策、计划和方案在全球实施所必需的一项重要举措，也是欧洲为支持其国家和地区合作伙伴而开展自身活动的主要推动力。自理事会主席奥卢穆依瓦 • 贝纳德 • 阿留博士于 2014 年 12 月发起成立不让任何国家掉队举措以来，欧洲从一开始就一直是积极支持者。欧洲完全拥护不让任何国家掉队举措，因为其最终目标是确保世界所有地区都能获益于安全和强韧的航空系统。欧洲通过非常具体的行动和投资为该举措的成功作出了贡献。WP/106 号信息文件详细综述了欧盟机构以及国际民航组织欧洲成员国为支持国际民航组织极有价值的不让任何国家掉队举措而开展的近期活动、举措和项目。在这方面，芬兰代表强调，为支持不让任何国家掉队举措，欧洲一直在寻求与其他国家和地区建立伙伴关系，从而使其建立能力和进一步发展复原力。欧洲在航空政策的所有关键领域，例如空中航行服务的安全、安保和可持续性方面，已经能够在全球范围内为良好的合作伙伴提供支持。

6. 芬兰代表申明欧洲将继续为不让任何国家掉队举措的发展做出贡献，并确保该举措在今后几年仍是国际民航组织活动的主要驱动力和政策之一，芬兰代表表示，为了加强这一信息，WP/107 号文件第 1 号修改稿包含了一些进一步改善不让任何国家掉队举措实施的具体建议，并强调了更多合作与协调的重要性，以使不让任何国家掉队举措政策更为成功和有效。

7. WP/107 号文件第 1 号修改稿请大会：

a) 重申其支助不让任何国家掉队举措，并承认该举措对提高全球航空整体绩效的贡献；

b) 请国际民航组织对其特定的国家支助活动采用系统办法，并加强秘书处的实施支助、技术支助和援助活动；

c) 认识到国际民航组织、各个国家、地区组织和业界开展能力建设活动的附加值及互补性；

d) 要求国际民航组织通过航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP），与其他伙伴协调为航空安全和空中航行定向开展的地区或国家支助；

e) 鼓励国际民航组织在公布新的标准和建议措施（SARPs）后，继续开展其总体实施支助活动，包括对标准和建议措施实施成功的指标进行评估；

f) 请各国和地区组织随时向国际民航组织通报主要项目情况，以便采取协调做法，确保充分利用现有资源；和

g) 注意到 WP/107 号文件第 1 号修改稿共同提交者在过去三年期内，包括通过 A40-WP/106 号信息文件总结的项目支助不让任何国家掉队举措的意愿。

8. 墨西哥代表就国际民航组织北美、中美和加勒比（NACC）地区办事处的系统援助方案（SAP）提交了 WP/437 号文件，建立该方案是为了在北美、中美和加勒比成员国实施不让任何国家掉队举措。系统援助方案重点是地区办事处与各国为提高国际民航组织标准和建议措施的有效实施和解决任何重大安全关切（SSC）而协作确定的优先事项。这种总体做法包含一套监测方法，涉及民用航空系统各领域，如空中航行、安全、简化手续、机场合格审定和环境等。

9. 由于墨西哥是北美、中美和加勒比地区办事处的东道国，因此获选成为该地区第一个系统援助方案受益国。墨西哥政府签署了北美、中美和加勒比地区办事处就建立墨西哥技术援助访问提交的安排，将其对系统援助方案的参与正式化，指定了负责每个系统援助方案关键要素的人员，并提出相应的行动计划。已经对系统援助方案加以协调，以便在北美/加勒比（NAM/CAR）地区的所有国家统一应用，其中包括五个阶段，即：政治承诺、数据收集和分析、国家/国际民航组织联合行动计划的制定、实施和监测、以及后续行动和可持续性。系统援助方案为墨西哥航空管理局提供了一个无与伦比的工具，可以继续加强其在适用标准和建议措施方面的责任，并成为杠杆，驱动旨在提高墨西哥航空系统有效实施（EI）率的活动连续性。

10. WP/437 号文件请大会：

a) 注意本工作文件中提供的信息；

b) 承认系统援助方案是一项创新方案，为参与其中的国家带来了重大利益，突出了北美、中美和加勒比地区办事处在实施和监测该方案方面所做的工作；和

c) 考虑通过地区办事处之间的知识交流与合作，在其他地区复制系统援助方案。

11. 南非代表介绍了 WP/220 号文件，其中概述了近年来南非应非洲各国要求开展的技术援助任务，并详细阐述了地区合作战略，这是南非与其它南部非洲发展共同体（南共体）国家一起建立的战略，配合国际民航组织不让任何国家掉队举措，提供最适用的援助、合作和协作资源，以改善该地区的航空安全和安保。

12.WP/220 号文件请大会注意本工作文件的内容、鼓励尚未行动的国家积极规划、协调和实施地区合作，并对照实现经改善的航空安全和安保的影响对结果进行监测。

13. 注意到还提交了以下信息文件：由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 WP/106 号文件[支持国际民航组织不让任何国家掉队举措（项目清单）]、印度尼西亚提交的 WP/233 号文件（在群岛国家之间分享信息和经验教训）、和由乌拉圭提交并得到南美地区成员国和 LACAC 成员国支持的 WP/452 号文件（乌拉圭在不让任何国家掉队举措方面的经验）。

讨论

14. 尼加拉瓜代表表示支持 WP/437 号文件（墨西哥），并确认北美、中美和加勒比地区办事处的系统援助方案是非常宝贵的举措。

15. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表也赞同 WP/437 号文件并承认系统援助方案的重要性以及文件所述系统援助方案的效益，特别是在普遍安全监督审计计划、基于性能的导航（PBN）国家实施方案和国家安全方案（SSP）等方面。他呼吁所有北美、中美和加勒比国家积极参与系统援助方案，并敦促有关各方继续为加强该地区和世界各地的航空安全和安保做出贡献。

16. 乌拉圭代表强调不让任何国家掉队举措对各国以及整个国际民航组织都非常重要，并表示本着这种精神，她的国家支持该举措以及 WP/437 号文件。她邀请代表们查阅 WP/452 号信息文件，其中着重介绍了国际民航组织在不让任何国家掉队举措下，通过南美地区办事处和地区安全监督合作系统（SRVSOP），为纠正乌拉圭在普遍安全监督审计计划审计期间发现的安全监督相关缺陷，向乌拉圭提供技术援助的结果。

17. 意大利代表强调，商业航空运输是一种全球现象，必须采用全球做法进行管理，以确保其安全、可靠、高效和值得信赖。他强调，其部署取决于所有成员国是否都能够确保在全球范围内协调实施国际民航组织标准和建议措施。意大利代表表示大力支持国际民航组织不让任何国家掉队举措和相关的 WP/107 号文件第 1 号修改稿（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署），同时强调了国际民航组织、个别国家、地区组织和行业在不让任何国家掉队举措下开展能力建设工作的重要价值。他强调，在该框架内提供财政和技术资源对于商业航空运输系统的全球增长至关重要，并要求国际民航组织加强其在协调不让任何国家掉队举措所有阶段方面的突出作用。

18. 关于 WP/49 号文件（理事会），希腊代表表示大力支持国际民航组织在不让任何国家掉队举措下的工作，该举措向发展中国家提供直接援助。在指出各国必须有汇集资源的政治意愿时，她申明可以通过建立健全的协调机制来进一步加强 不让任何国家掉队举措，从而使资源得到最佳利用，并最大限度地发挥能力建设活动的影响，如 WP/107 号文件第 1 号修改稿建议（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）。 希腊代表忆及该文件还建议国际民航组织对其针对国家的支持活动采用系统性做法，并强调这种做法将有助于在受益国建立强有力的监管监督系统。

19. 加拿大代表强调，他的国家支持国际民航组织不让任何国家掉队举措举措并将继续予以支助。他同意前几位发言者提出的所有意见。关于 WP/107 号文件第 1 号修改稿建议（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）和 WP/437 号文件（墨西哥），加拿大代表强调由他的国家和新西兰联合提交的 WP/129 号文件（加强技术援助举措）和 WP/276 号文件（提高国际民航组织地区集团的效率）将供技术委员会讨论，以进一步加强不让任何国家掉队举措并使其更加成功。

20. 摩尔多瓦共和国代表表示支持 WP/107 号文件第 1 号修改稿。鉴于该国与欧洲北大西洋地区办事处之间的出色合作，他也支持 WP/88 号文件（阿塞拜疆），其中请大会确认国际民航组织地区办事处通过协调教训和交流经验确保国际民航组织成员国持续支持有效实施标准和建议措施方面的作用。

21. 古巴代表支持 WP/49 号文件（理事会），表示支持国际民航组织不让任何国家掉队举措并赞扬理事会主席阿留博士在这方面发挥的领导作用。在表示支持 WP/437 号文件（墨西哥）时，她强调古巴从北美、中美和加勒比地区办事处系统援助方案中受益匪浅，并认为按照文件建议在世界其他地区复制该方案将非常有用。古巴代表同样赞同 WP/220 号文件（南非），其中鼓励各国积极规划、协调和实施地区合作，并对照实现经改善的航空安全和安保的影响对结果进行监测。

22. 关于 WP/88 号文件（阿塞拜疆），美国代表表示，她的国家支持承认国际民航组织地区办事处是协调并向成员国传播最佳做法信息的主要机构。美国还支持地区办事处之间共享指导材料的努力。

23. 在表示支持 WP/49 号文件（理事会）时，法国代表申明，不让任何国家掉队举措是国际民航组织近年来取得的巨大成功之一，首先要归功于理事会主席阿留博士的大力宣传。法国将寻求确保这成为他的永久遗产。如 WP/107 号文件第 1 号修改稿侧重指出，自 2014 年不让任何国家掉队举措成立以来，法国一直坚定地致力于该举措，并与其他欧洲国家合作，为发展中国家提供能力建设。此外，法国还与许多其他各国进行双边合作，以便在所有大陆都提供技术援助。

24. 大会现在面临的问题是，国际民航组织如何能在不让任何国家掉队举措下做到更多也更好，以便向发展中国家提供支持？法国认为本组织可以在各个领域取得进展，例如公共和私人捐助方之间的协调、受益国之间的信息共享、精简和集中协调秘书处的国家支助活动、以及长期监测采取措施的有效性。此类行动将确保对各国集体地在适当的时间和地点以适当资源进行干预，正如目前通过国际民航组织成功的援助、能力建设和培训（ACT）— CORSIA 方案在环境保护领域进行的工作。国际民航组织应更好地促能各国履行其政治职责，协助在民用航空方面面临困难和挑战的国家，以便不让任何国家掉队。

25. 在支持 WP/49 号文件时，新加坡代表强调，不让任何国家掉队举措在争取各国和业界的合作与协作以建设全球航空能力方面是有效的。航空系统的切实改进清楚地表明，作为一个群体，各国可以如何作为一个团结的团队开展工作。为此，新加坡感谢理事会主席阿留博士的远见和领导，感谢国际民航组织秘书处为实施不让任何国家掉队举措所做的辛勤努力，以及各国和业界的大力协作。新加坡敦促国际民航组织继续与各国和业界一起支持广泛的不让任何国家掉队举措，以加强整个航空系统。

26. 瑞典代表表示，为了确保在全球统一实施国际民航组织标准和建议措施的总体目标，瑞典全力支持不让任何国家掉队举措，以便所有国家都能从安全可靠的航空运输取得重大的社会经济利益。正如 WP/107 号文件第 1 号修改稿（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）所强调的那样，瑞典相信，由国际民航组织就针对性支助的国家建立高效监督系统的活动采取系统性做法，并与其他利益攸关方协调以避免重复工作，将造福不让任何国家掉队举措。在这方面，瑞典重申支持该文件。

27. 格鲁吉亚代表表示支持 WP/49 号文件（理事会）、WP/88 号文件（阿塞拜疆）和 WP/107 号文件第 1 号修改稿建议（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）。他强调格鲁吉亚从国际民航组织不让任何国家掉队举措下提供的援助中受益匪浅，并指出，在过去几年中，格鲁吉亚经历了重要的改革，并在合作伙伴的支持下在民用航空领域取得了实质性进展。在此背景下，格鲁吉亚代表感谢欧洲北大西洋地区办事处、欧盟和欧洲航空安全局（EASA），以及法国、德国、奥地利和克罗地亚提供的双边援助。格鲁吉亚已从受益国转变为不让任何国家掉队举措的捐助国，并完全致力于支持这一非常成功的方案。忆及在 2019 年 9 月 24 日举行的第一次全体会议上，格鲁吉亚因其成就而获

颁航空安全理事会主席奖状以及首届航空安保理事会主席奖状，他肯定这一巨大的成功故事归功于国际民航组织的不让任何国家掉队举措。

28. 巴拉圭代表支持 WP/437 号文件（墨西哥）和 WP/107 号文件第 1 号修改稿建议（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）。注意到不让任何国家掉队举措的重点是确保所有成员国都能得益于国际民航组织战略目标、政策、计划和方案的成功，她与之前的发言者同样对其表示支持。

29. 乌克兰代表重申该国承诺与国际民航组织开展有效的国际合作，特别是向国际民航组织提供应对其未来挑战所需的资源。他支持 WP/107 号文件第 1 号修改稿，同时强调国际民航组织不让任何国家掉队举措使乌克兰航空人员能够通过参与多项培训活动和学习计划来加强他们的能力。在强调与其他国家交流标准和建议措施实施经验如何建立信心的同时，乌克兰代表也对 WP/88 号文件（阿塞拜疆）表示支持。

30. 在重申塞尔维亚大力支持国际民航组织不让任何国家掉队举措时，塞尔维亚代表同样赞同 WP/107 号文件第 1 号修改稿和 WP/88 号文件。她指出，塞尔维亚与阿塞拜疆类似，一直是技术援助和能力建设项目的受益者，并认为自己是一个很好的例子，说明此类组织良好且有针对性的项目如何帮助提高航空整体绩效以及各国履行其在《芝加哥公约》下的义务。塞尔维亚代表忆及该国在其 2009 年普遍安全监督审计计划审计期间的有效实施成绩为 70.26%，强调由于上述技术援助和能力建设项目，其 2019 年协调的核实访问确认该国有效实施成绩已提高到 93.3%。

31. 坦桑尼亚联合共和国代表对 WP/220 号文件（南非）表示支持，强调地区合作在实现不让任何国家掉队举措目标方面的重要性，并重申需要制定地区合作战略以建立伙伴关系和/或协助各国满足其优先需要，从而改进国际民航组织标准和建议措施的有效实施。他还支持了 WP/49 号文件（理事会）、WP/107 号文件第 1 号修改稿建议（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）和 WP/437 号文件（墨西哥）。

32. 哥斯达黎加代表同样对 WP/437 号文件表示支持并着重强调北美、中美和加勒比地区办事处为支持对其所辖国家所做的努力。鉴于需要最佳利用资源，他还支持 WP/107 号文件第 1 号修改稿。哥斯达黎加代表强调，地区和全球合作对于提高所有国家的航空安全都极为重要。

33. 多哥代表强调，理事会主席阿留博士将因其在提倡杰出的不让任何国家掉队举措方面发挥的关键作用而载入史册。他表示支持 WP/49 号文件（理事会）、WP/437 号文件（墨西哥）、WP/107 号文件第 1 号修改稿（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）和 WP/437 号文件（墨西哥）。多哥代表提到关于南非应非洲各国的要求开展了技术援助任务的 WP/220 号文件，建议国际民航组织发布关于各国可获得技术援助的各种手段的指导，以避免重复工作。

34. 墨西哥代表赞同 WP/49 号文件（理事会），赞扬理事会主席阿留博士在建立不让任何国家掉队举措方面发挥的领导作用以及为其实施提供的巨大动力。在表示支持 WP/107 号文件第 1 号修改稿时，他确认建议国际民航组织采用系统性做法为其目标国家提供支持，这将进一步提高受益国能力以解决其已查明的缺陷和有效实施标准和建议措施。墨西哥代表进一步强调了国际民航组织与其他合作伙伴协调有针对性的地区或国家支持的重要性，正如该文件建议。在支持 WP/220 号文件（南非）时，他重申了对设想的地区合作成果进行监测的重要性。

35. 沙特阿拉伯代表还为出色的不让任何国家掉队举措向理事会主席阿留博士表示赞赏，他的国家从一开始就予以支持并在 2016 年和 2019 年提供了自愿捐款时。他强调不让任何国家掉队举措已加强了发展中国家和最不发达国家的航空安全和安保。尽管如此，沙特阿拉伯代表同意法国代表就在不让任何国家掉队举措下支持各国的各种领域所提出的改进意见。

36. 哥伦比亚代表确认不让任何国家掉队举措在理事会主席阿留博士的领导下在世界范围内取得了巨大成果，表示支持 WP/49 号文件（理事会）以及 WP/107 号文件第 1 号修改稿建议（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）。在赞同 WP/437 号文件（墨西哥）时，他重申北美、中美和加勒比地区办事处的系统援助方案是一项创新且有效的方案，应在其他地区复制。

37. 埃及代表表明，他也支持 WP/49 号文件和 WP/107 号文件第 1 号修改稿，因为它们强调了国际民航组织、个别国家、地区组织和行业之间合作的重要性，以便在不让任何国家掉队举措下提供对各国的支持，以此确保成功的结果。他欢迎 WP/220 号文件（南非）以及 WP/88 号文件（阿塞拜疆）强调了增加航空人员专业知识的重要性。埃及代表也支持 WP/437 号文件（墨西哥），其中呼吁通过地区办事处之间的知识交流和合作在其他地区复制系统援助方案。

38. 秘鲁代表强调，秘鲁从不让任何国家掉队举措中受益匪浅，该国在 2019 年 9 月 24 日第一次全体会议期间获得了*航空安全理事会主席奖状*。他表示支持 WP/49 号文件（理事会）、WP/437 号文件（墨西哥）、WP/107 号文件第 1 号修改稿建议（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）和 WP/220 号文件（南非）。

39. 重申不让任何国家掉队举措一直是由理事会主席阿留博士推动，尼日利亚代表同样支持 WP/49 号文件、WP/107 号文件第 1 号修改稿和 WP/220 号文件。他还支持 WP/437 号文件，因为他认为北美、中美和加勒比地区办事处的系统援助方案是一项值得在其他地区复制的方案。

40. 黎巴嫩代表赞同 WP/220 号文件（南非），因为该文件鼓励各国实施地区合作，以实现不让任何国家掉队举措此一主要目标。

41. 越南代表对 WP/49 号文件（理事会）表示支持，承认不让任何国家掉队举措的重要性。他强调，越南已得益于国际民航组织技术合作方案和国际民航组织亚洲太平洋（APAC）地区办事处（曼谷）提供的技术援助，加强了该国的安全监督能力。

42. 莫桑比克代表感谢理事会会主席阿留博士启动了不让任何国家掉队举措，该举措正在取得巨大效益，并表达对 WP/49 号文件（理事会）、WP/220 号文件（南非）和 WP/107 号文件第 1 号修改稿建议（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）的大力支持。

43. 中国代表指出，中国也支持并积极参与不让任何国家掉队举措，并赞赏在其项下开展的活动和阿留博士的领导。强调不让任何国家掉队举措有助于加强国际民用航空的安全、效率和安保，他祝贺国际民航组织取得的成就，并对 WP/49 号文件和 WP/107 号文件第 1 号修改稿表示支持。

44. 民用空中航行服务组织观察员表示支持提交的四份文件。在提及 WP/49 号文件（理事会）时，她肯定国际民航组织的不让任何国家掉队举措对世界上许多国家大有裨益。来自民用空中航行服务组织的观察员感谢国际民航组织在这方面所做的工作，并重申该组织全力支持关于不让任何国家掉队举措的大会 A39-23 号决议。她强调，民用空中航行服务组织不仅准备支持各国，而且还支持各地区以全球统一的方式有效实施国际民航组织的标准和建议措施、政策、计划和方案。民用空中航行服务组织将与国际民航组织技术合作局（TCB）在各地区密切合作，根据不让任何国家掉队举措协调实施。

45. 关于 WP/88 号文件（阿塞拜疆），民用空中航行服务组织同意各国之间分享标准和建议措施的实施经验有助于就技术和知识支助获得可持续和可预测的供资。民用空中航行服务组织还支持国际民航组织地区办事处作为其各自地区国家之间的协调员分享此类经验。

46. 民用空中航行服务组织支持 WP/107 号文件第 1 号修改稿（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）。关于 WP/220 号文件（南非），民用空中航行服务组织支持并鼓励各国积极规划、协调和实施地区合作，并如该文件建议、对照实现经改善的航空安全和安保的影响对结果进行监测。

47. 国际机场理事会观察员对国际民航组织不让任何国家掉队举措和提交的四份相关文件表示大力支持。她强调，国际机场理事会与国际民航组织合作制定了不让任何机场掉队的配套计划，即机场安全卓越方案（APEX），该方案直接协助国际机场理事会的成员机场提高其安全水平。国际机场理事会鼓励各国与其合作，采用非常实际的方法来改善世界各地的航空安全，尤其是因为国际机场理事会可以帮助机场获得合格审定。来自国际机场理事会的观察员确认，这是国家与行业之间合作价值的一个主要例子。

48. 关于 WP/107 号文件第 1 号修改稿（由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署）的行动段落 f)，战略规划和地区事务协调主任（C/PRC）通知执行委员会，已经开发了映射航空安保领域所有能力建设和援助项目的数据库以及航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）技术援助项目数据库，这些工具可以加强和扩展以涵盖其他战略目标。

49. 在提请注意 WP/437 号文件（墨西哥）时，战略规划和地区事务协调主任强调，通过与地区组织和地区民用航空机构的密切伙伴关系以促进地区协调，符合国际民航组织的地区合作政策。这些努力补充了国际民航为增进能力建设和援助活动的有效性而启动的各项方案，例如在航空安全领域的航空安全实施援助伙伴关系。鼓励国际民航组织成员国考虑积极参加此种方案，作为更好协调技术援助活动的手段。此类活动可有利于实现国际民航组织全球计划的目标，有助于维持国际民航组织的能力建设和援助活动，如 WP/107 号文件第 1 号修改稿的建议所述，应相应地通知国际民航组织秘书处。

50. 主席表示，鉴于一致支持继续开展国际航空领域的能力建设和援助活动，执行委员会请大会重申其支持大会 A39-23 号决议：不让任何国家掉队举措。

51. 在注意到理事会提交的 WP/49 号文件时，执行委员会认识到，不让任何国家掉队举措对于支持国际民航组织成员国有效实施国际民航组织标准和建议措施、政策和方案的至关重要性，它们支持一个安全、安保、高效、经济可行且环境友好的航空运输系统。执行委员会也高度赞赏国际民航组织理事会主席阿留博士创立不让任何国家掉队的举措以及国际民航组织为支持不让任何国家掉队举措，积极努力为成员国提供技术援助，以便加强标准和建议措施的实施和提高各地区的安全和安保的有效实施（EI）率。

52. 执行委员会注意到由阿塞拜疆提交的 WP/88 号文件，并认识到国际民航组织地区办事处在为国际民航组织成员国有效实施标准和建议措施提供直接支助以及在不让任何国家掉队举措倡导下协调援助方面的作用。

53. 委员会也注意到由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰和加拿大联署的 WP/107 号文件第 1 号修改稿，WP/106 号文件中提供的关于欧洲跨国际民航组织战略目标的各种能力建设和援助项目的信息对此进行了补充。委员会重申支持不让任何国家掉队举措和承认该举措对提高全球航空整体效绩的贡献。为提高能力建设活动的有效性，委员会请国际民航组织加强支持成员国实施标准和建议措施的力度，同时辅以成功实施标准和建议措施的相关指标。委员会认识到国际民航组织、各个国家、地区组织和业界开展能力建设活动的附加值及互补性，要求国际民航组织在参与提供援助的各利害攸关方之间发挥协调和信息分享的作用，并鼓励使用现有协调机制来规划和落实此种针对性援助来促进航空安全和空中航行，例如航空安全实施援助伙伴关系。

54. 在注意到由墨西哥提交的 WP/437 号文件时，执行委员会认识到国际民航组织各地区办事处都开展了类似的能力建设和援助活动，并请其交流各国实施标准和建议措施的最佳做法和经验，同时顾及每一地区办事处所辖国家的特点和优先事项。

55. 执行委员会也注意到由南非提交的 WP/220 号文件，并鼓励各国强化对其他国家的直接援助，例如地区层面的援助，以便加强标准和建议措施的实施并开展相关的监测活动。

56. 鉴于对所提交的 WP/49、WP/88、WP/107 号文件第 1 号修改稿、WP/437 和 WP/220 等文件表达的广泛支持，委员会同意建议大会：

a) 敦促理事会继续努力提高全世界对于有效实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划和方案的重要性的认识，这些标准和建议措施、政策、计划和方案支持一个安全、安保、高效、经济可行且环境友好的航空运输系统；

b) 敦促秘书长继续加强技术援助和技术合作活动，以进一步实施不让任何国家掉队举措，特别是在新的标准和建议措施发布后普遍开展各种支助活动；

c) 认识到国际民航组织地区办事处在确保通过协调吸取的经验教训以及交流各国实施标准和建议措施的经验，持续支持国际民航组织成员国有效实施标准和建议措施（SARPS）方面的作用；

d) 请国际民航组织对其特定的国家支助活动采用系统办法，并加强秘书处的实施支助、技术支助和援助活动；

e) 认识到国际民航组织、各国、地区组织和业界所开展能力建设活动的附加值和互补性，并请国际民航组织通过航空安保实施援助伙伴关系，与其他合作伙伴协调为航空安全和空中航行定向开展的特定地区或国家支助；

f) 鼓励各国和地区组织随时向国际民航组织通报其援助活动，以便采取协调办法开展技术援助活动，确保最好地利用现有资源和减少重复劳动；

g) 支持国际民航组织各地区办事处之间交流关于能力建设和援助的最佳做法的信息，并提醒注意应适当考虑各地区办事处所辖国家的特点和优先事项；和

h) 鼓励各国与国际民航组织一道致力于积极主动地规划、协调和实施地区合作，并对照实现经改善的航空安全和安保的影响对结果进行监测。

57. 执行委员会指出涉及国际民航组织的行动将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算和/或来自预算外捐助的可用资源情况进行。

太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）航空需求研究项目

58. 战略规划和地区事务协调主任（C/PRC）介绍了 WP/47 号文件，其中理事会提供了根据大会第 39 届会议决定（参见 A39-WP/501 号文件）进行的太平洋小岛屿发展中国家航空需求分析相关可行性研究的最新情况。该文件包括关于太平洋小岛屿发展中国家研究的范围、目的和方法等信息，并表达了国际民航组织对澳大利亚、智利、中国、斐济、新加坡、英国和美国提供实物和财务捐助的感谢。战略规划和地区事务协调主任通知执行委员会，已就该项研究的结论和建议草案与研究涵盖的十四个国家进行了适当磋商，国际民航组织秘书处将向理事会第 218 届会议提交最终报告，并请其按指示审查建议和制定实施路线图。战略规划和地区事务协调主任强调，上述建议可能需要筹集资源并扩大与各国政府、私营部门和相关联合国组织的伙伴关系。

59. WP/47 号文件请大会：

a) 注意本文件中所提供的信息；

b) 赞赏为进行太平洋小岛屿发展中国家航空需求分析提供了自愿性资金捐助和实物支持的国家；和

c) 指示理事会审查研究报告中所含建议，并拟定实施建议的路线图，理事会可对路线图进行修订。

60. 澳大利亚代表介绍了由该国提交并由新西兰、太平洋航空安全办公室、萨摩亚、新加坡和汤加联署的 WP/210 号文件。他表示，澳大利亚很高兴与这些联署方一道，呼吁国际民航组织按照 2018 年第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）的成果加强其在亚太地区的持续参与。在全球空中交通量总比例中，亚太（APAC）地区占世界最大份额，并涵盖 49 个飞行情报区（FIRs）。亚太地区人口约 43 亿，占世界总人口的 60%。与世界其他任何地方一样，亚太地区的贸易和旅游业至关重要，需要安全、安保和可靠的航空服务来提供。随着亚太地区市场的持续增长，挑战也随之增加。虽然 2018 年北京宣言标志着亚太地区航空业的一个重要里程碑，表明该地区致力于实现国际民航组织与航空安全、空中航行和人力资源相关的目标，但其实施仍然是许多亚太地区国家面临的挑战。

61. 自 2018 年以来，澳大利亚和联署方记录了国际民航组织的工作，并对太平洋小岛屿发展中国家航空需求分析研究（WP/47 号文件）表示欢迎。他们强调为《北京宣言》和太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究成果的基础保持势头的重要性，这需要长期的协调、合作和资源。位于曼谷的亚太地区办事处是国际民航组织协助各国的核心途径。虽然澳大利亚和联署方承认国际民航组织已经完成的良好工作，但他们认为本组织需要在未来优先考虑为亚太地区办事处提供适当的资源，使其能够更好地协调、监测和报告北京宣言执行情况和对太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究结果的回应。

62. WP/210 号文件请大会：

a) 认识到亚太地区不断增长的需求以及太平洋岛屿国家在落实国际民航组织标准和建议措施方面面临的特殊挑战；和

b) 与第十三次空中航行会议提出的建议一致，建议国际民航组织优先考虑对位于曼谷的亚太地区办事处进行适当的资源配置，以更有力地支持该地区和有关国家落实《北京宣言》并推动实现国际民航组织的全球目标；同时帮助该地区和有关国家回应《太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究》的结果。

63. 巴布亚新几内亚代表代表库克群岛、斐济、马绍尔群岛、密克罗尼西亚（联邦）、瑙鲁、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、所罗门群岛、汤加、图瓦卢和瓦努阿图介绍了 WP/310 号文件。共同提交者在文件中感谢国际民航组织及捐助国在太平洋小岛屿发展中国家航空需求分析研究中的努力，在不影响第 2 阶段研究结果的前提下，对经常项目下的资源进行必要的优先安排和/或分配足够的额外预算资源，并提供必要援助，以便实施各项建议和解决方案。

64. WP/310 号文件请大会：

a) 认识到太平洋小岛屿发展中国家在国际民航发展方面面临的独特和多样的挑战；和

b) 敦促国际民航组织从国际民航组织经常方案预算和/或额外预算资源中分配足够资金并提供必要援助，以实施太平洋小岛屿发展中国家航空需求分析研究所提出的各项建议和解决方案。

65. 新西兰代表介绍了 WP/385 号文件，其中描述了新西兰为改善太平洋小岛屿发展中国家的航空安全和安保而开展的众多活动。她强调，虽然太平洋小岛屿发展中国家正在努力提高其有效实施成绩，但在实现这些改进方面面临着许多挑战。新西兰继续通过提供技术援助和能力建设方案来支持其太平洋小岛屿发展中国家邻国克服这些挑战，以帮助提高整个太平洋地区航空安全和安保监督的有效性。新西兰最近的支持针对普遍安全监督审计计划在线框架（OLF）的实际使用进行能力建设，并与太平洋航空安全组织（PASO）密切合作以提高其绩效，以便在协调太平洋项目时处于可行地位。然而，新西兰认识到需要进行更加根本性的变革以改善整个太平洋地区的航空安全和安保，因此支持太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究已开展的工作。新西兰鼓励国际民航组织确保研究提出的建议能够以实用、相称和具有成本效益的方式直接处理太平洋小岛屿发展中国家面临的挑战，并确保国际民航组织提供足够的资金和承诺以全面实施该项研究的建议。

66. WP/385 号文件请大会：

a) 注意到太平洋岛屿国家为提高航空安全和安保以及有效实施成绩正在开展的大量工作；和

b) 同意国际民航组织向太平洋地区作出持久承诺、与各国协作努力提高航空安全和安保的重要性。

讨论

67. 巴布亚新几内亚代表支持了 WP/47 号文件（理事会）和 WP/210 号文件（澳大利亚和联署方）。

68. 在表示支持 WP/310 号文件（巴布亚新几内亚和共同提交者）时，美国代表表示，该国认识到太平洋小岛屿发展中国家面临的许多民用航空挑战。也认识到国际民航组织努力与太平洋小岛屿发展中国家和捐助国协调，通过太平洋小岛屿发展中国家航空需求分析研究制定有意义和可操作的建议。此外，美国支持 WP/385 号文件并赞赏新西兰为改善太平洋地区的航空安全和安保所做的努力。该国承认新西兰的技术援助和能力建设方案的重要作用，包括在该地区举办的多次 USOAP CMA 培训讲习班，以及新西兰对太平洋航空安全组织的持续支持。美国同意协作做法是提高整个太平洋地区航空安全和安保监督有效性的关键，并期待在太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究完成后，与国际民航组织及其成员国合作实施解决方案。

69. 新加坡代表在支持 WP/47 号文件（理事会）时指出，该国很高兴国际民航组织认识到支持太平洋小岛屿发展中国家紧迫需求的重要性。新加坡敦促国际民航组织在正在进行的研究期间继续与太平洋小岛屿发展中国家密切协商，并考虑他们对研究建议的实施路线图的看法。由于该研究的目的是确保为太平洋小岛屿发展中国家提供切实有效的帮助，新加坡还敦促国际民航组织分配足够的资源来支持太平洋地区的需求，包括亚太地区办事处的技术专家和对太平洋小岛屿发展中国家提供技术援助。

70. 大韩民国代表表示，该国支持国际民航组织在 WP/47 号文件中概述的协助太平洋小岛屿发展中国家的努力，并乐于为加强太平洋小岛屿发展中国家在航空安全、空中航行能力和效率及航空安保领域实施标准和建议措施提供支持。

71. 俄罗斯联邦代表支持提交的四份文件，特别是 WP/210 号文件（澳大利亚和联署方）。他忆及，俄罗斯联邦一再强调需要加强国际民航组织地区办事处，例如曼谷的亚太地区办事处。俄罗斯联邦代表强调巴黎欧洲北大西洋地区办事处的情况类似，重申加强所有地区办事处资源的重要性，以实现国际民航组织不让任何国家掉队举措的目标。

72. 在重申对不让任何国家掉队举措的支持时，多哥代表欢迎讨论期间强调对太平洋小岛屿发展中国家各种形式的援助。

73. 佛得角代表借此机会承认国际民航组织在全球民用航空发展方面，特别是理事会主席阿留博士所展示的领导作用。作为大西洋小岛屿发展中国家，佛得角承认本组织的努力并赞同关于支持小岛屿发展中国家的所有合作举措。该国建议国际民航组织及其成员国分配资源来建设各个地区的能力，以确保不让任何国家掉队。佛得角支持提交的四份文件。

74. 鉴于太平洋小岛屿发展中国家在民用航空方面面临的困难和挑战，并承认各国在向这些国家提供援助方面的协作努力，尼日利亚代表也赞同这四份文件。

75. 在表达对 WP/47 号文件（理事会）的支持时，澳大利亚代表强调需要采取务实的措施来协助太平洋小岛屿发展中国家，这些是可以与太平洋小岛屿发展中国家的航空人员一起实施的措施。他强调，在世界其他地区有效的措施可能不适用于太平洋小岛屿发展中国家。澳大利亚代表还表示支持 WP/310 号文件（巴布亚新几内亚和共同提案方）和 WP/385 号文件（新西兰）。在祝贺新西兰开展了许多支持太平洋小岛屿发展中国家的活动时，他强调澳大利亚与新西兰有着长期而成功的关系，这种关系将在太平洋小岛屿发展中国家研究过程中继续下去。

76. 古巴代表表示，该国是一个加勒比海的岛国，对太平洋小岛屿发展中国家的需求以及其在民用航空方面面临的挑战有所认识，并支持所有旨在帮助它们发展航空部门的举措。古巴赞同提交的所有四份文件，特别是 WP/47 号文件（理事会），并敦促理事会继续进行太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究。

77. 关于 WP/210 号文件，澳大利亚和该文件的联署方要求国际民航组织优先为曼谷亚太地区办事处提供适当的资源，C/PRC 强调，在 2013 年 6 月设立了北京地区分办事处，由中国民用航空局（CAAC）作为东道，目的就是为了加强向所有亚太地区办事处所辖国家提供支持。

78. 理事会主席阿留博士祝贺秘书处，特别是高级顾问 N. Rallo 先生及其团队，以非常全面的方式开展了出色的太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究。他指出这项研究虽专门针对太平洋小岛屿发展中国家及其面临的挑战，而且理事会有必要落实该项研究的建议并向这些国家提供支持，但在听取了古巴和佛得角代表的发言后，他认为，从太平洋小岛屿发展中国家研究中汲取的经验教训应尽可能应用于其他岛国集团。理事会主席以正在面临着其自身具体挑战的加勒比海岛国为例。他就此强调了 2019 年 9 月初飓风多里安对巴哈马造成的破坏性影响。理事会主席强调，虽然这些岛国与国际民航组织总部的距离不像太平洋小岛屿发展中国家那么遥远，但仍可受益于通过太平洋小岛屿发展中国家研究吸取的经验教训，包括科摩罗、塞舌尔、马尔代夫、马约特岛、留尼汪岛、马达加斯加和毛里求斯在内的印度洋岛国集团也是如此。他提议执行委员会向大会建议，指示理事会确定如何能够将太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究中汲取的经验教训适用于其他小岛屿发展中国家。

79. 哥伦比亚代表完全支持这项提议，强调应将成功的太平洋小岛屿发展中国家研究结果作为满足世界其他小岛屿发展中国家航空需求的基础，包括该国所在地区南美洲的航空需求。埃及、毛里求斯、尼日利亚、中国和阿根廷代表同意这一观点。

80. 秘书长也赞同了理事会主席的提议。她借此机会感谢成员国，为支持重要的太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究所做的自愿捐助，感谢高级顾问和他的团队、以及国际民航组织总部和亚太地区办事处参与其中的所有其他工作人员，感谢他们的辛勤工作和奉献精神。秘书长表示希望理事会批准太平洋小岛屿发展中国家研究中提出的建议，并希望成员国提供必要的资源以确保项目的可持续性。

81. 主席在总结讨论时表示，执行委员会注意到理事会在 WP/47 号文件提供关于太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究范围、目的、方法和原则等信息，并对澳大利亚、智利、中国、斐济、新加坡、联合王国和美国的实物捐助和财政捐款表示感谢。执行委员会还注意到，国际民航组织秘书处将向理事会第 218 届会议提交最后报告，理事会将根据指示审查建议并制定实施路线图。会议进一步指出，这些建议可能要求筹集资源和扩大与各国政府、私人部门以及相关联合国组织的伙伴关系。

82.此外，执行委员会注意到：由澳大利亚提交并由新西兰、太平洋航空安全办公室（PASO）、萨摩亚、新加坡和汤加联署、关于太平洋小岛屿发展中国家富有挑战的人口和运行条件的 WP/210 号文件；由库克群岛、斐济、马绍尔群岛、密克罗尼西亚（联邦）、瑙鲁、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、所罗门群岛、汤加、图瓦卢和瓦努阿图提交的 WP/310 号文件，其中强调了太平洋小岛屿发展中国家面临特别是与其资源有限、地处偏远、易受自然灾害有关的一系列独特挑战、以及航空对这些国家社会经济发展的关键重要性；以及由新西兰提交的 WP/385 号文件，其中凸显了加强地区做法以支持太平洋小岛屿发展中国家、和促进太平洋小岛屿发展中国家对后续建议的拥有认同方面，国际民航组织太平洋小岛屿发展中国家需求分析研究起到重要作用。

83. 委员会注意到对 WP/47、/210、/310 和/385 号文件所载建议的支持。会议上注意到，在编制太平洋小

岛屿发展中国家研究过程中吸取的经验教训将造福其他小岛屿发展中国家。委员会特别注意到，一些国家提请注意，根据太平洋小岛屿发展中国家的具体特点，有必要为国际民航组织亚洲太平洋地区办事处划拨适当资源。委员会还注意到，需要提供额外支助来落实太平洋小岛屿发展中国家研究所提出的建议。在这方面，委员会建议大会：

a) 呼吁在对国际民航组织活动进行战略规划时，适当考虑太平洋小岛屿发展中国家研究的结果；

b) 指示理事会审查该研究中所载各项建议并制定实施路线图；和

c) 指示理事会确定太平洋小岛屿发展中国家研究汲取的经验教训和衍生的建议如何能够惠及其他小岛屿发展中国家（SIDS）。

84. 执行委员会建议，根据 2020 年－2022 年预算供资的现有优先事项以及预算外资源的可获性，考虑国际民航组织为了更好地支持实施《北京宣言》（在地区和国家各级）、帮助国际民航组织全球目标方面取得进展、和支持落实太平洋小岛屿发展中国家研究衍生的建议等方面的所有行动。

议程项目 11：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告

85. 理事会主席阿留博士概述了理事会向大会提交的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告以及涵盖 2019 年前六个月的补充报告，这些报告可在国际民航组织公共网站上查阅。他忆及，在 2019 年 9 月 24 日的全体会议（P/1）开幕词中，他概述了过去三年中国际民航组织在其所有战略目标和辅助战略方面的转型挑战和成就、以及本组织的未来挑战。

86. 理事会主席重申 2016 年是国际民航组织和国际民用航空治理历史上的一个巨大里程碑，强调国际民航组织第 39 届大会核可了具里程碑意义、关于新的国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的 A39-3 号决议，这反映了国际民航组织当年取得的重大成就。他肯定这是民航历史上最重要的环境成就之一，并强调 CORSIA 不仅代表了国际排放治理的新基准，而且还是首次为处理任何工业部门的全球二氧化碳排放问题而建立的基于市场措施。

87. 理事会主席强调，国际民航组织在该三年期内主要通过开发新工具重振了技术合作和技术援助活动。本组织通过全球航空培训办公室推进了国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）以及全球航空培训和相关人力资源开发能力建设领域的工作。国际民航组织通过其航空青年专业人员方案（YAPP）继续鼓励最优秀和最聪慧的人才。

88. 国际民航组织的安全和安保审计方案在持续监测做法下正在得到优化，以确保及时验证各国为解决已查明的缺陷而采取的纠正行动，这有助于确保提供有力的反馈，从而进一步加强整个标准制定过程。最重要的是，在不让任何国家掉队举措下，通过国际民航组织地区办事处发挥更进取、积极参与和问责的作用，本组织已取得了巨大的成功，帮助各国了解，国家对有效实施国际民航组织标准和建议措施的承诺是该国在实现航空效益能力方面最重要的因素。国际民航组织世界航空论坛（IWAF）的活动有助于帮助各国更好地整合其航空和国家发展战略与计划，并开发改进的业务案例和更具吸引力的投资环境。总而言之，这些发展突显了不让任何国家掉队举措如何实现援助和协调框架，借此根本地转变了一些国家对国际民航组织标准和建议措施的总体遵守情况。

89. 理事会主席指出，最近对国际民航组织全球航空安全计划（GASP）和全球空中航行计划（GANP）的修订也侧重于使其目标的落实更容易实现。他强调，在地区实施路线图的帮助下制定了有史以来第一份全球航空安保计划（GASeP），而且国际民航组织通过国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）继续支持各国的简化手续、边境管制和身份管理工作，从而加强了该计划。

90. 在航空环境保护方面，理事会主席强调，在该三年期内，CORSIA 按计划推出进行，技术和运行改进继续如期推进，包括通过了二氧化碳、氮氧化物和非挥发性微粒物质（nvPM）等标准。还通过了关于开发和部署可持续航空燃料的长期愿景。

91. 理事会主席指出，其他发展包括本组织重新关注下一代航空专业人员（NGAP）方案和性别平等。他强调，通过在上一个三年期侧重聚焦于此类问题，并加强国际民航组织标准和建议措施和全球计划目标的有效实施和实现，国际民航组织力图弥合各国之间由于当地技术能力和专业知识不足而造成的差距，以便随着航空运输的快速增长进行安全高效管理。

92. 关于这些优先事项和成就，理事会主席邀请所有代表审查在国际民航组织公共网站公布的上述报告。

93. 在没有评论的情况下，执行委员会注意到上述理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年年度报告，以及涵盖 2019 年前六个月的补充报告，而且每个专门委员会都将审查该报告中隶属其各自职权范围的部分。

议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

94. 执行委员会随后根据理事会提交的一份主要工作文件（WP/45 号文件）和国际组织提交的一份相关文件审议了议程项目 21。

95. 伙伴关系和资源筹集科科长（C/PRM）介绍了 WP/45 号文件，理事会在其中报告了国际民航组织在过去三年为支持联合国 2030 年议程 —可持续发展目标（SDGs）、以及为实现相关具体目标与各国和其它联合国机构建立的合作和伙伴关系所做的主要努力。该文件还提出了对相关大会 A39-25 决议的更新，该决议展示了国际民航组织战略目标成果的交付情况，特别是通过实施不让任何国家掉队举措如何对实现联合国 2030 年议程做出重大贡献。C/PRM 强调，该分析映射显示了国际民航组织正在推进 17 个可持续发展目标中的 15 个目标，而且在自愿国别评估（VNR）中航空的作用日益凸显，该评估是各国自愿报告其在实现联合国可持续发展目标方面取得进展的主要机制。C/PRM 还强调了各国在其国家航空计划中提及联合国可持续发展目标的重要性。她指出，WP/45 号文件中概述的活动将根据 2020 年 2022 年经常方案预算中的可用资源和/或预算外捐款进行。

96. 执行委员会主席指出，WP/45 号文件清楚地说明了在将航空作为实现联合国可持续发展目标的催化剂方面取得的巨大成就。

97. 来自国际航空运输协会（IATA）的观察员随后介绍了由国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航空运输协会、国际公务航空理事会和航空航天工业协会国际协调理事会提交并由航空运输行动小组协调的 WP/189 号文件[带有第 1 号修改稿 — 仅有英文]（航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献）。他强调，航空业作为重要的经济贡献者，为世界提供了动力。然而，他强调航空的影响远不止于金钱财务，来自国际航空运输协会的观察员强调，航空连通了人、企业、机会和社区，对于世界某些地区来说，这是获得教育和医疗

保健、也是联系家人和朋友的重要生命线。注意到联合国可持续发展目标为实现未来全球和可持续性进步设定了框架，他肯定航空部门在帮助实现联合国可持续发展目标方面发挥着重要作用。在这方面，WP/189 号文件的共同提交者很高兴向代表们推荐航空运输行动小组（ATAG）的报告《航空业：裨益无边界》（2018）（可见于 ATAG 网站），该报告提供了支持和凸显航空对联合国可持续发展目标贡献的关键数据。鼓励所有代表在其跨机构磋商中使用上述 ATAG 报告，以确保政府官员充分了解航空如何帮助改变全世界的生活和经济。

98. WP/189 号文件的共同提交者还敦促所有国家与业界合作，认识到航空部门的好处，并采纳鼓励进一步发展航空作为经济和社会效益驱动因素的政策。这种合作既重要又紧迫，特别是考虑到有必要认识到所有未来发展的可持续性重要层面。来自国际航空运输协会的观察员强调，航空行业相信它可以帮助世界经济和文化的增长，同时以负责任和环保的方式这样做。并希望与所有国家继续沿此前进。

99. 在感谢国际航空运输协会在 WP/189 号文件中提供的见解时，执行委员会主席表示它们与理事会在 WP/45 中提供的信息相辅相成。他强调，WP/189 号文件中提供的数据对于战略性地倡导和宣传航空是联合国可持续发展目标的推动者而言至关重要。

100. 注意到还提交了以下信息文件：国际航空运输协会提交的 WP/199 号文件（防止通过商业航空非法贩运野生动物）、以及国际机场理事会提交的 WP/488 号文件（机场打击野生动物贩运的努力）。

讨论

101. 哥伦比亚和新加坡代表支持 WP/45 和/189 号文件。新加坡代表借此强调 WP/189 号文件对航空利益作了重要汇总，并表示赞成使用其中包含的数据对航空在可持续发展中的重要作用予以承认和强调。

102. 在对 WP/45 号文件表示全力支持时，中国代表重申航空是全球社会经济发展的关键驱动力。他鼓励国际民航组织加强与相关国际组织和其他利害攸关方的沟通，以改进联合国可持续发展目标的实施。中国代表对国际民航组织在过去三年中在理事会主席和秘书长的领导下为实施不让任何国家掉队举措所做的工作表示赞赏，并肯定它促进了航空的可持续发展。

103. 美国代表对 WP/189 号文件表示欢迎，感谢共同提交者提出国际航空作为经济和社会发展的关键驱动力及其支持联合国可持续发展目标的重要作用。她同意航空旅行的独特连通性有助于让世界变得更美好。美国代表还同意，航空作为一个部门有一个明确而广泛的方案来处理其环境影响。她鼓励所有国家与美国一起实施 CORSIA 和一揽子措施的其他要素，从而减少国际航空二氧化碳排放。美国代表进一步同意，在该部门采取保护措施或分散化的举措可能有损航空提供的重大效益。她敦促所有国家继续通过国际民航组织就全球解决方案开展工作，以继续国际航空的进步。

104. 在表达对 WP/45 号文件的支持时，埃及代表注意到第 2.1.2 段所述 CORSIA 是有史以来为处理全球主要工业部门全球二氧化碳排放问题的第一个基于市场措施。他强调，CORSIA 应是全球航空业唯一此种基于市场措施。关于第 2.1.7 段，埃及代表赞扬上三年期在自愿国别评估中提及航空是可持续发展的推动因素方面取得的大量进展，并强调在其年度自愿国别评估中这么做的 98 个联合国会员国中，埃及是其中之一。

105. 在对 WP/189 号文件表示赞赏的同时，埃及代表建议修改行动段落 c)，将“并在政策中主动考虑到这一点”这一短语删除，因为政策受制于每个国家各自的优先事项并基于商定的原则，例如共同但有区别的责任（CBDR）以及特殊情况和各自的能力（SCRC）。

106. 主席总结讨论时表示，执行委员会注意到理事会提交的 WP/45 号文件，赞赏国际民航组织就航空支持可持续发展目标的效益进行的宣扬工作，以及在自愿国别评估中报告实现可持续发展目标进展时对航空日益加强反映。委员会特别欢迎国际民航组织根据可持续发展目标进行的分析映射、国际民航组织世界航空论坛（IWAF）年度会议的成果、以及航空伙伴关系促进可持续发展（APSD）的外联工作。委员会认识到为各国制定国家航空规划框架编制了指导准则，并为更好地管理支持可持续发展目标的各种伙伴关系制定了伙伴关系框架。执行委员会赞赏国际民航组织在创新方面开展的工作。

107. 执行委员会还赞赏国际民航组织作为可持续发展目标各项指标机构间专家组（IAEG-SDGs）的正式观察员以及可持续发展目标指标 9.1.2：按运输方式分列的客运和货运量的监管机构，对可持续发展目标开展的监测工作。

108. 执行委员会支持并建议全体会议通过 WP/45 号文件附录 A 中所载关于航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献的大会决议拟议修订，其中请大会鼓励成员国在向联合国可持续发展问题高级别政治论坛（HLPF）提交的自愿国别评估中，将航空作为可持续发展的一个促成因素进行报告；以及鼓励各国在其国家航空计划中明确提及联合国可持续发展目标，以便展示航空对联合国可持续发展目标和国家经济作出的贡献。还有，委员会鼓励国际民航组织为提高对航空和可持续发展目标的了解，加强与利害攸关方和国际组织的外联及协作。委员会注意到在 WP/45 号文件中概述的行动将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算和来自预算外捐助的可用资源开展进行。

109. 此外，执行委员会注意到 WP/189 号文件并赞赏共同提交者提议的各项行动，请大会：

a) 注意到航空运输行动小组（ATAG）的报告《航空业：裨益无边界》（2018），该报告探讨了航空在全球社会中发挥的作用以及航空运输如何支持联合国可持续发展框架；

b) 要求理事会敦促成员国尽可能在更多场合和情况下使用这些数据，突出航空对可持续发展目标的贡献；和

c) 请各国认识到航空在全球、地区和国家层面带来的效益，并在政策中主动考虑到这一点，制定鼓励航空进一步发展以驱动经济和社会效益的政策。

议程项目 22：资源调动和自愿基金

110. C/PRM 介绍了 WP/50 号文件，其中理事会报告了国际民航组织在过去三年中在调动自愿资源方面取得的进展，并详细介绍了为支持航空运输安全、可靠、高效、经济可行和对环境负责、用于推进国家具体技术援助项目和方案的八个国际民航组织自愿基金状况。该文件还拟议更新相关的大会第 A39-26 号决议，该决议确定了建立资源调动能力的目标，其宗旨是通过扩大捐助基础和促进本组织综合业务计划内对现有资源和预计资源的整合，取得充足、更加可预测和可持续的自愿捐助以完成本组织的任务。

111. C/PRM 着重表示国际民航组织在 2016－2018 年期间筹集了创纪录的 3 240 万加元自愿资源，同时强调国际民航组织非常感谢捐助方继续支持国际民航组织的使命和战略目标，以促进其实现不让任何国家掉队举措。她还侧重指出，未指定具体用途的自愿捐助为国际民航组织提供了较大的灵活性，对国际民航组织工作方案中没有提供资金或提供资金不足的那些活动的供资需求进行优先安排。C/PRM 指出，文件中提到的活动将根据 2020－2022 年经常方案预算中的可用资源和/或预算外捐款进行。

112. 在没有评论的情况下，主席表示委员会注意到国际民航组织提交的 WP/50 号文件。特别注意到2016－2018年期间国际民航组织累计收到的自愿资金比起2013－2015年增加了123%。执行委员会委员会鸣谢美国、中国和加拿大作为国际民航组织的头三大捐助国。还欢迎133个国家通过提供免费人员（包括短期或长期借调人员）和/或举办大型会议、活动、峰会、会议和讲习班来支持国际民航组织。

113. 执行委员会对作为国际民航组织总部及地区办事处东道的加拿大、墨西哥、秘鲁、法国、埃及、塞内加尔、肯尼亚、泰国以及作为地区分办事处东道的中国，对这些成员国给予的宝贵贡献予以鸣谢。

114. 执行委员会感兴趣地注意到各种基金及其各自用途，以及每项自愿基金捐助和支出的详细内容，并赞赏为进一步加强调动自愿资源而设立的工具和程序。

115. 执行委员会意识到有必要使捐助方范围多样化，并欢迎有机会与金融机构进行战略性接触，以支持航空部门。这些行动将根据2020年至2022年经常方案预算和来自预算外捐助的可用资源情况进行。因此，委员会支持WP/50号文件附录D所载对A39-26决议的拟议更新。

116. 最后，执行委员会对秘书处在自愿资源调动方面开展的各项举措以及取得的成绩表示了赞赏。此外，委员会欢迎秘书处为加强问责制和提高管理效率与透明度所做的努力，因为这将加强国际民航组织与捐助方开展的资源调动工作。

117. 根据讨论，执行委员会同意建议大会采取WP/50号文件执行摘要中提议的行动，并且:

a) 对各成员国、捐助方和相关利害攸关方提供的自愿捐助表示赞赏；

b) 敦促各成员国、国际组织、业界、捐助方、相关利害攸关方和金融机构继续向国际民航组织自愿基金提供捐助，以完成国际民航组织的任务，支助不让任何国家掉队举措，补充经常方案预算未涵盖或供资不足的国际民航组织工作方案，并协助各国加强其航空运输系统；和

c) 通过本文件附录D中关于资源调动的经修改大会决议。

议程项目18：国际民航组织的多种语文

118. 执行委员会随后根据理事会提交的一份主要工作文件（WP/62号文件）和各国提交的相关文件审议了议程项目18。

119. 语文和出版物副局长（DD/LP）介绍了WP/62号文件，其中理事会认识到使用多种语文是实现国际民航组织各项目标的基本原则，报告了为加强语文服务事项的效率和有效性而通过的各项政策和决定执行情况。该文件强调，秘书处在过去两个三年期通过采取措施而得以应付笔译和口译服务的高度需求，包括新的语文服务管理系统（LSMS）、培训初级语言官员 （JLO）、重组支持服务、增加工作队伍的灵活性以及从国际民航组织其他来源或通过语文和出版物处内部实现的效率分配额外资金。

120. WP/62号文件请大会：

a) 注意到国际民航组织为支持使用多种语文所开展的活动；

b) 要求秘书长制定一项促进本组织多种语文使用的综合战略，以便及时有效地提供高质量的语文服务，同时加强总部和地区办事处的语言能力；和

c) 敦促各成员国与国际民航组织秘书处积极协作，以促进多种语文的使用成为本组织各项方案及活动的一个完整组成部分。

121. 巴拉圭代表介绍了由该国提交并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国和西班牙语国家民用航空当局共同体（CAACL）支持的 WP/451 号文件（国际民航组织语文服务政策）。本工作文件强调落实使用多种语文的重要性，因为它贯穿于国际民航组织全部的活动。考虑到语言障碍的影响会阻碍信息和知识的获取，因此国际民航组织以所有正式语文提供出版物和文件至关重要。鉴于国际民航组织的愿景、任务及战略目标和全球计划，这一根本考量已反映在大会的几项决议中。坚持使用多种语文并非成员国独有的责任，聚拢要素，有力回应对口、笔译的需求，同样也是本组织的一项根本目标。

122. 该文件强调使用多种语文是顺应其宗旨的一项根本原则，因为国际民航组织的目标是要确保所有成员国的航空安全、安保及其经济和环境的可持续性。从政治和运行角度看，坚持使用多种语文势在必行。本组织处理的是国际民用航空监管框架，将标准和建议措施的翻译作为优先至关重要。目前用六种语文为大会、理事会、空中航行委员会（ANC）、以及空中航行和航空运输会议、外交会议以及专题讨论会等提供会议口译服务。该文件指出，国际民航组织根据会议种类限制笔译服务。

123. WP/451 号文件也强调尽管承认使用多种语文是根本性支柱，但并非国际民航组织出版物都有译文。具体而言，一些关于技术、运行和规划方面的重要文件尚未翻译，因而有悖 Doc 7231 号文件《国际民航组织出版物条例》第七条，其中规定以本组织的六种正式语文发行手册和通告等世界性质的出版物。财务方面的考虑同样重要。令人关切的是，本组织 2020 年－2022 年三年期拟议的经常方案预算为语文服务分配的资金与前两个三年期所分配的资金水平相同，这可能会影响应对语文服务需求增长的能力，从而对使用多种语文构成风险。使用多种语文不应受到预算限制的影响。国际民航组织必须找到能够提高语文服务效率和效力的机制，以满足基本要求。最重要的是在以本组织所有正式语文提供国际民航组织文件方面，不应发生长期拖延。

124. 该文件还强调，葡萄牙语在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）得到接受和使用，作为会议工作工具，并忆及西班牙语国家民用航空当局共同体（CAACL）成员国还多次在其会议上，并在 2015 年与国际民航组织理事会主席和本组织秘书处举行的会议上表示关切，提出因葡萄牙文不是国际民航组织正式语文对其造成问题。

125. 该文件进一步强调，考虑到资料的技术性质以及成员国对国际民航组织文件有清晰理解的必要性，应尽一切努力评估翻译文件质量保证方面的任何潜在损失。鉴于语文服务是国际民航组织每一方案的有机组成部分，事关重大，关系到本组织所有战略目标的实现、以及标准和建议措施和空中航行服务程序(PANS)在全球层面的正确实施。语文服务也是不让任何国家掉队（NCLB）举措和国际民航组织与成员国进行通信的一个根本要求。以国际民航组织认可的所有不同语文提供语文服务，在本组织建立的各种交流和/或信息传播手段中必须毫无例外。充足的语文服务无疑极大地促进了国际民航组织战略目标的实现，以及包括葡萄牙语国家在内的所有国家对本组织的支持。

126. WP/451 号文件请大会：

a) 支持国际民航组织在所有文件、出版物和工作中使用多种语文；

b) 审查预算拨款和可以增进效率的机制，确保国际民航组织能继续为所有成员国提供有效的服务；

c) 继续果断实施大会第 A24-21 号、A37-25 号、A39-22 号和 A39-23 号决议中提出的行动，跟进旨在落实这些行动的各项活动；和

d) 评估和分析这方面认为必要的其它考虑因素。

127. 俄罗斯联邦代表介绍了 WP/464 号文件（使用多种语文是国际民航组织实现其作为联合国专门机构的目标的基本原则之一）。该文件强调作为各国人民之间和谐沟通的一个重要因素，使用多种语文对联合国以及对作为其中一个专门机构的国际民航组织具有特殊意义。通过增进宽容，使用多种语文使得能够对国际民航组织工作积极和有效参与。它发挥着重要作用，除其他外，使各国能够遵守《芝加哥公约》第 37 条的规定，该条规定，“各缔约国承允在关于航空器、人员、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及组织方面进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致。”该文件强调仅使用一种语文使本组织无法充分利用许多成员国在国际民用航空领域的最佳经验。文件忆及《芝加哥公约》的序言部分指出：“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；”。

128. 文件还强调，国际民航组织为整个国际社会制定标准和建议措施（SARPs），提供援助促进各国和各地区的实施，没有充足语文服务人员、以及没有精通航空及其术语并充分致力于本组织目标和宗旨的高度专业笔译/口译人员，本组织就无法有效工作。

129. WP/464 号文件请大会：

a) 请国际民航组织理事会持续确保国际民航组织关于语文服务的大会决议得到执行；

b) 责成国际民航组织理事会进一步分析和重新评估确保及时编制国际民航组织文件所需的人力和财政资源，这些文件涉及以国际民航组织所有工作语文执行标准，并进一步重新评估为实现这些目标所需的外包工作量，同时铭记联合国其他专门机构的最佳做法；

c) 责成国际民航组织理事会彻底遵守实施其所采取的政策和作出的决定，以便提高语文服务方面的效率和效力，承认使用多种语文是实现国际民航组织目标的一项基本原则；

d) 请秘书长加倍努力，务使所有六种正式语文的口译和笔译服务达到最高质量；

e) 鼓励国际民航组织成员国与秘书处积极合作推动使用多种语文，将其作为本组织工作方案的组成部分。

讨论

130. 俄罗斯联邦代表表示支持 WP/62 号文件（理事会）和 WP/451 号文件（由巴拉圭提交并得到 LACAC 成员国和 CAACL 的支持）。

131. 在强调使用多种语文是联合国的一项基本原则时，法国代表强调，联合国大会每两年就此审查并通过一项决议，最近一项是联合国大会于 2019 年 9 月 16 日通过的 A/RES/73/346 号决议。他重申使用多种语文同样是国际民航组织的一项基本原则，他强调使用多种语文与本组织的效率和透明度之间有着非常密切的联系。法国代表强调，使用多种语文不仅对国际民航组织的工作很重要，而且对整个航空部门和国际航空界也很重要，因为它有助于提高航空安全和空中航行能力和效率等。他强调需要以本组织的所有正式语文实施国际民航组织的不让任何国家掉队举措，并需要多语制与多边主义齐头并进。法国代表进一步强调，使用多种语文不应仅仅被视为一种费用，而应视为一种优势，这是国际民航组织旨在通过发展国际民用航空使世界各国和人民更紧密联系这项创始原则的核心，法国代表表示支持 WP/464 号文件（俄罗斯联邦）。

132. 法国代表强调需要更加积极和雄心勃勃地促进国际民航组织使用多种语文，还表示支持 WP/62 号文件（理事会）和秘书长提议制定以提交理事会通过关于促进本织使用多种语文的综合战略。他强调，这样的战略将为国际民航组织指明方向，并使其能够调动必要的资源。法国代表重申支持大会 A37-25 号决议：国际民航组织关于语文服务的政策，强调使用多种语文是尊重语文和文化多样性并通过对话促进国际理解的一种手段。

133. 法国代表在结束发言时通知执行委员会，法国前总统雅克·希拉克（1995－2007 年）于 2019 年 9 月 26 日当天早些时候不幸去世。

134. 主席代表执行委员会和整个大会向法国代表团以及法国政府和人民表示最深切的哀悼。

135. 中国代表在支持 WP/62 号文件（理事会）时重申，使用多种语文对于实现国际民航组织的目标至关重要。在对过去三年中提供的出色语文服务表示赞赏的同时，他鼓励秘书长加倍努力，以确保 WP/464 号文件（俄罗斯联邦）所要求的最高质量语文服务，他对该文件完全支持。

136. 葡萄牙代表提到该国联署的 WP/451 号文件（由巴拉圭提交并得到 LACAC 成员国和 CAACL 的支持），由于国际航空系统的复杂性，尤其是航空法规的高度特殊性和技术性，重申了国际民航组织使用多种语文的重要性。他强调，使用多种语文有助于理解国际民航组织的标准和建议措施、相关手册和其他指导材料，这对其有效实施以及国际民航组织全球计划的有效落实至关重要。使用多种语文也是有效实施本组织不让任何国家掉队举措的关键支柱。葡萄牙代表期待大会认识到将葡萄牙语纳入国际民航组织工作语文的必要性。

137. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表对 WP/451 号文件以及 WP/464 号文件（俄罗斯联邦）表示支持。在强调以国际民航组织所有正式语文有效传播国际民航组织出版物和文件的重要性时，他回顾了大会第 A24-21、A3725、A39-22 和 A39-23 号决议中对使用多种语文和语文服务所作的承诺。委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表强调需要采取措施进一步加强国际民航组织的语文服务，因为它们对国家和地区实施标准和建议措施产生直接影响，从而影响不让任何国家掉队举措的成功。

138. 古巴代表认识到使用多种语文作为多边主义重要推动因素的重要性，赞同法国代表在这方面发表的评论。她欢迎巴西为大会全体会议慷慨提供葡萄牙语口译服务，并表示支持 WP/62 号文件（理事会）、WP/451 号文件（由巴拉圭提交并得到 LACAC 成员国和 CAACL 的支持）和 WP/464 号文件（俄罗斯联邦）。忆及古巴是 2016 年－2019 年三年期的理事会成员国，古巴代表指出，由于预算限制和各国分摊会费没有增加，直接影响了国际民航组织的多种语文使用。她同意 WP/451 号文件共同提案方的意见，即国际民航组织所有正式语文的文件的提供不应漫长拖延，她表示，根据她的经验，指导材料并没有以所有六种语文同时出版。古巴代表意识到秘书处努力确保这不会对标准和建议措施和空中航行服务程序的实施产生负面影响，但申明指导材料对于确保各国对其有效实施至关重要。然而，遗憾的是，在本组织的经常方案预算中，指导材料没有像国际民航组织其他出版物和文件一样得到同样的重视。她强调，延误以国际民航组织所有正式语文提供指导材料导致各国对标准和建议措施和空中航行服务程序的实施延迟，这转而反映在各国普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）的审计结果中。因此，古巴代表建议考虑在未来三年期预算中，为将指导材料以本组织所有正式语文翻译划拨专门拨款。

139. 忆及执行委员会早先讨论了国际民航组织不让任何国家掉队举措在确保所有国家能够有效实施国际民航组织标准和建议措施方面的重要性，尼加拉瓜代表重申，使用多种语文是实现该目标的一个重要因素。他强调，至关重要的是，各国能够以本组织的所有正式语文获得相关的国际民航组织出版物和文件，以使其能够遵守国际民航组织标准和建议措施，信守其在成为《芝加哥公约》缔约方时的承诺。因此，尼加拉瓜代表同意法国代表和其他代表的意见，即使用多种语文、尤其是国际民航组织出版物和文件的翻译，不应仅仅被视为一种费用，而应视为一种优势。因此他强烈支持 WP/451 号文件（由巴拉圭提交并由 LACAC 成员国和 CAACL 支持）以及 WP/464 号文件（俄罗斯联邦）。

140. 智利代表强调使用多种语文有助于国际民航组织与其成员国之间的有效沟通，尤其是在技术航空问题上，同意不仅应将其视为一种费用，而且应将其视为一种投资。他赞同已介绍的所有三份文件。

141. 秘鲁代表指出 WP/451 号文件（由巴拉圭提交并得到 LACAC 成员国和 CAACL 的支持）强调了两个重要问题：需要以本组织的六种正式语文发行世界性质的出版物，例如手册和通告；需要让葡语国家有机会使用葡萄牙语作为国际民航组织的正式语文。他表示强烈支持该文件以及 WP/62 号文件（理事会）和 WP/464 号文件（俄罗斯联邦）。

142. 加拿大代表也表示大力支持 WP/62 号文件，重申使用多种语文有助于实现国际民航组织的目标，并有助于成功实施其不让任何国家掉队举措。他强调，使用多种语文对于使所有国家能够参与国际民航组织的工作并确保从所有可用的专业知识形式中充分受益至关重要。加拿大代表强调，以本组织的正式语文举行与航空相关的技术讨论可确保国际民航组织的目标得到适当考虑，无论是在航空安全、安保还是环境领域。在这方面，他回顾了 ACT-CORSIA 方案的成功。加拿大代表强调，确保所有国际民航组织技术文件以本组织六种正式语文均可获得必须继续作为关键关切，以便在全球范围内更好地协调标准和建议措施的实施，继而加强航空安全，这是国际民航组织的基本目标。

143. 佛得角、哥斯达黎加、塞内加尔、墨西哥、西班牙、乌拉圭、哥伦比亚、阿根廷、阿尔及利亚、摩纳哥、莫桑比克、孟加拉国、巴布亚新几内亚、牙买加、赤道几内亚、黎巴嫩、埃及、洪都拉斯和东帝汶的代表赞同 WP/62 号文件（理事会），以及 WP/451 号文件（由巴拉圭提交并得到 LACAC 成员国和 CAACL 的支持）和 WP/464 号文件（俄罗斯联邦），原因如先前发言者所述。在此间，佛得角代表强调，使用多种语文有

助于团结世界各国和人民，正如芝加哥公约序言中所呼吁的那样，因为它促进了多边主义，同时也在全球提倡和保护语言和文化多样性。

144. 哥斯达黎加代表表示支持法国和尼加拉瓜代表的发言。

145. 塞内加尔代表强调，使用多种语文是国际民航组织的一项基本原则，它使所有国家能够平等地获取本组织的重要航空信息，从而使其能够及时遵守标准和建议措施。

146. 墨西哥代表强调需要在执行委员会就议程项目 18 提交全体会议的报告中反映 WP/62 号文件（理事会）的内容，以及代表们就此发表的评论。他建议在报告中还指出，未来预算讨论的重点不应该是减少语文服务，这在过去的三年期一直是趋势，而应该着重于更好地取得平衡以便更高效地利用为其分配的资源。墨西哥代表申明，语文服务对于确保国际民航组织各机构的讨论以及就本组织标准和建议措施、政策、计划和方案达成共同理解极为重要。

147. 西班牙代表同意在未来的预算讨论中不应将语文服务视为降低成本的项目，并强调尽管 2020 年－2022 年的预算提案草案提供了与当前三年期相同水平的语文服务，但未来语文服务预算拨款可能会减少的风险总是存在。他重申了由秘书长制定促进本组织使用多种语文综合战略的重要性，以期按 WP/62 号文件的建议及时有效地提供优质语文服务。

148. 乌拉圭和阿根廷代表重申，使用多种语文是联合国系统、尤其是国际民航组织的核心价值，是多边主义的重要推动力。摩纳哥、牙买加和赤道几内亚代表赞同法国代表的发言，特别是在制定促进国际民航组织使用多种语文的综合战略方面。赤道几内亚代表强调由于地区办事处是各自地区国家与国际民航组织总部之间的直接联系，因此需要加强其语文能力。

149. 关于 WP/451 号文件（由巴拉圭提交并得到 LACAC 成员国和 CAACL 的支持），莫桑比克代表强调，及时为机场航空业务量正在增长的葡语国家提供与航空安全和安保有关的多语种国际民航组织出版物和文件的重要性。他赞同前几位发言人的发言，特别是葡萄牙代表提到关于使用多种语文以及大会承认需要将葡萄牙语纳入国际民航组织的工作语文等意见。

150. 孟加拉国代表强调葡萄牙语是使用人数排名第六的世界语言，并表示支持将其纳入本组织的工作语文。他肯定，以葡萄牙语传播国际民航组织的出版物和文件将有助于促进航空安全和安保。

151. 埃及代表借此机会向国际民航组织表示最深切的感谢，感谢国际民航组织幕后工作的口译和笔译人员提供语文服务帮助代表克服语言障碍，这是有效沟通以及世界各国和人民之间的和解的主要障碍之一。

152. DD/LP 指出，代表们提出的大部分观点都包含在理事会提交的 WP/62 号文件中。关于 WP/451 号文件（由巴拉圭提交并得到 LACAC 成员国和 CAACL 的支持），他强调国际民航组织致力于所有六种工作语言的平等和服务质量，为所有成员国提供公平和平等的机会查阅国际民航组织编制的文件、并有意义地参加本组织的会议。DD/LP 认识到在文件中和讨论期间若干国家提出的要求，即增加葡萄牙语作为工作语文以支持国际民航组织与葡语国家的工作和沟通，也同时强调在预算限制的情况下处理这个问题的难度。秘书处在强调要不断努力优化人力、材料和财务资源的同时，补充表示可以在成本回收的基础上，通过探索其他合作机制来支持国际民航组织出版物翻译和国际民航组织会议口译。同时，也欢迎成员国以借调语文专家的形式以及支持特别项目进行自愿捐助。

153. 秘书长重申，使用多种语文是实现国际民航组织目标的基本原则和关键优先事项。她肯定秘书处充分实施了使用多种语文的原则，并将继续在整个组织内加强其实施。秘书长强调，秘书处业务流程的现代化和创新技术的使用提高了语文服务的管理、效率和效力，从而使秘书处能够在当前三年期以减少的资源提供更好的语文服务。在赞扬语文出版物部门工作人员为此做出的贡献时，她向执行委员会保证，秘书处致力于以所有工作语文向国际民航组织成员国提供优质服务。

154. 主席在总结讨论时表示，执行委员会注意到 WP/62 号文件（理事会）、WP/451 号文件（由巴拉圭提交并得到 LACAC 成员国和 CAACL 的支持）和 WP/464 号文件（俄罗斯联邦）。执行委员会强调，根据国际民航组织大会 A37-25 决议，使用多种语文是实现该组织各项目标的根本性原则。语文服务是国际民航组织每个方案不可缺少的组成部分，并且对于该组织战略目标的实现及各项标准和建议措施与空中航行服务程序的实施至关重要。而且，语文服务是不让任何国家掉队举措及国际民航组织与成员国沟通交流的关键要求。

155. 同时，执行委员会还注意到，国际民航组织秘书处已完全支持将使用多种语文作为该组织的重要目标，并已采取多项举措来改进语文服务的提供效率。下一个三年期可预见的新举措包括制定综合战略以便在该组织内提倡使用多种语文，以便及时高效地提供高质量的语文服务，同时加强总部和各地区办事处的语文能力。该战略还鼓励使用创新技术和联合国最佳做法来管理工作量、并进一步提高质量和效率。

156. 执行委员会进一步注意到，为确保使用多种语文，拟议的预算草案规定语文服务水平要与现在的三年期中的水平一样，但前提是遵守既定的能力，以及在 2020 年－2022 年期间继续执行理事会在其第 208 届会议期间批准的关于当前预算的效率措施（2016 年 5 月的 208/5 号理事会决定）。但是，一些国家已表示，在讨论未来预算时，不应将重点放在减少语文服务，而应着眼于取得更好的平衡，以更加高效的方式地利用分配给语文服务的资源。

157. 鉴于讨论情况，执行委员会建议大会，在认识到使用多种语文是实现国际民航组织各项目标根本性原则的同时：

a) 要求理事会密切监测其通过的旨在提升语文服务事项效率和有效性的各项政策和决定的落实情况；

b) 要求秘书长制定综合战略以便提倡本组织内使用多种语文，旨在及时高效地提供高质量的语文服务，同时加强总部和各地区办事处的语文能力；和

c) 敦促成员国与国际民航组织秘书处积极协作，提倡使用多种语文是该组织各方案和各项活动不可或缺的组成部分。

158. 会议于 12 时休会。

第三次会议记录

（2019 年 9 月 26 日，星期四，14 时）

讨论题目

1. 议程项目 12：航空安保 — 政策

下个三年期的战略优先事项

— 第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）的成果
— 美国提交的文件

全球航空安保计划（GASeP）

— 全球航空安保计划（GASeP）的实施
— 巴西和阿根廷提交、拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国联名签署的文件
— 中国提交的文件
— 芬兰代表欧盟（EU）及其成员国以及欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国提交的文件
— 俄罗斯联邦提交的文件
— 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的文件
— 多米尼加共和国提交的信息文件
— 国家间航空委员会（IAC）提交的信息文件

监管政策

— 加拿大代表澳大利亚、牙买加、日本、新西兰、新加坡、阿拉伯联合酋长国、美国、全球快递协会（GEA）、国际航空运输协会（IATA）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交的文件
— 卡塔尔提交的文件
— 国际机场理事会（ACI）提交的文件
— 印度提交的信息文件
— 伊朗伊斯兰共和国提交的信息文件

网络安保

供通过的网络安保战略和大会决议

— 国际民航组织网络安保战略
— 阿拉伯联合酋长国提交的文件
— 国际航协提交的信息文件

治理结构、实施和指导以及向大会提供的其他更新

— 法国提交的文件
— 美国提交的文件
— 国际机场理事会提交的文件
— 民用空中航行服务组织（CANSO）提交的文件
— 宇航工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的文件
— 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的文件
— 委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的信息文件
— 卡塔尔提交的信息文件

协作与合作

— 澳大利亚、阿拉伯联合酋长国和联合王国提交的文件
— 阿拉伯联合酋长国提交的文件
— 南非提交的文件

2. 任何其他事项

讨论摘要

议程项目 12：航空安保 — 政策

1. 执行委员会对议程项目 12 进行了审议。讨论的重点是下个三年期的战略优先事项、全球航空安保计划（GASeP）、监管政策、网络安保，以及协作与合作等问题，这些问题已记录在理事会提交的三项主要工作文件当中：WP/26 号文件[第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）的成果]、WP/25 号文件[全球航空安保计划（GASeP）的实施]和 WP/28 号文件（国际民航组织网络安保战略），以及各国和国际组织提交的相关文件。

下个三年期的战略优先事项

2. 航空运输局局长（D/ATB）介绍了 WP/26 号文件，理事会在该文件中报告了由于第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）（2018 年 11 月 29 日至 30 日，蒙特利尔）提出的建议，现已完成的以及正在进行的各项行动。在强调经会议通过、理事会批准且目前正在实施的 21 项建议时，他指出，该文件附录提供了截至 2019 年 6 月的状态更新。航空运输局局长指出，对于附录中没有标明时限的第二次高级别航空安保会议的一项特定建议，该项目正在作为国际民航组织持续工作的一部分进行。WP/26 号文件请大会注意到第二次高级别航空安保会议的成果，并核准为实施附录所列该会议各项建议而实施的目前及今后的各项行动。

3. 美国代表介绍了 WP/286 号文件[持续执行联合国安全理事会第 2309 (2016)号决议]，其中认识到自大会第 39 届会议（A39）以及通过联合国安理会第 2309 号决议以来在全球航空安保方面取得的进展，但提出大会本届会议为下个三年期制定更加雄心勃勃的航空安保议程，以便有效地反击对国际民用航空正在形成的及不断演变的威胁。尤其是，虽然通过制定全球航空安保计划和相关工具，上个三年期框定了更加强有力的全球航空安保系统，但现在必须把重点放在航空安保方案和反击措施、监测和持续改进的实际行动、有效实施方面。

4. WP/286 号文件请大会：

a) 认识到在执行安理会第 2309 (2016)号决议方面取得的进展；

b) 敦促理事会继续致力于如何更好地为本组织的航空安保活动提供资源，包括按照第二次高级别航空安保会议结论的要求，开展可行性研究，审议组建航空安保和简化手续局的可能性；

c) 指示适当机构[如航空安保专家组（AVSECP）]开展以安理会第 2309 号决议宗旨为重点的工作方案，包括风险管理（包括基于风险的政策和运行决策指导）、技术和创新技能，以及质量控制和监督；和

d) 指示适当机构（如航空安保专家组）审查制定和通过安保标准的过程和辅助工具，包括如何审查政策、明确阐述理想的安保成果，以及对影响进行评估。

5. 美国代表强调，所有上述行动均在联合国安理会2309号决议以及国际民航组织的任务范围内。此外，它们全部囊括了国际民航组织已认识到对其成员国有利的工作方案。他强调，拟议行动侧重于国际民航组织向更加灵活、便利和注重成果的组织进行演变，可以为各国提供的效益不仅仅是航空安保路线图、计划和宣言，因为国际民航组织在执行其重要的航空安保方案的过程中已然应当加强其治理工作。国际民航组织必须带头对其航空安保作出优先安排，使成员国能够效仿本组织，并展示它可以管理其航空安保资源以使成员国获得最大效益，这将使秘书长提出的追加资源的新呼吁在不受到质疑的情况下得到审议。

讨论

6. 在表示支持 WP/286 号文件（美国）时，澳大利亚代表强调，不断演变的威胁环境和不断增加的航空旅行者人数，意味着航空安保和简化手续问题将需要在国际民航组织内部引起更多关注。澳大利亚表示认可为提高对其认识所做的工作以及对航空安保的全球承诺。它对国际民航组织为促进这项工作、包括为制定和促进全球航空安保计划而采取的行动表示了赞赏，并强调继续开展这项良好工作的根本是确保负责推进国际民航组织航空安保事务的人员，能够发挥管理航空安全问题的人员的同等影响力和权力。

7. 在表示赞同 WP/26 号文件（理事会）时，葡萄牙代表表示支持第二次高级别航空安保会议的主要成果，特别是加强若干安保措施、修改普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）、有效实施全球航空安保计划、增进地区合作与协调，以及加强安保文化。他建议大会鼓励国际民航组织实施第二次高级别航空安保会议提出的那些尚未采取后续行动的建议。葡萄牙代表也表示赞同 WP/286 号文件（美国）所建议的行动，这些行动将彰显国际民航组织航空安保的知名度和重要性，例如：根据第二次高级别航空安保会议的建议组建航空安保和简化手续局。对此，为支助全球航空安保计划和联合国安理会第 2309 号决议，他主张通过一项新的《航空安保宣言》，该宣言的基础可以是黎巴嫩、墨西哥、尼日利亚、卡塔尔、沙特阿拉伯、新加坡、阿拉伯联合

酋长国和芬兰代表欧盟及其成员国以及欧洲民用航空会议其他成员国提交的 WP/528 号文件第 1 号修改稿（《航空安保宣言》）。

8. 多哥代表、俄罗斯联邦代表、阿根廷代表和南非代表也表示支持这两项文件。为此，多哥代表询问了为实施全球航空安保计划请求给予协助的程序。

9. 俄罗斯联邦代表对理事会和秘书处为实施 WP/26 号文件所载第二次高级别航空安保会议建议而采取的当前行动和未来后续行动表示了赞赏。关于 WP/286 号文件，他建议由航空安保专家组负责研究航空安保和简化手续局的技术要求，以便利理事会审议及决策。

10. 阿根廷代表重申，需要审议如何提供更完备的资源以及为国际民航组织航空安保业务做出优先安排，并审议可能组建航空安保和简化手续局的问题。

11. 南非代表高兴地注意到为实施 WP/26 号文件所概述的第二次高级别航空安保会议建议而采取的后续行动，并敦促国际民航组织继续为此开展工作。他强调指出两项文件中提及的提升国际民航组织内部的航空安保是一项重要任务，他表示同意理事会采取的做法，即在审议关于航空安保和简化手续局的研究报告后，于 2019 年 6 月 21 日决定设立一个工作组，以审查秘书处的总体结构，以期虑及与航空安保和简化手续以及技术合作有关的各个方面，确定秘书处的重组选项。南非代表表示认可这项工作的广泛性，并期待适时收到关于这项工作的最后报告。

12. 在对 WP/26 号文件（理事会）表示赞同时，巴西代表指出，所有国家都正在为增强世界范围的航空安保而共同努力。

13. 联合王国代表对 WP/286 号文件（美国）表示了大力支持，并表示欢迎取得的进展，同时同意需要保持势头并进一步加强航空安保。他还同意了以下原则，即：航空安保应与本组织内航空安全同等重要，且国际民航组织秘书处的结构可能需要反映国际民航组织随时间演变的各项任务和优先事项。在强调第二次高级别航空安保会议提出的设立航空安保和简化手续局的建议非常具有建设性的同时，联合王国代表敦促理事会完成其对秘书处结构的持续审查。

14. 加拿大代表也对 WP/286 号文件表示予以全力支持，同时承认在实施联合国安理会第 2309 号决议方面取得了进展，并表示支持继续开展有关可能组建航空安保和简化手续局的必要工作。此外，他支持重点关注联合国安理会第 2309 号决议的宗旨，特别是风险管理以及为此对进程、工具和政策发展的审查。

15. 在强调航空安保是国际民航组织工作方案三大支柱之一时，中国代表对 WP/26 号文件以及实施高度重要的第二次高级别航空安保会议建议以加强航空安保的当前行动和未来后续行动表示了赞同。忆及本三年期内，本组织除第二次高级别航空安保会议之外还举行了三次年度全球航空安保专题讨论会，他表示支持理事会和秘书处开展的与航空安保有关的工作。

16. 在表示赞同 WP/286 号文件（美国）时，圭亚那代表强调航空安保极为重要，尤其是预计航空业务量将在未来 15 年内翻番，并强调为此需要向前看。

17. 在总结讨论时，主席表示执行委员会满意地注意到了国家/行业对第二次高级别航空安保会议的高度参与及其成果。代表们还对国际民航组织秘书处成功举办此次会议表示了赞赏。在审查会议成果和后续行动（WP/26 号文件）时，执行委员会核准了第二次航空安保高级别会议的所有建议，并表示支持国际民航组织理事会和秘书处采取的行动。但是，执行委员会还鼓励继续关注仍在进行的项目，例如：需要审查当前的网络安保协调机制、国际民航组织内部对航空安保的优先排序，以及可能组建的航空安保和简化手续局。

18. 执行委员会满意地注意到，秘书处已经完成了联合国安全理事会第 2309 号决议关键要点方面在许多工作。执行委员会强调了理事会确保适当机构（例如航空安保专家组）继续侧重于联合国安理会第 2309 号决议的宗旨开展工作的重要性。这其中包括的方面有：风险管理以及基于风险的政策和运行决策的相关指导、技术和创新技巧；以及质量控制和监督。此外，代表们表示需要对制定和通过安保标准和辅助工具的过程进行审议，包括审查政策的方式、阐明安保的理想结果以及评估影响的过程。

全球航空安保计划（GASeP）

19. 航空运输局局长介绍了 WP/25 号文件[全球航空安保计划（GASeP）的实施]，理事会在文件中概述了为制订和实施全球航空安保计划的优先行动和任务而开展的广泛活动。

20. WP/25 号文件请大会：

a) 承认迄今为止开展的以及目前为了完成全球航空安保计划优先事项的行动和任务正在进行的广泛工作；

b) 敦促各国采取行动，以改进对附件 17 —《安保》的有效实施，以便完成全球航空安保计划查明的目标；

c) 要求理事会为全球航空安保计划实施一个三年期的修改时间表；和

d) 要求理事会在下一版全球航空安保计划中纳入与附件 9 —《简化手续》某些部分相关的行动和任务，其中同时支助预报旅客资料（API）和旅客姓名记录（PNR）在内的航空安保和边境安保的目标。

21. 巴西代表随后介绍了 WP/285 号文件（全球航空安保计划 — 全球议程的益处及持续监测其进展的必要性），该文件由巴西和阿根廷提交，拉美民航委员会成员国联名签署。该文件指出，全球航空安保计划（GASeP）的创立，标志着向安保和简化手续迈出的重要一步，并且全球航空安保计划路线图提高了该计划的客观性，是国际民航组织全面航空安保战略（ICASS）的显著演变。其中还强调，全球航空安保计划路线图目前已进入实施阶段，其中一些任务已经完成。为了进一步促进实施，该文件建议制定一个利用普遍安保审计计划持续监测做法的结果，以动态方式向利害攸关方通报最新进展、促进知识和经验交流并提供有效实施的最新情况的方法，以便对全球航空安保计划的进展情况进行量化。考虑到普遍安保审计计划持续监测做法的审计可能在各项活动之间存在时间差，因此该文件建议国际民航组织审议各国在其纠正行动计划（CAPs）中提供的证据，以便以持续的方式对有效实施状况进行更新。

22. WP/285 号文件请大会：

a) 注意到巴西实施全球航空安保计划，以建立技术协作组以协调实施该计划，并与业界所有相关航空利害攸关方制定联合行动和项目的经验；

b) 认识到全球航空安保计划作为本行业的国际议程，对加强世界航空安保的重要性；

c) 建议国际民航组织探讨建立一个平台，以便对全球航空安保计划路线图的成就进行跟进的可能收益及可行性；和

d) 要求国际民航组织根据各国作为其纠正行动计划的一部分提交的证据文件，评价更新普遍安保审计计划的某些成果（有效实施）的可能性。

23. 中国代表介绍了 WP/373 号文件（*推动全球安保计划国家实施方案制定和最佳做法分享*），其中概述了中国在实施全球航空安保计划以及亚洲太平洋（APAC）地区全球航空安保计划路线图方面的经验。他强调，尽管 2016 年以来，针对航空安保的风险有所上升，但是为了应对这些风险而投入的资源却愈发有限。近年来，中国民用航空局（CAAC）与中国政府和国际民航组织努力共同加强安保及合作。其中包涉及为加强安保进行投资，并作出积极主动的贡献以采取务实的行动，包括编制一项含五大优先事项的国家实施计划，其中涉及监管机构、业界、企业、协会及学术机构。该文件呼吁国际民航组织秘书处和相关平台，为加强国际层面的合作作出贡献，以采取积极主动的做法，包括公布一项国家航空安保计划模板。

24. WP/373 号文件请大会：

a) 鼓励成员国同秘书处协作，迅速更新全球航空安保计划和地区路线图；

b) 鼓励成员国在全球航空安保计划和地区路线图的指导下，更加积极主动和及时地制定并更新其国家航空安保计划；

c) 鼓励成员国与秘书处合作开展更多关于全球航空安保计划、地区路线图和国家航空安保计划的制定和实施的最佳做法的共享活动；和

d) 鼓励成员国在共享国家航空安保计划最佳做法的基础上，与秘书处合作制定并公布适合不同国家国情的多种类型的国家航空安保计划模板供成员国参考。

25. 土耳其代表介绍了 WP/315 号文件（*促进全球航空安保计划的实施*），该文件由芬兰代表欧盟及其成员国以及欧洲民用航空会议的其他成员国提交。该文件强调了保持这一势头的极高的重要意义，以便根据联合国安理会第 2309 号决议，通过实施全球航空安保计划，建立并加强对航空安保威胁的全球响应。同时，还强调了成功实现国际民航组织理事会为有效实施附件 17 标准制定的各项目标，将不仅取决于各国经改进的效绩，而且还取决于国际民航组织以协调一致的方式对进展进行持续监测的能力。为此，理事会提出的关于第 WP/32 号文件[（*关于普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）范围和方法的审查报告*）]（拟根据议程项目 13 在 EX/4 会议上审议）中提出的关于普遍安保审计计划持续监测做法的改革建议受到了热烈欢迎。

26. 该文件强调，各国不仅要相互支持，而且要支持国际民航组织实施全球航空安保计划。这意味着要有效利用 2020 年至 2022 年国际民航组织三年期经常方案预算中的可用资源，并且各国和航空实体，如地区和次地区机构以及行业利害攸关方，要积极参与提供专业知识及物质和非物质支助。欧盟和欧洲民航会议成员国采取了许多步骤和举措以加强其航空安保制度，并与国际民航组织所有成员国、国际合作伙伴和国际民航组织秘书处积极合作，以促进附件 17 标准的有效实施，从而支助全球航空安保计划以及国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）的举措。所载示例包含了欧盟供资的 CASE 项目和欧洲民航会议的能力建设方案，以及欧洲各国和组织单独开展的广泛的能力建设。

27. WP/315 号文件请大会：

a) 对通过国际民航组织大会第 39 届会议第 A39-18 号决议之后迅速启动全球航空安保计划表示欢迎；

b) 重申其对实现全球航空安保计划路线图中制定的有效实施全球目标的承诺；

c) 请国际民航组织秘书处制定进展报告机制以鼓励各国保持实施全球航空安保计划中商定的优先行动、措施和任务的势头，并展示在实现全球航空安保计划目标方面取得的进展；

d) 认识到国际民航组织秘书处与各成员国协商开展的工作，以审查普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法，并敦促国际民航组织秘书处优先实施 A40-WP/32 号文件所列对普遍安保审计计划持续监测做法的改革；

e) 敦促国际民航组织秘书处提供资源，以便开展根据全球航空安保计划路线图中的全球商定目标对实施情况进行有效衡量所需的所有审计，并鼓励各国通过提供额外资源支助国际民航组织开展航空安保审计工作；

f) 敦促国际民航组织秘书处落实第二次高级别航空安保会议的建议，特别是 WP/315 号文件 4.1 段所述，关于全面了解能力建设活动和采取高级别行动以带动受惠国做出政治承诺的建议；

g) 鼓励各国在实施全球航空安保计划方面相互支持；和

h) 认识到欧洲地区在实施全球航空安保计划方面所做出的努力及其对其他地区和国家有效实施全球航空安保计划提供的支助。

28. 俄罗斯联邦代表提交了 WP/344 号文件（加强国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测做法和《全球航空安保计划》中的航空安保文化），其中强调了加强航空安保文化和普遍安保审计计划持续监测做法在确保全球航空安保计划付诸实施方面的必要性。文件强调指出，有效的监测和监督是确保遵守国际民航组织标准的最佳方式，并提议举行一次会议，以便交流监督和处理不循规旅客方面的信息和新技术。

29. WP/344 号文件请大会：

a) 审议本文件所载的信息；

b) 同意完善法律机制问题的相关性，以加强各国对犯有针对民用航空进行非法干扰行为、威胁航空安保和飞行安全的不循规旅客的监督活动的有效性；

c) 鼓励各国和相关机构就不循规旅客的切实可行的法律诉讼以及加强旅客安保文化，举行会议交流经验和新技术；

d) 为在国际民航组织成员国之间就面临行政或刑事诉讼的不循规旅客进行信息交流，安排起草方法建议；和

e) 审议是否有可能将国家诉讼的问题纳入普遍安保审计计划持续监测做法，以防止违反行为并加强安保文化。

30. 委内瑞拉玻利瓦尔共和国代表提交了 WP/357 号文件[关于监测国际民航组织全球航空安保计划（GASeP）实施的提案（GASeP）]，其中强调了北美、中美和加勒比（NACC）地区以及南美（SAM）地区为应对全球航空安保计划（GASeP）实施过程所遇到挑战的地区路线图，并提请注意一个为确定全球航空安保计划的实施水平而在地区开发的评估系统。

31. WP/357 号文件请大会：

a) 虑及应对实施全球航空安保计划相关挑战的方式方法方面的地区经验（NACC 和 SAM）；和

b) 审议设立世界范围的机制，提供工具以协助各国制定自我评估和确定需求的进程，以改进由国际民航组织地区办事处进行监测的全球航空安保计划的实施，并支助各国实施国际民航组织全球航空安保计划的目标及附件 17 —《安保》。

32. 注意到的是，同时提交了以下信息文件：多米尼加共和国提交的 WP/400 号文件（多米尼加共和国在民航安保领域的进展）；以及国家间航空委员会提交的 WP/386 号文件（民用航空与空域使用协定成员国实施国际民航组织全球航空安保计划规定的过程）。

讨论

33. 巴西、尼泊尔、印度尼西亚、秘鲁、日本和阿曼代表，表示支持 WP/25 号文件以及全球航空安保计划的有效实施，这是国际民航组织加强全球航空安保的一项重要举措。为此，尼泊尔代表强调，国际民航组织、各国、业界和其他利害攸关方的承诺是有效实施全球航空安保计划的必要条件。他敦促国际民航组织向有需要的国家提供实施援助，使它们能够实现全球航空安保计划的目标。

34. 印度尼西亚代表肯定了国际民航组织、各国、业界和其他利害攸关方协作以便有效实施全球航空安保计划的重要性，并强调这不仅将有助于实现全球航空安保计划的目标，而且有助于改善普遍安保审计计划持续监测做法在全球层面的有效实施状况。

35. 秘鲁代表重申需要内部国家机制来衡量全球航空安保计划的实施进展。

36. 日本代表指出，日本将根据必要的适当情况，继续支助对全球航空安保计划这项活文件的修改。

37. 阿曼代表指出，该国同样支助对全球航空安保计划的修改，并强调对全球计划所作的任何修改均应酌情反映在附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》当中。

38. 葡萄牙代表在提及 WP/285 号文件（巴西和阿根廷提交、拉丁美洲民用航空委员会成员国联署）时，强调了监测全球航空安保计划路线图实施情况的重要性，并鼓励国际民航组织定期向成员国提供相关报告。在认识到全球航空安保计划增强全球航空安保的同时，他重申了该计划作为航空业国际议程的重要性。葡萄牙代表建议将 c) 段的行动交给秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究小组进一步审议，其中建议请国际民航组织根据各国作为其纠正行动计划的一部分提交的书面证据，评估对普遍安保审计计划持续监测做法的成果（有效实施）进行更新的可能性。

39. 在表示赞同 WP/315 号文件（芬兰代表欧盟成员国和欧洲民用航空会议其他成员国）时，希腊代表强调，在威胁不断变化的世界中，各国、国际组织和所有相关实体对实现全球航空安保计划路线图中制定的全球目标保持充分承诺至关重要，这样才能提高全球航空安保的有效性并应对不断变化的威胁。她强调，国际民航组织在确保这方面的有效实施的工作中发挥着关键作用，建立衡量实现全球航空安保计划目标进展情况的机制，以及及时处理严重缺陷的基于风险的最新普遍安保审计计划持续监测做法的方案，将使全球航空安保系统更加明确并对其提高信心。希腊代表强调，为了满足对适当监测的更多需求，需要通过本组织 2020 年至 2022 年三年期经常方案预算和各国的自愿捐助的更多资源来开展普遍安保审计计划持续监测做法的审计。

40. 希腊代表确认，欧洲国家完全支持全球航空安保计划的目标，并通过修订欧洲立法以及通过拟定欧洲民航会议下个三年期的工作方案，采取了完全符合其优先事项的具体行动。此外，欧洲国家和组织通过在该地区各国与其他伙伴国开展能力建设活动，为所需的国际合作与支助做出了贡献。她强调，WP/315 号文件的拟议行动将有助于实现全球航空安保计划的目标并增强全球航空安保。

41. 在表示支持 WP/315 号文件时，意大利代表申明，全球航空安保计划的实施和加强是世界在建立和改进全球对航空安保威胁的应对方面迈出的重要一步。在指出实现全球航空安保计划路线图所确立的有效实施全球目标的重要性时，他强调指出，实现这些目标既取决于各国的承诺，也取决于国际民航组织继续对所有成员国正在取得的进展进行监测的能力。因此，意大利代表对秘书处以及秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究小组与成员国协商，在全面审查 WP/32 号文件（根据 EX/4 的议程项目 13 进行审议）中概述的普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法方面所做的工作表示了赞赏，并建议秘书处优先实施理事会批准的精简该计划的相关建议。他敦促秘书处投入可用资源以开展普遍安保审计计划持续监测做法的所有必要审计，以便对照全球航空安保计划路线图所载的全球商定的目标，有效衡量实施情况。

42. 新加坡代表对全球航空安保计划及其目标表示支持，因为该计划为各国查明主要的安保差距以及需要加强的优先事项提供了一个集体平台和结构有序的计划。由于航空安保是所有利害攸关方的责任，因此，他表示支持所介绍的全部 6 项文件的主旨。新加坡代表强烈鼓励监管机构、业界和其他利害攸关方紧密合作，以制定切实可行的做法和措施，以处理航空安保的薄弱环节和关切，从而根据全球航空安保计划的意图提高航空安保的水平。同时，他鼓励开展培训和能力建设工作，以帮助需要帮助的国家，使附件 17 的各项标准得以在全球范围内得到有效实施，并在全球范围内实现全球航空安保计划的主要优先事项。新加坡代表还表示支持各国开展提高对航空安保更广泛重要性的认识、制定国家计划以及分享最佳做法方面开展的工作，包括所介绍文件中概述的各方面工作。

43. 爱尔兰代表对 WP/315 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国以及欧洲民用航空会议其他成员国）表示赞同，同时强调 2017 年全球航空安保计划的批准，是加强国际民航组织的努力以便根据联合国安理会第 2309 号决议和第 2396 号决议建立并改善全球对航空安保威胁的应对措施的重要一步。他强调全球航空安保计划路线图是各国的重要工具，并高兴地注意到，所有地区都已通过了全球航空安保计划地区路线图。爱尔兰代表强调，根据 WP/373 号文件（中国），他支持积极参与秘书处的工作，分享有关全球航空安保计划实施的活动。他还表示支持 WP/357 号文件（委内瑞拉玻利瓦尔共和国）中提出的为各国提供工具，以监测国家实施情况的提案。但是，爱尔兰代表强调，在全球范围内监测全球航空安保计划的实施情况以了解所有相关实体的总体情况同样重要。因此，国际民航组织当前必须建立报告机制，以标准化方式监测全球航空安保计划的实施情况，并鼓励各国在实施商定的优先行动、措施和任务方面保持前进势头，并展示在实现全球航空安保计划目标方面取得的进展。

44. 爱尔兰代表注意到对普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法的审查与全球航空安保计划密切相关，因此重申 WP/32 号文件指出对该计划的改革应作为优先事项予以实施。他指出能力建设以及国家对国家的支助对全球航空安保计划的成功极为重要，并强调爱尔兰与欧洲其他许多国家和组织一起，支助其他地区实施全球航空安保计划。爱尔兰代表敦促大会保持全球航空安保计划的前进势头，并不断提高全球范围的航空安保标准。

45. 瑞典代表提请注意 WP/25 号文件（理事会），表示全力支持全球航空安保计划的实施以及国际民航组织在这方面开展的工作。关于行动 d) 段，他表示尽管他支持在下一版《全球航空安保计划》中增加与附件 9—《简化手续》某些组成部分有关的行动和任务，以代替制定单独的全球航空简化手续计划，但重要的是要确保这不会影响安保的优先方面。瑞典代表在就航空安保和边境安保目标的潜在影响提出关切的同时，强调需要作进一步研究，并对潜在的后果及协同效应加以评估。

46. 在表示赞同所介绍的六项文件时，尼加拉瓜代表申明全球航空安保计划的实施和普遍安保审计计划持续监测做法将得益于向利害攸关方通报新成就、促进知识和经验交流，并利用普遍安保审计计划持续监测做法的成果以动态方式提供有效实施最新信息的方法，以量化 WP/285 号文件（巴西和阿根廷提交、拉丁美洲民用航空委员会成员国联署）中提出的全球航空安保计划的进展；并得益于 WP/357 号文件（委内瑞拉玻利瓦尔共和国）提出的地区为确定全球航空安保计划实施水平制定的评估系统。

47. 沙特阿拉伯代表也对介绍的文件表示了支持。关于 WP/25 号文件（理事会），他虑及所提出的关切，强调了继续实施和更新《全球航空安保计划》的重要性，并敦促成员国与国际民航组织地区办事处协调实施《全球计划》。在认识到普遍安保审计计划持续监测做法是衡量实施全球航空安保计划进展之主要手段的同时，他表示赞同建立全球机制，以提供工具协助各国制定自我评估和确定需求的进程，以改进全球航空安保计划的实施，并根据 WP/357 号文件（委内瑞拉玻利瓦尔共和国）行动 b) 段的建议，支助各国实施国际民航组织全球航空安保计划的目标和附件 17。

48. 加拿大代表表示完全支持全球航空安保计划，认为该计划旨在成为一项战略计划，以帮助引导和指导国际民航组织成员国和业界伙伴实现附件 17 所列全球航空安保标准的预期成果。关于 WP/357 号文件（委内瑞拉玻利瓦尔共和国），他期待并鼓励国际民航组织总部与地区办事处之间持续协同，利用现有的普遍安保审计计划持续监测做法工具和相关指导供各国进行自我评估。但是，加拿大代表指出，可能需要对现有工具进行调整，以便将标准和建议措施（SARPs）与全球航空安保计划的每项活动和优先事项明确联系起来。关于

WP/285 号文件（巴西和阿根廷提交、拉丁美洲民用航空委员会成员国联署），他强调需要认识到可用资源有限，并强调普遍安保审计计划持续监测做法应继续侧重于评估各国对附件 17 所载国际民航组织国际航空安保标准的遵守情况，这些内容直接反映了全球航空安保计划活动和目标方面取得的进展。加拿大代表强调，需要开展进一步工作，以确保国际民航组织和/或成员国使用的工具包括与附件 17 标准和建议措施相一致的注重成果的明确效绩措施。

49. 美国代表对所介绍的六项文件表示了赞赏，认为它们表明了各国和利害攸关方为制定和实施全球航空安保计划付出了心血和努力。他强调说，全球航空安保计划对于加强全球航空安保是必不可少的，它是一项提供了战略和工作计划，即：实现最终目的手段的“活文件”。注意到正在寻求的目标是有效、适当和可持续地实施附件 17 所载的全球航空安保标准，美国代表强调成功的完整要素是：提供持续的支助和专长，以协助秘书处监测全球航空安保计划的实施；执行地区全球航空安保计划路线图；以及通过普遍安保审计计划持续监测做法提供关于全球航空安保的关键信息和数据。

50. 阿根廷代表也表示完全支持所介绍的所有文件以及《全球航空安保计划》的实施。他强调，重要的是，全球航空安保计划路线图不仅制定了 2020 年、2023 年和 2030 年有效实施的全球理想目标，而且地区全球航空安保计划路线图还制定了地区目标。对全球航空安保计划的整体实施进行监测同样重要。阿根廷代表对 WP/285 号文件（巴西和阿根廷提交、拉丁美洲民用航空委员会成员国联署）、WP/315 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国以及欧洲民用航空会议的其他成员国）和关于衡量全球航空安保计划实施情况的 WP/25 号文件（理事会）所载的提案表示了赞同。关于 WP/285 号文件，即：行动 c) 段，其中要求国际民航组织根据各国提交的文件证据，评估更新普遍安保审计计划持续监测做法某些结果（有效实施）的可能性，以此作为其纠正行动计划的一部分，他表示赞同葡萄牙代表的建议，将其交给阿根廷和巴西均担任成员的普遍安保审计计划持续监测做法秘书处研究小组进一步审议。

51. 关于 WP/25 号文件行动 d) 段，阿根廷代表表示，他对将附件 9 —《简化手续》中同时支持航空安保和边境安保目标的某些部分的行动和任务拟议纳入下一版《全球航空安保计划》表示了关切。他着重指出并非附件 9 的所有规定都与全球航空安保计划相关，同时强调需要虑及简化手续专家组（FALP）的意见。

52. 对所介绍的所有文件同样表示赞同时，中国代表强调各国需要通过附件 17 和《航空安保手册》（Doc 8973 号文件），集中精力实施全球航空安保计划。在主张修订附件 17 的标准和建议措施以反映 2010 年《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书）的内容，以及 2014 年《关于修订<关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约>的议定书》时，他强调了国际合作在应对民用航空所受威胁方面的重要性。中国代表还强调，在修订附件 17 的标准和建议措施时，有必要将重点放在质量控制以及安保与简化手续之间的关系上。他重申必需鼓励各国增加其对航空安保的财务资源、人力资源和能力建设方面的投入。

53. 南非代表申明了该国对全球航空安保计划作为实现提高附件 17 有效实施水平的重要工具的支持，以及该国对实施该全球计划的承诺。南非敦促其他国家努力实现全球航空安保计划的目标。南非还表示支持实施理事会在 WP/25 号文件中提出的全球航空安保计划的三年修改时间表，并承诺参与其中。由于认识到简化手续对边境安保变得越来越重要，因此南非同意了理事会提出的将附件 9 —《简化手续》中同时支持航空安保和边境安保目标的某些部分的行动和任务纳入下一版《全球航空安保计划》的建议。

54. 俄罗斯联邦代表对所介绍的所有文件表示了支持。他表示执行委员会关于议程项目 12 的报告反映了多项提案，包括如 WP/373 号文件（中国）强调指出的关于加强各国与国际民航组织秘书处之间在实施全球航空安保计划、地区路线图和国家航空安保计划方面的合作。关于 WP/285 号文件（巴西和阿根廷提交、拉丁美洲民用航空委员会成员国联署），俄罗斯联邦代表对巴西成立技术协作小组以协调全球航空安保计划的实施，并制定与业界及所有相关航空利害攸关方的联合行动和项目表示了赞赏。对此他着重指出，为促进信息交流以及共享有关航空安保事项的最佳做法和成就，于 2012 年成立了欧洲和北大西洋（EUR/NAT）航空安保小组（ENAVSECG），并随后成立了一个分组以监测全球航空安保计划的实施。俄罗斯联邦代表指出，执行委员会的报告还应强调，一些地区办事处已经设立此类小组。

55. 俄罗斯联邦代表随后表示祝贺阿拉伯联合酋长国的第一位宇航员 Hazzaa Ali Almansoori 于 2019 年 9 月 25 日与美国宇航局宇航员 Jessica Meir 及俄罗斯宇航员 Oleg Skripochka 一起乘坐联盟号航天器发射升空，进行国际空间站为期八天飞行任务的历史性航天飞行。他指出航天器的名称“联盟号”具有象征意义，即“联盟”，他强调指出，2019 年标志其首次飞行 70 周年。在这种情况下，俄罗斯联邦代表强调，与所介绍的其他文件不同，WP/315 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国以及欧洲民用航空会议其他成员国）没有提及欧洲 56 个国家与欧洲/北大西洋地区办事处之间有关全球航空安保计划的实施 — 2018 年 6 月 1 日在葡萄牙里斯本举行的国际民航组织地区航空安保会议上通过的欧洲/北大西洋地区路线图或上述欧洲和北大西洋航空安保组的合作。在强调俄罗斯联邦根据理事会的决定继续全力支持加强国际民航组织地区办事处的同时，他表示执行委员会的报告还应反映出采取此类行动的重要性。

56. 在对所介绍的六项文件表示支持时，所罗门群岛代表重申航空安保是一个全球性问题，所有国家、业界和其他利害攸关方必须共同努力，以确保在世界范围内实现航空安保。他强调，作为太平洋小岛屿发展中国家（PSID），所罗门群岛依靠国际民航组织的领导来协调发达国家对太平洋小岛屿发展中国家的支助，以建立其航空人力资源能力并加强其航空机构，从而确保整个地区的航空安保。

57. 巴拉圭代表对 WP/285 号文件（巴西和阿根廷提交、拉丁美洲民用航空委员会成员国联署），尤其是对行动 d) 段表示了强烈支持，并请国际民航组织根据各国作为纠正行动计划的一部分提交书面证据，评估对普遍安保审计计划持续监测做法的某些成果（有效实施）进行更新的可能性。他建议将普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）方面获得的经验，应用于普遍安保审计计划持续监测做法。巴拉圭代表还表示强烈支持 WP/357 号文件（委内瑞拉玻利瓦尔共和国），特别是关于在世界范围内建立机制以提供工具，协助各国制定自我评估和需求识别过程，以加强全球航空安保计划的实施并支助各国实施国际民航组织全球航空安保计划目标和附件 17 的行动 b) 段。

58. 瑞士代表表示完全支持 WP/25 号文件（理事会）提议的全球航空安保计划的实施，以及 WP/344 号文件（俄罗斯联邦）提出的加强安保文化。关于 WP/357 号文件（委内瑞拉玻利瓦尔共和国），他认识到与国际民航组织地区办事处合作在地区实施全球航空安保计划的重要性，但强调说，最终必须对全球航空安保计划的实施进行全球考量。瑞士代表提请注意 WP/25 号文件（理事会）行动 d) 段，他表示完全同意附件 9 —《简化手续》当中支持航空安保和边境安保目标的某些组成部分可以纳入下一版《全球航空安保计划》的意见。但是，他对是否迫切需要同时实施一项全球航空简化手续计划表示了怀疑，并且暂时没有看到这种全球计划的附加值。瑞士代表表示倾向于将行动 d) 段交给简化手续专家组审议。

59. 厄立特里亚代表对所介绍的所有文件表示了支持。他指出，实现其设定的目标有时超出了大会的范围，他敦促代表们寻求其各自领导人对实现全球航空安保计划目标的政治承诺，以确保国家、地区和全球航空安保。

60. 格鲁吉亚代表和罗马尼亚代表对实施全球航空安保计划表示了全力支持，并对这方面的所有举措表示了欢迎。他们同时表示赞同 WP/315 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国）。

61. 在对讨论进行总结时，主席表示执行委员会赞赏全球航空安保计划根据大会第 39 届会议要求为加快制定全球航空安保计划所做的努力。由于注意到不同地区的实施程度不同，为此，执行委员会敦促各国继续采取行动加以改进，包括实现全球目标，同时认识到普遍安保审计计划持续监测做法及其持续改革对有效衡量实施情况的重要性。

62. 在实施方面，与会代表欢迎各国分享在实施全球航空安保计划方面的经验。注意到的是，有许多代表建议国际民航组织考虑建立一个平台，用于报告和共享有关全球航空安保计划路线图成就的信息，例如通过安全门户网站的全球航空安保计划信息库，从而随着新数据和资料的提供而更新其中的信息。执行委员会还强调了现有航空安保能力建设活动反映出附件 17 —《安保》适用的标准和建议措施以及国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》（Doc10108 号文件）中查明的攻击方法的重要性。代表们还强调了国际民航组织各地区办事处发挥的重要作用，并赞扬地区办事处为成员国通过有效实施全球航空安保计划来促进实现全球和地区目标提供了积极主动的支持。

63. 关于全球航空安保计划的未来演变，执行委员会承认，全球航空安保计划作为“活的文件”，将在必要和适当情况下进行修改，并支持三年一次的修改时间表。这些修改可能会酌情处理如何更好地将全球航空安保计划与附件 17 —《安保》的标准和建议措施联系起来。但是，执行委员会认为，需要进一步讨论理事会在 WP/25 号文件中提出的建议，以便将附件 9 —《简化手续》与支持航空安保和边境安保目标的某些部分，包括与预报旅客资料和旅客姓名记录有关的行动和任务纳入下一版全球航空安保计划。

监管政策

64. 加拿大代表介绍了由加拿大代表澳大利亚、牙买加、日本、新西兰、新加坡、阿拉伯联合酋长国、美国、全球快递协会、国际航空运输协会和航空公司驾驶员协会国际联合会提交的 WP/248 号文件（通过循证、对风险知情的决策加强全球航空安保）。共同提交人坚信，注重成果的原则自然会导致基于证据的风险知情决策。但是，他们认识到，在实践中将这些原则整合到一个组织的结构及其决策过程中可能具有挑战性。为了管理日益复杂的航空安保环境，决策者们需要能够查明、分析并优先安排其航空安保生态系统中与安保有关的问题。领导者必须侧重安保目标和组织目标，以便制定和实施有效、与风险相称并且可持续的航空安保政策及做法，同时平衡对旅客及合法贸易的影响。决策者可以审议各种做法，并且可以根据证据选择基于效绩的标准或规定性标准。共同提交人认为，无论哪种方式，在以证据为基础时，将实现预期的安保成果，并加强航空安保标准全球基线的有效性。

65. WP/248 号文件请大会：

a) 忆及 2012 年和 2018 年高级别航空安保会议、航空安保专家组、大会第 A39-18 号决议和联合国安全理事会第 2309 号决议关于注重成果和/或基于风险的原则和措施方面的结论和成果；

b) 鼓励成员国、国际民航组织秘书处和行业伙伴，促进并酌情分享文件第 3.2 段概述的组织框架、国家民用航空安保方案和航空安保方案的设计、实施和维护方面的实践经验；和

c) 指示理事会责成航空安保专家组以及国际民航组织秘书处，为提高风险意识和应对能力，通过制定切实的方法来进一步认识并整合注重成果且基于风险的做法、原则和政策，引导循证、对风险知情的决策，提供更强大的安保文化，加强国际民航组织、成员国和行业伙伴的航空安保方案和做法的有效性、效率及可持续性。

66. 卡塔尔代表介绍了 WP/141 号文件（机场安保检查差异化），其中阐述了旅客和非旅客机场检查差异化的议题，强调需要航空安保专家组开展更多工作，以实现一个更加有效的高效检查系统，反应航空系统面临的目前和未来挑战。请大会要求理事会指导航空安保专家组审议文件提出的问题，以期对安检活动的未来概念达成共识，并通过附件 17 所载的适当规范和相关指导材料进行协调一致的实施。

67. 国际机场理事会的观察员介绍了 WP/250 号文件（通过有效监管政策促进安保创新），其中提出了各国支持创新和鼓励航空安保创新氛围的方式。该文件补充了 WP/14 号文件，理事会在其中介绍了一项关于航空创新的大会决议草案（拟在 EX/8 和 EX/9 的议程项目 26 下审议）。在强调人工智能、连通性、大数据和远距探测等创新可以从根本上改变航空安保做法的同时，她强调，国际机场理事会正在其智能安保举措中与机场、航空公司和政府合作，以制定一项可以激发和触发变革的 2040 旅客安检愿景。来自国际机场理事会的观察员强调，变革的发生将取决于各国和国际民航组织在未来几年采取的行动以及大会的支助。

68. WP/250 号文件请大会：

a) 敦促各国减少监管的硬性规定性质、进行影响评估、与业界协商、允许新技术试验，并审查技术审定和批准使用的方式；

b) 要求理事会根据风险评估和理由，允许采用可实现同一目标的不同方式来遵守附件 17 的标准和建议措施；和

c) 要求理事会审议制定单独的文件，列出遵守附件 17 标准和建议措施的替代方法。

69. 注意到的是，还提交了以下信息文件：印度提交的 WP/567 号文件（遥控驾驶航空器 — 安保方案）；以及伊朗伊斯兰共和国提交的 WP/473 号文件（附件 17 应对无人机应用的安保挑战和危险的战略预期的必要性）。

讨论

70. 希腊代表强调，需要进一步探讨对机场安保检查采取基于风险的做法，以及 WP/141 号文件（卡塔尔）提出的不可预测随机措施的观点，以便在不损害总体航空安保的情况下更好地处理所查明的薄弱环节。她指出，文件概述的机场安保检查差异化的概念依赖于对数据的正确使用和评估，这将推动并支持相关决策。收集和评估此类数据并进行风险分析的工具，是此类系统成功的关键组成部分。同时，对有关隐私及数据保护的个人权利的考虑也极其重要。在这方面，希腊代表强调，航空安保专家组内需要就该主题进行更多的专家讨论。她强调说，任何此类机场安保检查差异化的政策都不应破坏附件 17 界定的全球航空安保基线措施的实施，该措施确保了基本航空安保缓解措施所需的协调一致的全球做法，并促进了各国对航空安保等效措施的认可。

71. 澳大利亚代表对其联署的 WP/248 号文件（加拿大）表示赞同时，申明注重成果和基于风险的做法为各国提供了以最适合其运行环境和风险背景的方式实现安保成果的灵活性。此外，灵活性使各国能够更加高效地交付安保成果，并为创新的新做法提供了空间。澳大利亚代表敦促国际民航组织及其成员国支助 WP/248 号文件的拟议行动，以确保将这些重要原则纳入全球航空安保标准和国家政策当中。

72. 同时，澳大利亚代表支持国际机场理事会在 WP/250 号文件中提出的建议，以此作为实现更加基于风险、注重成果的做法来实现航空安保成果的实际步骤。此外，澳大利亚代表表示同意卡塔尔在 WP/141 号文件中表达的立场，即：对附件 17 标准 4.2.6 关于内部人员检查的拟议修订，需要在牢记基于风险、注重成果的标准必要性的同时，做进一步审议以期达成真正的共识。

73. 卡塔尔代表和阿拉伯联合酋长国代表也对 WP/250 号文件（国际机场理事会）表示了赞同。为此，阿拉伯联合酋长国代表建议航空安保专家组和理事会酌情审议国际机场理事会的建议。他还表示总体上支持 WP/141 号文件（卡塔尔），并同意理事会请航空安保专家组审议该文件提出的各项问题的建议，以期就检查活动的未来概念达成共识，并根据塞内加尔代表的建议，通过附件 17 所载的适当规范及相关指导材料提供协调一致的实施。

74. 在表示大力支持 WP/248 号文件（加拿大提交，美国联署）时，美国代表重申在制定和提供基于风险的决策指导方面开展更多工作。在指出国际民航组织为确保各国具备进行风险分析的工具方面已取得重大进展的同时，他强调下一步是努力确保将此类分析实际用于航空安保政策和运行的知情决策，以便真正实现基于风险且注重成果的目标。

75. 美国代表同时表示支持 WP/141 号文件（卡塔尔）所载的将差异化检查作为一个优先工作区域的建议。他着重指出，美国多年来一直进行差异化检查，并且正在继续发展和进一步扩大这一概念。美国代表还表示原则上同意 WP/250 号文件（国际机场理事会）所述的基于效绩的监管概念和促进创新的必要性。他强调，创新是关键优先事项，因为这对航空安保和简化手续目标至关重要。他表示赞同阿拉伯联合酋长国代表的建议，即：将国际机场理事会的建议交给航空安保专家组和理事会酌情审议。

76. 加拿大代表表示赞同 WP/141 号文件（卡塔尔），包括对其中第 3 节提出的结论和建议。他表示同意差异化检查的概念应成为国际民航组织和航空安保专家组及其相关工作组的优先事项，目前这对理事会最为重要，因为它审议了对附件 17 的第 17 次拟议修订。加拿大代表强调，由于国际民航组织和各国旨在促进创新和可持续的航空安保系统，因此，基于风险、注重成果的做法在提供有效的风险应对及全球航空安保解决方法方面，差异化检查变得越来越重要。他表示赞同美国代表对 WP/250 号文件（国际机场理事会）发表的评论。

77. 关于 WP/141 号文件（卡塔尔），巴西代表同意可以对旅客和非旅客进行某种类型的机场安保差异化检查。但是他强调指出，鉴于存在巨大的内在风险，因此这种差异化不应被当做不适用某些检查程序的依据。巴西代表强调，有关旅客和非旅客行为的历史信息对于决定适用哪种检查程序具有非常高的价值。他还表示支持 WP/250 号文件（国际机场理事会）。

78. 在对 WP/248 号文件（加拿大）表示赞同时，秘鲁代表重申了在平衡对旅客及合法贸易影响的同时，实施有效、与风险相称且可持续的航空安保政策和做法的重要性。

79. 在表示赞赏 WP/141 号文件（卡塔尔）、WP/248 号文件（加拿大）和 WP/250 号文件（国际机场理事会）时，联合王国代表表示，其对航空安保创新做法之重要性的共同主题，应在风险评估的基础上得到支持。联合王国坚决支持通过航空安保专家组及其工作组为实现这一重要主题开展的工作，同时谨记需要制定所有国家都理解和实施的全球航空安保基线措施，为赢得对全球航空安保系统的信心奠定基础。只有在此基础上，才能制定出创新做法以便进一步提高航空安保措施的质量和效率。联合王国敦促各国积极促进航空安保创新、巩固附件 17 提供的基线标准，并继续密切合作以达成共识。

80. 多哥代表表示赞赏国际民航组织在制定附件 17 打击恐怖主义的新的标准和建议措施以及全球航空安保计划方面取得的进展。他还对所介绍的三项文件表示了赞同。

81. 在回应联合王国代表的评论时，法国代表强调，尽管差异化检查是一种有趣的做法，但为了确保它不会损害航空安保系统，必需以两个关键支柱为基础建立稳健的全球基线措施，即：对人员进行系统检查，并对相同人员进行全面有效的背景调查。

82. 俄罗斯联邦代表强调指出，俄罗斯联邦支持机场安保检查程序的创新。他指出，正如 WP/141 号文件（卡塔尔）第 3.1 段所述，航空安保专家组于 2019 年 5 月 13 日至 17 日在蒙特利尔举行的其第三十次会议上，在讨论有关附件 17 对非旅客进行检查的拟议修订时审议了差异化检查的概念，但在推进的问题上没有达成共识。多数人赞同采取非灵活的做法，认为对非旅客进行 100%的检查应作为所有国家的基线，尤其是为了努力减轻内部威胁。少数人赞同采用一种更为灵活的做法，包括综合采用对一定水平的非旅客进行检查以及其他各种安保控制措施和审查程序。俄罗斯联邦代表强调，多数意见虑及了联合国安理会第 2309 (2016)号决议执行条款第 6 条，该条款呼吁所有国家作为其预防和打击恐怖主义对民用航空威胁的努力的一部分，除其他事项外，加强安保检查程序，并虑及那些有特许出入安保区、获取可能会协助恐怖分子计划或进行攻击的知识或信息的人员的可能作用，即内部威胁。他强调需要同时虑及所有未来工作，以加强对非旅客进行检查的各项技术。

83. 俄罗斯联邦代表对 WP/250 号文件行动 a) 段表示了关切，国际机场理事会在该文件中提出，为促进安保创新，敦促各国减少硬性监管规定，允许进行新技术试验，并简化其对技术进行认证和批准使用的方式。他强调，在不给系统增加新规章的过度负担，与确保所有国家成功完成普遍安保审计计划持续监测做法的审计之间需要取得平衡。

84. 南非代表表示支持 WP/248 号文件（加拿大）、WP/141 号文件（卡塔尔）和 WP/250 号文件（国际机场理事会）中分别提出的通过监管政策进行循证、风险知情决策、机场安保检查差异化，以及促进安保创新的原则。在就全球航空安保基线措施的重要性与希腊、联合王国和法国代表达成一致意见的同时，他强调检查差异化并不意味着没有基线。关于 WP/250 号文件（国际机场理事会）的行动 b) 段和 c) 段，南非代表强调指出，附件 17 的标准和建议措施已经允许采用实现了相同目标的不同合规手段，并且宣称，列出了附件 17 标准和建议措施的替代性合规方式的拟议单独文件将是限制性的。他强调，今后应继续讨论这些问题，以便达成共识。尼日利亚代表表示同意这一观点。

85. 黎巴嫩代表表示支持 WP/141 号文件（卡塔尔）。

86. 尼加拉瓜代表表示同意，决策必须以证据为依据，并且对风险知情。他强调指出，用于确定风险水平的评价指标至关重要，因为该风险水平将用于确定拟用于根据附件 17 相关标准和建议措施应对威胁的航空安保措施。尼加拉瓜代表强调必须对航空安保的创新采取谨慎的做法，因为这将带来许多国家可能没有实力或人员能力进行部署的新的设备和技术。

87. 关于 WP/141 号文件，西班牙代表表示，他欢迎旨在为航空安保引入创新要素的所有举措。但是，他告诫在处理内部威胁方面不要采取构成倒退的措施，因为已经查明内部威胁是全球性问题，近期许多事件都证明了这一点。因此，西班牙代表表示支持巴西代表、联合王国代表和法国代表对该问题的发言。

88. 阿根廷代表指出，虽然没有人会反对航空安保创新，但希腊、巴西、法国、俄罗斯联邦、南非和西班牙代表均强调，必须采取谨慎的做法。他申明，航空安保专家组是审议该问题并处理所有相关关切的最佳论坛。

89. 在表示欢迎这三项文件时，墨西哥代表表示赞同联合王国、法国、俄罗斯联邦和西班牙等国代表就采取全球航空安保基线措施的重要性以及对处理内部威胁不退缩的重要性发表的意见。他强调指出，必需虑及尼加拉瓜代表对创新设备和技术提出的关切，因为必需对后者进行适当部署，以满足附件 17 的要求。

90. 在对 WP/248 号文件（加拿大）表示支持时，印度尼西亚代表申明，该文件提出的行动将促进实现全球航空安保计划的五项关键优先事项的成果，特别是优先事项成果 1) 增强风险意识及应对，和 2) 发展安保文化和人的能力。

91. 智利代表也表示赞同 WP/248 号文件，因为他认为基于证据的风险知情决策，有助于处理正在出现的对民用航空的威胁。他同时表示支持 WP/250 号文件（国际机场理事会）。

92. 在对这三项文件表示赞赏时，阿曼代表强调指出，任何未来创新都应在部署前由航空安保专家进行评估。他建议国际民航组织制定和公布有关所有新的航空安保创新的指导材料以促进各国实施。

93. 摩纳哥代表在阐述该国进行差异化检查的经验时强调，已适用于旅客的可见创新安保措施的效果差强人意。因此，摩纳哥认为应将重点放在对旅行公众尽量不可见的创新安保措施方面，例如对托运行李的检查方面。

94. 厄立特里亚代表赞同前述发言人对附件 17 所界定的全球航空安保基线措施必要性发表的看法。他强调，尽管卡塔尔、国际机场理事会和加拿大在其各自文件中概述了所开展的工作，但现在审议其中产生的某些问题的时机尚未成熟。

95. 航空公司驾驶员协会国际联合会的观察员表示强烈支持 WP/141 号文件（卡塔尔）的拟议行动。

96. 国际机场理事会的观察员表示赞同 WP/141 号文件和 WP/248 号文件（加拿大）。

97. 国际公务航空理事会的观察员强调，全球公务航空界支持所介绍的三项文件中阐述的以数据为导向、基于风险的做法，并认为应对系列安保风险的最佳做法是通过政府和业界的协调努力，以及针对各部门量身定制的解决办法。所介绍的上述文件有力地表明合作做法产生了最佳成果，国际公务航空理事会对此表示一致认可。它认为，“一刀切”的做法与文件提出的原则不符，而且对各种业务部门采用非定制做法的影响十分繁复且没有必要。全球公务航空界鼓励成员国在继续提出未纳入意义重大的行业咨询的要求之前，审议广泛的运行、独特的风险、可用的数据以及业界的影响。

98. 在对讨论进行总结时，主席指出，忆及第二次高级别航空安保会议的结论，并根据全球航空安保计划优先事项的结果和大会相关决议，执行委员会表示同意，注重成果和基于风险的原则能够为拟定附件 17 —《安保》规定的拟议修订以及相关最佳做法提供信息。为此，委员会要求航空安保专家组审议制定切实的方法，承认这些原则并将其酌情纳入决策过程，其目标是进一步加强航空安保方案的有效性、效率和可持续性。

99. 此外，委员会对促进航空安保创新表示了广泛支持，并呼吁成员国与行业伙伴进行协调，以促进新技术和创新技术的运行试验。特别是，在审议基于风险和注重成果的航空安保做法时，提出了在检查措施方面适用旅客差异化，作为检查活动的可能演变。但是，委员会强调，尽管存在其他合规手段，其中一些可参见国际民航组织《航空安保手册》（Doc8973 号文件），但实施基线安保措施对于健全的航空安保系统仍然极其重要。

网络安保

供通过的网络安保战略和大会决议

100. 航空安保和简化手续副局长（DD/ASF）介绍了 WP/28 号文件（国际民航组织网络安保战略），其中包含一项全面的航空网络安保战略，其制定是为了满足大会第 A39-19 号决议的要求，该决议呼吁各成员国通过横向、跨部门的职能做法处理网络安保，并要求国际民航组织为此拟定向各国提供支助的结构。该文件还提出更新大会第 39-19 号决议，以强调网络安保战略的紧迫性和重要性，并促进成员国根据全球网络安保愿景实施该战略，以便其航空部门能够抵御网络攻击并且能够发展壮大。该文件强调，网络安保战略需要得到行动计划的支助，该行动计划目前正在制定，并且涉及对适当机制的审议，以便在国际民航组织内部继续开展网络安保工作。

101. WP/28 号文件请大会：

a) 通过文件附录 A 所载的关于应对民用航空网络安保的拟议经更新的大会决议，该决议将取代大会 A39-19 号决议；

b) 核准文件附录 B 所载的网络安保战略；和

c) 敦促各国批准 2010 年《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京议定书）。

102. 阿拉伯联合酋长国代表介绍了 WP/221 号文件（网络安保），其中强调网络安保仍然是对民用航空的一大威胁，虽然国际民航组织和其他国际组织在积极开展工作，以确保将网络攻击的可能性和后果减至最小。注意到的是，国际民航组织网络安保战略是建立在国际民航组织全球网络安保愿景基础上的，并强调航空业应当能够抵御网络攻击、保持安全及全球可信。阿拉伯联合酋长国的代表忆及，该国于 2017 年 4 月在迪拜主办了国际民航组织网络安保峰会，这表明了网络复原力的重要性以及以更有效的方式应对网络安保问题的必要性，包括提高航空业对这些问题的认识。

103. WP/221 号文件请大会：

a) 认识到大会第 39 届会议以及关于民用航空网络安保的迪拜宣言，对制定网络安保战略以及理事会通过 WP/28 号文件附录 A 提交的、拟议经更新的关于应对民用航空网络安保的大会决议的关键作用；

b) 指示国际民航组织制定各附件关于网络安保的标准和建议措施时，确保航空安全专家积极参与；和

c) 鼓励各国参与理事会在 WP/28 号文件附录 B 介绍的网络安保战略中概述的信息共享框架。

104. 注意到的是，同时提交了以下信息文件：国际航空运输协会提交的 WP/395 号文件（航空网络安保–向前发展）。

讨论

罗马尼亚代表强调，数字化革命正在深刻改变社会，其结果是现代航空系统在全球范围互联互通，并越来越依赖于信息通信技术和数字基础设施。但是，这种相互连通也产生了相互依赖，并且易于受到需要管理的正在出现的威胁影响。他着重指出，全球信息安保漏洞的发生频率和复杂性都在急剧增加，因此他强调，制定高效而协调的响应措施以增强网络安保的复原力并保护航空关键信息的基础设施至关重要。罗马尼亚代表赞扬了国际民航组织通过其秘书处网络安保研究组（SSGC）在该领域所做的工作，并表示欢迎将理事会在 WP/28 号文件中介绍的网络安保战略作为第一项全面的通盘响应。他忆及，这是秘书处网络安保研究组内部协作，以及通过 2017 年 4 月 4 日至 6 日在阿拉伯联合酋长国迪拜举办的国际民航组织网络峰会、2018 年 5 月 7 日至 9 日在罗马尼亚布加勒斯特举办的国际民航组织欧洲、中东和非洲（EMEA）网络安保峰会以及其他活动的结果。罗马尼亚代表强调，必须确保在应对网络安保问题时不让任何国家掉队。

104. 因此，罗马尼亚代表表示支持 WP/28 号文件，其中载有拟议的网络安保战略以及关于应对民用航空网络安保的经更新的大会决议草案。他强调，网络安保战略需要通过适当机制制定的多学科具体行动计划来完成，同时确保有效和高效的管理以及充分的透明度。

105. 注意到 WP/219 号文件（宇航工业协会国际协调理事会）以及 WP/172 号文件（民用空中航行服务组织）、WP/221 号文件（阿拉伯联合酋长国）、WP/243 号文件（国际机场理事会）、WP/283 号文件（法国）和 WP/427 号文件（美国）处理了国际民航组织网络安保的治理结构问题，罗马尼亚代表表示，他认为国际民航组织内部网络安保活动的当前分工并不能就航空进一步发展的这些关键问题采取高效通盘的做法。他认为进一步的治理结构应符合以下评价指标：i) 在例如安全、空中航行和安保等等所有航空领域应透明开展工作；ii)

应根据新的总括性治理结构，继续在秘书处网络安保研究组和信任框架研究小组之下持续开展工作；iii) 可能受到网络安保影响的《国际民用航空公约》所有相关附件与国际民航组织其他相关文件之间的一致性；iv) 将相关专家保持在可管理的数量范围内；和 v) 按照 WP/219 号文件（宇航工业协会国际协调理事会）的倡议，由成员国管理该结构。

106. 在表示支持 WP/221 号文件（阿拉伯联合酋长国）时，罗马尼亚代表重申了确保每个相关附件所载与网络安保相关的标准和建议措施之间完全一致的重要性。为此，他强调不需要为所有附件制定与网络安保相关的标准和建议措施。

107. 丹麦代表、印度尼西亚代表、新加坡代表、特立尼达和多巴哥代表以及国际航协的观察员，表示赞同 WP/28 号文件（理事会）中介绍的网络安保战略，并表示同意需要开展工作制定一项全面的行动计划以支助这项工作，包括政策、相关的标准和建议措施、指导和最佳做法，其中虑及安全问题审议基于风险的决策和整体观点。

108. 新西兰代表表示支持制定 WP/28 号文件所概述管理航空网络安保的一致商定的原则，并强调各国努力确保国家各组织和部门实现高水平网络安保，以及正在制定的国际民航组织指导材料对协助各国建立国家网络安保框架的重要性。他主张采取基于效绩或原则的做法。

109. 赞比亚代表表示赞同 WP/28 号文件（理事会）和 WP/221 号文件（阿拉伯联合酋长国），并强调需要制定与网络安保相关的标准和建议措施。

110. 瑞士代表表示支持 WP/28 号文件附录 A 所载的关于应对民航网络安保的拟议经更新的大会决议。关于 WP/221 号文件（阿拉伯联合酋长国），他表示同意罗马尼亚代表的意见，即：没有必要为每个附件制定与网络安保有关的标准和建议措施，只是应在相关情况下予以纳入，并建议将资源专门用于制定此类标准和建议措施。

111. 在对 WP/28 号文件和 WP/221 号文件表示支持时，俄罗斯联邦代表对网络安保战略给予了肯定，并强调该战略在网络安保的背景下提出了关于安保文化的要点。他强调，各国可以立即开始实施网络安保战略，而无需等待制定国际民航组织相关标准和建议措施。俄罗斯联邦代表指出，虽然该国尚未批准《北京议定书》，但该进程正在进行之中，并且已经对其国家立法做了修订，以便有效实施《北京议定书》的规定。

112. 在回应罗马尼亚代表对 WP/28 号文件（理事会）、WP/219 号文件（宇航工业协会国际协调理事会）和 WP/221 号文件（阿拉伯联合酋长国）的评论时，荷兰代表重申了制定一项行动计划以确保以有效、高效和完全透明的方式实施网络安保战略的重要性。他进一步强调，国际民航组织应以高效、协调和整体的方式应对网络安保方面的挑战。

113. 在总结讨论时，主席指出执行委员会对国际民航组织及其秘书处网络安保研究组（SSGC）在处理民用航空网络安保方面开展的工作表示了赞赏。执行委员会尤其表示欢迎并赞同国际民航组织的网络安保战略，并强调了为实施该战略制定一项可持续、全面的行动计划，以及继续开展工作以建立健全的网络安保框架的重要性。为了进一步推动在管理网络威胁和风险方面采取连贯一致的做法，执行委员会表示同意建议全体会议通过 WP/28 号文件附录 A 所载拟议经更新的关于处理民用航空网络安保问题的大会决议，该决议将取代大会第 A39-19 号决议。

网络安保 — 治理结构、实施和指导以及向大会提供的其他更新

114. 法国代表介绍了 WP/283 号文件（关于航空网络安保的战略性做法），其中强调法国于 2018 年 4 月成立了航空运输网络安保理事会，以确保有效协调处理与民用航空网络安保有关的所有问题，并详细阐述了其在航空运输网络安保理事会方面的经验。该文件强调，应欢迎和鼓励理事会在 WP/28 号文件中提出的国际民航组织网络安保战略，并建立专门的协同横向机构。

115. WP/283 号文件请大会：

a) 建议所有国家在其民用航空当局与其负责网络安保的相关机构，以及所有服务提供者和行业利害攸关方之间建立包含战略和运行层面协调机制的高效国家协调；

b) 强调国际民航组织秘书处安保和安全部门与其相关工作组和专家组之间进行有效、跨领域工作和协调的重要性；和

c) 敦促国际民航组织理事会在国际民航组织内部界定并建立跨领域的民用航空网络安保机构，如根据《对航空运输委员会和非法干扰委员会各专家组的指示》（Doc9482 号文件）设立一个专家组，以整合包括信任框架在内的所有与网络安保相关的活动和文件，并对其实行协调一致。

116. 美国代表介绍了 WP/427 号文件（关于国际民航组织治理网络安保和抵御能力的提案），其中强调航空生态系统中的网络安保和复原力是一个多学科问题，影响着全球航空的几乎所有方面。如同大会第 A39-18 号决议和大会第 A39-19 号决议的认可，全球航空系统正在通过信息和通信技术变得越来越复杂和一体化。由于复杂性以及对数字化信息共享和通信的依赖，随着每一项技术进步和航空生态系统的持续现代化，对于网络安保和复原力的需求变得日趋重要。虽然美国代表认识到国际民航组织通过制定航空安保战略（参见 P/28 号文件附录 B）正在取得长足进展，但他强调国际民航组织内部需要重视网络安保治理和复原力。他指出，善治提高信息共享的效率，以更加通盘的方式妥善处理网络安保和复原力，但目前的治理结构割裂了安保与复原力，对整体航空生态系统产生了负面影响。

117. 美国代表指出，许多国家和业界已经认识到这个问题，并向大会提出了建立新的网络安保专家组的建议。但是，他强调国际民航组织专家组有具体的目的，即：根据《对空中航行委员会各专家组的指示》（Doc7984 号文件）第 1.2 段所述，推进专业化问题的解决办法或制定标准和建议措施以便有计划地发展空中航行。美国代表强调，网络安保和复原力比专业化问题更加全面，并且当前应使用基于行业的网络安保标准，而非制定新的国际民航组织标准和建议措施或新的国际民航组织附件。他强调，美国通过 WP/427 号文件提出的技术委员会将在理事会的直接管理下开展工作，理事会还将通过新的《对网络安保和复原力委员会的指示》制定其职权范围和成员资格。秘书处网络安保研究组和信任框架研究小组（TFSG）将在的新技术委员会下进行重组，充分考虑确保适当管理新委员会所涉及的任务、工作和成本。技术委员会可适当利用来自跨各个学科的主题事项专家，同时避免增加多个局、办事处的官僚作风和优先事项。

118. WP/427 号文件请大会：

a) 要求国际民航组织理事会如本工作文件所述，建立新的理事会网络安保和复原力技术委员会；

b) 敦促各国支持秘书处网络安保研究组制定的国际民航组织网络安保战略（参见 W/28 号文件附录 B）；和

c) 敦促各国支持信任框架研究小组的工作。

119. 来自国际机场理事会的观察员介绍了 WP/243 号文件（网络安保），其中强调了处理网络安保风险的重要性以及国际合作、“联合”治理和连贯实用政策的必要性。文件补充了理事会提出航空网络安保战略的 WP/28 号文件，以及所提交的其他文件。来自国际机场理事会的观察员强调，网络安保已成为航空业的真正风险，需要有复原力的系统和强大而高效的防御。为应对这一风险，国际机场理事会正在与机场合作推广最佳做法，但认识到需要国际民航组织、各国与行业之间的合作，并且需要明确的国际民航组织愿景和战略以及跨所有学科的协同。

120. WP/243 号文件请大会：

a) 支持网络安保战略（参见 WP/28 号文件附录 B），并要求国际民航组织与各国和业界合作制定支助该战略的行动计划；

b) 认识到对网络安保采取多学科做法的迫切必要性；

c) 要求国际民航组织迅速完成对当前网络安保治理结构的评估，并认真考虑由一个负责网络安保的专家组统筹考虑安保、安全、复原力和业务连续性问题。专家组必须包括来自各国和业界的适当技能资源，以推进网络安保战略中查明的工作，并应由空中航行委员会（ANC）与非法干扰委员会（UIC）或航空运输委员会（ATC）共同管理；和

d) 要求理事会在界定航空网络安保政策、战略、计划和标准时让行业和国家参与进来。

121. 来自民用空中航行服务组织的观察员介绍了 WP/172 号文件（网络弹性），其中讨论了网络安保的关键问题以及应对网络安保的更加有效的方式的必要性，并要求国际民航组织加快进程，为该地区各国和业界利害攸关方提供网络保护方面的指导和方向。该文件强调，在不久的将来，航空数字化以及航空与空中交通管理系统的全球连接将对系统安保构成挑战，因为单个系统的故障或受到的攻击可能会影响整个航空系统。为此，国际民航组织应在提供指导、协调和监管方面发挥领导作用。在注意到国际民航组织目前正在与秘书处网络安保研究组和信任框架研究小组合作评估各种问题的同时，民用空中航行服务组织认为，一个直接在国际民航组织理事会之下工作的治理良好的机构，将提供继续开展网络安保工作所需的效率和速度，并提出了“网络复原力、安全和安保专家组”（CRSSP）的建议。秘书处网络安保研究组和信任框架研究小组将继续作为该小组之下的工作组。

122. WP/172 号文件请大会：

a) 认识到对网络安保采取快速、治理良好的多学科做法的必要性；

b) 敦促国际民航组织理事会在国际民航组织理事会和航空运输委员会的管理下设立“网络复原力、安全和安保专家组”（CRSSP）；和

c) 敦促国际民航组织理事会在新成立的网络复原力、安全和安保专家组之下设立航空信任框架工作组。

123. 来自航空工业协会国际协调理事会的观察员介绍了 WP/219 号文件（关于国际民航组织网络安保治理结构的提案），其中提出建立一个统一的多学科的国际民航组织单一实体，在业界直接参与下由成员国进行管理。文件认识到，国际民航组织全球网络安保愿景查明了航空生态系统在持续创新和增长的同时能够抵御网络攻击的必要性。航空工业协会国际协调理事会的观察员表示，当前的网络安保专家组和研究小组在协调国际民航组织网络安保活动方面成效不足；建立一个集中化的网络安保实体，将通过支助全球航空跨领域的网络安保活动的治理需求，能够处理所查明的某些问题。建立一个实现包括航空公司、机场、国家及航空制造商在内的全球民用航空界需求和目标的新的国际民航组织实体。对此类专家组或技术委员会等等不同机构的优势与不足，应对照其需求和目标加以权衡。航空工业协会国际协调理事会的观察员强调，业界能够作出很大贡献，并要求将其直接参与和作用视为国际民航组织最后决定的一部分。

124. 来自航空工业协会国际协调理事会的观察员着重指出，WP/219 号文件分享了 WP/283 号文件（法国）、WP/427 号文件（美国）、WP/243 号文件（国际机场理事会）和 WP/172 号文件（民用空中航行服务组织）的相同基本提案。他强调虑及航空工业协会国际协调理事会已提交给技术委员会的 WP/369 号文件的重要性，审议将信任框架研究小组的活动与国际民航组织网络安保战略联系在一起的必要性，以及在应对网络安保方面开展跨国际民航组织的横向协调的必要性。

125. WP/219 号文件请大会：

a) 要求理事会建立一个民用航空网络安保实体，由成员国在行业支助下管理，可以横向开展工作，以巩固和协调跨国际民航组织的与网络安保有关的活动；

b) 要求理事会批准秘书处网络安保研究组制定的网络安保战略（参见 WP/28 号文件附录 B），同时认识到组建秘书处网络安保研究组，不是为了处理网络安保的横向交叉性质；

c) 指示秘书长虑及在地区或国家层面已经开展的协调工作，与各国和业界协调，使网络安保风险管理过程协调一致；和

d) 要求理事会敦促各地区各国发展网络安保危机管理能力，并在国际层面进行协调，以防止因当地航空网络安保事件导致丧失旅客信任。

126. 委内瑞拉玻利瓦尔共和国代表介绍了 WP/348 号文件[创建网络安保联络点（PoC）的提案]，其中要求各国制定并实施可靠的通信机制，从而确保民用航空免遭网络攻击的破坏。该文件请大会指示理事会要求秘书处制定并实施网络安保联络点（PoC）网络，以便快速、高效和可靠地处理网络威胁的全球挑战，并实施附件 17 —《安保》所载的各项规范。

127. 随后，委内瑞拉玻利瓦尔共和国代表介绍了 WP/394 号文件（为各国实施国际民航组织网络安保要求设计技术指南），其中要求各国提供信息和指导材料，以协助实施国际标准、制定战略，并适用最佳做法，以保护关键的基础设施和通信系统免遭威胁民航安全的非法干扰行为。其中请大会指示理事会要求秘书处制定指导材料，并根据需要按适当间隔进行修订，以协助成员国应对网络威胁并实施附件 17—《安保》所载的航空安全规范和程序。

128. 注意到的是，同时提交了以下信息文件：委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的 WP/490 号文件（民用航空网络安保措施的实施经验），以及卡塔尔提交的 WP/532 号文件（航空网络安保）。

讨论

129. 在表示支持 WP/283 号文件（法国）以及所提交的其他文件时，挪威代表强调必须向前迈进迎接网络安保方面的挑战，并申明国际民航组织是推动全球层面前进行动的适当论坛。她强调需要采取更全面的做法来处理网络安保的不同方面，并重申了有效的跨领域工作以及国际民航组织秘书处安保与安全部门及其相关小组与专家组之间进行协调的重要性。挪威代表还对法国在 WP/283 号文件中提供的有关其国家内部对参与网络安保的公共和私人利害攸关方进行协调的信息表示了赞赏。

130. 以色列代表也表示支持 WP/283 号文件，特别是支持法国关于在民航当局与其他相关当局之间建立高效的国家协调以处理网络安保问题的做法。他强调，以色列民航局认识到航空网络安保是航空监管部门与安保机构面临的共同挑战，因此与以色列国家网络安保主任签订了谅解备忘录（MoU），以促进所有航空子网络安保活动，包括监督和研发活动。以色列代表强调，自签订谅解备忘录以来，它们设法更加高效且有效地开展了合作，并发起了多个国家项目和国际倡议。因此，以色列的经验表明，在各机构之间的密切协作下，这种跨部门的整体做法对于确保有效性至关重要，并且对全行业都十分重要。

131. 在强调网络安保是远远超出民用航空的一项新兴威胁时，意大利代表表示欢迎法国在 WP/283 号文件中介绍的战略做法，因为其中强调了为确保航空运输的安全和安保以及各国家当局之间的高效协调拟制定和实施的基本方面。他指出，在这方面，国际民航组织秘书处安保和安全部门与相关小组和专家组之间缺乏有效协调。意大利代表在强调需要对航空网络安保采取整体做法时，强调这将有助于建立一个能够抵御网络安保威胁，并保持航空运输服务连续性的强大系统。他表示支持 WP/243 号文件（国际机场理事会），特别是支持制定一项支助国际民航组织网络安保战略的行动计划。

132. 巴拉圭代表重申了保护民航关键基础设施系统和数据免遭网络威胁的重要性，并强调国际民航组织、其成员国和其他利害攸关方需要协同努力，建立有效且协调的全球框架以应对网络安保挑战。他表示支持 WP/348 号文件和 WP/349 号文件（委内瑞拉玻利瓦尔共和国）。

133. 尼加拉瓜代表表示赞同所介绍的全部文件，尤其是提议建立快速、高效和可靠应对全球网络威胁的挑战，并实施附件 17 所载规范的网络安保联络点网络的 WP/348 号文件。他强调，国际民航组织地区办事处需要为各国实施拟议的国际民航组织网络安保战略提供支助（参见 WP/28 号文件附录 B）。

134. 在表示支持 WP/283 号文件（法国）时，西班牙代表强调需要在各国、行业和其他利害攸关方的支助下，有效协调全球范围内的航空网络安保，以及涵盖航空政策制定各个方面的治理结构。他表示同意，治理结构应符合罗马尼亚代表先前提到的评价指标（参见上文第 107 段），并强调需要虑及后者发言中提出的要点。

135. 荷兰代表表示赞同这一观点。他强调指出，在决定治理结构之前，至关重要的是要对网络安保机构的作用有一个清晰的认识，譬如：该机构是否仅对可能受到网络安保影响，或者负责提出与网络安保相关的标准和建议措施的附件和专家组具有咨询作用。荷兰代表表示支持 WP/221 号文件（阿拉伯联合酋长国），但要根据罗马尼亚代表的意见，即不必为所有附件制定与网络安保相关的标准和建议措施。他建议对该文件的行动 b) 段进行相应修改，在“附件”之前插入“相关”一词，改为“指示国际民航组织确保制定每一相关附件中关于网络安保的标准和建议措施时与航空安全专家积极接触”。

136. 瑞士代表表示完全支持这些意见，并指出 WP/427 号文件（美国）包含一些可用于进一步拟定治理结构的有趣内容，特别是建立理事会新的网络安保和复原力技术委员会的想法。他非常赞同对该事项采取此类自下而上的做法。

137. 在对 WP/172 号文件（民用空中航行服务组织）、WP/283 号文件（法国）和 WP/427 号文件（美国）表示支持时，巴西代表强调，他更偏向后一文件中美国提出的航空网络安保治理结构。

138. 喀麦隆代表表示赞同 WP/243 号文件（国际机场理事会）、WP/283 号文件（法国）、WP/427 号文件（美国）和 WP/219 号文件（宇航工业协会国际协调理事会）中提出的关于加强网络安保相关问题治理的行动。在强调应全面处理网络安保和复原力的问题时，她主张建立一个由成员国专家组成的实体，与国际民航组织空中航行局（ANB）和航空运输局（ATB）携手合作，以处理与网络安保相关的问题，尤其是安全、安保、复原力和运行连续性等方面的问题。

139. 加拿大代表表示赞同巴西代表为支持美国关于航空网络安保治理结构的愿景（WP/427 号文件）所发表的评论，并表示同意瑞士代表及荷兰代表的发言。他强调，无论讨论的结果如何，都必须确保在适当水平上进行充分适当的管理，其中认识到网络安保的多学科性质并弥补安全与安保之间的不足。

140. 黎巴嫩代表强调了网络安保在保护数据、机场电子系统、航空器电子系统、空中航行系统、气象系统和仪表着陆系统，以及因此在打击恐怖主义方面的重要性。他举例指出了恐怖分子对仪表着陆系统进行网络攻击可能导致的灾难性后果。

141. 在总结讨论时，主席指出，执行委员会认识到了必须以更加正式化的方式继续推进秘书处网络安保研究组的工作，从而与国际民航组织其他专家小组进行组织有序的协调。因此，委员会表示欢迎旨在有效协调整个国际民航组织网络安保活动、确保对网络安保采取多学科的做法、并促进信息共享的有关网络安保治理结构的各种提案。执行委员会讨论了可作为治理结构基础的适当评价指标，包括：i) 跨航空各领域，如：安全、空中航行和安保的透明度；ii) 秘书处网络安保研究组（SSGC）和信任框架研究小组（TFSG）持续开展的工作，应在一个新的总括性结构之下继续进行；iii)《国际民用航空公约》所有相关附件之间的一致性；iv) 将相关专家保持在易于管理的数量；和 v) 由成员国进行管理并确保业界利害攸关方参与的结构。因此，执行委员会商定，国际民航组织应迅速进行可行性研究和差距分析供理事会审议，以便在虑及上述评价指标的情况下，查明最适当的网络安保治理结构和协调机制。

142. 执行委员会表示欢迎各国和业界分享实施方面的经验，并认识到信息共享和指导对所有利害攸关方的重要性。因此，国际民航组织应确保继续开发目前正在进行的网络安保联络点的网络，并且不断维护和更新网络安保资料库。

协同与合作

143. 阿拉伯联合酋长国代表介绍了澳大利亚、联合王国和阿联酋提交的 WP/251 号文件（实施安保措施等效性的一站式安保认可）。该文件强调在根据附件 17 的标准和建议措施实施时，一站式安保安排增强了各国之间的合作与协同，并强调了 2018 年 3 月于迪拜签署的适用于上述三国之间的三方航线托运行李航空安保措施谅解备忘录，以促进加强航空安保方面的合作及协同。该协议以国际民航组织制定的有关航空安保国际合作的新的原则为依据，是此类协议中最早签订的协议之一。该文件强调由于一站式安保在全球范围内仍然只得到零星实施，因此应进一步鼓励各国签订协作安排并实施一站式安保，以便提高航空安保系统的可持续性。

144. WP/251 号文件请大会：

a) 要求各国进一步采取航空运输协定规定的国际合作原则并对等效安保措施进行认可；和

b) 支持各国按照附件 17 和国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973 号文件）所载具体监管规定，签订双边和/或多边协定等协作安排的需求并实施一站式安保安排，以便在符合其风险评估的情况下通过避免不必要的重复性安保管制措施，提高航空安保系统的可持续性。

145. 阿拉伯联合酋长国的代表随后介绍了 WP/148 号文件（国家之间关于减缓针对民用航空安保风险的协作安排），其中讨论了国家之间就共享相关航空安保信息而加强合作与协作，以便提高国家、地区和全球层面基于风险的航空安保措施成效和效率的必要性和重要性。该文件强调，埃及、约旦、阿曼、沙特阿拉伯、苏丹和阿拉伯联合酋长国已决定签署关于共享和保护敏感航空安保信息的多边谅解备忘录（MOU），并已酌情邀请国际民航组织及阿拉伯民用航空组织（ACAO）其他成员国加入这一协定。该多边谅解备忘录的目的，是加强基于风险的航空安保措施的成效和效率。WP/148 号文件请大会敦促各国为共享航空安保信息签订双边和/或多边协作安排，以便加强航空安保措施的有效性，并高效应对新的和正在出现的威胁。

146. 南非代表介绍了 WP/254 号文件（安保机构之间的协作），其中强调航空安保不是一个国家内部的某一单独机构或部门的责任，并提供了在南非 OR 坦博国际机场（ORTIA）建立协作结构，以打击影响航空旅行者的犯罪。该文件强调了为陆侧安保、情报共享和安保文化产生的效益，同时强调了政治意愿对该举措的成功至关重要，因为它需要南非政府各相关部委之间密切协同及相互支持。

147. WP/254 号文件请大会：

a) 注意到本工作文件的内容；和

b) 鼓励尚未采取此类行动的其他国家制定合作与协作战略，并建设伙伴关系，以便加强对标准和建议措施的有效实施。

讨论

148. 在表示支持 WP/148 号文件（阿拉伯联合酋长国）时，西班牙代表重申，共享相关航空安保信息将提高国家、地区和全球层面基于风险的航空安保措施的有效性和效率。

149. 瑞士代表也表示赞同 WP/148 号文件。在提及 WP/251 号文件（澳大利亚、阿拉伯联合酋长国和联合王国）时，他告诫说，出发国对机场的安保措施负有完全责任，并且在实施一站式安保安排之前，需要作出充分的保证。他表示感谢南非分享其在 OR 坦博国际机场为打击犯罪而制定的协作结构方面的经验，这是陆侧安保的一个非常重要的要素。

150. 澳大利亚代表指出，澳大利亚很高兴成为 WP/251 号文件的共同提交国。鉴于旅行和贸易量不断增长，澳大利亚认识到一站式安保安排将带来巨大效益，因为它们提供包括通过消除安保控制的不必要重复降低了行业成本、为旅客提供了更加无缝隙的旅行体验，并且有助于在政府之间建立更加牢固、更密切的协作关系等一系列效益。但是，与任何机制一样，在对安保进行简化方面，重要的是要确保维持或加强安保成果。

151. 在对 WP/254 号文件（南非）表示支持时，意大利代表表示欢迎制定机场多学科综合战术安保计划，并强调政府机构与航空利害攸关方之间的此类协作，是快速高效实现主要安保目标的关键因素。在注意到这一事实也得到了全球航空安保计划的承认、其基本原则之一就是合作及信息共享时，他对 OR 坦博国际机场实施的模式表示了赞赏，并根据他同样表示赞同的 WP/148 号文件（阿拉伯联合酋长国）所载的倡议，鼓励加强各国之间及各自内部的协作。

152. 塞内加尔代表也表示支持 WP/148 号文件，尤其是加强各国之间的合作与协作以便共享相关航空安保信息以减轻对民用航空的威胁。他对南非在 WP/254 号文件中分享其相关经验表示了感谢。

153. 在表示赞同 WP/254 号文件时，沙特阿拉伯代表重申了安保机构之间为保护航空系统免遭威胁而开展协作的重要性。关于 WP/148 号文件，他对阿拉伯联合酋长国在该国与埃及、约旦、阿曼、沙特阿拉伯和苏丹之间就共享和保护航空安保敏感信息方面达成的多边谅解备忘录的努力表示了赞赏。沙特阿拉伯代表申明，该谅解备忘录将对该地区的航空安保产生有利的影响。

154. 联合王国代表表示欢迎所介绍的所有三项文件，其共同主题是加强合作。他强调指出，无论是通过国际民航组织、还是在国与国的基础上、或者在国家内部、或者与业界一起，所有各方都必须争取加强合作。在提请注意对具有同等航空安保制度的国家间一站式安保效益进行概述的 WP/251 号文件（澳大利亚、联合王国和阿拉伯联合酋长国）时，联合王国代表强调指出，一站式安保安排可以产生更加高效的航空安保系统并避免重复，即：通过合作提高成效。尽管如此，他表示同意瑞士代表的意见，认为措施的等效性以及对那些措施的监督安排，是任何一站式安保安排中对系统进行保护的关键。由于注意到航空是一个涉及许多不同政府和行业实体的网络，因此联合王国代表申明，至关重要的是，所有实体必须通力协作以保护网络免遭恶意行为侵害。因此，他表示支持 WP/254 号文件（南非）和 WP/148 号文件（阿拉伯联合酋长国）所载的拟议行动。

155. 在表示赞同 WP/148 号文件和 WP/251 号文件时，尼日利亚代表鼓励各国通过协作安排共享有关针对民用航空的威胁信息。他还表示支持 WP/254 号文件，尤其是行动 b）段，其中请大会鼓励尚未采取此类行动的其他国家制定合作及协作战略并建立伙伴关系，以提高对标准和建议措施的有效实施。尼日利亚代表对南非分享这方面的经验表示了赞赏。

156. 在总结讨论时，主席表示，根据某些成员国的要求审议加强国家间合作与协作必要性时，执行委员会表示支持第二次高级别航空安保会议的结论，即志同道合的国家之间基于对安保措施等效性的认可签订一站式安保安排，可以通过提高效率以及更加有效地利用资源来使航空安保系统受益。因此，执行委员会鼓励各国签订协作安排并实施一站式安保安排，以便通过避免安保控制的不必要重复来提高航空安保系统的可持续性，这符合国际民航组织《*航空安保手册*》（Doc8973 号文件）所载的指导材料和相关风险评估。虽然一站式安保安排可能对某些国家参与其中具有挑战性，但执行委员会认识到，存在可以提高航空安保效率的其他做法。此类做法包括通过信息共享安排、多边协定（例如谅解备忘录）及合作机制，加强各国之间以及政府机构与航空利害攸关方之间的协作。为此，执行委员会表示欢迎一个成员国提出的倡议（南非；WP/254 号文件），并鼓励其他国家进一步探索类似做法及协作安排。

任何其他事项

157. 主席通知执行委员会，由于定于 2019 年 9 月 27 日星期五在蒙特利尔市中心举行青年气候罢工游行，因此国际民航组织办公楼将于当天关闭，不允许任何代表团或人员进入大楼。执行委员会、技术委员会和经济委员会的会议定于 2019 年 9 月 28 日星期六下午举行，执行委员会的其他会议定于 2019 年 9 月 29 日星期日上午和下午举行。经修改的时间表（WP/10 号文件）将在短期内发布。

158. 主席进一步指出，只有各局局长/办公室负责人指定的必要工作人员才需要参与上述会议工作，管理人员应制定计划并为夜班工作人员提供指示。

159. 会议于 17 时休会。

第四次会议记录

（2019 年 9 月 28 日，星期六，14 时 15 分）

讨论题目

1. 议程项目 12：航空安保 — 政策（续）

安保文化

— 阿根廷、澳大利亚、比利时、巴西、加拿大、中国、法国、冈比亚、德国、加纳、爱尔兰、意大利、日本、约旦、肯尼亚、荷兰、新西兰、尼日利亚、北马其顿、葡萄牙、卡塔尔、罗马尼亚、沙特阿拉伯、塞拉利昂、新加坡、瑞士、土耳其、阿拉伯联合酋长国、联合王国、美国、国际机场理事会（ACI）和国际航空运输协会（IATA）提交的文件
— 阿根廷、卡塔尔、瑞士、阿拉伯联合酋长国和国际航协提交的文件
— 新加坡提交，阿根廷、亚美尼亚、比利时、巴西、柬埔寨、加拿大、中国、斐济、法国、意大利、日本、约旦、老挝人民民族主义共和国、马绍尔群岛、瑙鲁、新西兰、尼日利亚、帕劳、巴布亚新几内亚、菲律宾、葡萄牙、俄罗斯联邦、塞内加尔、瑞士、泰国、特立尼达和多巴哥、阿拉伯联合酋长国和联合王国联署的文件
— 喀麦隆提交的信息文件

国家监督活动

— 多米尼加共和国提交的文件
— 非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个成员国提交的文件
— 芬兰代表欧洲联盟（EU）及其成员国提交的信息文件
— 伊朗（伊斯兰共和国）提交的信息文件

加强地区实施

— 哈萨克斯坦提交的文件
— 俄罗斯联邦提交的文件

向大会提供的其他更新情况

— 多米尼加共和国提交的信息文件
— 印度提交的信息文件
— 印度尼西亚提交的信息文件
— 阿曼提交的信息文件
— 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的信息文件

拟由大会通过的决议

— 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

— 黎巴嫩、墨西哥、尼日利亚、卡塔尔、沙特阿拉伯、新加坡、阿拉伯联合酋长国；芬兰代表欧盟及其成员国以及欧洲民航会议（ECAC）其他成员国提交的信息文件

2. 议程项目 13：审计计划 — 持续监测做法

— 国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划的实施情况

普遍安全监督审计计划持续监测做法的演变

— 关于普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）演变的报告

— 芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国；欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交；新西兰联署的文件
— 澳大利亚和新西兰提交，新加坡、联合王国和芬兰代表欧盟及其成员国联署的文件
— 阿拉伯联合酋长国提交的文件
— 巴西提交的文件
— 多米尼加共和国提交的文件
— 卡塔尔提交的文件
— 秘鲁提交，伯利兹、玻利维亚（多民族国）、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）联署的文件
— 秘鲁提交，伯利兹、玻利维亚（多民族国）、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）联署的文件
— 秘鲁提交，国际民航组织南美（SAM）地区成员国及拉丁美洲民航委员会成员国（LACAC）支持的文件
— 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国） 提交的文件
— 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交，伯利兹、玻利维亚（多民族国）、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和乌拉圭共同提案的文件
— 玻利维亚（多民族国）提交，国际民航组织南美地区成员国及拉美民航委员会成员国支持的信息文件
— 大韩民国提交的信息文件

关于普遍安保审计计划持续监测做法范围和方法的审查报告

— 关于普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）范围和方法的审查报告

— 非洲民航委员会代表 54 个成员国提交的文件
— 古巴提交的文件

3. 任何其他事项

讨论摘要

议程项目 12：航空安保 — 政策

1. 执行委员会接续（EX/3）并完成其对议程项目 12 的审议。讨论重点为安保文化、国家监督活动、加强地区实施、向大会提供的其他更新情况和拟由大会通过的决议等事项，这些内容载于理事会提交的一份主要文件 WP/27（国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明），和国家与国际组织提交的相关文件。

安保文化

2. 巴西代表介绍了 WP/253 号文件（转变安保文化的活动），该文件由阿根廷、澳大利亚、比利时、巴西、加拿大、中国、法国、冈比亚、德国、加纳、爱尔兰、意大利、日本、约旦、肯尼亚、荷兰、新西兰、尼日利亚、北马其顿、葡萄牙、卡塔尔、罗马尼亚、沙特阿拉伯、塞拉利昂、新加坡、瑞士、土耳其、阿拉伯联合酋长国、联合王国、美国、国际机场理事会和国际航空运输协会提交。文件强调，要实现长期的、有效的航空安保，就必须建立综合的安保文化，因为这有助于缓解来自内部人员和外部的威胁。虽然就安保文化的重要性具有广泛的共识，但安保文化行为和意识转变对于交付航空运行而言可能具有挑战性。因此，文件鼓励各国、各组织和业界携起手来，结成伙伴，主动拥抱和植入积极的安保文化。需要大力推广积极的安保文化，调动员工遵守安保程序和规章的积极性并对其问责。需将对积极的安保文化的支持变成务实的行动，如文件 2.3 段和 4.3 段所述。这包括凸显机场及周围区域安保重要性的安保文化活动。活动的重点应面向所有层级的所有人员以及一些关键部门，例如人力资源与营销，以了解向雇员传达安保信息的最佳办法。关于安保文化的现有国际民航组织指导材料和工具可提供帮助，国际民航组织航空安保专家组（AVSECP）培训工作组（WGT）制作的安保文化活动启动工具包也如此。希望国际民航组织能提供更多资源，在明年（2020 年）及以后在世界各地高调开展安保活动，落实各项航空安保文化举措。

3. WP/253 号文件请大会：

a) 呼吁所有成员国、组织和业界开展务实的活动，加强它们各自管辖区或组织内部的安保文化；

b) 鼓励成员国与各组织和业界进行协作，向利害攸关方推广并与他们共享安保文化的做法和益处；

c) 敦促国际民航组织秘书处提供资源来开展“全球安保文化活动”并举办相关讲习班，以支持各国、各组织和业界的工作；和

d) 支持国际民航组织正在进行的持续工作，为了各国实施和维持强有力的安保文化而确定和制定实在的方法。

4. 国际航协观察员代表阿根廷、卡塔尔、瑞士、阿拉伯联合酋长国和国际航协介绍了WP/178号文件［综合风险管理（IRM）方法 — 安保文化］。文件倡导对航空安保采用更为综合的做法，包括风险管理、以风险为重点的行动和更有成效的安保文化，这是国际民航组织全球航空安保计划（GASeP）中最为重要的方面之一。文件强调，每个国家和每个业界利害攸关方都应制定、维持和不断加强稳健的安保文化，鼓励所有雇员在思考和行动时具有安保意识。安保文化对于处理最具挑战性的威胁之一 — 内部人员威胁至关重要，因为安保系统绝大部分脆弱性和漏洞都为在民用航空环境中工作的所有雇员所知晓或看到。对雇员进行教育使其了解威胁与其影响以及他们在安保方面可以发挥的关键作用，目的在于提高安保意识水平，因而通过在最早的阶段进行积极主动的侦测来降低攻击得逞的潜在风险。文件忆及国际航协运行安全审计（IOSA）计划标准手册中关于安保意识初训和复训以及事件报告的已有规定，并强调拟议对附件17 — 《安保》的第17次修订将进一步强化这两项基本要素，提高安保警觉性、意识和文化。文件还着重指出，国际民航组织正在通过由阿拉伯联合酋长国主持的航空安保专家组（AVSECP）工作组分组开发一个新的安全和安保事件报告机制，包括一个广受认可的安保事件分类法。

5. WP/178号工作文件请大会：

a) 请国际民航组织促进和协助迅速制定广泛、包容各方的安保分类法以及信息共享流程，供所有国家和利益相关方使用；和

b) 请各国并鼓励所有业界利害攸关方重审并更新现有安保意识培训计划（包括初训和复训）的国家要求和教学大纲，将事件报告意识和流程纳入其中，并熟悉国家和业界已经开发的其他等效工具。

6. 新加坡代表介绍了WP/328号文件（向其他机构和组织推广安保意识）（及第1号更正）；该份文件由新加坡提交，阿根廷、亚美尼亚、比利时、巴西、柬埔寨、加拿大、中国、法国、意大利、日本、约旦、老挝人民民族主义共和国、瑙鲁、新西兰、尼日利亚、帕劳、菲律宾、葡萄牙、俄罗斯联邦、塞内加尔、泰国、阿拉伯联合酋长国和联合王国联署。文件强调，航空安保是全球民用航空系统的一大关键支柱。不幸的是，对民用航空的安保威胁仍然是无时不在的挑战，而且这些威胁在不断演进，日趋精密复杂。因此，人的因素继续是处理这些威胁的一个必需组成部分。

7. WP/328号文件着重指出，民用航空生态系统由诸多组织构成，它们在安全、安保地移动航空器和空运人员、货物方面发挥着各自的作用，安保人人有责。文件强调，在这方面，向其他机构和组织推广和提升航空安保意识，特别是那些在民用航空生态系统中发挥作用的机构和组织，将对所有利害攸关方有用和有益。这些可包括执法机构、空中航行服务提供者、移民和海关人员、机场应急部门、航空公司、地面服务代理和在机场空侧内工作从最高管理层开始的各级人员等。文件强调，非航空安保人员也可对加强航空安保发挥重要作用，引述的范例是，他们可充当耳目，引起对于机场或机上可疑人员或物品的警觉，这样可防止事件的发生。他们还可在发生安保事件时提供协助，帮助将伤亡和损坏减至最低。在摘要中，文件鼓励国家和利害攸关方审议向所有机构推广航空安保意识和发展安保文化的重要性，包括从最高管理层开始的各个层级并横跨各个机构，他们的主要责任不是航空安保，但是涉及或负责国家民用航空安保方案（NCASP）和机场安保方案（ASP）方方面面的实施，还包括那些获得授权可不经陪同进入空侧区域的人员。文件申明，这些努力将加强全球航空系统的安保并保护全世界民用航空的运行。

8. WP/328 号文件请大会鼓励各国和业界组织加强协调，并向自己民用航空生态系统中的所有实体推广安航空安保意识，包括非航空安保机构，向全球航空安保计划（GASeP）中关于持续保持航空安保警觉的规定看齐。

9. 会议注意到还提交了以下信息文件：喀麦隆提交的 WP/491 号文件（Promotion de la culture de sûreté en milieu aéroportuaire）（仅有法文 — 译注）。

国家监督活动

10. 多米尼加共和国代表介绍了 WP/405 号文件（关于实施矩阵以确定国家监督活动优先事项及频率的提案），文中着重指出需要制定矩阵模型以确定国家航空安保监督活动的优先事项及频率。这些矩阵有助于确定有序和系统性的合规监督机制和方法，确保有效实施国家民用航空安保方案（NCASP）,并促成在风险评估的基础上为监督而对资源进行优先排序。提案涉及附件 17 —《安保》的以下两条标准：标准 3.4.5，其中规定“每一缔约国必须确保定期核查安保措施的实施是否符合国家民用航空安保方案。必须根据有关当局所做的风险评估来确定实行监测的优先事项和频率。”；和标准 3.4.6，其中规定“每一缔约国必须安排定期进行安保审计、测试、考察和检查，以核查对国家民用航空安保方案的遵守情况，迅速、有效地纠正任何缺陷。”制定矩阵至少应虑及文件 2.6 段中所列的组成部分。这些组成部分除其它外包括：针对高风险航班或提高威胁警惕航班的特定安保措施；对非法干扰行为的应对能力；实施安保管制的代理的表现；安保设备的采购需求；和航空安保质量管制活动的调查结果。国家监督活动的模型矩阵见于文件附录。

11. WP/405 号文件请大会制定航空安保监督的矩阵模型，各国在确定各自安保监督系统活动优先事项及频率时，可将其作为参考。

12. 非洲民航委员会观察员代表非洲民航委员会 54 个成员国介绍了 WP/165 号文件第 1 号修改稿（航空安保质量控制和对经查明缺陷加以纠正时面临的挑战）。文件着重指出了实施航空安保质量控制方案方面正在面临的全球挑战，并提议加强这一方案及其有效实施，以确保以可持续的方式实现安全可靠的民用航空系统。

13. WP/165 号文件第 1 号修改稿请大会：

a) 注意到文件所载的信息；

b) 敦促成员国将质量控制纳入其优先事项清单；

c) 敦促成员国投入充足资源并建立适当机构，以确保有效开展质量控制活动；和

d) 要求国际民航组织将质量控制纳入大会本届会议拟概述的优先事项清单。

14. 会议注意到还提交了以下信息文件：芬兰代表欧盟及其成员国提交的 WP/112 号文件（欧洲联盟航空安保监督）（仅有英文 — 译注）；和伊朗（伊斯兰共和国）提交的 WP/466 号文件[将安保监督的八项关键要素（CE）纳入附件 17]（仅有英文 — 译注）。

加强地区实施

15. 哈萨克斯坦代表介绍了 WP/171 号文件[航空安保（AVSEC）和简化手续（FAL）领域的国家工作和与欧洲/北大西洋办事处合作的工作成果以及欧洲/北大西洋办事处扩大和适当人员配置]，文中强调，位于巴黎的国际民航组织欧洲/北大西洋（EUR/NAT）办事处是该地区为航空安保和简化手续开展合作与信息交换的重要平台。文件强调，欧洲/北大西洋办事处发挥了关键作用，协调其 56 个国家的活动并为这些国家提供协助和能力建设，以实施附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》中的标准和建议措施（SARPS）以及全球航空安保计划（GASeP）。文件还着重介绍了欧洲/北大西洋航空安保小组（ENAVSECG），这是该地区最大的合作、协调和信息交换平台，涵盖辖区内所有 56 个国家以及行业、地区和国际组织。

16. WP/171 号文件请大会：

a) 注意文件所提供的信息；

b) 支持关于为国际民航组织欧洲/北大西洋办事处配备两名航空安保/简化手续地区官员的要求，以便为各国努力以协调一致方式实施附件 17 和附件 9 继续提供出色的支持，并使各国酌情改进以便能够实现欧洲/北大西洋民航局长会议批准的地区全球航空安保计划路线图中确定的地区理想目标；和

c) 认识到国际民航组织欧洲/北大西洋办事处人员配备不足所带来的风险。

17. 俄罗斯联邦代表介绍了 WP/355 号文件（关于充实欧洲/北大西洋办事处航空安保员工队伍的措施），文中着重指出，鉴于当今世界针对民用航空非法干扰行为所带来的威胁日益增多，最近发生了针对民用航空设施的恐怖主义行为，极端分子和恐怖分子活动不断增加，越来越有必要加强监管行动，改进可确保全球和地区航空安保的各项措施，并加大在国际民航组织和成员国之间的协调。为此目的，国际民航组织正在采取一项政策，充实国际民航组织各地区航空安保员工队伍。但是，俄罗斯联邦对欧洲/北大西洋办事处的情况存在关切，这一办事处所辖国家最多（56 个）。目前，该地区办事处仅有一个航空安保雇员职位，且其供资不是通过本组织的经常方案预算而是通过航空安保基金的自愿捐助。

18. WP/171 号文件请大会：

a) 承认有必要充实国际民航组织欧洲/北大西洋办事处航空安保员工队伍;

b) 提议由秘书长做出承诺，除了通过国际民航组织经常方案预算为欧洲/北大西洋办事处各职位供资外，另外从国际民航组织下一个三年期（2020－2022 年）经常方案预算中拨出额外的资金来雇佣两名航空安保员工，同时保留目前由自愿捐助资助的这个预算外航空安保员工职位; 和

c) 紧急建议国际民航组织理事会在国际民航组织 2023－2025 年经常方案预算中将上述这位预算外航空安保雇员转换成经常方案中的员工职位，这样，国际民航组织欧洲/北大西洋办事处由经常方案预算供资的航空安保员工职位数将很快不少于两（2）个，且随后将不少于三（3）个。

向大会提供的其他更新情况

19. 会议注意到还提交了以下信息文件: 多米尼加共和国提交的 WP/494 号文件（Licensias del personal certficado en seguridad de la aviación civil en la República Dominicana）（仅有西班牙文 — 译注）和 WP/495 号文件（Ley 188-11, que regula la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil en la República Dominicana）（仅有西班牙文 — 译注）；印度提交的 WP/569 号文件（在机场工作的人员的生物识别出入管制系统）（仅有英文 — 译注）；印度尼西亚提交的 WP/517 号文件（印度尼西亚的航空安保）（仅有英文 — 译注）；阿曼提交的 WP/543 号文件（阿曼按照附件 17 标准和建议措施及附件 9 安保相关规定更新和修订国家立法的经验）（仅有英文—译注）；和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的 WP/489 号文件（Modernización del sistema de seguridad de la aviación del estado venezolano）（仅有西班牙文 — 译注）。

讨论

20. 大韩民国代表重申，如 WP/253 号文件（阿根廷等）所着重指出的那样，需要为加强安保文化开展务实活动。他还表示完全支持 WP/178 号文件（阿根廷等），并赞赏国际民航组织，尤其是航空安保专家组、其航空安全数据和航空安保事件报告工作组及其航空安保事件报告分组的努力，以开发一个航空安保事件报告系统。大韩民国代表强调，如 WP/328 号文件（新加坡等）所述，向航空安保和非航空安保人员推广航空安保意识和培养安保文化十分重要。他还表示支持 WP/165 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会）和 WP/405 号文件（多米尼加共和国），内容涉及加强航空安保质量控制方案及其有成效的实施。

21. 意大利代表表示，意大利深切赞赏在所提交的文件中阐明的共同原则，并重申其承诺，为实施这些原则开展富有成果的协作。意大利强烈支持全球航空安保计划，尤其是提高风险意识和培养安保文化与人的能力方面，WP/178 号文件、WP/253 号文件（阿根廷等）及 WP/328 号文件（新加坡等）对这些想法作了充分描述。意大利赞赏正在开展的努力，以建成一个有成效的安保制度，提高安保文化行为和意识；并认为，为了实现这些全面的目标，需要由国家在其各机构内并与业界和利害攸关方协作，采取务实和具体的行动。意大利还支持 WP/165 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会），其中强调了对有成效地实施航空安保措施进行监督的重要性。

22. 赞比亚代表来自非洲民航委员会的一个成员国，完全核准 WP/165 号文件第 1 号修改稿中所载的建议，尤其是国家应优先航空安保质量控制活动。

23. 西班牙代表表示支持 WP/253 号文件（阿根廷等），内容涉及为提高安保文化开展务实活动；也支持 WP/328 号文件（新加坡等），内容涉及提高意识，认识到鉴于全球民用航空面临的威胁和风险，航空安保需要继续作为各国和整个国际社会的优先事项。他强调，由于航空业务量不断增长，因此需要国家和国际两个层面上的适当框架，以安全和高效的方式对这一增长进行管理。西班牙代表强调，在这方面，航空安保事件具有世界范围的影响，推广安保文化是全球航空安保计划的五大关键优先事项之一，必需加以落实，以确保对全球航空运输系统的信心。

24. 葡萄牙代表表示，葡萄牙完全支持 WP/253 号文件（阿根廷等）和 WP/328 号文件（新加坡等），因为该国认为安保文化是减缓机构之中内部人员威胁的一个必需组成部分。人员的思维和行动更具安保意识，是强大、稳健和具有风险抵御能力的航空安保系统的支柱。实现这样一个系统，需要人员知道他们在安保制度内发挥着关键作用。葡萄牙是国际民航组织航空安保专家组培训工作组的成员，愿突出强调培训工作组所开展的工作，力求落实全球航空安保计划所述关于安保文化的各项任务，尤其是国际民航组织加强安保文化的工具包，和举办国际民航组织安保文化讲习班。葡萄牙是倡议制定关于安保文化的新的附件 17 标准和建议措施的国家之一，并认为，航空环境中的有关实体实施内部安保文化政策将对巩固民航部门稳健的安保文化具有决定性的促进作用。葡萄牙督促大会核准国家、业界和国际民航组织的务实活动，以转变全世界机场中的安保文化，这可包括有针对性的机场宣教，突出表明良好安保的重要性，开办安保文化讲习班和培训，组织工作人员情况简介，分发传单，以促成持续的安保措施意识。葡萄牙强调高级领导者将安保植入机场运行中的重要性，欢迎航空安保专家组培训工作组帮助使其成为现实所开展的工作。

25. 塞内加尔是非洲民航委员会的一个成员，且鉴于航空安保质量控制的重要性，塞内加尔代表核准 WP/165 号文件第 1 号修改稿。他也表示支持关于航空安保的 WP/178 号文件和 WP /253 号文件（阿根廷等）以及 WP/328 号文件（新加坡等）。

26. 南非代表也支持 WP/178 号文件和 WP/253 号文件，并申明安保文化的重要性，赞赏后面那份文件所提议的务实步骤。他同意 WP/178 号文件关于协调统一安保分类法和安保事件报告的观点，并强调，这些类似于南非在 WP/220 号文件（地区合作）中表达的观点，这已在执行委员会议程项目 20 之下讨论（EX/2）。南非认为提高安保意识很重要，并符合每一个人的利益，因此支持这样做。南非是非洲民航委员会的成员，南非代表核准 WP/165 号文件第 1 号修改稿，并重申，航空安保质量控制应予优先，因为这会带来积极的影响。他还表示支持 WP/405 号文件（多米尼加共和国），文中着重指出了将国家航空监督活动作为优先事项的重要性。

27. 中国代表表示，中国是 WP/253 号文件的共同提案国之一并核准该文件。中国积极参与实施全球航空安保计划，并认为培养强有力的安保文化对于确保长远和有效的航空安保十分重要。创建和维持这样一种安保文化，需要航空安保和非航空安保人员的共同参与。中国作为 WP/328 号文件的共同提案国之一，也支持这一文件。中国重申有必要通过航空安保培训意识方案等措施将航空安保意识推广到其他机构，包括非航空安保实体，并加大能力建设。

28. 在这方面，中国代表忆及，国际民航组织与新加坡民航学院（SAA）合作，在第二次高级别航空安保会议之后，立即于 2018 年 12 月 1 日至 2 日在国际民航组织总部成功举办了民航局长（DGCAs）航空安保方案。他随后请会议注意 WP/497 号信息文件（中国民航安保培训的最新进展报告），这是中国在议程项目 25 之下提交的（EX/7）。文件着重指出，2011 年至 2019 年，在国际民航组织领导下，中国昆明航空安保培训中心（ASTC）培训了 157 名航空安保专业人员。此外，在 2017 年和 2018 年，中国分别开办了国际民航组织航空安保国家教员课程培训班（英文）和国际民航组织国家检查员课程培训班（中文），增强了相关国际民航组织标准和建议措施的实施。文件还着重指出，从 2013 年至今，中国在其“一带一路”倡议下组织了多种合作交流活动，包括自 2016 年起的三期“一带一路”沿线国家航空安保质量控制研讨班，为非洲、东南亚、中亚等地区十几个国家的 43 名航空人员提供了航空安保方面的学习和研讨的平台。中国代表强调，中国的上述全部航空安保培训活动提高了全球航空安保计划以及国际民航组织“不让任何国家掉队”（NCLB）的倡议的实施。

29. 智利代表重申，有成效的航空安保要求所有利害攸关方作出努力，并申明，培养强有力的安保文化

是达到这一目标的有用工具。因此，他支持 WP/253 号文件（阿根廷等）中的拟议行动，尤其是国家、组织和业界推广和共享安保文化的做法和益处,这将进一步加强全球航空安保。

30. 联合王国代表核准关于安保文化的 WP/253 号文件和 WP/328 号文件，这两份文件由联合王国和全世界其他许多国家共同提交。他强调，鉴于威胁在迅速演进，现在正是转变机场安保文化的时候，并强调，必需将推广安保文化的政治支持变成 WP/253 号文件所述的具体行动。国家和业界开展务实活动，更好地认识并提高安保文化至关重要。但是，联合王国代表指出，这样的活动需要高级领导者提供支持和指明战略方向。开展活动的预算和资源很重要，人们的态度也一样。重要的是有人带头并让政策和程序到位以界定一种安保文化。活动应力求提升航空安保意识并将安保文化植入整个航空部门所从事的每项工作之中。联合王国代表认识到行为的改变需要时间，但忆及，这样的改变此前已在航空安全等其他学科成功实现。 他表示，大会应为此感到鼓舞，并借鉴这些成功的经验，为安保文化采取同样的积极主动的做法。联合王国代表申明国际民航组织可发挥重要作用，并表示，他完全支持 WP/253 号文件行动段落 c) 的提议，由国际民航组织秘书处举办“全球安保文化活动”，并建议将 2020 年指定为安保文化年。

31. 尼日利亚也是 WP/253 号文件和 WP/328 号文件的共同提案国之一，尼日利亚代表同样表示完全支持这两份文件。他重申，安保文化是有成效的航空安保系统的一个必不可少的组成部分，并强调，对其进行推广将有助于减缓内部人员威胁和外部威胁。由于尼日利亚是 AFCAC 的成员，尼日利亚代表核准 WP/165 号文件第 1 号修改稿，并强调，由于监管规定、受过适当培训的人员和资源不足，一些国家难以履行航空安保质量控制义务。他还表示支持 WP/405 号文件（多米尼加共和国）。

32. 哥斯达黎加代表指出，哥斯达黎加最近的普遍安保审计计划持续监测做法审计构成了一项巨大挑战，今后几年必须加以克服。他表示支持 WP/165 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会），并重点提及 1.4 段，其中引述了附件 17 标准 3.4.7 a)，如下：“确保对进行安保审计、测试、考察和检查的人员按国家民用航空安保方案为此类任务规定的相关标准进行了适当的培训；”。哥斯达黎加代表重申确保对航空安保人员进行充分培训的重要性。他核准 WP/405 号文件（多米尼加共和国），并申明，拟议的国家监督活动矩阵模型是一个绝佳的工具，国家应该加以使用，以加强其监督活动。哥斯达黎加代表也支持关于开展务实活动转变安保文化的 WP/253 号文件（阿根廷等）。

33. 秘鲁代表核准 WP/178 号文件（阿根廷等）和 WP/328 号文件（新加坡等）,并强调通过培训方案等详实的做法向所有机构推广安保意识和培养安保文化的重要性，以确保实施 NCASPs 中规定的航空安保措施。

34. 瑞士代表表示支持关于安保文化的三份文件（WP/178、WP/253 和 WP/328 号文件），以及关于航空安保质量控制的文件（WP/165 号文件第 1 号修改稿）（非洲民航委员会）。关于 WP/171 号文件（哈萨克斯坦）和 WP/355 号文件（俄罗斯联邦），他表示，虽然充分认识到地区办事处的工作至关重要，尤其是对于全球安保计划的实施而言，但认为地区办事处工作人员归属问题应该由秘书长酌情决定。瑞士代表指出，每个地区的全球安保计划实施水平可很好地表明哪里最需要帮助。

35. 阿根廷代表强调，安保文化不只是一种好的策略 — 它是建成有成效的航空安保体系的唯一办法，以

便能够在当地、地区和国际一级防止和应对不法事件。正是由于这一原因，在所有民航相关机构的所有层级实施安保文化十分重要，阿根廷作为共同提案国的 WP/178、WP/253 和 WP/328 号文件着重指出了这一点。阿根廷代表赞扬和支持联合王国代表指定 2020 年为安保文化年的提议，并强调，不仅应邀请国家而且应邀请业界和其他利害攸关方共同纪念。

36. 关于 WP/171 号文件（哈萨克斯坦）和 WP/355 号文件（俄罗斯联邦），阿根廷代表强调，阿根廷坚定地支持国际民航组织地区办事处，因为地区办事处在帮助国家和支持地区集团会议方面发挥重要作用；并建议总部秘书处更多地参与地区集团会议，以保持密切联系，确保工作的一致性。他表示，阿根廷也核准 WP/405 号文件（多米尼加共和国），认为拟议的国家航空安保监督矩阵模型是最佳做法和程序。

37. 科特迪瓦是非洲民航委员会成员，科特迪瓦代表表示完全支持关于航空安保质量控制的 WP/165 号文件第 1 号修改稿，这也是全球航空安保计划的五大优先之一。他指出，目前，质量控制是国家为确保建成一个有成效的航空安保体系而采取的一系列措施中的薄弱环节。

38. 缅甸代表表示强烈支持 WP/328 号文件（新加坡等），并强调，所有国家和利害攸关方面临的全球航空安保挑战日益复杂，说明非航空安保机构的各级人员需要对航空安保的重要性以及防止和有效处置针对民用航空的非法干扰行为的意义至少具有最基本的认识和理解。

39. 刚果民主共和国代表和其他代表一道，支持因为国家有成效的监督活动而在航空安保领域实现的所有强化。他核准 WP/405 号文件（多米尼加共和国）以及 WP/165 号文件第 1 号修改稿（AFCAC，刚果民主共和国是成员），并强调有必要将航空安保质量控制作为优先事项，因为普遍安保审计计划持续监测做法审计已揭示，关于质量控制义务的国家航空安保监督系统关键要素 7（CE-7）在全球一级的平均 EI 分值低。

40. 巴拿马代表表示支持 WP/405 号文件（多米尼加共和国），并申明，拟议的国家监督活动矩阵模型可作为寻求加强其监督活动的其他国家的非常有用的参考。

41. 新加坡代表赞扬和支持 WP/165 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会），并强调，航空安保质量控制和纠正所查明的安保缺陷，是加强对国际民航组织安保标准的遵守的关键方面。此外，它们促成实施务实和有成效的安保措施的可持续性。新加坡代表还核准关于推广安保文化的 WP/178 号文件和 WP/253 号文件（阿根廷等），因为强有力的安保文化无疑是至关重要的，以支持建立良好的航空安保质量控制制度。他还赞同联合王国代表的提案，将 2020 年指定为安保文化年。

42. 哥伦比亚代表强调，需要所有航空利害攸关方共同努力，以确保一个有成效的全球航空安保系统，并表示支持 WP/178 号文件和 WP/253 号文件（阿根廷等），以及 WP/328 号文件（新加坡等）、WP/405 号文件（多米尼加共和国）和 WP/355 号文件（俄罗斯联邦），因为这些文件都有助于培养安保文化。

43. 古巴代表同样核准 WP/178 号文件和 WP/405 号文件。

44. 加拿大代表也支持 WP/178 号文件，并强调，以下事项对加拿大而言是重要的：参与拟议的信息共享流程是自愿性而非强制性的；应虑及保密性、数据保护、事件报告核查、系统安保和对现行国家报告平台的干预能力等所有方面；和使用以风险为基础的做法将所采取的行动包括在国际民航组织优先排序和规划活动中。

45. 坦桑尼亚联合共和国是非洲民航委员会成员，坦桑尼亚联合共和国代表核准 WP/165 号文件第 1 号修

改稿，并强调，由于质量控制是航空安保系统的一个关键组成部分，国家具备一个适当机制对之加以实施十分重要。他还核准 WP/253 号文件（阿根廷等）、WP/328 号文件（新加坡等）和 WP/405 号文件（多米尼加共和国）。

46. 巴布亚新几内亚代表支持关于推广安保文化的所有文件，并表示重点应该是参与民用航空生态系统的非航空安保人员和机构。他强调，应将对安保文化的推广植入对地勤和空勤机组的培训中。

47. 民用空中航行服务组织（CANSO）观察员申明，航空安保人人有责，并同意 WP/328 号文件（新加坡等）的拟议行动，请大会鼓励各国和业界组织加强协调，并向自己民用航空生态系统中的所有实体推广航空安保意识，包括非航空安保机构，向全球航空安保计划中关于保持航空安保警觉的新规定看齐。

48. 在总结关于**安保文化**的讨论时，主席表示，考虑到全球航空安保计划的第二优先目标，推动安保文化和人员能力，执行委员会一致认为，建立稳健而全面的安保文化对于长期有效实施和维持航空安保措施至关重要。人为因素在减轻对民用航空的威胁方面起着至关重要的作用。提倡积极的安保文化，可以教育员工了解航空安保威胁及其影响，并有助于减轻内部威胁和外部威胁的影响，因为员工以更具安保意识的方式思考和采取行动，并识别和报告引起关注的行为或活动。反过来，这导致民用航空领域内的所有人员都感到他们在安保系统中起着至关重要的作用。执行委员会认识到，为了成功地推动安保文化，利益攸关方必须向所有参与民用航空的机构宣传航空安保，从而支持若干会员国提出的做法，这些做法鼓励各国和行业组织对于所有民用航空利益攸关方制定安保文化和意识计划。此外，推动安保文化还需要高层领导的支持和指导，将航空安保原则纳入机场运营的各个方面。

49. 执行委员会还认识到，必须将对安保文化的政治支持转变为实际行动，并欢迎成员国报告为制定 和实施提高安保意识的实际运动而采取的各种举措。根据第二次高级别航空安保会议的建议，呼吁各国和 业界采取切实措施制定安保文化计划，例如高规格运动，执行委员会支持制定传单、海报、讲习班、情况介绍 和讲义以及其他针对性外联机制，将航空安保意识纳入所有民用航空业务之中。此外，执行委员会注意到各国和业界介绍的用于报告安保事件和定期进行安保意识培训实用工具的重要性。执行委员会要求国际民航组织继续致力于开发工具，增强安保意识和安保文化，将其作为优先事项，并将 2020 年定为“安保文化年”。

50. 在总结关于**国家监督活动**的讨论时，主席表示，执行委员会强调质量控制对航空安保可持续性的至关重要性。鉴于普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）审计表明在质量控制领域需要进行必要的改进，与会代表之间达成了广泛共识，即鼓励各国优先考虑投入大量资源并 建立适当的组织，确保有效实施质量控制活动。

51. 此外，执行委员会注意到有必要协助各国确定监督活动的优先次序及频率，并建议航空安保专家组（AVSECP）考虑在其工作方案中列入制定有关此事项的指导材料。

52. 在总结关于**加强地区实施**的讨论时，主席表示执行委员会认识到国际民航组织地区办事处在协助成员国为解决实施附件 9 —《简化手续》和附件 17 —《安保》、全球航空安保计划、纠正措施计划、协助援助任务、支持地区小组会议的共同问题和挑战，并帮助解决每个国际民航组织地区特有的其他问题方面发挥的重要作用。关于这些国际民航组织地区办事处的人员配备水平，执行委员会决定应根据需要由秘书长酌情决定，秘书长将考虑该地区的实施水平。

拟由大会通过的决议

53. 航空安保和简化手续主管副局长（DD/ASF）介绍 WP/27 号文件,文中理事会提议对 A39-18 号决议：《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》进行修订，以反映自 2016 年上届大会以来航空安保的发展，并为下一个三年期向成员国和国际民航组织提供航空安保政策指导。

54. 会议注意到还提交了以下信息文件：WP/528 号文件第 1 号修改稿（航空安保宣言），由黎巴嫩、墨西哥、尼日利亚、卡塔尔、沙特阿拉伯、新加坡、阿拉伯联合酋长国并由芬兰代表欧盟及其成员国以及欧洲民航会议的其他成员国提交。

讨论

55. 沙特阿拉伯代表表示支持拟议更新的国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明（WP/27 号文件），并请会议注意附录 A（一般政策）前言条款 3，其中强调，恐怖行为威胁的不断演变的性质，包括除其它外由地对空导弹和使用遥控驾驶航空器系统（RPAS）进行的攻击以及针对民用航空的其他非法干扰行为，“对国际民用航空的安全、效率和正常具有严重的不利影响，危及机上和地面人员的生命，并有损世界人民对国际民用航空安全的信心”,和执行条款 1，其中大会“强烈谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因针对民用航空的一切非法干扰行为；”。他强调，需要由各国单独或彼此合作采取行动打击所有此种非法干扰行为，尤其是使用地对空导弹和遥控驾驶航空器系统（无人机）对机场进行侵害的行为。

56. 联合王国代表也支持拟议的综合声明，这为航空安保领域的持续工作奠定了基础。他指出，综合声明适当反映了国际民航组织关于航空安保持续政策的状况，而且比先前的版本即 A39-18 号决议在篇幅上更短、可读性更强，但认为这份综合声明仍可受益于进行审查，以确保尽可能明晰和切合最新形势。联合王国代表因而提议，大会建议理事会分派航空安保专家组在 2022 年的第 41 届大会之前进行此种审查。

57. 联合王国代表还请会议注意 WP/528 号文件第 1 号修改稿（信息文件）中所载为一份新的航空安保宣言所拟议的案文，联合王国是这份文件的共同提案国。他强调，现在是一个好机会，由大会以此为基础通过一份新的宣言，理由如下：1) 从首份关于航空安保的联合国安全理事会决议[2309 号联合国安理会决议（2016 年）]到全球航空安保计划的迅速制定和本届大会商定的一系列积极提案，过去三年取得了很多成就；2) 现有宣言是在 2010 年的大会第 37 届会议上通过的，载于 WP/27 号文件中，综合声明经拟议修改之后，这份宣言就非常过时而且不能反映当前的状况。鉴于航空安保的重要性，有必要确保国际民航组织发出的信息是最新和最能反映当前形势的；和 3) 新的宣言正当其时，以保持全球航空安保计划的势头，再次呼吁国家在航空安保方面加倍努力，支持不让任何国家掉队的举措。简而言之，大会是一个向公众大力展示国际民航组织航空安保工作的机会，不应浪费。联合王国代表建议，推进这一事项的最佳办法，是由一个小型工作组拟定新的航空安保宣言最后草案，在第二个星期提交大会审议，听取各位代表的意见。他表示，希望大会能将通过这样一份新的宣言作为其成果之一。

58. 新西兰代表注意到国际民航组织和广大航空界在过去三年就航空安保事项取得的良好进展，并同意应该通过 WP/528 号文件第 1 号修改稿所提议的新的航空安保宣言。她申明，新的宣言对于处理全球航空安保的新发展和挑战并鼓励采取更强有力的行动以加强打击针对民用航空的威胁的国际合作十分重要，并表示，新西兰将很高兴按照联合王国代表的建议拟定这一宣言的案文。

59. 意大利是 WP/528 号文件第 1 号修改稿的共同提案国，意大利代表强烈建议按照联合王国代表的提议通过一份新的宣言。他指出，这样一份宣言将凸显和推广航空安保领域的诸多题目，尤其是认识到需要通过更有成效地实施全球航空安保计划的各项目标和通过加大国家、业界和安保链上关键行动方处理航空安保威胁和风险的努力来加强世界范围航空安保。

60. 阿根廷代表强烈核准联合王国代表以及新西兰和意大利代表的发言。

61. 中国代表支持 WP/27 号文件所提议的综合声明，并强调，安保管理体系应参照全球航空安全计划的（GASP's）安全管理体系（SMS）加以建立并融入到全球航空安保计划之中，以全面处理民用航空的安保相关威胁和风险。他认为这一新的要素也要引入到上述综合声明之中。

62. 美国代表支持联合王国代表的发言,尤其是关于分派航空安保专家组在下届大会之前对综合声明进行全面审查。她同意现在到了对现行航空安保宣言进行更新的时候，因此也赞同组建一个小组审查 WP/528 号文件第 1 号修改稿中提出的案文，并表示美国将高兴地参加这个小组。

63. 加拿大代表赞同意这一立场, 并表示加拿大也愿参加这个小组。

64. 执行委员会同意运输局局长（D/ATB）当时提出的建议，建立一个“主席之友”起草小组，由大会第二副主席 Poppy Khoza 女士（南非）主持，以完善 WP/528 号信息文件第 1 号修改稿中所载《全球航空安保宣言》的案文，这将取代 2010 年大会第 37 届会议通过的现有宣言。

65. 主席表示，在执委会审议起草小组的报告之前，他将暂停对 WP/27 号文件的讨论进行总结。

议程项目 13：审计计划 — 持续监测做法

66. 执行委员会随后审议议程项目 13 和国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划的实施情况、普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）的演进和普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）范围和方法的审查报告等事项，这些内容载于由理事会提交的三份主要工作文件（WP/23 号文件、WP/11 号文件和 WP/32 号文件）及由国家与国际组织提交的相关文件之中。

国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划的实施情况

67. 监测和监督主管副局长（DD/MO）介绍了 WP/23 号文件，其中，理事会报告了自 2016 年上届大会以来普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）和普遍安保审计计划持续监测做法（USAP CMA）的总体实施以及主要发展情况。关于普遍安全监督审计计划持续监测做法，他指出，关于 2016 年至 2018 年三年期活动和发展情况的详细信息载于该文件附录 A。文件着重指出，报告期内开展的普遍安全监督审计计划活动包括 36 次审计，53 次国际民航组织协调验证任务（ICVMs），5 次国家安全计划实施评估（SSPIAs）和 62 项场外验证活动。因此，截至 2018 年 12 月 31 日，全球平均有效实施（EI）分数为 67.68%，按审计领域和关键要素列示的摘要情况见图 A-1 和 A-2。监测和监督主管副局长指出，文件附录 C 概要介绍了在普遍安全监督审计计划持续监测做法活动中查明的涉及安全监督和事故/事故征候调查的一些关键缺陷和挑战。文件强调，在报告期内，国际民航组织在一个国家发现了一项新的重大安全关切（SSC），九个国家解决了其重大安全关切。

68. WP/23 号文件进一步强调，按照大会第 39 届会议的决定，普遍安全监督审计计划持续监测做法结构审查专家小组（GEUSR）完成了其对审计计划的独立审查并制定了 37 项建议，提交理事会并得到理事会批准（C-DEC 214/5），此后在第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）上一致通过。按照第十三次空中航行会议的建议，国际民航组织理事会成立了一个普遍安全监督审计计划持续监测做法特设咨询组（USOAP-AG），就审计计划效率改进提供咨询意见。为了支持所述两个小组的工作，国际民航组织正在进行组织结构的改进。理事会提供的关于普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进详情载于 WP/11 号文件（参阅以下第 80 段）。

69. WP/23 强调，在报告期内，普遍安全监督审计计划持续监测做法成功完成了 ISO 9001：2015 标准的过渡审计而没有产生任何调查结论，随后实施了新的机制以加强风险管理方法，提高风险缓解的有效性和及时性。国际民航组织通过普遍安全监督审计计划持续监测做法 质量管理系统（QMS）收集的数据表明，对 2016 年至 2018 年期间开展的持续监测做法活动提供反馈的国家，总体满意度超过 90%。

70. 关于普遍安保审计计划持续监测做法，航空安保和简化手续主管副局长指出，在 2016 年至 2018 年三年期开展的活动和发展情况的详细信息载于 WP/23 号文件附录 B。文件强调，在报告期间开展的普遍安保审计计划活动包括 79 次审计、7 次验证访问、2 期审计员培训课程和 7 期地区研讨会。图 B-1 提供了按关键要素（CE）列示的国家航空安保监督系统可持续性全球平均水平地理摘要概况，而图 B-2 提供了按审计领域列示的遵守情况平均水平地理摘要概况。文件强调，截至 2018 年 12 月 31 日，当前的全球平均有效实施（EI）分数为 72.69%，并将继续努力改进这一有效实施分数。文件还强调，在报告期间，国际民航组织在五个国家查明了新的重大安保关切（SSeCs），有三个国家则解决了其重大安保关切。文件附录 D 概要介绍了一些关于航空安保和监督系统的关键缺陷和挑战。

71. 根据大会 A39-18 号决议附录 E 和第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）的建议，建立了一个普遍安保审计计划持续监测做法秘书处研究组（SSG），以对审计计划的范围和方法进行全面审查。该项审查、其建议、为处理这些建议而制定的行动计划、以及基于第二次高级别航空安保会议结果的普遍安保审计计划持续监测做法演变等其他相关信息概况载于 WP/32 号文件（参阅以下第 151 段）。经批准的建议将在今后三年期实施。

72. WP/23 号文件还强调了普遍安保监督审计计划持续监测做法面临的两大挑战，这是评价和内部审计办公室（EAO）在其 2018 年航空安保审计科内部审计（IA/2018/4）中查明的。第一大挑战是，2016 年和 2017 年超过 30%的已规划的审计未能得以开展，主要是因为成员国要求推迟审计。在这方面，为了克服这一挑战，国际民航组织秘书处时常告诫各国避免推迟已规划的审计，且相关案文将列入理事会提议修改的《国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明》（WP/27 号文件）。审计计划面临的第二大挑战是五个普遍安保审计计划持续监测做法审计团队负责人中有两个是借调人员。评审办在其内部审计报告中表明，这不是最优的资源状况，因为原则上而言，借调人员任用的非常时间有限（即两年），而且需要进行在职培训以便能够履行作为审计团队负责人的职责。为了克服这一挑战，请大会考虑如何最好地将审计计划中所有审计团队负责人职位正常化。

73. WP/23 号文件请大会：

a) 注意关于普遍安全监督审计计划持续监测做法和普遍安保审计计划持续监测做法的实施和活动的进度报告；

b) 敦促各国继续全面参与普遍安全监督审计计划持续监测做法和普遍安保审计计划持续监测做法；和

c) 鼓励各国继续支持普遍安全监督审计计划持续监测做法和普遍安保审计计划持续监测做法，包括借调长期专家和参加相关培训课程和研讨会。

讨论

74. 奥地利代表对 WP/23 号文件所载的综合进展报告表示赞赏，并鼓励在普遍安全监督审计计划持续监测做法和普遍安保审计计划持续监测做法之间交流实施经验，包括其最佳做法和经验教训，以进一步改进这两个审计计划。她注意到国家和地区安全监督组织（RSOOs）对 GEUSR 的工作所作出的重大贡献，并强调国际民航组织需要充分利用这项努力的成果。

75. 监测和监督主管副局长同意共享通过审计计划的实施所获得的知识的重要性，并强调最近公布了 2016 年至 2018 年三年期普遍安全监督审计计划持续监测做法 结果报告，其中包括的信息除其它外涉及国家在满意地回答对于普遍安保审计计划持续监测做法可能具有相关性的八个审计领域的规程问题（PQs）时面临的挑战。

76. 塞内加尔代表祝贺国际民航组织在过去三年期通过实施普遍安全监督审计计划持续监测做法和普遍安保审计计划持续监测做法所取得的成果，如 WP/23 号文件所述。但是，他从文件第 2.2.6 段中注意到，有一个关切涉及使用相关规程问题对普遍安保审计计划持续监测做法之下经审计标准进行解释的标准化。塞内加尔代表申明，对标准进行统一的解释至关重要，以使国家对于审计计划的审计方法具有信心。他注意到，为了处理这一问题：2017 年修改了审计员培训课程，以包括一个关于对标准进行解释的详细单元；在每一普遍安保审计计划持续监测做法审计的筹备日均提供了复训；定期在规程问题中补充额外注解和指导以供审计员使用，帮助确保普遍安保审计计划持续监测做法 审计过程的一致性。塞内加尔代表建议，除此之外，秘书处研究组还应改进普遍安保审计计划持续监测做法 规程问题的绩效指标，将审计员对经审计标准的实施水平作出不同解释的可能性降至最低。

77. 中国代表赞扬通过普遍安全监督审计计划持续监测做法取得的重大进展，并强调，中国一直在密切关注审计计划，并已提名一名专家参加 USOAP-AG 的工作。监测和监督主管副局长赞赏中国对普遍安全监督审计计划持续监测做法的支持。

78. 秘鲁代表鉴于实施这两个审计计划的重要性，赞同 WP/23 号文件中提议的行动。

79. 主席在总结讨论时表示, 执行委员会满意地注意到 2016 年至 2018 年三年期内普遍安全监督审计计划持续监测做法和普遍安保审计计划持续监测做法的执行情况，并敦促各国继续全面参与和支持审计计划。执行委员会认识到两个审计计划之间的协调并呼吁加强协同增效，共享最佳做法和吸取的经验教训。

普遍安全监督审计计划持续监测做法的演变

80. 监测和监督主管副局长随后介绍了 WP/11 号文件，其中，理事会报告了国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法的演变和拟议的转型活动。国际民航组织普遍安全监督审计计划于 20 年前启动，从最初评估对附件 1 —《人员执照的颁发》、附件 6 —《航空器的运行》和附件 8 —《航空器适航性》中所载规定遵守情况的有限审计周期过渡到持续监测做法和信息驱动、基于风险并以结果为导向的全球系统，监测国家的安全监督、航空器事故和事故征候调查能力及其实施国家安全方案的成熟度。普遍安全监督审计计划还监测履行国家委托的安全责任的地区安全监督组织（RSOOs）。普遍安全监督审计计划开展多种审计和干预，验证国家处理所查明的缺陷的进展。

81. WP/11 介绍了普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进情况，这是三大工作流驱动的：实施普遍安全监督审计计划持续监测做法结构审查专家组（GEUSR）提出的建议，这一专家组是按照国际民航组织大会第 39 届会议的决定成立的；第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）即将要求的工作，这将由最近建立的普遍安全监督审计计划持续监测做法特设咨询组（USOAP-AG）办理；和国际民航组织为支持上述举措而正在开展的组织机构改进。关于第一个工作流，文件强调，经理事会同意，秘书处制定了一份详细的行动计划以实施 GEUSR 的 37 项建议（分为六组），这与 WP/11 附录 B 中所载的普遍安全监督审计计划持续监测做法演进时间表一致。秘书长在本组织 2020 年至 2022 年的经常方案预算中划拨了资源以支持其实施，正在报送大会批准。此外，普遍安全监督审计计划持续监测做法 将优先给与实施 GEUSR 的 A 组建议：规程问题（PQs）的结构修改和 B 组建议：优先事项的规程问题。在这方面，监测和监督主管副局长高兴地通报执行委员会，国际民航组织在上一周完成了这项工作的第一个里程碑。在完成规程问题的结构修改和优先性规程问题之后，确定了最初的一套规程问题草案。对于这些规程问题，下一步将进行技术协调。预期这套规程问题将于 2020 年 7 月登载在普遍安全监督审计计划持续监测做法在线框架（OLF）上并自 2021 年 1 月起适用于普遍安全监督审计计划持续监测做法 活动。

82. 关于第二大工作流，文件强调，理事会最近建立了 USOAP-AG 以支持以超越 GEUSR 建议进一步发展普遍安全监督审计计划持续监测做法，处理重复工作问题和形成协同增效，从而提高普遍安全监督审计计划持续监测做法的效率，同时维持确保该计划实施独立性、普遍性、标准化和全球接受性的保障措施。已向选定的国际民航组织成员国和国际组织发出邀请，由其提名专家参加咨询组，秘书处已开始收到提名人选。

83. 关于第三大工作流，WP/11 号文件强调，GEUSR 建议的实施和咨询组的成果将启动对普遍安全监督审计计划工作方法的审查。随着全球技术、航空活动、监管做法和质量管理系统的变化并继 ISO 9001 认证之后，预计将审查进程和管理系统，并不断根据其运行环境的变化而调整适应。这些组织机构的改进是必要的，以便成功地管理审计计划长期演进带来的变革，并更好地配合国际民航组织的使命和愿景。

84. 监测和监督主管副局长强调，上述三大工作流的进展将纳入理事会年度报告，并可能提交设想于 2021 年举行的高级别安全会议（HLSC）。

85. WP/11 号文件请大会：

a) 注意到 GEUSR 建议的实施现状，如文件第 2.2 节所述；

b) 通过关于普遍安全监督审计计划持续监测做法的决议以取代大会 A37-5 号决议，如文件附录 A 所述；和

c) 注意到第十三次空中航行会议即将要求的工作和组织机构改进以及实现普遍安全监督审计计划持续监测做法演进的时间表，如文件第 2.3、2.4 节和附录 B 所述。

86. 爱尔兰代表介绍了 WP/114 号文件（相关、健全且与时俱进的普遍安全监督审计计划持续监测做法），该文件由芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国；欧洲空中航行安全组织提交；新西兰联署。文件强调，普遍安全监督审计计划持续监测做法是国际民航组织最重要的航空安全方案之一，使国家、地区组织和国际民航组织得以衡量对于相关标准和建议措施的遵守程度，并全面了解情况。忆及第十三次空中航行会议建议国际民航组织确保普遍安全监督审计计划持续监测做法具有稳健性、相关性和时效性，以使该计划提供的相关、可信和最新信息能够以有效的方式得到利用。第十三次空中航行会议强调，普遍安全监督审计计划持续监测做法应优先获得进一步发展和供资，并为其改进作出了一系列建议，尤其包括 GEUSR 的工作。因此，应将优先给与落实 GEUSR 的工作，如由澳大利亚和新西兰提交；新加坡、联合王国和芬兰代表欧盟及其成员国联署的 WP/133 号文件所述。也应考虑对普遍安全监督审计计划持续监测做法超越 GEUSR 建议的中长期改进。应包括的方面有：数据基础和规划、指标、培训以及工作人员的胜任能力、与其他计划的衔接、资源的有成效的使用、所应用的审计技巧和方法以及对技术工具的改进，特别是普遍安全监督审计计划持续监测做法在线框架。

87. 关于普遍安全监督审计计划持续监测做法的进一步演进，WP/114 号文件提案方和联署方也请会议注意由大韩民国提交的 WP/447 号信息文件[对于引入附件 19 —《安全管理》后普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）演进的考虑]（仅有英文 — 译注）,特别是关于确保正确开展国家安全方案实施评估的建议。他们认为，将对国家安全监督系统的评估与普遍安全监督审计计划持续监测做法之下的国家安全方案合并将是必不可少的一步。

88. WP/114 号文件请大会：

a) 确保普遍安全监督审计计划持续监测做法的发展提供更具相关性、健全、准确且与时俱进的信息，并以基于风险的方式加以管理；

b) 认识到应当继续并进一步加强普遍安全监督审计计划持续监测做法，以便成为一个灵活、反应迅速、基于风险且健全的系统；

c) 建议在进一步发展时，应当审查诸如数据基础和规划、指标、培训和工作人员能 力、相互促进、与其他计划衔接、有效利用国际民航组织和成员国资源、应用审计技巧和方法以及技术改进工具等等方面，特别是普遍安全监督审计计划持续监测做法的在线框架；

d) 呼吁国际民航组织所有成员国、国际及地区组织，支助国际民航组织加强普遍安全监督审计计划持续监测做法；

e) 指示理事会优先安排普遍安全监督审计计划持续监测做法的发展工作，并确保为该计划调配充足的人力和财务资源；

指示国际民航组织秘书长：

f) 实施第十三次空中航行会议的各项建议，特别是那些涉及普遍安全监督审计计划持 续监测做法未来发展的建议；和

g) 持续确保有效且高效地管理和实施该计划。

89. 按照上述行动，WP/114 号文件的提交方和共同提案方建议在 WP/11 号文件附录 A 所载关于 普遍安全监督审计计划持续监测做法的拟议大会决议中反映以下三项行动：i) 国际民航组织优先安排普遍安全监督审计计划持续监测做法的发展工作，并确保为该计划提供充足的人力和财务资源；ii) 秘书处实施必要的组织结构改进，以按照第十三次空中航行会议的建议，成功地管理方案的长期发展带来的变化；和 iii) 秘书处避免工作的重复而应寻求协同增效以提高普遍安全监督审计计划持续监测做法的效率。

90. 澳大利亚代表介绍了 WP/133 号文件，该文件由澳大利亚和新西兰提交并由新加坡、联合王国和由芬兰代表欧盟及其成员国联署。文件表示支持国际民航组织为完善和简化普遍安全监督审计计划持续监测做法的方法、手段和流程所做的努力并鼓励成员国继续有效参与该计划。这包括组建普遍安全监督审计计划持续监测做法特设咨询组和制定一项高层级行动计划，以支持该计划未来三年的演进。文件还强调，实施第十三次空中航行会议和普遍安全监督审计计划持续监测做法结构性审查专家组提出的建议将减少国际民航组织审计、协调验证任务和场外验证的行政工作量，从而减轻成员国的负担。这对航空系统规模较小的成员国尤为重要，有助于他们为即将开展的普遍安全监督审计计划持续监测做法审计活动进行准备，改进安全治理和系统绩效。

91. WP/133 号文件请大会：

a) 建议国际民航组织根据第十三次空中航行会议的成果继续努力，为了成员国和国际民航组织的共同利益，以 A 组：规程问题（PQs）的结构修改和 B 组：优先事项的规程问题建议为重点，加快落实普遍安全监督审计计划持续监测做法结构 性审查专家组提出的建议；和

b) 建议通过制定涵盖各主要工作流和关键政策要素以及充足的人力和财务资源的详细实施计划，为此项工作提供支持。

92. 阿拉伯联合酋长国代表介绍了 WP/324 号文件（加强普遍安全监督审计计划的规程问题），其中，阿联酋赞赏并支持经国际民航组织理事会核准并载于 WP/11 号工作文件中的普遍安全监督审计计划持续监测做法结构审查专家小组的各项建议，同时提出进一步加强国际民航组织在普遍安全监督审计计划持续监测做法之下评估各国对于标准和建议措施的遵守情况时所使用工具的意见。

93. WP/324 号文件请大会：

a) 建议国际民航组织确保规程问题以拟实现的目标为前提而不是以指令为前提，以此加强对各国在标准和建议措施的遵守情况方面的评估；

b) 建议国际民航组织在通过规程问题之前，作为提高质量的一部分向各国通报以便进行磋商。这方面的磋商可以利用国家级信件的程序来完成；和

c) 要求国际民航组织通过建立这些专家的在线网络，促进与其他方面进行数据交流和共享，从而加强国家持续监测协调员（NCMCs）之间的协同。

94. 巴西代表介绍了 WP/326 号文件（普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法的准备计划），其中论及巴西在国家民用航空局（ANAC）内部建立普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法 的准备计划的经验，以及通过开展普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法模拟审计可以实现的益 处。这些举措提高了对安全水平的了解，使国家民用航空系统随着时间推移更加安全。文件强调独立的同行与自我评估方法的优势，这些方法可以帮助各国对其实际有效实施率有最新了解，它不是取代国际民航组织的普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法审计，而是让各国有机会相互合作、相互交流知识和经验，以避免让其民航系统降级到不安全的水平。

95. WP/326 号文件请大会：

a) 通过认可普遍安全监督审计计划持续监测做法准备计划及其结果作为防止各国安全水平退化的积极主动方法，认识到普遍安全监督审计计划持续监测做法自我评估和同行评估的益处；

b) 要求空中航行委员会（ANC）就成员国制定其普遍安全监督审计计划持续监测做法准备计划的指导方针进行讨论；和

c) 鼓励各成员国对开展普遍安全监督审计计划持续监测做法模拟审计予以支持。

96. 多米尼加共和国代表介绍了 WP/337 号文件（确定经审定机场在机场合格审定规程中满意状况的最低百分比），其中，多米尼加共和国坚称，在对全部机场完成审定前，即评定一个国家在所有机场合格审定规程问题方面处于不满意状况，是不公平的，尽管该国已经过普遍安全监督审计计划持续监测审计、安全审计、核实访问或异地核实活动，并展示已建立单独的安全监督实体、责任明确的安全监督机制、机场合格审定监管系统、咨询通告制度，以及机场合格审定流程和程序，且已合格审定了占相当比例的机场。多米尼加共和国在文件中强调，在任何上述活动期间，普遍安全监督审计计划持续监测做法审计人员均能审查一个或多个合格审定流程，这将揭示出规章和流程是否得到正确实施，因为这些机场符合国际民航组织的标准和建议措施，虽然有些机场尚待审定。

97. WP/337 号文件请大会：

a) 评估文件提供的信息；

b) 评估各国遵守标准和建议措施的努力；

c) 要求确定经审定机场获得机场合格审定规程中满意地位所需的最低百分比； 和

d) 建议其认为有关的任何进一步行动。

98. 卡塔尔代表介绍了 WP/433 号文件（具体的事故调查系统审计及其结果与普遍安全监督审计计划其他领域的结果分开列示），其中强调，普遍安全监督审计计划持续监测做法有助于各国确定改进其安全监督系统的优势和领域，并向国际民航组织和各国提供了全球观点、基准和详细评估，以支持国家、地区和全球活动和决策。普遍安全监督审计计划持续监测做法的每个审计评估一国的民用航空安全系统，涉及民航局的安全监督

系统以及国际民航组织要求完全独立的国家事故调查机构（AIG）。然而，卡塔尔注意到，事故调查领域的结果是与安全监督领域的结果一起列示的，并结合起来提供总体有效实施（EI）得分，因而在文件中强调指出，这种结果的混合掩盖了每个独立实体的绩效，使组合结果难以用于处理每个独立实体的优缺点。主要由于安全监督领域的有效实施而获得的高分可能掩盖了这样一个事实，即全球一级的事故调查领域得分较低，因此需要在国际民航组织一级给予额外关注。卡塔尔认为，独立进行审计并单独列示事故调查领域的结果将更好地反映事故调查的现状和任何需要特别关注的情况，并采取适当的行动来发展航空器事故调查机构，有效地确立其完整的独立性。这样做还将突出强调独立调查的综合结果对于提高安全的重要性。

99. WP/433 号文件请大会要求理事会确保：

a) 国际民航组织对国家事故调查系统的审计与对普遍安全监督审计计划持续监测做法其他领域的审计分开单独进行；和

b) 事故调查统计结果与普遍安全监督审计计划持续监测做法其他领域的结果分开列示。

100. 秘鲁代表随后介绍了 WP/438、WP/439、WP/448 和 WP/463 号文件。WP/438 号文件（普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法（USOAP-CMA）框架内的南美洲地区安全绩效）由伯利兹、玻利维亚（多民族国）、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）联署，描述了南美地区如何按照 2020 年至 2022 年版的全球航空安全计划更新其安全计划。文件概述了概述了迄今所取得的进展，设立了目的、目标、指标和评价标准，以便努力开展不断提高安全性的进程，同时协调和整合各个成员国和行业层级，确保国际民航组织不让任何国家掉队的举措得以实施。

101. WP/438 号文件请大会：

a) 注意到文件中提供的信息；

b) 继续支持国际民航组织地区办事处必须积极参加的此类地区举措；和

c) 评估衡量有效实施的其他手段，成员国一旦实施其行动方案，其结果可以更加及时地得到更新。

102. WP/439 号文件（被授权实体所需具备的能力）由伯利兹、玻利维亚（多民族国）、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）联署，就普遍安全审计计划持续监测做法适航性审计员所用准则的标准化问题向大会提出建议，这些审计员的任务是审查根据一国与该地区其他国家所签署的协议得到授权的适航性检查员的资质和经验。请大会采取行动，确保普遍安全监督审计计划审计员在处理相似规程问题时，考虑国家提供的所有证明文件和对地区安全监督组织可能造成的影响，保持标准化和客观的准则。

103. WP/448 号文件（秘鲁国关于普遍安全监督审计计划（USOAP）实施后的安全监督审计审查的建议）由伯利兹、玻利维亚（多民族国）、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）联署，介绍了秘鲁在普遍安全监督审计计划持续监测做法下开展的多项活动中获取的经验，特别是 2019 年 8 月国际民航组织的协调验证任务。

104. WP/448 号文件请大会：

a) 认识到普遍安全监督审计计划持续监测做法的重要性高于实际审计，特别是在审计后阶段，因其必须有助于提高各国的安全性；

b) 要求国际民航组织提议设立一个评估普遍安全监督审计计划持续监测做法审计是否能够有效满足提升安全水平的首要目 标的机制；

c) 要求国际民航组织提议设立一个确定成员国通过普遍安全监督审计计划持续监测做法审计实施安全改进的机制；和

d) 要求国际民航组织向成员国通报上述机制的实施情况并报告审查结果。

105. WP/463 号文件（开始以国家安全方案/安全管理体系规程问题为基础的审计周期）由南美地区国家及拉丁美洲民用航空委员会国家支持，介绍了在为实施《安全管理手册》（SMM）（Doc 9859 号文件）第四版所提及的国家安全方案（SSP）而完成 iSTARS 应用中的差距分析问卷和制定规程问题（PQs）以便开始审计周期时遇到的问题。

106. WP/463 号文件请大会：

a) 提议国际民航组织修改 iSTARS 差距分析问卷的架构和国家安全方案规程问题，确保两者彼此挂钩，使得有可能在进行差距分析时处理关于国家安全方案实施的规程问题，藉此避免工作的重复；和

b) 提议国际民航组织起草有利于编制国家安全方案规程问题的指南，纳入更为具体的指导性参照援引，以便明确国家拟予采取的行动，确保在界定使一项规程问题发现情况结案所必需的证据时不采用主观标准。

107. 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）代表介绍了 WP/259 号文件[为 USOAP 安全监督审计做贡献、向 ECCAIRS 提交空中交通服务和空中作业（农业航空）相关航空事件的跟进行动和控制]和/440 号文件（将高效率国家安全监督系统的可持续性作为国家和普遍安全监督审计计划持续监测做法的一项目标）。WP/259 号文件反映了委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）在实施国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法方面取得的经验，以自 2009 年对其开展的审计为起点截至 2013 年对其进行的国际民航组织协调验证任务。文件介绍了为加强普遍安全监督审计计划持续监测做法进程以核实和确保对国际民航组织标准和建议措施的遵守而进行的改进，以使空中交通服务（ATS）和空中工作（农业）事件结果更接近各国的现实情况，并为遵守和处理有关规程问题审计调查结果采取的行动提供直接和立即指导，以及在地区安全监督组织内可能带来的影响，以便处理成员国国内的安全缺陷。

108. WP/259 号文件请大会认识到使用欧洲航空事故征候报告系统协调中心（ECCAIRS）平台处理 ATS 和空中作业（农业航空）相关航空事件跟进行动和控制的重要性，这在审计进程外为普遍安全监督审计计划持续监测做法做出贡献，并有助于提高各国的安全水平。

109. WP/440 号文件由伯利兹、玻利维亚（多民族国）、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和乌拉圭联署，介绍了将国家安全监督系统可持续地纳入国家安全方案的挑战和策略，这应在制定全球安全改进策略时加以考虑，以便借助有效实施普遍安全监督审计计划的积极成果，推动实现有效实施《全球航空安全计划》国家安全方案的相关目标。

110. WP/440 号文件请大会：

a) 注意到文件中提供的信息；和

b) 在制定和运用《全球航空安全计划》策略和活动以增强其实施成效时，考虑这些因素。

111. 会议注意到还提交了以下信息文件：由玻利维亚（多民族国）提交、由南美地区国家及拉丁美洲民用航空委员会国家支持的 WP/435 号文件（*建立工作组以支持普遍安全监督审计计划持续监测做法活动*）（仅有英文和西班牙文 — 译注）；和由大韩民国提交的 WP /447 号文件[*对于引入附件 19 —《安全管理》后普遍安全监督审计计划持续监测做法*（USOAP CMA）*演进的考虑*]（仅有英文 — 译注）。

讨论

112. 监测和监督主管副局长随后就所介绍文件中的某些拟议行动提供了澄清和/或补充信息。关于 WP/114 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国；欧洲空中航行安全组织；新西兰联署），他强调，普遍安全监督审计计划持续监测做法演进中的某些相关领域正在随着 GEUSR 的建议的实施和组织结构的改进而得到处理，包括活动规划、指标、培训以及普遍安全监督审计计划持续监测做法在线框架、数据库和工具。那些还没有作此番处理的相关领域，例如与国际民航组织其他活动相互促进和与其他计划衔接，将交由 USOAP-AG 审议。

113. 关于 WP/133 号文件（澳大利亚和新西兰；新加坡、联合王国和芬兰代表欧盟及其成员国联署），监测和监督主管副局长强调，秘书处已制定一份详细的行动计划，与 WP/11 号文件（理事会）附录 B 所载的普遍安全监督审计计划持续监测做法演进时间表一致，涵盖 GEUSR 的每一组建议，且其实施反映在本组织 2020 年、2021 年和 2022 年预算草案（WP/34 号文件）中，已提交本届大会批准。

114. 关于 WP/324 号文件（阿拉伯联合酋长国）行动段落 a) 和 c)，监测和监督主管副局长表示，拟使传统的普遍安全监督审计计划持续监测做法规程问题以目标而不以指令为前提的建议以及加强国家持续监测协调员之间的协同的建议，正在通过实施 GEUSR 的建议而处理，尤其是 A 组：规程问题（PQs）的结构修改、B 组：优先事项的规程问题、E 组：培训和指导和 F 组：工具的强化（OLF）中的建议。关于行动段落 b），他澄清，普遍安全监督审计计划持续监测做法规程问题要经过一个透彻的发展流程，其中包括秘书处之内的广泛协调，反映在与国家磋商之后所通过的各项规定的目标。

115. 关于 WP/326 号文件（巴西）行动段落 b) ，监测和监督主管副局长强调，随着 GEUSR 建议的实施，国家会有更多关于自我评估的指导和培训，以支持国家开展这类举措。这些举措和增强的指导与培训的益处将会反映在普遍安全监督审计计划持续监测做法的成果中，体现国家使其自我评估与时俱进的努力。

116. 关于 WP/337 号文件（多米尼加共和国），监测和监督主管副局长强调，附件 14 —《机场》要求对所有国际机场进行合格审定，而如果按照文件的建议，将相关普遍安全监督审计计划持续监测做法规程问题的评估视为对一定百分比的机场进行的合格审定，则构成偏离。他进而强调，鉴于有些国家只有一座机场而另一些国家则有成百上千座机场，界定一个达到标准所需的经审定机场适当百分比的要求会对普遍性和统一性原则构成挑战。

117. 关于 WP/433 号文件（卡塔尔），监测和监督主管副局长忆及，对国家在事故调查领域的能力的评估，是采用为这一目的而设计的一套普遍安全监督审计计划持续监测做法规程问题来确定的，其结果可通过 iSTARS 或普遍安全监督审计计划持续监测做法在线框架获取。可对文件中所载的信息予以考虑，以增强普遍安全监督审计计划持续监测做法报告工具技术领域结果的可见度。

118. 关于 WP/438 号文件（秘鲁），监测和监督主管副局长强调，GEUSR 的建议已创造了额外的手段和机会，以使国家衡量其安全监督系统的状况并核验为处理缺陷而采取的纠正行动。

119. 关于 WP/439 号文件（秘鲁），监测和监督主管副局长表示，秘书处已注意到其中所载的信息，这将在对普遍安全监督审计计划持续监测做法工具进行定期更新时加以利用，并将改进对审计员的培训和加强对地区安全监督组织代表国家所开展任务的评估。 这些措施预期将加强标准化。

120. 关于 WP/448 号文件（秘鲁）行动段落 b)，监测和监督主管副局长忆及，普遍安全监督审计计划持续监测做法已获 ISO 9001 认证，因而能评估国家对于审计经验的反馈。他强调，这样的反馈和其他信息来源可不断改进普遍安全监督审计计划持续监测做法。监测和监督主管副局长强调，行动段落 c) 已在 WP/11 号文件（理事会）所述对 GEUSR 建议的实施中处理，尤其是国家将有额外的手段和机会，以衡量国家安全监督系统的状况并核验为处理缺陷而采取的纠正行动。他进而指出，关于行动段落 d) ，WP/11 号文件中关于普遍安全监督审计计划持续监测做法 的大会决议草案，已呼吁向下届大会提交关于该计划的演进和绩效的报告。

121. 关于 WP/463 号文件（秘鲁），监测和监督主管副局长指出，普遍安全监督审计计划持续监测做法已制定并正在实施一项计划，以评估和衡量对国家安全方案的有效实施。这项计划包括制定国家安全方案规程问题。一套初步的相关规程问题已登载于在线框架，并将辅之以一个成熟度模型和相关指导并拟运用于每一个规程问题。一套完整的国家安全方案规程问题，包括成熟度模型和指导，将于 2021 年 1 月充分编定并纳入到在线框架之中，用于自我评估和监测活动。iSTARS 上的相关应用将基于普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进予以修订。

122. 最后，监测和监督主管副局长表示，秘书处注意到 WP/259 号文件和 WP /440 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）]及 WP/447 号文件（大韩民国） 中所载的信息，并将与相关专家小组分享以供其审议。

123. 执行委员会注意到上述澄清和补充信息。

124. 巴西代表核准 WP/463 号文件（秘鲁）所建议的行动，巴西是该文件的共同提案国；并重申，国际民航组织需要确保普遍安全监督审计计划持续监测做法和国家安全方案的实施评估更为以绩效为基础。他注意到，国际民航组织具备干练称职的专家小组，可为国家安全方案规程问题制定额外的指导材料，支持国家对于国家安全方案的实施。

125. 关于 WP/337 号文件（多米尼加共和国），巴西代表表示，巴西不鼓励确定经审定机场达到机场合格审定规程中满意状况所要求的最低百分比的提案，关切是这会构成对附件 14 —《机场》中所规定的现行机场合格审定流程的偏离。在这方面，他着重提及巴西提交技术委员会审议的 WP/535 号信息文件[用基于纠正行动计划（CAP）的机场合格审定启动安全监督的新监管做法：巴西的案列]（仅有英文 — 译注）。巴西代表强调，巴西使用了纠正行动计划等工具作为非经审定机场与新的安全监督水平之间的一种过渡手段，这不仅基于通用的要求，而且基于纠正行动计划中反映的机场运营人的承诺。

126. 关于 WP/114 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国；欧洲空中航行安全组织；新西兰联署），巴西代表指出，巴西同意国际民航组织需要考虑加强普遍安全监督审计计划持续监测做法审计员培训，以确保审计员的工作重点是查明一个国家是否达到了提高航空安全的目标而不是制定更多的指令性规程问题。他强调，巴西的国家民用航空局最近已将其监管框架从指令性做法转变为目标性做法，这将在无损安全标准的情况下降低费用和推动创新。巴西认为，规程问题是评估各国对于国际民航组织标准和建议措施的遵守水平的一项重要工具，WP/11 号文件中描述的对于普遍安全监督审计计划持续监测做法规程问题的强化将对总体安全标准产生积极影响。

127. 新西兰代表核准爱尔兰代表在介绍 WP/114 号文件时建议对 WP/11 号文件附录 A 所载关于普遍安全监督审计计划持续监测做法大会决议草案拟作的修改，因为新西兰是 WP/114 号文件的共同提案国之一（参阅上述第 86 段）。

128. 西班牙代表表示支持 WP/440 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）]，并强调，将国家安全监督体系纳入国家安全方案的提议，可确保国际民航组织和国家两方面为这些活动更好地调配资源。他表示，USOAP-AG 可作为适当机构对这项提议进行必要分析。西班牙代表也表示支持 WP/463 号文件（秘鲁，并由国际民航组织南美地区成员国及拉美民航委员会成员国支持），并申明，拟议修改 iSTARS 差距分析问卷的架构和国家安全方案规程问题以及国际民航组织拟定用于编制国家安全方案规程问题的指导材料，将有利于国家安全方案在所有国家有成效的实施并避免工作重复。他强调，国际民航组织需要尽早就此开始工作。关于 WP/259 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）]，西班牙代表表示，通过使用欧洲航空事故征候报告系统协调中心（ECCAIRS）平台监测 ATS 和空中作业（农业航空）相关航空事件，如果与其他地区论坛所采取的行动相兼容，这一提案会令人有兴趣。

129. 大韩民国代表核准 WP/11 号文件 （理事会）、WP/114 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国；欧洲空中航行安全组织；新西兰联署）和 WP/133 号文件（澳大利亚和新西兰；新加坡、联合王国和芬兰代表欧盟及其成员国联署）。他强调，大韩民国欢迎理事会和各国为改进普遍安全监督审计计划持续监测做法的效率以及审计计划的未来演进作出的努力，并支持 国际民航组织和 GEUSR 为扩展普遍安全监督审计计划持续监测做法审计的范围以包括国家安全方案而开展的活动和进行的考虑。大韩民国代表重点提及 WP/447 号信息文件[对于引入附件 19 —《安全管理》后普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）演进的考虑]（仅有英文 — 译注），其中，韩国请大会建议国际民航组织考虑在长期建立一种合并的审计系统，将国家安全监督系统和国家安全方案两者结合为一个单一实施项目，以便有成效地使用普遍安全监督审计计划持续监测做法的有限资源，并减少对于成员国的行政负担。

130. 美国代表表示，美国支持 WP/11 号文件（理事会），并期待进一步讨论普遍安全监督审计计划持续监测做法的未来演进和就第十三次空中航行会议产生的建议采取行动。美国也支持通过文件附录 A 所载关于普遍安全监督审计计划持续监测做法 的大会决议草案，以及爱尔兰代表在介绍 WP/114 号文件时提议的修改（参阅上述第 86 段）。与澳大利亚和新西兰一样，美国支持 GEUSR 和第十三次空中航行会议关于加强普遍安全监督审计计划持续监测做法的建议，以及这些国家在 WP/133 号文件中提议的行动。美国建议，作为进一步行动，国际民航组织拟定一份报告，不仅介绍普遍安全监督审计计划持续监测做法的总体活动，而且具体论及 GEUSR 建议的实施情况，并将这份报告提交设想的高级别安全会议。 对这些提案的评价将包括确定哪些已在 GEUSR 建议中论及。

131. 关于 WP/259、WP/324、WP/433、WP/438、WP/440、WP/448 和 WP/463 号文件，美国代表指出，这些文件提供了一系列提议，可加以考虑，以维持 普遍安全监督审计计划持续监测做法的生命力和成效，其中有些较为复杂，不一定是对议程项目 13 下提交的诸多文件中其他建议的补充。认为这些题目可受益于专门的讨论和分析，在第十三次空中航行会议所建议的专家小组开始工作之前就商定解决办法可能为时过早。因此，美国建议，国际民航组织注意到上述文件中查明的意见并将其交由 WP/11 号文件所述 USOAP-AG 进行评价。

132. 葡萄牙代表表示，葡萄牙支持 WP/11 号文件并感谢理事会在 WP/11 和 WP/23 号文件中报告 USOAP 计划的活动和进展。葡萄牙鼓励国际民航组织利用两个审计计划的相关协同效应和效率，并按照奥地利代表的建议交流实施经验，包括最佳做法和经验教训，以进一步改进这两个审计计划。但是，在现阶段，葡萄牙代表认为，自第十三次空中航行会议以来尚未就实施 GEUSR 建议取得重大进展，并希望强调，WP/11 号文件的写法非常空泛，而 WP/32 号文件则不同，其中具体报告了通过审查普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法所取得的成绩。葡萄牙还愿指出，虽然 WP/11 号文件关于普遍安全监督审计计划持续监测做法演进时间表的附录 B 在组织结构改进的部分中表明已在大会之前完成了“精益审查”和“风险管理审查”，但文件本身并未解释这些审查包含了什么以及为普遍安全监督审计计划持续监测做法带来了何种改进。葡萄牙进而强调，将目前在自愿基础上开展的国家安全方案 评估包括在普遍安全监督审计计划持续监测做法之中及其可能带来的变化，这一重要事项未在实施计划中叙述。

133. 葡萄牙从由理事会提交的 WP/34 号文件（本组织 2020 年、2021 年和 2022 年预算草案）中注意到，下一三年期中没有充分的资源用以支持普遍安全监督审计计划持续监测做法，因此敦促国际民航组织给与这一重要审计计划充分的优先度。

134. 最后，葡萄牙认为，普遍安全监督审计计划持续监测做法审计流程需要进一步演进和加强。希望切实开展工作并将这一审计计划作为秘书处的最高优先事项之一。葡萄牙强调，尽早让 USOAP-AG 的工作产生成果应该是一项明确界定的项目计划，在其中标明精准的行动和时间表。在这方面，葡萄牙愿就 WP/11 号文件附录 A 所载关于普遍安全监督审计计划持续监测做法的大会决议草案提出修订建议，涉及前言条款 9、13、15、16 和行动条款 2 a)、2 b) 、5、 8、 8 a) 和 9，以便更强烈地责成该审计计划进一步演进。葡萄牙将向秘书处提供修订提案的案文，由其传发给执委会成员，以便加速对其进行审议。

135. 意大利代表表示强烈支持 WP/133 号文件号文件（澳大利亚和新西兰；新加坡、联合王国和芬兰代表欧盟及其成员国联署），内容涉及落实普遍安全监督审计计划持续监测做法结构性审查专家组提出的重点建议。意大利认为，为了核验所要求的信息并提供最新的有效实施率得分，当前的普遍安全监督审计计划持续监测做法对各国和国际民航组织产生了巨大的行政工作量。如 WP/133 号文件明确所述，有必要对普遍安全监督审计计划持续监测做法进行改变，使审计流程相对于国家航空系统的规模和复杂程度而言更适度、更匹配并更侧重于高风险领域。意大利认为，这样的做法将可减轻管理普遍安全监督审计计划持续监测做法流程所要求的行政负担，提高审计计划的成效，并给国际民航组织和各国带来重大益处。因此，意大利赞赏 WP/133 号文件所述普遍安全监督审计计划持续监测做法流程的发展和改进，并结合普遍安全监督审计计划持续监测做法审查的大背景强烈支持这份文件。

136. 罗马尼亚代表表示罗马尼亚也完全支持 WP/133 号文件以及 WP/114 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国；欧洲空中航行安全组织；新西兰联署）。念及秘书处介绍的信息，罗马尼亚期待在不久的将来就实施 GEUSR 的建议取得进展，因为这些建议已提出一年有余。为了确保透明和高效的流程，认为 USOAP-AG 应协助秘书处开展这项工作，各国和国际组织也应支持国际民航组织进行这项努力，提供适当的资源，确保制定新的原则以实现对普遍安全监督审计计划持续监测做法的重大安全改进。罗马尼亚还认为，优化为这一审计计划分配资源的方法至关重要，以确保资源得到最高效的使用。

137. 关于 WP/114 号文件，芬兰代表重申按照第十三次空中航行会议的成果着手普遍安全监督审计计划持续监测做法未来演进的重要性。他澄清，其中提到的“相互促进”，意味着两个审计计划应彼此学习，使用类似的工具和方法，并就最佳做法交流信息。

138. 加拿大代表表示，加拿大完全支持 WP/114 号文件、WP/133 号文件和 普遍安全监督审计计划持续监测做法的持续改进。加拿大同意，根据后一份文件的提议，GEUSR 的 A 组：规程问题（PQs）的结构修改和 B 组：优先事项的规程问题中所载的建议应作为重点，以迅速得出成果。加拿大高兴地听到秘书处提供的最新情况，并期待看到 GEUSR 完成的良好工作付诸行动，为 普遍安全监督审计计划持续监测做法带来益处。

139. 加拿大代表强调，加拿大完全支持 WP/326 号文件（巴西）的内容和拟议行动，因为该国直接参与了巴西的普遍安全监督审计计划持续监测做法准备计划，并开展了其航空安全方案多个领域的模拟审计。加拿大认为，与巴西在上述同行模拟审计中获得的经验和进行的信息交流使双方都受益匪浅，继续这一做法裨益良多，并鼓励其他国家也继续这样做。

140. 格鲁吉亚代表赞扬 WP/23、WP/11 和 WP/32 号文件所述国际民航组织在普遍安全监督审计计划持续监测做法和普遍安保审计计划持续监测做法方面开展的良好工作。她表示支持 WP/114 号文件，并敦促国际民航组织将普遍安全监督审计计划持续监测做法作为优先事项，确保该审计计划持续演进，因为这不仅是关于其他国家安全状况的可靠信息来源，而且能帮助各国在准备审计时查明自身安全监督系统的缺陷。格鲁吉亚代表还核准 WP/324 号文件（阿拉伯联合酋长国），尤其是加强国家持续监测协调员之间的合作。

141. 秘鲁代表表示支持 WP/11、WP/133 和 WP/326 号文件，并指出，秘鲁认为规程问题是根本性的手段，以使普遍安全监督审计计划持续监测做法具有成效，使国家安全方案得以制定，这些对于国际民航组织标准和建议措施的实施至关重要。秘鲁完全同意这些文件中的拟议行动，尤其是 GEUSR 的 A 组：规程问题（PQs）的结构修改和 B 组：优先事项的规程问题中所载的建议应作为重点。

142. 丹麦代表欢迎 WP/324 号文件（阿拉伯联合酋长国）并对提议国际民航组织确保普遍安全监督审计计划持续监测做法规程问题以拟实现的目标为前提而不是以指令为前提，以此加强对各国对于标准和建议措施遵守情况的评估有同感。但是，他认为，这可能难以做到，因为各国的情况不尽相同。由于这项提议具有一系列影响，丹麦代表建议将其交由 USOAP-AG 进一步审议。他发现，文件还提及国际民航组织的指导有时指令性过强，不允许采取替代遵守手段。对此，他强调，审计计划有必要虑及国家正在迈向以绩效为基础和以风险为基础的环境，其中的部分原因就是实施了国际民航组织新的以绩效为基础的标准。因此，丹麦代表建议，将这一事项同样交由 USOAP-AG 进一步审议。关于提议国际民航组织在通过普遍安全监督审计计划持续监测做法规程问题之前，作为提高质量的一部分向各国通报以便进行磋商，他坚信不一定现实可行。但是，丹麦代表同意，就普遍安全监督审计计划持续监测做法规程问题简单交换意见或以透明的方式加以通过应该是可能的。

143. 关于 WP/433 号文件（卡塔尔），丹麦代表表示，虽然如何将国家的事故调查系统纳入普遍安全监督审计计划持续监测做法是一个令人感兴趣的问题，但不认为有必要按照文件中的意见，为事故调查领域另设一个审计计划。因此，他建议，这一事项也交由 USOAP-AG 进一步审议。

144. 希腊代表欢迎 WP/326 号文件（巴西），并强调应鼓励各国保持使其自我评估反映最新情况，因为这是一项审查其相关流程和持续的宝贵工具。他指出，文件中提出由其他国家进行独立同行审查的想法令人感兴趣，并强调，欧洲航空安全机构（EASA）等地区安全监督组织可在这方面提供附加值。因此，希腊代表建议，USOAP-AG 在其工作中考虑巴西的提议和欧洲的模式。关于文件行动段落 b)，希腊代表表示，对于文件中需要为成员国制定其 USOAP-CMA 准备计划拟定指导方针的提议，对他没有说服力。

145. 阿拉伯联合酋长国代表表示支持 WP/114 号文件号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国；欧洲空中航行安全组织；新西兰联署），尤其是拟议采用基于风险的做法管理 普遍安全监督审计计划持续监测做法的演进。她重申，普遍安全监督审计计划持续监测做法规程问题应以拟实现的目标为前提而不是以指令为前提，如阿联酋提交的 WP/324 号文件提议所述，并申明，基于目标的做法可从《全球航空安全计划》的角度产生积极的结果，因为这样能提高全世界的航空安全水平。

146. 哥斯达黎加代表核准 WP/326 号文件（巴西），并强调文件提供了一个好机会，让其他国家了解在准备计划之下进行普遍安全监督审计计划持续监测做法自我评估和同行评估的益处。他强调，由于本组织用于普遍安全监督审计计划持续监测做法活动的资源有限，这样的评估尤为重要，同时指出，这些评估可加强安全监督系统的可持续性，尤其是对于那些必须等待很长时间才能接受一次完整的普遍安全监督审计计划持续监测做法审计的国家而言。因此，哥斯达黎加代表表示，巴西在 WP/326 号文件中的提议应予进一步考虑。

147. 尼加拉瓜代表表示支持 WP/259 号文件[委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）]和 WP/324 号文件（阿拉伯联合酋长国）。

148. 民用空中航行服务组织观察员申明，普遍安全监督审计计划持续监测做法是一个评价和提高航空安全的绝佳工具，并强调，加强和更新审计计划将可提供更具相关性、健全、准确且与时俱进的信息，尤其是如果以基于风险的方式加以管理。因此，民用空中航行服务组织高兴地受到国际民航组织邀请成为 USOAP-AG 的成员。

149. 监测和监督主管副局长在回应所提出的一些意见时表示，每年都会向理事会提交关于普遍安全监督审计计划持续监测做法实施情况的进展报告。关于普遍安全监督审计计划持续监测做法 和普遍安保审计计划持续监测做法之间协同效应，他申明，WP/23 号文件提交了两个审计计划的综合进展报告，这就很好地说明了秘书处之内存在密切的合作和协调。关于实施 GEUSR 建议的时间表，监测和监督主管副局长强调，秘书长已划拨一些资源，因此这项工作能在为期两年内完成，这是秘书处目前的计划。他指出，秘书处正在处理 GEUSR 的 A 组和 B 组建议的实施，这是一项非常艰巨的任务。关于将国家安全方案纳入普遍安全监督审计计划持续监测做法，监测和监督主管副局长指出，虽然秘书处的确认为这样做有道理，但需要认真评价，以确保秘书处能够正确办理。

150. 主席在总结讨论时表示，执行委员会核可了国际民航组织为发展和确保普遍安全监督审计计划持续监测做法有效和高效的管理和可持续运作而采取的行动。它注意到结构性审查专家组建议的实施现状，这些建议已经涉及大会提出的一些倡议。执行委员会还确认了第十三次空中航行会议授权的普遍安全监督审计计划特设小组即将开展的工作、组织改进以及 WP/11 号文件（理事会）第 2.2、2.3、2.4 节和附录 B 概述的实现普遍安全监督审计计划持续监测做法演变的时间表。执行委员会同意建议，结构性审查专家组的建议或国际民航组织的组织改进中未触及在议程项目 13 下的与普遍安全监督审计计划有关的所有提案，应交由相应专家组审议。

普遍安保审计计划持续监测做法

151. 航空安保和简化手续主管副局长介绍了 WP/32 号文件，其中，理事会报告了秘书处在上个三年期所开展的工作，与秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究组（SSG）协作，根据大会第 39 届会议的要求并在第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）的支助下，对普遍安保审计计划的范围和方法进行了全面审查。这项审查导致制定了旨在改进普遍安保审计计划持续监测做法的 27 项建议，这些建议随后经航空安保专家组第三十次会议（AVSECP/30）核准并做了少许修改。经非法干扰委员会（UIC）审议后，所产生的 26 项建议经理事会批准并载于本文件附录。这些建议中，有的已经实施或正在实施之中。

152. WP/32 号文件请大会：

a) 注意到根据国际民航组织大会第 39 届会议要求，在第二次高级别航空安保会议支助下对普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法进行审查所开展的工作；

b) 指示理事会确保秘书处根据各项建议的可行性以及资源可用情况对其进行优先排序；

c) 指示理事会通过秘书处与普遍安保审计计划持续监测做法秘书处研究小组之间持续磋商，确保对该计划加以不断改进；

d) 呼吁所有国家通过签署谅解备忘录（MoU）并按计划接受审计，以支助普遍安保审计计划持续监测做法；和

e) 呼吁各国为普遍安保审计计划持续监测做法分配充足的财务资源和人力资源，以便得以实施这些提案并使普遍安保审计计划持续监测做法的持续发展成为可能。

153. 非洲民航委员会观察员代表 54 个成员国介绍了 WP/187 号文件第 1 号修改稿[加强普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）的必要性]，文件突出强调了对于普遍安保审计计划 — 持续监测做法实施工作中涉及持续监测做法方面、所运用的方法、审计组长人数和对国家协调员的培训等问题的关切。

154. WP/187 号文件第 1 号修改稿请大会：

a) 注意到文件中所载的信息；

b) 指示秘书处继续由秘书处研究组开展杰出工作，就普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法进行审查，以确保审计计划获得持续改进；

c) 指示理事会运用更清晰和透明的选择标准来开展 普遍安保审计计划持续监测做法的各项活动，并与其原则一致；

d) 指示秘书处制定和实施一项技术监测机制，类似于在普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法中实施的在线框架，使国际民航组织能持续获得并分析关于缔约国航空安保绩效的数据；

e) 指示秘书处考虑增加审计组长人数，以包括来自各地区的航空安保审计员；和

f) 指示秘书处为国家协调员制定关于普遍安保审计计划持续监测做法的地区一级的经常性培训方案或举办讲习班，并 鼓励成员国利用这一举措。

155. 古巴代表介绍了 WP/390 号文件，其中介绍了古巴对上次于 2019 年 3 月进行的普遍安保审计计划 — 持续监测做法审计的结论、其实施情况和普遍安保审计计划持续监测做法所用方法的若干考虑。

156. WP/390 号文件请大会：

a) 注意到文件中所载的信息；

b) 要求国际民航组织考虑文件第 3.2 段 a) 至 e) 段的内容，以便修订和改进普遍安保审计计划持续监测做法做法；和

c) 支持国际民航组织理事会关于普遍安保审计计划–持续监测做法范围和方法的审查报告（WP/32 号文件）中所载各项建议。

讨论

157. 西班牙代表表示赞赏古巴在 WP/390 号文件中关于加强普遍安保审计计划持续监测做法的提议，尤其是在进一步改善审计员培训以确保对经审计标准解释的同一性方面。他建议请古巴为秘书处研究组正在开展的工作贡献力量。

158. 意大利代表感谢秘书处和秘书处研究组作出努力并得以全面审查 普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法，同时表示深切赞赏和支持 WP/32 号文件附录所载的经批准的建议。他申明，所述审查将可增强对于全球航空安保系统的信心并更清晰地明确运行合规性。意大利代表还表示支持加强基于风险的做法以对普遍安保审计计划持续监测做法活动进行优先排序，也支持遵守指标矩阵。他还核准 WP/187 号文件第 1 号修改稿 （非洲民航委员会），尤其是其中为国家协调员制定关于普遍安保审计计划持续监测做法的地区一级的经常性培训方案或举办讲习班的提议。

159. 马里代表表示支持理事会在议程项目 13 之下提交的三份文件（WP/23、WP/11 和 WP/32 号文件）。他也核准 WP/187 号文件第 1 号修改稿， 因为马里是非洲民航委员会的成员国，并重申按照行动段落 e) 增加普遍安保审计计划持续监测做法审计组长人数以包括来自各地区的航空安保审计员的重要性。马里代表强调，普遍安保审计计划持续监测做法审计将可提升全球一级的平均有效实施率分数。他指出，马里在 2009 年普遍安保审计计划持续监测做法审计时的有效实施率得分为 64%，过去三年一直在要求再次审计而未果，希望获得澄清。

160. 美国代表表示，美国支持 WP/32 号文件（理事会）并认识到为改进 普遍安保审计计划持续监测做法正在开展的努力。但是，美国代表强调，必须加速行动，因为制定文件附录所载关于经批准的全面审查 普遍安保审计计划持续监测做法的建议已经花了一整个三年期的时间，不能再花一个三年期来实施这些建议。美国代表还着重表示，这些建议是普遍安保审计计划持续监测做法必要改革的起点而不是终点。美国将继续致力于支持秘书处进一步改进普遍安保审计计划持续监测做法的努力。

161. 联合王国代表忆及，第二次高级别航空安保会议呼吁对普遍安保审计计划持续监测做法进行根本和全面审查以确保其提供对于国际航空安保系统的信心，并为秘书处研究组就审查普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法及推进高级别会议的这一宏图而开展的杰出工作向国际民航组织表示祝贺。他强调，联合王国欢迎理事会根据航空安保专家组第三十次会议的建议批准并附于 WP/32 号文件的改革建议清单，敦促大会加速推进所有这些建议，拥抱创新和灵活性以克服障碍，同时将国家和业界的审计最佳做法植入审计计划之中，尤其是及时纠正缺陷的最佳做法。联合王国还敦促秘书处侧重于附件 17 —《安保》标准的运行实施而非纸面上的遵守。以运行为重点将使得国家和机场准确地查明和处理其最大的脆弱性，这将有助于提升全世界的安保标准，保护旅客和航空公司。联合王国敦促大会积极和有力度地改革普遍安保审计计划持续监测做法，并高兴地向秘书处提供进一步资源以开展下一阶段的工作。

162. 阿拉伯联合酋长国代表 表示支持 WP/32 号文件（理事会），并建议经审计标准的解释拟采用技术细则或其他可接受的遵守手段的形式加以制定，可供国家和普遍安保审计计划持续监测做法审计员使用。他还核准 WP/187 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会）。关于其中的行动段落 d)，即为普遍安保审计计划持续监测做法制定和实施一项类似于普遍安全监督审计计划持续监测做法 在线框架的技术监测机制，阿联酋代表强调，需要考虑此举所要求的资源，以及保护所述机制的方法。

163. 苏丹代表也表示支持 WP/187 号文件第 1 号修改稿，因为苏丹是非洲民航委员会的成员国。

164. 法国代表核准 WP/32 号文件，其中提交了经批准的全面审查普遍安保审计计划持续监测做法的建议，并强调，改革这一审计计划是法国的一项最高优先事项，这在上届大会和第二次高级别航空安保会议上都着重表示过。法国认为，开展普遍安保审计计划持续监测做法审计必不可少。这样的审计能提供关于航空安保措施实际有效实施情况的可靠信息，并能协助被审计国对其进行必要改进，而这不仅促进航空安保在国家一级而且在地区和全球一级的提升，并提高审计计划的可信度。

165. 法国代表赞扬秘书处和法国也是成员的秘书处研究组取得的成果，并强调，小组的工作需要大会支持并需要继续开展。他强调，改革普遍安保审计计划持续监测做法刻不容缓，并敦促秘书处和秘书处研究组在各国的支持下努力就此开展工作。他强调，对审计计划的改革成果进行衡量应该是可能的，这包括改善审计员培训以确保附件 17 标准解释的一致性，增强基于风险的做法以确定审计活动的优先排序，并查明审计范围和持续时间。

166. 南非代表团表示强烈支持和赞赏 WP/32 号文件所述秘书处由秘书处研究组对普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法进行全面审查所完成的工作。南非认为这项工作重要且紧迫，因此支持继续并作为优先加以开展。南非作为非洲民航委员会成员国，认为 WP/187 号文件第 1 号修改稿也提出了一些需要处理的十分重要的问题，并建议将其交由 秘书处研究组进一步审议。同样，南非建议将古巴在 WP/390 号文件中的提议亦交由秘书处研究组。

167. 尼日利亚代表同样核准关于加强普遍安保审计计划持续监测做法 必要性的 WP/187 号文件第 1 号修改稿，因为尼日利亚是非洲民航委员会的又一成员国。他忆及，引入这一审计计划是为了推动全球航空安保，以期所有成员国都能遵守并有成效地实施 17 的标准。尼日利亚赞赏就加强普遍安保审计计划持续监测做法迄今已开展的工作，但认为仍然需要强化这一审计计划并确保其不断改进。因此，尼日利亚强烈支持文件中提议的行动，包括其中第 2 节概述的改进领域。 尼日利亚也核准 WP/32 号文件（理事会）。

168. 哥伦比亚代表表示支持 WP/32 号文件以及美国代表和法国代表的意见，其中论及需要加快实施 WP/32 号文件所附关于经批准的全面审查 普遍安保审计计划持续监测做法的 26 项建议。他也表示支持 WP/390 号文件（古巴）。

169. 大韩民国代表表示，韩国也支持上述经批准的建议，其实施预期将增强对于全球航空安保系统的信心并促成准确衡量全球航空安保计划的实施目标。此外，韩国也支持 WP/187 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会）。

170. 阿根廷代表表示支持普遍安保审计计划持续监测做法，赞扬秘书处和秘书处研究组就对审计计划的范围和方法进行审查所开展的工作，并核准所产生的经批准的建议。她还表示支持 WP/390 号文件（古巴），并同意将其交由秘书处研究组进一步审议以改进普遍安保审计计划持续监测做法。阿根廷代表忆及航空安保和简化手续主管副局长对 WP/23 号文件的介绍，并强调将普遍安保审计计划持续监测做法计划中所有审计团队负责人职位正常化的重要性。

171. 中国代表指出，自普遍安保审计计划持续监测做法于 2013 年创立以来大会已就这一审计计划进行三轮讨论，同时提出以下三点建议：国际民航组织汇编和提供各国成功实施普遍安保审计计划持续监测做法审计的经验总结，并遵守保密性；参照《全球航空安全计划》的安全管理体系（SMS）建立一个安保管理体系，并将其纳入《全球航空安保计划》；和最终目标是每个国家都能实施自己的航空安保审计和具备自己的质量保障措施。

172. 秘鲁代表表示支持普遍安保审计计划持续监测做法和相关的 WP/32 号文件（理事会）。

173. 坦桑尼亚联合共和国代表也核准 WP/32 号文件，尤其是行动段落 e)，其中呼吁各国为普遍安保审计计划持续监测做法分配充足的财务资源和人力资源，以便得以实施文件所载提案并使普遍安保审计计划持续监测做法的持续发展成为可能。由于坦桑尼亚联合共和国是非洲民航委员会的成员国，因此，他同样核准 WP/187 号文件第 1 号修改稿并强调该文件的重要性。

174. 尼加拉瓜代表团表示支持 WP/390 号文件（古巴）以及 WP/32 号文件（理事会）。

175. 刚果民主共和国代表祝贺秘书处和秘书处研究组为 WP/32 号文件所述就审查普遍安保审计计划持续监测做法的范围和方法所开展的杰出工作，并支持这份文件。由于刚果民主共和国是非洲民航委员会的成员国，因此，他也支持 WP/187 号文件第 1 号修改稿，尤其是行动段落 f)，其中呼吁为国家协调员制定关于普遍安保审计计划持续监测做法的经常性培训方案或举办讲习班，参照普遍安全监督审计计划持续监测做法目前类似做法。

176. 航空安保和简化手续主管副局长赞赏对秘书处研究组的工作表示的支持，这其中主要包括国家的高素质航空安保专家。他强调，虽然 26 项经批准的全面审查 普遍安保审计计划持续监测做法的建议中，绝大多数已经实施或正在实施，但秘书处研究组的工作仍在进行，因为人们对审计计划的持续改进有着广泛的期待。航空安保和简化手续主管副局长表示，秘书处研究组 愿听取新的意见，古巴和非洲民航委员会分别在 WP/390 号文件和 WP/187 号文件第 1 号修改稿中的提议非常令人感兴趣并将会适当审议。在这方面，他澄清，非洲民航委员会提议中唯一尚未在上述经批准的建议中论及的，是关于制定和实施一项类似于普遍安全监督审计计划持续监测做法 在线框架技术监测机制的提议。航空安保和简化手续主管副局长忆及，之前讨论过为普遍安保审计计划持续监测做法建立此种机制，但鉴于拟予处理的信息的保密性质因而产生的数据安保关切及其可能对国家和秘书处造成的工作量而被各国坚决拒绝。

177. 主席在总结讨论时表示，执行委员会认识到 WP/32 号文件中介绍的秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究组开展的出色工作，包括所拟定的改进普遍安保审计计划持续监测做法的 26 项建议。执行委员会强调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的信心，并加强当地、地区和全球层面上对附件 17 标准的遵守。关于这一点，指示理事会将提出的建议予以优先排序，确保向普遍安保审计计划持续监测做法分配充足的资源。

178. 执行委员会同意，虽然 WP/187 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会）中许多提议已经在 WP/32 号文件所载建议中加以论述，但应将其提交给秘书处研究组予以进一步审议。执行委员会进一步同意，古巴在 WP/390 号文件中的提议也应由秘书处研究组审议以进一步改进该审计计划，并应鼓励任何愿意贡献专长的国家参加秘书处研究组的工作。

179. 此外，执行委员会还表示支持通过与秘书处研究组正在进行的协商，不断改进普遍安保审计计划持续监测做法，并呼吁各国通过签署谅解备忘录，按计划接受审计，和分配充足的财政和人力资源，支持普遍安保审计计划持续监 测做法，使该审计计划得以实施和持续演进。

任何其他事项

议程项目 14：简化手续方案

180. 主席同意空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）观察员介绍 WP/297 号文件（对航空事故受害者及其家属的援助）的特殊请求，因为她必须在执行委员会审议议程项目 14（EX/6）之前离开。

181. 空难受害者家属国际联合会观察员指出，WP/297 号文件忆及，为回应大会第 A32-7 号决议，国际民航组织发布了第 285 号通告：《关于援助航空器事故受害者及其家属的指导》，随后由《国际民航组织关于援助航空器事故受害者及其家属的政策》（Doc 9998 号文件）和相关手册（Doc 9973 号文件）取代。文件着重指出，虽然自 2001 年以来在对航空器事故受害者及其家属的处理方面有长足进展，但在普遍安全监督审计计划数据中没有反映，并强调有必要按照上述国际民航组织政策的既定方针和“不让任何国家掉队”举措继续前进。

182. WP/297 号文件请大会：

a) 再次要求理事会考虑将附件 9 —《简化手续》关于制定立法、规章和/或政策以支持协助航空事故受害者及其家属的建议措施 8.46 升级为国际标准，以刺激和促进全球实施；

b) 敦促理事会通过普遍安全监督审计计划持续监测做法保持对实施的监督水平；

c) 要求理事会考虑制定新的附件 9 规定，以便航空器和机场运营人制定适当的计划，为航空器事故受害者及其家属提供及时有效的援助。

183. 此外，空难受害者家属国际联合会观察员代表该联合会提议，理事会指定一年中的一个特定日子（例如 2 月 20 日）作为空难受害者及其家属国际日，以推广对于防止航空器事故及对于《国际民航组织关于援助航空器事故受害者及其家属的政策》（Doc 9998 号文件）和相关手册（Doc 9973 号文件）的意识。她忆及，空难受害者家属国际联合会的格言是受害者帮助受害者，并敦促执行委员会建议将 WP/297 号文件中的行动以及联合会的额外提议提交全会批准。

184. 执行委员会注意到空难受害者家属国际联合会观察员的上述发言，并将在审议议程项目 14 时虑及。

185. 会议于 17 时休会。

第五次会议记录

（2019 年 9 月 29 日，星期日，9 时）

讨论题目

1. 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 — 政策和标准化

— 国际民航组织全球环境趋势 — 当前和未来的航空器噪声和排放

— 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量

— 芬兰代表欧盟（EU）及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）其它成员国提交的文件
— 澳大利亚提交的文件，新西兰为共同提案方
— 哥斯达黎加提交的文件，拉丁美洲民航委员会（LACAC）成员国为共同提案方
— 卡塔尔提交的文件
— 美国提交的文件
— 俄罗斯联邦提交的文件
— 国际机场理事会（ACI）和民用空中航行服务组织（CANSO）提交的文件
— 国际航空运输协会（IATA）提交的文件
— 国际机场理事会提交的文件
— 中美洲空中航行服务组织（COCESNA）成员国提交的信息文件
— 印度提交的信息文件
— 南非提交的信息文件
— 智利提交的信息文件
— 国际机场理事会提交的信息文件

2. 议程项目 16：环境保护 — 国际航空和气候变化 — 政策和标准化

— 国际航空和气候变化

— 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

— COCESNA 成员国提交的文件
— 芬兰代表欧盟（EU）及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）其它成员国提交的文件
— 非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个成员国提交的文件
— 危地马拉提交的文件，拉丁美洲民航委员会成员国为共同提案方
— 肯尼亚提交的文件
— 墨西哥提交的文件

— 多米尼加共和国提交的文件
— ACI、CANSO、IATA、国际商务航空理事会（IBAC）、国际宇航工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的文件，由航空运输行动组（ATAG）协调
— IBAC 提交的文件
— COCESNA 成员国提交的信息文件
— 俄罗斯联邦和中国提交的信息文件
— 多米尼加共和国提交的信息文件
— 印度尼西亚提交的信息文件
— 日本提交的信息文件
— 德国提交的信息文件
— 美国提交的信息文件
— 可持续航空国际联合会（ICSA）提交的信息文件
— 国际机场理事会提交的信息文件

讨论摘要

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 — 政策和标准化

1. 执行委员会根据理事会提交的两份主要工作文件（WP/54 和 WP/57 号文件）以及国家和国际组织提交的相关文件审议了议程项目 15。

当前和未来的航空器噪声和排放趋势

2. 负责环境事务的副局长（DD/ENV）介绍了 WP/54 号文件，该文件报告了国际民航组织航空环保委员会（CAEP）就航空器噪声和航空器发动机排放的当前和未来影响所做的环境趋势评估。总的来说，趋势表明，航空器噪声和航空器发动机排放预计将继续增加，但增速将低于空中交通的增长。这些趋势现提交大会以便执行，作为环境问题的决策基础。请大会核准使用 WP/54 号文件中提供的国际民航组织全球环境趋势，作为环境问题决策的统一、强大的信息基础，并在下届大会上对此进行更新。

3. 主席提出，根据所建议的行动，执委会：认识到在一个统一、强大的信息基础之上进行良好讨论和决策的重要性；强调国际民航组织全球环境趋势代表着所有利害攸关方的共识；建议核准 WP/54 号文件中介绍的环境趋势，作为环境问题的决策基础，且向大会下一届会议提供更新后的环境趋势。

国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量

4. 负责环境事务的副局长接下来介绍了 WP/57 号文件，该文件报告了国际民航组织自大会第 39 届会议（A39）以来在民航和环境问题上取得的进展，以便为大会 A39-1 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 — 一般规定、噪声和当地空气质量》的拟议修改提供背景信息。

5. 该文件强调了取得的进展，例如，CAEP/11 对附件 16 第 II 卷中关于航空器发动机非挥发性颗粒物（nvPM）质量和数量的拟议新标准达成了一致意见；就航空器和发动机技术开展了独立专家综合审查，其细节载于 WP/57 号文件附录 A；在生态机场电子收集工具包方面开展的工作以及在基于性能导航（PBN）社区参与方面开展的工作；有关航空器噪声的工作，包括在制定未来航空器超音速噪声标准方面以及航空环境保护委员会正在进行的超音速探索性研究工作方面所取得的进展。请执委会建议全会通过 WP/57 号文件附录 B 中《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量》的拟议修改。

6. 委员会认识到国际民航组织在解决噪声和排放影响方面取得的巨大进展，并强调国际民航组织继续关注创新技术、对环境友好的技术以及可能影响环境的其它技术的重要性，包括为航空探索新的能源来源，并对其噪声和排放影响进行评估。

7. 瑞士代表介绍了 WP/103 号文件（超音速飞机的开发须以亚音速标准为基础得到公众接受），该文件由芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国提交。该文件强调，尽管欧洲国家承认技术创新的重要性，但他们认为非常重要的一点是，确保民用超音速航空器的开发不会损害多年来在噪声和排放领域为减少航空对环境的影响所付出的巨大努力，并且不会对安全、能力和运行产生不利或不合理的影响。因此，WP/103 号文件检视了新开发的超音速航空器应满足的标准和严格度，以确保航空运输的繁荣。它强调，如果航空部门希望继续得以增长，务必要确保航空器噪声和排放标准能够保障现有的环境保护水平。欧洲国家认识到亚音速航空器与超音速航空器之间存在技术差异，但同时认为，这两类航空器大同小异，将争夺相同的旅客、空域，并利用相同的航空系统进入机场。因此，这两类运行应遵守同一套环境标准。

8. 最后，瑞士代表指出，欧洲国家认为，超音速航空器的引入需要制定关于噪声、排放、安全和运行的一套规则、标准和建议措施。因此，他们欢迎航空环保委员会目前正在进行的超音速探索研究，并将等待最后的结果。瑞士代表强调，他的国家和其它国家一样，许多年前就立法禁止超音速飞机飞越其领土，且只有在确认超音速运行不会对公众造成额外和不可接受的负担时，立法机构才会愿意考虑取消禁令。

9. WP/103 号文件请大会：

a) 重申，限制或减少遭受航空器噪声影响的人数是航空部门所有利害攸关方的长久共同责任；

b) 重申，所有超音速航空器项目均需遵守最新的亚音速航空器噪声标准，以避免迄今为止为减少源头航空器噪声而取得的成绩出现倒退；

c) 重申，将根据亚音速航空器标准制定一个二氧化碳标准，并且将对有关排放问题的现行附件 16 第 II 卷第 3 章进行更新；

d) 指示理事会根据现有资料并利用适当机制，审查各附件及其他相关文件，以确保它们虑及超音速航空器运行可能给公众带来的问题；

e) 重申其重视确保超音速民用航空器无论以超音速还是亚音速运行，均不会给公众带来不可接受的情况；

f) 重申，将超音速民用航空器融入机场及空中交通管理系统，不应给运行、安全和环境带来不利影响；和

g) 指示理事会，在空中航行委员会（ANC）和航空环境保护委员会的协助下，评估将超音速运行融入机场及机场周边的空中航行系统所带来的绩效影响（安全、运行和环境方面），并酌情提出缓解行动建议。

10. 波兰代表介绍了 WP/104 号文件（管理机场周围的环境影响），该文件由芬兰代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议的其他成员国提交。文件指出，尽管航空部门在减缓环境影响方面取得了重大进展，但是噪声和排放是导致健康问题的一个越来越大的原因。它认识到，国际民航组织航空器噪声管理平衡做法是管理噪声问题的最成本有效的手段，并强调，为了维持其成效，必须妥善予以实施，其四大支柱均须与时俱进，以确保其为整个平衡做法做出贡献。那些更新内容应考虑技术进步、不断增长的航空运输需求、城市化和人类健康保护。

11. WP/104 号文件请大会：

a) 重申，针对机场周围噪声和空气质量影响的减缓措施应继续作为未来国际、国家和地区政策的核心；

b) 重申国际民航组织环境目标的重要性，以便 (1) 限制或减少受重大航空器噪声影响的人数；和 (2) 限制或减少航空排放对当地空气质量的影响；

c) 支持国际民航组织平衡做法和维持四大支柱[与时俱进]的必要性，以确保其继续作为管理机场噪声的有效工具；

d) 注意到全球机队的组成已随时间的推移和渗透到市场上的新技术而发生演变，因此，2017 年欧洲总运行业务中只有 2.5%是由第 3 章的航空器完成的，而且有些机场已经对符合第 3 章规定的航空器实施了运行限制；

e) 做出结论，须考虑更新国际民航组织大会 A39-1 号决议附录 E“当地与噪声有关的机场运行限制”中的陈述（2001 年首次提出），这样，在根据国际民航组织平衡做法认为合理的情况下，可以允许对最大起飞质量（MTOM）大于等于 55 000 公斤的第 4 章航空器以及按早期标准通过合格审定的航空器实行运行限制；和

f) 注意到采用全面方法管理机场周围空气质量越来越重要，尤其是对于航空器和机场设备排放带来的影响。

12. 澳大利亚代表介绍了 WP/226 号文件[航空器噪声 — 遥控驾驶航空器（RPA）]，新西兰为共同提案方。该文件认可国际民航组织在遥控驾驶航空器（RPA）方面推进的一系列工作，特别是在航空安全、空中航行和航空安保方面，并强调了遥控驾驶航空器运行对社区的影响特别是噪声影响这一新出现的问题。该文件描述了澳大利亚的经验，澳大利亚于 2019 年在几个城市中批准有限数量的 RPA 飞行，用于居民递送服务，并概述了全世界监管者面临的挑战，特别是因为目前还没有针对 RPA 的国际民航组织噪声标准。请大会鼓励各国分享其在处理 RPA 运行引起的航空器噪声方面的经验，特别是在建筑密集区和居民区。

13. 哥斯达黎加代表介绍了 WP/412 号文件（拉丁美洲民用航空在噪声和当地空气质量方面的贡献和进步），共同提案方为拉丁美洲民航委员会成员国。该文件介绍了拉丁美洲地区根据附件 16 和大会 A39-1 号决议在噪声和当地空气质量的环境领域取得的进展。该文件强调，拉丁美洲民用航空委员会成员国积极主动推广各种举措，以便通过减少噪声和改进当地空气质量、减少温室气体排放并对机场设施进行规划等行动提高环境效绩，促成制定了各种航空规章并开展了各种大型活动，成绩斐然。

14. WP/412 号文件请大会：

a) 注意到文件中的信息；

b) 考虑到拉丁美洲国家在环境保护及实施国际民航组织关于此议题的标准方面取得的进展；

c) 继续通过环境研讨会和讲习班建设各国能力；和

d) 促进采取具体行动以便让发展中国家获得资金和技术转让。

15. 卡塔尔代表介绍了 WP/140 号文件（建立航空环境保护地区规划和实施组的提案）。该文件强调，鉴于全球航空业内快速发展的环境活动，务必要有一个全面的方法来解决航空的环境影响问题。这将确保各地区内以协调一致并符合国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的方式，步调一致地制定和实施航空环境保护方案以及相关的国际和地区文件。该文件提议建立航空环境保护地区规划和实施小组（AEPPIRGs），为应对当前航空环境发展和未来挑战提供地区合作平台。因此，请大会要求理事会建立航空环境保护地区规划和实施小组（AEPPIRGs），以确保协调一致地制定国际民航组织各地区的航空环境保护行动计划。

16. 在介绍 WP/261 号文件（美国对民用超音速航空器的看法）时，美国代表指出该国正在努力开发新型的民用超音速航空器。他强调，美国支持这些工作也支持 CAEP 开展数据驱动的超音速探索研究，以使航空器最终投入使用。但是有些国家建议在环境标准制定过程中引入非技术和主观概念例如公众可接受性，美国对此表示担忧。美国强烈支持 CEAP 业已验证的数据驱动的标准制定做法，以处理各个环境因素（即技术可行性、经济合理性和环境效益）。同样，美国不支持将亚音速噪声标准用于超音速航空器或者根据亚音速航空器标准为超音速航空器制定二氧化碳标准。美国认为，对于任何新的创新技术，包括超音速航空器，国际民航组织采用数据驱动的标准制定做法是最为有效的方法。

17. WP/216 号文件请大会：

a) 重申为超音速航空器这样的新技术和创新技术采用数据驱动的标准制定方法，这也解决了环境方面的考虑因素（即技术可行性、经济合理性和技术的环境效益）；

b) 同意任何关于新的超音速航空器噪声和排放标准的决定均应基于航空环境保护委员会的数据和分析，且考虑到技术可行性，现有的亚音速噪声和排放标准可能不是超音速航空器的适当基准；和

c) 同意理事会应优先对待航空环境保护委员会正在进行的超音速探索研究工作，以便在近期内促进有关未来着陆和起飞标准的技术讨论。

18. 俄联邦代表介绍了 WP/374 号文件（俄罗斯联邦对制定国际民航组织关于有前景超音速客机的标准问题的立场）,该文件指出，有些公司已经在开发超音速航空器方面获得巨大进展，可以在 2023－2025 年就获得审定。该文件强调，俄罗斯联邦在该国和 CAEP 内都积极参与了未来超音速运输机（SST）及其推进系统的全面研究。

19. WP/374 号文件请大会：

a) 责成理事会考虑优先制定国际民航组织关于超音速运输机的标准和建议措施（SARPs）的可能性，同时考虑航空环保委和航委会各专家组之间进行密切和有效协调的需求；和

b) 注意到俄罗斯联邦凭借它建造第一代超音速运输机的丰富经验及之后新一代超音速运输机[高速超音速航空器（HISAC）和低音爆条例规则（RUMBLE）项目]的研究成果，随时准备根据需要贡献资源，支持国际民航组织这一重要方向。

20. 国际机场理事会的观察员介绍了由国际机场理事会（ACI）和民用空中航行服务组织（CANSO）提交的 WP/260 号文件（噪声管理）。该文件强调这两个组织欢迎 WP/57 号文件，特别是理事会提出的建议，即在该文件所附的经更新的《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量》草案中，提及社区参与和国际民航组织第 351 号通告（社区参与航空环境管理）。ACI 和 CANSO 还建议，调整附录 C 序言第 5 段的案文，将社区参与作为一个跨领域因素，纳入国际民航组织航空器噪声管理平衡做法。

21. 该文件强调，越来越多的个人和社区对机场和航空活动表示出消极态度。此外，最近的发展，例如基于性能的导航（PBN）的实施和可能引入的新的超音速航空器，可能会增加航空器噪声管理的复杂性。因此，航空业需要为所有利害攸关方提供有效的噪声管理和可行的解决方案。该文件强调，尽管绝对噪声很重要，但研究表明，声学因素仅占与噪声相关的社区烦扰的 30%左右。ACI 和 CANSO 建议各国和业界需要更好地了解剩余的 70%，以便相应地制定和规划其政策及行动。

22. WP/260 号文件认识到，国际民航组织航空器噪声管理平衡做法是一种由当地驱动的政策解决方案，用于确定降低机场及其周围噪声的措施。ACI 和 CANSO 认为，这种做法应该仍然是全世界航空器噪声管理的基础，因为它提供了一个全球统一框架，适合有国际属性的航空业，同时也认识到机场当地的各种情况，并提供应对这些情况所需要的灵活性。

23. WP/260 号文件请大会：

a) 注意到国际机场理事会和民用空中航行服务组织对机场周围噪声管理的看法；

b) 要求理事会进一步探讨对非声学因素的理解，以此作为一种手段，支持制定能够妥善解决社区航空器噪声烦扰的政策；和

c) 要求理事会将社区参与作为一个跨领域因素，纳入国际民航组织平衡做法之中。

24. 在介绍 WP/175 号文件时，国际航空运输协会（IATA）观察员强调，国际民航组织在处理航空的环境影响方面，特别是在制定国际标准方面的工作对于航空运输的可持续性至关重要。国际民航组织的标准是确保技术改进、并为航空公司带来监管可预测性的重要手段。考虑到航空运输覆盖全球且飞机的使用寿命较长，航空公司必须确信，其按照国际民航组织所有适用标准审定过的航空器可以在世界范围内运营，而不会受到那些妨碍国际航空运输的不应有的限制。

25. WP/175 号文件请大会：

a) 重申 ICAO 的环境认证标准是为认证目的而制定的，而不是作为运行限制或征收排放税的依据；

b) 注意到 IATA 认为，任何关于超音速航空器审定限制的决定都需基于数据和分析，以确保符合航空环境保护委员会（CAEP）的职权范围。

c) 重申其支持国际民航组织平衡做法，并敦促各国在处理本国机场噪音问题时采用国际民航组织平衡做法；

d) 重申先前商定的关于逐步淘汰超过附件 16 第 I 卷中噪声水平的亚音速喷气式航空器以及实行与当地噪声有关的运行限制的原则；和

e) 注意到 IATA 支持 ICAO 的政策，即认识到环境税应当只适用于有明确噪声问题或当地空气质量问题的机场，如果引入环境税，应以费用而不是税收的形式征收，并且所收取的资金应首先用于减缓航空的环境影响。

26. 国际机场理事会的观察员在介绍 WP/225 号文件（国际机场理事会对重新引入超音速航空器和制定适当标准和建议措施的看法）之前，先对 WP/103 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其它成员国提交）表示支持。WP/225 号文件强调，ACI 支持 CAEP 为超音速航空器制定噪声和排放标准和建议措施，并认识到国际民航组织需要及时制定标准和建议措施，以促进国际航空的协调持续发展。它强调，重新引入超音速航空器不得损害过去几十年来业界的努力和成就，超音速航空器必须与具有同等最大起飞质量的亚音速航空器一样符合最新的国际民航组织噪声和排放标准。该文件进一步强调，航空界必须对联合国政府间气候变化专门委员会（IPCC）的最新报告做出响应，该报告确认有必要将全球变暖限制在工业化前水平之上 1.5°C 以内。

27. 关于超音速航空器的噪声，该文件强调，国际机场理事会担心，使用国际民航组织现有的亚音速噪声审定方法可能无法完全反映超音速航空器的运行特性。国际民航组织需要妥当地应对这一挑战，否则会破坏航空界在解决机场内和机场周围噪声方面所取得的成就和做出的努力。ACI 支持 CAEP 的超音速探索研究，并确认将全面参与其中，评估可能对社区造成的影响。

28. WP/225 号文件请大会：

a) 认识到国际机场理事会对制定超音速标准和建议措施的看法；

b) 修订大会第 A39-1 号决议附录 G，以删除对音爆的具体提及；

c) 要求理事会为超音速航空器制定噪声及排放标准和建议措施，以促进国际航空的可持续发展；和

d) 认识到超音速航空器的重新引入不应扰乱其他航空器的交通流动、导致容量减少、无意中降低效率、或在系统其他地方产生环境影响。

29. 大会注意到以下五份信息文件：中美洲空中航行服务组织成员国提交的 WP/81 号文件[中美洲空中航行服务组织（COCESNA）绿皮书]（仅有英文 — 译注）、印度提交的 WP/372 号文件（国家绿色航空政策）（仅有英文 — 译注）、南非提交的 WP/409 号文件（南非对于国际民航组织环保工作的贡献和看法）（仅有英文 — 译注）、智利提交的 WP/474 号文件（促进绿色机场的发展）（仅有英文 — 译注）、和国际机场理事会提交的 WP/354 号文件（机场对环境保护的贡献）（仅有英文 — 译注）。

讨论

在对文件介绍进行总结时，执委会主席注意到有若干文件（WP/103、261、374、175 和 225 号文件）涉及超音速航空器的问题。CAEP 开展的有关超音速航空器的工作得到了广泛支持，因此他提议执委会向大会提出建议，要求理事会继续 CAEP 的上述工作，将 CAEP 的超音速探索研究作为优先事项。主席认识到，有些文件对以下问题表达了不同的意见：国际民航组织的标准制定方法、现有亚音速航空器标准和超音速航空器新标准制定基础之间的关系、公众可接受性问题以及考虑安全、空中航行、安保和其他方面问题的必要性。因此，他提议执委会建议大会注意到这些不同意见，并在 CAEP 完成技术工作之后，由理事会审议这些意见。

30. 埃及代表认为，分配给文件介绍和评论的时间与这些重要问题的敏感性不相称，执行委员会对这些问题的讨论不应有任何时间限制。他赞同 WP/226 号文件（澳大利亚）、WP/374 号文件（俄罗斯联邦）和 WP/412 号文件（哥斯达黎加），并对 WP/104 和 WP/225 号文件（国际机场理事会）表示关切。

31. 关于 WP/175 号文件（国际航空运输协会），马耳他代表强调，虽然二氧化碳和非挥发性颗粒物质认证标准无意用作运行限制或排放税的依据，但许多国家使用了噪声和发动机认证数据来解决那些问题，各国会继续使用最佳现有数据。他同意国际航空运输协会的意见，即与超音速航空器审定限制有关的标准和建议措施的制定需要产生有数据证实的实际环境效益，并符合 CAEP 的职权范围。马耳他代表赞同国际航空运输协会的观点，即国际民航组织平衡做法的四个支柱需要保持更新，他注意到前三个支柱正在审查中，并强调第四个支柱也应得到审查。

32. 希腊代表同意欧洲国家在 WP/104 号文件中表达的观点，即国际民航组织航空器噪声管理平衡做法是实现国际民航组织噪声方面环境目标的一个关键因素，以确保它继续提供保护公众健康的手段。她重申，为了促进航空业的未来发展，国际民航组织平衡做法的所有四大要素都必须保持最新和相关性，并申明现在应该将航空业的最新进展考虑在内，更新与运行限制有关的要素。

33. 希腊代表还赞同 WP/260 号文件（国际机场理事会和空中航行服务组织提交）的行动 b) 段，其中请大会要求理事会进一步了解非声学因素，以作为一种手段，支持制定能够妥善解决社区航空器噪声烦扰的政策。

34. 关于 WP/261 号文件（美国）和 WP/374 号文件（俄罗斯联邦），法国代表支持主席的提议，即建议大会要求理事会继续 CAEP 正在进行的工作，将 CAEP 的超音速探索研究作为优先事项，同时强调超音速航空器专题的敏感性，特别是国际机场理事会在 WP/225 号文件中所述的与噪音有关的微妙的公众舆论问题。

35. 俄罗斯联邦代表重申埃及关于发言分配时间的意见，并提请注意 WP/103 号文件行动 b) 段，其中请大会重申，所有超音速航空器项目都需要遵守最新的亚音速航空器噪声标准，以避免迄今为止在减少源头航空器噪声方面所取得的成绩出现倒退。他指出，超音速航空器的标准必须基于有数据证实的生态有效性和成本效益标准，以及超音速航空器的经济和技术特征。

36. 挪威代表表示支持 WP/103 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国提交），并强调应该限制而不是增加受航空器噪声特别是音爆影响的人数。他强调，亚音速航空器主要在机场周围产生噪音，但超音速飞机只要保持超音速飞行，就会在飞行航径沿线产生音爆。挪威代表强调，如果在公海上方允许音爆，那么就有必要确保海岸线附近有人居住的地区不会有重大噪声。他强调说，如果在陆地人居区允许超音速飞行，就可能影响许多人，包括目前没有航空器噪声或人为噪声的地区。挪威代表强调，务必应有关于航路噪声和超音速飞行的相关标准，以限制那些问题并保护公众。

37. 理事会主席奥卢穆伊瓦 • 贝纳德 • 阿留博士注意到对超音速航空器这个话题的不同看法。然而，鉴于时间有限，为了向前推进，他请各位代表同意主席的提议，允许 CAEP 继续就此开展技术工作，并指示理事会在那些工作完成后审议这些不同意见（参见上文第 30 段）。

38. 奥地利、孟加拉国、加拿大、中国、哥伦比亚、埃及、厄立特里亚、印度尼西亚、斯洛伐克、瑞士、土耳其、美国代表和 IBAC 观察员表示支持主席的上述提议。斯洛伐克代表赞同 WP/54 号文件（理事会）。

39. 印度尼西亚代表强调，由于数据驱动方法对于确保以适当和科学的方式制定超音速航空器噪声和排放标准至关重要，他同意由 CAEP 开展相关的技术工作。

40. 中国代表提请注意 WP/54 号文件（理事会），对国际民航组织《全球环境趋势报告》及其所用数据和模型的透明度表示关切。他认为，该报告没有解释使用了哪种模型以及这些数字是如何得出的。中国代表认为报告中存在偏差，并强调需要查明这些偏差的来源，且视所用数据的情况，有必要对模型本身进行调整。

41. 对于《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量》草案（WP/57 号文件），中国代表建议将附录 B 序言部分第 11 段修订如下，以强调 CAEP 的工作是由独立专家进行的：“认识到航空环境保护委员会对航空器和发动机技术进行了其首次**独立专家**综合审查工作，并为噪声、燃料消耗和排放制定了中期（2027 年）和长期（2037 年）技术目标；”（新案文以粗体显示）。兼任 CAEP 秘书的环境事务副局长赞同这一建议，因为它与国际民航组织 Doc 10127 号文件《关于发动机和航空器的独立专家综合技术目标评估和审查》的标题相一致。

42. 在结束发言时，中国代表提请注意 WP/104 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国提交）的行动 e) 段，表示 MTOM 55 000 公斤的限制没有必要。

43. 埃及代表同意中国代表的关切，并支持他对《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量》（WP/57 号文件）附录 B 序言部分第 11 段提出的拟议修订。

44. 孟加拉国代表完全支持 WP/54 和 WP/57 号文件，强调 CAEP 在进行超音速探索研究时需要考虑人口密集地区的超音速运行。

45. 此后讨论转向国际民航组织航空器噪声管理平衡做法。主席注意到，关于对大会决议 A39-1 附录 E “当地与噪声有关的运行限制”进行更新的必要性，各方有不同意见（WP/104 和 WP/105 号文件）。他注意到 WP/104 号文件中提供的有用信息（芬兰代表欧盟及其成员国及欧洲民航会议其它成员国），但强调，附录 E 目前的案文是 CAEP 考虑了附件 16 第 I 卷中噪声标准的宗旨后所做出的评估和建议。鉴于没有在全球一级就欧洲国家对大会第 A39-1 号决议附录 E 的更新意见达成一致，主席不建议修改该案文。因此他提议，执行委员会商定，建议大会只是注意到：考虑到附件 16 第 I 卷噪声标准的宗旨，关于是否需要更新大会决议 A39-1 附录 E “当地与噪声有关的运行限制”，各方有不同意见。介绍 WP/104 号文件的波兰代表，代表有关欧洲国家反对这项决定。他表示，执行委员会应建议大会请理事会确保 CAEP 对第 4 章中最大起飞质量大于等于 50 000 公斤的航空器以及经审定符合早期标准的航空器的运行限制进行影响评估，将此作为其当前工作方案的一部分。

46. 主席进一步注意到，WP/260（ACI 和 CANSO 提交）和 WP/175（IATA 提交）强调有必要考虑非声学因素，作为与噪声有关的政策的一部分。执行委员会注意到，有关技术工作已经纳入理事会批准的 CAEP 下一个三年的工作方案之中。

47. 关于将社区参与作为一个跨领域因素纳入国际民航组织航空器噪声管理平衡做法，执行委员会指出，社区参与是一个跨领域问题，必须适用于平衡做法的所有四大要素。执行委员会建议大会更新载于 WP/57 号文件（理事会）中的大会第 A39-1 号决议附录 C。

48. 关于 WP/226 号文件（澳大利亚，新西兰为共同提案国），执行委员会指出，国际民航组织应密切关注与遥控驾驶航空器运行有关的航空器噪声问题，并采取适当行动。委员会建议大会要求理事会鼓励各国分享其在遥控驾驶航空器运行所产生的航空器噪声方面的应对经验，并将这些经验整合成一个潜在最佳做法指南提供给各国。

49. 关于 WP/140 号文件（卡塔尔）提出的建立航空环境保护地区规划和实施小组以便增加地区合作以解决环境相关挑战的建议，执行委员会指出，考虑到现有的能力建设活动以及以全球统一方法向所有地区提供协调一致的援助的重要性， 需要更加全局性地考虑这个问题。

50. 执行委员会注意到 WP/412 号文件（哥斯达黎加提交，LACAC 成员国为共同提案国），并同意在接下来的议程项目中继续对环境领域的援助和能力建设问题进行讨论。

51. 对于国际机场理事会观察员就《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量》草案（WP/57 号文件）提出的观点，负责环境事务的副局长解释说，在附录 B 中参引非挥发性颗粒物排放认证标准这一提议与 Doc 9082 号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》相一致。 执行委员会注意到这一点。

52. 执行委员会同意中国代表对上述《综合声明》草案附录 B 序言部分第 11 段的修订建议，以指出 CAEP 的这项工作由独立专家开展。

53. 执行委员会强调，CAEP 关于超音速的现有工作得到了广泛支持，建议大会要求理事会继续进行航空

环保委员会在超音速航空器方面的现行工作，并将超音速探索研究列为优先事项。委员会还注意到在标准制定方法方面的不同意见，建议大会注意到这些意见，并指示理事会在 CAEP 完成相关技术工作之后继续讨论。

54. 执行委员会同意，建议全体会议通过 WP/57 号文件提出的、经讨论修订的《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量》草案。

议程项目 16：环境保护 — 国际航空和气候变化 — 政策和标准化

55. 执行委员会开始审议议程项目 16，这一议项反映在理事会提交的两份工作文件中[WP/55 和 WP/58 号文件]以及各国和国际组织提交的相关文件中。

56. 秘书长简单汇报了国际民航组织参加联合国秘书长于 2019 年 9 月 23 日在联合国纽约总部召开的联合国（UN）气候行动峰会的情况。该峰会的目的是提高全球力度，激励所有国家和所有部门采取行动应对气候变化。它侧重于与气候变化有关的 9 个专题领域，如缓解战略、能源转变、复原力和适应力、气候融资和碳定价以及行业伙伴关系。国际民航组织参加了气候行动峰会，这是与其他联合国机构合作的一部分，目的是保持国际民航组织在所有与国际航空和气候变化有关问题上的领导作用。在各种活动中，国际民航组织强调了该组织在解决国际航空二氧化碳排放方面的决定和重要成就，以及国际民航组织成员国、航空业和其他利害攸关方之间建立联盟和伙伴关系的重要性，以加快实施绿色技术和创新，从长远角度进一步减少航空排放。

57. 此外，秘书长感谢 2019 年 9 月 22 日至 23 日参加蒙特利尔国际民航组织总部举行的国际民航组织创新展览会的所有人。事实证明，创新展览会是展示环境驱动的创新技术和可再生能源解决方案的绝佳机会，这些是探索国际航空长期减排机会的重要组成部分。秘书长强调，各国都在推进国际航空和气候变化方面的工作，联合国气候行动峰会和国际民航组织创新展览会提供了值得思考的内容。

国际航空和气候变化

58. 随后，秘书长介绍了 WP/55 号文件，其中理事会汇报了本组织自大会第 39 届会议以来开展的与国际航空和气候变化有关的活动，包括与航空器技术和标准、运行改进和可持续航空燃料（SAF）有关的一揽子二氧化碳缓解措施的进展情况，并介绍了各国二氧化碳减排活动行动计划以及国际民航组织与其他国际组织合作开展的相关项目的最新进展。该文件还简单介绍了国际民航组织与其他联合国机构和国际组织在国际航空与气候变化领域的合作。秘书长强调，国际民航组织继续与成员国紧密合作，支持其国家行动计划的制定和更新，目前为止已有 116 个成员国主动向本组织提交了其行动计划。

59. WP/55 号文件请大会：

a) 认识到自大会第 39 届会议以来在二氧化碳减排一揽子措施的每一个要素方面取得的良好进展；

b) 继续支持本组织协调、促进和监测航空二氧化碳减排方面的行动，并在大会下一届会议上报告进展情况；

c) 认可国际民航组织二氧化碳减排举措国家行动计划下取得的进展，并鼓励尚未制定行动计划的国家尽快在国际民航组织的支助下参与这一举措；

d) 按照 A39-2 号决议执行部分第 9 段的要求，要求在大会下一届会议上介绍在长期全球理想目标可行性方面所做的进一步工作；和

e) 鼓励国际民航组织与其他联合国机构和国际组织合作，提供有关目前和未来工作的信息，包括关于二氧化碳排放的信息，并确保国际民航组织在与国际民用航空有关的所有问题上的领导力。

60. 主席表示，执行委员会认识到自 A39 以来在国际航空二氧化碳减排一揽子措施的每个要素方面取得的进展，并同意应支持本组织协调、促进和监测国际航空二氧化碳减排行动，并在下届大会前报告进展情况。执行委员会还商定，大会可以鼓励国际民航组织继续与其他联合国机构和国际组织合作，提供关于当前和未来活动（包括二氧化碳排放）的信息，并确保国际民航组织在与国际民用航空和气候变化相关的所有事项上的领导力。

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

61. 秘书长随后介绍了 WP/58 号文件，其中理事会建议将 WP/55 号文件中说明的自上次大会以来的进展考虑在内，对大会 A39-2 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化》进行修改。

62. 哥斯达黎加代表中美洲空中航行服务组织（COCESNA）介绍了 WP/80 号文件第 1 号修改稿（更新中美洲国际航空减排行动计划 — CAAPER 2.0）。CAAPER 2.0 就持有 COCESNA 成员国签发的航空运营人许可证（AOC）的航空运营人所产生的排放提供了最新信息，并反映了这些国家在虑及其具体国情和各自能力的情况下，为国际航空减排逐步实施的一系列选定措施。哥斯达黎加代表确认，该国是 2019 年联合国环境规划署（UNEP）授予的 2019 年地球卫士奖的获奖者之一，以表彰该国致力于应对气候变化，如果在本届大会期间当选为理事会成员，将为国际民航组织关于环境问题的讨论带来增值。

63. WP/80 号文件第 1 号修改稿请大会：

a) 审查本文件所提供的信息，包括迄今取得的进展；

b) 在编写基于国家间战略联盟的《中美洲国际航空减排行动计划》（CAAPER 2.0）时考虑 COCESNA 的经验；和

c) 要求国际民航组织提供技术援助和协助，为逐步实施为中美洲地区选定的一系列措施提供财政支持。

64. 法国代表介绍了芬兰代表欧盟及其成员国以及欧洲民航会议其他成员国提交的 WP/102 号文件（关于可持续航空的观点）。他指出，欧洲国家想向国际社会发出希望的信号，特别是考虑到 2019 年 9 月 27 日在蒙特利尔和全球其他城市发生的青年气候罢工游行。该文件强调，欧洲国家大力支持国际民航组织减少国际航空二氧化碳排放的一揽子措施，包括国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），并认可已经取得的成就。它进一步强调，需要确保 CORSIA 有一个坚实的基础，因为这是短期内减少此类排放的主要途径，至关重要的是，所

有国家和地区应有效实施 CORSIA 并参与 CORSIA 试点阶段（2021－2023 年）的抵消要求，以实现国际民航组织自 2020 年起实现碳中和增长的中期全球理想目标。

65. 文件强调了可持续航空燃料（SAF）在这一事业中的重要作用，并指出欧洲国家认可国际民航组织在促进可持续航空燃料方面的领导作用和迄今取得的重大进展，特别是在为 SAF 的使用制定全球标准并展示其安全和技术可行性方面。报告概述了在将 SAF 转变为航空业务现实方面仍然存在的重大挑战，并提出了相关行动建议。此外，文件强调了以雄心勃勃的长远眼光应对国际航空气候变化影响的重要性，并呼吁国际民航组织在大会下一届会议之前商定一个与《巴黎协定》1.5°C 温度目标相一致的国际航空长期全球理想目标。

66. 法国代表在结束介绍时表示，欧洲国家支持第 WP/58 号文件所附的《国际民航组织关于环境保护持续政策和做法的综合声明 — 气候变化》草案，同时建议，与可持续航空燃料和国际航空长期全球理想目标有关的案文应得到强化。他们愿意在这方面与其他国家合作。

67. WP/102 号文件请大会：

a) 支持在国际民航组织的一揽子措施下制定广泛的政策措施，支持各国以切实的方式有效处理航空部门对气候的影响；

b) 要求成员国在国际民航组织工作的基础上采取行动，确保全面、尽早和在全世界实施 CORSIA，制定必要的国家政策和监管框架以利于遵守和执行 CORSIA；

c) 注意将可持续航空燃料转化为运行现实仍面临的挑战，并请国际民航组织和各国根据 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景制定更具有雄心的措施，以支持采用可持续航空燃料；

d) 根据最近的报告和诸如联合国大会（UNGA）、政府间气候变化专门委员会（IPCC）、联合国气候变化框架公约（UNFCCC）、国际海事组织（IMO）等组织内的发展，并在行业承诺和技术可能性的基础上，支持国际航空长期减排目标方面的工作；和

e) 注意到欧洲致力于环境保护能力建设，支持国际民航组织的“不让任何国家掉队”（NCLB）举措。

68. 尼日利亚代表非洲民航委员会（AFCAC）54 个成员国介绍了 WP/176 号文件（为制定和实施国际航空二氧化碳减排国家行动计划提供援助和未来做法）。该文件强调了国际民航组织在一个成功的合作模式下为各国提供援助所发挥的作用，这种模式可能也适用于其他成员国，主要是发展中成员国。它强调，截至 2019 年 7 月 31 日，已有 25 个 AFCAC 成员国（45.4%）向国际民航组织自愿提交了有关其二氧化碳减排活动的国家行动计划，其中 12 个国家因“国际民航组织－欧盟联合援助项目”的帮助已能够提交强有力的行动计划。文件强调，务必要鼓励成员国、国际民航组织、国际组织和发展伙伴在上述“国际民航组织－欧盟援助项目”成功经验的基础上，继续支持和加强有关二氧化碳减排的能力建设。文件还强调国际民航组织和非洲民航委员会之间在为非洲制定和实施方案方面需要财政资源、技术支持、技术转让和协作。

69. WP/176 号文件请大会：

a) 注意该文件中包含的信息；

b) 鼓励成员国和国际民航组织支持各国制定和更新二氧化碳减排国家行动计划并实施选定的措施；

c) 鼓励成员国、国际民航组织、地区和国际组织与国际民航组织环境办公室密切协调，推动和支持为环境保护方案供资的举措，并为成员国建立常设的援助和能力建设方案。

d) 指示秘书长在上述“国际民航组织－欧盟援助项目”成功经验的基础上，支持和加强二氧化碳减排的能力建设，并提供技术支持和技术转让；和

e) 指示秘书长与非洲民航委员会合作，为非洲民航委员会成员国制定和实施各项方案。

70. 危地马拉代表介绍了第 WP/411 号文件（拉丁美洲地区对气候变化事务和国际航空碳抵消与减排计划实施做出的贡献），该文件由拉丁美洲民航委员会（LACAC）成员国共同提出。该文件强调 LACAC 成员国积极主动地通过制定和实施有关二氧化碳减排活动的国家行动计划来应对气候变化（这些行动计划基于整个一揽子措施，包括机队更新），并积极参与设计和实施 CORSIA。

71. WP/411 号文件请大会：

a) 注意到该文件中的信息；

b) 考虑到拉丁美洲国家对气候变化事务和国际航空碳抵消与减排计划实施做出的贡献；

c) 要求国际民航组织通过气候变化方面的研讨会和讲习班以及国际航空碳抵消与减排计划的实施，继续建设并加强各国能力；和

d) 要求国际民航组织继续推动采取具体行动，以便让发展中国家获得资金和技术转让。

72. 肯尼亚代表介绍了 WP/266 号文件（收集、监测和报告国际航空二氧化碳排放方面的最新发展），说明了该国在收集、监测和报告国际航空二氧化碳排放相关数据方面的经验和进展。这是肯尼亚为更新和加强其 2015 年 12 月提交给国际民航组织的二氧化碳减排自愿国家行动计划而采取的举措的一部分。该文件强调，在“国际民航组织 — 欧盟援助项目”下，蒙巴萨莫伊国际机场安装了一个 507 千瓦地面太阳光伏（PV）系统、地面电动动力装置和预处理空气装置，预计每年发电 820 000 千瓦时并每年抵消 1 300 吨的二氧化碳。文件还强调，肯尼亚参加了德国政府和国际民航组织牵头的 CORSIA 小型实施项目，以测试 CORSIA 标准和建议措施中的监测、报告和核查条款。肯尼亚决定自愿参加 CORSIA 试行阶段，并向所有国家航空公司发出了一份航空情报通告（AIC），要求他们自 2019 年 1 月 1 日起实施 CORSIA，编制和提交其排放监测计划。关于 CORSIA 的国家民航规章草案正处在最后批准阶段。

73. WP/266 号文件请大会：

a) 注意到该文件中的信息；

b) 支持各国实施高效和可持续的数据监测、报告与核查（MRV）战略；

c) 借助当前国际民航组织 — 欧盟援助项目的成功经验，支持和加强二氧化碳减排能力建设，并进一步为各国获得资金、技术支助和技术转让提供便利；

d) 支持和鼓励成员国参加 CORSIA；和

e) 鼓励各成员国建立气候变化相关事项伙伴关系并在地区和全球各级推动合作和知识交流。

74. 墨西哥代表介绍了 WP/269 号文件（国际航空和气候变化），其中该国表示完全支持国际民航组织于上一个三年期在其一揽子国际民航二氧化碳减排措施的每个要素中取得的进展。请大会：

a) 敦促国际民航组织和成员国于下一个三年期在国际民航组织一揽子措施的所有要素中取得更多进展；

b) 要求国际民航组织举行年度盘点研讨会，以促进可持续航空燃料的全球发展，并支持《国际民航组织可持续航空燃料 2050 年愿景》的量化；

c) 要求国际民航组织提供一个论坛，用以促进和推动创新的二氧化碳减排技术，如电动和混合动力航空器，这是探索国际民航业长期减排机会的关键组成部分；

d) 敦促国际民航组织为制定和完善国家行动计划提供进一步援助和能力建设，这些行动计划能够反映和通报成员国为国际航空二氧化碳减排所做的努力；和

e) 鼓励国际民航组织与其他联合国机构合作，保持其在国际航空与气候变化领域的领导作用。

75. 多米尼加共和国代表介绍了 WP/323 号文件（为减少国际航空二氧化碳排放而进行的援助和能力建设），强调了国际民用航空组织在依照一个成功合作模式向各国提供援助中发挥的作用，这一模式可调整用于其他成员国，主要是发展中国家。它强调，多米尼加共和国参加的国际民航组织 — 欧盟援助项目、国际民航组织-联合国开发计划署（UNDP）— 全球环境基金（GEF）援助项目、以及国际民航组织国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训方案等已表明，援助对于成功完成全球环境保护目标和具体目标的重要性。但是，该文件指出，国际民航组织环境办公室（ENV）和技术合作局（TCB）领导的那些援助方案是临时性的，没有对所有国家开放。该文件强调，建立一个与环保有关的常设援助和能力建设方案十分重要。

76. WP/323 号文件请大会：

a) 要求理事会为环境能力建设专门划拨资源（对各国的援助）；

b) 要求理事会继续履行任务，通过传发重要信息和指导材料以及提供技术援助来支持成员国；

c) 要求理事会在国际民航组织经常方案之下，建立一个环境援助和能力建设专门方案/项目以及组织架构，以支持成员国，主要是发展中国家；和

d) 要求理事会继续履行任务，与其他国家和国际组织结成联盟，以便满足成员国对于援助的需要，包括获得财务资源、技术转让和能力建设，以减缓航空部门的二氧化碳排放。

77. 多米尼加共和国代表接着介绍了 WP/413 号文件（对岛屿国家实现可持续机场的分析），文件总结了该国在减少温室气体以及制定二氧化碳减排活动国家行动计划方面取得的进展。文件强调了多米尼加共和国国际机场 2013 到 2019 年取得的进展，包括在机场碳认证（ACA）方案下获得认证。它还强调，多米尼加共和国成功地采取积极步骤减缓气候变化效应，这清楚地表明它对实现国际民航组织环保战略目标的承诺，并反映在绿色航空中，据此，可以实现机场航站楼碳中和增长的目标。

78. WP/413 号文件请大会：

a) 敦促国际民航组织继续进行详细的可行性研究，评估拟议目标及其对系统的影响以及这些目标对所有国家，特别是岛屿发展中国家的发展和成本的影响；和

b) 敦促各国推动其机场运营人实现可持续机场，以减少二氧化碳排放。

79. 航空运输行动小组（ATAG）观察员介绍了 WP/194 号文件（业界对一揽子措施和长期目标的看法），该文件由国际机场理事会、空中航行服务组织、国际航空运输协会、国际公务航空理事会和航空航天工业协会国际协调理事会共同提出，并由航空运输行动小组协调。该文件回顾了民航业于 2009 年为解决其气候影响而制定的三个全球目标：短期目标是每年 1.5%的效率改进；中期目标是从 2020 年起通过碳中和增长来限制二氧化碳净排放量；长期目标是到 2050 年使航空二氧化碳净排放量较 2005 年水平减少一半。他认识到目前的重点是确保 CORSIA 的成功，与 CORSIA 相关的工作迫在眉睫，但他强调，该行业也需要长期确定性和长期气候目标，并得到政府政策的支持，以巩固气候行动。ATAG 观察员申明，现在各国政府应与业界和民间社会合作伙伴一道，为航空运输部门制定一个全面的长期目标，他强调，整个业界愿意在关于这一目标的技术讨论中发挥作用。

80. ATAG 观察员强调，在联合国气候行动峰会上（2019 年 9 月 23 日，纽约），世界各国都做出了坚定的气候行动承诺，得到了世界各界的跨领域支持，支持程度令人鼓舞。此外，在气候罢工游行中（2019 年 9 月 27 日，蒙特利尔），听到了年轻人的声音，他们宣称，如果成年人不负起责任，他们将负起责任。他指出，业界从他们的声音和自身的技术专长中获得了动力。ATAG 观察员强调，虽然气候变化是一个特别具有挑战性的问题，但这是该行业愿意解决的问题，并希望国际民航组织与业界一道，以一个国际民用航空全面长期气候目标来解决这一问题。

81. WP/194 号文件请大会：

a) 认识到行业在超越其短期气候行动目标 — 每年将燃料效率平均提高 1.5%方面所做的努力；

b) 认识到行业承诺通过一系列以 CORSIA 为基础的减排措施，从 2020 年起实现碳中和增长；以及

c) 请理事会在业界的全力支持和合作下，制定国际民用航空的长期气候目标，并于国际民航组织大会第 41 届会议通过。

82. 国际商务航空理事会（IBAC）观察员介绍了 WP/273 号文件（关于使用可持续航空燃料的商务航空活动），其中概述了 IBAC 开展的工作，以向商务航空业告知和表明，可以并应该使用可持续航空燃料来帮助业界完成到 2050 年时航空二氧化碳净排放量较 2005 年水平减少一半的长期目标。文件强调，业界对可持续航空燃料的兴趣和热情越来越高。

83. WP/273 号文件请大会：

a) 对商务航空行业为提高公众对可持续航空燃料的认识并促进可持续航空燃料的增产和广泛使用所做出的努力予以肯定并提供支持；和

b) 要求 ICAO 提供协助并要求成员国实施相应的政策，包括激励措施，以鼓励 (i) 增加可持续航空燃料的生产和掺配量；(ii) 航空器运营人使用可持续航空燃料，以使商务航空朝着碳减排长期理想目标进一步取得切实进展。

84. 委员会还注意到以下 11 份信息文件：中美洲空中航行服务公司成员国提交的 WP/81 号文件[中美洲空中航行服务组织（COCESNA）绿皮书]（仅有英文 — 译注）、多米尼加共和国提交的 WP/274 号文件（保护地中海环境计划一体化的重要性）（仅有西班牙文 — 译注）、印度尼西亚提交的 WP/510 号文件（印度尼西亚环境保护方案）（仅有英文 — 译注）、日本提交的 WP/525 号文件（日本机场应对气候变化的适应计划）（仅有英文 — 译注）、德国提交的 WP/526 号文件[电转液（PTL）：航空用可持续燃料]（仅有英文 — 译注）、美国提交的 WP/531 号文件（美国为解决航空的气候影响所做的努力）（仅有英文 — 译注）、俄罗斯联邦和中国提交的 WP/605 号文件（俄罗斯联邦交通部和中国民用航空局关于建立公平有效的国际航空和气候变化全球机制的联合声明）（仅有英文 — 译注）、国际可持续航空联盟提交的 WP/277 号工作文件（为国际航空设定长期气候变化目标）（仅有英文 — 译注）、WP/560 号文件第 1 号修改稿（2018 年商业航空的二氧化碳排放）（仅有英文 — 译注）和 WP/561 号文件（展望迈向 2050 年的“零气候影响”国际航空道路：政府和航空业如何在气候紧急情况下加快步伐，实现可持续的航空未来）（仅有英文 — 译注）、和国际机场理事会提交的 WP/354 号文件（机场对环境保护的贡献）（仅有英文 — 译注）。

讨论

85. 执行委员会主席在总结时指出，有若干文件（WP/80 号文件第 1 号修改稿、WP/102、176、266、269、323、411 和 413 号文件）支持国际民航组织在国家行动计划和能力建设及援助举措方面的工作。鉴于这些文件的观点趋同，他建议采取以下行动：执行委员会认可国际民航组织国家行动计划举措下取得的进展，并同意国际民航组织秘书处应继续加强国际民航组织为编制和实施航空二氧化碳减排国家行动计划而开展的能力建设和援助活动，包括组织研讨会和培训、提供指导意见和工具、协助获得财政资源和专家以及开展更多可行性研究，特别是对于发展中国家和小岛屿发展中国家。执行委员会还同意，应鼓励建立更多国家间伙伴关系，以协助尚未编制或未改进其国家行动计划的国家，包括通过国际民航组织的国家行动计划伙伴方案来提供协助。执行委员会还注意到一些成员国提出的建议：应提供更多资源用于制定航空二氧化碳减排国家行动计划、开展可行性研究和实施二氧化碳排放缓解措施，例如在国际民航组织、成员国和国际组织之间建立更多的伙伴关系以及在国际民航组织/航空运输局/环境处内部建立一个常设的援助和能力建设方案。

86. 主席注意到还有几份文件支持国际民航组织可持续航空燃料 2050 年愿景以及有关的可持续航空燃料盘点流程（WP/102、WP/269、WP/273 和 WP/411 号文件），鉴于这些文件的观点趋同，主席进一步建议采取以下行动：执行委员会注意到，在可持续航空燃料的商业规模部署方面依然存在数项挑战，成员国应采取更有力的措施以支持国际民航组织可持续航空燃料 2050 年愿景，包括组织国际民航组织年度盘点研讨会。国际民航组织应按照 2017 年国际民航组织航空和代用燃料会议（CAAF/2）的要求，推动为国际民航组织 2050 年愿景的量化建立重要组件，并组织年度可持续航空燃料盘点研讨会。

87. 主席注意到，一些工作文件（WP/55、WP/102、WP/194、WP/227、WP/269 和 WP/562 号文件）也提出了制定国际航空长期全球理想目标的问题。他建议采取以下行动：执行委员会注意到，理事会在 WP/55 号文件行动段落 d) 中请大会：按照 A39-2 号决议执行部分第 9 段的要求，要求在大会下一届会议上介绍在长期全球理想目标可行性方面所做的进一步工作。委员会还注意到，在将长期全球理想目标作为国际民航组织大会第 41 届会议之前的优先事项方面，各国意见趋同，同时认识到，在如何制定这一长期理想目标的办法上（由上至下或由下至上）存在不同意见。执行委员会忆及，联合国秘书长召集了联合国气候行动峰会以提高所有国家和部门采取气候行动的力度，国际民航组织参加了峰会并强调建立联盟和伙伴关系以加快实施绿色技术和创新从而进一步长期减少航空排放的重要性。委员会得知，2019 年 9 月 22 日于蒙特利尔举行的国际民航组织创新展览会展示了环境驱动的创新技术和可再生能源解决方案，这些都是探索国际航空部门长期减排机会的重要组成部分。

88. 主席随后宣布开始讨论国际航空长期全球理想目标等问题。

89. 美国代表指出，虽然美国是可持续航空燃料的坚定支持者，并为此努力了多年，但美国对大会要求成员国采取更有力的行动以支持《国际民航组织可持续航空燃料 2050 年愿景》感到关切，因为各国处于不同的发展水平，能力和国情有所不同。他忆及，在国际民航组织第二次航空和代用燃料会议（CAAF/2）（2017 年 10 月 11 日至 13 日，墨西哥城）期间，关于在 2050 年之前使用可持续航空燃料的量化问题，会议已对相关措辞进行了认真磋商，他强调，虽然美国目前不支持这种量化，但它建议保留 WP/58 号文件中提出的关于气候变化的大会决议更新草案的相关案文。

90. 挪威代表指出，各国政府和私营部门领导人在纽约市联合国气候行动峰会期间所做的主要声明，以及青年们在蒙特利尔气候罢工游行期间所做的声明，加强了气候行动的势头，挪威代表支持 WP/194 号文件（国际机场理事会、空中航行服务组织、国际航空运输协会、商务航空理事会和宇航工业协会国际协调理事会共同提交，由航空运输行动小组协调），特别是支持该文件要求理事会在业界的充分支持和协作下，制定一项国际民用航空长期气候目标，供国际民航组织大会第 41 届会议通过。挪威敦促国际民航组织启动这一进程并申明，凭借国际民航组织一揽子措施的一整套要素，完全可以实现一个更宏伟的国际航空减排目标。挪威欢迎可以为可持续航空燃料创造市场的政策和激励措施，并决定从 2020 年开始引入一个配额要求，从可持续航空燃料在航空中占比 0.5%开始，目标是到 2030 年将这一比例提高到 30%。挪威认为，在不久的将来使用电动和混合电动航空器进行地区旅行看起来是一个现实可行的目标，非常适合挪威和地区旅行占比较大的其它市场。

91. 丹麦代表欢迎 WP/58 号文件所附修改案文中提出的对大会第 A39-2 号决议的拟议修改。他指出，航空业已经展示了 2050 年减排承诺的雄心，并重申了欧洲国家在 WP/102 号文件中表达的观点，即现在是开始为国际航空制定长期气候目标的时候了，这一目标将在 CORSIA 和国际民航组织 2020 年碳中和增长这一中期全球理想目标的成功基础上发扬光大。丹麦代表请所有国家与丹麦和其他欧洲国家一道，商定一项工作方案，以便在 2022 年的下届大会会议之前尽快就这一长期目标做出决定。

92. 德国代表强调，考虑到联合国大会、气专委、《联合国气候框架公约》和国际海事组织等其他论坛最近的报告和事态发展，德国也支持关于国际航空长期减排目标的工作。她强调，德国认为，可持续航空燃料是国际民航组织一揽子措施的一个重要支柱，有潜力促进航空部门的绝对减排，特别是通过使用更多可再生能源所生产的合成燃料促进减排。德国代表提请注意 WP/526 号信息文件，德国在该文件中概述了利用更多可再生电力生产可持续喷气燃料的“电转液”（PTL）概念。

93. 大韩民国代表支持 WP/194 号文件（国际机场理事会、空中航行服务组织、国际航空运输协会、商务航空理事会和宇航工业协会国际协调理事会共同提交，由航空运输行动小组协调），他指出，国际航空部门已通过实施 CORSIA 成为应对气候变化的主导行业，并强调继续这一努力是非常可取的。但是他告诫，如果国际航空部门的速度超过其他部门并负担过重，那么可能会对全球经济产生负面影响，而不仅是影响航空业。

94. 关于 WP/55 号文件（理事会）行动部分 d) 段，俄罗斯联邦代表对是否需要确立一个长期的全球理想目标表示怀疑。他强调需要务实并首先实现国际民航组织早些时候设定的气候目标，并断言在这一过程中，前进的道路将变得更加清晰。俄罗斯联邦代表指出，中国、印度和俄罗斯联邦已向秘书处提交了对 WP/58 号文件所附关于气候变化的大会决议更新草案的联合修改提案，并强调其修改建议之一是将载有国际航空基于市场措施（MBMs）设计和实施指导原则的附件转移到 WP/59 号文件所附的关于 CORSIA 的大会决议更新草案中。

95. 喀麦隆代表表示支持 WP/176 号文件（非洲民航委员会成员国）和 WP/55 号文件（理事会），他忆及，喀麦隆是第一批自愿向国际民航组织提交二氧化碳减排国家行动计划的国家之一。他强调，喀麦隆是受益于国际民航组织 — 欧盟援助项目的非洲国家之一，并指出，杜阿纳国际机场已经安装了一个 507 千瓦时的地面太阳光伏（PV）系统和电动地面动力装置以及一个预处理空气装置。喀麦隆代表还表示支持 WP/266 号文件（肯尼亚）和 WP/59 号文件（理事会），并强调国际民航组织需要提供更多援助，特别是向发展中国家提供援助，培训并认证潜在的核查机构，以核查 CORSIA 下的二氧化碳排放报告。

96. 中国代表赞同俄罗斯联邦代表的观点，认为没有必要为国际航空确立一个长期的全球理想目标。他坚持认为，大会 A39-2 号决议执行部分第 4 段中规定的现有目标足够有雄心和抱负，即按完成的收入吨公里所使用的燃油量计算，在 2020 年之前实现全球年均燃料效率提高 2%，在 2021 年至 2050 年期间实现全球燃料效率每年提高 2%的理想目标。中国代表强调，如果一些国家认为有必要确立一个新的长期理想目标，那么它们可以在自愿的基础上这样做。不应强迫其他国家接受这样一个长期理想目标。他指出，国际民航组织是一个代表其成员国并为其成员国服务的国际组织，因此应听取其成员国表达的关切，不要急于做出决定，也不要牺牲发展中国家的利益。中国代表强调，中国和其他发展中国家有更快速增长的潜力，但是国际航空长期全球理想目标会负面影响他们发展其航空业的权利。此外，它会影响其他资源（例如水、土地等）的可持续发展。中国代表强调需要进一步开展研究，并表示大会或许可以从 2037 年起开始讨论国际航空长期全球理想目标的问题。

97. 津巴布韦代表赞扬国际民航组织和发展伙伴在制定和实施二氧化碳减排活动国家行动计划方面提供的援助。他表示完全支持 WP/176 号文件（非洲民航委员会成员国）、WP/55 号文件（理事会）、WP/266 号文件（肯尼亚）、WP/59 号文件（理事会）以及 WP/323 号文件（多米尼加共和国），这些文件强调了建立一个与环境保护有关的援助和能力建设常设方案的重要性。津巴布韦代表申明，本着国际民航组织“不让任何国家掉队”举措的精神，这样一个常设方案将帮助以前没有获得过这种支持的发展中国家，包括非洲国家。

98. 埃及代表支持 WP/58 号文件中提出的关于气候变化的大会决议更新草案，不加任何改动。他同意俄罗斯联邦和中国代表就国际航空长期全球理想目标所表达的观点，但强调，尽管在这个问题上存在分歧，仍有必要向前推进。因此，埃及代表同意，根据上述大会决议执行部分第 9 段，理事会应继续探讨这种长期全球理想目标的可行性，CAEP 应将其作为优先事项，开展详细研究，评估根据其工作方案提出的任何目标的可实现性和影响。他重申埃及支持国际民航组织、理事会和 CAEP 在解决这一问题上发挥的领导作用。

99. 巴西代表表示，巴西同意 WP/58 号文件中的大会决议执行部分第 9 段。巴西认为，必须为国际航空确定一个长期的全球理想目标，并与明确的减排路径相结合，这些减排路径应与可持续航空燃料和技术等部门内措施相兼容。巴西坚持认为，如果不考虑此类措施，一个长期目标将仅仅是 CORSIA 的延伸，不会带来航空业的有效脱碳。

100. 墨西哥代表强调，为了确保航空部门在减缓气候变化方面不落后于其他部门，大会通过了多项政策和一揽子措施，以减少国际航空的二氧化碳排放，其中包括技术和标准、可持续航空燃料、运行改进和 CORSIA。他强调，为了实现国际航空的可持续发展，大会至少有必要允许理事会继续探索国际航空长期全球理想目标的可行性，并允许 CAEP 进行详细研究，评估任何拟议目标的可实现性和影响，并按照大会关于气候变化的决议更新草案（WP/58 号文件）执行部分第 9 段的要求，由理事会向大会第 41 届会议介绍工作进展情况。

101. 印度代表提请注意在议程项目 17 下提交的 WP/228 号文件第 1 号修改稿（CORSIA — 实施挑战和审查基线排放标准的必要性），其中印度对 CORSIA 的基本架构提出了两个关切：谁应负责排放管理，航空公司运营人还是国家？基线应该如何确定？由于 CORSIA 的实施尚未开始，印度认为明智的做法是观察其实施情况，注意遇到的任何困难，然后为国际航空制定一个长期的全球理想目标。印度认为，正如俄罗斯联邦和中国代表所指出的那样，大会此刻不应急于确立这样一个长期目标。

102. 芬兰代表大力支持该国代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议成员国提交的 WP/102 号文件，也支持 CORSIA 和国际民航组织国际航空二氧化碳减排一揽子措施中的所有其它要素。他重申，可持续航空燃料的使用具有巨大潜力，可成为大幅减少航空碳足迹的关键措施之一。芬兰代表强调，芬兰正在采取必要步骤，使相关的国际民航组织标准和建议措施投入实际操作，并希望其他成员国也这样做。他强调，除了目前正在采取的减少航空碳足迹的行动之外，成员国还应展示更长期的雄心壮志，并在此时为尽快且最迟在下届大会上通过一项大力度的国际航空长期全球理想目标做好准备。芬兰代表赞同喀麦隆和津巴布韦代表关于提供援助和能力建设的发言。

103. 日本代表发言支持理事会按照 WP/58 号文件中关于气候变化的大会决议更新草案执行部分第 9 段的要求继续探索为国际航空制定一个长期全球理想目标的可行性。他强调，今后对这一长期目标的讨论应完全基于详细研究和对任何拟议目标可实现性和影响的评估，并应将整个一揽子措施考虑在内。日本代表支持美国代表关于可持续航空燃料的发言。

104. 沙特阿拉伯代表赞同俄罗斯联邦、中国、埃及和印度代表就国际航空长期全球理想目标所做的评论，他指出，沙特阿拉伯不支持确立这样一个长期目标，至少目前不支持。沙特阿拉伯认为，国际民航组织及其成员国应推进大会第 A39-2 号决议执行部分第 4 段规定的现有气候目标，即按完成的收入吨公里所使用的燃油量计算，在 2020 年之前，将全球年均燃油效率提升 2%，以及在 2021 至 2050 年之间，实现全球燃油效率每年提升 2%的理想目标。因此，沙特阿拉伯不支持 WP/102 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议的其他成员国提交）。尽管如此，沙特阿拉伯认为，有必要采取自下而上的方法来制定任何大力度的国际航空长期全球理想目标，所有国家应全面合作。他认为，任何此类目标都应涵盖所有类型的航空燃料，且发展中国家和发达国家的不同国情、各自能力和对大气中航空温室气体排放浓度的贡献应决定每个国家如何自愿为实现这一目标做出贡献，如同上述两个气候目标的做法一样。

105. 加拿大代表赞同 WP/58 号文件中提出的关于气候变化的大会决议更新草案。她还表示支持 CAEP 目前正在开展的工作，以便就国际航空长期全球理想目标进行知情讨论，并支持丹麦代表提出的意见，制定一项工作方案以促进就此做出决定。加拿大代表认可商业航空部门为提高可持续航空燃料意识并鼓励其生产和使用所做的努力，如 WP/273 号文件（IBAC）所述。关于国际航空二氧化碳减排援助和能力建设的文件[WP/176 号文件（非洲民航委员会成员国）和 WP/323 号文件（多米尼加共和国）]，她表示，虽然加拿大完全支持在该领域开展进一步工作，但加拿大认为，在支持资助一项与环境保护有关的援助和能力建设常设方案之前，还需要更多的信息。因此，加拿大认为与此同时，各国应继续依靠现有程序。

106. 美国代表先前就可持续航空燃料发表了意见（参见第 90 段），现在就国际航空长期全球理想目标发表意见，指出这些意见既适用于关于气候变化的议程项目 16，也适用于关于 CORSIA 的议程项目 17，这两个项目有着千丝万缕的联系。他回顾了国际民航组织在决定 CORSIA 和开展艰难的实施工作方面取得的重大成就。美国代表强调，国际民航组织成员国致力于解决航空对气候变化的影响，而 CORSIA 工作最重要的一个方面是，它是由国际民航组织成员国共同开展的，并得到了广泛的支持。他强调，如果没有集体的承诺，如果没有考虑到各国的不同观点和不同国情，就不可能取得如此进展。关于 CORSIA 之后的进一步工作和更多行动，美国代表强调，思考继续实施 CORSIA 的未来工作是很重要的，并强调这一集体努力的成果在任何情况下都不应受到损害。与此同时，美国认识到，在这次大会期间，国际民航组织成员国有机会表明，它们不仅致力于履行它们以前作出的承诺，而且将继续努力探索更多的可选方案供审议。在这方面，美国愿意考虑对大会关于气候变化的决议更新草案（WP/58）执行部分第 9 段进行适度修改，将探索国际航空长期全球理想目标可行性工作作为优先事项，并审议一套具体的可选方案，提交下一届大会。

107. 危地马拉代表总体上支持大会关于气候变化的决议更新草案（WP/58），但提议加强执行部分第 9 段的案文，对第一句做如下修改：将“继续探索”改为“作为优先事项探索”，将“并将这项工作的进展情况”改为“以便制定长期全球理想目标的可选方案”，行文大致为“要求理事会作为优先事项探索国际航空长期全球理想目标的可行性……特别是对发展中国家的增长和成本产生的影响，以便制定长期全球理想目标的备选方案，提交国际民航组织大会第 41 届会议”。

108. 俄罗斯联邦代表赞同中国、巴西、印度和沙特阿拉伯代表的意见，询问他能否介绍 WP/605 号信息文件，其中载有俄罗斯联邦交通部和中国民航局关于建立公平有效的国际航空和气候变化全球机制的联合声明。

109. 理事会主席说，除了 WP/605 号信息文件之外，俄罗斯联邦、中国和印度还联合提出了相关提案，以修订大会关于气候变化的决议更新草案（WP/58）和关于 CORSIA 的决议更新草案（WP/59）。他指出，每个成员国都有权对大会决议草案提出修订意见，执行委员会有两种可能的前进方式：按理事会 WP/58 和 WP/59 号文件中的样子，向全体会议提交关于气候变化和 CORSIA 的决议更新草案；或审议每个成员国提出的修改建议。在后一种情况下，有必要决定用什么机制来审查拟议修改，因为在执行委员会会议期间无法做到这一点。他建议，执委会主席应请与会者就大会关于气候变化和 CORSIA 的决议更新草案发表意见，确定如何处理这一事项。会议表示同意。

110. 葡萄牙代表赞同 WP/102 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国提交），该文件认可国际民航组织为向航空部门提供应对国际航空气候变化影响的必要工具所做的努力。他还赞同 WP/55 号文件，并感谢理事会重视欧洲国家提交的国家行动计划，其中载有在地区一级汇总的、对其基线情景和国际航空二氧化碳减排措施的全面量化估计，作为对国别信息的补充（参见第 2.1.2 段）。葡萄牙代表还表示大力

支持国际民航组织可持续航空燃料 2050 年愿景，并回顾了欧洲国家正在采取的措施，以便用可持续航空燃料替代大幅比例的常规航空燃料。

111. 葡萄牙代表强调，应在下届大会之前加强关于国际航空长期全球理想目标可行性的工作，并建议通过制定符合《巴黎协定》目标的决策时间表和路线图来加以补充。

112. 关于能力建设，葡萄牙代表强调了该国通过向其他葡萄牙语国家的民航当局提供援助而取得的成就，并强调该国期待着利用 CORSIA 援助、能力建设和培训框架继续追求航空环境目标。

113. 智利代表支持 WP/58 号文件，赞成在国际民航组织内部讨论国际航空长期全球理想目标。他强调，这是所有成员国的共同责任，需要技术上的参与，并强调需要在这项工作和继续执行国际民航组织一揽子措施包括 CORSIA 和可持续航空燃料之间取得平衡。智利代表赞同 WP/411 号文件（危地马拉，拉美民航委员会成员国共同提出），并强调，智利最近制定了一项关于二氧化碳减排活动的国家行动计划，并呼吁其他拉丁美洲国家也这样做。

114. 古巴代表承认气候变化问题的重要性，强调国际航空界需要继续加大努力应对气候危机，确保航空业的可持续发展。他强调，也有必要向各国提供能力建设，以及获得融资和技术转让的机会。古巴代表支持大会关于气候变化的决议更新草案（WP/58），特别是继续探索国际航空长期全球理想目标的可行性，并强调任何拟议目标均务必考虑对发展中国家的影响。

115. 北马其顿共和国代表赞同挪威代表就 WP/194 号文件（ 国际机场理事会、空中航行服务组织、国际航空运输协会、商务航空理事会和宇航工业协会国际协调理事会共同提交，由航空运输行动小组协调）发表的意见，他强调有必要积极努力通过一项大力度的国际航空长期全球理想目标，同时积极支持加强利用国际民航组织全套一揽子措施来减少国际航空的二氧化碳排放。

116. 波兰代表支持 CORSIA 机制、国际航空长期全球理想目标和负责任地使用可持续航空燃料，他赞同相关的 WP/55 号文件（理事会）和 WP/102 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国提交）。他同意德国代表的意见，即可持续航空燃料是国际民航组织一揽子措施的一个重要支柱，有潜力促进航空部门的绝对减排，特别是通过使用更多可再生能源所生产的合成燃料促进减排。

117. 哥伦比亚代表支持大会关于气候变化的决议更新草案（WP/58），并呼吁所有成员国支持该决议草案，他确认这是国际民航组织的主要成就之一。他赞同巴西、美国、加拿大和古巴等国代表以及 IBAC 观察员所表达的观点，赞成目前将工作重点放在可持续航空燃料和混合动力航空器上，同时为国际航空制定长期全球理想目标。

118. 西班牙代表支持如美国代表提到的那样，向大会下一届会议提交一套关于长期全球理想目标的具体可选方案。他强调，2011 年 8 月在墨西哥城和马德里之间第一次使用生物喷气燃料进行了一次跨大西洋飞行，2017 年 10 月墨西哥城又主办了第二次航空与代用燃料会议，他赞扬墨西哥努力促进可持续航空燃料的开发、生产和使用。他感谢国际民航组织就这一主题组织各种研讨会和讲习班，并强调国际民航组织需要提供一个论坛，促进和推动墨西哥在 WP/269 号文件中强调的创新性二氧化碳减排技术。西班牙代表在 WP/80 号文件第 1 号修改稿中高兴地注意到，中美洲地区正在努力实施 CORSIA，西班牙正在通过 CORSIA 援助、能力建设和培训结对子伙伴关系为这一进程做出贡献。

119. 荷兰代表感谢国际民航组织、成员国和航空业过去几年为减少国际航空二氧化碳排放所做的工作。他对各国为确保其航空业的可持续未来所做的巨大努力表示欢迎，例如 WP/411 号文件所述的拉丁美洲国家所做的努力，并强调应继续支持这些努力。荷兰代表还感谢航空业本身所做的工作，特别是 WP/273 号文件所述的、商务航空部门为提高可持续航空燃料意识并鼓励可持续航空燃料增产和更广泛使用而做的工作。

120. 为了确保迄今为止所做的所有工作不会白费，荷兰代表赞同 WP/102 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议的其他成员国提交）和其他有关文件，这些文件强调，为国际航空制定一个雄心勃勃的长期全球理想目标是重要和必要的，以此为基础可以开展工作和推动进展，这不仅对国际航空而且对整个社会都至关重要。他表示，荷兰愿意考虑主席的提议，即将长期全球理想目标工作作为优先事项，以便迅速制定可选方案。他认为，长期目标和 CORSIA 这两个工作领域对国际航空的未来至关重要，两者都应得到适当和认真的考虑。

121. 尼日利亚代表赞同 WP/55 号文件，认为需要就国际航空长期全球理想目标的可行性开展进一步工作。他还支持 WP/58 号工作文件和其中理事会提出的关于气候变化的综合声明草案，不做任何修订，也支持肯尼亚和多米尼加共和国分别提出的关于加强气候变化相关事项伙伴关系的 WP/266 和 WP/323 号工作文件。

122. 新西兰代表回顾了最近的气候罢工游行，成千上万的年轻人在游行中表达了他们对气候变化的关切，新西兰代表完全支持国际民航组织就国际航空长期全球理想目标开展工作，并在大会下届会议之前取得进展。她强调了气候变化对太平洋岛屿国家的影响，并认为有必要制定和商定该部门的长期目标，并采取符合《巴黎协定》的行动，因为坐等气候变化的解决将使这些岛屿的生存面临风险。商定 CORSIA 中期目标以来已有三年之久，今后三年应该用来考虑长期目标。她建议修订该决议草案，以强调长期目标的重要性和紧迫性，为大会下届会议提供具体的可选方案。

123. 摩纳哥代表赞同 WP/102、WP/103 和 WP/104 号工作文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国提交），她强调摩纳哥完全支持大会做出的所有有利于环境保护的决定，并希望看到 CORSIA 在全世界范围实施。她强调，国际民航组织不应被一些小问题分散注意力，而应继续推进其在可持续航空燃油和国际航空长期全球理想目标方面的工作。

124. 斯洛伐克代表支持 WP/269 号文件（墨西哥），并完全同意西班牙代表和其他欧洲国家代表关于长期全球理想目标和国际航空二氧化碳减排行动的发言。

125. 联合王国代表回顾说，2016 年，大会通过了 CORSIA，旨在实现 2020 年碳中和增长这一中期全球理想目标。联合王国全心全意支持 CORSIA 并很高兴听到对该计划的强烈支持。但是有必要看得更远一些，展望 2050 年，并考虑国际航空的长期全球理想目标。2019 年 9 月 27 日的气候罢工游行期间，数十万年轻人在蒙特利尔和世界其他城市的街道上游行，这发人深省地提醒我们，下一代的未来掌握在当前一代人的手中。因此，联合王国敦促大会鼓舞感召下一代，并通过大会的决定表明，可以信赖大会对其未来进行投资。

126. 在这方面，联合王国强调，航空业到 2050 年将航空二氧化碳净排放量减半的目标是十年前制定的，在此期间，关于气候变化的证据有了显著改善，因此航空业正在对实现其长期目标的潜在路径进行彻底分析，如 WP/194 号工作文件所述。现在，大会有一个独特的机会来构建和参与这一讨论。联合王国希望大会紧紧抓住这一挑战，着手为国际航空制定一个明确的长期全球理想目标，以在大会第 41 届会议上得以通过。为此，联合王国支持欧洲国家在 WP/102 号文件中提出的相关提议，并支持成立一个小组，审议关于气候变化的大会

更新决议草案中与可持续航空燃料和长期全球理想目标有关的案文。联合王国赞同新西兰、丹麦、墨西哥和美国代表就国际航空长期全球理想目标发表的支持性意见，并欢迎航空业伙伴在 WP/194 号文件中提供的积极信息。联合王国还赞同喀麦隆、多米尼加共和国和肯尼亚等国代表关于环境保护能力建设的发言。

127. 新加坡代表支持继续实施 CORSIA。与此同时，他同意巴西和美国代表的意见，即现在有机会使事态更为清晰，努力为国际航空长期全球理想目标制定一套平衡和切实可行的可选方案，供大会下届会议审议。新加坡代表也赞同许多其他发言者的意见，即这一长期目标应伴有对所有发展中国家的适当的能力建设措施和技术援助。

128. 马耳他代表忆及，航空业在 WP/194 号文件中要求理事会在其全力支持和协作下，制定一项国际民用航空长期气候目标，供大会第 41 届会议通过。他强调，正如新西兰代表所提到的，马耳他与世界上其他小岛屿发展中国家（SID）面临着同样的气候风险，因此，马耳他支持加大努力，在大会下一届会议上在 CAEP 分析的基础上确定这样一个长期目标。

129. 俄罗斯联邦代表建议成立一个起草小组，审查关于气候变化的大会决议草案（WP/58）和关于 CORSIA 的大会决议草案（WP/59）案文，同时虑及就此向执行委员会提交的各种修改提案和报告，可以在完成对议程项目 17 的讨论之后审议这一事项。哥斯达黎加和印度代表支持这一建议。美国、加拿大和危地马拉代表认为没有必要设立这样一个起草小组。

130. 哥斯达黎加代表支持 WP/55（理事会）、WP/269（墨西哥）、WP/323（多米尼加共和国）和 WP/411（危地马拉提交，拉美民航委员会成员国为共同提案方）号文件，以及墨西哥和古巴代表所作的评论。他还赞成危地马拉代表对关于气候变化的大会决议草案（WP/58）执行部分第 9 段第一句的拟议修改，赞同俄罗斯联邦代表关于设立起草小组的建议。

131. 瑞典代表指出，瑞典赞同 WP55/号文件（理事会）和 WP/102 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议的其他成员国），并完全支持 CORSIA 的发展和全球实施。瑞典赞扬国际民航组织在 CORSIA 标准和建议措施及 CORSIA 实施要素方面所做的出色工作。由于瑞典认为在短期和长期都有必要做出改变，因此它和墨西哥、日本、加拿大和其他国家一样赞同最迟在大会下一届会议上通过国际航空长期全球理想目标。

132. 冰岛代表表示，冰岛也赞同 WP/55 和 WP/102 号文件，并同意包括墨西哥、日本、丹麦和新西兰在内的许多国家的意见，即现在是开始迈向国际航空长期气候目标的时候了。

133. 乌拉圭代表强调，乌拉圭支持国际民航组织在所有与国际航空和气候变化有关的事项中发挥领导作用，并赞同关于气候变化的大会决议更新草案（WP/58）。乌拉圭还支持任何能够加强各国能力以实现国际民航组织气候目标的措施。

134. 加拿大代表重申，加拿大支持理事会在 WP/58 号文件中提出的关于气候变化的上述大会决议。加拿大认为，理事会提议的修改是适度的，反映了国际民航组织和成员国花费数年时间建立的共识，因此，没有必要重新讨论大会决议，也没有必要成立起草小组来进行可能是非常小的修订。但是加拿大确实认识到，有代表希望在相关的大会文件中反映本次讨论期间已确定的意见趋同领域，特别是在需要推进国际民航组织国际航空长期全球理想目标工作方面的趋同意见，并建议在执行委员会提交全体会议的关于议程项目 16 的报告中反映出这些领域。然后，理事会可以指示航空环保委员会（CAEP）提出一个具体的工作方案，以加快制定这样一个长期的全球理想目标。加拿大认为 CAEP 是开展这项工作的适当论坛。

135. 法国代表强调，为了实现国际航空的可持续发展，有必要减少其环境足迹，这反过来又需要按照航空业和公众的要求，确立一个长期的全球理想目标。他注意到其他经济部门已经能够设定各自的长期目标，他询问为什么航空部门不能。法国代表强调说，虽然航空部门在采取 CORSIA 方面领先于其他部门，但如果没有这样一个长期目标，它就有落后于其他部门的风险。他强调，大会面临一个历史性的机会，可以就今后三年应遵循的路线做出决定，他告诫说，如果在此期间，理事会只是继续探讨国际航空长期全球理想目标的可行性，如果只是像目前在关于气候变化的大会更新决议草案（WP/58）执行部分第 9 段中所呼吁的那样，在大会下一届会议上介绍这项工作的进展，那么航空部门将失去它相对于其他部门的领先地位。法国代表强调，有必要在下一个三年期内动员各方做出努力，以便国际民航组织能够在大会下届会议之前，商定一个与《巴黎协定》1.5°C 目标相一致的国际航空长期全球理想目标。

136. 南非代表强调，该国全心全意支持 CORSIA，这可以从其 WP/409 号信息文件中看出。南非认为，在大会第 39 届会议之前所做的工作对于确保国际民航组织成员国作为一个整体来共同解决国际航空和气候变化问题来说非常重要，并强调需要继续这样做。因此，南非赞同理事会在 WP/58 号文件中提出的关于气候变化的大会决议更新草案，并申明拟议案文是有平衡性和包容性的，将有助于取得更多进展。

137. 美国代表不同意俄罗斯联邦代表关于设立一个起草小组的提议，他强调指出，载有关于气候变化的大会决议草案的 WP/58 号文件在大会开幕前几个月就已提供，许多成员国已花时间在截止日期前提交了相关工作文件，陈述了自己的观点。他很难理解为什么载有俄罗斯联邦交通部和中国民航局关于建立一个公平有效的国际航空和气候变化全球机制的联合声明的 WP/605 号信息文件提交得这么晚。

138. 圭亚那代表赞扬国际民航组织在其环境方案下所做的大量出色工作，并赞同 WP/55 号文件（理事会）。他还支持 WP/102 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国提交），该文件呼吁采取果断行动，为国际航空制定长期的全球理想目标。

139. 中国代表表示，除了俄罗斯联邦、中国和印度联合提出并提交秘书处的、对关于气候变化的大会决议更新草案（WP/58）的修改意见之外，中国对 WP/55 还有许多意见，但他认为不可能在分配给每位发言者的一分钟内介绍这些意见，他询问会议将以怎样的程序来处理这些意见以及关于上述大会决议的联合修改意见。中国代表指出，国际民航组织是由成员国组成的，举行大会是为了让他们充分表达自己的观点并共同通过决议，中国代表坚持认为，如果在没有充分审议所有成员国的观点的情况下通过关于气候变化和 CORSIA 的大会决议更新草案（WP/58 和 WP/59 号文件），将破坏和谐，造成分裂，并损害未来的合作和国际民航组织的声誉。

140. 印度代表表示，鉴于对上述两项大会决议存在意见分歧，他支持俄罗斯联邦代表的建议，即设立一个起草小组，考虑修改建议，审查案文，以期以协商一致方式通过大会决议。

141. 沙特阿拉伯代表同意埃及、加拿大、南非、尼日利亚和其他国家代表的意见，主张依照理事会 WP/58 号文件那样处理大会关于气候变化的决议更新草案。在这方面，他强调，理事会的组成反映了公平的地域代表性，理事会成员国为国际民航组织所有成员国的利益而努力。沙特阿拉伯代表指出，理事会在大会决议的案文上花费了很长时间，该案文，包括执行部分第 9 段的案文，是平衡的。他忆及，沙特阿拉伯对其他条款有一些关切，但最终在理事会上将其搁置一边并做出了妥协，以便就 WP/58 号文件中提出的案文达成共识。他表示，如果执行委员会决定按照俄罗斯联邦代表的建议设立一个起草小组，那么沙特阿拉伯将在小组讨论期间对大会关于气候变化的决议更新草案重新发表一些意见。

142. 阿根廷代表同意拟议案文是平衡的，也赞同目前形式的大会决议（WP/58）。

143. 墨西哥代表赞同前两位发言者表达的观点，强调拟议的案文大部分是大会在通过第 A39-2 号决议时已经同意的现有案文。因此，他认为没有必要审查拟议案文，特别是正如加拿大代表所指出的那样，最后很可能只是对案文进行微小的修改。但是墨西哥代表指出，代表们对于有关国际航空长期全球理想目标的执行部分第 9 段提出了一些建议，如果执行委员会决定讨论，则可以重新讨论决议案文。在这种情况下，他倾向于由秘书处审议各种提案，并向执行委员会提出建议，而不是像俄罗斯联邦代表建议的那样向起草小组提出建议。墨西哥代表重申，他支持 WP/58 号文件中提出的关于气候变化的大会决议更新草案的现有案文。哥伦比亚代表同意这一观点。

144. 巴拉圭代表支持 WP/55 和 WP/58 号文件（理事会）、WP/269 号文件（墨西哥）、WP/411 号文件（危地马拉提交，拉美民航委员会成员国为共同提案方）以及 WP/323 和 WP/413 号文件（多米尼加共和国），强调环境是人类的共同遗产，有必要支持迄今取得的良好进展并向前推进。

145. 埃及代表同意沙特阿拉伯代表的观点。他强调说，虽然在讨论期间提出了关于气候变化的大会决议更新草案执行部分第 9 段的修订建议，但没有相应的工作文件提交给执行委员会审议。埃及代表进一步强调，重新讨论执行部分第 9 段的案文将导致对其他条款案文的重新讨论，鉴于时间有限，他认为这是不可接受的。因此，他支持 WP/58 号文件中执行部分第 9 段的现有案文。

146. 危地马拉代表同意墨西哥代表的意见，即大会关于气候变化的决议更新草案已经在理事会中进行了冗长的讨论，因此，没有必要设立一个起草小组来进一步讨论该草案，并主张在 WP/58 号工作文件现有案文的基础上向前推进。

147. 奥地利代表支持对国际航空长期全球理想目标采取更有力度的做法，并强调她相信气候变化不会坐等国际民航组织设想的可行性研究结果。

148. 哥斯达黎加代表祝贺国际民航组织迄今为止在环境保护和 CORSIA 方面所做的出色工作，并赞同墨西哥和危地马拉代表的发言。

149. 阿尔及利亚代表认为，除非一些国家提出的关于 CORSIA 的关切得到解决，否则不可能取得进展，他表示支持设立一个起草小组，以期达成共识。他强调，为了推进 CORSIA，有必要得到所有国家的支持。

150. 芬兰代表强调，大会应为迅速通过一个有力度的国际航空长期全球理想目标设定明确的时间表，这一点及其重要。他强调，2019 年 9 月 27 日在蒙特利尔和世界其他城市举行的青年气候罢工游行表明，社会对强有力气候行动的需求日益增长，最近的环境报告，如气专委关于全球温度比工业化前水平高出 1.5 摄氏度的影响特别报告中也提出了严重关切，他强调国际民航组织需要对全球气候危机做出反应。

151. 法国代表注意到会议广泛认为不要重新讨论大会关于气候变化的决议更新草案，但他认为，应继续讨论国际航空长期全球理想目标，并建议主席与各国进行磋商，以确定它们的立场是否足够灵活，以允许修订执行部分第 9 段。他认为，对于其他条款，执行委员会无法拿出比理事会更好的案文。

152. 沙特阿拉伯代表重申，重新讨论执行部分第 9 段将引起关于气候变化的大会决议更新草案其余部分的再次讨论，届时沙特阿拉伯将对其他条款提出更多意见。

153. 荷兰代表赞同法国代表的建议，表示可以考虑对执行部分第 9 段的案文稍作修改，这对于确定国际民航组织何时以及如何获得国际航空长期全球理想目标的可选方案将产生重大积极影响。

154. 埃及代表指出，上述建议对他来说也是可以接受的，他询问，鉴于所有条款都应得到平等对待，为什么一些代表会反对讨论关于气候变化的大会决议更新草案的其他段落的修订。

155. 可持续航空国际联合会观察员申明，关于迫切需要应对气候变化的公众舆论空前高涨，并得到了科学共识的支持，他强调，国际航空是气候问题中一个重要且日益增长的部分，必须证明它也可以成为解决方案的一部分。鉴于排放走上可持续发展轨道的时间有限，大会有必要最终提供一个明确的信息。可持续航空国际联合会（ICSA）认为，大会的当务之急是商定一个时间表，使国际民航组织成员国能够在第 41 届会议之前就有效和有力度的国际航空长期全球理想目标做出决定，同时考虑到一个事实，即可能应形势所需，在那之前召开一次大会特别会议。ICSA 支持修订关于气候变化的大会决议更新草案执行部分第 9 段（WP/58），以反映这一点。对于如何制定这样一个长期全球理想目标的不同观点，技术上可以处理，但不应延误为这项重要任务制定时间表。ICSA 观察员最后提请注意其组织提交的信息文件 WP/277、WP/560 第 1 号修改稿和 WP/561 号文件。

156. 理事会主席指出，虽然在议程项目 16 下提交的所有工作文件都没有提出对关于气候变化的大会更新决议草案（WP/58）的具体修改内容，但有些文件载有相关评论。此外，对上述大会决议的一些意见已提供给秘书处，在执行委员会目前的讨论中也提出了其他意见。他强调，所有成员国都有平等的权利和机会提出自己的意见，他们的意见得到了平等的对待。

157. 理事会主席注意到，在大会第 41 届会议之前需要对国际航空长期全球理想目标可行性工作给予一定程度的优先性，并预期如果这一目标被认为可行，则将提出可选方案供大会第 41 届会议审议，在这一点上，会议意见趋同。理事会主席回顾说，上述大会决议的执行部分第 9 段是针对理事会的，而不是针对国家的，并强调大会可以通过两种方式向理事会发出指示：在大会决议正文中或者在关于议程项目 16 的报告中。关于第一种，他表示，如果执行委员会希望修订大会决议的案文，那么就有必要决定用怎样的机制来审查拟议修改。理事会主席强调，执行委员会不能剥夺任何希望修订执行部分第 9 段以外其它条款的成员国提出提案供审议的权利。关于第二种方案，他指出，正如加拿大代表先前所建议的那样，执行委员会可以在其提交全体会议的关于议程项目 16 的报告中澄清国际航空长期全球理想目标可行性工作的重要性和优先性，以及将这一长期目标的可选方案提交大会第 41 届会议审议的愿望。理事会主席提议，执行委员会将此事交给主席、秘书处和他本人，他们将就关于气候变化的大会决议更新草案和关于 CORSIA 的大会决议更新草案的案文与各国协商，并就此提出报告。

158. 关于可持续航空燃料问题，理事会主席指出，关于气候变化的大会决议更新草案的现有案文足够宽泛。然而，可持续航空燃料的重要性和作用或许也可以在关于议程项目 16 的报告中予以强调。他建议执行委员会同样将此事留给主席、秘书处和他本人，他们将与对此感兴趣的各国进行进一步讨论。理事会主席重申需要确保所有国家获得平等的机会和待遇。

159. 在结束发言时，理事会主席回顾说，他在第一次全体会议 （P/1） 的开幕词中强调，上一届大会在经过非常艰难的谈判后通过了 CORSIA，以避免对运营人采取繁琐的修修补补的国家措施（例如可能阻碍全球连通性的税收），并强调，如果本届大会未能确保 CORSIA 作为一项真正的全球国际航班排放抵消计划继续推进，则将会对航空和气候变化的进展起到反作用。他重申有必要将注意力集中在确保继续实施 CORSIA 这一首要优先事项上。

160. 执行委员会主席询问是否支持理事会主席提出的前进方向。

161. 澳大利亚代表祝贺理事会和秘书处提出了平衡的关于气候变化的大会决议更新草案，并指出，执行委员会讨论期间，关于决议草案的案文有三种不同的看法。绝大多数国家赞成保留理事会在 WP/58 号文件中提出的案文。一些国家（俄罗斯联邦、中国和印度）提出了关切，并希望对案文进行相应修订，另一些国家（包括欧洲国家）希望加强关于可持续航空燃料和国际航空长期全球理想目标的案文。澳大利亚代表建议，这两组国家应有机会传发其对上述大会决议的修订案，并在执行委员会审查提交全体会议的关于议程项目 16 的报告草案时予以审议。

162. 中国代表感谢理事会主席就各国提出修订的平等机会和给予此类提案的平等待遇所发表的意见，并希望对他先前提出的程序性问题做出答复（参见上文第 140 段）。

163. 俄罗斯联邦代表赞同这些意见，并表示，除了他先前的询问之外，也可能在执行委员会审议关于 CORSIA 的议程项目 17 期间介绍 WP/605 号信息文件（俄罗斯联邦交通部和中国民用航空局关于建立公平有效的国际航空和气候变化全球机制的联合声明）（参见上文第 109 段）。他赞赏理事会主席提议的前进方向中表现的智慧，对此表示支持。

164. 墨西哥代表申明，理事会主席关于与各国协商的提议是合理的，将使执行委员会能够就关于气候变化的大会决议更新草案达成共识。他倾向于澳大利亚代表的提议，即在执行委员会中对两组国家各自的提案进行全面讨论，执行委员会仍需调和他们对大会决议案文的观点。

165. 阿尔及利亚、哥伦比亚、哥斯达黎加、厄立特里亚、埃塞俄比亚、法国、格鲁吉亚、危地马拉、荷兰、尼日利亚、阿曼、波兰、沙特阿拉伯、瑞士、土耳其和美国的代表也表示支持理事会主席的提议。格鲁吉亚代表强调，格鲁吉亚赞成为国际航空制定一个更有力度的长期全球理想目标。

166. 沙特阿拉伯代表强调，在设想的协商进程中，沙特阿拉伯将提议考虑修订关于气候变化的大会决议更新草案执行部分第 9 段以外的条款。

167. 巴西代表重申，巴西同意理事会在 WP/58 号文件中提出的关于气候变化的上述决议执行部分第 9 段的案文，并强调巴西认为目前不宜就此重开讨论。巴西认为，讨论对大会决议案文进行可能改进的最佳时机是在基于 CAEP 的工作结果为 2022 年 CORSIA 审查进程制定适当指标的时候。

168. 执行委员会主席指出，理事会主席的出色提议得到了压倒性支持，并表示他们将照此办理。他要求各国向秘书处提交对关于气候变化的大会决议更新草案（WP/58）的修订建议，秘书处将向所有代表团传发这些修订案供审议。

169. 执行委员会指出，主席将与理事会主席和秘书处一道，与一些国家协商，以期讨论关于气候变化的大会决议草案（WP/58）在可持续航空燃料和国际航空长期全球理想目标方面的可能改进，但不影响迄今为止该案文获得的支持。

170. 执行委员会同意主席早些时候根据讨论情况修订的建议行动（参见第 86-88 段）。

任何其他事项

议程项目 12：航空安保 — 政策

171. 航空运输局（ATB）局长告知执行委员会，根据其先前的决定（EX/4），"主席之友"起草小组将所收到的评论意见考虑在内，进一步完善了 WP/528 号文件第 1 号修改稿（黎巴嫩、墨西哥、尼日利亚、卡塔尔、沙特阿拉伯、新加坡、阿拉伯联合酋长国以及芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航委员会其他成员国提交）中的全球《航空安保宣言》的案文。起草小组提议的英文文本现已张贴在 A40 网站的参考文件下，请代表们最迟于 2019 年 9 月 30 日下班前向秘书处提交评论意见，电邮地址为 ASF@icao.int。起草小组对评论意见进行审查之后，其宣言修改案文将作为 WP/596 号文件（提交全体会议的关于议程项目 12 的报告草案）的第 1 号增编发布，该文件将在本届会议晚些时候提交讨论。

172. 执行委员会主席对上述起草小组所做的工作表示赞赏，该小组由南非领导，成员来自下列国家和组织：阿根廷、巴西、加拿大、新西兰、尼日利亚、葡萄牙、沙特阿拉伯、塞内加尔、新加坡、多哥、联合王国、美国、非洲民航委员会和国际机场理事会。

173. 会议于 12 时 05 分休会。

第六次会议记录

（2019 年 9 月 29 日，星期日，14 时 15 分）

讨论题目

1. 议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消与减排计划（CORSIA）

— 国际航空碳抵消与减排计划（CORSIA）的情况更新

— 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）

— 中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国提交的文件
— 芬兰代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）的其他成员国提交的文件
— 非洲民航委员会（AFCAC）代表 54 个成员国提交的文件
— 新加坡提交、并由澳大利亚、加拿大、斐济、印度尼西亚、日本、马绍尔群岛、瑙鲁、新西兰、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、特立尼达和多巴哥和美国共提的文件
— 巴西和危地马拉提交并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国支持的文件
— 中国和俄罗斯联邦提交的文件
— 危地马拉提交、并由 LACAC 成员国共提的文件
— 印度提交的文件
— 加拿大提交的文件
— 圭亚那提交的文件
— 肯尼亚提交的文件
— 墨西哥提交的文件
— 巴西提交的文件
— 俄罗斯联邦提交的文件

— 由航空运输行动小组（ATAG）协调、由国际机场理事会（ACI）、民用航空导航服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际商务航空理事会（IBAC）、航空航天工业协会国际协调理事会(ICCAIA）提交的文件
— 国际航协提交的论文
— 阿拉伯民用航空组织（ACAO）提交的信息文件
— 澳大利亚和新西兰提交、并由斐济、印度尼西亚和萨摩亚共提的信息文件
— 加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）提交的信息文件
— 南非提交的信息文件

— 日本提交的信息文件
— 阿根廷提交的信息文件
— 沙特阿拉伯提交的信息文件
— 印度尼西亚提交的信息文件
— 国际航协提交的信息文件

2. 议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化（续）

— 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

3. 议程项目 14：简化手续方案

国际民航组织公钥簿（PKD）

— 国际民航组织公钥簿（PKD）的进展情况

— 参与公钥簿（PKD）的益处

国际民航组织旅行者身份识别方案（TRIP）战略

— 有关国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略的发展情况

— 国际航协和机场理事会提交的文件
— 荷兰和加拿大提交的信息文件

附件 9 —《简化手续》

— 关于航空器灭虫和病媒控制措施的报告

— 有关附件 9 —《简化手续》的发展情况

— 国际机场理事会提交的文件
— 新加坡提交并由联合王国共提的信息文件
— 智利提交、并得到 LACAC 所有成员国支持的信息文件
— 芬兰代表欧盟及其成员国和 ECAC 其他成员国提交的信息文件
— 美国提交的信息文件

对航空器事故受害者及其家属的援助

— 芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交的文件
— 空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）提交的文件

航空人口贩运

— 美国提交的文件
— 国际机场理事会和国际航协提交的文件

残疾人/航空无障碍通行
— 多米尼加共和国提交的文件
— 巴西代表 LACAC 成员国提交的文件
— 加拿大代表澳大利亚、国际机场理事会和国际航协提交的文件
— 国际航协提交的文件
— 中国提交的信息文件

有待大会通过的决议
— 国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明

讨论摘要

议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

1. 执行委员会在理事会提交的两份主要文件（WP/56 和/59 号文件）以及各国和国际组织提交的有关文件基础上审议了议程项目 17。

2. 航空运输局局长（D/ATB）介绍了 WP/56 号文件，该文件报告了国际民航组织自大会第 39 届会议以来在有关 CORSIA 实施问题上取得的进展，包括：制定和通过关于 CORSIA 的标准和建议措施（SARP）作为附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）》2018 年 6 月第一版，于 2019 年 1 月 1 日生效；制定并于 2018 年 8 月发行《环境技术手册》（Doc 9501 号文件）第 IV 卷第一版；各种 CORSIA 实施要素[国际民航组织 CORSIA 二氧化碳估算和报告工具（CERT）、CORSIA 合格燃料、CORSIA 合格排放单位和 CORSIA 中央登记处（CCR）]。该文件还报告了接下来的步骤。

3. 关于 CORSIA 外联和能力建设活动，WP/56 号文件报告了在过去三年期内国际民航组织地区研讨会和讲习班的组织情况，以帮助各国开发其监测、报告和核查（MRV）系统的能力建设。该文件还强调了在 ACT CORSIA（CORSIA 援助、能力建设和培训）计划下开展的活动，特别是成功建立了 CORSIA 结对子伙伴关系，迄今为止已有 15 个捐助国和 98 个受援国参与；以及国际民航组织关于 CORSIA 核查的培训课程，为潜在的核查机构提供有关如何核查二氧化碳排放报告的培训。

4. WP/56 号文件还提供了根据 A39-3 号大会决议序言部分第 7、8 和 9 段中的措词，理事会关于拟议经更新的《国际民航组织与环境保护有关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》（WP/59 号文件）执行段落 18 的讨论和决定的背景信息。

5. 运输局局长随后介绍了 WP/59 号文件，其中理事会根据 WP/56 号文件中描述的关于 CORSIA 的进展，提议对 A39-3 号大会决议进行修订。

6. 执行委员会主席指出，各国和国际组织在该议程项目下提交了 25 份文件，几乎所有文件都提到上一个三年期在实施 CORSIA 方面取得的重要进展，例如制定了有关 CORSIA 的标准和建议措施及指南，和成员国之间与国际民航组织密切协调建立 CORSIA 结对子伙伴关系开展能力建设活动。他表示，现在是合适的时机，可以相互祝贺国际民航组织成员国和航空业为及时实施CORSIA所做的空前努力和贡献方面所取得的重大进展。主席回顾上届大会决定制定一项非常雄心勃勃的实施计划，指出所有成员国，无论其是否参加 CORSIA 的自愿试行阶段，目前都已实施了必要的步骤。成员国需要制定到位的法规，运营人须收集有关二氧化碳排放的信息，在他讲话的同时，世界各地正在这样做。他强调，由于国际民航组织制定了出色的能力建设和支助战略即 ACT-CORSIA，以及航空业同时进行的运营人培训，得以成功地迈出了这非常重要的一步。主席指出航空是全球性活动，并强调这是实施全球措施和国际民航组织的“不让任何国家掉队”举措的最佳范例之一。

7. 墨西哥代表介绍了 WP/267 号文件（CORSIA 的实施情况），其中墨西哥高度欢迎由于 ACT-CORSIA 计划和 CORSIA 结对子伙伴关系在及时实施 CORSIA 方面的重大进展。文中还提出了成功实施 CORSIA 的后续步骤，并强调上述国际民航组织的协调做法在促进全球合作以提供有关援助和能力建设方面的至关重要性。

8. WP/267 号文件请大会：

a) 要求国际民航组织理事会在制定和更新与 CORSIA 相关的标准和建议措施及指导意见方面取得进一步进展，包括制定与CORSIA合格燃料和CORSIA合格排放单位相关的剩余CORSIA实施要素；

b) 请成员国继续采取必要行动，包括依照附件 16 第 IV 卷规定的时间表，为遵守 CORSIA 的规定制定必要的国家政策和监管框架；

c) 强调国际民航组织采取的协调办法至为重要，这有助于通过国际民航组织的 ACT-CORSIA 和成员国之间的结对子伙伴关系促进全球合作，为 CORSIA 的实施提供援助和能力建设；和

d) 鼓励更多国家从 2021 年起自愿参加 CORSIA。

9. COCESNA 的观察员介绍了 WP/79 号文件第 1 号修改稿[中美洲在实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）方面的贡献]，文件强调气候变化给中美洲带来了矛盾的局面，一方面地峡造成的温室气体（GHG）排放量不到全球的 0.5%，但与此同时被认为是热带地区最突出的“热点”，即它可能是世界上最易受影响的地区。因此，COCESNA 成员国已制定了中美洲行动计划 CAAPER，以减少国际民用航空的排放。此外，危地马拉、萨尔瓦多和哥斯达黎加宣布从一开始即试行阶段（2021－2023 年）就自愿参加 CORSIA 的意愿，预期是作为自愿参与者，他们将在国际民航组织提供的能力建设和援助方面享有优先。

10. WP/79 号文件第 1 号修改稿请大会：

a) 注意到文件中提供的信息；和

b) 鼓励国际民航组织为受气候变化影响最大的国家，例如中美洲国家，制定具体援助方案。

11. 非洲民航委员会的观察员介绍了 WP/177 号文件[非洲国家对实施国际航空碳抵消和减排计划

（CORSIA）的贡献及所需的援助]，强调了非洲国家从试行阶段自愿参加 CORSIA 的重要性，以确保涵盖更多航线，从而产生更多抵消。该文件进一步详细说明给予财务支持的必要性，以便通过与其他国际组织的有效合作和伙伴关系，获取一套强大的数据采集和管理工具系统，用于监测、报告和核实（MRV）国际航班的二氧化碳排放。

12. 忆及大会第 39 届会议期间，非洲成员国宣布完全支持 CORSIA，如 A39-3 号大会决议所载、不做任何进一步修订，该文件强调指出，截至 2019 年 7 月 31 日，有 13 个非洲成员国（占 54 个非洲成员国的 23.6%）自愿从一开始就参加 CORSIA。此外，还鼓励非洲国家在试行阶段自愿加入 CORSIA，以体验实施方面的挑战和益处，并为强制阶段（2027－2035 年）做准备。该文件强调，继续向非洲国家提供必要的援助和能力建设至关重要。注意到从 CORSIA 地区研习班获得的主要反馈是对于大多数参与的非洲国家，在执行附件 16 第 IV 卷的意识、技术和人员能力、建立国家监管框架以及是否有数据采集和管理工具和该地区是否有核查机构方面面临挑战。

13. 非洲民航委员会的观察员借此机会对东部和南部非洲地区办事处（ESAF）（内罗毕）、西部和中部非洲地区办事处（WACAF）（达喀尔）和开罗中东地区办事处（MID）主办了 CORSIA 地区研习班表示感谢，并感谢秘书长根据这些研习班的成果进行了出色的协调。

14. WP/177 号文件请大会：

a) 注意到本文件所载的信息；

b) 支持并鼓励各成员国参加 CORSIA 试行阶段（2021－2023 年）；

c) 鼓励各成员国支持并继续与国际民航组织就 ACT-CORSIA 能力建设举措开展合作，以实施附件 16 第 IV 卷；

d) 鼓励各成员国就气候变化相关事项建立伙伴关系，并促进地区和全球层面的合作与知识交流；

e) 鼓励各成员国促进对 CORSIA 核查员进行登记与认证；

f) 支持各成员国获取并实施强大的系统，以便根据国际民航组织附件 16 第 IV 卷进行数据的监测、报告和核查（MRV）；

g) 鼓励和促进各成员国加入航空环境保护委员会（CAEP）并参加其活动；

h) 指示秘书长促进为非洲成员国 CORSIA 核查员提供培训；和

i) 指示秘书长向所有成员国提供信息，并促进对 CORSIA 合格排放单位方案进行认证。

15. 新加坡代表介绍了 WP/229 号文件（确保成功实施 CORSIA），该文件由新加坡提交，并由澳大利亚、

加拿大、斐济、印度尼西亚、日本、马绍尔群岛、瑙鲁、新西兰、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、特立尼达和多巴哥和美国共提。该文件重申了国际民航组织在航空环境问题上的领导地位，以及 CORSIA 就是国际航空全球基于市场的措施（MBM）。文件确定了三个领域来应对快速实施 CORSIA 所带来的挑战：能力建设、核查机构和指南。关于能力建设，该文件强调，除 ACT-CORSIA 之外，国际民航组织还可以与其他提供 CORSIA 技术援助的行业组织紧密合作，以优化资源分配并确保能力建设的一致性且可更广泛地获得能力建设。关于核查机构，该文件强调在某些地区，得到认可的核查机构数量有限，或甚至根本没有，并建议国际民航组织对其 CORSIA 核查培训进行补充，针对服务不足地区的国家定向普及，以认可更多的核查机构。关于第三个领域，该文件强调，有关 CORSIA 排放单位的合格性和合格燃料的及时指导将有助于运营人做出满足 CORSIA 未来的抵消要求的商业决策，并使项目开发商和燃料供应商能够针对 CORSIA 的预期抵消需求作出响应。

16. WP/229 号文件请大会：

a) 重申国际民航组织在与国际航空排放有关的环境问题方面继续发挥领导作用，并重申大会决定以 CORSIA 的形式实施一项全球基于市场的措施，以确定它就是适用于国际航空二氧化碳排放的基于市场的措施；

b) 认识到国际民航组织、各国和业界在使 CORSIA 达到当前实施状态方面做出的良好努力；

c) 认识到国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训方案（ACT-CORSIA）在支持各国实施 CORSIA 方面发挥的关键作用，并请国际民航组织协调向各国提供的关于 CORSIA 的技术援助，以确保其实施的一致性；

d) 请国际民航组织与关心的国家和国际认证论坛（IAF）合作，增加经认可的国际航空碳抵消和减排计划核查机构的数量，以满足业界需求，包括通过国际民航组织全球航空培训（GAT）办公室提供 CORSIA 核查课程；和

e) 认识到国际民航组织为依照 CORSIA 进行抵消排放及时对符合 CORSIA 的合格排放单位和合格燃料提供指导意见的重要性。

17. 巴西代表介绍了 WP/289 号文件（LACAC 国家对国际民航组织有关航空和气候变化措施的看法），该文件由巴西和危地马拉在 LACAC 成员国的支持下提交。尽管认识到 CORSIA 是一个重要的计划，是对解决国际航空二氧化碳排放的一揽子措施中其他要素的临时补充，但该文件强调必须找到办法探讨作为长期有效的解决方案的那些其他元素并使之可行。关于 CORSIA，该文件强调，LACAC 成员国致力于实施 CORSIA 监测、报告、核查（MRV），这是该计划的主要支柱，但有一些共同的关切需要大会处理。

18. WP/289 号文件请大会：

a) 注意该地区对一揽子措施所有要素（包括可持续航空燃料）重要性的考虑；

b) 要求理事会在 ACT-CORSIA 框架内，通过关于 MRV 的研讨会和讲习班继续加强各国的能力；

c) 请理事会采取措施，在航空环保委员会范围内提高 CORSIA 技术讨论的地域代表性；和

d) 呼吁理事会通过航空环境保护委员会制定 CORSIA 的成本效益和成本效力分析，同时考虑环境完整性和对不同类型航空运营人的影响，以支持 2022 年的审查进程。

19. 中国代表介绍了由中国和俄罗斯联邦提交的 WP/306 号文件（关于公正、公平的 CORSIA 实施路径的看法），两国始终倡导通过充分协商建立广泛参与、各尽所能、公平公正、合作共赢的 CORSIA 实施路径，以促进全球国际航空可持续发展。但是，该文件强调，国际民航组织在推动 CORSIA 实施路径进程中，并未平衡考虑各方关切和主张。文件进一步强调，只有确保决策机制的程序正义、机制设计的道义公平，才能增强各国特别是发展中国家对国际民航组织开展国际航空与气候变化事务的信心以及在 CORSIA 实施方面开展国际合作的意愿。该文件还在附录 A 中强调指出，2017 年至 2037 年间国际航空的大部分增长将发生在发展中国家。

20. WP/306 号文件请大会：

a) 认识到第 2、3 段所提问题将削弱国际民航组织追求的领导力，严重影响各方特别是发展中国家、新兴经济体国家通过国际民航组织合作处理国际航空排放问题的信心和意愿；

b) 为各国通过对话和谈判解决分歧和争议问题提供充分机会；

c) 要求理事会在各国协助下立即采取行动，包括认真考虑本文 4.3 段并推动建立各国协同努力、各尽所能、公正公平的 CORSIA 实施路径；和

d) 要求理事会依据 A39-2 号大会决议附则中有关原则确定 CORSIA 定期评估的指标和中止 CORSIA 实施的触发条件，供暂定 2021 年高级别会议审议和批准。

21. 印度代表介绍了 WP/228 号文件第 1 号修改稿（CORSIA — 实施挑战和需要审查基线排放标准），该文件提出对 CORSIA 基本结构的两个关切：谁应负责排放管理，飞机运营人还是国家；以及应如何确定基线。关于第一个关切，文件强调，根据《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）规定的国际公认的温室气体排放核算原则，减少温室气体排放的责任在于成员国，而不是部门排放源。因此，根据《气变公约》的原则，每个国家负责其边界内产生的温室气体的产生和管理。该文件强调，国际民航组织也应采取类似的由成员国驱动的在航空部门减排的原则。如果将同样的概念应用于航空，那么合乎逻辑的结果是由一个国家对其国民由于进行国际旅行而产生的温室气体排放负责，而与他们乘坐的航空公司无关。但是，根据 A39-3 号大会决议中商定的 CORSIA 的规定，各飞机运营人的排放量构成该计划的基础。

22. 关于第二个关切，该文件强调，发展中国家的航空公司正处于扩张阶段，而发达国家的航空公司已经达到了很高的国际业务量。如果将基线排放阈值定在 2019－2020 年，这对发展中国家的航空公司非常不公平，因为其 2020 年至 2026 年运营的全部扩张在 CORSIA 下均有抵消要求。因此，需要更科学地确定基线。

23. WP/228 号文件第 1 号修改稿请大会：

a) 考虑由成员国驱动的稳定航空排放量的原则，并将减排责任归于成员国而不是航空公司运营人；

b) 请理事会考虑修改以上建议的基线标准，并将第二阶段加入的航空公司的基线年份推迟到 2025－2026 年；

c) 考虑使用简单和成本有效的衡量标准挑选排放单位，给予发展中国家的飞机运营人一定的灵活度，遵循“共同但有区别的责任”原则；

d) 更明确地阐明与国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）下的法律规定和执法行动有关的标准和建议措施，以协助各国确保国际航空碳抵消和减排计划的妥当实施；

e) 确保不要求运营人遵守各个地区机制下的不同减排要求，并且只存在一项全球基于市场的措施来解决国际航空的排放问题，以真正实现国际民航组织碳中和增长的理想目标；

f) 以促进性的方式并在尊重国家主权的基础上，本着协调和协同不同国家做法的目的，在成员国和国际民航组织之间建立一个关于国家实施 CORSIA 的技术对话和磋商程序；和

g) 确保排放单位衡量标准与联合国气变框架公约的原则以及联合国气变框架公约第 6 条提出的国际抵消交易的衡量标准保持一致。

24. 加拿大代表介绍了 WP/227 号文件（加拿大对 CORSIA 实施和能力建设的观点），强调加拿大对 CORSIA 作为国际航空二氧化碳排放全球基于市场的措施、以及对 ACT-CORSIA 作为能力建设论坛的持续支持。该文件认识到虽然迄今为止 CORSIA 取得了巨大的成功，但指出仍有工作待完成，并概述了对未来工作的一些考虑。它还强调了能力建设和培训的重要性。

25. WP/227 号文件请大会：

a) 注意到加拿大支持将 CORSIA 作为处理来自国际航空温室气体排放的全球基于市场的措施，并支持通过 CORSIA 援助、能力建设和培训举措来开展能力建设；

b) 承认成员国与其国家认可机构尽可能进行合作，尽快提高经认可核查机构可用性的重要性；

c) 承认既定审查进程的重要性，并鼓励成员国就实施 CORSIA 中遇到的问题向国际民航组织提供意见，以便可以制定额外的指导材料；

d) 强调理事会在完成技术咨询机构第一次审查进程后及时批准排放单位方案和潜在项目类型的重要性；和

e) 注意到加拿大政府鼓励国际民航组织所有成员国尽快表明参与 CORSIA 的意愿。

26. 圭亚那代表介绍了 WP/265 号文件（圭亚那合作共和国在航空环境保护方面的进展），该文件审查了圭亚那为遵守 CORSIA 所做的努力，并讨论了国际民航组织需要照顾小岛发展中国家能力有限。该文件强调，尽管圭亚那被归类为小岛屿发展中国家（SID），但它仍承诺将自愿参加 CORSIA 的试行阶段。它还强调，国际民航组织应继续认识到小国对于气候变化影响的脆弱性及其在确保环境安全方面的局限性。这些局限性表现在诸如缺少技术能力、人力资本不足和财务局限等领域。该文件强调，国际民航组织和发达国家不应忽视小岛发展中国家不参与 CORSIA 或未提交/未完成小岛发展中国家二氧化碳行动计划，而应继续鼓励并给予援助，以确保根据国际民航组织“不让任何国家掉队”的倡导，不让任何国家掉队。

27. WP/265 号文件请大会：

a) 建议国际民航组织继续向发展中国家提供能力建设和技术援助：和

b) 要求国际民航组织继续承认小国对全球二氧化碳排放水平的贡献甚微并做出调整，同时考虑到这些国家对气候变化影响的脆弱性。

28. 巴西代表介绍了 WP/290 号文件（CORSIA：未来的必要工作），在表达巴西对 CORSIA 支持的同时，指出为确保该计划的成功实施，两个需要理事会特别注意的方面。第一个方面是计算新进入者基线的衡量标准。新进入者基线的定义是国际民航组织技术机构尚未解决的一个问题，在个体做法开始实施时将会产生实际影响。第二个方面是理事会关于合格排放单位的决定，应认可《气变公约》机制在成规模地提供单位同时确保环境完整性方面的重要性尽快做决定。

29. WP/290 号文件请大会：

a) 认可：考虑到一个可靠标准的缺失将在使用个体方法时产生的影响，国际民航组织须就新加入者的基线衡量标准做出决定；

b) 要求理事会为新加入者的基线界定提供指导，这须避免反竞争的做法；和

c) 欢迎常设技术咨询机构（TAB）的组建，并要求理事会尽快审议其建议，同时认可联合国气变框架公约机制的特殊情况。

30. 随后巴西代表介绍了 WP/291 号文件（有必要从 CORSIA 基于市场的措施平稳过渡到可持续航空燃料：关于前进道路的提议），其中强调了巴西关于以下方面的关切：i) 实现国际民航组织长期气候目标的手段，这些目标将要求增加可持续航空燃料（SAF）的比例；和 ii) 缺乏可确保平稳和可预测地过渡至 2035 年淘汰 CORSIA 的明确方法。为解决这些关切，该文件建议授权理事会在航空环保委员会的技术支持下，研究并提出一项促进从碳抵消向可持续航空燃料和其他技术逐步过渡的机制。

31. WP/291 号文件请大会：

a) 同意有必要采取进一步行动，确保有序而逐步地脱离对 CORSIA 中基于市场的措施的依赖，将其作为国际民航组织 2050 年可持续航空燃料愿景的一部分，并作为实现国际民航组织长期气候目标的一个手段；和

b) 请理事会在航空环保委员会的技术支持下，研究制定相关机制，保证从使用全球基于市场的措施向使用可持续航空燃料和国际民航组织一揽子措施中的其他措施的平稳过渡，以确保国际民航组织理想气候目标的长期可行性。

32. 俄罗斯联邦代表介绍了 WP/529 号文件（第 1 号修改稿—仅限中文）（实施 CORSIA 对增加国际民用航空部门二氧化碳排放增长速度以及降低总体飞行安全的影响。联合国可持续发展目标背景下国际民用航空组

织气候活动的替代方案）。他举例说明了气候变化对环境的灾难性影响，例如加拿大和俄罗斯联邦最近发生的森林火灾、及飓风和其他自然灾害以及带来的生命损失。俄罗斯联邦代表强调，因此正在讨论的问题不仅对国际民航组织而且对全人类都具有高度重要性。WP/529 号文件解释了为什么 CORSIA 会导致航空排放增加，并对国际民航组织战略目标（包括安全、环境保护和航空运输的经济发展）的实施产生负面影响。文件强调，CORSIA 会导致市场扭曲和不公平竞争，这与《国际民用航空公约》和联合国可持续发展目标背道而驰。此外，还存在对使用国际民用航空作为气候融资收入的潜在来源将资金调动到其他部门的关切。

33. WP/529 号文件请大会：

a) 审议本文件所附国际民航组织大会决议草案的替代案文“有关国际民航组织在环境保护领域持续政策和做法的综合声明 — 气候变化”，其规定在“国际民用航空清洁发展机制”（ACDM）的基础上实施全球市场措施；和

b) 要求国际民航组织理事会审查建立由国际民航组织国际环境基金（IEF）资助、在联合国旗帜下的“抗击森林火灾和其它自然灾害的航空移动部队”的可能性，这完全符合联合国可持续发展目标（联合国大会第 A/ES/70/1 号决议“改变我们的世界：2030 可持续发展议程”）。

34. 俄罗斯联邦代表忆及 2019 年 9 月 27 日在蒙特利尔举行的青年气候罢工游行有约 50 万人参加，他强调现在是采取实际行动的时候了。

35. 国际航协的观察员介绍了 WP/139 号文件（国际航空运输协会对 CORSIA 计划的监测、报告和核查和排放单位的看法），强调在实施 CORSIA 有关监测、报告和核查和排放单位的标准和建议措施方面保持一致至关重要，因为这不仅可以防止市场扭曲，而且还保持该计划的环境完整性。在文件中，国际航协欢迎过去几个月来随着成立技术咨询委员会和正式通过排放单位衡量标准所取得的进展，并强调理事会在 2020 年初就排放单位做出明确的决定至关重要，以便使飞机运营人可以开始计划其抵消要求。

36. WP/139 号文件请大会：

a) 重申在 CORSIA 计划下尽量减少市场扭曲的重要性；

b) 呼吁成员国根据附件 16 第 IV 卷的规定采取必要行动，遵守和执行 CORSIA 计划；

c) 注意到国际航协的观点，即在确保合乎条件的排放单位的环境完整性的同时，确保飞机运营人进入碳市场的广泛渠道是重要的；以及

d) 注意到国际航协的观点，即国际民航组织理事会最迟应在 2020 年就符合 CORSIA 条件的排放单位做出决定至关重要。

37. 然后，国际航协的观察员提请注意在国际航协第 75 届年度大会（AGM）（2019 年 6 月 1 至 3 日，大韩民国首尔）以压倒性多数批准的关于 CORSIA 的决议，其中年度大会：

“1. 重申国际航协成员航空公司对 CORSIA 的大力支持，及其完全遵守该计划的适用监测、报告和核查和抵消要求的承诺；

2. 敦促国际航协成员航空公司实施所有可用的燃油效率措施，以延续该行业提高效率的历史，包括投资于机队更换，采取运营措施并与行业合作伙伴合作以在基础设施措施方面取得更大进步；

3. 敦促国际航协所有成员参加航空运输向可持续航空燃料的长期能源过渡；

4. 敦促所有国际民航组织成员国在国际民航组织大会第 40 届会议上重申其对 CORSIA 的支持，并再次确认 CORSIA 是适用于国际航班的基于市场的措施，以排除重叠或重复的单边措施；

5. 不赞成若干国际民航组织成员国在 CORSIA 之外对国际航空适用国家或地区税收和碳定价手段的决定，并将这些决定视为无视国际民航组织第 39 届大会上所作的承诺；

6. 鼓励所有国际民航组织成员国表现出在气候和航空方面的领导力；

7. 鼓励所有国际民航组织成员国考虑自愿参加 CORSIA 抵消要求的试行阶段和第一阶段；和

8. 敦促所有国际民航组织成员国确保其国内的监测、报告和核查法规与附件 16 第 IV 卷完全一致，以防止市场扭曲和多重监测、报告和核查要求。”

38. 国际航协的观察员还介绍了 WP/193 号文件（业界对 CORSIA 的看法），该文件由国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）、国际公务航空理事会（IBAC）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）在航空运输行动小组（ATAG）协调下提交。该文件表达了航空业届对 CORSIA 的大力支持，并指出，实施 CORSIA 避免了需要在地区、国家或次国家一级对于国际航空排放重复适用碳定价措施。它强调这一事实，即基于排放量不应被重复核算，CORSIA 已得到广泛认可通过，应是适用于国际航班的唯一基于市场的措施。该文件还讨论了航空业的关切，即个别国家和国家集团采用或考虑采用 CORSIA 之外的碳定价工具或机票税来处理国际航空排放的政策可能会破坏 CORSIA 的实施和有效性。

39. 主席忆及，在执行委员会较早审议议程项目 16：环境保护 — 国际航空和气候变化 — 政策和标准化时（EX/5），介绍了以下三份工作文件：WP/102 号文件（关于可持续航空的观点），由芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议其他成员国提交；WP/266 号文件（国际航空二氧化碳排放的收集、监测和报告方面的最新发展），由肯尼亚提交；WP/411 号文件（拉丁美洲地区对气候变化问题的贡献和 CORSIA 的实施），由危地马拉提交并由拉丁美洲民航委员会成员国共提。

40. 注意到在议程项目 17 下提交了以下 10 份信息文件：WP/159 号文件（重申阿拉伯民航组织认可“CORSIA 计划”是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施），由阿拉伯民航组织（ACAO）提交；WP/472 号文件（ACT-CORSIA 和太平洋地区），由澳大利亚和新西兰提交并由斐济、印度尼西亚和萨摩亚共提；WP/338 号文件[加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）成员国实施 CORSIA 的情况]和 WP/339 号文件[加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）成员国实施国际民航组织 ACT-CORSIA 计划的情况]，由 CASSOS 提交；WP/409 号文件（南非对国际民航组织所做的环境保护工作的贡献和看法），由南非提交；WP/482 号文件（日本实施 CORSIA 的经验），由日本提交；WP/527 号文件第 1 号修改稿（阿根廷共和国实施 CORSIA 的经验），由阿根廷提交；WP/547 号文件（低碳航空燃料对减少温室气体的潜在贡献），由沙特阿拉伯提交；WP/548 号文件（印度尼西亚减少航空部门碳排放的优先措施），由印度尼西亚提交；和 WP/407 号文件（国际航协通过 FRED + 支持 CORSIA 实施），由国际航协提交。

讨论

41. 关于 WP/306 号文件（中国和俄罗斯联邦）、WP/228 号文件第 1 号修改稿（印度）和 WP/529 号文件（第 1 号修改稿 — 仅限中文）（俄罗斯联邦），其中表达了对 CORSIA 的关切并提出了具体的行动和做法建议，主席提醒执行委员会，国际民航组织在理事会（在航空环保委员会的技术支持下）及国际民航组织所有成员国的参与下，致力于国际航空全球基于市场的措施问题已有十多年时间，并在不同时间召开了高级别会议。他强调，所遵循的过程是协商性和透明的，并且在 2015 年至 2019 年之间举办的两轮全球航空对话（GLAD）和年度地区研习班上，已向所有成员国和有关利益攸关方介绍了有关制定 CORSIA 和 CORSIA 标准和建议措施的不同阶段的情况。从这些活动中收到的反馈在最终确定 CORSIA 的规定和 CORSIA 标准和建议措施时考虑了进去。主席强调，在 2016 年上届大会上，CORSIA 获得通过，在闭幕全体会议上得到了尽可能广泛的共识。这还反映在没有一个成员国对 A39-3 号大会决议整体表示保留，仅有为数不多的几个成员国对该决议的某些具体内容表示保留。主席指出国际民航组织在国际航空和环境保护领域发挥了领导作用，确保“不让任何国家掉队”，他强调这过去是、并将继续是国际民航组织工作的座右铭。因此，他建议执行委员会建议将关于 CORSIA 的经更新的大会决议草案（载于 WP/59 号文件附录）提交全会供通过。

42. 图瓦卢代表首先指出，这是图瓦卢自 2017 年 11 月 18 日成为成员国以来首次参加国际民航组织大会，并期待参加国际民航组织的未来工作并从中学习。图瓦卢认识到，CORSIA 是极为重要的事项。尽管作为小岛发展中国家，其包括国际航空活动在内的经济活动水平较低，因此并未造成多少实质性的全球温室气体排放，但图瓦卢坚决支持不做任何改变全面实施 CORSIA，并且支持雄心勃勃的全球长期理想气候目标，因为气候变化的影响对于该国和其他小岛发展中国家是现实。在这方面，图瓦卢代表强调，在 2019 年 8 月 13 日至 16 日在其国家首都富纳富提举行的第 50 届太平洋岛屿论坛（PIF）首脑会议期间，太平洋领导人通过了一项强有力的宣言，即《立即采取紧急气候变化行动的凯纳基宣言 II》。他强调，根据该《宣言》，紧急行动是关键，因为行动不足或不采取行动都会对太平洋岛屿的生计甚至生存产生重大影响。

43. 理事会主席奥卢穆伊瓦・贝纳德・阿留博士代表国际民航组织热烈欢迎图瓦卢成为其第 192 个成员国，并对该国努力参加大会第 40 届会议表示赞赏。

44. 作为 WP/229 号文件的共提国，澳大利亚代表感谢新加坡介绍了该文件，忆及对于某件难事但有必要继续做下去时，有一种国际表达方式，即“坚持下去”。他强调，澳大利亚希望大会“坚持 CORSIA”。

45. 孟加拉国代表强调，孟加拉国关切的一个问题是，不要让 CORSIA 的实施阻碍发展中国家航空业的增长，这可能会对其社会经济发展产生负面影响。因此，他赞同 WP/229 号文件（新加坡）、WP/265 号文件（圭亚那）和 WP/228 号文件第 1 号修改稿（印度）。

46. 智利代表重申国际民航组织是有效处理国际航空二氧化碳排放的适当组织，表示支持在全世界及时实施 CORSIA。他强调说，智利在国际民航组织的协助下于 2019 年 1 月 1 日制定了其监测、报告和核查计划以及必要的监管框架。

47. 尼日利亚代表强调，该国赞扬国际民航组织在 CORSIA 方面取得的进展，以及其 ACT-CORSIA 计划（其中尼日利亚是捐助国）的成功。尼日利亚赞同 WP/56 和 WP/59 号文件（理事会）。特别是，它支持：后一

份文件中提出的对大会 A39-3 号决议的所有拟议修订；和 CORSIA 是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，以避免可能的国家和地区基于市场的措施各自为政，重复做功，从而确保国际航空二氧化碳排放仅核算一次。本着同样的精神，尼日利亚赞同 WP/177 号文件（非洲民航委员会）和 WP/139 号文件（国际航协）。

48. 法国代表忆及图瓦卢代表的发言，重申对许多国际民航组织成员国而言，气候变化是一个危机，采取紧急行动予以处理绝对至关重要。他感谢加拿大提交了 WP/227 号文件，该文件强调指出，ACT-CORSIA 第一阶段着重于制定排放监测计划和法律框架，加拿大与法国合作，在法语国家联盟成员国的参与下，并与法国和西班牙合作，援助了几个中东国家。法国代表强调，法国将积极参与 ACT-CORSIA 第二阶段。他祝贺非洲民航委在非洲大陆为促进 CORSIA 实施而开展的活动，如 WP/177 号文件所述。此外，法国代表主张建议全会通过 WP/59 号文件附录中提出的关于 CORSIA 经更新的大会决议草案。

49. 新加坡代表重申，CORSIA 是所有国际民航组织成员国之间广泛谈判和折衷的微妙平衡的结果，他强调，新加坡不支持现在对 CORSIA 进行实质性修订，因为开放一个部分可能导致开放另一部分。鉴于国际民航组织和国际航空界应对气候变化的可信度与成功实施 CORSIA 紧密相关，因此新加坡认为应将重点放在该计划的成功和及时实施上。此后，根据在实施 CORSIA 方面获得的实践经验，国际民航组织和国际航空界可以有更大的雄心，并寻求对其进行改进。关于 CORSIA 的其他实施要素，新加坡确认继续开展新兴领域的工作是适当的，例如 CORSIA 合格排放单位和 CORSIA 合格燃料。

50. 日本代表指出，日本同意澳大利亚代表的看法，即国际民航组织应“坚持 CORSIA”。日本赞同 WP/56 和 WP/59 号文件（理事会），并全力支持 CORSIA，这是上届大会以及自上届大会以来理事会的一项重大成就。许多国家现在正在根据附件 16 第 IV 卷的规定，开始采取必要行动实施 CORSIA，且日本认为，由于气候变化是一个紧迫的问题，CORSIA 的进展不应停步。因此，日本不能支持对 CORSIA 的实质性改变。日本将继续支持在理事会和航空环保委员会等对 CORSIA 有关问题的讨论以及国际民航组织的 ACT-CORSIA 计划。

51. 危地马拉代表也对 WP/56 和/59 号文件以及航空环保委员会将在未来三年中开展的 CORSIA 相关工作表示支持。他强调自然的重要性，强调需要采取统一的方法来处理国际航空的二氧化碳排放，并投资于一系列不同的项目以减少此类排放，特别是在发展中国家。危地马拉代表重申，各国自愿参加 CORSIA 试行阶段至关重要。他借此机会重点强调 WP/81 号信息文件[中美洲空中航行服务公司（COCESNA）的绿皮书]，该文件由 COCESNA 成员国提交，并且在执行委员会先前就议程项目 16：环境保护 — 国际航空和气候变化 — 政策和标准化的讨论（EX/5）中得到了考虑。COCESNA 的绿皮书基于联合国《2030 年可持续发展议程》及其可持续发展目标，特别是与环境管理、能源、水、综合废物处理和材料管理有关的目标。该绿皮书有望成为《企业环境手册》，以预防、纠正和修复 COCESNA 设施和日常活动对环境系统的潜在影响。危地马拉建议国际民航组织在其各方案中纳入上述原则。

52. 印度代表重申该国在 WP/228 号文件第 1 号修改稿（CORSIA — 实施挑战和需要审查基准排放标准）中提出的关注（参见上文第 21-23 段），申明在通过 WP/59 号文件所附的有关 CORSIA 经更新的大会决议草案时，应适当考虑到这些关切，因为这将加强 CORSIA 并使之更加公平和公正。

53. 俄罗斯联邦代表指出，俄罗斯联邦赞同印度在 WP/228 号文件第 1 号修改稿中阐述的立场，并认为印度的提案将能够解决新进入者的问题。在重申对 WP/306 号文件（中国和俄罗斯联邦）的支持时，他表示，他

的理解是，上述两份文件中表达的观点将反映在执行委员会关于议程项目 17 的报告中。关于 WP/59 号文件（含有有关 CORSIA 经更新的大会决议草案）俄罗斯联邦代表强调，该国不能支持行动 b) 、c) 和 d) 段。忆及中国、印度和俄罗斯联邦已向秘书处提交了他们对该大会决议的联合拟议修改，他强调，俄罗斯联邦只有这些修改被考虑进去后才能支持该决议。

54. 中国代表赞同该发言，以及印度、俄罗斯联邦和巴西代表先前的发言。他强调向发展中国家提供援助和能力建设对 CORSIA 实施极为重要，他强调指出，应侧重提高这些国家可持续发展的能力。注意到提交的许多文件强调，各国在实施目前形式的 CORSIA 方面将面临众多挑战，中国代表告诫，如果大会在不充分了解各国具体国情的情况下匆忙通过关于 CORSIA 经更新的大会决议草案，则无法保证其实施。

55. 中国代表主张，国际民航组织的可持续航空燃料政策不合理，也不成功。他强调，由于国际民航组织的 193 个成员国各自的经济发展水平各不相同，因此本组织不应实行一刀切的政策；而是应考虑到各国各自的国情。中国代表强调，国际民航组沿着错误的道路走下去（即不做任何修改而以目前的形式推进 CORSIA）是不对的。中国代表重申中国、印度和俄罗斯联邦已向秘书处提交了他们对关于 CORSIA 经修订的大会决议草案的联合拟议修改（WP/59 号文件），表示希望大会考虑到在第 40 届会议期间提供的所有反馈，以推动有效、公正地实施 CORSIA。

56. 贝宁代表提请注意 WP/177 号文件（非洲民航委员会），赞扬国际民航组织为促进 CORSIA 实施所作的努力，并表示感谢在与加拿大和法国 ACT-CORSIA 结对子伙伴关系第二阶段下将于 2019 年 10 月 21 日至 25 日向贝宁以及布基纳法索、布隆迪、刚果、刚果民主共和国、加蓬、尼日尔、塞内加尔和多哥提供培训。

57. 哥伦比亚代表赞同 WP/56 和/59 号文件（理事会），确认 CORSIA 应是唯一应用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，并应按照这两份文件中概述的内容进行实施。

58. 瑞士代表强调说，瑞士和其他欧洲国家强烈支持国际民航组织开展的活动，与来自全球不同地区的国家一起，促进 CORSIA 的实施并根据需要加强能力建设，并将继续这样做。瑞士和其他欧洲国家邀请其他国家效仿他们的示例，宣布愿意从试行阶段之初就自愿参加 CORSIA。瑞士代表指出有 100 多个国家尚未自愿参加，因此强调在一开始就参与该出色计划方面尚有很大的空间。

59. 埃塞俄比亚代表强调，国际航空运输系统的有效和高效运作依赖于高度的统一、法规、标准和程序，个别国家或国家集团施加的单方面措施破坏了这些职能。他指出，正是鉴于此，CORSIA 在上届大会上获得通过，并得到广泛认可应是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施。埃塞俄比亚代表强调，任何旨在减少国际航空二氧化碳排放影响的额外重复的基于市场的措施只会对国际航空运输的健康、经济和有序发展造成重大障碍。出于这些原因，他支持 WP/193 号工作文件（由国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航空运输协会、国际公务航空理事会和航空航天工业协会国际协调理事会在航空运输行动小组协调下提交）中写明的航空业界关于 CORSIA 的观点。

60. 埃及代表感谢所有为减少国际航空二氧化碳排放而艰苦努力的国家。他指出，大会掌握在主席手中，

要确保就这一重要问题达成共识，他强调必须考虑到地域代表性，并确保在国际民航组织关于CORSIA的政策和联合国一级做出的更广泛的决定之间没有矛盾。埃及代表进一步强调，需要考虑基于联合国可持续发展目标的可持续发展以及每个国家参与 CORSIA 的能力，并使民间社会参与决策过程。因此，他支持：WP/56 和/59 号文件（理事会）；WP/228 号文件第 1 号修改稿的行动 d) 、e) 、f) 和 g) 段（印度）；WP/139 号文件（国际航协）；以及提及根据国际民航组织不让任何国家掉队计划提供 CORSIA 实施援助的各文件。

61. 巴西代表指出，巴西代表与加拿大在 WP/227 号文件中表达的一样，对认可的核查机构数量少表示关切，并表达了对该计划实施过程中 CORSIA 审查程序的重要性的意见。此外，巴西支持 WP/411 号文件（危地马拉）、WP/229 号文件（新加坡）和 WP/139 号文件（国际航协）。关于 WP/306 号文件（中国和俄罗斯联邦），巴西认为，两个联合提交方提出了 CORSIA 实施给发展中市场带来沉重负担的重要关切，并强调在CORSIA 审查进程中应考虑到这一点，以提高该计划的监管平等性。

62. 大韩民国代表指出韩国赞成 WP/56 和/59 号文件（理事会），并表示自上届大会以来开展的 CORSIA 有关活动非常有意义，包括由理事会和秘书处推动的对成员国的支持，以确保 CORSIA 的成功实施。大韩民国认为，尽管时间紧迫，但该计划的成功实施将促使国际社会进一步努力应对气候变化。大韩民国正在通过国际民航组织地区讲习班/研讨会积极开展国际民航组织 CORSIA 有关活动，并计划在这方面继续与国际民航组织及其成员国合作。

63. 美国代表强调，美国支持主席的提议，即将有关 CORSIA 经更新的大会决议草案（WP/59 号文件）提交全体会议供通过，这也反映在 WP/229 号文件（新加坡）中。美国赞赏澳大利亚代表有关 CORSIA 的发言，认识到目前 CORSIA 的实施困难、艰巨而微妙：一些国家希望走得更快，而另一些国家则质疑在 2016 年上一届大会上已商定的一些宗旨。美国完全支持坚持 CORSIA 的想法。它同意巴西代表关于处理新进入者和合格排放单位问题的未来工作的发言。美国认识到前方有艰苦的工作，并致力于完成这项工作。

64. 美国同样赞赏主席关于 CORSIA 业已纳入了各项认真考虑的意见，希望强调试行阶段和第一阶段的自愿性质、自下而上的做法（即各国可以自愿选择参与其中）、动态分配（在行业增长和个体增长之间分配的变化，以处理对基线的关切），和最重要的是，正如巴西代表在其发言中所讲，该计划一旦实施，审查过程允许酌情对 CORSIA 进行审议和更新。鉴于此，美国完全支持继续前进，并坚持 CORSIA 现行轨道。

65. 意大利代表指出，意大利支持国际民航组织在过去三年中开展的 CORSIA 有关工作，并赞同 WP/56 和/59 号文件（理事会）。此外，意大利认可并欢迎 WP/177 号文件（非洲民航委），并支持法国、澳大利亚、日本等国代表的发言。

66. 爱尔兰代表指出，爱尔兰支持一揽子措施，以实现国际民航组织从 2020 年开始实现碳中和增长的全球理想目标，而 CORSIA 是其中的基本要素。她忆及，所有航空利益攸关方为达成关于 CORSIA 的历史性协议付出了长期艰苦的努力，大会第 39 届会议已经达成了推进该计划所需的共识。此外，在过去三年中，国际民航组织理事会及其有关机构制定了实施 CORSIA 所需的规则和程序。它已步入正轨并处于成熟阶段。鉴于爱尔兰认为有必要保持势头并团结起来向同一方向前进，它认为国际民航组织不应像提交的某些文件中所建议的那样偏离以 CORSIA 为中心。爱尔兰同意澳大利亚和美国代表所表达的观点，即“坚持 CORSIA”。

67. 格鲁吉亚代表也主张坚持现行轨道，重申 CORSIA 已走上实施正轨，并已处于成熟阶段。他认为启动关于替代措施的任何新工作都有使 CORSIA 所需要的进展脱轨的风险，因此他同意那些赞成保留 CORSIA 当前形式的代表的意见。格鲁吉亚代表表示在这方面完全支持 WP/56 和/59 号文件。

68. 北马其顿代表表示全力支持国际民航组织在 CORSIA 方面的工作及其确保各国有效实施该计划的承诺。他告诫说，任何试图对 CORSIA 引入某些修改或个别灵活性的做法都将违背国际民航组织不歧视的基本原则，并为严重市场扭曲打开大门，因此他强调，大会必须予以拒绝。

69. 荷兰代表指出，主席的出色总结非常清楚地表明国际民航组织采取了微妙的进程处理先前提出的有关 CORSIA 的所有关切，之后在过去三年中付出了巨大的努力，以制定措施来实施该计划。所有这些工作构成了 CORSIA 进一步发展的基础，目的是于 2021 年开始自愿试行阶段。尽管荷兰承认需要进一步支持并考虑到各国的具体情况，但荷兰也看到需要更广泛的参与，以使 CORSIA 成为真正全球性基于市场的措施。

70. 喀麦隆代表表示，喀麦隆支持 WP/56 和/59 号文件（理事会）以及 WP/177 号文件（非洲民航委）。虽然喀麦隆从一开始就将自愿参加 CORSIA，但它强调国际民航组织需要提供更多的能力建设以及关于核查二氧化碳排放报告这一问题的指导材料，因为大多数发展中国家缺乏经认可的核查机构。

71. 新西兰代表指出，新西兰支持 CORSIA 作为国际航空部门的唯一全球基于市场的措施，并鼓励其他国家参加该计划。新西兰赞同法国、新加坡和其他代表的立场，即关于 CORSIA 经更新的大会决议草案（WP/59 号文件）无需做实质性修改即可提交全会供通过。新西兰代表指出气候变化不会区别对待，因此强调大会也不应该区别对待。正如她早些时候在执行委员会对议程项目 16 的讨论（EX/5）中所强调，并正如其他代表随后重申，气候变化对太平洋岛国和其他小岛发展中国家的影响将是极端的。新西兰代表强调，如果大会现在不就 CORSIA 采取行动，一些岛屿将消失，她强调，大会不能再等待采取行动。它必须尽一切努力确保国际航空部门在减少二氧化碳排放中发挥自己的作用，以确保没有一个国家消失。CORSIA 是实现这一目标的第一步。

72. 坦桑尼亚联合共和国代表确认 CORSIA 是上届大会的最大成就之一，表示该国完全支持该计划的有效实施，并同意理事会主席先前的发言（EX/5），即第一要务是不危及 CORSIA 并继续向前推进 CORSIA。坦桑尼亚联合共和国也完全支持 WP/177 号文件（非洲民航委）。它重申，数据收集、监测、报告和核查在大多数国家特别是发展中国家仍是一个重大挑战，为了促进发展健全的系统并准备好应对监测、报告和核查要求，有必要在国际民航组织 — 欧盟援助项目成功经验的基础上，加强二氧化碳减排方案的能力建设。

73. 芬兰代表同意许多以前的发言者的意见，即在 CORSIA 的最后筹备阶段大会不应偏离正轨，并支持 WP/59 号文件附录中所示的关于 CORSIA 经更新的大会决议草案的形式。

74. 沙特阿拉伯代表也支持上述关于 CORSIA 的大会决议的当前案文。此外，他支持 WP/177 号文件（非洲民航委）和 WP/229 号文件（新加坡）。沙特阿拉伯代表指出，对 CORSIA 进行定期审查的问题对该国非常重要，他表示，尽管他对讨论期间在这方面提出的各种建议持开放态度，但他认为定期审查必须基于关于气候变化经更新的大会决议草案（WP/58 号文件）附件，其中规定了设计和实施国际航空基于市场的措施的指导原则。

75. 加拿大代表指出，加拿大也支持 WP/59 号文件中提出的关于 CORSIA 的大会决议。加拿大指出，解决关键的 CORSIA 实施问题（如合格的排放单位、新进入者的基线以及审查程序）所需的工作已经充分在进行中或根据需要进行了规划。加拿大不支持会重开讨论任何 CORSIA 基本要素的任何行动项，这些要素是所有人艰苦努力而达成的共识。

76. 阿根廷代表强调，阿根廷支持 CORSIA 的实施以及在 WP/56 和/59 号文件（理事会）中概述的迄今已采取的所有相关措施。阿根廷赞成继续推进该计划的实施，因为它认为 CORSIA 是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，并且阿根廷本国正在实施。阿根廷同意在 CORSIA 审查进程中考虑到所有提出的关切，以及在试行阶段所遇到的实施挑战的重要性。阿根廷赞同以 WP/59 号文件附录中所载的形式提交的关于 CORSIA 经更新的大会决议草案。

77. 阿尔巴尼亚代表表达了对 WP/56 号文件（理事会）中所述国际民航组织 CORSIA 有关工作的全力支持，同意澳大利亚代表和许多其他代表的看法，即大会应“坚持 CORSIA”。

78. 阿拉伯联合酋长国代表重申，过去十年来，国际民航组织及其成员国为就 CORSIA 达成共识进行了非常艰苦的努力，上一届大会在 A39-3 号决议中通过了 CORSIA。她祝贺所有带头参加 2019 年实施阶段的国家。尽管很遗憾该国没有参加 ACT-CORSIA 计划的第一阶段，但阿拉伯联合酋长国代表感谢所有参加该计划并向其他国家提供支持的捐助国。她强调，根据目前 CORSIA 实施的经验，阿拉伯联合酋长国现在已有能力成为 ACT-CORSIA 捐助国之一，并以其专业知识为该地区的其他国家提供支持。阿拉伯联合酋长国代表强调，CORSIA 是一个非常简洁的折衷解决方案，因此主张保留 WP/59 号文件附录中提出的关于 CORSIA 经更新的大会决议草案的案文。

79. 墨西哥代表赞同 WP/56 和/59 号文件（理事会），同意澳大利亚代表和以前的许多其他发言者的意见，即大会应坚持 CORSIA 现行轨道。

80. 危地马拉代表表示支持 CORSIA，强调大会有必要采取更加协调一致的做法，因其一方面敦促各国支持 CORSIA 作为唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球基于市场的措施，同时又指出参与该计划是自愿性的。他强调所有国家都加入 CORSIA 很重要，他建议在一年或一年半后专门就 CORSIA 召开一次特别会议，以讨论各国对此的意见并鼓励它们参加该计划。

81. 俄罗斯联邦代表赞同这一提议，以及中国代表的发言。他忆及，中国、印度和俄罗斯联邦已向秘书处提交了对 WP/58 号文件附录中关于气候变化经更新的大会决议草案的联合拟议修改（参见 A40-Min 会议记录 EX/5，第 94 段），重申关于将含有设计和实施国际航空基于市场的措施（MBM）指导原则的附件移至 WP/59 号文件附录中关于 CORSIA 经更新的大会决议草案。此外，俄罗斯联邦代表再次询问他是否可以提交信息文件 WP/605，其中载有俄罗斯联邦运输部和中国民航局关于建立公平有效的国际航空和气候变化全球机制的联合声明（参见 A40-Min. EX/5 会议记录，第 108 和 163 段）。

82. 中国代表赞同这些意见，强调中国真诚希望支持 CORSIA，而不是阻止国际民航组织或其任何成员国推进其实施。他申明中国在过去三年中在这方面所做的努力不亚于任何发达国家所做的努力，他强调中国的立场是推动每个国家尽其所能为实施 CORSIA 做贡献。中国代表表示希望主席为所有各方提供充足的机会，以充分表达对 CORSIA 的看法。

83. 在回应俄罗斯联邦代表提出的第一点时，理事会主席澄清说，所述附件列出的指导原则适用于设计和实施任何类型的国际航空基于市场的措施，并包括在关于气候变化经更新的大会决议草案中，因为后者涉及减少国际航空二氧化碳排放一揽子措施的所有要素，其中一个要素是基于市场的措施。他强调，关于 CORSIA 经更新的大会决议草案仅与该特定计划有关。因此，理事会主席认为没有任何理由重新安放附件，并要求俄罗斯联邦、中国和印度接受保留其作为关于气候变化经更新的大会决议草案的一部分。

84. 执行委员会主席在回答俄罗斯联邦代表提出的第二点时表示，上述 WP/605 号信息文件可在议程项目 17 下发言的末尾做介绍（参见下文第 98 段）。

85. 联合王国代表强调，联合王国长期以来一直是国际民航组织努力确保航空部门有效为应对气候变化做出贡献的坚定支持者，并强调说，联合王国坚信 CORSIA 是国际社会继续解决国际航空排放对气候负面影响的良好基础。因此，她同意澳大利亚代表的意见，即大会必须“坚持 CORSIA”，并支持以 WP/59 号文件中提出的形式的有关 CORSIA 经更新的大会决议草案。

86. 土耳其代表也表示支持 WP/59 号文件附录中提出的关于 CORSIA 的经更新的大会决议草案目前的案文，并坚持不应对国际航空二氧化碳排放适用其他替代措施。他重申在 2016 年上届大会上就 CORSIA 达成了重大妥协，强调需要集中精力实施该计划。

87. 哥斯达黎加代表赞同主席关于 CORSIA 的总结。他指出哥斯达黎加是保护和平与自然的先锋，并强调根据《巴黎协定》和联合国可持续发展目标，哥斯达黎加已经制定了一项国家计划，到 2050 年实现低碳经济，其中包括改革运输、能源使用、废物管理和土地利用的大胆的中期和长期目标。哥斯达黎加呼吁所有国家制定此类国家低碳计划。

88. 冰岛代表对 WP/56 号文件和 WP/59 号文件附录中提出的关于 CORSIA 经更新的大会决议草案表示支持，并强调，大会在环境问题上不应倒退，而应前进。

89. 马耳他代表赞同 WP/229 号文件（新加坡），以及主席关于执行委员会将关于 CORSIA 经更新的大会决议草案（WP/59 号文件）提交全会供通过的提议。他发言赞成保留该大会决议和关于气候变化经更新的大会决议草案（WP/58 号文件）目前的形式。

90. 希腊代表强调，希腊支持 WP/56 号文件中概述的国际民航组织关于 CORSIA 的工作，并致力于确保该计划的成功实施。在这方面，希腊呼吁其他国家加入 CORSIA。它赞同以 WP/59 号文件中所载的形式提交的关于 CORSIA 经更新的大会决议草案，并同意大会应“坚持 CORSIA”。

91. 法国代表在赞同理事会主席的发言，强调现有案文是逐字谈判的妥协结果，避免重开案文谈判的风险非常重要。他申明有必要“坚持 CORSIA”，因为在该计划的基础上还有很多工作要做。

92. 阿尔及利亚代表祝贺国际民航组织在 CORSIA 方面实现的成就，同意大会应通过向各国提供实施援助以使其可以制定适当的国家行动计划来“坚持 CORSIA”。

93. 挪威代表对 WP/56 和/59 号文件（理事会）以及法国代表等的发言表示支持。

94. 斯洛伐克代表强调，斯洛伐克与其他欧盟和欧洲民航委成员国一样，大力支持国际民航组织包括CORSIA 在内的一揽子措施，作为实现国际民航组织碳中和增长目标的关键手段。她表示赞成继续推进CORSIA 的实施，并开展进一步工作以改进现状。

95. 印度尼西亚代表指出，印度尼西亚充分认可国际民航组织与 CORSIA 有关事项方面的系统性和重要的工作（如 WP/56 号文件所反映），并支持 WP/59 号文件所载关于 CORSIA 经更新的大会决议草案。此外，印度尼西亚对国际民航组织的 ACT-CORSIA 计划表示赞赏，特别是捐助国在援助其他国家筹备 CORSIA 实施方面的贡献。

96. 加勒比航空安全和安保监督系统（CASSOS）的观察员强调，CASSOS 也支持 WP/56 号文件，和附于 WP/59 号文件关于 CORSIA 经更新的大会决议草案。她强调说，CASSOS 国家已从 ACT-CORSIA 计划中受益，并感谢国际民航组织和参加该计划的捐助国。CASSOS 的观察员指出，尽管在 CORSIA 方面已取得不少成就，但仍有许多工作要做，因为一些国家仍不愿参加该计划。她同意澳大利亚代表和许多其他代表的意见，即大会应“坚持 CORSIA”。

97. 国际运输工人联合会（ITF）的观察员欢迎国际民航组织、航空业界和许多国家正在采取行动，通过CORSIA 和一揽子措施的其他要素来减轻国际民用航空的一些二氧化碳排放。但是他宣称做得还不够，因为气候变化是当代人和子孙后代一生中最严重的威胁。 国际运输工人联合会成员长期以来倡导确保向经济和社会方面对工人公平的更可持续的经济过渡。公正的过渡是国际劳工组织（ILO）《普遍公正过渡到环境可持续的经济和社会的准则》中的一项关键要求。工会已经接受有必要考虑如何公平地转移工作以拯救地球，并认识到这需要做很多工作。鉴于航空工人需要在可持续的地球上工作，国际运输工人联合会成员欢迎国际民航组织在减少航空业碳足迹方面发挥领导作用。但是，必须得到所有国家和利益攸关方的支持和承诺才能有所作为。这种作为必须是可持续的、实质性的和革命性的，才能在如此短的时间内取得重大进展。

98. 之后，俄罗斯联邦代表代表其国家和中国介绍了 WP/605 号信息文件。俄罗斯联邦交通运输部和中国民用航空总局关于建立公平有效的国际航空和气候变化全球机制的联合声明如下：

“俄罗斯联邦交通运输部和中国民用航空总局（以下简称“两方”）一直积极和设性地参与有关国际航空和气候变化的全球运动。两方，

认识到应以安全有序的方式发展国际民用航空，并应在机会均等的基础上建立国际航空运输服务，及健全、经济地开展业务，

认识到 2020 碳中和增长目标给发展中国家和新兴市场国家（其国际航空增长速度更快）处理国际航空和气候变化问题带来了不应有的成本和负担，并未充分考虑到这些国家实现可持续的经济增长和改善人民生活水平的合理优先需求，

重申国际民用航空不应被用作调动气候融资收入给其他部门的潜在来源，且国际民航组织基于市场的措施应确保国际航空部门相对于其他部门的公平待遇，

回顾两方，除其他外，对制定CORSIA过程的合法性、公平性、可行性和有效性方面的挑战和问题表示严重关切，这将为各国以协调统一的方式应对国际航空和气候变化的协同努力带来很大的障碍，

重申获得财政和技术支持开展能力建设对于发展中国家和新兴市场国家实施 CORSIA 至关重要，

重申两方一直愿与其他各方携手合作，为实现联合国可持续发展目标以及为建立国际航空和气候变化的公平有效的全球机制做出贡献。

商定请国际民航组织大会第四十届会议：

a) 重申国际民航组织在与国际民用航空有关的环境问题（包括温室气体排放在内)上的努力不得授权该组织干预本质上属于各国国内管辖范围的事项；

b) 认识到《联合国气候变化框架公约》及其《巴黎协定》是各国处理所有人为温室气体排放的主要平台，国际民航组织对国际航空和气候变化的应对中不得违反其原则和模式；

c) 尊重各国在国内政策、能力建设和经济结构方面的差异，并避免采取一刀切的方式实施 CORSIA；

d) 允许个别国家寻求自己的解决方案以处理国际航空和气候变化，包括由国家自主确定最适合其各自国情的 CORSIA 实施计划；并要求各国各自定期更新其解决方案；

e) 重申各国对绿色、循环、低碳航空的个别贡献在没有相互共识的情况下不适用于在另一国注册的航空器，并且不应对国际民用航空的可持续增长造成不利影响；

f) 要求理事会在航空环保委员会的支持下，做出国际对话和磋商的体制安排，尊重国家主权，并从《国际民用航空公约》改善空中航行设施的规定中汲取宝贵的灵感，从而逐步加强各国处理航空排放的雄心和方法/标准的统一性和可比性；

g) 还要求理事会在航空环保委员会的支持下，在全球航空业技术现代化的基础上，制定为真正减少国际航空部门二氧化碳排放提供经济激励措施的替代体系，其目的是为所有国际民航组织成员国改进航空安全并实现联合国可持续发展目标做出贡献；

h) 鼓励国际民航组织理事会主席向联合国秘书长通报加入本联合声明的国家的立场。

两方欢迎其他国家支持和/或加入此联合声明。”

99. 印度代表强调，印度原则上完全支持俄罗斯联邦运输部和中国民航总局的上述联合声明（WP/605 号文件），该声明突出了印度希望强调的许多问题。她强调，印度希望在国际民航组织内部开展工作以处理气候变化，并希望其他国家认真考虑该联合声明中提出的问题。

100. 主席在总结讨论时指出，执行委员会认可国际民航组织成功制定了与 CORSIA 有关的标准和建议措施及指南，以及在制定 CORSIA 各实施要素方面的进展。它还认识到，虽然 CORSIA 实施已走上轨道，但有必要进一步开发和更新 CORSIA 相关的标准和建议措施、指南和剩余的 CORSIA 实施要素，如 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位。

101. 关于 CORSIA 合格排放单位的问题，执委会注意到各国提出的意见和观点，即需要理事会及时做出决定，需要认识到《联合国气变公约》机制的特殊情况、灵活性和经营人获得合格单位的广泛机会，同时确保 CORSIA 的环境完整性。在这方面，执行委员会回顾了 WP/56 号文件（理事会），其中报告了技术咨询委员会正在进行的根据经批准的衡量标准评估排放单位方案的工作，且预计将在 2020 年 3 月将其第一组建议提交理事会供审议。

102. 关于 CORSIA 下的核查问题，执委会注意到各国的意见，并承认国际民航组织、成员国及其国家认证机构合作为飞机运营人增加可用的经认可的核查机构数量的重要性。在这方面，执委会认识到，国际民航组织秘书处提供了 CORSIA 核查培训课程，以促进对核查机构的认可，并正在与国际认可论坛（IAF）合作，为国家认可机构的认可活动提供便利。

103. 执委会注意到各国关于更多国家以地域平衡的方式参与环保委工作的意见。在这方面，执委会回顾，理事会于 2018 年审查并修订了环委会指令，包括取消了将各国专家提名为环委会成员或观察员的最大人数。

104. 注意到，关于根据 CORSIA 确定新加入者基线排放量标准的具体要求，理事会已经要求环委会将这一具体工作领域纳入其下一个三年期的工作方案。

105. 执委会注意到，许多国家欢迎国际民航组织 CORSIA 方案的成功实施。它还对成员国为建立 CORSIA 伙伴关系以协助各国执行 CORSIA 所做的贡献表示赞赏。执委会还强调对国际民航组织培训采取协调办法的重要性，并表示支持该方案今后继续下去。

106. 执委会注意到，有 81 个国家宣布从一开始就自愿参加 CORSIA。自 2016 年 10 月上届大会商定 CORSIA 以来，这一数字从 65 个国家增加到现在的数量。执委会一致认为，这一数字的增加是一个非常积极的迹象，并认识到能力建设和援助活动对更多国家加入的重要性和益处。鼓励准备宣布自愿参 CORSIA 的成员国尽快这样做。

107. 关于对 CORSIA 的定期审查问题，执委会注意到各国的意见，包括对潜在方法和分析的意见，以及对从 CORSIA 向使用可持续航空燃料过渡的考虑。在这方面，执委会强调指出，大会第 A39-3 号决议第 9 g) 和 18 段为理事会提供了明确的指导和要求，理事会从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次定期审查，并提出建议供大会审议。它还注意到，环委会已经将制定 CORSIA 定期审查方法和程序的任务纳入其下一个三年期的工作方案，并得到理事会的批准。

108. 在审议关于 CORSIA 经修订的大会决议 A39-3 时，显然大多数国家表示支持 WP/59 号文件附录中提出的经更新的大会决议案文草案，而不做任何进一步修改，同时执行委员会注意到若干国家表示的关切，包括 WP/306 号文件（中国和俄罗斯联邦）、WP/228 号文件第 1 号修改稿（印度）和 WP/529 号文件（第 1 号修改稿 — 仅限中文）（俄罗斯联邦）中反映的关切。一些成员国作口头发言后，三个成员国（中国、印度和俄罗斯联邦）向会议提交了书面意见，并发布在国际民航组织网站上。

109. 因此，执行委员会同意建议全体会议通过 WP/59 号文件附录中提出的经更新的大会决议案文草案，而不作任何进一步修改。

110. 在回答中国代表的询问时，主席确认，将没有任何其他机会在执行委员会讨论 WP/59 号文件。中国代表对此决定表示遗憾，希望本次会议期间表达的观点将反映在执行委员会的记录和会议纪要以及执委会关于议程项目 17 给全会的报告中。俄罗斯联邦代表和印度代表强烈支持这一发言。

议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化（续）

国际民航组织关于环境保护持续政策和做法的综合声明 — 气候变化

111. 随后执行委员会回到（EX/5）议程项目 16，理事会主席报告了他、执行委员会主席和秘书处就理事会在 WP/58 号文件中提出的关于气候变化经更新的大会决议草案与各国进行非正式磋商的结果。

112. 理事会主席表示，在审查了 WP/102 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航委其他成员国）和其他相关文件中提出的对上述大会决议的修订，中国、印度和俄罗斯联邦联合提出的修改以及在上述非正式磋商过程中提出的意见后，建议执行委员会接受 WP/58 号文件中提出的案文，并同意不对其做任何进一步修改。他强调，不应仅如 WP/55 号文件（理事会）行动第 d) 段所述，建议大会“要求根据第 A39-2 号大会决议执行部分第 9 段的要求，就长期全球理想目标的可行性开展进一步工作，提交下一届大会”，而是执行委员会的报告应反映所表达的意见，即关于长期全球理想目标的可行性的工作应予以优先，并且若环委会认定这样一个目标是可行的，则应提出可供考虑的备选方案。此外，理事会应在进行中或计划中的举措和行动（包括创新技术和伙伴关系）的基础上，为这些备选方案制定实施路线图，以使这种努力成为可能。此外，根据国际民航组织不让任何国家掉队的倡议，应向有需要的国家提供支持，特别是能力建设和援助。理事会主席强调，不能孤立地考虑国际航空的长期全球理想目标，而需纳入使其可实现的所有边界条件。

113. 主管环境的副局长表示，将纳入执行委员会关于议程项目 16 的报告的拟议案文如下：

“理事会应在航空环境保护委员会的技术支助下，并与各国、业界和其他相关利害攸关方协商，将国际航空二氧化碳减排长期全球理想目标可行性的工作定为优先事项，并提交供国际民航组织大会第 41 届会议审议的备选方案。理事会这样做时，还应借鉴正在进行的和已规划的各项举措和行动，包括创新技术和各国和业界间的伙伴关系，编制实施长期全球理想目标备选办法的路线图，与此同时，向“不让任何国家掉队”（NCLB）举措下有需要的国家提供必要的支助，特别是在所需能力建设和援助方面。”

114. 执行委员会主席确认这是一个非常合理的建议，并核准该建议为前进的方式。

115. 中国代表对理事会主席、主席和秘书处所做的努力表示赞赏，但表示反对结束对大会关于气候变化经更新的决议草案的讨论，并强烈建议执行委员会就此进行详细的讨论。忆及俄罗斯联邦、中国和印度已经向秘书处提交了他们对该大会决议的联合拟议修改，他强调他们提议对执行部分第 9 段修订如下：“请理事会盘点各国在其各自的国家计划中列出的长期绿色增长愿景，并继续探讨国际航空长期全球理想目标的公平性和可行性……”（新案文以灰色阴影显示）。

116. 主席澄清说，理事会主席的提议不包括对关于气候变化经更新的大会决议草案（WP/58 号文件）执行部分第 9 段做任何修订。提议将主管环境的副局长所读的案文纳入执行委员会关于议程项目 16 的报告中。

117. 中国代表强调，他希望将俄罗斯联邦、中国和印度联合提出的修改反映在大会决议本身而不是上述报告的正文中。

118. 新加坡、埃及、荷兰、美国、坦桑尼亚联合共和国、英国、意大利和哥伦比亚的代表以及国际航协和航空航天工业协会国际协调理事会的观察员均表示完全支持理事会主席的提议。新加坡代表在支持的同时表示，在接下来三年期国际民航组织继续讨论国际航空和气候变化问题期间，可考虑俄罗斯联邦、中国和印度联合提出的对经更新的大会决议草案的修改。埃及代表表示同意。

119. 俄罗斯联邦代表赞同中国代表的发言，并赞赏新加坡代表指出可以在接下来的三年期中讨论俄罗斯联邦、中国和印度联合提出的修改。他要求在当前讨论中所作的所有发言都应反映在执行委员会的报告中，并应使用“绝大多数支持”而不是“一致支持”的用词，因为其中所载的决定和行动并没有得到百分之百的支持。

120. 埃及代表重申，埃及不反对国际航空的长期全球理想目标。但是，埃及认为，环委会有必要作为一项优先事项，详细开展研究，以评估根据大会关于气候变化经更新的决议草案执行部分第 9 段提出的任何目标的可实现性和影响，以确保其可行性和可信度。

121. 沙特阿拉伯代表要求散发理事会主席提议的案文，以便对其进行深入研读。他强调，沙特阿拉伯在清洁能源领域取得了很大进展，希望国际民航组织提供一个论坛，以交流信息并促进对低碳航空燃料的进一步了解，这一点应在执行委员会的报告中得到适当体现。

122. 主席指出，将散发理事会主席的拟议案文，以便所有代表有机会对其进行审查。他确认，执行委员会的报告将强调国际民航组织有必要提供这样一个关于低碳航空燃料的论坛，以便理事会和秘书处采取必要的后续行动。

123. 中国代表表示，他希望宣读中国、俄罗斯联邦和印度联合提出的对大会决议的 24 项修改的案文，以供参考。他强调了以下几点：建议纳入新的序言第 11 段，“还认识到一些国家对自 2020 年起净碳排放保持在同一水平这一目标的公平性和可行性表示关切，并对该目标提出保留；”，以及序言第 13 段（重新编号为 14）的拟议修订，其中删除“代表国际航空运输业”这一用语，并在末尾添加“还注意到急需考虑到各国的不同国情和现实，就此类承诺的公平性、可行性和可负担性进行仔细的研究；”。俄罗斯联邦代表赞同该发言。

124. 执委会主席表示，虽然中国代表不可能在此时宣读所有联合提议的修改，但他强调，这些修改已发布在 A40 网站参考文件下，供各代表审查消化。运输局局长在回应俄罗斯联邦代表的询问时澄清说，俄罗斯联邦、中国和印度联合提出的对有关 CORSIA 经更新的大会决议草案的修改也已在参考文件下发布，对 A39-2 和 A39-3 号决议的保留一览表亦如此。

125. 理事会主席澄清说，其提议是任何人都不得对关于气候变化和关于 CORSIA 的两项经更新的大会决议草案做任何修订，且执行委员会建议全会以理事会分别在 WP/58 和 WP/59 号文件中提出的形式通过这两项决议。关于这两项大会决议的意见将反映在执行委员会的报告中，他关于国际航空长期全球理想目标问题的拟议案文也将反映在执行委员会的报告中。

126. 国际航协的观察员欢迎理事会主席所述的方法，认可制定这一长期目标的任何工作都要求开展透彻的工作和分析。他忆及航空业在 2009 年制定了长期目标，即到 2050 年将航空净二氧化碳排放量与 2005 年的水平相比减半。国际航协的观察员强调，在十年前制定这一目标时，已经对减少二氧化碳排放的一整套措施进行了大量广泛的分析，这些措施包括在最近几年国际民航组织的所有政策中，包括航空器技术、运营改进和可持续航空燃料。然后考虑了如何使用基于市场的措施来填补空白。因此，国际航协的观察员完全支持理事会主席提出的实现国际航空长期全球理想目标的方法，并确信他的航空业同事也持支持态度。他强调说，从航空业的角度来看，迫切需要国际民航组织推进这样一个长期的全球理想目标。

127. 荷兰代表肯定理事会的提案很好地反映了利益攸关方的不同利益，表示荷兰对理事会主席实现长期全球理想目标的方式感到满意，尽管对所涉及的工作量感到有些担心。他强调，国际民航组织可以借鉴航空业在建立其长期目标方面积累的经验。

128. 中国代表同意虽然由于时间限制他不可能宣读对关于气候变化经更新的大会决议草案的所有联合拟议修改，但要求主席在执行委员会就该大会决议作决定之前，给所有代表时间审查这些修改。他强调，只有执行委员会批准其关于议程项目 16 的报告不附上述大会决议，中国才能同意理事会主席的提议。忆及理事会主席曾明智地指出，将给予不同国家的观点以平等的待遇，且危地马拉代表之前曾对大会决议（EX / 5）执行第 9 段提出一项修订，中国代表建议，也应考虑上述联合拟议的修改。俄罗斯联邦代表支持这一发言。

129. 主席指出，在讨论中绝大多数国家同意理事会主席的建议，即以理事会在 WP/58 号文件中提出的形式接受关于气候变化经更新的大会决议草案。理事会主席关于国际航空长期全球理想目标问题的执行委员会报告拟议案文将在本次会议之后立即分发供审议，以便也得到各国就此拟议案文的同意。

130. 中国代表强调，中国不同意执行委员会不作任何修改即接受该大会决议，强烈要求在执委会就此作出决定之前，给代表们时间审查由俄罗斯联邦、中国和印度提出的联合拟议修改。

131. 主席重申联合拟议修改已在 A40 网站参考文件下发布，表示预计代表们会对其进行审查，且若对其支持的话，会通知他。他会评估支持水平，且如有必要，执行委员会可以返回审议该事项。

议程项目 14：简化手续方案

132. 在议程项目 14 下，执行委员会审议了国际民航组织公钥簿（PKD）、国际民航组织旅客身份识别方案（TRIP）战略、附件 9 —《简化手续》、对航空器事故受害者及其家属的援助、航空人口贩运、航空中的残疾人/无障碍通行，以及将由大会通过的决议，见于理事会提交的五份主要文件和一份信息文件（WP/6、/8、/5、/60 和/61 号文件和 IP/7 号信息文件）以及各国和国际组织提交的相关文件：

国际民航组织公钥簿（PKD）

133. 秘书长介绍了 WP/6 号文件，该文件报告了自上届大会以来与国际民航组织公钥簿有关的发展，及其下一个三年期的工作方案的优先事项及其预期成果。该文件还概述了参与的现状，并描述了所采取的一些推广工作。其中附录 C 包含了国际民航组织公钥簿参与国和实体的清单，其中包括自 39 届大会起已成为成员的 12 个国家。秘书长强调，在发布 WP/6 号文件之后，波斯尼亚和黑塞哥维那、埃及和印度尼西亚也加入了国际民航组织公钥簿，使公钥簿参加国的总数达到 69 个。但是在电子护照签发国数量和公钥簿参加国数量之间仍

有相当大的差距，约有一半的电子护照签发国尚不是公钥簿的成员。该文件强调，签发电子护照的成员国以及在边境管制中实施电子护照检查的成员国加入国际民航组织公钥簿至关重要，以便分别根据附件 9 —《简化手续》建议措施 3.9.1 和 3.9.2 便利跨境旅行和加强安保。

134. WP/6 号文件请大会：

a) 支持该文件第 5.1 段中所述下一个三年期国际民航组织公钥簿运行和发展优先事项；和

b) 敦促所有国际民航组织成员国加入并积极使用国际民航组织公钥簿。

135. 注意到理事会还提交了 WP/7 号信息文件[参加国际民航组织公钥簿（PKD）的益处]。

国际民航组织旅客身份识别方案（TRIP）战略

136. 秘书长接下来介绍了 WP/8 号文件，其中描述了迄今为止在 TRIP 战略五个要素中取得的进展，即：身份证明；机读旅行证件（MRTD）；证件签发和控制（DIC）；检查系统和工具（IST）；以及互操作应用程序（IA），包括预报旅客信息（API）和旅客姓名记录（PNR）。该文件包括有关以下方面的情况更新：与联合国安全理事会在全球反恐问题战略方面的协调；国际民航组织开展的与 TRIP 有关的援助活动；以及为促进旅客身份管理而采取的步骤。该文件附录 B 载有给成员国的经修订的国际民航组织 TRIP 战略实施路线图。请大会批准 WP/8 附录 A 中提出的国际民航组织 TRIP 战略的拟议优先重点和 2020－2022 三年期的预期成果。

137. 国际航协的观察员介绍了国际航协和国际机场理事会提出的 WP/301 号文件（单一身份和身份管理解决方案的标准化）。该文件强调指出，在国际航协第 75 届年度大会（大韩民国首尔，2019 年 6 月 1 至 3 日）上通过了一项决议，认可所有利益攸关方继续努力实现单一身份愿景的重要性。先前在 2018 年 9 月的国际民航组织简化手续专家组第十次会议上也表达了类似的立场。该文件强调，单一身份旨在通过在每个接触点用生物特征识别处理取代人工验证旅客的证件来简化机场流程，并且其核心是按照数据隐私规则和法规使用旅客信息。它还强调了国际民航组织新技术工作组（NTWG）在开发数字旅行证件（DTC）概念方面的重要工作。旅客护照的数字表示形式将满足“单一身份”的支柱之一，即使用可信赖的数字身份。预计对该数字身份尽早验证将加强航空简化手续和安保以及边境管制。此外，单一身份提供了《国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明》（WP/61）所号召的技术创新。国际航空运输协会的观察员表示，看到一些国家与机场和航空公司合作，尝试创新性的身份管理计划，以确保在全球范围内迅速有序地开发这些解决方案令人鼓舞。

138. WP/301 号文件请大会：

a) 要求理事会继续通过国际民航组织新技术工作组制定数字旅行证件（DTC）概念的全球政策和技术规范；

b) 鼓励各国支持有助于提升全球标准的倡议，确保旅客数字身份信息的获取和交换；

c) 鼓励各国探索生物特征识别的好处，确保旅客流程的安保和便捷；以及

d) 要求理事会进一步探索新的创新方式来验证旅客身份信息，使所有航空利益相关方均从中受益。

139. 注意到还提交了以下信息文件：荷兰和加拿大提交的 WP/533 号文件（关于世界经济论坛已知旅客数字身份的双边合作）。

附件 9 —《简化手续》

140. 秘书长随后介绍了 WP/5 号文件，本文件报告了关于与世界卫生组织合作，制定关于防止通过国际航空传播蚊虫及其他病媒引起的疾病的指导方针，及实施 A39-28 号决议的进展情况，该决议指示理事会在世界卫生组织的参与下制定：a) 基于绩效的衡量标准，以便评价各种灭虫方法，包括化学和非化学灭虫手段；b) 关于非化学灭虫方法的建议；和 c) 关于基于科学的风险评估模式的组成部分的指导意见，供各缔约国用于决定在航空领域使用哪些病媒控制措施。大会 A39-28 号决议进一步敦促各缔约国要求在机场周围和相关设施实施虫害管理控制方案；并鼓励各机场向国际民航组织机场病媒控制登记册做出报告。

141. WP/5 号文件请大会：

a) 注意到自从大会第 39 届会议以来开展的工作；

b) 确认国际民航组织与世界卫生组织在缓解与航空相关的病媒传播以及总体经由空中航行传播传染病等风险的合作努力；

c) 通过本文件附篇中提议的更新决议，取代大会第 A39-28 号决议；

d) 敦促各缔约国参加预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排（CAPSCA）方案；和

e) 敦促各缔约国通过考虑国际民航组织、世界卫生组织和预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排的出版物和指导材料所载的建议，支持国际民航组织和世界卫生组织实施相关大会决议。

142. 秘书长接下来介绍了 WP/60 号文件，该文件报告了附件 9 —《简化手续》自大会上届会议以来的发展情况，和简化手续方案的当前优先事项及下个三年期关于附件 9 的预计成果。这些优先事项和成果分两类。在类型 A“改进提高”之下，建议简化手续方案审议与附件 9 —《简化手续》标准和建议措施（SARP）不合规有关的问题。第二个类型 B“规划未来”下，优先事项涉及对新的和正在出现的与简化手续有关的问题拟定应对措施并持续跟上有关的技术进步。请大会核准 WP/60 号文件附录 A 所载 2020 年至 2022 年三年期与附件 9 有关的简化手续方案的拟议优先事项和预计成果。

143. 国际机场理事会的观察员在介绍 WP/399 号文件（通过有效的监管政策促进简化手续创新）时指出，运力是机场面临的最紧迫挑战之一，并强调创新和机场简化手续将是帮助他们通过采用机器人、自动化和生物识别技术等解决方案实现事半功倍的关键。但是，实现变革取决于各国家和国际民航组织。她强调，国家当局有很多机会可鼓励创新，包括对旅客采用自动化和电子边境管制，并在旅客的整个旅程中简化检查点。还需要国际民航组织富有远见的领导，包括探讨如何对附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》中有关边境管理的规定加以密切协调。

144. WP/399 号文件请大会：

a) 要求理事会通过将附件 9 —《简化手续》的边境安保内容移入附件 17 —《安保》，使其边境和航空安保活动更加密切协调，从而确保通盘应对机场方方面面的安保威胁；和

b) 敦促理事会完善附件 9，重点处理与无障碍通行、简化和自动化的旅客清关系统以及可互操作的身份管理解决方案有关的问题。

145. 注意到还提交了以下信息文件：WP/462 号文件（通过更有效的简化手续容纳更多的客流量），由新加坡提出并由联合王国共提；WP/509 号文件（《国际民用航空公约》附件 9 —《简化手续》中“未成年人”的概念），由智利提交并得到 LACAC 所有成员国支持；WP/530 号文件[关于收集、使用、处理和保护旅客姓名记录（PNR）数据的标准和原则]，由芬兰代表欧盟及其成员国和 ECAC 其他成员国提交；和 WP/550 号文件第 1 号修改稿（安保和简化手续中的旅客姓名记录数据），由美国提交。

对航空器事故受害者及其家属的援助

146. 西班牙代表介绍了芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和 EUROCONTROL 提交的 WP/127 号文件（对航空器事故受害者及其家属的援助）。该文件强调，在过去三年中取得了重大进展，国际民航组织重视对航空器事故受害者的援助，并采取了许多行动，使受害者协会得以在国际论坛上发声，并在制定指导材料和国际规定时考虑到他们的关切。但是，有必要取得更大的进步。忆及理事会于 2015 年 6 月通过了对附件 9 —《简化手续》的第 25 次修订，其中载有新的建议措施 8.46，规定成员国应制定法律、法规和/或政策以支持对航空器事故受害者及其家属的援助。该文件建议将建议措施 8.46 升级为标准，以反映国际民航组织对此问题的重视，并鼓励那些仍未这样做的成员国实施适当的援助计划并将其通报给国际民航组织。此类援助计划应包括对航空器和机场运营人以及所有参与向航空器事故受害者及其家属提供援助的人给予足够的专业社会心理学培训。该文件还建议为航空器和机场运营人引入新的附件 9 建议措施，以便他们制定适当的计划，向航空器事故受害者及其家属提供及时有效的援助。这种计划应得到有关国家的批准，并应包括演习以证明协调措施的有效性。

147. 最后，西班牙代表强调，国际民航不仅仅是飞行，且所有人作为旅客和航空专业人员均负有义务。他肯定 WP/127 号文件中提议的行动将有助于减轻航空器事故受害者及其家属的痛苦和苦难。西班牙代表随后对空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）已经并继续做出的杰出贡献表示感谢。

148. WP/127 号文件请大会：

a) 提醒各国注意大会第 A39-27 号决议，并敦促各国采取适当措施尽早执行国际民航组织附件 9 —《简化手续》中有关对受害者进行援助的各项规定和国际民航组织有关《援助航空器事故受害者及其家属的政策》（Doc 9998 号文件），以及对《关于援助航空器事故受害者及其家属的手册》（Doc 9973 号文件）进行充分考虑；

b) 敦促各国在采取这些措施时对航空器和机场运营人，以及所有涉及向受害者及其家属提供援助的人员提供足够的和专业的社会心理学培训；

c) 要求理事会考虑将附件 9 中建议由国家制定相关的法律、法规和/或政策以向航空器事故受害者及其家属提供援助的建议措施 8.46 升级为一项国际标准，以鼓励在全球范围内实施；和

d) 要求理事会考虑在附件 9 中引入一个新的建议措施，以便于航空器和机场运营人制定适当的援助方案向航空器事故受害者及其家属提供及时和有效的援助。

149. 忆及在 2019 年 9 月 28 日执行委员会第四次会议（EX/4）上，主席同意空难受害者家属国际联合会观察员的一项特别要求，允许其介绍 WP/297 号文件（对空难受害者及其家属的援助），因为她需要在审议议程项目 14 之前离开（参见 A40-Min. EX/4，第 180-184 段）。注意到空难受害者家属国际联合会观察员的发言，并且在执行委员会当前的审议中考虑进去。

航空人口贩运

150. 美国代表介绍了 WP/305 号文件[第 1 号修改稿 — 仅限中文]（迫切需要打击航空人口贩运），其中指出，贩运人口是一个价值数十亿美元的产业，影响着全球 2 490 万名男子、妇女和儿童，并强调国际民航组织处理航空在人口贩运中的作用至关重要，尤其是航空工作人员（无论是空乘、飞行员还是其他面向公众的工作人员）可以通过向执法部门报告潜在的人口贩运事件在打击航空人口贩运方面发挥作用。在这方面，文件着重指出：国际民航组织和联合国人权高级专员办公室于 2018 年 5 月联合发布的第 352 号通告（关于培训客舱机组识别和应对人口贩运的准则）；以及拟议的附件 9 建议措施 8.47 鼓励各国建立打击贩运人口的程序，包括为机场和航空器运营人建立明确的报告系统和相关主管当局的联络人，以确保适当的执法后续行动；拟议的建议措施 8.48 鼓励各国确保向与旅客有直接接触的机场和航空器运营人的工作人员提供有关人口贩运的意识培训。

151. 随着《关于预防、制止和惩治贩运人口特别是妇女和儿童的议定书》（《巴勒莫议定书》）通过二十周年临近，美国敦促大会通过 WP/305 号文件附录 A 所载的拟议决议草案，其中：敦促各国重视通过并及时实施新的附件 9 建议措施 8.47 和 8.48（一旦理事会正式通过）；呼吁各国在实施附件 9 有关规定时适当考虑 352 号通告；并要求理事会确保有关人口贩运问题的相关指导材料与时俱进并响应各国的需求。

152. 国际机场理事会的观察员在介绍由国际机场理事会和国际航协提交的 WP/134 号文件（航空在防止贩运人口中的作用以及需要多方合作以报告疑似案件）时，强调指出，在接下来的 24 小时内，有 1 200 万旅客将在 2 万城市对之间安全飞行超过 12 万次航班。他强调，尽管全球连通性带来了巨大的社会和经济利益，但不幸的是，国际机场理事会和国际航协提供的这些服务也可能被那些想剥夺他人的自由并通过贩运人口的罪行（即贩运人口）剥削他人的人滥用。但是，国际机场理事会的观察员强调，若航空人员得到有关潜在贩运情形的行为科学的培训，则可以成为另一付耳目，为执法人员提供宝贵的信息，由他们决定采取何种对策。WP/134 号文件概述了国际机场理事会和国际航协如何采取积极措施动员机场和航空公司打击人口贩运，并支持政府和执法部门，包括提供人口贩运行为意识和应对培训。该文件强调，只有及时向执法机构报告信息，以便他们可决定采取何种对策，贩运人口行为意识才有效。实际上，这意味着运营人和机场需要明确、简单和不露痕迹的报告程序以及相关主管部门的联系人。WP/134 号文件请大会：根据 352 号通告的设想，确保对机场员工和机组进行人口贩运意识培训的有效性；并敦促各国尽早实施附件 9 —《简化手续》中的建议措施 8.47。

残疾人/航空无障碍通行

153. 多米尼加共和国代表介绍了 WP/389 号文件（多米尼加共和国在航空运输简化手续方面的进展），报告了该国在实施国际民航组织在航空运输简化手续领域的持续政策以及与简化手续事项（如航站楼无障碍通行和通用设计）相关规定方面取得的进展。该文件强调使用该航空系统的所有用户无论是谁均将获得众多好处，

例如提高航空旅行的便利性、尽量减少残疾人的困惑和沮丧、降低运营人的合规成本和困难，并简化成员国制定和实施无障碍标准的工作。WP/389 号文件请大会敦促国际民航组织考虑《为残疾人提供航空运输便利的手册》（Doc 9984 号文件）和附件 9 —《简化手续》第 8 章 H 节 — 为运输残疾人提供的便利中所包含的建议，并将其转化为标准。

154. 多米尼加共和国代表还介绍了 WP/471 号文件（实施无障碍通行和通用设计措施），报告了该国就其机场的无障碍通行和通用设计采取的若干举措，这是其实施 A39-20 号大会决议的承诺并遵守 Doc 9984 号文件的一部分。多米尼加共和国的经验将能够让其他国家评估针对受身体缺陷、残疾和行动不便等问题影响的人群（在全球一级，该类人群涉及的人数众多且在不断增加）的具体航空运输简化手续措施的有用性。

155. WP/471 号文件请大会：

a) 敦促国际民航组织开展研究并汇编背景信息，供各国分析更新 Doc 9984 号文件（上次更新为 2013 年）的有用性；和

b) 敦促国际民航组织将 Doc 9984 号文件的一部分内容作为标准或建议措施纳入附件 9 —《简化手续》。

156. 巴西代表代表 LACAC 成员国集团[阿根廷、伯利兹、玻利维亚（多民族国）、哥伦比亚、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拉圭、秘鲁和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）]介绍了 WP/322 号文件（为残疾人提供航空运输便利 — 推动 Doc 9984 号文件的实施）。该文件强调，根据附件 9 建议做法 8.23，国际民航组织成员国应合作，以便采取必要措施，使残疾或行动不便的旅客从到达出发机场直至离开目的地机场的全过程都实现无障碍通行。文件确认，有尊严地运送残疾人是人权问题，应成为航空部门的优先事项。该文件强调指出，巴西 2016 年在里约热内卢举办的残奥会对促进整个巴西机场的无障碍通行构成了重大挑战，为了应对这一挑战，巴西制定了《援助残疾或行动不便旅客标准程序手册》（SPM-PDRM），反映了对基于国际民航组织《援助航空器事故受害者及其家属手册》（Doc 9984 号文件）的程序的实际使用。巴西愿与国际民航组织所有成员国分享其《援助残疾或行动不便旅客标准程序手册》，并鼓励其他国家自愿分享其残疾或行动不便旅客援助程序，以促进在简化手续专家组中更深入地讨论 Doc 9984 号文件在实践中的应用。

157. WP/322 号文件请大会：

a) 注意到巴西提供的信息，内容涉及其以 DOC 9984 号文件为基础实施为残疾或行动不便旅客提供无障碍通行的经验；

b) 鼓励成员国向简化手续专家组自愿提交其关于向残疾或行动不便旅客提供无障碍通行的程序，并公布这些程序；和

c) 请理事会在航空运输委员会和简化手续专家组的支持下，推动就 DOC 9984 号文件的应用交流经验和最佳做法。

158. 加拿大代表代表澳大利亚、加拿大、国际机场理事会和国际航协提交了 WP/284 号文件（航空无障碍通行的进展）。该文件强调，无障碍航空服务在使残疾人能够独立和有尊严地生活方面发挥着重要作用。仍有待开展的工作是进一步减少这种旅行的障碍，因为尽管国际民航组织各成员国及其航空业正在不断努力，并取得了许多重大进展，但这种障碍仍然存在。专题专家们正在通过一个简化手续专家组的工作组与国际伙伴合作，编制资料汇编，在其中重点介绍成员国为解决航空无障碍通行方面所做的努力，收集相关数据和查明差距，以确定可以在哪些领域提供更多有用的指导。加拿大代表代表该文件的共提方感谢所有为该工作组做出贡献的所有成员国及其航空业界，并希望他们继续为这一重要倡议提供支持。

159. WP/284 号文件请大会：

a) 确认提高认识和继续合作以推进航空无障碍通行的重要性；和

b) 鼓励成员国向国际民航组织提供信息，以帮助编制关于航空无障碍通行的条例、法规和政策汇编。

160. 随后，国际航协的观察员介绍了 WP/346 号文件（航空中残疾旅客的无障碍通行），其中国际航协强调，只有适当地查明障碍并采取一致的全球性方法来消除障碍，才有可能实现所有人的无障碍旅行，并且不让任何国家或个人掉队。该文件强调，国际航协的航空公司成员在国际航协第 75 届年度大会（2019 年 6 月 1 至 3 日，大韩民国首尔）上通过了一项决议，表明了他们对包容残疾人旅行的承诺，该决议以一套指导原则为基础，推动在国家、监管机构和航空业之间的协作做法。WP/346 号文件附录 A 列出了《国际航协（IATA）关于残疾旅客的核心原则》。该文件强调，这种协作的方式将为国家、航空业和最重要的是为残疾旅客带来切实的利益。具体来讲，它将：a) 促进所有人的安全和有尊严的航空旅行；b) 推动整个航空运输部门制定和一致使用一整套实用程序；c) 为航空业包容残疾人方面的可持续性和变革性变化打下基础。

161. WP/346 号文件请大会：

a) 认识到以协调一致的方法开展航空无障碍工作有助于实现联合国可持续发展目标（SDG）；

b) 建议国际民航组织制定一项旨在为航空中残疾旅客提供无障碍环境的工作方案，其中包括对相关的标准和建议措施和政策手册进行审查，方案应适当考虑附录 A 列出的国际航协核心原则；和

c) 请成员国在制订和执行相关条例时，酌情考虑《国际航协关于残疾旅客的核心原则》。

162. 注意到还提交了以下信息文件：中国提交的 WP/524 号文件（中国民航残疾人航空运输）。

有待大会通过的决议

163. 秘书长介绍了 WP/61 号文件，其中理事会提出了对大会第 A39-20 号决议：《国际民航组织有关简化手续的持续政策的综合声明》的修订。经更新的《综合声明》反映了持续重要的事项，以及国际民航组织在简化手续领域工作的最新发展和未来重点，包括：制定和实施简化手续规定、国际民航组织 TRIP 战略的关键要素（WP/8 号文件），以及在简化手续事项方面的国家和国际行动与合作。请大会通过 WP/61 附录中提出的拟议经修订的《综合声明》。

讨论

164. 新西兰代表强调，虽然新西兰支持 WP/8 号文件中概述的国际民航组织 TRIP 战略的多数内容，但它对实施电子护照标准所涉及的成本和基础设施对于某些护照数量少的小国可能经济上不可行、且可能只会给他们带来有限的利益表示关切。新西兰认为，这些较小的国家可能更倾向于使用这笔钱来投资于签发系统的完整性，因为这些改进更可能推动对这些国家的公民豁免边境签证。新西兰建议航空运输委员会（ATC）在制定电子护照标准路线图时考虑小国的负担能力问题。

165. 南非代表表示，南非支持关于残疾人问题的 WP/346 号文件（国际航协）、WP/284 号文件（加拿大代表澳大利亚、加拿大、国际机场理事会和国际航协）、WP/322 号文件（巴西代表 LACAC 成员国集团）、WP/471 号文件（多米尼加共和国）和 WP/524 号信息文件（中国），因其宪法第 2 章禁止直接或间接地歧视残疾人等。因此，南非敦促大会指示理事会和成员国确保重视航空和航空设施的无障碍通行问题。为此，南非敦促大会确保上述文件中所载的建议酌情由理事会、秘书处和简化手续专家组采取行动。此外，南非感谢有关国家在文件中分享了其最佳做法，以便其他国家可以学习和效仿其范例。南非也正在审查其在这一领域的法规，以确保残疾人不直接或间接地受歧视，并赞同上述文件中呼吁其他国家与简化手续专家组分享其在该领域的最佳做法。

166. 奥地利代表对 WP/60 和 WP/61 号文件（理事会）表示支持，特别是关于远程驾驶航空器系统问题。关于 WP/61 号文件，她建议对拟议经更新的《国际民航组织有关简化手续的持续政策的综合声明》的附录 D（旅客数据交换系统）进行修订，以提及联合国安理会第 2482 号决议（2019 年）执行部分第 15 c) 段，强调 PNR 数据不仅用于打击恐怖主义，也用于打击有组织犯罪。

167. 比利时代表赞同这一立场。关于 WP/60 号文件中所述的有关旅客姓名记录进行中的工作，她强调 WP/530 号信息文件（芬兰代表欧盟及其成员国和 ECAC 的其他成员国），其中介绍了收集、使用、处理和保护旅客姓名记录数据的核心原则。

168. 葡萄牙代表团欢迎和赞同 WP/8 和/WP/5 号文件（理事会）、WP/134 号文件（国际机场理事会和国际航协）、WP/305 号文件（美国）和 WP/471 号文件（多米尼加共和国）。但是，她不同意国际机场理事会在 WP/399 号文件中提出的将附件 9 —《简化手续》中有关边境安保的内容移至附件 17 —《安保》的提议。

169. 澳大利亚代表同样不同意国际机场理事会的提议，申明它将无法实现所需的多学科做法。他还对 WP/127 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和 EUROCONTROL）就向航空器事故受害者及其家属提供援助表示关切，且不支持该文件。澳大利亚代表强调，不同国家对这一问题有不同的处理方式，为实现各国就提供此类援助而制定法律、法规和/或政策的最佳方法是通过现有的附件 9 建议措施 8.46，而非该文件中所提议的标准。

170. 孟加拉国代表欢迎 WP/284 号文件（加拿大代表澳大利亚、加拿大、国际机场理事会和国际航协）、WP/322 号文件（巴西代表 LACAC 成员国集团）和 WP/346（国际航协）中所述的为加强航空无障碍通行所做的努力。在祝贺这些国家和组织在大会上提出了非常中肯的问题的同时，他要求国际民航组织认识到有必要、并进而敦促各国为残疾人和有特殊需求的人士制定统一的法规，以确保其航空旅行能够轻松、舒适和有尊严，且为这些旅客提供帮助的空乘人员不会感到焦虑。

171. 阿拉伯联合酋长国代表表示支持 WP/127 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和 EUROCONTROL），特别是为航空器运营人和机场运营人以及所有为航空器事故受害者及其家人提供援助的人提供足够和专业的社会心理培训的提议。他着重指出阿拉伯联合酋长国已制定了有关提供这种援助的特别政策和规定，他请所有会员国从该国在这一领域的经验中受益。

172. 联合王国代表注意到执行委员会时间很紧，因此仅就 WP/6 号文件（理事会）发表意见。他强调，作为国际民航组织公钥簿委员会成员和 TRIP 技术咨询组（TAG/TRIP）新技术工作组（NTWG）的积极参与者，联合王国完全支持国际民航组织公钥簿及其当前目标。联合王国尤其欢迎新的公钥簿成员，并赞同该文件中提议的行动。

173. 贝宁代表表示支持秘书处关于国际民航组织 TRIP 战略的工作，强调该国正在积极参与 TRIP，并于 2019 年 2 月 12 日至 14 日在科托努主办了国际民航组织 TRIP 地区研讨会。贝宁与其他国家一样，在确保残疾人航空无障碍通行方面面临困难，他强调大会需要处理这一问题。

174. 智利代表赞同 WP/127 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和 EUROCONTROL）（关于向航空器事故受害者及其家属提供援助）、WP/60 号文件（理事会）（关于与附件 9 有关的简化手续方案的拟议优先事项和 2020－2022 三年期的预期成果）、和 WP/61 号文件（理事会）（关于拟议经更新的《国际民航组织有关简化手续的持续政策的综合声明》）。关于 WP/60 号文件，他着重指出，智利提交并得到 LACAC 所有成员国支持的信息文件 WP/509（《国际民用航空公约》附件 9—《简化手续》中“未成年人”的概念）要求对附件 9 提及儿童和青少年所用的术语与 1989 年联合国《儿童权利公约》中使用的术语保持一致。

175. 意大利代表表示支持理事会在议程项目 14 下提交的所有文件（WP/6、/7、/8、/5、/60 和/61 号文件）和关于残疾人的 WP/471 号文件（多米尼加共和国）、关于航空人口贩运的 WP / 134 号文件（国际机场理事会和国际航协）以及关于给予航空器事故受害者及其家人援助的 WP/127 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和 EUROCONTROL）。

176. 尼加拉瓜代表表示，他支持所提交的所有各文件，特别是 WP/127 号文件。他赞同新西兰代表关于国际民航组织 TRIP 战略的 WP/8 号文件的意见，重申对于护照数量少的一些小国，实施电子护照标准所涉及的成本和基础设施可能在经济上不可行。

177. 中国代表赞扬国际民航组织在过去三年期在简化手续领域的工作，包括与国际民航组织公钥簿有关的工作，表示支持理事会提交的所有文件（WP/6、/7、/8、/5、/60 和/61 号文件）。他强调了 WP/524 号信息文件，其中中国阐述了其在残疾人航空运输方面的经验，并表示支持有关残疾人航空无障碍通行的 WP/322 号文件（巴西代表 LACAC 成员国集团）、WPs/389 号文件和/471 号文件（多米尼加共和国）和 WP/284 号文件（加拿大代表澳大利亚、加拿大，国际机场理事会和国际航协）。中国代表也赞同南非代表就这一问题的发言。

178. 希腊代表表示，由于希腊尤其关注打击包括航空在内的人口贩运，因此支持 WP/134 号文件（国际机场理事会和国际航协）和 WP/305 号文件（美国）。希腊认为，在全球公共和私营部门的一线专业人员一级（如主管当局、航空承运人、机场运营人和地勤人员）协调努力对于打击人口贩运的斗争至关重要。希腊认为，提高他们对人口贩运问题的意识可阻止并遏制贩运弱势群体、包括无人陪伴的未成年人的现代奴隶制。

179. 尼日利亚代表赞同理事会提交的所有文件（WP/6，/7，/8，/5，/60 和/61 号文件），特别是 WP/61 号文件，其中提出了经更新的《国际民航组织关于简化手续持续政策的综合声明》。她还表示支持关于航空贩运人口的 WP/134（国际机场理事会和国际航协）和关于国际民航组织 TRIP 战略的 WP/301（国际航协）。

180. 巴西代表指出，巴西完全支持关于为航空器事故受害者及其家属提供援助的 WP/127 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和 EUROCONTROL）和 WP/297 号文件（航空器事故受害者及其家属国际联合会），这个问题对航空很重要。巴西认为，简化手续专家组不是讨论该问题的合适专家组，且国际民航组织现有的其他专家组都不适合，因此巴西敦促理事会考虑建立一个适当的常设论坛，以有效地讨论出现航空器事故情况下对家属的援助问题。巴西代表指出，巴西也赞同：理事会提交的所有文件（WP/6、/7、/8、/5、/60 和/61 号文件）；WP/284 号文件（加拿大代表澳大利亚、加拿大、国际机场理事会和国际航协），关于航空中残疾人/无障碍通行的信息文件 WP/524 号文件（中国）和 WP/346 号文件（国际航协）；关于国际民航组织 TRIP 战略的 WP/301 号文件（国际航协和国际机场理事会）；关于航空贩运人口问题的 WP/305 号文件（美国）和 WP/134 号文件（国际机场理事会和国际航协）。

181. 荷兰代表赞同葡萄牙代表就国际机场理事会在 WP/399 号文件中提出的关于将附件 9 —《简化手续》的边境安保内容移到附件 17 —《安保》的提议所发表的评论意见。关于 WP/127 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和 EUROCONTROL），关于向航空器事故受害者及其家属提供援助的问题，他忆及荷兰在一些重大航空器事故后应对方面具有第一手经验。根据其经验，荷兰认为至关重要的是国际民航组织所有成员国：具备充分的能力应对航空器事故的后果；并且无论事故发生在世界何处以及机上有哪些国籍，都能够确保为受害者及其家属提供援助。荷兰认为在世界范围内实施为航空器事故受害者及其家属提供援助的计划是非常可取的，并应在统一这些做法方面取得进展，因此荷兰完全支持 WP/127 号文件中提议的行动。

182. 法国代表表示支持有关单一身份的 WP/301 号文件（国际航协和国际机场理事会），强调需要对旅客姓名记录数据进行有力的保护，这一问题在芬兰代表欧盟及其成员国和 ECAC 其他成员国提交的信息文件 WP/530[关于收集、使用、处理和保护旅客姓名记录（PNR）数据的标准和原则]中得到了处理。他还表示支持关于航空贩运人口的 WP/305 号文件（美国）和 WP/134（国际机场理事会和国际航协）以及 WP/284 号文件（加拿大代表澳大利亚、加拿大、国际机场理事会和国际航协）、关于航空中残疾人/无障碍通行的 WP/471 号文件（多米尼加共和国）和 WP/322 号文件（巴西代表 LACAC 成员国集团）。

183. 大韩民国代表也赞同 WP/322 号文件。他也表示支持 WP/301 号文件，强调单一身份概念试点计划将于 2021 年在大韩民国实施，以加快旅客流动并加强边境安保。大韩民国代表强调说，大韩民国愿与有兴趣实施单一身份的任何其他国家分享其经验。

184. 新加坡代表表示支持 WP/127 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和 EUROCONTROL），表明新加坡认为各国应制定为航空器事故受害者及其家属提供有效援助的计划和程序，并定期演练这些程序。他还表示支持下列文件：关于对机场员工和机组人员就打击人口贩运进行培训的 WP/305 号文件（美国）和 WP/134 号文件（国际机场理事会和国际航协）；与航空中的残疾人/无障碍通行有关的所有文件（WP/389、/471、/322、/284、/346 和/524 号文件）；理事会提交的所有文件（WP/6、/7、/8、/5、/60 和/61 号文件）。此外，新加坡代表赞同葡萄牙代表就国际机场理事会在 WP/399 号文件中提出的关于将附件 9 —《简化手续》的边境安保内容移到附件 17 —《安保》的提议所发表的观点。

185. 哥伦比亚代表表示支持在议程项目 14 下提交的所有文件，特别是与为航空器事故受害者及其家属提供援助有关的文件（WP/127 和/297）、航空贩运人口的文件（WP/305 和/134）、以及航空中的残疾人/无障碍通行的文件（WP/322、/284、/346、/524，尤其是多米尼加共和国提交的 WP/389 和 WP/471）。

186. 阿根廷代表也赞同上述为航空器事故受害者及其家属提供援助、航空贩运人口以及航空中残疾人/无障碍通行的文件。

187. 美国代表表示，美国支持关于国际民航组织公钥簿的 WP/6 号文件（理事会）。美国也支持关于国际民航组织 TRIP 战略的 WP/8 号文件（理事会），但须对附录 B（经修订的国际民航组织成员国 TRIP 战略实施路线图）做一项技术性订正，将通过电子邮件发送给秘书处，和与此相关的 WP/301 号文件（国际航协和国际机场理事会）。注意到美国也支持关于航空器灭虫和病媒控制措施的 WP/5 号文件（理事会），美国代表提请注意由美国提交的 WP/550 号信息文件第 1 号修改稿（安保和简化手续中的旅客姓名记录数据）。他强调，美国反对 WP/399 号文件，其中国际机场理事会提出，除其他外，将附件 9 —《简化手续》中有关边境安保的内容移至附件 17 —《安保》。

188. 美国代表强调，美国支持关于为航空器事故受害者及其家属提供援助的 WP/127 号文件（芬兰代表欧盟及其成员国、ECAC 其他成员国和 EUROCONTROL）和 WP/297 号文件（航空器事故受害者及其家属国际联合会），但有一项限制条件，不要单独提出进行社会心理培训，而应为航空器和机场运营人以及所有参与为航空器事故受害者及其家属提供援助的人提供综合性培训。关于航空中的残疾人/无障碍通行问题，美国支持 WP/284 号文件（加拿大，代表澳大利亚、加拿大、国际机场理事会和国际航协）和 WP/322 号文件（巴西代表 LACAC 成员国集团）但不支持 WP/389 号文件或 WP/471 号文件（多米尼加共和国），因其认为通过实施标准或建议措施来处理该问题不合适。关于 WP/60 号文件（理事会）附录 A（2020－2022 年的优先事项和成果）B 类第 2 项，美国对于就遥控驾驶航空器系统（RPAS）有关简化手续的方面可能在附件 9 中纳入标准和建议措施持保留意见。

189. 由于时间所限其他代表未能对议程项目 14 下提出的各文件发表意见，运输局局长建议，且执行委员会同意，任何其他意见和建议均不晚于 2019 年 9 月 30 日（星期一）中午通过电子邮件发送给秘书处 fal@icao.int。秘书处将对这些意见和建议进行审查，并在编写执行委员会就此议程项目提交全会的报告草案时予以考虑。

190. 会议于 17 时 10 分休会。

第七次会议记录

（2019 年 9 月 30 日，星期一，上午 9 时）

讨论题目

1. 议程项目 25：国际民航组织民用航空培训和能力建设

培训和能力建设

— 国际民航组织民用航空培训和能力建设
— 中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国提交的文件
— 埃塞俄比亚提交的文件
— 非洲民航委员会提交的文件
— 喀麦隆提交的文件
— 肯尼亚提交的文件

培训能力和发展

— 阿拉伯联合酋长国提交的文件
— 多米尼加共和国提交的文件
— 喀麦隆提交的文件

与空中航行和航空运输相关的事项

— 芬兰代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国以及欧洲航空安全组织（EUROCONTROL）的文件
— 阿拉伯联合酋长国提交的文件
— 新加坡提交并由斐济、马绍尔群岛、瑙鲁、尼日利亚、北马其顿、帕劳和联合王国联署的文件
— 加拿大提交的文件
— 多米尼加共和国提交的文件
— 爱马仕航空运输组织提交的信息文件
— 中国提交的信息文件

— 孟加拉国提交的信息文件
— 卢旺达提交的信息文件

2. 议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性

改进国际民航组织的工作方法

— 增强国际民航组织的效率和有效性
— 关于审查国际民航组织秘书处现行结构的口头报告
— 美国提交的文件

讨论摘要

议程项目 25：国际民航组织民用航空培训和能力建设

1. 在议程项目 25 项下，执行委员会根据理事会提出的一份主要文件，即 WP/64 号文件（国际民航组织民用航空培训和能力建设），以及各国和国际组织提交的有关文件，审议了培训和能力建设、培训能力的发展以及与空中航行和航空运输有关的问题。

培训和能力建设

2. 全球航空培训办公室主任介绍了 WP/64 号文件，该文件概述了大会第 39 届会议以来全球航空培训办公室开展的培训活动和取得的成就，包括有关国际民航组织民用航空培训政策的执行情况、航空培训升级版方案和航空安保培训中心网络的活动，以及为推进下一代航空专业人员方案而开展的专业培训和高等教育活动。该文件还概述了下一个三年期（2020－2022 年）的优先事项，强调国际民航组织将加强与培训组织和行业伙伴的合作，以确保国际民航组织的培训继续保持高质量、方便用户、易于获得并具有成本效益。文件强调指出：将推出新的费用结构，以便对于来自民航监管部门的受训人员和来自非监管部门的受训人员区别收取课程费用；各航空学科将开发更多的在线和混合培训课程；并将采用创新的培训工具和方法来优化航空培训解决方案。

3. WP/64 号文件请大会：

a) 鼓励各成员国支持国际民航组织在各地区寻求建立新的培训伙伴关系；

b) 核准开发诸如远程学习等替代培训方法，以便利获得培训，并向其民航利害攸关方宣传这些新方法；

c) 建议各成员国参加国际民航组织航空培训升级版培训方案以从中受益，并支持扩大成员网络，以便制定、分享和交付培训方案，加强航空专业人员的资质；和

d) 鼓励理事会积极参与向成员国宣传国际民航组织的培训活动，以便加大在所有地区的外联力度。

4. 尼加拉瓜代表团代表中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国介绍了 WP/67 号文件（中美洲航空培训管理模式）。文件强调指出，中美洲航空培训管理模式起初作为一项满足空中航行培训和教学需求的举措，后来延伸到了运行安全领域，以及机构和相关实体（例如航空公司、机场运营人和维修组织）的专家培训。文件指出，中美洲空中航行服务公司的中美洲航空培训研究所（ICCAE）提供了一个培训、技术援助和技术服务的地区平台，这些均符合国际民航组织下一代航空专业人员方案、国际民航组织民航培训政策、航空培训升级版方案、2030 年之前的民航趋势和预测以及国家规章。

5. WP/67 号文件请大会：

a) 考虑本工作文件的内容；

b) 评估中美洲培训管理系统对国际民航组织其它地区的推广借鉴作用；

c) 促进合作举措和/或战略联盟，加强民航培训中心的机构能力；和

d) 鼓励在地区和全球层面实施培训管理智能系统。

6. 埃塞尔比亚代表介绍了 WP/163 号文件（民用航空的培训和能力建设挑战），该文件概要介绍了民用航空由于培训和能力建设不力而产生的技能人员短缺问题，主要原因是培训中心、受过培训的人员以及财务和物质资源不足，这使得有些成员国不能遵守国际民航组织的标准和建议措施。文件进而建议一些可能的解决办法，以加强对于培训和能力建设战略的实施，因为这是改进各国安全监督绩效的一个关键要素。

7. WP/163 号文件请大会：

a) 注意到本文件中所载的信息；

b) 要求秘书长接触和协调所有自愿供资的国家和国际组织支持培训和能力建设；

c) 鼓励全球航空培训办公室（GAT）就成员国的航空培训中心进行评估，并加强其各方面的能力；

d) 鼓励全球航空培训办公室支持实施 2017 年推出的“国际民航组织各国航空培训和能力建设路线图 — 实际指导”；

e) 鼓励成员国建立和加强各自的航空培训中心以满足业界不断增长的能力要求；和

f) 鼓励成员国划拨充足的资源以解决所查明的缺陷，尤其是在关键要素（CE）— 4（国家安全监督系统的合格技术人员）方面（参见附件 19 —《安全管理》附录 1）。

8. 苏丹代表团代表非洲民用航空委员会（AFCAC）54 个成员国介绍了 WP/164 号文件（非洲培训的协调统一：航空培训路线图），文件突出强调了关于制定和审查非洲航空培训路线图的重要活动。文件忆及，考虑到非洲地区面临各种复杂的航空运行规划、协调、管理、运行和监督等民航核心领域的关键性技能短缺，非洲全面的地区实施计划（非印计划）指导委员会于 2014 年 10 月建议非洲航空培训组织（AATO）与全球航空培训办公室（GAT）及摩洛哥协作，进行培训需求分析，提出培训需求路线图草案。非洲航空培训组织在 2014 年和 2015 年进行的两次培训需求调查结果已用于制定最终的非洲航空培训路线图，该路线图随后于 2019 年 5 月 15 日在乌干达坎帕拉举行的非印地区计划指导委员会第二十二次会议上得到批准。文件强调指出上述路线图提供了克服非洲技能缺口的必要可行步骤。

9. WP/164 号文件请大会：

a) 注意到非洲人力资源培养和训练方面的挑战；

b) 鼓励民用航空当局、航空培训机构、业界伙伴方等利害攸关方继续提供与培训有关的信息，使路线图不断完善；和

c) 敦促各成员国向路线图项目、方案和相关活动提供技术和财务支持。

10. 喀麦隆代表在介绍 WP/414 号文件（支持各国编制航空能力建设路线图）时，指出该文件是对该国在2016年大会上届会议上提交的第 A39-WP/349 号文件第 1 号修改稿的跟进，其中喀麦隆除其他外请理事会确保国际民航组织协助成员国实施航空能力发展路线图。在 WP/414 号文件中，喀麦隆欢迎在国际民航组织网站上公布《国家航空培训和能力建设路线图 — 实用指南》（2017 年），但强调应正式传发，以便对成员国真正有用。

11. WP/414 文件请大会：

a) 注意到本工作文件所载信息；

b) 要求国际民航组织与地区办事处协调举办讲习班，传发《国家航空培训和能力建设路线图 — 实用指南》（2017 年）；和

c) 请国际民航组织和在这一领域具有专长的成员国，为在制定和实施航空培训和能力建设路线图方面遇到困难的成员国提供协助。

12. 肯尼亚代表介绍了 WP/237 号文件第 1 号修改稿（航空培训和能力建设战略），其中阐述了肯尼亚在培养合格和胜任的航空人员方面的经验和进展。该文件强调了肯尼亚在 2017 年 7 月实施的航空培训和能力建设路线图，其中包括培养下一代航空专业人员的计划。

13. WP/237 号文件第 1 号修改稿请大会：

a) 注意到所提供的信息；

b) 鼓励成员国实施航空培训和能力建设路线图；

c) 支持并鼓励成员国参加国际民航组织航空培训升级版方案；

d) 鼓励成员国建立关于能力建设相关事项的伙伴关系，促进地区和全球一级在学习与发展方面的交流与合作；和

e) 通过本文件附录所载的拟议的新的大会决议“实施航空培训和能力建设战略”。

讨论

14. 佛得角、尼加拉瓜、土耳其、沙特阿拉伯、莫桑比克、南非、埃及、古巴和南苏丹的代表赞同所提交的所有六份文件。佛得角代表承认国际民航组织为促进其各种培训和能力建设方案所作的努力，并鼓励该组织继续在这方面发挥领导作用，并让各地区办事处参与，以确保这些方案的有效性。尼加拉瓜代表强调，至关重要的是向各国民航当局的航空人员提供必要的培训，使他们能够确保国际民用航空的安全，从而能够继续发展民航业。土耳其代表强调，土耳其极为重视航空培训和能力建设活动，并在这方面尽了最大努力。莫桑比克代表强调，提供航空培训和能力建设是按照国际民航组织的不让任何国家掉队举措，确保不让任何国家掉队的唯一途径。南非代表申明，航空培训和能力建设对于有效执行国际民航组织的标准和建议措施至关重要。古巴代表表示，古巴也认识到航空培训和能力建设的极其重要性，并祝贺国际民航组织在 WP/64 号文件所述的当前三年期内通过其许多活动取得的成果。南苏丹代表强调，WP/237 号文件第 1 号修改稿（肯尼亚）中提议的行动将根据国际民航组织的不让任何国家掉队举措，加强向各国提供急需的航空培训和能力建设。

15. 在表示支持 WP/64 号文件（理事会）和 WP/237 号文件第 1 号修改稿时，新加坡代表赞扬国际民航组织和肯尼亚努力支持和鼓励成员国的能力建设。他注意到航空培训升级版方案有各种程序和制度，在地区和全球两级推动与能力建设有关的事项，促进学习和发展方面的交流与合作，他鼓励成员国相应地利用航空培训升级版方案。

16. 阿拉伯联合酋长国代表指出，该国支持 WP/164 号文件（AFCAC）和 WP/414 号文件（喀麦隆），并希望根据国际民航组织的不让任何国家掉队举措，在航空培训升级版方案框架内支持非洲国家。

17. 厄立特里亚代表赞同 WP/163 号文件（埃塞俄比亚）、164 号文件（AFCAC）、414 号文件（喀麦隆）和 237 号文件第 1 号修改稿（肯尼亚），他充分认识到发展中国家熟练劳动力的严重短缺需要加强航空培训和能力建设，以增强、维护和保持国际民用航空的安全和安保，切实有效地实施国际民航组织的相关战略。

18. 尼日利亚和塞内加尔代表也对上述四份文件以及 WP/64 号文件（理事会）表示支持。

19. 巴西代表表示支持 WP/64 号文件（理事会）、WP/163 号文件（埃塞俄比亚）和 WP/414 号文件（喀麦隆）。他还介绍了该国目前与乌拉圭、巴拉圭、阿根廷和玻利维亚多民族国的合作项目，并强调国际民航组织支持该项目的重要性。

20. 美国代表提请注意 WP/237 号文件第 1 号修改稿（肯尼亚），赞扬关于鼓励成员国就能力建设相关事项建立伙伴关系并促进地区和全球一级学习和发展方面的交流与合作的提议。她提及该文件所附的拟议新的大会决议执行部分第 5 条（“指示理事会建立一个监测和评价机制，处理国际民航组织全球航空培训活动的质量、效率和有效性问题，并据此向成员国提出报告”），并认为这些活动应仅限于国际民航组织已经对航空培训升级版成员进行的监督，这些成员国在成为该方案成员时对此表示同意。

21. 关于 WP/163 号文件（埃塞俄比亚），美国代表同意需要更多地注意航空培训和能力建设的原则。不过她反对按照行动段落 c)的建议来责成全球航空培训办公室对成员国的航空培训中心进行评估。在表示支持 WP/164 号文件（AFCAC）中提议的行动时，美国代表敦促成员国向航空培训路线图相关项目和方案提供技术支持。

22. 印度尼西亚代表表示完全支持 WP/64 号文件（理事会）和 414 号文件（喀麦隆）。

23. 大韩民国代表赞同 WP/64 号文件（理事会）和 WP/164 号文件（AFCAC），申明大韩民国承诺根据国际民航组织的标准和建议措施和政策，特别是其不让任何国家掉队举措，在安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续以及环境保护等领域继续为下一代航空专业人员作出贡献。

24. 厄瓜多尔代表表示支持 WP/64 号文件（理事会）、164 号文件（AFCAC）、414 号文件（喀麦隆）、237 号文件第 1 号修改稿（肯尼亚）和 67 号文件（COCESNA），强调指出厄瓜多尔对全球航空培训办公室开展的国际民航组织培训活动所取得的成果以及在航空培训升级版方案下取得的进展感到非常满意，并赞扬该组织在这方面所作的一切努力。厄瓜多尔与其他国家一道，鼓励在航空培训领域加强交流与合作。

25. 法国代表重申，法国致力于航空培训和能力建设，提交的文件中已经强调了这一点的重要性。他强调需要采取有条理的做法才能取得进展，并鼓励大会采取 WP/414 号文件（喀麦隆）中提议的行动。

26. 多米尼加共和国代表表示支持 WP/64 号文件（理事会）、67 号文件（COCESNA）和 237 号文件第 1 号修改稿（肯尼亚）中提出的行动，因为这些行动将确保有效提供优质的航空培训和能力建设。

27. 阿尔及利亚代表赞同 WP/64 号文件（理事会）、163 号文件（埃塞俄比亚）、164 号文件（AFCAC）、414 号文件（喀麦隆）和 237 号文件第 1 号修改稿（肯尼亚）。

28. 在就 WP/237 号文件第 1 号修改稿（肯尼亚）发表意见时，希腊代表同意各国实施航空培训和能力建设路线图的重要性，以确保航空界拥有足够数量的合格和胜任人员来运行当前和未来的航空运输系统。他强调，在国际民航组织的不让任何国家掉队和下一代航空专业人员举措的框架内，重点应放在帮助各国执行人力资源战略的实用工具方面。这些工具应包括但不限于关于风险管理和有效安全监督方法的培训课程。希腊代表支持文件的行动 a) 至 d) 段，但他表示需要进一步的资料才能同意 e) 段关于通过文件所附的*实施航空培训和能力建设战略*的拟议新的大会决议的行动。

29. 圭亚那代表申明，在瞬息万变的航空界，培训和能力建设是一个重要因素，特别是对小国而言尤其如此，圭亚那代表赞同 WP/64 号文件（理事会）、163 号文件（埃塞俄比亚）、164 号文件（AFCAC）和 414 号文件（喀麦隆）。

30. 坦桑尼亚联合共和国代表表示支持 WP/64 号文件（理事会）、164 号文件（AFCAC）、414 号文件（喀麦隆）和 237 号文件第 1 号修改稿（肯尼亚），并鼓励所有成员国支持这些文件，在能力建设相关事项上建立新的培训伙伴关系，并促进各地区在学习和发展方面的交流与合作。他重申，航空培训是有效执行国际民航组织标准和建议措施的根本所在。

31. 巴拿马代表表示支持 WP/67 号文件（COCESNA），民用空中航行服务组织（CANSO）观察员也表示支持，该观察员感谢 COCESNA 及其成员国在加强中美洲航空培训方面所做的出色工作，这体现了国家间的协调可以提高安全和空中航行能力及效率。

32. 全球航空培训办公室主任注意到对所提交文件的压倒性支持。关于 WP/163 号文件（埃塞俄比亚）和 WP/414 号文件（喀麦隆），他通知执行委员会，秘书处将与各地区办事处协调举办讲习班，实施国际民航组织《*各国航空培训和能力建设路线图：实用指南*》（2017 年），并确保遵循基于能力的培训标准和程序。

33. 主席在总结关于**培训和能力建设**的讨论时表示，执行委员会赞同 WP/64 号文件（理事会）中提议的行动，并鼓励成员国支持国际民航组织在所有地区寻求新的培训伙伴关系；开发便利学习的其他培训模式如远程学习，并向民航利害攸关方推广这些新模式；委员会建议成员国从国际民航组织的航空培训升级版方案（TPP）中受益，支持扩大成员网络，以制定、分享和开展培训课程，提高航空专业人员的素质；并鼓励理事会积极参与向成员国推广国际民航组织的培训活动，以扩大在所有地区的外联。

34. 执行委员会注意到各国和国际组织对航空界在航空专业人员执行国际民航组织标准和建议措施的资质方面所面临的挑战所持的立场和作出的贡献，以及为应对这些挑战而提出的举措。关于 WP/164 号文件（AFCAC），执行委员会承认与非洲人力资源开发和培训有关的挑战；并鼓励民航当局、航空培训机构、行业合作伙伴等利害攸关方继续向非洲航空培训组织（AATO）提交与培训有关的信息，以不断完善非洲航空培训路线图。它指出，国际民航组织将与其在非洲的地区办事处合作，支持该路线图的推出。

35. 关于 WP/237 号文件第 1 号修改稿（肯尼亚），执行委员会同意建议全体会议通过文件附录所载的关于实施航空培训和能力建设战略的新的大会决议。

培训能力和发展

36. 阿拉伯联合酋长国代表介绍了 WP/131 号文件（对人员培训适用的虚拟现实/增强现实技术），其中强调虚拟现实/增强现实技术通过提供高效和有效的培训手段，可以增强航空人员的培训体系。不过，该文件指出，虽然航空业似乎已准备好接受培训方法方面的这场技术革命，但在确保各国和航空业能够顺利采用虚拟现实/增强现实技术进行航空人员培训方面，却缺少国际认可和标准。

37. WP/131 号文件请大会：

a) 敦促各国认可虚拟现实技术，以便积累可在执照持有人当中建立有效且高效知识储备的国际民航组织《培训手册》（Doc 7192 号文件）第 D-1 部分 —《航空器的维护（技术员/工程师/机械师）》所要求的基础实践经验；

b) 敦促各国利用虚拟现实技术来证明和展示是否有能力履行适用于拟授予的工程执照的职能；

c) 向各国颁布指导，鼓励它们开始着手虚拟现实技术；

d) 鼓励设计国参与成功采用虚拟现实技术，因为此类方法在很大程度上取决于原始设备制造商（OEMs）的数据；和

e) 敦促各国和原始设备制造商采用与航空器维修执照持有人及适航要求相关的虚拟现实技术。

38. 多米尼加共和国代表介绍了 WP/238 号文件（培训过程的整合，一项使培训更有效的新战略），其中强调，在同时开展众多空中航行项目的动态背景下，适当的基础培训和持续培训是加强人为因素和减少由于对某些运行概念之间的相互关系缺乏认识而导致错误和疏忽之潜在影响的关键因素。该文件强调了培训过程一体化的概念，其中设想对每个领域所需的具体培训进行评估，并制定明确确定各领域之间关系的课程。

39. WP/238 号文件请大会：

a) 分析和讨论本工作文件的内容；

b) 要求国际民航组织（ICAO）全球航空培训（GAT）办公室提供一贯支持，推动旨在实现整合和有效性的这项战略和其他战略；

c) 支持培训中心制定综合战略，通过协助培训中心整合培训过程来应对培训挑战；

d) 授权地方当局对短期内要实施的项目进行评估，目的是与培训部门就准备纳入这一愿景的培训进行适当协调；和

e) 包括建议的任何其他行动。

40. 喀麦隆代表介绍了 WP/477 号文件第 1 号修改稿（民用航空安全领域的教员资格），其中强调指出，鉴于实施所需的时间和成本，全球航空培训现有教员资格程序限制了有足够的多技能教员提供多项培训包课程的可能性。文件强调指出，为使培训机构能在航空安全领域提供教员，为每个航空安全专业领域开发通用培训模块、作为航空培训升级版方案教员在职培训（OJT）的内容将是有用的。

41. WP/477 号文件第 1 号修改稿请大会：

a) 注意到本工作文件所载信息；和

b) 要求国际民航组织为航空培训升级版方案内的教员在职培训开发航空安全每个专业领域的通用培训课程。

讨论

42 关于 WP/477 号文件第 1 号修改稿（喀麦隆），全球航空培训办公室主任澄清说，全球航空培训为具体的培训需求制定了培训课程，同时考虑到绩效问题、能力框架和目标受众。一旦制定了课程，就确定了教员的资格要求，并将在职培训纳入资格认证过程。他强调这一过程确保了课程交付的质量。

43 美国代表表示，美国反对 WP/477 号文件第 1 号修改稿 b) 段的行动。虽然美国认识到，让每一位教员就他/她希望教授的每一门课程分别向国际民航组织提出申请很麻烦，但为了实现最大限度的学习，每一门课程的教员都需有具体的经验要求。取消这一要求可能会减少与结果匹配的经验。美国反对为航空培训升级版方案内的教员在职培训开发航空安全每个专业领域的通用培训课程，并要求每个教员按现行做法申请。

44. 关于 WP/238 号文件（多米尼加共和国），美国代表指出，美国同意有必要对培训采取更加综合、协作的做法，并期待着进一步了解文件中概述的概念。

45. 罗马尼亚代表表示支持 WP/131 号文件（阿拉伯联合酋长国），并回顾指出，2019 年 7 月 8 日至 12 日在国际民航组织总部举行的人员培训和执照颁发探索性会议商定，国际民航组织应考虑设立一个人员培训和执照颁发专家组（PTLP），以开展该探索性会议所建议的工作。他强调，虽然具有 WP/131 号文件所述的航空器维修人员的新的培训机会非常重要，但需要注意增强用户体验技术的实际方面，并意识到用于培训的技术的局限性。罗马尼亚代表进一步强调，培训的所有方面都必须得到新技术的支持。

46. 尼加拉瓜、乌拉圭、委内瑞拉玻利瓦尔共和国、厄瓜多尔、哥伦比亚和古巴代表赞同 WP/238 号文件（多米尼加共和国）。尼加拉瓜代表借此申明，整合培训进程将建设能力和有效性。乌拉圭代表强调，各国需要为航空专业人员提供必要的培训，以确保国际民用航空的安全。她强调了该文件第 3.3 段所载结论的重要性，即：“航空是一个其成功取决于其所有组成子系统之间和谐关系的系统。因此，我们需要集中精力确保最佳技术和程序以有序和连贯的方式延伸至运行人员，以便根据本组织和航空作为全球系统的战略目标，使这些技术和程序运用实现预期目的”。古巴代表指出，虽然 WP/328 中提议的行动可能涉及经费问题，但这些行动将有助于提高航空器维修执照持有人的绩效。

47. 厄瓜多尔和哥伦比亚代表表示支持全球航空培训办公室主任关于 WP/477 号文件第 1 号修改稿（喀麦隆）的发言。古巴代表强调了尽一切努力加强航空安全的重要性。

48. 南苏丹代表赞同所提交的所有三份文件，重申必须根据国际民航组织的不让任何国家掉队举措，向包括该国在内的各国提供急需的航空培训和能力建设。

49. 主席在总结关于**培训能力和发展**的讨论时指出，执行委员会注意到对于在航空培训中采用新技术和创新工具以加强人员执照颁发制度的关注。关于 WP/131 号文件（阿拉伯联合酋长国），执行委员会敦促各国承认虚拟现实技术，并鼓励成员国采用有关航空器维修执照持有人和适航性要求的此类技术。执委会强调指出，虽然此类技术是一个积极的进展，但有必要对成本效益、有效性和可行性做进一步研究。还需要进行统一和实现标准化。

50. 关于 WP/238 号文件（多米尼加共和国），执行委员会注意到，会上要求国际民航组织支持促进整合培训进程的概念以及旨在实现整合和有效性的其他战略。此外，关于 WP/477 号文件第 1 号修改稿（喀麦隆），执行委员会赞同全球航空培训办公室主任所表达的立场（参看上文第 42 段）。

有关空中航行和航空运输的事项

51. 罗马尼亚代表介绍了 WP/115 号文件（设计促进下一代航空专业人才（NGAP）的新战略），该文件是由芬兰代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国及其欧洲空中航行安全组织提交的。她强调，航空对于促进全球互联互通至关重要并支持了全球经济发展和增长。但国际航空界已经认识到一些航空领域目前存在熟练专业人员短缺的情况，如果不采取行动，这一问题可能会随着时间的推移而更加恶化。因此，尽管该文件充分肯定了国际民航组织下一代航空专业人员举措在过去十年中取得的成功，但它支持国际民航组织通过一项新的、雄心勃勃的整体战略为下一代航空专业人员举措注入新的动力的意愿，借此提供有效的工具，以应对航空专业人员的预期短缺。文件强调，这一战略应基于对这一问题进行的全面的数据驱动的评估，然后提出一系列有效的工具，协助各国使航空专业成为各种专业人员的一个有吸引力的职业选择，同时保持全球视野。本文就新的下一代航空专业人员战略提出了一些思考和建议。

52. WP/115 号文件请大会：

a) 敦促所有成员国通过标准化和统一的资格、证书和行政程序的方式，促进排除航空技能跨境自由流动的障碍；

b) 呼吁各国、国际和地区组织、学术界和业界支持下一代航空专业人员方案，将其作为能力建设的一个组成部分，为其提供技术专长和指导意见以及资源，帮助实现方案目标；

c) 指示理事会为国际民航组织通过一项新的下一代航空专业人员战略，该战略应是全面的、数据驱动的并考虑到迅速的技术变革。

指示秘书长：

d) 根据下一代航空专业人员战略，评估并向理事会报告目前的国际民航组织框架特别是附件 1 —《人员执照的颁发》是否为男女提供了进入航空部门的充分和非歧视性、不偏不倚的机会；

e) 根据下一代航空专业人员战略，评估并向理事会报告目前的国际民航组织框架特别是附件 1 是否能有效地向航空专业人员提供目前和未来市场所需的技能；和

f) 确保根据下一代航空专业人员战略进行的研究和收集的数据都与国际民航组织的所有缔约国和业界利害攸关方共享和供其取用。

53. 阿拉伯联合酋长国代表介绍了 WP/130 号文件（搜救培训的标准化），其中指出，最近一些引起高度关注的事故凸显了改善搜救运行互操作性的必要性，以支持及时和有效的救援行动。该文件着重指出，阿联酋（UAE）国家搜救中心（NRSC）于 2019 年 6 月 12－13 日主办了一个关于搜救培训标准化的国际讲习班。来自俄罗斯、科威特、新西兰、阿联酋、沙特阿拉伯和美国航空和海事机构的 55 名代表参加了讲习班。讲习班的首要目标是查明目前的搜救挑战并判断搜救人员培训和认证的国际标准化是否能够解决那些挑战。讲习班对至少五个事项达成共识，在这五个事项方面，搜救培训的国际标准化可以为加强搜救工作提供机会。

54. WP/130 号文件请大会：

a) 注意到本工作文件的内容；

b) 审议搜救培训国际标准化可以解决的其他问题；和

c) 要求秘书长与诸如国际海事组织（IMO）之类的其他机构合作，审议“基于胜任能力的搜救运行培训国际框架”的概念。

55. 新加坡代表介绍了 WP/206 号文件（为未来建立航空能力），该文件由斐济、马歇尔群岛、瑙鲁、尼日利亚、北马其顿、帕劳和联合王国联署。文件注意到在国际民航组织下一代航空专业人员计划的支持下，各国一直在开展各种举措，以吸引、培训和留住航空业的年轻专业人员。该文件强调需要认识到下一代航空专业人员不断变化的学习方式，并采用以学习者为中心的教学方法，其中包括将教学重点从培训者转移到学习者的培训方法。有人指出，研究表明，对于千禧一代和 Z 世代学员来说，以学习者为中心的教学法比传统的教师指导培训的方法更有效，利用正确的学习技术可以为以学习者为中心的教学法提供有效的支持。文件注意到千禧一代和 Z 世代的劳动队伍已经习惯并将技术作为生活中的主要接口，强调指出随着技术进步、且其更容易获得和负担得起，获得更多与以学习者为中心教学法相结合的工具和设备对航空业有好处。通过航空培训升级版方案，国际民航组织可以考虑提供指导方针，帮助推广技术和以学习者为中心的教学法，以建立未来的航空能力。

56. WP/206 号文件请大会：

a) 认识到需要采用以学习者为中心的教学法来加强能力培训，使下一代航空专业人员能够满足未来的航空需求；和

b) 要求国际民航组织制定指导方针，选择支持基于能力培训的技术培训工具，在国际民航组织航空培训升级版方案项下使用以学习者为中心的教学法。

57. 加拿大代表介绍了 WP/239 号文件（解决飞行员和航空专业人员短缺问题 — 用全球方法解决全球问题），文件简要概述了正在发生的全球飞行员和航空专业人员短缺情况，并详细介绍了国际民航组织目前为应对这一挑战正在实施的若干举措。文件强调上述劳动力短缺问题对国际航空业造成影响。文件突出指出，训练有素、经验丰富的飞行员、工程师、空中交通管制员、技师、检查员等的人才库对于维护国际航空的安全和生命力至关重要。因此，需要在地方和全球各级作出集体努力，有效地克服这个问题的日益增加的影响。文件强调这些劳动力短缺问题如果得不到充分解决，可能对世界各地的航空安全构成重大挑战。加拿大呼吁国际民航

组织所有成员国与国内和国际的主要利害攸关方合作制定方法，用以帮助缓解全球劳动力市场短缺，提高整个航空业的包容性。文件强调通过分享最佳做法和经验教训，各国之间的合作将在今后克服这一挑战方面发挥关键作用。

58. WP/239 号文件请大会：

a) 支持国际民航组织的种种举措，例如下一代航空专业人员方案，动员今后的年轻人投身航空事业，以确保有足够合格和称职的航空专业人员来操作、管理和维护未来的国际航空运输系统；

b) 敦促国际民航组织成员国开展合作，为此分享关于实施其本国政策和立法的最佳做法和经验教训，以解决全球航空专业人员短缺问题，缓和其广泛影响。

59. 多米尼加共和国代表介绍了 WP/240 号文件（在制定空中航行服务项目中实施变革管理），文件建议作为国际民用航空组织全球计划和须按最低可行安全风险管理的技术项目实施过程的一部分，推出变革管理培训。变革管理被界定为实施一个虑及过程参与者求变或创新活动需要，内含切实听取各方意见方略的一个积极框架。共同决策可确保受新流程影响的所有人积极参加它的实施。文件强调变革管理培训将落实合作决策、审慎过渡和逐步熟悉，还将加强航空技术项目的制定和交付。

60. WP/240 号文件请大会：

a) 支持本文件的内容，敦促各国推出变革管理培训，并将其作为项目规划和实施的一个基本部分；

b) 要求国际民航组织各实体制定新的规定和指导材料，协助各国建设变革管理能力；

c) 审查正在执行的项目，考虑提供专门资金以纳入变革管理工具，以利有效实施；和

d) 巩固通过合作决策改进安全的项目，并考虑视变革管理为成功的先决条件。

61. 多米尼加共和国代表随后介绍了 WP/444 号文件（基于性能导航管理方面的培训），文件强调指出，为了确保对基于性能导航（PBN）的实施进行有效的监测，制定并实施一项使空中航行服务管理人员掌握所需的知识和技能的培训方案是十分必要的。文件强调利用国际民航组织提议的工具和程序，提供此类 PBN 管理培训是确保顺利和正确开展该过程以实现可接受的安全水平的关键要素。PBN 管理培训力求开发一门特别大纲，以从理论和实践的角度清晰理解与 PBN 相关的新概念。文件强调多米尼加共和国是第一个制作 PBN 管理标准化成套培训材料的西班牙语国家，以培养所需知识和技能。

62. WP/444 号文件请大会：

a) 分析并核可本工作文件的内容；

b) 指示秘书长起草并推动制定有关 PBN 管理的其他指导材料；

c) 优先考虑作为推广和加强全球范围内空中航行系统航空安全工具的 PBN 管理培训，从而确保对 PBN 的实施进行成功的监测；和

d) 将 PBN 管理培训的需求纳入到与变革管理相关的过程中。

63. 会议注意到还提交了以下信息文件：由爱马仕航空运输组织提交的 WP/408 号文件（航空教育和绩效：认识和维持效益）；由中国提交的 WP/497 号文件（中国民航安保培训的最新进展报告）；由孟加拉国提交的 WP/512 号文件（航空运输经济和法规培训），以及由卢旺达提交的 WP/565 号文件（卢旺达实验无人机制造者和创新实验室）。

讨论

64. 哥伦比亚、乌拉圭、古巴、委内瑞拉玻利瓦尔共和国、赞比亚和厄立特里亚的代表对提交的所有六份文件表示支持。哥伦比亚代表借此申明，哥伦比亚继续支持国际民航组织的下一代航空专业人员方案。

65. 意大利代表赞同 WP/206 号文件（新加坡和共同提案国），强调吸引、培训和留住下一代航空专业人员是航空业的全球优先事项。他强调，当半数以上注册航空课程的年轻人没有成功完成培训时，有必要重新考虑教学方法。意大利代表申明，如果将重点从教学者转移到受训者，基于能力的培训可以产生更好的结果，他鼓励大会采取文件中提议的行动，特别是请国际民航组织制定准则，在国际民航组织航空培训升级版方案下采用以学习者为中心的教学法，选择支持基于能力的培训的技术培训工具。

66. 阿拉伯联合酋长国代表在表示支持 WP/239 号文件（加拿大）时重申，各国必须通过分享在执行本国政策和立法方面的最佳做法和经验教训来进行合作，以解决全球航空专业人员短缺的问题。他还赞同 WP/115 号文件（芬兰代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国以及欧洲航空安全组织（EUROCONTROL）提交），强调需要消除青年航空专业人员培训和就业方面的任何障碍，以确保航空部门有一个光明的未来。

67. 美国代表表示支持 WP/115 号文件中所载的建议，即制定一项新的下一代航空专业人员战略，通过基于数据驱动分析的不断调整的方法和工具，造福于全球航空的未来。她还赞同 WP/239 号文件中提出的行动，并申明美国支持国际民航组织为推动子孙后代的航空职业发展而采取的举措，例如下一代航空专业人员方案。

68. 厄瓜多尔代表强调国际民航组织结合其不让任何国家掉队举措成功地实施了其下一代航空专业人员方案，并赞同 WP/206 号文件（新加坡和共同提案国）中提出的行动，他强调需要有适当的技术工具，支持国际民航组织航空培训升级版方案采用以学习者为中心的教学法进行基于能力的培训。他还支持 WP/444 号文件（多米尼加共和国）提出的与 PBN 管理培训有关的行动。

69. 西班牙代表指出，六份文件中提出的建议令人感兴趣，他强调下一代航空专业人员的概念与航空创新和加强与业界合作的问题密切相关。此外，它为西班牙坚定承诺的追求两性平等提供了极好的机会。他认识到国际民航组织 2020－2022 年三年期经常方案预算中没有足够的资金开展所有这些举措，并强调下一代航空专业人员是国际民航组织成员国和航空业可以共同努力的一个事项，以制定一个自愿参与的综合方案。赞比亚代表赞同这些意见。

70. 尼日利亚代表支持 WP/206 号文件（新加坡和共同提案国）和 239 号文件（加拿大）以及 240 和 444 号文件（多米尼加共和国）。

71. 尼加拉瓜代表赞同 WP/239、WP/240 和 WP/444 以及 WP/115 号文件（芬兰代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国以及欧洲航空安全组织（EUROCONTROL）提交），其中呼吁各国除其他外通过提供技术专门知识、指导和资源，支持国际民航组织的下一代航空专业人员方案，帮助实现该方案目标。

72. 瑞典代表欢迎下一代航空专业人员举措，作为解决熟练和合格航空专业人员短缺问题的解决方案的一部分，也欢迎国际民航组织在 2018 年底宣布延长和加强下一代航空专业人员方案。他指出，在某些航空专业中，性别差距仍然存在，妇女在这些专业中的代表性不足，他强调，下一代航空专业人员方案可以促进妇女更多地参与航空部门。瑞典代表强调，由于妇女占世界人口的一半，任何解决全球航空专业人员短缺问题的有效战略都应以增加妇女的参与为目标。他指出，他赞同的 WP/115 号文件（芬兰代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国以及欧洲航空安全组织（EUROCONTROL）提交）强调，新的下一代航空专业人员战略应制定一系列有效的工具，协助各国使航空专业成为对男女都有吸引力和无歧视的职业选择。

73. 古巴、葡萄牙、澳大利亚和厄立特里亚代表支持这一发言。古巴代表借此表示，由于目前没有关于修订附件 1 —《人员执照的颁发》以反映航空部门两性平等和不歧视原则的提案，她赞成通过航空运输政策有效地执行这些原则。

74. 葡萄牙代表强调了对下一代航空专业人员的投资以及在学校和学术界推广航空的重要性。此外，应鼓励成员国和民航当局采取适当措施留住航空专业人员。最后但同样重要的是，应鼓励所有利害攸关方推动航空部门实现两性平等。

75. 澳大利亚代表还表示支持所提交的所有文件的总体精神，特别是 WP/239 号文件（加拿大）。他强调，投资培养下一代的航空专业人才以满足未来航空业的需求是至关重要的。此外，要应对未来几十年将出现的挑战，就必须让 100%的潜在劳动队伍参与进来，以使航空部门能够发挥 100%的潜力。

76. 巴拉圭代表表示支持 WP/240 和 444 号文件（多米尼加共和国），并强调了促进变革管理培训和 PBN 管理培训以确保国际民用航空安全的重要性。巴拿马代表也赞同上述两份文件以及 WP/206 号文件（新加坡和共同提案国）。墨西哥代表支持 WP/240 和 WP/444 以及 WP/239 号文件（加拿大）。

77. 加拿大代表赞同 WP/115 号文件（芬兰代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲航空安全组织提交）和 WP/206 号文件（新加坡和共同提案国），他指出加拿大长期支持国际民航组织的下一代航空专业人员方案，并完全支持两份文件关于提高该方案有效性的建议。加拿大认识到，招聘、培训和留住人才是解决国际航空业正在出现的劳动力短缺问题的关键因素。

78. 大韩民国和波兰代表也表示支持 WP/115 号文件。波兰代表借此重申，制定一项新的、强有力的、雄心勃勃的和全面的下一代航空专业人员战略至关重要，以能够提供有效的工具，应对预期的全球航空专业人员短缺问题。

79. 土耳其、多米尼加共和国和苏丹代表赞同WP/115号文件、206号文件（新加坡和共同提案国）和239号文件（加拿大），苏丹代表也表示支持 WP/130 号文件（阿拉伯联合酋长国）。多米尼加共和国代表赞扬全球航空培训办公室和下一代航空专业人员工作队为制定全球下一代航空专业人员实施战略而开展的工作。

80. 缅甸代表表示完全支持 WP/206 号文件（新加坡和共同提案国），并强调指出随着技术进步、且其更容易获得和负担得起，获得更多与以学习者为中心教学法相结合的工具和设备对航空业有好处，例如将电子学习和课堂学习结合在一起的混合学习以及使模拟培训环境成为可能的虚拟现实。圣文森特和格林纳丁斯代表赞同这一观点。

81. 阿曼代表赞同 WP/115 号文件（芬兰代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲航空安全组织提交）和 WP/130 号文件（阿拉伯联合酋长国）。

82. 法国代表也表示支持 WP/115 号文件。关于提倡搜救培训国际标准化的 WP/130 号文件，他对在附件 12 —《搜索和救援》中列入一项相关的建议做法表示关切。法国代表强调，每个国家都有责任在其领土上提供迅速有效的搜救服务。他强调，关于搜救行动的有用文件已经存在，例如《国际航空和海上搜寻与援救手册》第 II 卷 — 任务协调，该手册由国际民航组织和国际海事组织联合出版（参见国际民航组织 Doc 9731 号文件）并定期予以更新。除这些文件外，法国代表还提议在搜救方面开展跨国界的地区合作，

83. 厄立特里亚代表在尊重这一观点的同时，坚持认为任何国家都不能自己克服与提供搜救服务有关的困难，因此建议按照阿拉伯联合酋长国在 WP/130 号文件中的提议，与其他有关机构合作，制定一个基于能力的国际搜救培训框架。

84. 特立尼达和多巴哥代表表示支持 WP/115 号文件（芬兰代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲航空安全组织提交）、206 号文件（新加坡和共同提案国）、239 号文件（加拿大）以及 240 和 444 号文件（多米尼加共和国）。

85. 秘鲁代表强调航空培训不是一项费用，而是一项投资，有助于确保国际民用航空的安全和安保，他鼓励各国与其他国家分享其培训工具。他强调秘鲁致力于与南美洲地区其他国家分享其在 2017 年制定的与 PBN 相关的工具，该工具在优化利用可用空域方面证明非常有价值。

86. 民用空中航行服务组织（CANSO）观察员赞同 WP/115 号文件（芬兰代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲航空安全组织提交），并表示支持国际民航组织的计划，即通过一项新的、雄心勃勃的、能够提供有效工具的全面战略来应对预期的航空专业人员短缺问题，为下一代航空专业人员举措注入新的动力。他强调，通过资格、执照和行政程序的标准化和相互承认，航空技能可以自由地跨国界流动，这是留住称职和合格的航空专业人员的关键因素。CANSO 观察员强调还应将重点放在地区合作上，因为商务航空领域的创新、新进入者和新商业模式促使跨境运行的增加。

87. 空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）观察员表示支持 WP/115 号文件，并强调该联合会自 2009 年成立以来一直大力支持国际民航组织的下一代航空专业人员举措。尽管如此，IFATCA 还是希望强调，只有为国际民航组织所有成员国制定一个坚实的强制性执照颁发制度，才能在全球一级实现资格和执照的统一。这对于确保航空专业人员，特别是空中交通管制员在全球范围内达到和保持同样的胜任标准水平而言至关重要。为此，早就应该对附件 1 —《人员执照的颁发》第 4 章与空中交通管制员有关的规定进行彻底评估。IFATCA 欢迎国际民航组织电子人员执照工作队（EPL-TF）最近的举措，并申明其承诺继续支持国际民航组织在资格和执照颁发问题上的工作。

88. 秘书长欢迎为支持国际民航组织的下一代航空专业人员方案所发表的意见。不过她指出，本组织2016－2019 年三年期经常方案预算未对该方案供资，而秘书处为加强下一代航空专业人员方案以及两性平等方案提供的服务是通过提高效率和改进管理来供资的。秘书长期待着成员国通过向下一代航空专业人员方案提供自愿捐款来支持和保持该方案。秘书处则将继续提高其效率和有效性，以推进该方案。

89. 此外，秘书长感谢成员国承认国际民航组织在本三年期在民航培训和能力建设方面取得的成就。她强调，秘书处致力于继续与成员国合作，提高它们有效执行国际民航组织标准和建议措施、方案和政策的能力。她还强调，鉴于预计到 2030 年空中交通量将翻一番，下一代航空专业人员方案和民航培训方案对全球航空部门都具有战略重要性，以满足成员国在未来几年的需求和期望。

90. 西班牙代表强调，执行委员会关于议程项目 25 的报告应强调秘书长关于成员国需要提供自愿捐款以支持和保持下一代航空专业人员方案的意见，因为本组织 2020－2022 三年期经常方案预算没有为此编列经费。他回顾说，理事会预算咨文（WP/34 号文件）表明，可以通过推行并非旨在制定标准和建议措施的选择性方案，让感兴趣的成员国甚至航空业可以参与和作出贡献，从而缩小国际民航组织理想的业务计划与 2020－2022 三年期经常方案预算之间的资金缺口，他还将下一代航空专业人员方案作为当前的一个例子。

91. 主席在总结**关于空中航行和航空运输问题**的讨论时指出，执行委员会注意到了关于下一代航空专业人员方案的文件。关于 WP/115 号文件（芬兰代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲航空安全组织提交），执行委员会表示支持男女不受歧视地进入航空业。委员会注意到对 WP/115 以及 WP/239 号文件（加拿大）的广泛意见一致，这些文件也支持国际民航组织旨在吸引、教育和留住下一代航空专业人员的举措。执行委员会注意到，下一代航空专业人员方案能否持续，取决于是否能够获得 2020－2022 年经常方案预算之外的额外支助，执行委员会同意应敦促各国自愿提供预算外资源。它建议理事会在通过 2020－2022 年经常方案预算供资的现有优先事项方面，审查扩大下一代航空专业人员方案的提案以及预算外资源的可获性。此外根据 2020－2022 预算优先事项而定，执行委员会还建议对各项附件，特别是附件 1 —《人员执照的颁发》进行审查，以确保这些附件充分地解决当前和未来的技能需求并让男女能够不受歧视地进入航空业。

92. 关于 WP/130 号文件（阿拉伯联合酋长国），执行委员会建议理事会考虑制定关于通过 2020－2022 年预算供资的现有优先事项方面的基于胜任能力的搜救运行培训国际框架，同时指出，国际民航组织将决定制定这一框架的适当机构。

93. 关于 WP/206 号文件（新加坡和共同提案国），执行委员会认识到需要采用以学习者为中心的教学法来加强能力培训，使下一代航空专业人员能够满足未来的航空需求，并要求国际民航组织制定指导方针，选择支持基于能力培训的技术培训工具，使用以学习者为中心的教学法，这样做符合国际民航组织的基于胜任能力的方法。执行委员会注意到，虽然文件提出了应由哪个实体审视这一概念的建议（国际民航组织/国际海事组织搜救联合工作组），但国际民航组织将决定负责这一任务的适当机构。

94. 关于 WP/240 号文件（多米尼加共和国），执行委员会注意到于 2018 年启动的与中国合作编制的国际民航组织民用航空当局高层管理人员培训课程，并支持进一步开展工作以应对变革管理的提案。

95. 关于 WP/444 号文件（多米尼加共和国），执行委员会注意到关于基于性能导航的管理培训的重要性，并支持就此制定指导材料。它建议理事会审查关于通过 2020－2022 年经常方案预算供资的现有优先事项的提案。

议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性

96. 执行委员会开始审议议程项目 19。讨论的重点是改进国际民航组织的工作方法，讨论的文件是理事会提交的一份主要工作文件 WP/48 号文件（增强国际民航组织的效率和有效性）和一份关于审查国际民航组织秘书处现行结构的口头报告，以及一个国家提交的一份有关文件。

改进国际民航组织的工作方法

战略规划和地区事务协调科科长（C/PRC）介绍了 WP/48 号文件，其中理事会报告了当前三年期内各管理机构及秘书处在增强国际民航组织的效率和有效性方面取得的主要成就和进展情况，以满足本组织在支持成员国和国际航空界方面不断变化的需求。文件还介绍了正在开展的有关国际民航组织业务计划、基于成果的预算以及机构管理报告工具（CMRT）的活动，并查明了 2020 年－2022 年三年期开展进一步改进的措施。此外，文件提出了对关于提高国际民航组织有效性的 A31-2 号大会决议的更新。

WP/48 号文件请大会：

a) 注意到在提高本组织的效率和有效性方面取得的进展；

b) 核准文件查明的在 2020 年－2022 年三年期开展进一步改进的各项措施；和

c) 通过 WP/48 号文件附录所载的拟议大会决议“增强国际民航组织的效率和有效性”，该决议将取代大会 A31/-2 号决议。

96. 战略规划、协调和伙伴关系办公室主任（H/SPCP）口头报告了国际民航组织正在进行的可能调整秘书处现有结构的努力。他回顾说，第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）（2018 年 11 月 29 日至 30 日，蒙特利尔）曾建议理事会努力确保国际民航组织内部航空安保与航空安全之间的平等，并针对可能成立航空安保和简化手续局进行可行性研究来提供指导，同时虑及各国的投入，并采用整体做法，确定零名义增长预算下的各种选择办法。战略规划、协调和伙伴关系办公室主任指出，为推进这项工作，理事会的实施、战略和规划小组已组成一个小分组进行可行性研究，研究结果已于 2019 年 6 月提交理事会。理事会决定（C-DEC 217/17 号决定），对第二次高级别航空安保会议的建议不能予以孤立支持，有必要审查秘书处的总体结构，以确定秘书处机构改革的可能备选方案，同时虑及与航空安保和简化手续以及技术合作相关的各个方面，以便最大程度地增强本组织的效率和有效性。因此理事会设立了一个工作组，负责制定与本组织可能的机构改革相关的路线图和备选方案，继此之后将通过国家级信件开展与成员国的磋商流程，以了解他们的观点。考虑到这项任务涉及面广泛，工作组的最后报告可能要到第 219 届会议（2020 年 3 月）才能定夺。理事会同意，对于本组织由五个局组成的现有结构可能作出根本性改变的建议将经由大会审议。

97. 战略规划、协调和伙伴关系办公室主任注意到，在开展这项工作的同时，已经采取了一些行动，以加强国际民航组织在航空安保和简化手续领域的能力。在这方面，他强调在国际民航组织总部和地区办事处新设立了专门的工作人员职位，并将秘书处的已有职位转换为由经常方案预算供资。战略规划、协调和伙伴关系办公室主任强调，采取这些行动是为了提高国际民航组织在航空安保和简化手续领域的形象。

98. 美国代表指出，这是摆在大会面前最重要的问题之一。在介绍 WP/423 号文件（在国际民航组织进行创新，以更加有效地应对新出现的问题，调动资源，并确保不让任何国家掉队）之前，他回顾了美国在过去 75 年里对国际民航组织的大量投资，从主办 1944 年通过《芝加哥公约》的外交会议到成为国际民航组织分摊会费和技术专长的主要来源。美国代表注意到，9 月 30 日是美国财政年度的结束日，他宣布，与以往美国在此时支付其分摊会费的一半的做法不同，美国将不支付该分摊会费，而且暂停向国际民航组织支付其所有进一步分摊会费，直至另行通知。他强调，美国为国际民航组织付出甚多，以使该组织能够造福世界，并取得了许多重大成果。同样，美国也对国际民航组织寄予厚望：符合道德操守和高效的管理；透明和值得信赖的治理；引进必要的技术专门知识以解决新出现的问题；明智地使用成员国的分摊会费（这将说服外部合作伙伴将自己的资源用于国际民航组织的战略目标）；以及对业绩和行为的问责制。他强调，在所有这些方面，国际民航组织都可以而且必须成为联合国系统的优秀表率。美国希望看到一个更好的国际民航组织，在这个组织中，最佳做法、道德操守、透明度、可信性、效率和及时的结果都是标准运行程序。美国代表强调，航空安全和安保系统仰赖于这些原则，而国际民航组织的信誉及其向成员国提供服务的能力也取决于这些原则。

99. 美国代表强调，WP/423 号文件是本着建设性和乐观的合作精神提出的。他邀请各成员国与美国一道努力实现国际民航组织的现代化，并在全球范围内改进实施工作。首先本届大会向理事会和秘书处发出了一个明确的令人信服的信号，说明在今后三年中必须完成的工作。美国代表强调，国际民航组织可以更上一层楼，也可以落在后面。美国感谢有机会在 WP/423 号文件中概述 21 世纪国际民航组织的积极展望。

100. WP/423 号文件请大会：

a) 考虑本工作文件第 3 部分的提案，使国际民航组织的管理和监督现代化；和

b) 通过本文件附录中提出的大会决议草案。

101. 战略规划、协调和伙伴关系办公室主任就此答复时强调指出，在本三年期内，秘书处在提高本组织的效率、有效性和透明度方面取得了重大进展，它致力于在这方面作出进一步改进，并将继续开展努力。在这方面，他强调了在 WP/48 号文件和 WP/50 号文件中分别提出的关于增强国际民航组织效率和有效性和资源调动的拟议更新的大会决议，以及理事会在 2018 年批准修订的《国际民航组织道德操守框架》和在 2019 年批准的新的防止报复政策。战略规划、协调和伙伴关系办公室主任还指出，秘书处不久将推出一个伙伴关系框架和一个资源调集平台，这对于支持伙伴关系和自愿资源的有效和高效管理至关重要。

102. 执行委员会主席指出，秘书处对大会现有决议作了一些重要澄清，这些决议涉及 WP/423 号文件中提出的一些问题。他进一步指出，由于 WP/423 号文件中提出的大会决议已经在这些决议和国际民航组织的相关政策中予以涵盖，因此可能不需要这项新决议。然而主席指出，执行委员会关于议程项目 19 的报告必须反映 WP/423 号文件中提出的要点。他强调，理事会以前已经并将继续讨论 WP/423 号文件中提出的一些与政策有关的问题，这些问题应继续在理事会层面上得到处理。

讨论

103. 埃及代表在表示支持 WP/48 号文件（理事会）的同时，强调专家们有必要对秘书处可能进行的改组进行深入研究，包括按照第二次高级别航空安保会议的建议设立航空安保和简化手续局的可能性。他强调应认真考虑任何拟议的结构调整，其方式应不影响有关工作的管理。关于 WP/423 号文件（美国），埃及代表赞

扬理事会主席奥卢穆伊瓦·贝纳德·阿留博士和秘书长柳芳博士在本三年期间为增强国际民航组织的效率和有效性所作的努力，这些努力改进了工作方法。他注意到工作方法的改进进而提高了透明度和本组织的信誉，并呼吁理事会主席和秘书长在下一个三年期继续这些努力，以进一步加强国际民用航空。

104. 南非代表表示，南非赞同 WP/48 号文件（理事会），包括战略规划、协调和伙伴关系办公室主任关于设立一个工作组以制定与本组织可能的改组有关的路线图和备选方案以及随后与成员国协商进程的澄清。南非还支持该文件所附关于*增强国际民航组织的效率和有效性*的大会拟议更新决议所载的原则。南非交通部长在 2019 年 9 月 25 日第三次全体会议（P/3）上发表的一般性声明中对理事会主席以及秘书长领导下的秘书处表示信任，遵照这一讲话精神，南非对于整个三年期内为增强国际民航组织的效率和有效性而采取的行动表示赞赏和认可。南非敦促秘书处保持作为一个不断发展、不断演变和充满活力的机构，采取和实施更多措施，改进系统和程序，以确保国际民航组织继续是一个具有复原力和运作能力的组织。世界依赖国际民航组织继续开展其良好的工作。南非认为，WP/48 号文件中提出的提高本组织效率和有效性的补充措施十分关键，并期待着在下届大会上收到关于这些措施执行情况的报告。关于 WP/423 号文件（美国），南非呼吁秘书处将其有用的内容作为本组织下一个三年期工作方案的一部分加以考虑。

105. 尼日利亚代表表示完全支持 WP/48 号文件，并赞同埃及代表的意见，即需要由专家对本组织可能的改组进行深入研究。他还表示完全支持战略规划、协调和伙伴关系办公室主任关于 WP/423 号文件（美国）中提出的问题所发表的意见。尼日利亚代表强调，由于理事会已在与秘书长和秘书处一道处理所有这些问题，因此没有必要像该文件所提议的那样就此通过一项大会决议。他回顾尼日利亚交通部长在上述第三次全体会议上所作的一般性发言（P/3），重申尼日利亚完全信任并充分支持理事会主席和秘书长的领导。

106. 沙特阿拉伯代表指出，沙特阿拉伯赞赏理事机构和秘书处在过去三年中为提高本组织的效率和有效性所作的巨大努力，因此支持 WP/48 号文件（理事会）。沙特阿拉伯还赞同 WP/423 号文件（美国），因为该文件除其他外呼吁：实现透明度以促进包容性和更好的决策；利用伙伴关系促进更美好的未来；以具有成本效益的方式利用所有现有资源为成员国和航空部门带来最大利益。

107. 爱尔兰代表表示，爱尔兰同样赞同 WP/423 号文件，包括其所附的大会决议草案，因为爱尔兰认为在一个不断变化的世界上，国际民航组织作为一个组织，也必须对变化持开放态度。爱尔兰特别支持美国提出的与业界建立新的和加强的伙伴关系的建议。它同意国际民航组织应考虑业界伙伴如何能够更好地支持其工作，将其资源和专门知识用于明确界定的合作举措。爱尔兰还支持美国关于透明度的建议。它认为，国际民航组织有机会更好地讲述它所做的重要工作，而这样做的一个方法是增加获取本组织决策记录的机会。爱尔兰注意到理事会在本三年期内采取了重要步骤，制定了《*国际民航组织道德操守框架*》，并通过了防止报复的政策，也正在进行第一个《*国际民航组织人员战略*》的制定工作，爱尔兰强调，创造积极工作环境的工作应继续进行，并应得到支持和加强。爱尔兰还支持美国的呼吁，即理事会和秘书长在下一个三年期内应在 WP/423 号文件（包括所附的大会决议中）所涵盖的每一个领域都采取具体步骤。

108. 日本代表表示日本支持 WP/423 号文件以及沙特阿拉伯和爱尔兰代表就此发表的意见。日本认识到善政是必不可少的，包括在增强国际民航组织效率和有效性方面亦是如此，以确保采取必要措施时的独立性和中立性。作为国际民航组织的第三大财政捐助国，日本认为 WP/423 号文件提出的行动将使本组织能够大幅改进其管理，并保证透明度，以便更好地作出决策。

109. 荷兰代表强调，正如荷兰基础设施和水管理部长在第三次全体会议上的一般性发言所强调指出的，荷兰高度重视尊重善政的基本原则。荷兰认为，WP/423 号文件（美国）中的许多想法都值得在下一个三年期进一步审议和采取后续行动。荷兰认识到，鉴于本组织资源有限和预算拮据，迎接所有挑战和新的优先事项并非易事，但认为有必要努力做到这一点。荷兰强调，为了使国际民航组织发挥最佳绩效，有必要使其决策过程具有最大的透明度。荷兰还认为，一种包容性的做法，包括加强与利害攸关方的伙伴关系、健全的财务管理和工作场所的公正文化，都将有助于增强国际民航组织的效率和有效性。荷兰坚信相互尊重与合作对于确保国际民航组织的光明未来十分重要，因此呼吁国际民航组织领导层和所有成员国共同努力，建立一个符合目的的组织结构和《国际民航组织道德操守框架》。荷兰承认改变一个组织的文化不是一件易事，强调必须一步一步地共同努力，以确保国际民航组织现在表现出远见、勇气和领导能力，并能够应付今后的重大航空挑战。

110. 德国代表表示完全支持 WP/423 号文件（美国），特别是文件第 3 部分提出的实现国际民航组织管理和监督现代化的所有行动。他强调，国际民航组织必须证明它更及时地提供了成员国所需的服务，并以具有成本效益的方式利用所有现有资源为成员国在航空部门带来最大利益。

111. 新加坡代表强调，新加坡坚决倡导善政原则的重要性，并认为善政是任何组织有效性的基础，国际民航组织也不例外。他指出，美国提出的大会决议（WP/423 号文件）阐明了透明度、改善工作环境、发展与业界的创新伙伴关系、提高组织有效性、建立共识和扩大资源等若干重要原则，这也是 WP/48 号文件（理事会）的基础。虽然新加坡完全支持这些原则，但它认识到国际民航组织是一个复杂的组织，必须仔细考虑如何将这些原则转化为政策和行动并加以实施，以确保这些原则能够在公正文化、公平、效率和有效性方面产生尽可能好的结果。理事会和秘书处需要就这一事项共同采取后续行动，以确定具体内容。

112. 俄罗斯联邦代表表示支持 WP/48 号文件（理事会）。他在感谢美国提交 WP/423 号文件时强调指出，一个更有效率和高效的国际民航组织与俄罗斯联邦有利害关系。俄罗斯联邦还希望确保国际民航组织保持作为一个技术性组织，而不是成为讨论政治问题的论坛。同时俄罗斯联邦认为，如 WP/423 号文件第 3.1 a) 段所建议的那样，必须适当注意增加获得国际民航组织有关信息的机会。不过俄罗斯联邦同意，必须继续保护与国际民航组织共享的与安保有关的信息和行业专有信息。俄罗斯联邦还支持第 3.1 b) 段中关于推动建立一个安全、健康、道德和友好的工作场所的建议，尊重文化和性别多样性，没有虐待、欺凌、骚扰、报复和腐败。俄罗斯联邦表示相信，在理事会主席和秘书长的领导下，健康的工作环境将继续存在，从而有助于实现国际民航组织的战略目标。

113. 俄罗斯联邦代表提请注意 WP/423 号文件第 3.1 d) 段，并表示俄罗斯联邦不同意美国的建议，即国际民航组织邀请多边组织绩效评估网络（MOPAN）在 2021 年对其组织有效性进行独立评估。虑及 2019 年 6 月 6 日向理事会提供的关于 MOPAN 伙伴关系的非正式简报，俄罗斯联邦认为，就使用 MOPAN 服务作出任何决定还为时过早。

114. 印度尼西亚代表表示完全支持 WP/48 号文件（理事会），包括在下一个三年期进一步增强国际民航组织效率和有效性的拟议措施，以及该文件所附的拟议更新的大会决议。

115. 罗马尼亚代表赞扬这两份文件总体侧重于增强国际民航组织的效率和有效性，以确保在下一个三年期取得所有预期成果。她赞扬秘书处在秘书长领导下为提高国际民航组织的效率、有效性和透明度以及为实现 WP/48 号文件所述的管理和方案活动现代化所作的努力和取得的成果，并表示相信他们会在这些领域继续努力，造福于成员国和其他利害攸关方。罗马尼亚代表特别对包含成本效益和差距分析的审评进程表示赞赏，将启动

这一进程，为财务管理制度拟订一项包括费用影响的提案（见第 3.6 段）。关于 WP/423 号文件，她认识到美国的建议，其中强调了国际民航组织致力于财务和管理改革方案的重要性，该方案将确保国际民航组织的资金得到最佳利用并优先用于本组织的核心任务和战略目标。

116. 加拿大代表强调，加拿大非常重视国际民航组织和整个联合国系统的治理、透明度和道德操守问题。她回顾了加拿大运输部副部长在 2019 年 9 月 24 日第一次全体会议（P/1）上的讲话，他在讲话中强调了加拿大对国际合作的重视以及国际民航组织就此提供的国际民用航空全球论坛的重要性。加拿大代表强调，国际民航组织必须很好地运作，以处理具有全球重要性的事项，即为其所有成员国提供安全、安保、高效和可持续的航空旅行。这对于确保国际民航组织保持相关性至关重要。作为理事会成员国，加拿大支持国际民航组织借鉴 WP/423 号文件所建议的国际组织的最佳做法，努力改进其业务做法，但认为还需要做更多的工作。因此，加拿大完全支持 WP/423 号文件，作为一个建设性和积极的前进之道。它还支持所附的大会决议草案。

117. 关于 WP/48 号文件（理事会），智利代表认识到秘书处和理事会为增强国际民航组织的效率和有效性所作的努力，包括实施成果管理制。此外，他表示支持 WP/423 号文件（美国）中提出的行动，他认为这些行动是合理的，符合国际民用航空的当前发展情况，尤其是到 2030 年空中交通量将翻一番的预测以及世界航空业正在进行的创新。智利代表强调，拟议的行动还反映了透明度、平等机会和相互责任的一般原则，这些原则有助于创造积极的工作环境，提高效率和有效性（包括在实施新技术方面），从而促进实现国际民航组织战略目标。他同意文件第 3.1 c) 段中的建议，即国际民航组织应与利害攸关方建立创新的伙伴关系，以便就现有的和新出现的航空问题进行更密切的合作，同时他也强调指出，需要深入分析私营部门在这种伙伴关系中的作用，以避免利益冲突。智利代表重申，伙伴关系应该得到明确界定，有具体的目标和成果，并且应该提前向利害攸关方予以公布。

118. 阿尔及利亚代表赞同 WP/48 号文件（理事会），他表示坚决支持秘书处和理事会在本三年期内为增强国际民航组织的效率和有效性而开展的工作，并表示完全相信它们将就此继续作出努力。在此方面，他鼓励调整本组织结构，以便在不久的将来加强国际民航组织。阿尔及利亚代表还感谢美国提交了 WP/423 号文件。

119. 中国代表强调，作为国际民航组织经常方案预算的第二大捐助国，中国一直积极促进和支持国际民航组织增强其有效性和效率。中国高度赞赏国际民航组织过去三年在这方面所作的努力，并赞扬秘书长领导秘书处的工作，使国际民航组织的管理现代化，从而提高其能力和透明度以及效率和有效性。中国完全相信，秘书长和理事会主席将继续指导秘书处在下一个三年期继续不断努力实现本组织管理现代化。为此，中国支持 WP/48 号文件（理事会）及其所附的大会决议草案。

120. 关于 WP/423 号文件（美国），中国代表指出，该文件列出的原则已在 WP/48 号文件中予以表述。他进一步指出，美国提出的一些行动，例如证明国际民航组织以具有成本效益的方式使用了所有现有资源，更新防止报复的政策，并请 MOPAN 在 2021 年对国际民航组织的组织效能进行独立评估等，都已在理事会多次讨论，但未达成共识。此外，WP/423 号文件的某些内容没有得到很好的平衡。中国代表以与利害攸关方发展创新的新伙伴关系的建议为例，强调需要考虑如何有效避免利益冲突。还必须确保国际民航组织成员国推动的现行政策和决策进程不会受到不利影响。因此，中国认为理事会有必要进一步研究这些具体问题，以便作出基于共识的决定。中国赞同主席关于 WP/423 号文件的讲话（参看上文第 105 段）。

121. 突尼斯代表全力支持 WP/48 号文件（理事会）。他赞扬国际民航组织在实施其五项战略目标和不让任何国家掉队举措方面发挥的领导作用，为成员国提供了宝贵的支持，以造福于国际民用航空。

122. 佛得角代表也赞同 WP/48 号文件，他赞扬过去三年为增强国际民航组织的效率和有效性而采取的举措，并强调需要在下一个三年期继续采取这些举措，特别是不让任何国家掉队举措。他强调必须给予发展中国家，特别是小岛屿发展中国家优惠待遇，并回顾指出，在执行委员会讨论议程项目 20（EX/2）期间，理事会主席强调，从太平洋小岛屿发展中国家航空需求分析（WP/47）中吸取的经验教训应尽可能应用于其他岛国，例如加勒比海和印度洋岛国。佛得角代表鼓励国际民航组织推广工具和程序，以提高本组织的效率和有效性，包括其审计方案的效率和有效性，同时对发展中国家给予优惠待遇。他还强调，必须广泛宣传通过国际民航组织各种方案和活动取得的积极成果，以维护本组织的卓越声誉。此外，佛得角代表强调必须始终考虑到使用多种语文的原则。关于 WP/423 号文件（美国），他认识到其中规定的原则。关于第 3.1 d) 段和对本组织可能进行的结构调整，佛得角代表重申，需要对目前的情况进行深入研究，以便有一个整体的观点，避免把某些航空领域放在一边，而转向其他领域。他强调有必要保留国际民航组织的所有相关方案和活动。

123. 阿根廷代表表示支持 WP/48 号文件和 WP/423 号文件概述的总体做法，并强调这两份文件是相辅相成的：WP/48 号文件概述了过去三年在增强国际民航组织的效率和有效性方面取得的重要进展以及下一个三年期将继续开展的工作，WP/423 号文件则提出了一些行动，这些行动与目前正在采取的行动是一致的，秘书长和理事会应予以考虑。

124. 希腊代表感谢美国提交了 WP/423 号文件，并强调了与效率和有效性有关的某些要点，这些要点是任何国际组织取得成就的核心所在并一直得到讨论，例如适当处理贯穿各领域的问题，同时避免重复努力，促进国际合作与协调，增加信息流动，以便更及时地应对新的和正在出现的挑战。她强调指出，在当前的社会动态下，人们不可避免地期待工作环境遵循最高标准，并实施强有力的框架，以吸引和留住高技能人才。希腊代表强调，通过定期进行自我评估和调整以及采用最佳做法，最有可能实现效率和有效性。她注意到总有改进的余地，强调国际民航组织可以依靠其成员国的援助和积极合作来取得尽可能最佳的成果。她回顾指出，希腊多年来一直在理事会享有观察员地位，并一直关注其重要工作，她指出，希腊希望在本届大会上当选为理事会成员国，其中除其他责任外意味着希腊致力于促进这些正在开展的努力，以增强国际民航组织的效率和有效性.

125. 芬兰代表表示完全支持 WP/423 号文件，强调了国际民航组织管理现代化的重要性，这是因为航空业正日益富有活力，国际民航组织需要能够作出相应的反应。挪威代表赞同这一观点，并赞同爱尔兰代表所表达的同样意见。

126. 意大利代表强调了 WP/48 号文件（理事会）报告的关于提高本组织效率和有效性的成就，并赞赏地注意到文件所附拟议的大会最新决议执行部分第 4 条，其中指示理事会：“a) 继续简化大会工作方法和程序，以提高透明度和效率；b) 对理事会及其附属机构的决策过程、工作方法和程序进行集中审查，以期理顺关系、赋予权力和提高本组织的成本效益；以及 c) 确保具有向理事会进行独立报告程序的监督机制的有效性，以提高方案的有效性、透明度和问责制”。他还表示支持 WP/423 号文件（美国），其中概述了国际民航组织管理和监督现代化所需的步骤，以便跟上航空部门的迅速发展步伐，并保持国际高水平标准。他同意阿根廷代表的意见，即 WP/423 号文件是对 WP/48 号文件的补充，而不是要取而代之，因此，意大利代表支持 WP/423 号文件所附的大会决议草案中提出的原则，以及要求理事会和秘书长在今后三年内采取的具体步骤，其中除其他外包括：提高透明度和加强获取关于国际民航组织活动的信息，政策和业绩；改善工作环境；在明确的框架内与外部利害攸关方发展创新的新伙伴关系。

127. 瑞典代表在就 WP/423 号文件发表意见时指出，本次大会的一个重要主题就是航空创新。航空部门发展迅速，不仅在航空安全和航空安保等传统领域，而且在环境保护和网络安保领域，都面临着新的挑战。他申明在这方面，国际民航组织作为一个组织必须尽可能有效地开展工作来应对这些挑战。瑞典代表强调，瑞典与日本和其他许多国家一样，非常重视善政。这是一个所有国家都需要在国家、地区和国际层面上（包括在联合国系统内）解决的问题。瑞典代表指出，现代组织的特点是以透明度和效率为基础的治理文化，他表示，瑞典坚决支持理事会于 2018 年批准的《国际民航组织道德操守框架》以及理事会于 2019 年批准的防止报复的新政策，并强烈敦促秘书处作为优先事项予以实施。

128. 澳大利亚代表表示，澳大利亚支持作出一切努力，确保国际民航组织能够很好地开展改善航空安全、安保、能力、效率和可持续性的核心业务，并能够本着不让任何国家掉队的精神这样做。然而，如果没有最高的治理和问责标准，这一切都不可能实现。澳大利亚欢迎在本三年期期间采取的举措，包括采用成果预算制、加强《国际民航组织道德操守框架》、更新评价和审计咨询委员会（EAAC）章程、制定《国际民航组织人员战略》，并在秘书处内发起改善工作环境的各种活动。澳大利亚赞扬在秘书长和理事会主席领导下开展的工作，并强调需要继续确保国际民航组织能够作为一个优选雇主并能成为一个可信赖的能够调动资源的伙伴。这与澳大利亚对国际海事组织等其他联合国专门机构的看法是相同的。

129. 澳大利亚代表指出，澳大利亚原则上支持 WP/423 号文件（美国）的方向，并认为这是对 WP/48 号文件的补充。澳大利亚认为，重要之处在于大会不要纠结于 WP/423 号文件所载具体建议的细节，理事会最好能够根据大会的总体指示来讨论这些建议。因此，澳大利亚敦促大会按照 WP/423 号文件的建议来通过一项决定或一项大会决议。虽然澳大利亚认识到该文件中概述的举措已经在进行之中，但澳大利亚认为，需要由大会向理事会发出进一步具体指示来作出额外强调，要求理事会在下一届大会前交付成果并提出报告，以凸显这些关键问题的重要性。

130. 厄瓜多尔代表还欢迎 WP/48 号文件（理事会）所述的过去三年在增强国际民航组织效率和有效性方面取得的重大进展，并对理事会主席以及秘书长和秘书处在这方面所作的努力表示赞赏。关于 WP/423 号文件（美国），他同意阿根廷、意大利和澳大利亚代表的意见，认为这是对 WP/48 号文件的补充，其中拟议的行动与目前正在采取的行动相一致，秘书长和理事会应予以考虑。南苏丹代表赞同这些意见。

131. 巴西代表指出，巴西同意许多国家对国际民航组织的管理提出的关切，并支持 WP/423 号文件。与瑞典一样，巴西完全支持新的《国际民航组织道德操守框架》和最近批准的防止报复政策。它认为，改善和加强国际民航组织的治理和透明度至关重要，WP/423 号文件为实现国际民航组织管理和监督的现代化提供了一个非常好的起点。然而巴西认为，第 3.1 c) 段中提出的关于利用伙伴关系创造更美好未来的建议需要加以改进，以确保私营部门参与这种伙伴关系的作用明确，避免利益冲突，并确保国际民航组织作为航空部门的有效和独立监管机构的作用得以保存。

132. 孟加拉国代表表示完全支持 WP/48 号文件（理事会），并对 WP/423 号文件（美国）中提供的指导表示赞赏。他强调，孟加拉国重视国际民航组织与各国和联合国其他专门机构合作开展的工作，以帮助实现《2030 年议程》中提出的具有远见的联合国社会经济和环境可持续发展目标。孟加拉国深为赞赏理事会主席和秘书长的积极领导和辛勤工作，使国际民航组织这一首要航空组织取得了成功。它尤其感谢国际民航组织第一任女秘书长柳芳博士和秘书处有效开展业务，特别是在国际民航组织和整个国际航空部门推动了国际民航组织两性平等方案和赋予妇女权力，以及下一代航空专业人员方案。孟加拉国还表示衷心感谢国际民航组织根据该

组织有关航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展和环境保护的战略目标，实施不让任何国家掉队举措、民航培训和能力建设以及技术合作。孟加拉国强调必须确保国际民航组织的优先事项与这些战略目标中提出的目标和时间表保持一致。

133. 法国代表回顾了法国欧洲和外交事务部长最近在联合国大会第七十四届会议上所作的发言，即多边主义不仅仅是一个口号，而且有必要将言辞付诸行动。他指出，法国是国际民航组织的一个主要财政捐助国，高度重视该组织。因此，它希望国际民航组织成为典范，在联合国系统加强透明度、道德操守、有效性、善政和问责制的努力中走在前列。因此，法国总体上支持 WP/423 号文件（美国）提出的行动。法国注意到国际民航组织最近经历了一些动荡时期，特别是在信息安保领域，它强调需要加强已经采取的纠正行动，以确保国际民航组织仍然是所有航空利害攸关方的参照点。正如法国代表在 2019 年 9 月 24 日第二次全体会议（P/2）上所作的一般性发言所强调的那样（见 WP/612 号文件），国际民航组织必须改革其组织结构和工作方法，以应对未来 75 年及其后国际航空部门将面临的挑战。法国鼓励理事会采取自己的做法，怀着雄心壮志和合作精神开展这项工作。

134. 莫桑比克代表表示坚决支持 WP/48 号文件（理事会）及其附录中所载的大会决议草案，以及战略规划、协调和伙伴关系办公室主任的口头报告和澄清。他认识到国际民航组织在国际民用航空领域的领导地位，同时也赞同 WP/423 号文件（美国），特别是第 3.1 a) 至 d) 段中提议的行动及其文件所附的大会决议草案。

135. 墨西哥代表同样表示支持 WP/48 号文件及其所附的大会决议草案。他强调，墨西哥坚定支持效率和有效性、透明度和问责制的原则，并致力于建立一个道德操守框架，这些问题都在 WP/423 号文件（美国）中予以提出。墨西哥代表同意前面发言者的意见，即该文件拟议的行动与上述大会决议草案中提出的行动具有相同的精神，理事会应在目前增强国际民航组织效率和有效性的工作中审议这些行动，同时考虑到芝加哥公约所载的原则和国际民航组织的相关政策。

136. 哥伦比亚代表赞同新加坡代表的意见，表示支持对 WP/48 号文件作出补充的 WP/423 号文件。他申明，诸如善政、透明度、效率和有效性等最佳道德操守做法应指导国际民航组织走向未来。

137. 联合王国代表欢迎 WP/48 号文件中概述的工作，以及战略规划、协调和伙伴关系办公室主任关于正在进行的国际民航组织秘书处结构审查的口头报告。他强调，国际民航组织的工作流程、组织和优先事项应继续反映其利害攸关方的要求，但应具有足够的灵活性，以便有机地适应这些挑战。联合王国代表注意到秘书长和秘书处已经朝着这一方向采取了步骤并执行了若干举措，他强调必须尽一切可能支持这些举措，使其能够继续尽快作出这些改变。

138. 考虑到这一点，联合王国代表与其他许多代表一道支持 WP/423 号文件（美国）。他强调，21 世纪航空业的变革速度令人震惊，正如 2019 年 9 月 22 日至 23 日在大会第 40 届会议开幕前举行的国际民航组织创新博览会所表明的那样。国际民航组织同其他组织一样，有必要进行调整、演变和实现现代化，以使日益复杂和不断变化的航空运输系统能够高效、灵活地应对新的挑战，并走在航空部门创新的前列。联合王国代表回顾说，联合王国已经大力支持秘书处在许多领域所做的工作，包括审查经常方案预算，并期待着与秘书处密切合作，使本组织的财务管理现代化。

139. 联合王国代表指出，他的国家也大力支持国际民航组织加强与利害攸关方联系的举措，他强调，虽然航空业目前正在做许多有益的工作，但还可以百尺竿头更进一步。他注意到参与航空部门工作的非传统航空行为者有所增加，强调国际民航组织必须更加向外开放，以便获得宝贵的见解，并与技术最前沿的机构进行合作。联合王国代表强调，国际民航组织还可以做更多的工作，更好地向专业航空媒体之外的主流媒体宣传它所做的工作。他指出，2019 年 9 月 27 日在蒙特利尔和全球其他城市举行的青年气候大游行突显了国际民航组织与新的受众开展外联的必要性。联合王国代表强调，国际民航组织应支持执行委员会在其上次会议（EX/6）上就航空对全球气候的影响所做的良好工作，并应展示为确保航空比以往任何时候都更加安全和安保而正在做的工作，以及它在全球能力建设方面的努力，这都应该是引以为荣之处。他强调，国际民航组织还应效仿联合国大家庭其他组织的做法，将其更多的讨论向公众开放。联合王国代表回顾说，根据现行议事规则，这样做已经是可能的，他指出，有必要研究如何最好地利用这一可能性，改善公众对国际民航组织的看法。

140. 联合王国代表重申国际民航组织的核心宗旨是提供一个安全、高效、安保、经济上可持续和对环境负责的民航部门，并强调为了做到这一点，本组织必须从世界各地，无论是从航空部门还是从国际民航组织可以学习的其他部门，继续吸引根据其经验和专门知识所挑选的最优秀人才。他强调，由于国际民航组织的工作人员需要得到支持并保持工作愉快，因此有必要考虑可以采取哪些行动来不断使本组织的人力资源管理做法现代化和得到更新，以符合联合国系统和世界各国的最佳做法，其中包括《国际民航组织道德操守框架》和防止报复政策。

141. 最后，联合王国代表强调，联合王国坚决支持国际民航组织的发展和现代化，并认为这应作为今后数月和数年的优先事项，它将与成员国和秘书处携手合作，确保国际民航组织在今后 75 年及以后继续领导民用航空。

142. 卡塔尔、丹麦和大韩民国代表也表示支持 WP/423 号文件，包括所附的大会决议草案。卡塔尔代表强调指出，自从 75 年前通过《芝加哥公约》以来，国际民航组织历史上一直保持紧跟甚至领先于民航业取得的显著进步，而且这种进步将会持续不断。他强调，这为重新审查国际民航组织目前的工作方法和做法提供了一个机会，以确保本组织继续满足它所服务的国际航空界的期望。

143. 丹麦代表认识到，国际民航组织有必要重申其对继续发扬本组织以协商一致为基础的传统的承诺，同时调整其工作方法，以应对充满活力的民航部门发展步伐加快所带来的挑战。他指出有效性这个词是关键所在，并强调为了应对这些挑战，国际民航组织必须加强其关于透明度、问责制和道德操守的政策，包括保护举报人的政策。

144. 古巴代表表示支持 WP/48 号文件（理事会）。她回顾指出古巴在本三年期内担任理事会成员国，并表示古巴认为应以更全面的方式处理本组织的结构调整问题。古巴同意俄罗斯联邦代表的意见，即国际民航组织需要继续作为一个技术组织，而不是成为讨论政治问题的论坛。因此，国际民航组织应继续努力实现其五项战略目标，以及其全球计划的指标和目标。古巴也同意南非代表的看法，即新当选的理事会应审议 WP/423 号文件（美国）中有关增强国际民航组织效率和有效性的有用内容，将其作为本组织下一个三年期工作方案的一部分。最后，古巴代表指出，古巴赞扬国际民航组织在理事会主席和秘书长的领导下在过去三年取得的成果，并将继续与新当选的理事会进行建设性的合作，以实现本届大会期间提出的所有建议。

145. 土耳其代表指出，善政、效率和有效性以及实现国际民航组织的战略目标都极为重要，他表示相信秘书处在下一个三年期执行 WP/48 号文件中概述的措施时，将坚持这些原则和战略目标。同时他认为 WP/423 号文件（美国）载有使国际民航组织的管理和监督现代化的非常重要的建议，应由理事会加以评估，并由秘书处加以最佳利用。

146. 乌拉圭代表赞同 WP/48 号文件以及 WP/423 号文件规定的原则，因为这些原则有助于以建设性的方式增强国际民航组织的效率和有效性。

147. 马来西亚代表表示支持 WP/423 号文件，并同意前面发言者的意见，即理事会应审议其中提议的行动。关于 WP/48 号文件，他对秘书处在本三年期为提高国际民航组织在许多领域的效率和有效性所做的辛勤工作表示赞赏，这些领域包括：制定国际民航组织业务计划、成果预算制和机构管理报告工具；通过广泛传播信息加强与成员国的沟通；通过使用自动化和信息技术工具改进工作方法和程序；以及加强公共宣传和外联。马来西亚代表申明，这些行动对于满足本组织、其成员国和国际航空界不断变化的需要而言至关重要。他还赞同 WP/48 号文件中概述的 2020－2022 年三年期内进一步使国际民航组织的程序和进程现代化的补充措施。

148. 马里代表祝贺国际民航组织在本三年期取得的成就，表示支持 WP/48 号文件和所附的大会决议草案。他同意前面发言者的看法，即 WP/423 号文件（美国）是对 WP/48 号文件的补充，并与他们一道呼吁考虑 WP/423 号文件中关于国际民航组织管理和监督现代化的建议，将其作为本组织下一个三年期工作方案的一部分。

149. 巴拿马代表支持 WP/48 号文件中提出的措施以及 WP/423 号文件中提出的措施，这些措施的目标都是旨在增强国际民航组织的效率和有效性。

150. 西班牙代表指出，每个组织都有必要不断实现现代化，他强调就国际民航组织而言，这种现代化是为了服务于其成员国的利益。他强调善政做法至关重要，是国际民航组织机构文化的基石，并表示大力支持 WP/48 号文件（理事会）提出的行动，以进一步提高本组织在 2020－2022 三年期的效率和有效性。然而，西班牙代表注意到这些建议可能不够，并同意前面的发言者的意见，即 WP/423 号文件（美国）中提出的补充建议应被视为本组织下一个三年期工作方案的一部分。关于该文件所附的大会决议草案，西班牙代表建议修订执行部分第 1 条，只要求理事会采取其中提到的具体步骤，因为在秘书长和秘书处的协助下实现既定目标是理事会的责任，并要求理事会向下届大会报告这些措施的执行情况及其影响。

151. 印度代表强调国际民航组织即将庆祝其成立 75 周年，并表示她对本组织多年来在努力确保航空运输安全方面成功应对了众多挑战感到自豪。她注意到理事会主席和秘书长在本三年期内为增强国际民航组织的效率和有效性付出了极大努力，对他们表示感谢，并赞同 WP/48 号文件（理事会）中提出的进一步改进措施。鉴于航空创新和技术带来的新挑战以及国际民航组织需要为今后 75 年及其后做好准备，印度代表还支持 WP/423 号文件（美国）中提出的行动。

152. 喀麦隆代表也赞同 WP/48 号文件。她表示赞赏美国在 WP/423 号文件中提出的使国际民航组织的管理和监督现代化的措施，并认识到这些措施与理事会在 WP/48 号文件中提出的措施有一定的一致性，她建议将这些基本要素结合起来，作为本组织下一个三年期工作方案的一部分加以考虑。

153. 毛里塔尼亚代表同样赞同 WP/48 号文件，并对本三年期内为增强国际民航组织的效率和有效性所作的重大努力表示赞赏。但是他指出在这方面可以取得进一步进展，并表示支持 WP/423 号文件中提出的行动。毛里塔尼亚代表提请注意 WP/48 号文件所载大会决议草案附录所列的提高本组织有效性和效率的其他措施，表示赞成采取加强赋予地区规划进程自主权以及赋予国际民航组织地区办事处相关权力和资源的任何措施，同时确保全球一级的充分协调（参看 d) 段）。他强调必须加强各地区办事处的资源，使其能够定期提供成员国要求的援助。

154. 新西兰代表欢迎 WP/48 号文件（理事会）所载的信息，并赞同文件中提出的行动。他还表示支持 WP/423 号文件（美国）及其所载原则，并同意前面的发言者的意见，即这两份文件是相辅相成的。因此，新西兰代表赞同澳大利亚、新加坡和欧洲国家代表就此作出的发言。

155. 厄立特里亚代表表示完全支持 WP/48 号文件和补充性质的 WP/423 号文件，强调应酌情考虑和执行这两份文件中提出的行动，作为本组织下一个三年期工作方案的一部分。他赞同中国和新加坡代表就此发表的意见。厄立特里亚代表强调，道德操守、效率和有效性、透明度、问责制、可信性和中立性对国际民航组织的机构健康和未来发展至关重要。

156. 哥斯达黎加代表也赞同这两份文件，并同意墨西哥、西班牙和澳大利亚代表的意见。他提到 WP/48 号文件第 2.5.3 段关于国际民航组织的几个地区办事处为执行不让任何国家掉队活动而制定的体制战略，并向国际民航组织北美、中美和加勒比地区办事处表示祝贺，因其所属地区的所有国家都签署了《北美、中美和加勒比地区实施不让任何国家掉队战略的意向声明》。哥斯达黎加代表强调，哥斯达黎加的情况证明了这样一个事实：在北美、中美和加勒比地区，没有一个国家掉队，每个国家都得到了实施国际民航组织标准和建议措施所需的支持。他注意到航空部门是全球经济的一个重要支柱，目前在全世界提供了 39 万多个就业机会，而且该部门正在迅速增长和演变，因此他强调理事会需要在下一个三年期继续以透明的方式展现变革领导能力，并加强对国际民航组织信息的获取。

157. 阿拉伯联合酋长国代表表示支持 WP/423 号文件（美国），并指出阿拉伯联合酋长国期待着与其他国家和国际民航组织合作，使本组织的管理和监督现代化，从而进一步有效实施国际民航组织的标准和建议措施、政策和方案。

158. 民用空中航行服务组织（CANSO）观察员对 WP/48 号文件（理事会）表示支持，他申明在这一重要和迅速的航空创新时期，增强国际民航组织的效率和有效性至关重要。他还赞同补充性质的 WP/423 号文件（美国）及其所附的大会决议草案，其中要求理事会和秘书长采取具体措施，“提高透明度、改善工作环境、与外部利害攸关方发展创新型新伙伴关系、提高组织的有效性并确保基于共识的结果仍然是国际民航组织及其专题专家机构的核心价值和目标，并调动更多的资源来实现更好的交付”。CANSO 的观察员强调，该组织致力于协助增强国际民航组织的效率和有效性。他进一步强调，由于航空创新的速度很快，国际民航组织必须积极主动，制定必要的监管框架和指导材料。

159. 秘书长感谢成员国承认秘书处在她领导下在本三年期内为增强国际民航组织的效率和有效性所取得的进展。正如一些成员国所指出的那样，如果没有这种进展，国际民航组织就不可能在过去三年中提供更多的强化服务。秘书长指出，执行委员会在过去一周的讨论清楚地表明，成员国对国际民航组织提供的服务感到满意。

160. 秘书长强调指出，效率和有效性、透明度和道德操守文化是她在本三年期的优先事项，并将继续是她在下一个三年期的优先事项，她重申与高级管理人员和成员国一道致力于这方面的工作。在此背景之下，她欢迎美国在 WP/423 号文件中提出的建议，并将与高级管理人员一起审查属于她职权范围内的建议，以确定如何将这些建议作为进一步增强国际民航组织效率和有效性的持续努力的一部分加以实施，以便向成员国提供更好的服务。秘书长欢迎成员国就此提出的建议，并呼吁它们提供支持，使国际民航组织成为联合国系统内最好的组织之一。她还呼吁成员国向国际民航组织提供额外资源，使秘书处能够执行相关任务。秘书长重申，组织变革不可能一蹴而就，她强调在本三年期间这方面的努力已经加快。然而她指出，随着新技术的引入和预计到 2030 年空中交通量将翻一番，航空世界正在迅速变化，需要加倍努力，以提高本组织的效率和有效性。秘书长表示相信，在高级管理人员和成员国的支持下，国际民航组织在提供成员国所期望的服务方面能够变得更加高效、有效和透明。

161. 理事会主席阿留博士感谢所有成员国在本次讨论中的意见和建设性参与。他指出，增强国际民航组织的效率和有效性是大会数届会议的一个经常性议程项目，因为这是一项正在进行的工作。他认为尽管有此讨论，国际民航组织仍是联合国系统中效率最高和最有效的组织之一。但是每个组织都要不断改进。国际民航组织出于继续作为处理国际民用航空问题的牵头组织的愿望，多年来不断改进，作出了大胆的决定，对本组织进行变革，造福于成员国和航空业。理事会主席打消了讨论中可能产生的关于国际民航组织是一个支离破碎的组织的任何误解，并申明国际民航组织是一个高效和有效的组织，且力求提高效率和有效性。

162. 理事会主席举例说，他在任职六年期间提出了两项举措，即不让任何国家掉队举措和创新博览会。他强调，首届创新博览会于 2019 年 9 月 22 日至 23 日与第五届国际民航组织世界航空论坛同时举行，论坛的主题是航空创新。理事会主席指出，第五届国际民航组织世界航空论坛侧重于两个方面：向出席论坛的高级别政府官员提供关于如何为航空发展实施创新的见解；对遗留的监管程序和框架进行创新，以满足新兴技术的需要。理事会主席在此范畴内看待目前的讨论。

163. 理事会主席指出，在本三年期内，理事会集中讨论了治理问题，并已作出并将继续作出决定，协助秘书处开展工作，以确保国际民航组织始终是联合国系统内效率最高和最有效的组织。他回顾说，美国代表在介绍 WP/423 号文件时指出，提高本组织的效率和有效性是摆在大会面前的最重要问题之一。理事会主席指出这是一个优先问题，他表示虽然国际民航组织开展的所有工作都很重要，但有必要确定优先次序，因为没有足够的资源来开展本组织业务计划中的所有活动。他认识到治理问题的重要性，同时责成成员国确保在确定本组织下一个三年期工作的优先次序时，继续优先考虑航空安全、安保和简化手续、空中航行能力和效率、航空运输的经济发展与环境保护等重要问题。理事会主席强调了国际民航组织在过去三年中在这些领域取得的成就，包括：加强航空安全和有效实施；降低事故率；实施全球航空安全计划（GASP）、全球空中航行计划（GANP）和全球航空安保计划（GASeP），以使各成员国受益；改善与成员国的沟通；以及不让任何国家掉队举措。

164. 理事会主席责成国际民航组织的所有主要财政捐助国继续支持该组织，以满足发达国家和发展中国家的需要，确保全球航空网络继续在世界各地区蓬勃发展。此外，他呼吁新当选的理事会不仅在治理和增强国际民航组织的效率和有效性问题上，而且在支持全世界国际民用航空发展的问题上，即航空安全、安保和简化手续、空中航行能力与效率、航空运输的经济发展与环境保护问题上，都分配时间和资源。

165. 理事会主席回顾美国代表早些时候宣布，与其过去在其财政年度结束的 9 月 30 日之前缴纳一半分摊会费的做法不同，美国将不支付该分摊会费，而且暂停向国际民航组织支付其所有进一步分摊会费，直至另行通知（参看上文第 101 段），理事会主席还呼吁美国不要离开国际民航组织。他敦促美国继续向本组织提供支持，以使美国联邦航空管理局（FAA）和运输安全管理局（TSA）的专家们在国际民航组织的各个技术专家组中为加强全球航空安全和安保所做的出色工作能够继续下去，与此同时理事会则继续处理上述治理问题和增强国际民航组织的效率和有效性的问题。理事会主席强调，没有美国向国际民航组织提供的所有资源，就不可能实现美国运输部长在第二次全体会议（P/2）上发表的一般性声明中阐明的所有崇高方案（见 WP/603 号文件）。

166. 理事会主席鼓励秘书长和秘书处审议在讨论增强国际民航组织效率和有效性时提出的一些重要问题。关于大会决议的问题，他澄清指出，国际民航组织的传统做法是只就某一议程项目通过一项大会决议，以避免混淆。理事会主席表示赞成澳大利亚代表就 WP/423 号文件（美国）提出的行动，他提议大会提请理事会注意该文件的关键内容并指示理事会认真审议这些内容，以期将其纳入提高本组织效率和有效性的持续努力之中。

167. 主席在总结讨论时表示，执行委员会注意到理事会提出的 WP/48 号文件，并赞赏在本三年期内为增强国际民航组织的效率和有效性所取得的成就。执行委员会还注意到战略规划、协调和伙伴关系办公室主任关于审查国际民航组织秘书处现有结构的口头报告中提供的信息。它承认这一进程将作为通过国家级信件磋商机制与成员国协商进程的一部分予以提出，其目标是找到一个平衡和务实的解决办法，将实现国际民航组织的战略目标和成员国的利益作为其审议的中心，以确保本组织的持续相关性。

168. 执行委员会注意到，WP/48 号文件（理事会）和 WP/423 号文件（美国）是相辅相成的，并支持大会通过 WP/48 号文件所附的关于增强国际民航组织效率和有效性的拟议最新大会决议。

169. 执行委员会支持 WP/423 号文件提出的建议，这些建议强调必须继续努力，使国际民航组织的工作方法、管理和监督进一步现代化，以更好地满足成员国的需要，并跟上不断变化的环境。这些努力应着重于提高透明度，以便更好地作出决策，根据《国际民航组织道德操守框架》，为提高业绩提供积极的环境，利用伙伴关系和调动资源，并通过更好的方案拟订、加强协调机制和酌情进行结构调整来提高组织效能。虽然执行委员会支持 WP/423 号文件，但会上一致认为，大会关于这一问题的现有决议和政策已经涵盖了所附的拟议大会决议草案。执行委员会建议国际民航组织继续努力提高本组织的效率和有效性。委员会还商定，秘书处将继续定期向理事会提供关于这一问题的最新情况，并向大会第 41 届会议提出报告。

170. 美国代表在答复主席的总结时，不同意以下说法，即美国提议的大会决议草案（WP/423 号文件）中提出的所有关切都已包括在现有的大会决议和政策中。他重申美国希望国际民航组织发挥有效性，并强调它不会在 WP/423 号文件所载的核心原则上进行妥协。美国代表指出他已拟定一项提案，将该文件所附大会决议草案的案文纳入到 WP/48 号文件所附理事会拟议的大会最新决议，并要求对该案文予以审议。

171. 理事会主席回顾他在执行委员会先前讨论议程项目 16（EX/5）时所作的澄清，并强调大会可通过两种方式就这一问题向理事会作出指示：在大会决议正文中或在关于议程项目 19 的报告中提供指示。他提议在执行委员会关于议程项目 19 的报告中反映 WP/423 号文件（美国）的关键内容，特别是所附大会决议草案执行部分第 1 条。

172. 执行委员会主席注意到美国代表提出的要点，表示他和理事会主席以及秘书处有关工作人员将在本次会议结束后立即与他会晤，讨论他的提议。执行委员会将在下次会议上获悉会晤结果，届时将继续审议议程项目 19。

173. 会议于 12 时 30 分休会。

第八次会议记录

（2019 年 9 月 30 日，星期一，14 时 30 分）

讨论题目

1. 议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性（续）

改进国家级信件的结构及其答复，以更好地实施标准和建议措施、空中航行服务程序和全球计划

— 喀麦隆提交的文件
— 阿拉伯联合酋长国提交的文件
— 古巴提交的文件，由阿根廷、阿鲁巴、伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和委内瑞拉玻利瓦尔共和国联署

2. 议程项目 23：技术援助方案

技术援助

— 关于国际民航组织技术援助方案的报告
— 加拿大和新西兰提交的文件
— 非洲民用航空委员会（AFCAC）提交的文件
— 中美洲空中航行服务公司（COCESNA）成员国提交的信息文件
— 加拿大提交的信息文件
— 印度尼西亚提交的信息文件
— 委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交的信息文件

非洲航空安保和简化手续全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）

— 非洲航空安保和简化手续全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）的实施进展报告
— 非洲民用航空委员会提交的文件

3. 议程项目 24：技术合作 — 政策和活动

— 2016－2018 年期间技术合作的政策和活动
— 独联体国家间航空委员会（IAC）提交的信息文件

4. 议程项目 26：由执行委员会审议的其它高级别政策问题

商业航天

— 关于商业航天运输（CST）的报告
— 空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）和国际航空运输协会（IATA）提交的文件

创新

— 航空创新
— 多米尼加共和国提交的文件
— 法国、意大利和瑞典提交的文件
— 新加坡提交的文件，由澳大利亚、库克群岛、斐济、印度尼西亚、老挝人民民主共和国、马绍尔群岛、瑙鲁、北马其顿、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、特立尼达和多巴哥、联合王国和民用空中航行服务组织（CANSO）联署
— 阿拉伯联合酋长国提交的文件
— 民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航协（IATA）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交的文件
— 航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）和民用空中航行服务组织提交的文件
— 航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的文件

讨论摘要

议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性

1. 执行委员会恢复（EX/7）并完成了对议程项目 19 的审议。提供了关于主席、理事会主席、秘书处相关工作人员和美国代表在第 7 次执委会会议之后立即举行的会议结果的最新情况，这次会议涉及美国代表提出的将 WP/423 号文件所附大会决议草案的案文纳入理事会 WP/48 号文件所附关于提高国际民航组织效率和有效性的拟议更新大会决议。此后，重点讨论了改进国家级信件结构及其对国家级信件的答复问题上，以更好地实施标准和建议措施、空中航行服务程序和全球计划，这一题目载于各国提交的三份文件之中。

关于 WP/48 号文件（理事会）和 WP/423 号文件（美国）所附大会决议草案的最新情况

2. 主席告知执行委员会，在与美国代表举行的上述会议期间，审查了 WP/48 号文件（理事会）和 WP/423 号文件（美国）所附的大会决议草案。如同执行委员会先前的讨论中（EX/7）普遍认识到的，由于这两份文件中包含的建议是互补的，因此有可能将这两份大会决议草案合并到增强国际民航组织的效率和有效性的标题之内。执行委员会在审议关于议程项目 19 的报告草案（WP/582）时，将有机会审查所产生的大会决议案文。

改进国家级信件的结构及其答复，以更好地实施标准和建议措施、空中航行服务程序和全球计划

3. 喀麦隆代表介绍了 WP/467 号文件（改善国际民航组织关于修订附件和空中航行服务程序的国家级信件的回复工具），该工作文件强调成员国需要有效的工具来回复国际民航组织关于修订附件和空中航行服务程序（PANS）的国家级信件，以解决多年来一直存在的信件回复率低的问题。该文件强调，成员国对附件和空中航行服务程序修改稿的审议必须有相关利害攸关方特别是业界的参与，并指出可以建立协作性工具来共享国际民航组织信件并收集意见。在这方面，文件回顾了 2014 年在国际民航组织总部和一些地区举行的会议上介绍的名为“拟议修订的电子通告（ENOPA）”工具，作为其电子安全工具套件的组成部分。ENOPA 使成员国能够除其他外，接收国际民航组织关于修订提案的国家级信件，向国际民航组织提供有关意见，并邀请专家在线协作，发表意见或召开电话会议，以审议修订提案。该文件强调，国际民航组织尚未部署 ENOPA 来造福成员国，并强调根据大会第 A39-21 号决议执行条款 4，国际民航组织必须侧重于完成和有效部署 ENOPA 或任何其他类似平台，为回复国际民航组织国家级信件提供便利。

4. WP/467 号文件请大会：

a) 注意到工作文件中所载信息；和

b) 要求国际民航组织完成在线协作式工具的开发，为回复关于修订附件和空中航行服务程序的国家级信件提供便利。

5. 阿拉伯联合酋长国代表介绍了 WP/245 号文件（探讨国际民航组织的新工作方法）。该文件重申了阿拉伯联合酋长国在上届大会期间通过 A39-WP/320 号信息文件中提出的对成员国因国际民航组织的信件数量而面临的挑战的日益关切。文件呼吁国际民航组织评估其出版物的数量和更新频率，并评估是否真正实现了预期的结果。

6. WP/245 号文件请大会：

a) 注意评价和内部审计办公室发布的关于国际民航组织标准制定程序的评估报告（EV/2018/01）；

b) 指示国际民航组织理事会评估国际民航组织的工作方法，谋求更加面向成果的产出而不是指令性产出，特别是在处理出版物颁布过程时尤为如此；和

c) 指示国际民航组织对本组织的方法实施衡量和监测系统，这会切实鼓励制定一些改变局面的工作方式，将促进各国内部实施标准和建议措施（SARP）、全球航空安全计划（GASP）和全球空中航行计划（GANP）。

7. 古巴代表介绍了 WP/461 号文件（由国际民航组织理事会通过的具有不同内容适用日期的标准和建议措施修订案文的建议的结构），该文件由阿根廷、阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚多民族国、巴西、哥伦比亚、哥斯达黎加、多米尼加共和国、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）联署。该文件强调，国际民航组织对具有不同适用日期的标准和建议措施的新的编辑做法，使得将标准和建议措施纳入各国国家法规和申报差异的过程变得复杂。因此，请大会建议国际民航组织对于国际民航组织理事会通过的标准和建议措施修订案文采用如下结构：如果各项要求在不同日期适用，则将内容根据适用日期分为（A，B，C 等）各部分，如该文件第 1.7 a) 段具体所示。这将简化差异通知，并能更清楚地解释针对每个适用日期提出的差异。

讨论

8. 智利、尼加拉瓜、委内瑞拉玻利瓦尔共和国、哥伦比亚、乌拉圭、阿根廷、尼日利亚、刚果、阿尔及利亚和喀麦隆代表赞同 WP/461 号文件（古巴和共同提案国）中提议的行动，他们认为这将简化具有不同适用日期的标准和建议措施的格式，使其更容易理解，从而促进标准和建议措施的实施，也为通知差异提供便利。此外，阿根廷、尼日利亚、刚果和阿尔及利亚代表表示支持 WP/467 号文件（喀麦隆）中建议的行动，因为这将加强标准和建议措施的制定和实施。法国、塞内加尔、贝宁、南非、马里和古巴代表也表示支持 WP/467 号文件。塞内加尔代表在表示支持时重申，该文件中建议的行动符合大会第 A39-21 号决议的执行条款 4，其中要求秘书长调查并根据需要采用新的通信工具，包括基于网络的解决办法，作为改进与成员国和国家级信件其他接收方之间的交流和互动以及改进国际民航组织记录管理系统中对答复记录的手段。

9. 瑞士、土耳其和西班牙代表也赞同 WP/461 号文件（古巴和共同提案国）和 WP/467 号文件（喀麦隆）中提议的行动，西班牙代表强调应将其提交理事会在空中航行委员会的支持下予以审议。

10. 美国代表指出，虽然美国支持国际民航组织研究如何改进具有不同适用日期的标准和建议措施修订案文的结构，但美国建议秘书处不仅要考虑 WP/461 号文件中提出的方法，还要考虑其他方法。

11. 古巴代表强调今天（9 月 30 日）是国际翻译日，并祝贺国际民航组织的口译和笔译团队为便利大会审议所做的出色工作。她提及执行委员会先前对议程项目 18：国际民航组织的多种语文的审议，重申了她对国际民航组织关于实施标准和建议措施和空中航行服务程序的指导材料未能以所有六种语文同时出版的关切，并再次建议考虑在未来的三年期预算中列入具体拨款，用于将指导材料翻译成本组织的所有正式语言（参见 A40-Min. EX/2，第 137 段）。

12. 古巴代表表示完全支持 WP/467 号文件（喀麦隆），并申明其中建议的行动将提高关于附件和空中航行服务程序修订的国家级信件的答复率，2018 年的该答复率只有 40%，即只有约 77 个成员国对国家级信件作出了答复（参见 WP/48 号文件第 2.5.1 段；EX/7）。此外，建议的行动将解决她以前在理事会表达的关切，即尽管《芝加哥公约》第九十条第一款规定，附件修订需经理事会三分之二的票数通过，但并未要求在将附件修订提案提交理事会通过之前，必须收到对有关国家级信件的最低数量的答复（参见 C-MIN 217/2 号记录第 10 段）。古巴代表承认，很难获得大多数成员国对此类国家级信件的答复，并称所收到的意见往往不被国际民航组织接受。她表示希望秘书长在下一个三年期实施进一步措施以提高国际民航组织的效率和有效性时，能考虑到 WP/467 号文件中建议的行动。

13. 战略规划和地区事务协调办公室主任在澄清时指出，关于 WP/467 号文件（喀麦隆），由于资源限制，国际民航组织尚未完全完成拟议修订的电子通告（ENOPA）的制作。他强调，理事会最近审议了评审办关于国际民航组织标准制定过程的评估报告（EV/2018/01），秘书处在实施该报告的建议时将考虑 WP/467 号文件提供的信息。

14. 在谈到 WP/245 号文件（阿拉伯联合酋长国）时，战略规划和地区事务协调办公室主任强调，全球空中航行计划和全球航空安全计划已经制定了新的程序，以确保这两个全球计划始终侧重于交付成果。他指出这包括设立全球空中航行计划和全球航空安全计划工作组，工作组将持续监测全球计划的效率和有效性并提出改进建议，他建议将 WP/245 号文件中的建议提交给这两个工作组审议。此外，战略规划和地区事务协调办公室主任强调，秘书处正在实施一种以项目为导向的做法，将总部和地区办事处的工作方案与全球空中航行计划和全球航空安全计划挂钩，也与联合国可持续发展目标联系起来。

15. 关于 WP/461 号文件（古巴和共同提案国），战略规划和地区事务协调办公室主任欢迎对具有不同适用日期的标准和建议措施的新编辑做法提供的反馈。但他强调指出，如果恢复以前的编辑做法，将消除成员国所要求的可见性。不过他同意有必要进一步审查新的格式对于成员国申报差异造成的意外复杂性。

16. 在总结关于改进国家级信件结构及其答复以更好地实施标准和建议措施、空中航行服务程序和全球计划问题的讨论时，主席指出，关于 WP/467 号文件（喀麦隆），执行委员会认识到，对标准和建议措施和空中航行服务程序的拟议修订做出回应的在线系统尚未全部开发完毕，并进一步指出，文件中提及的活动将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算中的可用资源以及预算外资源的可用性而定。执行委员会还获悉，理事会已审议了评审办关于国际民航组织标准制定过程的评估报告（EV/2018/01），秘书处在实施该报告的建议时将考虑 WP/467 号工作文件中的信息。

17. 关于 WP/245 号文件，执行委员会欢迎工作文件中的信息并确认指出，尽管国际民航组织在朝着基于成果的管理框架迈进方面取得了重大进展，但仍有许多工作要做。委员会认识到全球空中航行计划（GANP）和全球航空安全计划（GASP）建立的新进程旨在保持那些全球计划的相关性及其结果的重点性，并同意应将 WP/245 号文件所载建议交由全球空中航行计划和全球航空安全计划工作组，以供其考虑并采取行动。执行委员会进一步注意到，秘书处已在实施一种以项目为导向的做法，将总部和地区办事处的工作方案与全球空中航行计划和全球航空安全计划以及联合国可持续发展目标联系起来。

18. 关于 WP/461 号文件（古巴和共同提案国），执行委员会认识到在国际民航组织新的编辑做法中推迟适用日期提高了标准和建议措施的可见度，但同时也认识到对于使用新格式申报差异方面的复杂性所表示的关注。执行委员会建议国际民航组织考虑上述复杂性，并做出必要的调整以解决这些问题。

议程项目 23：技术援助方案

19. 在议程项目 23 项下，执行委员会根据理事会提交的两份主要文件（WPs/4 和/63 号文件）以及各国和国际组织提交的相关文件，审议了技术援助和非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）。

技术援助

20. 全球航空培训办公室主任（C/GAT）介绍了 WP/4 号文件（关于国际民航组织技术援助方案的报告），该文件报告了国际民航组织在当前三年期期间在航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展以及环境保护等领域的技术援助方案。文件强调指出，在此期间不少国家齐心协力，努力解决其航空系统方面的缺陷。这些努力取得了积极成果，通过国际民航组织普遍安全监督计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）证明了这一点。但是文件强调，对于尚未达到加强其航空系统之目标的国家，国际民航组织继续致力于提供援助至为关键，并且完全符合本组织“不让任何国家掉队”（NCLB）举措的意图。因此，国际民航组织和所有利害攸关方，特别是航空合作伙伴，以协调和合作的方式做出努力至关重要，从而避免工作重复。

21. 文件进一步强调，建设国家航空系统的能力往往需要巨大的资源，许多国家无法承担。各国和业界的持续支持和贡献不仅在提升国家航空系统而且在解决诸如重大安全关切（SSCs）和重大安保关切（SSeCs）等迫在眉睫的重大缺陷方面都发挥了主导作用。为此目的，国际民航组织希望所有利害攸关方能够继续提供支持和捐助，以使需要援助的国家受益。

22. WP/4 号文件请理事会：

a) 鼓励各国支助国际民航组织的技术援助活动；和

b) 要求国际民航组织与各国、国际和地区组织和业界合作，继续在各项战略目标下开展和实施技术援助。

23. 加拿大代表介绍了由加拿大和新西兰提交的 WP/129 号文件（加强技术援助举措）。该文件认识到技术援助是帮助确保所有国家都受益于安全和安保的民用航空系统的工具，鼓励大会协调其技术援助工作，并支持国际民航组织地区办事处更多地参与技术援助事务。为了维护不让任何国家掉队的目标，文件进一步建议技术援助项目在可能的情况下包括一个绩效衡量组成部分，以协助确保援助活动的最大有效性。该文件承认国际民航组织最近开始了这方面的各种活动，并鼓励大会支持这些努力并采取进一步行动，加强世界各地的技术援助活动。

24. WP/129 号文件请大会：

a) 鼓励成员国和其他实体使其技术援助努力统一步调，在捐助者和受援者之间对项目进行多边协调，从而尽可能及时和可持续地举办技术援助活动；

b) 支持增加国际民航组织各地区办事处在技术援助事项中的参与，包括加强合作，提高活动效率以及在适用情况下协调技术项目；和

c) 确保发展项目包括一个绩效衡量组成部分，以加强用来评估技术援助工作及其对国际航空运输所做贡献的措施。

25. 科特迪瓦代表代表非洲民航委员会 54 个成员国介绍了 WP/319 号文件[支持继续开展非洲航空安全的全面地区实施计划（非印计划）]，文件突出强调了通过实施非印计划而在增强非洲航空安全方面取得的进展。基于其所获得的成就，非洲民航委员会和非洲国家支持非印计划的目标，并坚信继续开展这一计划将有助于进一步加强非洲航空安全并协助加快和可持续地保持非洲国家迄今为止取得的进展。文件强调有必要协调非洲大陆的各种举措，以便优化使用资源并减少工作重复。

26. WP/319 号文件请大会：

a) 注意到非印计划取得的进展以及非洲国家对于实施非印计划及其目标的承诺；

b) 支持继续开展非印计划的各项活动和基于项目的做法；

c) 要求国际民航组织、成员国、国际组织和业界伙伴支持该计划及其相关项目；

d) 要求国际民航组织与非洲民航委员会及其伙伴一起协调各种举措，以避免工作重复，加强关于使用该安全计划项下所承诺的资源情况的透明度；和

e) 鼓励其他地区考虑采取与非印计划类似的做法，处理安全缺陷和挑战。

27. 会上注意到，还提交了以下信息文件：COCESNA 成员国提交的 WP/77 号文件第 1 号修改稿[对北美、中美和加勒比地区办事处的表彰]；加拿大提交的 WP/441 号文件（对海地的有针对性的援助）；委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交的 WP/493 号文件第 1 号修改稿（南美洲地区国家在民用航空安全方面的技术援助经验）；以及印度尼西亚提交的 WP/511 号文件（印度尼西亚航空培训的供资）。

讨论

28. 大韩民国、瑞典和委内瑞拉玻利瓦尔共和国的代表表示支持 WP/4 号文件（理事会）。大韩民国代表借此强调，国家实施标准和建议措施对于国际民用航空的安全、可靠、可持续和高效发展至关重要。他强调，根据国际民航组织的技术援助方案提供的实施支助符合本组织的不让任何国家掉队举措，大大有助于实现国际民航组织的战略目标，他重申大韩民国承诺继续为国际民航组织的自愿基金提供捐助，特别是那些与安全、空中航行能力和效率以及安保有关的自愿基金，以使本组织能够实现其相关战略目标。

29. 瑞典代表表示欢迎和支持 WP/4 号文件所载建议，并提请注意 WP/107 号文件第 1 号修改稿（支助国际民航组织不让任何国家掉队举措）。该文件由芬兰代表欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交并由新西兰和加拿大联署，在执行委员会早些时候对议程项目 20（EX/2）的审议中已经讨论过。他强调说，该文件包含了一些进一步改善不让任何国家掉队举措实施情况的具体建议，并强调了加强合作和协调的重要性，以使不让任何国家掉队政策更加成功和有效。该文件尤其建议国际民航组织与合作伙伴和受援国合作，将其技术援助、技术合作和能力建设活动与合作伙伴的有关活动相协调，以使其影响最大化。

30. 委内瑞拉玻利瓦尔共和国代表承认，如 WP/4 号文件所述，国际民航组织在本三年期开展了重要的技术援助和能力建设活动，从而加强了航空安全和安保。他重申委内瑞拉愿意与国际民航组织南美地区办事处（利马）协调参加这些活动。在这方面，他强调了 WP/493 号信息文件第 1 号修改稿（南美洲地区国家在民用航空安全方面的技术援助经验），该文件阐述了委内瑞拉在本三年期内通过南美地区办事处向巴拉圭、厄瓜多尔、玻利维亚多民族国、哥伦比亚和圭亚那提供的与航空安全有关的技术援助。

31. 葡萄牙代表表示支持 WP/129 号文件（加拿大和新西兰）中的建议，欢迎国际民航组织地区办事处在技术援助事项上发挥地区协调作用，以避免工作重复。他强调，文件中提到的举措和行动是秘书处建立的航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）的一部分，并鼓励各国与航空安全实施援助伙伴关系共享其项目和支助活动。葡萄牙代表强调，支持地区安全监督组织并与之合作也将是向各国提供技术援助的一种手段。

32. 澳大利亚代表在赞同 WP/129 号文件之时，也同意共同提案国的观点，即国际民航组织地区办事处网络是国际民航组织协助成员国实现本组织战略目标的核心途径，并表示支持国际民航组织地区办事处更多地参与技术援助事项，包括加强合作和有效开展活动。他强调这对亚太地区尤其重要，该地区各国正在努力实现雄心勃勃的 2018 年北京宣言承诺，并将很快考虑如何回应执行委员会先前在议程项目 20（EX/2）项下讨论的太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）的航空需求分析。澳大利亚代表同意，成员国和其他实体在协调其援助努力

方面也可发挥作用，以确保物有所值并为成员国交付积极和可持续的成果。为此，他继续鼓励国际民航组织确保各地区办事处得到充分和适当的资源，以便能够最好地满足每个地区内成员国的需要。

33. 意大利代表支持 WP/319 号文件（非洲民航委员会），并强调根据大会第 A36-1 号决议的目标，AFI 计划在本三年期内在所有重点领域都取得了进展，从而证明了其有效性。他肯定了所取得的成就是相当积极的，并列举了所有绩效指标的重大改进，以及国家安全监督系统的八个关键要素的平均有效实施水平的可衡量的提高。然而意大利代表指出，在国家安全方案（SSP）的实施和安全监督能力等方面仍有很大的培训需求。鉴于上述情况，他请大会支持继续实施 AFI 计划。意大利代表指出，意大利作为欧盟成员国，欢迎欧洲委员会在今后三年继续为 AFI 计划分配资源，并邀请所有成员国和业界在这方面加强努力。他强调说，AFI 计划是国际民航组织不让任何国家掉队举措的一个具体范例，必须予以保留。

34. 乍得、塞内加尔和刚果代表也对 WP/319 号文件表示了支持。在此过程中，乍得代表对国际民航组织通过西部和中部非洲地区办事处（达喀尔）向乍得提供的技术援助表示赞赏。塞内加尔和刚果代表重申了大会支持继续实施 AFI 计划的重要性以及国际民航组织、各成员国、国际组织和行业伙伴支持 AFI 计划及其相关项目的重要性。

35. 博茨瓦纳、刚果民主共和国和多哥代表赞同 WP/4 号文件（理事会）和 WP/319 号文件（非洲民航委员会）。

36. 南非、尼加拉瓜、南苏丹、尼日利亚、阿拉伯联合酋长国、坦桑尼亚联合共和国、孟加拉国和中国代表赞同已提交的所有三份文件。在此过程中，南非代表表示支持继续实施国际民航组织的技术援助方案。但他也认为，WP/129 号文件（加拿大和新西兰）和 WP/139 号文件（非洲民航委员会）中强调的在提供技术援助方面缺乏协调的问题可能会导致工作重复和浪费。因此南非代表同意，国际民航组织有必要进行协调和领导，并按照 WP/129 号文件的建议，由地区办事处在技术援助事项上发挥重要作用。他还同意有必要加强对技术援助工作及其对国际航空运输的贡献进行评估的措施，确保发展项目包含该文件中建议的绩效衡量部分。南非代表强调了国际民航组织和非洲民航委员会在实施 AFI 计划方面的协调工作，并感谢这两个组织在这方面提供的援助。

37. 尼加拉瓜代表强调，中美洲航空安全机构（ACSA）向该地区各国提供与安全有关的实施支助。他表示赞赏国际民航组织在安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展和环境等领域向所有国家提供的技术援助，以实现本组织的战略目标和全球计划的目标；他也表示赞赏国际民航组织向 AFI 计划及其相关项目提供的支持。

38. 阿拉伯联合酋长国代表重申，国际民航组织、各成员国和其他实体有必要使其技术援助活动同步化，以提高其有效性。他强调，阿拉伯联合酋长国准备向国际民航组织的技术援助方案提供额外的支持，该方案的活动完全符合本组织的不让任何国家掉队举措。

39. 坦桑尼亚联合共和国代表表示支持国际民航组织的技术援助方案以及 AFI 计划。鉴于通过实施 AFI 计划所取得的重大进展，他主张继续实施该计划，并申明该计划是其他地区为解决安全缺陷和挑战可遵循的一个良好模式。

40. 孟加拉国代表重申有必要协调国际民航组织、各成员国和其他实体开展的各种技术援助活动，以确保受援国的需求得到满足，没有一个国家掉队。

41. 中国代表同意必须通过协调提供技术援助来确保没有任何国家掉队。他赞同澳大利亚代表关于国际民航组织地区办事处应更多地参与技术援助事项的意见，包括加强合作和有效开展活动，这在亚太地区尤其重要，因为该地区各国正在努力实现雄心勃勃的 2018 年北京宣言承诺，并将很快考虑如何回应太平洋小岛屿发展中国家的航空需求分析。

42. 民用空中航行服务组织（CANSO）观察员赞同 WP/129 号文件（加拿大和新西兰），并强调 CANSO 支持加强技术援助方案，并随时准备在可能时提供协助。他还赞同 WP/319 号文件（非洲民航委员会），指出 CANSO 认为 AFI 计划对加强非洲地区的航空安全极为重要，并强调它目前正在协助实施该计划并将继续这样做。

43. 在总结关于技术援助的讨论时，主席指出，执行委员会通过 WP/4 号文件（理事会）注意到国际民航组织在本三年期内开展的涵盖所有战略目标的技术援助方案实施工作，并鼓励各国继续与所有利害攸关方合作支持国际民航组织的工作。执行委员会的结论是，各国和业界的持续支持和贡献对于提升一国航空系统、解决诸如重大安全关切（SSCs）和重大安保关切（SSeCs）等迫在眉睫的重大缺陷方面发挥着主导作用。在这方面，委员会敦促大会支持并继续为国际民航组织技术援助方案作出贡献，使需要援助的国家受益。

44. 关于 WP/129 号文件（加拿大和新西兰），其中要求加强和同步协调技术援助工作，并提高地区办事处对技术援助事项的参与，尤其是如一些国家所强调的亚太地区办事处。执行委员会认识到包括国际民航组织在内的所有利害攸关方在为各国设计的技术援助活动方面采取协调一致的同步做法的重要性。委员会核准文件中的建议，这些建议将以安全、可靠、可持续和有效的方式加强对各国的技术援助。此外，执行委员会认可技术援助举措带来的益处，并且也对航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）和地区安全监督组织（RSOOs）所开展的活动的益处表示认可。

45. 关于 WP/319 号文件（非洲民用航空委员会），执行委员会注意到通过在当前三年期内实施非洲航空安全的全面地区实施计划在改善非洲印度洋地区航空安全方面取得的成就。委员会支持在下一个三年期内根据迄今所取得的成就继续实施非印计划，这不仅是为了保持已取得的进展，而且也是为了进一步加强该地区的航空安全。

非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）

46. 航空运输局局长（D/ATB）介绍了 WP/63 号文件[实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）的进展报告]，该文件强调指出，由于非洲地区恐怖主义集团及事件活跃，因此，针对民用航空的潜在非法干扰行为的威胁依然存在。文件进一步强调，虽然国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）的结果表明，近三年来，在提高对国际民航组织有关标准和建议措施的总体有效实施水平方面取得了进展，但是，要实现全球航空安保计划（GASeP）及相关地区计划确立的目标，仍有更多工作需要完成。

47. 文件强调指出，自 2015 年在莫桑比克马普托启动以来，非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划按照指导委员会的指导，通过国际民航组织秘书处协助取得了重大进展。文件介绍了自 2016 年大会上届会议以来在实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划及其工作方案方面取得的进展，并提出了对大会第 A39-38 号决议的拟议更新，虑及非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划对于可持续地加强非洲航空安保和简化手续的重要性。文件强调，该计划的短期阶段于 2017 年 12 月 31 日结束，基本完成了计划开展的各项活动和目标，并为实施中期阶段和长期阶段（分别为 2018 年至 2020 年和 2021 年至 2023 年）提供了良好的平台。但文件强调指出，非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划继续面临资金方面的挑战，可能会妨碍其实现该计划的所有目标以及全面实施温得和克宣言和全球航空安保计划目标的能力。因此强烈敦促各国、发展伙伴和业界继续提供财政和/或实物捐助，并为实施重要的非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划提供政治支持。此外，应考虑在经常方案预算下为该计划的实施提供支持和供资，以确保有一个可持续的供资机制。

48. WP/63 号文件请大会：

a) 审查文件所述的关于非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的大会第 A39-38 号决议实施进展情况；

b) 支助继续实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划；

c) 通过文件附录 C 所载关于非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的拟议更新的大会决议；

d) 敦促各国提供财务、实物和/或其他捐助，以支助实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划；和

e) 敦促各国通过非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划，协调各种援助努力和活动，并与非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划分享有关其各自援助活动的情况。

49. 赞比亚代表代表非洲民用航空委员会的 54 个成员国介绍了 WP/288 号文件第 1 号修改稿[为继续落实非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）提供支持]，文件重点介绍和支持自 2015 年启动以来，在实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的工作方案和落实所计划的活动方面取得的重大进展和成果，包括实现温得和克宣言和目标并成立非印地区安保和简化手续合作专家计划（AFI-CES）。文件还突出强调了国际民航组织和非洲民用航空委员会之间开展的地区合作和协作，以解决非洲国家的重大安保关切。

50. 文件强调，在实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的工作方案和指导委员会的建议和决定方面所面临的主要挑战之一是缺乏资金和实现既定目标所需的最低资源。文件指出，国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法的审计结果和各地区会议的讨论情况表明仍有一些工作需要完成，并强调通过可持续的供资可以充分实现非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的目标。

51. WP/288 号文件第 1 号修改稿请大会：

a) 敦促国际民航组织继续为非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划提供领导和支持；

b) 注意到非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划指导委员会关于建立和运作非印地区安保和简化手续合作专家计划（AFI-CES）以及为其提供资金的决定和非印地区民航局长会议关于此方面的决议；

c) 注意到有必要通过非印地区安保和简化手续合作专家计划加强和协调在非洲的技术援助任务，并在实施全球航空安保计划和地区目标时，协同努力避免协助非洲国家的工作出现重复；和

d) 鼓励成员国、国际组织和合作伙伴为支持非印地区安保和简化手续合作专家计划的活动做出贡献。

讨论

52. 所有发言的代表都表示支持 WP/63 号文件（理事会）和 WP/288 号文件第 1 号修改稿（非洲民用航空委员会）。在此过程中，尼日利亚代表注意到通过实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划所取得的重大进展，并再次呼吁各成员国、国际组织和合作伙伴继续提供援助以支持该计划。

53. 意大利代表指出，意大利欢迎在实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划方面取得的进展，并支持其正在进行的工作。意大利认识到该计划对航空安保系统的积极影响，改善了对附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》的相关标准和建议措施的遵守情况，有助于加强全球航空安保水平。意大利认为，在不让任何国家掉队框架内开展的安保和简化手续领域的所有能力建设活动都是积极的，并祝贺国际民航组织在协调这些举措方面发挥的重要作用。为了保持这一势头，意大利支持 WP/63 号文件（理事会）附录 C 中提出的关于非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的拟议更新大会决议。尼加拉瓜代表也表示赞同上述大会决议。

54. 南非代表感谢那些为实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划做出贡献的国家和利害攸关方，并强调指出，该计划是一个需要得到支持的重要项目，因其将促使在非洲大陆加强对附件 17 和附件 9 相关标准和建议措施的有效实施。他强调，在继续实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划时，有必要考虑非洲国家据此采取的措施的可持续性。

55. 坦桑尼亚联合共和国代表赞同这一观点。他对国际民航组织为非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划提供的领导和支持表示感谢，并赞同 WP/63 号文件（理事会）附录 C 中提出的非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的拟议更新大会决议。

56. 莫桑比克代表强调，针对民用航空的非法干扰行为影响到所有国家，他申明莫桑比克继续支持非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划。在谈到 WP/288 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会）第 3.4 段时，他重申有必要协调非印地区的各种技术援助活动，并加强利害攸关方和合作伙伴之间的合作，以优化使用现有资源并减少重复工作。

57. 鉴于非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的实施对非洲国家的安保形势产生了积极影响，塞内加尔代表赞同 WP/288 号文件第 1 号修改稿中的呼吁，即国际民航组织应继续为该计划提供领导和支持。

58. 马里代表指出，鉴于非印地区持续存在的恐怖主义威胁，他完全支持两份文件中建议的行动。

59. 民用空中航行服务组织的观察员表示支持 WP/288 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会），并赞扬非洲内部对援助工作和活动的协调，其中非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划就是一个杰出范例。他鼓励国际民航组织和各国为非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划提供最大的支持，以确保其继续取得进展和成功。

60. 主席在总结关于非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）的讨论时指出，执行委员会注意到 WP/63 号文件（理事会）介绍的该计划实施进展情况。委员会强调：必须建立地区机制以应对非洲航空安保和简化手续方面的挑战；需要通过非印地区安保和简化手续协作专家计划（AFI-CES）加强和协调在非洲的技术援助访问，并在实施全球航空安保计划和地区目标的同时进行协作，避免在援助非洲国家方面重复工作，并努力提高政治承诺。执行委员会核准了理事会提出的关于更新非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的大会第 A39-38 号决议的建议，敦促非印地区成员国承诺实现该计划的总体目标和具体目标。它还指出，需要继续实施资源调动战略，同时国际民航组织理事会和国际民航组织秘书处应开展运动，增加财政资源，以确保建立一个可持续的供资机制，有效实施非洲航空安保和简化手续的全面地区实施计划。

61. 关于 WP/288 号文件第 1 号修改稿（非洲民航委员会），执行委员会赞扬了在实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划方面取得的进展。委员会特别强调了建立非印地区安保和简化手续协作专家计划（AFI-CES）的重要性，作为向非洲各国提供援助的工具，并支持实施工作方案，即由专家团队为非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的活动和非洲民航委员会提供投入，通过技术访问协助各国解决现有或潜在的重大安保关切和其他航空安保和简化手续缺陷。

议程项目 24：技术合作 — 政策和活动

62. 执行委员会根据理事会提交的主要文件 WP/66 号文件（2016 年至 2018 年期间技术合作的政策和活动）审议了议程项目 24。

63. 技术合作局局长（D/TCB）介绍了 WP/66 号文件，文件概述了当前三年期间开展的国际民航组织技术合作方案各项活动，并提供了国际民航组织技术合作和技术援助政策和战略的最新实施情况。文件忆及技术合作方案是国际民航组织的一项长期优先活动，并在附录 A 中提供了对该方案本三年期财务和运行绩效结果的分析，在附录 B 中提供了报告期内行政和业务服务费用（AOSC）基金的结果，并在附录 C 中提供了按战略目标分列的成就摘要。文件还介绍了在上述三年期期间技合局内部的重要发展情况，这些发展加强了国际民航组织对不断改善该局作为增值服务提供者角色的承诺，包括成功地将其质量管理系统过渡到 ISO 9001:2015 标准，以及为实现流程自动化和优化而建立业务流程管理体系（BPMS），以促进对所有在行项目进行实时监测和详细报告。该文件还回顾了理事会对国际民航组织供应商制裁政策的批准，加强了对采购活动的监督，文件还报告了为解决航空业核心能力的现有短缺而制定的人才外联计划，以及国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）的继续实施情况。

64. 在战略层面上，文件强调了在相关各局的参与下制定了一个强化的质量保障流程，并在对国际民航组织提供技术合作和技术援助的现有体制和行政机制进行全面审查后，为各地区办事处分配了新的外联职能。文件还强调，理事会批准将全球航空培训办公室（GAT）纳入技术合作局的结构，并批准在 2020 年年底之前统一实施国际民航组织技术合作和技术援助活动。

65. 在业务层面上，文件强调，国际民航组织技术合作方案的优先事项始终是促进全球协调实施国际民航组织标准和建议措施，以使所有国家都能获得安全、可靠和可持续的航空运输带来的重大社会经济效益。文件还强调，秘书处将加强努力，作为本组织的不让任何国家掉队举措的一部分，通过国际民航组织的技术合作方案向发展中国家提供支持。

66. 此外，文件提出了对 A39-16 号大会决议 —《国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明》略做更新，以虑及所需的编辑性修改，以供大会通过。

67. WP/66 号文件请大会：

a) 提醒成员国在思考其民用航空基础设施的发展和强化时，考虑在其民用航空项目中使用国际民航组织技术合作方案的优势；

b) 敦促成员国在通过国际民航组织实施民用航空发展项目时，优先考虑普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）的调查结果和建议，以及地区规划和实施小组（PIRGS）和地区航空安全组（RASGs）的结论和决定等其他来源，以期纠正所查明的缺陷、解决重大安全和安保关切，以及探讨在所有民航领域改进的机会，同时直接促进实现国际民航组织所有战略目标；

c) 敦促成员国通过国际民航组织航空志愿者（IPAV）方案持续提供财务和人力资源支助，以在受援国中建立实施国际民航组织标准和建议措施的能力，并促进自立和发展；

d) 请秘书长继续促进各国、私营实体和捐助方更好地了解借助国际民航组织来实施民用航空领域能力建设和基础设施发展项目的优势；和

e) 通过本文件附录 D 中所载的经修订的《国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明》，并取代大会 A39-16 号决议。

68. 委员会注意到还提交了以下信息文件：独联体国家间航空委员会（IAC）提交的 WP/109 号文件（过去 20 年间 ICAO-IAC 地区项目的主要成果）。

讨论

69. 关于 WP/66 号文件（理事会），葡萄牙代表提请注意 WP/107 号文件第 1 号修改稿（支助国际民航组织不让任何国家掉队举措），该文件由芬兰代表欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交并由新西兰和加拿大联署，在执行委员会早些时候审议议程项目 20（EX/2）时已经讨论过。她指出，该文件呼吁加强协调所有技术合作和技术援助活动，以提高效率和避免重叠。该文件还强调尤其有必要通过航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）与捐助者协调这些活动。

70. 葡萄牙代表忆及，WP/66 号文件的行动段落 b) 敦促成员国在通过国际民航组织实施民用航空发展项目时，优先考虑普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）的调查结果和建议，以及地区规划和实施小组（PIRGS）和地区航空安全组（RASGs）的结论和决定等。葡萄牙代表强调，虽然 WP/107 号文件第 1 号修改稿的作者和联署国同意将普遍安全监督审计计划的调查结果和建议作为此类项目的起点，但他们建议采取更加现实可行的做法，解决各国民用航空管理基础设施和人力资源问题，因为可取之道是建立可持续和可变通的强大安全监督系统。他们支持将重点放在实施由地区规划和实施小组和地区航空安全组确定的安全优先事项上。葡萄牙代表要求考虑将这些建议反映在 WP/66 号文件附录 D 所载的拟议修订的国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明中。

71. 哥伦比亚、尼加拉瓜、墨西哥、乌拉圭、大韩民国、巴拿马、古巴、秘鲁、西班牙、哥斯达黎加和危地马拉代表对 WP/66 号文件（理事会）表示支持。在此过程中，哥伦比亚代表对技术合作局在本三年期实施国际民航组织技术合作方案方面所开展的有效工作表示赞赏。

72. 尼加拉瓜代表赞扬了该文件的强化格式，这一格式比以前更详细地描述了国际民航组织技术合作和技术援助政策和战略的实施情况。

73. 墨西哥代表肯定了技术合作局的优良声誉，强调墨西哥对其提供的服务非常满意。墨西哥支持 WP/66 号文件中提议的行动，包括通过拟议修订的综合声明，并鼓励那些尚未使用国际民航组织技术合作方案的国家这样做。

74. 乌拉圭代表指出乌拉圭支持该方案，并突出强调了 2018－2019 年在该方案下开展的关于编制乌拉圭民用航空总体规划（CAMP）的技术合作项目，以指导其民用航空系统的现代化（项目 URU17801）。乌拉圭认为，WP/66 号文件中提出的战略将使技合局处于更有利的地位，以满足成员国的未来需求和要求。

75. 大韩民国代表强调韩国支持国际民航组织航空志愿者方案，并承诺继续参与国际民航组织的自愿基金，如国际民航组织安全基金（SAFE）和航空安保基金（AVSEC），以支持实施本组织的战略目标。

76. 巴拿马代表强调巴拿马支持 WP/66 号文件所述的国际民航组织技术合作和技术援助活动，因为这些活动提高了各国实施标准和建议措施的能力，而这是确保安全、可靠和可持续的航空运输系统的关键所在。

77. 古巴代表强调指出技术合作和技术援助极为重要，各国可以从中获益良多。

78. 秘鲁代表认识到技合局提供的优质服务，同时也强调有必要按照 WP/66 号文件第 1.6 段所述，根据其质量管理体系的要求开展持续改进的进程。

79. 西班牙代表指出，提供技术合作和技术援助是国际民航组织的三项主要职能之一，其他两项职能则是制定标准和进行普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）审计。然而，他注意到大会在两个不同的议程项目下审议技术合作和技术援助问题，并强调国际民航组织必须以协调的方式处理这两个问题。

80. 哥斯达黎加代表赞扬 WP/66 号文件中详述的技术合作局在本三年期开展的技术合作方案活动，并鼓励国际民航组织继续促进技术合作局的服务，包括通过与各国民航当局密切合作的地区办事处来推动这些服务。

81. 危地马拉代表鼓励技术合作局继续在国际民航组织技术合作方案下向各国提供支持，尤其是向他所在地区（北美、中美和加勒比）的发展中国家提供支持。

82. 技术合作局局长表示，秘书处将考虑如何加强技术合作和技术援助之间的协调，以提高效率和有效性，同时虑及所提出的意见。他强调指出，秘书处欢迎有机会与各国合作，为其普遍安全监督审计计划和普遍安保审计计划的审计结果提供持久的解决办法，并进一步加强它们的监督能力。

83. 秘书长感谢各成员国对技术合作局实施其民用航空项目给予的信任，并感谢它们对技术合作局的服务所表示的满意之情。她回顾了在本三年期期间为提高技术合作局所实施项目的质量和问责制而实行的措施，并表示相信在下一个三年期中，在向各国提供服务方面将会更上一层楼。

84. 秘书长指出，新任命的技术合作局局长提出了精简技术合作局活动的概念，并表示正在采取一系列举措。她强调在此方面即将实施一个各国均可访问的在线平台，该平台将促进对项目里程碑进行实时财务和运行监测，从而提高受援国和捐助方的透明度。秘书长指出，根据就此取得的经验，秘书处计划在下一个三年期探索开发一个类似的在线自愿捐助平台，以提高透明度。

85. 主席在总结讨论时指出，执行委员会注意到，2016－2018 年报告期内国际民航组织技术合作方案的绩效一直受到各国、捐助方和私营实体的持续关注，方案执行总额为 3.562 亿美元，平均每年在全球各个地区的 138 个以上的国家和 10 个组织实施 107 个项目。从运行层面而言，该方案发挥了重要作用，帮助各成员国部署了 1 061 名国际外勤专家、征聘了 2 566 名国家专家、为 19 565 名民航人员提供了培训，并采购了价值 2.173 亿美元的主要民用航空设备。

86. 让执行委员会备受鼓舞的是，技术合作局在三年期内作出了努力，通过提高透明度、问责制和采用最高质量标准来加强提供服务，使成员国受益。特别有意义的是，在此期间技术合作局的质量管理体系已向 ISO 9001:2015 标准过渡，并为技术合作和技术援助项目建立了一个增强型质量保证过程，即范围得到扩大、角色和责任得到重新界定、国际民航组织的主要利害攸关方参与进来，地区办事处发挥了新的外联作用。执行委员会获悉即将实施一个可供各国使用的在线平台，以推动对项目里程碑进行实时财务和运行监测。

87. 执行委员会认识到信息共享、对需求进行优先排序和为能力建设活动调动资源的重要性，建议大会鼓励各国、各国际组织和捐助方共同努力，通过航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）等协作举措向地区或国家提供针对性支助，并支持关于在国际民航组织内开展集中协调和监督的提案。

88. 考虑到国际民航组织的标准制定、审计和技术支助职能，执行委员会认识到需要对技术援助和技术合作活动进行进一步统一，以确保本组织内参与实施支助的各实体之间采取一种协调、一致和有效的做法，从而避免不必要的重复、利益冲突和对有限资源的竞争。

89. 执行委员会认识到，优先事项仍然是推动国际民航组织标准和建议措施实施工作的全球协调统一，以使所有国家都能获得安全、可靠和可持续航空运输所带来的重大社会经济效益。作为本组织不让任何国家掉队举措的一部分，秘书处将加强努力，通过国际民航组织的技术合作方案向发展中国家提供支助。因此，执行委员会建议大会继续支持该方案，承认该方案对合作和能力建设活动的重要性，此类活动侧重于协助各国加强其民用航空系统和相关基础设施以及加强其人力资源能力。

90. 执行委员会请大会采取理事会在 WP/66 号文件中提议的行动（参见上文第 67 段），该行动得到扩展以包括以下新的行动段落 e)：“请秘书长加强技术援助与技术合作活动之间的协调和统一，以确保本组织内参与实施支助的各实体之间采取一种协调、一致和有效的做法，从而避免不必要的重复、利益冲突和对有限资源的竞争”。在此过程中，执行委员会同意将 WP/66 号文件附录 D 所载的经修订的国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明提交全体会议通过，该声明取代了大会第 A39-16 号决议，但须考虑葡萄牙代表提出的修改意见（参见上文第 70 段）。

议程项目 26：由执行委员会审议的其它高级别政策问题

91. 执行委员会开始审议议程项目 26。讨论的重点是商业航天和创新问题，载于理事会提交的两份主要文件 WP/15 号文件和 WP/14 号文件以及各国和国际组织提交的相关文件。

商业航天

92. 战略规划和地区事务协调办公室主任介绍了 WP/15 号文件[关于商业航天运输（CST）的报告]，文件概述了商业航天运输（CST）的兴起及其与现有航空运输部门的重叠。文件强调指出，虽然商业航天运输的运行尚未成为常规运行，但因其可能在今后十年内常态化，对其发展情况进行审议和监测至为重要。文件还阐述了国际民航组织已经开展的相关工作。文件强调，第十三次空中航行会议（AN-CONF/13）对该事项进行了讨论，尤其注意到两个部门重叠的领域。由于整个问题不是纯粹的技术性问题，因此必须在政策层面上重申第十三次空中航行会议的成果。为此，请大会审议并通过 WP/15 号文件附录中提出的关于商业航天运输的决议草案。强调指出文件中提到的各项活动将根据 2020－2022 年经常方案预算和/或预算外捐助提供的可用资源情况予以开展。

93. 国际航协观察员介绍了 WP/126 号文件（商业航天运行的整合），文件由空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）和国际航空运输协会（IATA）提交。该文件指出，商业航天旅行领域的发展以及空中交通和商业航天运行的增长预测引起了航空界的严重关切。文件强调，商业航天器发射和回收的性质将导致大量空域在不同时期关闭，并强调鉴于这两个部门的预期增长，不应认为这种运行是可以接受的。文件还强调，如果不做出任何改变，这将阻碍有效的运行，并对商业航空和其他空域用户产生不成比例的影响。此外，围绕这些运行的空域限制方式已经造成了不平衡问题，导致某一个行业优先于另一行业。该文件强调，为了确保所有活动都能安全有效地纳入现有空域，特别是分配给各国的公海部分，国际民航组织有必要在业界的支持下，制定标准、指导材料和政策，处理诸如间隔、空域限制和收费的问题。

94. WP/126 号文件请大会：

a) 请各国注意商业航天活动的发展，并认识到这些活动需要安全有效地纳入现有空域；和
b) 请国际民航组织正式制订规定，将商业航天运行纳入受管控的空域。

讨论

95. 关于 WP/15 号文件（理事会），新西兰代表支持国际民航组织关于监测商业航天运输的进展和演变的建议，以便随着商业航天运输与国际民用航空之间的交集增加，解决新出现的问题。他认识到国际民航组织和航空部门在处理商业运营人和相关界面的全面监管和合作框架方面拥有丰富的经验。新西兰代表还指出，联

合国和平利用外层空间委员会（UNCOPUOS）是国际空间规范和准则的主要论坛，在这一领域积累了广泛的经验。因此他认为，国际民航组织在商业航天运输方面发挥作用的一个关键组成部分应该是在国际民航组织、联合国外层空间事务厅（UNOOSA）和联合国和平利用外层空间委员会之间的持续协调与合作。

96. 在谈到 WP/126 号文件（IFATCA、IFALPA、IATA）时，新西兰代表强调，作为一个发射国和监管者，新西兰认真对待商业航天运行对航空活动的影响。它认识到禁区可能对航空部门和有效利用空域产生不利影响。新西兰期待着与国际民航组织和其他方面接触，以确保安全有效地管理空域，并欢迎提供指导和最佳做法信息，了解随着商业航天运行的持续增长，如何以最佳方式管理对空域的相互冲突的需求。

97. 加拿大代表指出，虽然加拿大完全支持商业航天和空间运行以安全高效的方式共同使用现有空域，但它认为时机尚不成熟，国际民航组织应在制定将商业航天运行纳入管制空域的规定之前更仔细地研究这一问题。因此，加拿大不能支持 WP/126 号文件（IFATCA、IFALPA、IATA）的行动段落 b)，直至完成一项更为详细的评估，了解商业航天活动与国际空中航行和空中交通管制安全之间的交集及其与国际民航组织和其他国际组织、机构和委员会（如国际电信联盟（ITU）和联合国和平利用外层空间委员会）的任务之间的关系。因此，加拿大建议国际民航组织在投入资源来制定有关商业航天运行的任何规定或准则之前，开展这一评估工作。

98. 法国代表指出，法国赞同这两份文件，这两份文件与芬兰代表欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提出的 WP/86 号文件（新加入者）所阐述的欧洲立场一致。该文件包括一项关于新加入者的拟议大会决议，已提交给技术委员会审议。法国代表提请注意 WP/126 号文件（IFATCA、IFALPA、IATA）的行动段落 b)，重申商业航天运行对已经拥挤的空域构成了挑战，并表示虽然目标最终是将商业航天运行“融入”管制空域，但法国认为目前更适合提及其在空域中的“容纳”，这是第十三次空中航行会议的建议 5.5/2 — 商业航天运输（CST）中使用的术语（参见 WP/15 号文件第 1.3 段）。他强调法国支持国际民航组织进一步分析和制定国际商业航天运输与国际民用航空交叉领域的政策指导，以便能够容纳商业航天运输。法国建议国际民航组织在开展这项工作时，与联合国外层空间事务厅进行协调，并利用已经制定的国家和次国家一级的规章。

99. 澳大利亚代表重申，为了保障常规民用航空的安全，必须认真管理常规航空与日益增多的商业航天活动之间的互动。他强调国际民航组织的参与应侧重于这种互动方面，而非扩展本组织的任务或活动。出于这一原因，澳大利亚认为国际民航组织的活动重点应放在分享信息和传播最佳做法上，目前应停止制定商业航天运输领域的规则或规章。

100. 巴西代表赞同这一发言，也赞同加拿大代表的发言。

101. 美国代表指出，美国原则上支持 WP/15 号文件（理事会）和 WP/126 号文件（IFATCA、IFALPA、IATA），并赞同加拿大代表所表示的立场。美国认识到，为了在全球范围内扩展商业航天运行，必须尽可能安全高效地通过现有空域来开展这些运行，而国际民航组织是制定有关民用管制空域安全和效率的全球规定的论坛。然而美国认为，国际民航组织不是制定具体商业航天运行规定的适当论坛。美国同意许多国家表达的观点，即国际民航组织应将重点放在商业航天器飞经民用管制空域时的安全和高效融合方面。

102. 墨西哥代表表示支持 WP/15 号文件，并指出目前国际民航组织不应超越该文件所附的关于商业航天运输的大会决议草案中要求的行动，即就国际民航组织在商业航天运输方面的作用与各国协商，并与各国、政府和非政府组织、私营部门、学术界和联合国系统有关实体进行协调，监测商业航天运输的进展和演变，处理新出现的问题，包括对国际民用航空运行的影响。他坚持认为，WP/126 号文件（IFATCA、IFALPA、IATA）行动段落 b) 要求国际民航组织制定将商业航天运行纳入管制空域的规定，过于雄心勃勃。墨西哥代表建议暂时搁置这一行动，并表示如果有必要，可由下一届大会更深入地审议这一问题，同时虑及三年期的发展情况。

103. 尼日利亚代表也赞同 WP/15 号文件。

104. 奥地利代表对 WP/15 号文件中关于商业航天运输兴起的概述表示赞赏。他建议，为了强调国际民航组织和联合国外层空间事务厅之间保持密切联系的重要性，以避免在处理商业航天运输问题时出现任何分歧，应对所附大会决议草案作出如下修订：增加一个新的序言条款，以反映联合国外层空间事务厅和联合国和平利用外层空间委员会在处理这一问题方面的任务相关性；对执行条款 1 进行修订，以确定国际民航组织需要根据第十三次空中航行会议的建议 5.5/2 第 c) 段（参见 WP/15 号文件，第 1.3 段），与联合国外层空间事务厅协调，就国际商业航天运输运行与国际民用航空的交叉领域制定政策指导。战略规划和地区事务协调办公室主任对大会决议草案的这些拟议修订表示支持。

105. 西班牙代表表示赞同 WP/15 号文件（理事会），并指出他同意墨西哥和奥地利代表的意见。关于 WP/126 号文件（IFATCA、IFALPA、IATA），他建议对行动段落 b) 进行修订，要求国际民航组织作为其下一个三年期工作方案的一部分，根据向本组织提供的信息对商业航天活动的发展情况进行评估，以便可能将商业航天运行纳入管制空域。

106. 在提到技术委员会的相关讨论时，俄罗斯联邦代表认为，国际民航组织应与联合国外层空间事务厅协调，审议商业航天飞行的法律问题。

107. 国际航空运输协会观察员表示支持 WP/126 号文件（IFATCA、IFALPA、IATA），并强调指出该组织作为全球公认的空中交通管理业的声音，具有协助国际民航组织及其成员国将商业航天运行纳入现有空域的专长。

108. 理事会主席忆及，理事会在批准将 WP/15 号文件草案提交大会之前，对其进行了实质性讨论，并一致认为国际民航组织必须为第十三次空中航行会议上关于商业航天运输技术方面的讨论提供一个政策框架。他提请注意该文件所附的大会决议草案，并强调该决议旨在为有关商业航天运输的技术工作提供一个政策框架，而现阶段仅限于分享与通过管制空域进行商业航天运行有关的指导材料、最佳做法和国家规定。关于奥地利代表提出的新的序言条款，理事会主席表示，与其提及联合国外层空间事务厅和联合国和平利用外层空间委员会在处理商业航天运输问题方面的任务的相关性（可能不能予以适当表述），不如提及国际民航组织与这些联合国实体之间开展合作的必要性，以便与大会决议草案执行条款 2 保持一致。他澄清指出，执行条款 2 中提到的与联合国系统相关实体的进一步协调包括联合国和平利用外层空间委员会、联合国外层空间事务厅和国际电联。理事会主席支持奥地利代表对执行条款 1 的拟议修订，以确定国际民航组织与联合国外层空间事务厅协调制定政策指导的必要性。

109. 关于 WP/126 号文件（IFATCA、IFALPA、IATA）的行动段落 b)，理事会主席表示，虽然他理解业界要求国际民航组织正式制定将商业航天运行纳入管制空域之规定的关切，但第十三次空中航行会议的结论是，目前国际民航组织没有任何成员国具备成熟的规章，可以构成这种规定的基础。他指出从现在到 2022 年的下届大会期间，这个问题将继续演变发展，并重申国际民航组织以上述修订的大会决议形式为有关商业航天运输的技术工作提供政策框架的重要性。

110. 主席在总结关于商业航天的讨论时指出，执行委员会认为监测商业航天运行十分重要，因为它们可能在未来十年成为常态化运行。执行委员会注意到 A40-WP/15 号文件（理事会）中所述的国际民航组织已经开展的工作，并一致认为商业航天运行数量在日益增加，这些运行对国际民用航空的影响也在加大。执行委员会进一步注意到 WP/15 号文件中提到的活动将受 2020－2022 年经常方案预算所能提供的资源和/或预算外捐助的制约。

111. 执行委员会一致认为，应按照理事会主席的建议（见上面第 108 段），对 WP/15 号文件附录所载的关于商业航天运输的大会决议草案进行修订。

112. 关于 WP/126 号文件（IFATCA、IFALPA、IATA），执行委员会注意到，第十三次空中航行会议已经讨论了关于由国际民航组织制定将商业航天运行纳入管制空域的规定方面的发展情况，并得出结论，目前国际民航组织还没有哪个成员国有成熟的规章，可作为拟定此类规定的基础。但是，第十三次空中航行会议鼓励各国分享航天和航空运行重叠方面的任何相关做法，以便尽可能保持安全。执行委员会同意第十三次空中航行会议的立场。

创新

113. 战略规划和地区事务协调办公室主任介绍了 WP/14 号文件（航空创新），文件强调指出新技术和运行概念正在整个航空业迅速出现，并强调那些创新对于加强全球航空安全、安保、可持续性、可获得性和可负担性都带来巨大潜力。文件进一步强调指出，它们还可促使产生更高效和简化的航空监管进程。因此全球国际民航部门及时采取行动监控和评估这些发展情况至为关键，以使其发挥其潜在益处并使国际民航组织做到从一开始就不让任何国家掉队。为此，提议通过一份新的关于航空创新的大会决议草案，其中一项关键内容就是执行条款 2，指示理事会“评估发展演变本组织各项程序的必要性以及所需资源，以便跟上影响民用航空可持续发展的各项创新的发展步伐”。战略规划和地区事务协调办公室主任注意到已提交的关于航空创新的大部分文件都包含相关信息，理事会在进行上述评估时应予以考虑。

114. 多米尼加共和国代表介绍了 WP/383 号文件（开源软件在实施全球空中航行系统方面的潜在作用），其中介绍了自由和开源软件（FOSS）在发展全球空中航行系统方面的潜在作用，并介绍了国际民航组织与各个开源软件基金会的伙伴关系在协助这个进程方面所具的重要意义。

115. WP/383 号文件请大会：

a) 要求国际民航组织考虑通过开源项目来支持今后空中航行系统的实施；和

b) 要求国际民航组织同各个开源软件基金会建立伙伴关系，以协助全球航空系统开源软件的规划、开发和/或采用。

116. 法国代表介绍了由法国、意大利和瑞典提交的 WP/113 号文件（支助国际民航组织与航空工业之间实行新政）。文件强调指出，航空部门在技术、威胁和公共期待方面正经历越来越迅速的变化。各国和国际民航组织发现越来越难跟上这些发展的步伐。为此，建议理事会通过创新咨询委员会（ICB）紧急建立与业界的定期高级别对话，向理事会提供有关航空创新的战略建议。该文件提出了治理安排的重要原则，包括主席、成员组成、会议频率、费用和结果。法国代表在强调将由理事会来决定这种安排时指出，根据设想，创新咨询委员会的报告和建议将提交给理事会审查并作出决定。他申明国际民航组织定能受益于站在创新及其与民用航空结合前线的航空业资深代表的战略专长。法国代表进一步指出，设立创新咨询委员会是落实最近举行的第五届国际民航组织世界航空论坛（IWAF/5）成果声明的一种方式，该声明呼吁在战略层面建立一种包容性对话，鼓励在创新方面开展进一步合作。

117. 法国代表建议根据 WP/113 号文件，扩展 WP/14 号文件（理事会）所附的关于航空创新的大会决议草案，纳入一个新的执行条款，其内容如下：“指示理事会紧急考虑与业界建立一个高级别固定机构，就航空创新问题向理事会提供战略咨询意见”。

118. WP/113 号文件请大会：

a) 审议文件第 4 部分和第 5 部分详述的提案，加强航空业界参与国际民航组织的工作，以便帮助国际民航组织更迅速地应对本部门的新挑战；和

b) 通过文件附录中提出的关于建立由业界主持的创新咨询委员会（ICB）的大会决议。

119. 新加坡代表介绍了 WP/320 号文件（面临技术进步的“一个航空”），文件由澳大利亚、库克群岛、斐济、印度尼西亚、老挝人民民主共和国、马绍尔群岛、瑙鲁、北马其顿、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、特立尼达和多巴哥、联合王国和民用空中航行服务组织（CANSO）联署。文件总结了国际航空领导人在第七届世界民航首席执行官论坛（WCACEF/7）（2019 年 4 月 8 日至 10 日，新加坡）上的讨论情况，论坛主题是推进航空发展：共同打造我们的未来。文件指出，论坛上达成的共识是，技术正在变得无处不在并易于获得。限制技术的使用会剥夺公众从航空安全和效率中受益的可能性。这将延缓全球可持续发展。与会者同意，新技术和创新带来了进一步推进航空发展的新能力和新机会，包括满足预期将超过空中交通预测增长量的能力需求。会议一致认为，新技术关系到并适用于所有国家，从而确保不让任何国家掉队。特别是发展中和最不发达国家可以利用这些技术跨越传统系统的限制。

120. 与会者认识到还存在一些挑战和风险，包括非传统航空参与者的颠覆性技术，而且现行系统和流程不足以适应新的数字世界。与会者还认识到，监管没有跟上技术和创新的步伐。为了利用技术和创新建立一个可持续的国际航空生态系统，论坛建议：政策制定者和监管者采取平衡的、基于风险的做法和强有力的风险评估和缓解框架；保持支撑民用航空的基本原则和规范，以指导新技术和创新的发展和采用；加强监管者之间以及监管者和行业之间的合作，发展实践社区，共享专长、最佳做法和经验，在监管沙盒中一起工作并参与论坛以共同制定规则。论坛还强调，国际民航组织在建立航空界信任圈和创建独有信息共享平台方面可发挥重要作用。

121. WP/320 号文件请大会：

a) 敦促航空利害攸关方通过协作式伙伴关系一起把握新技术和创新，为整个航空生态系统获取最优利益；

b) 重申国际民航组织行之已久的原则和规则的重要性，包括关于空中交通管理（A35-15）、空中航行（A38-12）和技术合作（A39-16）的原则和规则，并强调该部门新技术和创新的发展和采纳应遵循这些原则和规则的指导；

c) 建议国际民航组织建立挖掘行业资源和专长的新平台以及一个各国共享知识和数据的可信框架，以跟上技术和创新的发展；和

d) 建议国际民航组织探索建立行业技术论坛，以直接向行业通报最新情况，并遵循空中航行会议或高级别安全会议等国际民航组织高级别会议产生的各国核准的技术建议。

122. 阿拉伯联合酋长国代表介绍了 WP/292 号文件（城市航空移动），其中概述了城市航空移动的概念，作为一种新的航空运输模式，以克服日益严重的公路交通拥堵。文件注意到相关的挑战，如由于没有国际民航组织的标准和建议措施而缺乏既定的法规，以及设计国之间不同的认证方法，同时也强调指出，这种类型的运营由于有潜力在两个邻国的边境城市之间开展，因此最终将扩展到国际商业航空运输。文件强调指出，阿联酋正在制定可行的监管框架，以监督城市航空移动的安全运营。

123. WP/292 号文件请大会：

a) 要求国际民航组织援用其既定流程来评估这一新生代航空运输模式，以确定国际民航组织就这一事项必需开展的工作的范围和优先度（包括标准和建议措施与指导材料）；

b) 要求国际民航组织制定必要的新流程以跟上这一新领域的发展步伐；和

c) 指示国际民航组织在为城市航空移动制定标准和建议措施与指导材料时，考虑潜在的无人驾驶运行（遥控驾驶）。

124. 国际航协观察员介绍了 WP/342 号文件[无人航空器系统（UAS）安全高效地整合入空域]，该文件由民用空中航行服务组织（CANSO），国际航空运输协会（IATA）和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交。文件强调指出，近年来自动化技术加速涌入，数字应用、机器人和人工智能使得新型运输工具和运行模式不断涌现，并强调如果对这些技术进步管理得当，可以为航空运输部门带来积极的转变。文件认识到国际民航组织在解决与无人航空器系统有关的优先事项和关切方面所做的努力，包括设立无人航空器系统咨询专家组（UAS-AG）。但需要开展进一步工作，尤其虑及现有的和计划的试验和示范。该文件强调，随着无人航空器系统商业使用的预测增长，长期愿景必须侧重于整合而不是隔离。因此，建议建立一个框架，与无人航空器系统行业合作确定需要制定指导材料的领域，以及将无人航空器系统安全高效地纳入空域的规定草案。这项工作将基于与国际民航组织预先商定的范围，包括但不限于无人航空器系统交通管理（UTM）的定义和性能要求、无人航空器系统交通管理 / 空中交通管理（UTM/ATM）界面的要求，以及空中交通管理（ATM）的转变。在完成这种与业界的协调工作和可能提出的建议后，将根据国际民航组织的常规审查程序对其进行评估。该文件强调，这项建议将减少国际民航组织的资源负担，并补充现有的方案。

125. 国际航协观察员强调指出，国际航协自愿与国际民航组织及其他行业伙伴一起工作，共同牵头这一努力，推进无人航空器系统安全高效地融入空域。她指出，这项工作将利用现有平台和小组已经开展的工作，并将涵盖载人和无人运行。

126. WP/342 号文件请大会：

a) 注意到文件内容；和

b) 请国际民航组织考虑建立一个框架，使其可以通过这个框架与业界一起为空域新进入者制订规定。

127. 由于时间限制，航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）观察员在一个发言中介绍了以下四份文件：与民用空中航行服务组织（CANSO）共同提交的 WP/268 号文件（人工智能与航空数字化）；WP/459 号文件（航空创新）；WP/327 号文件（涉及自主系统的新操作概念）；和 WP/317 号文件（自动编队飞行），所有这些文件都讨论了航空创新方面的新概念。他强调，各行各业在自动化、数字化、机器学习、人工智能和信息技术方面取得的重大进展可以用于民用航空，以提高效率，降低对环境的影响，并加强安全和能力。ICCAIA 的观察员强调，虽然潜在的益处很大，但也存在问题。他强调航空业有必要努力迅速整合新技术，同时审慎行事，以确保民用航空安全的悠久传统得以延续。ICCAIA 的观察员进一步强调，与行业伙伴开展合作的新方式可以带来及时的益处，同时也保持当今采用的国家协商一致做法的特点。

128. ICCAIA 的观察员指出，WP/459 号文件是上述文件的总括性文件，并提出了一项建议，即国际民航组织应探讨各种选项，使业界和其他利害攸关方能够协助国际民航组织应对新兴航空技术带来的挑战。他强调，航天制造业致力于协助国际民航组织促进打造使航空业新兴技术得以蓬勃发展的全球环境。建议制定新的做法，以回应国际民航组织的需求和指导，同时允许业界在尊重透明度和问责制需求的条件下以更灵活的方式推进解决各项问题。

129. ICCAIA 的观察员强调，WP/459 号文件中提出的做法将使业界、主题专家和其他利害攸关方能够协助国际民航组织，解决该组织可能没有必要专长或资源来解决的问题。他强调这种做法在联合国系统内具有先例，并举例说明国际电联是如何利用各种业界焦点小组开展额外工作，以便在确定的领域迅速制定标准。这些机构对国际电联特定领域的工作负有最终责任，但在确定适当的工作方法方面具有高度自由。ICCAIA 建议采用与国际电联类似的结构，即独立的团体仍对国际民航组织负责。该建议旨在协助国际民航组织，利用更有能力解决这些问题的行业和其他利害攸关方的资源，同时尊重国际民航组织在促进最佳做法和支持安全、高效、安保、经济上可持续并对环境负责的国际民用航空最终决策过程中的作用。

讨论

130. 在对 WP/14 号文件（理事会）表示支持时，墨西哥代表强调了该文件第 5.1 和 5.2 段中的结论，即：“鉴于航空创新预计将日益得到发展，全球航空界必须制定新的监管政策，以便及时对航空创新进行评估。这些政策不应该针对具体技术，而是应该提供一个高层面的框架，可以借此对创新进行评估并酌情将其纳入全球政策和标准之中。针对具体技术的要素当然将继续在现有专家组内进行审查。为此目的，大会需要认识到制定这种框架的必要性并核准制定该框架。”他强调指出，上述高级别框架将减少风险，提高航空创新的潜在效益。墨西哥代表申明，WP/14 号文件所附的大会决议草案非常平衡，将使国际民航组织和其他有关各方之间能够开展协商。

131. 墨西哥代表对所提交的其他文件中所载的建设性建议表示欢迎，但强调目前很难同意这些建议，因为需要进行更深入的分析，以确定如何将设想的工作（涉及空中航行委员会及其专家组）纳入 WP/14 号文件所概述的工作当中。他建议将上述建议提交给理事会审查和决定。

132. 墨西哥代表忆及第五届国际民航组织世界航空论坛（IWAF/5）成果声明，该声明呼吁建立战略层面的包容性对话，鼓励在创新方面开展进一步合作，他强调国际民航组织需要为其未来工作提供这种战略指导。他指出，WP/113 号文件（法国、意大利、瑞典）提出的建立创新咨询委员会的建议令人颇感兴趣，但他质疑建立这样一个机构是否属于大会的职权范围。在寻求澄清这将如何与理事会的职权范围相吻合时，他主张采取 WP/14 号文件所附的大会决议草案执行条款 4 所要求的行动，即大会“指示理事会责成秘书长进一步与各国、政府和非政府组织、私有部门、学术界和联合国系统有关实体进行联络，以便建立战略级别的包容性对话，鼓励在创新方面进一步开展合作和分享经验”。

133. 西班牙代表指出，WP/383 号文件（多米尼加共和国）、WP/320 号文件（新加坡和共同提案国）和 WP/292 号文件（阿拉伯联合酋长国）提出了非常有意思的想法，国际民航组织可以对这些想法进行评估，并可能在适当的时候将其纳入国际民航组织的工作方案，供今后审议。他进一步指出，WP/342 号文件（CANSO、IATA、IFALPA）和 WP/459 号文件（ICCAIA）表达了业界对建立与国际民航组织合作框架的兴趣，WP/14 号文件（理事会）和所附的大会决议草案强调需要建立战略层面的包容性对话，鼓励在创新方面进一步开展合作和分享经验。西班牙代表同意有必要与航空业进行更密切的合作和协作，特别是在执行/战略层面更是如此，这将有利于国际民航组织和整个民用航空系统。

134. 西班牙代表评论指出，WP/113 号文件（法国、意大利、瑞典）提出的关于创新咨询委员会的建议与 WP/342 号文件和 WP/459 号文件提出的建议以及 WP/14 号文件所附大会决议草案的执行条款 4 非常一致（如墨西哥代表所言）。然而他强调说，就 WP/113 号文件中提出的拟议的创新咨询委员会的管理安排（主席、成员组成、会议、费用、结果）作出决定不属于大会的职权范围。西班牙代表随后阐述了启动这类举措所应遵循的主要参数：i) 创新机构应具有咨询性质；ii) 它应在执行/战略层面开展工作，否则它将不符合国际民航组织的目的，因为本组织已经有许多技术小组在执行具体任务；iii) 它应具有包容性，不仅包括行业的已知部门，而且包括新加入者；iv) 它应向理事会提出建议，并提出适当的工作计划供其批准；和 v) 对国际民航组织的财务影响应甚微。

135. 西班牙代表指出，WP/14 号文件所附的大会决议草案的执行条款 4 没有完全涵盖上述参数，并强调由于设想的对话将是战略层面的，因此应向理事会报告。他强调指出这一内容没有反映在 WP/113 号文件所附的大会决议草案中。

136. 加拿大代表在就 WP/113 号文件发表意见时表示，加拿大支持在航空业和国际民航组织之间建立更有效的合作原则。加拿大认识到，由于技术变革的速度，有必要进行密切的协调，并向国际民航组织提供有效的支持，以帮助其应对快马加鞭的技术创新以及技术、运行、经济和商业模式转变的挑战。尽管如此，加拿大认为 WP/113 号文件中所载的并体现在所附大会决议草案中的关于建立一个由业界主持的创新咨询委员会的建议，对国际民航组织的管理和开展业务的方式提出了一些问题。例如，文件提议创新咨询委员会的成员应包括业界代表和国际民航组织的高级官员（理事会主席、空中航行委员会主席、秘书长和空中航行局和航空运输局局长），并提议将创新咨询委员会的报告和建议直接提交给理事会。加拿大认为，在执行委员会和全会核准这种做法之前，需要停下来进行一些思考，特别是在涉及到治理挑战、利益冲突和监管权的可能性或看法方面。因此，尽管加拿大支持业界与国际民航组织合作的原则，但它不支持 WP/113 号文件中提出的大会决议草案。

137. 加拿大认为 WP/113 号文件对创新咨询委员会的结构和报告的建议过于具体，并敦促进行更多的研究和思考，同时明确说明问题，以使各国能够通过充分的讨论并虑及这些问题可能对国际民航组织治理产生的影响，考虑解决这些问题的备选方案。

138. 芬兰代表表示支持 WP/342 号文件（CANSO、IATA、IFALPA）关于将无人航空器系统融入空域的长期目标，但他强调指出，国际民航组织的工作应限于与《芝加哥公约》规定的国际航空有关的项目，该文件提议的部分计划可能不属于国际民航组织的职责范围。他强调，国际民航组织在这方面的任何参与都应由本组织现有的遥控驾驶航空器系统（RPAS）专家组负责，并应基于世界各地区已经启动的处理该问题的努力，因为国际民航组织从头开始解决该问题可能需要太长时间。芬兰代表指出，无人驾驶航空是一个很好的活动例子，在这些活动中国际民航组织的程序应该更加富有活力。

139. 在谈到关于城市航空移动的 WP/292 号文件（阿拉伯联合酋长国）时，芬兰代表主张国际民航组织将其工作建立在地区和地方一级的框架之上。他指出，无人航空器系统交通管理（UTM），特别是城市航空移动，与其说是一个国际问题，不如说是一个国家和地区问题，他质疑国际民航组织是否是处理这一问题的相关机构。

140. 在谈到 WP/317 号文件和 WP/327 号文件（ICCAIA）时，希腊代表认识到在自动化、数字技术的发展和人工智能的日益强大方面取得的进展。但他强调指出，在空中交通管理现代化方案方面仍在开展大量工作，需要进行更多的研究和验证。希腊代表提请注意芬兰代表欧盟及其成员国、欧洲民航委员会其他成员国以及欧洲空中航行安全组织提出的交由技术委员会审议的 WP/84 号文件（全球空中航行计划：促进空中交通管理及时现代化），并重申了该文件的建议，即国际民航组织应与各国以及地区空中交通管理现代化和安全改进方案合作，根据需要制定适当规定。

141. 意大利代表突出强调了该国与法国和瑞典共同提出的 WP/113 号文件的内容，因其可以通过受益于业界的技术专长，为促进民用航空技术创新的安全和可靠发展作出贡献。他重申，在无人机、网络安保和亚轨道商业飞行等新兴高技术领域，业界的持续支持对于制定基于风险和性能的兼容法规而言至关重要，这些法规具有灵活性，能够允许发展新的航空生态系统，同时确保可接受的安全水平。出于这一原因，意大利认为建立一个由航空业界管理的高级别创新咨询委员会，可以促进迅速采取高效和有效的政策，逐步安全实施民用航空的技术创新。意大利代表指出，意大利也支持 WP/320 号文件（新加坡和共同提案国）。

142. 澳大利亚代表强调，今后国际民航组织与当前行业和新兴行业开展进一步接触将非常重要，以促进战略合作，利用新技术，鼓励而不是阻碍或扼杀创新。他强调随着新技术的发展，国际民航组织的标准和建议措施、指导材料和工作方法也应随之发展，以确保新技术的益处能够得到充分实现。为此，澳大利亚代表建议大会核准 WP/14 号文件（理事会）中建议的行动，欢迎所提交的文件中包含的所有其他建议，并特别要求理事会在针对 WP/14 号文件开展工作时考虑这一系列建议。他强调这一过程将使所有提出的问题都得到充分考虑，包括加拿大代表提出的非常重要的关切，他和他的国家也同样的关切。

143. 喀麦隆代表赞同 WP/14 号文件（理事会）、WP/113 号文件（法国、意大利、瑞典）和 WP/320 号文件（新加坡和共同提案国）所载的所有原则，并申明鉴于日新月异的技术进步，它们可能对整个航空界有利。她重申，最为重要的是让业界参与到国际民航组织应对相关挑战的工作中来，超出本组织的现有结构，如 WP/113 号文件所示。喀麦隆代表强调，理事会需要更深入地界定上述原则，并促进所有行为者之间的对话。

144. 航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）的观察员表示支持 WP/113 号文件（法国、意大利、瑞典）中提出的理事会与业界定期举行战略对话的建议，该建议补充了航空航天工业协会国际协调理事会在 WP/459 号文件中提出的建议，即理事会应通过国际民航组织授权的新的独立机构探讨各种选择办法，使业界和其他利害攸关方得以应对新航空技术带来的挑战。他强调，如果大会接受这两项建议，航空航天工业协会国际协调理事会作为代表全球航空航天制造业的国际组织，将向理事会提供支持，以实现这两项建议的益处。

145. 空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）的观察员对 WP/342 号文件（CANSO、IATA、IFALPA）表示欢迎。他重申在无人航空器系统领域需要一套强有力的标准和建议措施和空中航行服务程序的规定，并强调从一开始就进行全球协调是可取的，这不仅是因为跨境无人航空器系统运行很快就会成为现实，而且也是为了避免未来的可互用性问题。他强调，空中交通管制员协会国际联合会愿意以其在空中交通管理和空域领域的专长为这一努力作出贡献。

146. 民用空中航行服务组织（CANSO）的观察员感谢国际民航组织和理事会为加强国际民航组织在航空创新方面的准备所做的工作，如 WP/14 号文件（理事会）所述。他指出 CANSO 同意这些创新在改善全球航空安全、安保、可持续性、可获得性和可负担性方面具有重大潜力，并有可能促成更有效和简化的航空监管程序。CANSO 认为，业界可以而且应该在这一过程中发挥作用，并随时准备酌情协助国际民航组织及其各国。关于 WP/383 号文件（多米尼加共和国），CANSO 同意，对助航设施（NAVAIDS）（特别是仪表着陆系统（ILS）设备）提供保护对于安全运行至关重要。CANSO 支持对国际民航组织的附件和相关文件进行审查，以便对可在现有机场实施的助航设施保护规则提供明确指导，同时虑及仪表着陆系统针对正常城市扩展的效率。CANSO 鼓励各国和各地区分享其经验，以帮助推进这项工作。

147. 鉴于时间限制，执行委员会同意在下一次会议上继续讨论创新问题，届时执委会还将在议程项目 26 项下审议地区合作和大流行病、卫生事件和航空器灭虫问题，以及其他高级别政策问题。

任何其他事项

国际翻译日

148. 秘书长重申今天是国际翻译日，并回顾指出，2017 年 5 月 24 日，联合国大会通过了第 71/288 号决议“专业翻译在实现各国互联互通及促进和平、了解和发展中的作用”，该决议宣布 9 月 30 日为国际翻译日。她指出，国际翻译日是一个向语文专业人员的工作致敬的机会，他们在团结各国、促进对话、理解和合作方面发挥了重要作用，为发展和加强世界和平与安全做出了贡献。秘书长借此机会向所有支持大会第 40 届会议工作的国际民航组织语文服务部门的工作人员致敬，并热烈祝贺他们国际翻译日快乐。她忆及执行委员会在其第二次会议（EX/2）上审议了议程项目 18：国际民航组织的多种语文之后，除其他外建议大会承认多种语文是实现国际民航组织目标的一项基本原则，她重申本组织将继续奉行这一原则。

议程项目 12：航空安保 — 政策

航空安保宣言

149. 主席忆及，执行委员会在 2019 年 9 月 28 日的第四次会议（EX/4）上，同意设立一个由第二副主席 Poppy Khoza 女士（南非）主持的“主席之友”起草小组，以完善 WP/528 号信息文件第 1 号修改稿中提出的全球《航空安保宣言》的案文，该宣言将取代 2010 年大会第 37 届会议通过的现有宣言。他指出，起草小组拟议的《航空安保宣言》已刊载在大会第 40 届会议的网站上，列于参考文件项下，网址为：https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx。主席再次（EX/5）邀请各位代表最迟在今天，即 2019 年 9 月 30 日下班前将他们的意见通过电子邮件 ASF@icao.int 发送给秘书处。所收到的意见将由“主席之友”起草小组予以考虑，该小组对上述宣言的修订案文将作为 WP/596 号文件（提交给全体会议的关于议程项目 12 的报告草案）的第 1 号增编印发，供下次会议审议。

150. 会议于 17 时休会。

第九次会议记录

（2019 年 10 月 1 日，星期二，9 时）

讨论题目

1. 议程项目 26：由执行委员会审议的其它高级别政策问题（续）

创新

— 航空创新
— 多米尼加共和国提交的文件
— 法国、意大利和瑞典提交的文件
— 新加坡提交、澳大利亚、库克群岛、斐济、老挝人民民主共和国、马绍尔群岛、瑙鲁、北马其顿、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、特立尼达和多巴哥、联合王国以及民用空中航行服务组织（CANSO）为共同提案国的文件
— 阿拉伯联合酋长国提交的文件
— 民用空中航行服务组织提交的文件
— 宇航工业协会国际协调理事会（ICCAIA）和民用空中航行服务组织提交的文件
— 宇航工业协会国际协调理事会提交的文件

地区合作

— 卡塔尔提交的文件
— 阿拉伯民用航空组织（ACAO）提交的文件

大流行病、卫生事件和航空器灭虫

— 关于航空器灭虫和病媒控制措施的报告
— 国际航空运输协会（IATA）提交的文件
— 加拿大提交的信息文件
— 国家间航空委员会（IAC）提交的信息文件

其他文件

— 印度尼西亚提交的文件
— 基里巴斯提交的文件
— 卡塔尔提交的文件
— 国际运输工人联合会（ITF）提交的文件
— 沙特阿拉伯提交的信息文件
— 国际机场理事会（ACI）提交的信息文件
— 中美洲空中航行服务机构（COCESNA）成员国提交的信息文件

— 空难受害者家属国际联合会（ACVFFI）提交的信息文件
— 国际运输工人联合会提交的信息文件

2. 议程项目 11：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年度报告

— 批准给全体会议的报告案文草案

3. 议程项目 12：航空安保 — 政策

— 批准给全体会议的报告案文草案

4. 议程项目 13：审计计划 — 持续监测做法

— 批准给全体会议的报告案文草案

5. 议程项目 14：简化手续方案

— 批准给全体会议的报告案文草案

6. 议程项目 18：国际民航组织的多种语文

— 批准给全体会议的报告案文草案

7. 议程项目 20：不让任何国家掉队举措

— 批准给全体会议的报告案文草案

8. 议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

— 批准给全体会议的报告案文草案

9. 议程项目 22：资源调动和自愿基金

— 批准给全体会议的报告案文草案

10. 议程项目 25：国际民航组织民用航空培训和能力建设

— 批准给全体会议的报告案文草案

讨论摘要

议程项目 26：由执行委员会审议的其它高级别政策问题（续）

1. 执行委员会恢复（EX/8）并完成了其对议程项目 26 的审议。委员会继续讨论了创新问题，有关该问题的讨论载于理事会提交的一份主要文件 — WP/14 号文件（航空创新），以及各国和国际组织提交的相关文件当中。其后的讨论集中在地区合作和流行病、卫生事件和航空器灭虫等问题，以及其他高级别政策问题上，这些内容载于理事会提交的一份主要文件 — WP/5 号文件（关于航空器灭虫和病媒控制措施的报告），以及各国和国际组织提交的相关文件当中。

创新

讨论（续）

2. 在评论上次会议上提交的一些文件时，战略规划和地区事务协调科科长（C/PRC）指出，法国、意大利和瑞典提交的 WP/113 号文件（支助国际民航组织与航空工业之间实行新政）强调了一些非常相关的问题。但是他强调，无论国际民航组织采用何种形式与航空业进行协作，此类协作产生的所有建议都应提交理事会审议和核准。因此，为了实现 WP/113 号文件中提出的国际民航组织与航空业之间的新政，理事会必须在秘书处的协助下，审查此类协作的细节和运行模式，以便在通过该文件所附关于设立创新咨询委员会（ICN）的大会决议草案之前，确定如何最好地将这一概念付诸实践。战略规划和地区事务协调科科长强调，此类大会决议不应规定国际民航组织如何与航空业进行合作。

3. 关于宇航工业协会国际协调理事会和民用空中航行服务组织提交的 WP/268 号文件（人工智能与航空数字化）、以及宇航工业协会国际协调理事会提交的 WP/459 号文件（航空创新）、WP/327 号文件（涉及自主系统的新操作概念）和 WP/317 号文件（自动编队飞行），战略规划和地区事务协调科科长忆及，理事会批准的法律委员会总体工作方案已经作为其第一个项目，包含了“无人（无人驾驶）航空器运行以及纳入民用航空的国际法律问题”（参见 WP/78 号文件）。他强调，相关各方可以向法律委员会第 38 届会议提交有关该项目的文件。

4. 关于阿拉伯联合酋长国提交的 WP/292 号文件（城市航空移动），战略规划和地区事务协调科科长指出，国际民航组织正在为遥控驾驶航空器系统（RPAS）制定标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）及指导材料。因此，应通过确定国际民航组织工作方案优先安排的既定程序来审议为该文件所要求的城市空中出行的运行制定补充规定。

5. 法国代表忆及，其在上次会议（EX/8）上介绍 WP/113 号文件时，他曾强调将由理事会决定该文件拟议治理安排的关键原则，包括主席任期、成员构成、会议频率、费用和成果，并设想创新咨询委员会的报告和建议将提交给理事会审查和决定。因此，他表示同意战略规划和地区事务协调科科长提出的意见。法国代表重申了他的建议，即：根据 WP/113 号文件，将 WP/14 号文件（理事会）所附关于航空创新的大会决议草案进行扩展，以包含一个新的执行条款，其内容如下：“指示理事会立即审议与行业建立一个经常性的高级别机构，向理事会提供有关航空创新的战略咨询建议。”。他表示，作为替代方案，上述案文可以反映在执行委员会关于议程项目 26 的报告中。他强调指出，非常重要的是要理解这一概念，因为它反映了执行委员会关于创新的讨论。

6. 西班牙代表、德国代表、土耳其代表和阿根廷代表以及来自国际航协的观察员和宇航工业协会国际协调理事会的观察员，表示支持将案文纳入大会决议草案或执行委员会的报告当中，以确保这一概念不被忽视，而瑞典代表则表示赞同将其纳入报告。为此，阿根廷代表也表示赞同 WP/320 号文件（新加坡和共同提案国）。国际航协的观察员指出，所有要求与航空工业进行更多互动的文件背后的意图不是在大会上讨论细节，而是将此事提交理事会审议和决定。代表全球航空航天制造商的宇航工业协会国际协调理事会的观察员强调，法国代表的建议处理了与理事会进行战略性行业接触但不进行过度规定的必要性。

7. 战略规划和地区事务协调科科长同意法国代表的建议，将上述新的执行条款纳入 WP/14 号文件（理事会）所附的大会决议草案当中。

8. 宇航工业协会国际协调理事会的观察员建议，修改上述大会决议的执行条款第 2 条，在“所需资源”一词后插入一个短语“包括其与行业的工作方法”，以暗示但不是规定性地指出技术工作将如何进行。因此，该规定将改为：“指示理事会评估发展演变本组织各项程序的必要性以及所需资源，包括其与行业的工作方法，以便跟上影响民用航空可持续发展的各项创新的发展步伐；”。他强调，这一拟议补充案文符合战略规划和地区事务协调科科长的意见，并与 WP/113 号文件的拟议战略做法相符，而且得到了数位代表的支持。战略规划和地区事务协调科科长表示同意对执行条款第 2 条的建议修改。

9. 关于 WP/383 号文件（多米尼加共和国），来自宇航工业协会国际协调理事会的观察员表示，虽然该组织认识到开源软件概念的吸引力，但鉴于对知识产权的保护以及行业利害攸关方的长期投资激励措施的关切，因此它敦促在空中航行系统软件中谨慎使用。

10. 孟加拉国代表对于将开源软件用于空中航行系统可能会引发可互用性问题，从而造成航空公司运营人不合规的风险表示了关切。他建议对这一事项做进一步研究。

11. 航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）的观察员提请注意 WP/327 号文件（宇航工业协会国际协调理事会）的行动 c) 段，其中请大会“要求国际民航组织探索各种备选方法，令业界和其他利害攸关方应对新兴操作概念，例如单人飞行员操作、减少机组操作、高空伪卫星(HAPS)操作以及部分自主操作；”，并强调这不仅具有法律影响，而且具有安全影响。他表示，航空公司驾驶员协会国际联合会完全支持改进当前商业航空运输安全标准的所有发展。它认为航空令人羡慕的安全记录和文化的基础是两名充分休息、完全合格且训练有素的驾驶员。这一基准的任何未来演变都必须在其基础上加以改进，并且不会降低任何方面的安全和安保水平。鉴于随着自动化水平的日益提高引发的飞行机组职责的复杂性、保持手动飞行技能的挑战，以及由于驾驶舱资源管理和人的因素培训带来的安全水平的显著进步，航空公司驾驶员协会国际联合会表示，反对开发减少机组人员或单驾驶员的操作。它认为，可用于提高安全性的有限资源，用于多机组人员运行中更强大的驾驶员培训计划将产生更好的投资效益。航空公司驾驶员协会国际联合会的立场是，由于减少机组人员操作比双驾驶员操作带来显著的额外风险，因此这将导致飞行安全的严重降低。来自航空公司驾驶员协会国际联合会的观察员指出，因此，提交技术委员会审议的 WP/426 号文件（减少机组操作）详细介绍了该组织对此的观点。

12. 在总结关于创新的讨论时，主席表示执行委员会同意 WP/14 号文件（理事会）中提供的评估。委员会注意到，本组织的经常方案预算有限，对其跟上创新步伐的能力构成了重大制约。执行委员会一致认为，需要对国际民航组织吸收创新的过程进行评估。委员会同意 WP/113 号文件（法国、意大利、瑞典）的精神，即在行政一级与航空业建立更密切的联系确实能够给本组织带来潜在益处；但委员会指出，这种参与需要明确职权范围，并需要进行更多的研究和思考。在这方面，执行委员会不支持 WP/113 号文件所附的大会决议草案，

因为该决议被认为具有太多规定性并且欠成熟。但委员会确实同意加强行业与国际民航组织之间的对话，并指示理事会处理这一事项。根据这一点，执行委员会同意了在 WP/14 号文件所附关于航空创新的大会决议草案中额外增加一项执行条款。

13. 关于 WP/383 号文件（多米尼加共和国），执行委员会注意到了自由和开放源码软件（FOSS）在创新界的重要性，并且它将成为提交理事会审议的大会要求的一部分。执行委员会对 WP/320 号文件（新加坡和共同提案国）表示欢迎，并注意到了文件所建议的行动。委员会表示同意，理事会在评估国际民航组织关于吸收创新的过程时，应考虑该文件的内容。

14. 关于 WP/342 号文件（民用空中航行服务组织、国际航协、航空公司驾驶员协会国际联合会），执行委员会注意到要求国际民航组织考虑建立一个框架，通过该框架它可以与业界合作为空域的新进入者制定规定，这与第十三次空中航行会议的成果以及 WP/14 号文件（理事会）相一致。委员会一致认为，无人驾驶航空器系统应成为大会将提交理事会审议的评估中的一个关键重点。

15. 执行委员会注意到了 WP/268 号文件（宇航工业协会国际协调理事会和民用空中航行服务组织）和 WP/317 号文件、WP/327 号文件和 WP/459 号文件（宇航工业协会国际协调理事会）的内容，以及制定标准和建议措施以促进新的、新出现的和尚未预见到的航空技术仍然需要开展的技术工作的深度和广度。它进一步注意到，法律委员会已经在探索遥控驾驶航空器系统研究，相关各方可能会考虑在法律委员会下届（第 38 届）会议期间提交一份关于研究飞行自主的法律影响问题的文件。执行委员会表示同意 WP/292 号文件（阿拉伯联合酋长国）提供的有关城市空中出行问题的信息，将由理事会在其程序评估以及确定其工作优先排序的既定程序中加以审议。

16. 执行委员会注意到关于创新的各项文件中的所有拟议活动均没有得到供资，若没有额外资源，这些活动可能无法开展。虑及通过 2020 年至 2022 年经常方案预算和预算外资源的可用情况供资的现有优先事项，委员会建议对这些提案进行审查。为此，委员会还鼓励国际民航组织考虑制定新方法，使国际民航组织能够获得预算外的资源及专业技能。

地区合作

17. 卡塔尔代表介绍了 WP/136 号文件（修订国际民航组织的地区合作政策），其中强调需要根据国际民航组织（总部与地区办事处）与地区组织及地区民用航空机构之间的其实施方面积累的经验，加强大会第 37 届会议通过的国际民航组织地区合作政策和框架，以便更好地服务其“在所有地区避免重复努力，并实现协调一致”的主要目标。此举的宗旨，是为根据标准和建议措施，在国家规章、运行要求和程序方面，确保改善被划设为国际民航组织地区的各个地理区域的协调与一致。在认识到已为同一地区办事处所属国家之间实现协调一致做出重大努力的同时，该文件强调，在被划设为国际民航组织地区的地理区域之间还应加大工作力度，尤其是如果现有的地区组织和地区民用航空机构涵盖的国家属于两个或两个以上地区办事处，且其成立的基础是共同的文化、历史和语文，这会促进协调一致的进程。

18. WP/136 号文件请大会要求理事会通过增加以下措施，修改国际民航组织的地区合作政策：

a) 鼓励地区组织和地区民用航空机构根据其成员国的地理分布情况，与两个或两个以上的地区办事处举办多地区活动（研讨会、讲习班、培训等）；

b) 要求国际民航组织地区办事处改善对于这些多地区活动的参与度，以便更好地实现所有地区的协调一致；

c) 鼓励各国参加其所属地区组织或地区民用航空机构的这些多地区活动，以便在人力资源的使用及其支出方面提高成本效益，并实现对人力资源的良好治理。

19. 注意到的是，还提交了以下信息文件：阿拉伯民用航空组织提交的 WP/424 号文件（与国际民用航空组织及民用航空国际和地区组织的技术合作）。

讨论

20. 战略规划和地区事务协调科科长注意到，秘书处表示同意 WP/136 号文件的拟议行动，并且国际民航组织应审查现有的地区合作政策。

21. 在没有进一步评论意见的情况下，主席表示执行委员会同意，为确保国际民航组织与地区组织以及地区民用航空机构之间进行更好的合作，国际民航组织应审查最初在约 10 年前制定的现有地区合作政策。

流行病、卫生事件和航空器灭虫

22. 主席忆及，理事会提交的 WP/5 号文件（关于航空器灭虫和病媒控制措施的报告），已由执行委员会在 2019 年 9 月 29 日举行的其第六次会议上根据议程项目 14：简化手续方案进行了讨论。

23. 来自国际航协的观察员介绍了 WP/132 号文件（IATA 对应对流行病和公共卫生事件的看法），其中强调了有效和适当应对包括大流行病在内的重大公共卫生事件的重要性，以及此类事件与国际旅行之间的重要关系。该文件强调，在应对疫情方面航空可以发挥重要作用，例如，通过促进向受影响群体提供医疗专业知识和药品。该文件忆及，世界卫生组织（WHO）和其他以国际为重点的公共卫生机构就适当应对疫情提供了审慎的咨询建议，并强调各国在应对流行病和其他重大公共卫生事件时，至关重要的是遵循世卫组织和其他相关卫生机构的指导。该文件尤其强调，各国作出单方面决定以引入阻碍旅客和货物流动的措施，可能引发航空旅行和贸易的大规模中断，会损害国家应对疫情的能力，例如阻碍卫生专家入境或生物标本的运输。该文件指出，预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排(CAPSCA) 自其在国际民航组织领导下开始以来，国际航协一直是其支持者，并认为可靠的公共/私营合作对于应对突发公共卫生事件的全球有效措施至关重要。

24. WP/132 号文件请大会：

a) 重申所有各方在准备和应对流行病或突发公共卫生事件方面采取一致/伙伴关系做法的重要性；

b) 敦促所有国家在爆发公共卫生事件时遵守世卫组织的指导意见，遵循《国际卫生条例》，特别是避免单方面决定实行边境管制、筛查要求和疫苗接种要求或与世卫组织指导方针不符的阻碍旅行的其他措施；

c) 要求理事会继续与世界经济论坛（WEF）和其他国际各方合作，开发“流行病准备加速器”，以便利协调应对国际关注的疫情；和

d) 请理事会进一步开展预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排的工作。

25. 注意到的是，已提交以下信息文件：加拿大提交的 WP/546 号信息文件（国际旅行者可能是非洲猪瘟病毒的携带者）；和国家间航空委员会提交的 WP/90 号信息文件[民用航空预防和克服对人口健康威胁的全球合作机制（CAPSCA）]。

讨论

26. 在评论 WP/132 号文件时，战略规划和地区事务协调科科长表示，秘书处赞赏并同意国际航协关于应对大流行病和公共卫生事件的观点，并敦促各国与预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排进行协作，并在爆发公共卫生事件时遵守世卫组织的指导。但是，秘书处对进一步发展预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排工作的资源可提供性表示了关切。

27. 在没有进一步评论意见的情况下，主席表示，委员会支持 WP/132 号文件所载的国际航协的各项提案，认识到已采取若干举措来处理该文件提出的问题，并敦促各国与预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排以及世界卫生组织进行合作。执行委员会表示同意，国际民航组织应根据通过 2020 年至 2022 年经常方案预算和预算外资源的可用情况供资的现有优先事项，进一步开展预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排工作。

其他文件

28. 印度尼西亚代表介绍了 WP/318 号文件（让机场做好救灾准备），其中强调机场对发生灾难情况的防范十分重要，以便尽可能提高进行人员疏散以及对所收到救济物资的管理能力。该文件强调了印度尼西亚的相关航空规章，包括：2007 年第 24 号灾害管理法，其中第 4 条第 3 款规定，灾害管理的目标是“确保灾害管理的实施计划得当、一体化、协调和全面”。它还详细阐述了根据 2009 年第 1 号航空法第 194 条制定的印度尼西亚国家总体计划，其中确定了在发生灾难时适合使用航空器提供援助，以及作为支持管理接收救济物资及疏散运行之枢纽机场的 74 个机场。

29. WP/318 号文件请大会：

a) 要求理事会审查与机场有关的现行标准和建议措施（SARPs）；和

b) 查明并制定国际民航组织的规定，以支助机场救灾管理的运行程序。

30. 基里巴斯代表介绍了 WP/442 号文件（为出席国际民航组织会议提供便利），其中强调，由于领事会见的限制和每次都需要取得单次入境签证才能参加国际民航组织的相关活动，因此较小国家遇到了困难，而且获得签证和旅行证件以便参加国际民航组织活动和会议的费用大增。由于这降低了各国充分参与所需国际民航组织会议和活动的能力，因此，向国际民航组织秘书处和地区办事处（ROs）寻求了协助，以便通过为出席国际民航组织会议和活动的经认证的代表签发多次入境签证证件，以简化较小国家代表的签证和入境手续。

31. WP/442 号文件请大会：

a) 注意到较小国家在参与国际民航组织地区和国际活动及会议时遇到的困难；和

b) 寻求地区办事处和国际民航组织秘书处给予协助，与相关的外交部接洽，为较小国家的航空官员经常性入境参加国际民航组织活动和会议提供便利。

32. 卡塔尔代表介绍了 WP/135 号文件（国际民航组织各项战略目标的一致性），其中指出国际民航组织业务计划确立了五项全面的战略目标和优先事项，以指导本组织的各项活动，使各成员国能够实现一个安全、安保、高效、经济上可行和对环境负责的航空运输网络。该文件强调，五项战略目标中只有三项得到了全球计划[即：全球航空安全计划（GASP）、全球空中航行计划（GANP）和全球航空安保计划（GASeP）]和相关路线图的支持，通过针对所有相关利害攸关方的结构化共同参考框架，帮助航空界实现每项全球计划的目标。

33. WP/135 号文件请大会要求理事会和秘书处：

a) 为环境保护和航空运输的经济发展制定全球计划和相关路线图，以确保所有战略目标的一致性；和

b) 将全球计划与国际民航组织业务计划相关联。

34. 来自国际运输工人联合会的观察员介绍了 WP/167 号文件（通过确认“国际机组人员日”，宣传机组人员发挥的至关重要的安全作用），其中强调，根据国际民航组织的预测，到 2037 年之前，全球航空业将需要超过 1 185 000 名客舱机组人员，这将成为航空所有类别工人中人数最多的一类。该文件强调，国际运输工人联合会作为唯一一个代表工会的全球组织，在 100 多个国家汇聚了数十万客舱机组人员，并拥有十个地区办事处，愿意与国际民航组织及所有利害攸关方合作，利用一年中的一天作为宣传客舱安全与客舱机组人员安全作用的协调人。同时，将借此机会宣传国际民航组织的工作以及业界的情况。

35. 该文件指出，由于客舱机组人员中女性占比较高，因此宣传客舱机组人员的重要安全作用有着显著的性别平等特征，并将协助国际民航组织实现联合国可持续发展目标 5，以及促进航空工作人员队伍的性别平衡，这也是国际民航组织下一代航空专业人员（NGAP）方案的优先事项。来自国际运输工人联合会的观察员提请注意该联合会提交的 WP/501 号信息文件（创建正式的国际客舱机组人员日），其中强调在过去五年中，世界各地许多航空公司和组织已将 5 月 31 日作为非正式的国际客舱机组人员日进行庆祝。

36. WP/167 号文件请大会：

a) 要求理事会设立一个一年一度的国际客舱机组人员日，提高社会对客舱机组人员作用的认识，以便通过下一代航空专业人员方案吸引未来航空专业人员进入本行业，并提高成员国对国际民航组织《客舱乘务组安全培训手册》和国际民航组织其他与客舱安全有关规定的认识；和

b) 注意到 2019 年至少有 32 个成员国的航空公司和组织庆祝了 5 月 31 日为非正式国际客舱机组人员日的现行日期。

37. 注意到的是，还提交了以下信息文件：沙特阿拉伯提交的 WP/541 号信息文件（2019 全球航空峰会）；国际机场理事会提交的 WP/480 号信息文件（机场行业现状：努力加强机场业务的可持续性）；中美洲空中航行服务机构成员国提交的 WP/483 号信息文件[中美洲空中航行服务机构（COCESNA）为国际航空运输服务 60 年]；空难受害者家属国际联合会提交的 WP/500 号信息文件（国际空难受害者及其家属日）；以及国际运输工人联合会提交的 WP/501 号信息文件（创建正式的国际客舱机组人员日）。

讨论

38. 墨西哥代表、西班牙代表、孟加拉国代表、缅甸代表和莫桑比克代表表示赞同 WP/318 号文件（印度尼西亚）。为此，西班牙代表强调理事会需要虑及国际民航组织正在开展的各种举措，审议制定规定，以整体方式支持机场灾害管理的运行程序。

39. 注意到该文件与孟加拉国非常相关，因为该国因气候变化而遭受到许多自然灾害，因此孟加拉国代表请国际民航组织研究这一事项并确保所有拟议规定不损害国家主权。

40. 在对该文件的拟议行动表示强烈支持时，莫桑比克代表忆及，2019 年 3 月 14 日，气旋伊代在莫桑比克贝拉市附近登陆，造成估计 700 人死亡，并对财物和农作物造成了大规模的破坏。

41. 在指出其组织表示欢迎为机场做好准备以应对灾害之重要性的一般原则时，国际机场理事会的观察员强调，为协助开展这方面的工作，它与国际民航组织和业界其他伙伴进行了合作。国际机场理事会认为必须优先安排服务，并且服务本身不得对已经捉襟见肘的基础设施造成新的负担。他指出国际机场理事会成员在这方面开展多种举措。在申明其组织愿意继续与国际民航组织和其他机构合作以进一步推进这一事项时，来自国际机场理事会的观察员强调，它已经出版了关于应急规划和业务连续性的手册。关于 WP/318 号文件的执行摘要，国际机场理事会的观察员表示，虽然该组织支持推进该工作的行动 b) 段，但它认为行动 a) 段在现阶段没有必要，因为这涉及对国际民航组织标准和建议措施的可能修改。国际机场理事会认为自愿前进的方式更好。

42. 战略规划和地区事务协调科科长强调，根据大会 A39-24 号决议（关于减少航空灾害风险的战略和应对机制），国际民航组织和联合国人道主义事务协调厅（OCHA）共同主持了一个航空和人道主义利害攸关方小组，以确保在自然灾害发生后提供相关指导和工具，以便提供及时协调的空中援助。它们努力利用现有的可用材料和优良做法，为各国和所有相关利害攸关方提供有益实用信息的储存库。战略规划和地区事务协调科科长还强调，WP/318 号文件的拟议行动可能会对资源产生影响，因为拟议的工作并未作为 2020 年至 2022 年三年期经常方案预算的一部分纳入空中航行的工作方案。

43. 在对 WP/442 号文件（基里巴斯）表示支持时，墨西哥代表强调不仅较小国家，而且许多国家都遇到了困难，为获得签证和旅行证件以便参加国际民航组织活动和会议的费用也大幅增加，因此无法参加国际民航组织的活动和会议。他强调，因此，必须向地区办事处和国际民航组织秘书处寻求帮助，与相关的外交部接洽，为所有相关国家的航空官员经常性入境参加国际民航组织的活动和会议提供便利。

44. 澳大利亚代表在指出该国也支持该文件时强调指出，虽然这个问题几乎在一年前举行的亚太地区民航局长（DGCAs）第五十五次会议上便已提出，但迄今没有采取任何应对行动。他强调，尽管许多国家遇到了类似的问题，但由于东道国外交使领馆的覆盖范围和签发签证的能力有限，因此这个问题对小岛屿发展中国家（SIDS）而言尤其具有挑战性。

45. 加拿大代表强调，加拿大政府努力为其所有客户提供高质量的服务，并意识到较小国家出席国际民航组织的会议和活动存在一些困难。她强调，加拿大致力于完善所提供的服务，其大量的签证申请中心或签证申请中心网络就是例证。目前在 104 个国家设有 153 个签证申请中心，这一数量还在不断增长，它们为大约 96%至 98%的居住国申请人提供了服务渠道。加拿大代表向执行委员会保证，加拿大政府将持续审查 WP/442 号文件提出的问题，并将努力寻找解决办法，以便通过最佳方式向基里巴斯等各国提供服务。

46. 法国代表、西班牙代表、图瓦卢代表、新加坡代表、俄罗斯联邦代表、土耳其代表、尼日尔代表、希腊代表和厄立特里亚代表，与墨西哥代表和澳大利亚代表一道表示支持 WP/442 号文件（基里巴斯）。为此，图瓦卢代表指出，他来蒙特利尔参加此次三年一次大会的经历并不十分顺畅，因为虽然事实上他的签证已经在网上通过批准，但他不得不旅行到悉尼才将其加拿大签证办妥。他强调，对于图瓦卢和基里巴斯这样的小国而言，出席国际民航组织会议和活动的费用极其昂贵，并着重指出，为签证和旅行证件提供更好的便利，肯定会帮助他们出席并更有效地参与国际民航组织的各种会议。

47. 在表示同意澳大利亚代表所表达的观点时，新加坡代表表示，一种可能的解决办法是让国际民航组织会议和活动的所有东道国为代表提供入境签证便利。她表示感谢加拿大政府努力为出席大会第 40 届会议的代表签证申请所提供的便利。

48. 忆及俄罗斯通过签发电子签证，便利足球运动员参加 2018 年国际足联世界杯的经验时，俄罗斯联邦代表建议主办国际民航组织会议和活动的其他国家考虑采用该解决办法。

49. 在高度赞赏加拿大政府努力为出席国际民航组织会议和活动的代表签证申请提供便利时，鉴于 WP/442 号文件所述的较小国家遇到的困难，土耳其代表表示赞同 WP/442 号文件的拟议行动。他强调应在全球实施缓解措施。

50. 尼日尔代表感谢位于塞内加尔达喀尔的加拿大大使馆为其代表团成员办理签证所付出的辛勤，使其得以前往蒙特利尔出席大会会议。

51. 战略规划和地区事务协调科科长指出，国际民航组织秘书处根据与东道国加拿大的总部协定，向出席国际民航组织会议和活动的代表及与会者提供了与签证相关的支助。此类签证方面的支助由法律事务和对外关系局（LEB）根据有关成员国官方当局的正式申请予以提供。但是，秘书处意识到一些成员国在获得加拿大入境签证方面可能会遇到某些困难，这不仅是因为通过适用的移民程序需要时间，而且还由于物流问题，因为有时受理签证申请的加拿大领馆不在申请人所在国，而是位于其他国家。战略规划和地区事务协调科科长强调，在收到 WP/442 号文件后，已立即提请加拿大当局注意其中提到的关切，并且在与相关移民当局协调后，已承诺进一步便利向国际民航组织会议和活动代表发放适当的入境签证。加拿大代表团请秘书处放心，在与国际民航组织及时协调后，包括与基里巴斯等各国代表协调后，将尽最大努力及时向经正式指定的代表发放入境签证。

52. 战略规划和地区事务协调科科长借此机会提醒所有成员国，将其被提名出席国际民航组织总部会议和活动的代表及时通知国际民航组织，并要求秘书处提供与签证相关的针对性支助，以便可以与加拿大当局合作提供对其有利的服务。他强调，秘书处在收到国际民航组织各地区办事处关于提供与签证相关支助的正式请求后，需要根据要求与总部协调，向出席国际民航组织地区办事处所在东道国以及其他国家所举办国际民航组织会议和活动的代表提供同样的便利。

53. 关于 WP/135 号文件（卡塔尔），澳大利亚代表表示，澳大利亚不支持为环境保护和航空运输的经济发展的战略目标制定全球计划和相关路线图的提案。澳大利亚对此指出，虽然现行涉及各区域的三项全球计划包含具有约束力的标准、明确的建议措施和可量化的目标，但是在航空运输领域中，各国仍然可以自由决定其政策并采取适合其本国情况的措施。澳大利亚认为全球航空安全计划、全球空中航行计划和可能出台的全球航空安保计划的部分成功，在于其目标的普遍性及可衡量性。在它看来，其他全球计划不可能指望获得同等程度的全球一致。同时，澳大利亚意识到全球计划的建立和保持需要资源，它宁愿将国际民航组织的有限资源集中用于为各国提供协助，而不是拟定新的全球计划以及监测其实施。

54. 新加坡代表和墨西哥代表表示同意这一观点，指出理事会已经讨论了为环境保护和航空运输的经济发展的战略目标制定额外全球计划的可能性，理事会决定该题目事项不够成熟，需要进一步审议。

55. 法国代表断言，额外的全球计划应在个案的基础上制定。

56. 来自民用空中航行服务组织的观察员表示支持 WP/135 号文件的拟议行动，并表示同意卡塔尔的观点，即：国际民航组织的全球计划和相关路线图，是协助各国和航空业的极佳工具。他申明，调整全球计划以确保一致性是加强实施的最佳方式。

57. 随后，注意力转向了 WP/167 号文件（国际运输工人联合会），澳大利亚代表、阿根廷代表、法国代表、巴布亚新几内亚代表、尼日利亚代表、西班牙代表、新加坡代表、阿尔及利亚代表、俄罗斯联邦代表、土耳其代表、尼日尔代表、黎巴嫩代表、爱尔兰代表、莫桑比克代表、希腊代表和厄立特里亚代表以及国际航协的观察员，均表示支持设立一年一度的国际客舱机组人员日的提案。为此，阿根廷代表表示承认客舱机组人员在保护旅客方面发挥的重要安全作用，尤其是在发生航空器事故和事故征候的时候，并表示同意需要通过设立一年一度的国际客舱机组人员日提高对这一作用的认识。她对国际运输工人联合会在介绍该文件时强调的强烈的性别平等问题表示了赞赏。

58. 巴布亚新几内亚代表强调，一旦关上航空器舱门，航空器靠自身动力移动时，客舱机组人员就是确保飞行运行安全的前线人员。

59. 尼日利亚代表强调，客舱机组人员的作用是实现航空业安全的关键。

60. 西班牙代表强调，当理事会审议国际运输工人联合会关于一年一度的国际客舱机组人员日的提案时，它还应当审议 WP/500 号信息文件所载空难受害者家属国际联合会提出的关于空难受害者国际日的提案。

61. 俄罗斯联邦代表指出，由于此前他曾担任客舱机组人员，因此他只会对国际运输工人联合会的提案表示支持。

62. 土耳其代表表示，鉴于客舱机组人员承担着极其重要的安全作用，因此他表示赞同该提案。

63. 尼日尔代表指出，设立一年一度的国际客舱机组人员日，是对机组人员对确保飞行安全之奉献的认可，并将鼓励他们在这方面不断努力。

64. 黎巴嫩代表重申，在发生航空器事故和事故征候的过程中，尤其是在航空器人员疏散的过程中，客舱机组人员在确保旅客安全方面发挥着至关重要的作用，因此建议扩大国际民航组织普遍安全监督审计计划的审计，以涵盖对各国航空公司运营人的客舱机组人员的审计。

65. 国际航空运输协会的观察员强调，设立一年一度的国际客舱机组人员日将有助于激励年轻一代选择航空职业。

66. 忆及西班牙代表的发言，战略规划和地区事务协调科科长建议理事会以整体方式评估关于国际航空日的所有请求，并向大会下届会议进行报告。

67. 在总结讨论时，主席表示，关于 WP/318 号文件（印度尼西亚），执行委员会注意到了印度尼西亚民用航空局（DGCA）在与其他国家机构和联合国开发计划署（UNDP）合作，为机场防范自然灾害方面做出的努力，并认识到国际民航组织各附件提供了与应急规划和响应相关的标准和建议措施，以及与发生自然灾害或人为灾害之后的救济飞行相关的边境管制手续。但是，执行委员会指出，现有规定主要限于使机场防范发生在机场及其周边的紧急事件。委员会还指出，国际民航组织和联合国人道主义事务协调办公室正在共同主持一个航空与人道主义利害攸关方小组，以确保自然灾害发生后可提供相关指导材料和工具，从而提供及时且协调的空中援助。执行委员会建议理事会审查这一提案，并审议通过 2020 年至 2022 年经常方案预算以及根据预算外资源的可用情况供资的现有优先事项。

68. 关于 WP/442 号文件（基里巴斯），执行委员会表示支持该文件提出的与一些成员国在获得入境签证以参加在国际民航组织总部、各地区办事处以及任何其他国家举行的会议和活动时可能遇到困难相关的关切。它指出，在收到 WP/442 号文件后，立即提请加拿大当局注意了上述关切，并且在与相关移民当局协调后，加拿大当局承诺进一步便利向出席国际民航组织会议和活动的代表发放相关入境签证。加拿大代表团请秘书处放心，在与国际民航组织及时协调后，会尽最大努力及时向经正式指定的代表发放入境签证。秘书处在收到国际民航组织各地区办事处关于提供与签证相关支助的正式请求后，需要根据要求与总部协调，向出席国际民航组织地区办事处所在东道国以及其他国家所举办国际民航组织会议和活动的代表提供同样的便利。

69. 关于 WP/135 号文件（卡塔尔），执行委员会注意到，理事会对可能制定关于航空运输的经济发展和环境保护的战略目标的全球计划进行了讨论（参见 A40-WP/22-EC/7 号文件，关于全球航空运输计划的可能制定），理事会需要就这一题目做进一步讨论。

70. 关于 WP/167 号文件（国际运输工人联合会）和设立一年一度的国际客舱机组人员日的提案，执行委员会在审议多个国际航空日，包括审议空难受害者国际日（WP/500 号文件）的请求后，建议理事会以整体方式评估这些请求并向大会下届会议报告。

议程项目 11：理事会给大会的 2016 年、2017 年和 2018 年度报告

批准给全体会议的报告案文草案

71. 执行委员会审查了并批准了 WP/584 号文件所载关于议程项目 11 的其报告案文草案以提交全体会议，未做修改。

议程项目 12：航空安保—政策

批准给全体会议的报告案文草案

72. 执行委员会审议了 WP/596 号文件，其中提出了关于议程项目 12 的报告案文草案，案文中包括 12/1 号决议草案：解决民用航空网络安保问题和 12/2 号决议草案：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明，以及第 1 号增编，其中包含 12/3 号决议草案：关于航空安保的宣言 — 申明全球对加强实施的承诺。

73. 主席忆及，在 2019 年 9 月 28 日举行的其第四次会议（EX/4）上，执行委员会同意了设立一个“主席之友”起草小组，由第二副主席 Poppy Khoza 女士（南非）任起草小组主席，以完善 WP/528 号信息文件第 1 号修改稿中提出的全球航空安保宣言的案文，该宣言将取代 2010 年大会第 37 届会议通过的现有宣言。除南非代表外，起草小组还包括来自以下成员国和组织的成员：阿根廷、巴西、加拿大、新西兰、尼日利亚、葡萄牙、沙特阿拉伯、塞内加尔、新加坡、多哥、联合王国、美国、非洲民用航空委员会和国际机场理事会。正如主席在上次会议（EX/8）上指出的那样，起草小组拟议的航空安保宣言登载于大会第 40 届会议网站：https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx 的参考文件下，并请代表们最迟于 2019 年 9 月 30 日下班前通过电子邮件将其评论意见发送至秘书处：asf@icao.int。主席指出，起草小组虑及了所收到的评论意见，并已将其作为第 12/3 号决议草案反映在 WP/596 号文件第 1 号增编所载的其经修改的宣言案文当中。

74. 主席代表执行委员会对起草小组主席和成员为完善上述宣言文本所做的宝贵工作表示了衷心的感谢。

75. 作为起草小组主席，南非代表证实收到的意见已得到适当审议和采纳。

76. 在执行委员会随后对作为 WP/596 号文件第 1 号增编中的第 12/3 号决议草案所载经修改宣言的审查过程中，一致商定：

- 根据罗马尼亚代表及航空安保和简化手续副局长（DD/ASF）提出的建议，插入一个新的行动第 5) 段，其内容如下：

  “5) 确保迅速实施关于解决民用航空网络安保问题的大会第 A40-12/1 号决议；”

- 根据葡萄牙代表和新加坡代表提出并得到起草小组主席支持的建议，将现有行动第 8) 段[重新编号 9)]修改为：

  “9) 确保有效~~利用~~实施附件 9 —《简化手续》~~有利于航空安保的条款~~与安保有关的规定；”。

77. 执行委员会随后审查了 WP/596 号文件所载的其报告案文草案，并表示同意：

- 根据加拿大代表的建议，修改第 12.11 段，将阿拉伯联合酋长国添加到 WP/248 号文件的共同提案国名单当中

- 根据比利时代表的建议，将第 12.14 段的最后一句修改为：

  “……建议各国、业界和国际民航组织采取~~措施~~切实行动，将~~安全~~安保文化根植于航空环境之中，与全球航空安保计划的优先成果保持一致，其中包括实施安保文化活动。”

- 根据新加坡代表的建议，修改第 20.20 段，将斐济、马绍尔群岛、巴布亚新几内亚、瑞士及特立尼达和多巴哥加入 WP/328 号文件的共同提案国名单当中

- 根据联合王国代表的建议，将第 12.49 段的第二句修改为：

"有许多代表建议国际民航组织考虑建立一个平台，用于报告~~和共享~~对全球航空安保计划中所商定的~~有关全球航空安保计划路线图成就的~~优先行动、措施及任务的实施进度~~信息~~，并展示为实现全球航空安保计划各项目标取得的进展，例如通过安全门户网站上的全球航空安保计划信息库，从而随着新数据和资料的提供而更新其中的信息。"

- 根据罗马尼亚代表的建议，扩大第 12.55 段以包括新的第二句，并按照法国代表的建议修改最后一句，修改后的案文如下：

"……确保对网络~~安全~~安保采取多学科的方法，并促进信息共享。委员会讨论了可作为治理结构基础的适当评价指标，包括：跨航空各领域的透明度；将秘书处网络安保研究组（SSGC）和信任框架研究组（TFSG）的工作置于一个总括性结构之下；《国际民用航空公约》所有相关附件之间的一致性；由国家管理并确保行业利害攸关方的参与；同时，使专家人数保持在易于管理的水平。因此，它指示国际民航组织迅速进行可行性研究和差距分析供理事会审议，以便在考虑上述~~适当~~标准的情况下确定最适当的网络~~安全~~安保治理结构和协调机制。"

- 根据新加坡代表的建议，修改第 12.59 段最后一句，在"航空"一词之前插入"民用"一词，改为："……将航空安保原则纳入民用航空运行的各个方面。"。

78. 加拿大代表提出的修改报告草案第 12.51 段的建议未被接受。

79. 执行委员会接下来审议并批准了第 12/1 号决议草案，未作修改。

80. 在其审议第 12/2 号决议草案的过程中，执行委员会表示同意：

- 根据新加坡代表提出的、并得到塞内加尔代表、瑞士代表、沙特阿拉伯代表、埃及代表和俄罗斯联邦代表支持的建议，将附录 C 的执行条款第 5 条修改为：

"5. 敦促各成员国完全和可持续地实施附件 17 —《安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的条款~~与对航空安保有利的边境管理和边境安保相关的条款~~，加强努力……"

- 根据新加坡代表的建议，将附录 D 的序言第 3 条修改为：

"鉴于各成员国承诺遵守附件 17 —《安保》标准和附件 9 —《简化手续》中~~支持边境管理和航空和边境安保目标的标准~~与安保相关的条款；"

81. 加拿大代表提出的修改第 12/2 号决议草案附录 C 执行条款第 2 条的建议未被接受。

82. 执行委员会随后批准了 WP/596 号文件所载其关于议程项目 12 的报告案文草案以提交全体会议，但须进行上述修改。委员会表示同意建议全体会议通过：12/1 号决议草案：解决民用航空网络安保问题；12/2 号决议草案：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明；以及根据上述，载于第 1 号增编的 12/3 号决议草案：关于航空安保的宣言 — 申明全球对加强实施的承诺。

议程项目 13：审计计划 — 持续监测做法

批准给全体会议的报告案文草案

83. 执行委员会随后审议了列有其关于议程项目 13 报告案文草案的 WP/595 号文件，其中包括第 13/1 号决议草案：普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）。

84. 委员会表示同意以下修改：

- 根据爱尔兰代表的建议，将第 13.3 段第四句修改为：

  “~~国际民航组织为改进其内部组织以支持该计划演变及其有效、高效和可持续的运作所采取的措施也受到赞扬。~~同时，注意到了国际民航组织为改进其内部组织以支持该计划演变及其有效、高效和可持续的运作所采取的措施。”

- 根据爱尔兰代表以及监测和监督副局长（DD/MO）的进一步建议，将第 13.4 段修改为：

  “委员会~~讨论了~~对芬兰代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议的其他成员国 [15]、欧洲空中航行安全组织和新西兰提交的 A40-WP/114 号文件表示了支持，并呼吁~~支持~~普遍安全监督审计计划持续监测做法向灵活、反应迅速、基于风险和稳健的监测系统的演变，并提议对未来演变的某些宏观问题进行审议。这其中包括数据库、与其他方案的互为补充和对接、应用审计技巧和方法等等方面。委员会从秘书处获悉~~与会者还认识到~~，……目前正在解决这一演变涉及部分领域的问题……”

- 此外，根据几内亚代表的建议，修改第 13.4 段第一句的法文案文，将“专门委员会”一词改为“委员会”

- 根据哥斯达黎加代表的建议，审查第 13.7 段的西班牙文案文，使其与英文案文保持一致，并将第 13.8 段的英文案文修改为：

  “巴西介绍了 A40-WP/326 号文件，强调了普遍安全监督审计计划自我评估和同行评估以及分享这方面经验的益处。委员会认识到此类评估~~举措~~的益处，并鼓励各国尤其是在地区层面上参与~~类似举措，以进一步加强其~~并拥护同行评估，

[15] 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其和乌克兰。

以期加强国家安全监督体系。”

- 根据巴西代表的建议，将第 13.15 段的最后一句扩展为：

  “委员会建议向有关专家组提供信息供其审议，并酌情支助制定相关指导材料。”

- 继葡萄牙代表和新加坡代表提出并得到比利时代表、土耳其代表、埃及代表和沙特阿拉伯代表支持的建议，将第 13.19 段修改为：

  “……委员会强调，这些建议应侧重于在运行中实施附件 17 的标准，并应在可行范围内尽快得到实施，从而提高对于国际航空安保系统~~审计方法有效性~~的信心，并加强当地、地区和全球层面上对附件 17 标准的遵守。关于这一点，指示理事会将提出的建议予以优先排序，确保向普遍安保审计计划分配充足的资源。同时，普遍安保审计计划持续监测做法还应当采纳各国及业界的相关最佳做法。”

- 继葡萄牙代表提出并得到比利时代表支持的建议，将第 13.22 段修改为：

  “委员会还表示支持改革并通过与秘书处研究组正在进行的协商，不断改进该方案，并呼吁各国通过签署谅解备忘录，按计划接受审计，和分配充足的财政和人力资源，支持普遍安保审计计划持续监测做法，使该方案得以实施和持续演变，使其提供完全合格的审计员；评估安保措施的运行实施情况；及时处理严重缺陷；并采取基于风险的做法对审计作出优先安排。”。

85. 在审查 13/1 号决议草案时，执行委员会表示同意：

- 根据爱尔兰代表的建议，将执行条款第 9 条修改为：

  “9. 指示秘书长继续促进普遍安全监督审计计划持续监测做法同其它组织与航空安全相关的审计方案之间的协调与合作，从而共享保密的安全信息，以便减轻各国因重复审计或检查所造成的负担，减少工作~~和监测活动~~的重复，并建立协同性以便加强普遍安全监督审计计划持续监测做法的效率；”。

86. 注意到的是，继民用空中航行服务组织观察员提出的要求，秘书处将核实该组织是否与国际民航组织达成了一项协议，以便共享因进行审计、检查、审查、评价和/或评估所产生的安全信息，并表示同意相应地修改 13/1 号决议草案的序言第 16 条。

87. 在此基础上，执行委员会批准了给全体会议的 WP/595 号文件所载其关于议程项目 13 的报告案文草案，但须作上述修改。委员会表示同意，根据上述修改并对序言第 16 条进行核实后，建议全体会议通过第 13/1 号决议：普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）。

议程项目 14：简化手续方案

批准给全体会议的报告案文草案

88. 执行委员会接下来审查了 WP/594 号文件，其中载有其关于议程项目 14 的报告案文草案，其中包括第 14/1 号决议草案：除其他外，通过航空器灭虫和病媒控制方法来减缓疾病传播，以及 CAPSCA（预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排）对实施的重要性，决议草案 14/2：制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运，以及决议草案 14/3：国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明。

89. 委员会表示同意以下修改：

- 继美国代表和新西兰代表提出的建议，将第 14.6 段修改为：

  “关于 WP/8 号文件第 2.6 段有关制定电子护照标准路线图的问题，一些代表团表示认为，对于一些小国而言，引入电子护照可能在经济上不可行，ATC 在制定路线图的工作中将考虑这些关切。WP/8 号文件附录 B 中作了一项技术更正。要求委员会注意美国 WP/550 号参考文件中所含资料，该文件报告了旅客姓名记录（PNR）在安保和简化手续中的价值。经过讨论，委员会核准了 WP/8 号文件附录 A 中所载的 2020 年至 2022 年三年期内国际民航组织旅行者身份识别方案战略的拟议优先事项和预期结果。”

- 根据西班牙代表的建议，将第 14.14 段第二句修改为：

  “一个代表团在就所提交的信息文件发表意见时指出，WP/462 号文件载有~~对国际民航组织未来在简化手续领域的工作具有重要意义的~~多项提案，该事项应在国际民航组织工作方案中予以考虑：”

- 根据国际机场理事会观察员的建议，将第 14.17.1 段最后一句修改为：“……请大会注意关于这一主题的现有国际机场理事会指导材料……”

- 根据国际机场理事会观察员的建议，将第 14.20 段最后一句修改为：

  “一个代表团提到国际机场理事会~~国际民航组织~~和国际航协在整合各运行培训方案中的意识培训方面所做的出色工作。”

- 根据国际航协观察员的建议，将第 14.30 段第二句修改如下，并删除第三句：

  “……委员会支持 WP/346 号文件中提出的全球目标~~但是，尽管委员会支持 WP/346 号文件中提出的全球目标，但它不同意行动项目 (b) 所建议的附件 9 中的标准和建议措施只依赖单一参照的提案，因为它限制过多并且会适得其反。委员会更倾向于 WP/284 号文件中提出的做法（参见以上的 14.25 段和 14.26 段）~~。”。

90. 执行委员会接下来审议并批准了第 14/1 号决议草案，未作修改。

91. 在其审议第 14/2 号决议草案时，执行委员会表示同意：

- 根据希腊代表的建议，将执行条款第 3 条修改为：

> “3. 请理事会确保与打击人口贩运问题相关的指导材料与时俱进并符合成员国的需要。”

92. 在审查第 14/3 号决议草案的过程中，执行委员会表示同意：

- 继法国代表提出并得到国际航协观察员支持的建议，在附录 A 中插入新的序言条款第 4 条和新的执行条款第 3 条，具体如下：

> “鉴于为所有旅客提供航空旅行是实现联合国可持续发展目标（SDGs）的关键促进因素；”和
>
> “3. 要求理事会为残疾旅客无障碍通行制定一个工作方案，以便建立一个兼顾残疾人的航空运输系统；”

- 继意大利代表提出并得到西班牙代表支持的建议，将在附录 C 中插入新的执行条款第 9 条，具体如下：

> “9. 要求理事会考虑将附件 9 建议措施 8.46 升级为国际标准，并考虑针对航空器和机场运营人，采用新的附件 9 建议措施，制定适当计划，向航空器事故受害者及其家属提供及时和有效的援助，并将其告知国际民航组织；”。

93. 执行委员会随后批准了 WP/594 号文件所载关于其议程项目 14 的报告案文草案以提交给全体会议，但要进行上述修改。委员会表示同意，建议全体会议通过 14/1 号决议：除其他外，通过航空器灭虫和病媒控制方法来减缓疾病传播，以及 CAPSCA（预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排）对实施的重要性，14/2 号决议：制定和实施简化手续规定 — 打击人口贩运，以及 14/3 号决议：国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明。

议程项目 18：国际民航组织的多种语文

批准给全体会议的报告案文草案

94. 执行委员会接下来审议了 WP/599 号文件第 1 号修改稿，其中提出了其关于议程项目 18 的报告案文草案。

95. 委员会表示同意以下修改：

- 继巴拉圭代表提出并得到葡萄牙代表支持的建议，将第 18.3 段修改为：

“由巴拉圭提交并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）[1]成员国和葡语国家民用航空局共同体[2]（CAACL）[3]支持的 A40-WP/451 号文件强调，无法获得国际民航组织使用所有官方语文出版的一些出版物和文件，具体是指各种手册和通告，这种情况妨碍了成员国获取信息和知识；并强调国际民航组织应努力对笔译和口译需求做出动态响应。该文件还强调了多种语文在国际民航组织处理监管框架和民用航空规则时的重要性。该文件结论认为，对于国际民航组织而言，使用所有官方语文为成员国提供高质量的服务至关重要，不管该组织为实现其目标而确定的信息沟通和/或传播方式是什么，因为适当的服务无疑将主要有助于实现那些目标并支助为葡萄牙文国家提供笔译和口译。”

- 继古巴代表提出并得到巴拉圭代表、俄罗斯联邦代表和秘鲁代表支持的建议，扩展第 18.9 段以便包含新的第五句，具体如下：

“为此，虑及了在 2023 年至 2025 年三年期预算当中对此项目作出优先安排的重要性。”。

96. 执行委员会批准了 WP/599 号文件第 1 号修改稿所载关于议程项目 18 的报告案文草案以提交给全体会议，但须作上述修改。

议程项目 20：不让任何国家掉队举措

批准给全体会议的报告案文草案

97. 执行委员会审查并批准了 WP/581 号文件所载关于议程项目 20 的其报告案文草案以提交给全体会议，但须根据澳大利亚代表的建议将第 20.9 段修改如下：

“……注意到位于亚太地区~~办事处所辖各国~~各小岛屿国家面临的富有挑战的人口和运营条件。A40-WP/210 号文件要求……充分支持强化安全以及空中航行能力和效率~~以及航空安全~~方面的标准和建议措施的实施，重点是太平洋小岛屿发展中国家……”。

议程项目 21：联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）

批准给全体会议的报告案文草案

98. 执行委员会审议并批准了 WP/585 号文件所载关于议程 21 的其报告案文草案以提交给全体会议，未作修改。

议程项目 22：资源调动和自愿基金

批准给全体会议的报告案文草案

99. 执行委员会接下来审议并批准了 WP/586 号文件所载关于议程项目 22 的其报告案文草案以提交给全体会议，未作修改。

议程项目 25：国际民航组织民用航空培训和能力建设

批准给全体会议的报告案文草案

100. 执行委员会随后审查并批准了 WP/616 号文件所载关于其议程项目 25 的其报告案文草案以提交给全体会议，但须根据新加坡代表的建议，修改第 25.13 段，将斐济、马绍尔群岛和北马其顿加入 WP/206 号文件共同提案国的名单当中。

101. 会议于 11 时休会。

第十次会议记录

（2019 年 10 月 2 日，星期三，9 时）

讨论题目

1. 议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性

— 批准提交全体会议的报告案文草案

2. 议程项目 23：技术援助方案

— 批准提交全体会议的报告案文草案

3. 议程项目 24：技术合作 — 政策和活动

— 批准提交全体会议的报告案文草案

4. 议程项目 26：由执行委员会审议的其它高级别政策问题

— 批准提交全体会议的报告案文草案

5. 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 — 政策和标准化

— 批准提交全体会议的报告案文草案

6. 议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化

— 批准提交全体会议的报告案文草案

讨论摘要

议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性

批准提交全体会议的报告案文草案

1. 执行委员会开始审议提交全体会议关于议程项目 19 的报告草案（WP/582 号文件）。

2. 注意到战略规划和地区事务主任（C/PRC）强调对第 19.5 段第二句的编辑修订，其中将在“以及”一词之后插入“理事会”一词，行文如下：“委员会同意，秘书处将继续就本题目定期向理事会提供最新情况，以及由理事会向大会第 41 届会议汇报。”。

3. 美国代表高兴地注意到，根据执行委员会早先在审议本议程项目（EX/8）期间达成的同意，该国提交的 WP/423 号文件中所载决议草案已与 WP/48 号文件中由理事会提交的决议草案合并，形成了报告草案（WP/582）中提出的单一决议 19/1：增强国际民航组织的效率和有效性。在赞同上述对第 19.5 段的编辑修订的同时，他建议进一步修订后者以反映 WP/423 号文件已获得广泛支持，以便更准确地反映讨论情况。

4. 关于第 19.4 段的第一句话，美国代表强调，虽然确实有些代表赞赏并表示支持理事会主席和国际民航组织秘书长的领导作用和迄今取得的进展，但执行委员会并未就此达成一致意见。一些代表特别对过去三年期的进展表示不满，这实际上正是美国提交 WP/423 号文件的动力。由于现有案文不平衡，他建议修改第 19.4 段以代表执行委员会讨论期间表达的两种观点。

5. 俄罗斯联邦、加拿大、哥伦比亚、德国、西班牙、大韩民国、瑞典、荷兰、希腊、日本、意大利、新西兰、爱尔兰、厄立特里亚、联合王国、塞浦路斯、巴西、奥地利、法国、葡萄牙、芬兰、阿根廷、挪威和莫桑比克等代表均赞同上述对第 19.5 和 19.4 段的拟议修改。

6. 在支持美国代表所提出对第 19.4 段的修订建议的同时，中国代表断言，在第 19.5 段中指出 WP/423 号文件整体得到广泛支持是不准确的，因为对该文件中提出的一些详细措施表达了不同意见。阿尔及利亚、佛得角和朝鲜民主主义人民共和国代表对该看法表示同感。

7. 南非代表虽支持第 19.5 段的现有案文，因为她认为它公平地代表了讨论情况，她表示，如果按照美国代表的建议对其进行修改，那么则应该反映出不仅是 WP/423 号文件、WP/48 号文件也得到了广泛支持。

8. 澳大利亚代表在支持美国代表的意见时表示，有鉴于这些表达的意见，建议将第 19.4 段的第一句话改为“在赞赏国际民航组织的领导才能和表示支持理事会主席和秘书长迄今取得的成就的同时”，而第 19.5 段则改为“由于 WP/48 号文件和 WP/423 号文件中纳入的建议得到普遍支持”。

9. 法国、阿根廷、南非、沙特阿拉伯、秘鲁、瓦努阿图、黎巴嫩、巴拉圭、新加坡、佛得角、突尼斯、和阿尔及利亚等代表对澳大利亚代表的提案表示支持。

10. 美国代表赞同澳大利亚代表对第 19.5 段的拟议修订，因为它更好地反映了南非代表强调的这两份文件得到的广泛支持。然而，他认为对第 19.4 段的拟议修订仍然未能体现平衡，因为它没有明确指出，虽然有些代表对迄今为止取得的进展水平感到满意，但也有其他代表表达了不满。这种不满是美国提交 WP/423 号文件的动力。美国代表认为有必要就第 19.4 段的措辞做进一步的工作，表示他很乐意在本次会议之后与主席、澳大利亚代表以及其他人一起润饰第 19.4 段。

11. 虽然德国、加拿大、瑞典和哥伦比亚等代表同意应重新起草第 19.4 段，但俄罗斯联邦和中国等代表则发言赞成保留其现有案文。

12. 南非代表强调需要就该问题达成共识，因为它关系到本组织的效率和有效性，并指出，如果可以通过稍微润饰第 19.4 段来实现这一点以考虑到美国代表提出的意见她则表示赞成。但她强调，第 19.4 段的案文有必要反映当时的讨论情况。南非代表主张由一个小型起草小组审查该案文并报告结果。

13. 根据讨论情况，主席提议成立一个由美国、澳大利亚和南非代表组成的小型起草小组，以审查第 19.4 段并就此向执行委员会报告。

14. 哥伦比亚、尼日利亚、中国、阿尔及利亚、莫桑比克、突尼斯、坦桑尼亚联合共和国、厄立特里亚、俄罗斯联邦、秘鲁和加拿大代表对该提案表示支持，中国、俄罗斯联邦和加拿大代表要求参加上述起草小组。主席对此表示同意。

15. 美国代表随后建议干脆删除第 19.4 段。巴西和加拿大代表表示同意，并指出这将消除对起草小组的需要。在重申其立场时，南非代表强烈建议成立一个起草小组来完善第 19.4 段。她告诫说，完全删除该段会导致重要信息的丢失。

16. 古巴代表对涉及该国提交的 WP/461 号文件的第 19.7 段和关于喀麦隆提交的 WP/467 号文件的第 19.8 段表示欢迎，但有鉴于执行委员会早些时候的讨论，古巴代表建议对其进行以下修订：在第 19.7 段中修改第一句，在“关于”之前添加短语如下“，并获得众多其他国家的支持”，第二句则修改如下：“……具有不同适用日期的标准和建议措施……对于使用新格式申报差异方面的复杂性所表示的关注”；并在第 19.8 段中，将第二句修改为“委员会认识到对国家级信件磋商的答复率低和对提交意见的国家缺乏反馈等表达的关切，以及……”。

17. 中国代表提请注意第 19/1 号决议草案（WP/582 号文件），建议在执行条款第 3 段插入新的分段 d)，内容如下：“在发展伙伴关系和获取自愿资金时避免任何潜在的利益冲突”。美国代表表示反对，断言该案文既未在议程项目 19 下提交的任何文件中提出，也未由执行委员会讨论。

18. 提到他早先的提议（参见第 13 段），执行委员会主席表示，根据补充的意见，将成立一个由澳大利亚、加拿大、中国、俄罗斯联邦、南非和美国组成的小型起草小组，以便审查委员会提交全体会议关于议程项目 19 的报告案文草案和第 19/1 号决议草案的拟议修订，并将在下次会议上报告。

议程项目 23：技术援助方案

批准提交全体会议的报告案文草案

19. 执行委员会经审查后，不加改动地批准了 WP/572 号文件所载关于议程项目 23 的报告案文草案，以提交全体会议。委员会同意建议全体会议通过其中所载的第 23/1 号决议：非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划草案。

议程项目 24：技术合作 — 政策和活动

批准提交全体会议的报告案文草案

20. 执行委员会经审查后，不加改动地批准了 WP/624 号文件所载关于议程项目 24 的报告案文草案，以提交全体会议。委员会同意建议全体会议通过其中所载的第 24/1 号决议：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明草案，前提是加上葡萄牙代表提出的以下修订，以反映理事会在 WP/66 号文件（2016 年至 2018 年期间技术合作的政策和活动）提出的建议，这些内容先前已在议程项目（EX/7）下得到讨论：

- 在附录 A 中插入新的序言条款第 10 段，内容如下：

  “鉴于 A39-23 号决议敦促成员国、行业、金融机构、捐助方和其他利害攸关方之间展开协调与合作，并按照国际民航组织确立的全球和地区优先次序支持实施援助活动，进而避免重复工作；”；

- 在附录 C 中插入新的执行条款第 3 段，内容如下：

  “要求秘书长加强采用系统性办法进行针对性的技术支助活动，从而建立坚实和可持续的国家监督系统；”；和

- 在同一个附录 C 中，插入一个新的执行条款第 9 段，内容如下：

  “要求秘书长促进绩效指标的广泛使用，以客观评估技术合作和技术援助活动对实施国际民航组织标准和建议措施的影响；”。

议程项目 26：由执行委员会审议的其它高级别政策问题

批准提交全体会议的报告案文草案

21. 执行委员会接下来审议了提交给全体会议关于议程项目 26 的报告草案（WP/587）。

22. 执行委员会同意：按照西班牙代表的建议，将第 26.5 段的第二句修改为将“执行管理”一词改换为“战略”一词，行文如下：“委员会建议，不仅在专家层面而且在战略层面与航空业建立更密切的联系，能够使各国和国际民航组织更迅速地作出反应。”；并且按照法国代表的建议，将第 26.6 段的第二句中的“因为认为过于规范和不成熟”，改为“所起草的”，行文如下：“在这方面，委员会不支持所起草的大会决议草案。”。

23. 战略规划和地区事务主任提请注意第 26/2 号决议草案：航空创新并表示为了反映航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）观察员在委员会早先审议（EX/7）理事会关于该主题的 WP/14 号文件和相关的 WP/113 号文件时所作的发言，应修改执行条款第 2 段，在“组织”一词之后插入“包括其与业界的合作方法”，行文如下：“指示理事会评估发展演变本组织各项程序的必要性以及所需资源，包括其与业界的合作方法，以便跟上影响民用航空可持续发展的各项创新的发展步伐；”。

24. 战略规划和地区事务主任进一步表示，为了强调所设想的行业高层机构将在经常性的基础上向理事会提供战略建议，应修改第 26/2 号决议草案的执行条款第 5 段，在“战略”一词之前插入“经常性地”，行文如下：“指示理事会紧急考虑与行业一起设立一个经常性高级别机构，就航空创新问题向理事会经常性地提供战略咨询意见。”。作为替代方案，法国代表建议删除“经常性”一词，并将“经常性地”一词移到“提供”一词之前，案文改为：“指示理事会紧急考虑与行业一起设立一个高级别机构，以便经常性地向理事会提供航空创新方面的战略咨询意见。”。西班牙代表对这些提案表示赞同，这些也得到执行委员会的同意。巴西代表提议从第 26/2 号决议草案执行条款第 5 段中删除“紧急”一词，但没有任何人表示支持，因此未被接受。

25. 主席总结表示，执行委员会批准了 WP/587 号文件所载关于议程项目 26 的报告案文草案，以提交全体会议，但须作上述修改；并同意建议全体会议通过如其中所载的第 26/1 号决议草案：商业航天运输（CST）以及第 26/2 号决议草案：航空创新，但须作上述修改。

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

批准提交全体会议的报告案文草案

26. 执行委员会随后审议了提交给全体会议关于议程项目 15 的报告草案（WP/573）。

27. 俄罗斯联邦代表就与该国提交的 WP/374 号文件有关的第 15.13 段，建议根据该文件的行动段落 a) 和第 3.2 段添加新的第二句，内容如下：“考虑到需要密切和有效地协调航空环保委和航委会专家团队，建议理事会审议优先考虑为 SST[超音速运输]制定国际民航组织标准和建议措施的可能性。”。他进一步建议修改第 15.13 段的最后一句，在“国际民航组织”一词之前插入“此项活动”一词，改为“该文件着重指出，俄罗斯联邦正在积极参与未来超音速运输及其推进系统的全面研究，并将在必要时提供资源以支助此项活动在国际民航组织的开展。”。执行委员会同意这些拟议变更。

28. 国际机场理事会（ACI）的观察员提到了 WP/573 号文件第 15.26 段，其中表示委员会同意建议大会通过草案决议 15/1：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量。他建议将其扩充，以表明有一名观察员曾表示执行条款第 7 段在该决议附录 B 中的拟议纳入，会与国际民航组织 Doc 9082 号文件 —《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》有所矛盾。

29. 航空运输局局长（D/ATB）表示，虽然秘书处注意到国际机场理事会观察员在执行委员会早先审议第 15/1 号决议草案（WP/57；EX/5）期间的发言，但一直不清楚他所指的是国际民航组织 Doc 9082 号文件的哪一条规定。他建议并同意秘书处在本次会议后与国际机场理事会观察员会面以澄清此事，但有一项理解，即如果确定第 15/1 号决议草案附录 B 中的执行条款第 7 段与国际民航组织 Doc 9082 号文件之间没有矛盾，则将保留第 15.26 段的现有案文；否则将酌情修改，

30. 在此基础上，执行委员会批准了 WP/573 号文件所载关于议程项目 15 的报告案文草案，以提交全体会议，但须作上述修改。委员会同意建议全体会议通过其中所载的第 15/1 号决议草案：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量。

议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化

批准提交全体会议的报告案文草案

31. 在开始审议提交给全体会议关于议程项目 16 的报告草案（WP/574）之前，中国代表对在 2019 年 9 月 29 日星期日举行的第五次和第六次会议上向执行委员会提供服务的秘书处行为提出严重关切和申诉，当时在议程项目 15、16 和 17 下讨论了与环境相关的问题。他强调，执行委员会之前已决定，应将中国代表俄罗斯联邦和印度提出对第 16/1 号和第 17/1 号决议草案的共同提议修改而提交的两份文件上传到国际民航组织的 A40 网站，但这些文件的刊载拖延了很长时间；此外，与该决定相反，这两份文件已迅速从 A40 网站上删除，甚

至在执行委员会当天休会之前即已删除。中国代表断言，这严重影响了会议进行，因为执行委员会未能在当天结束对议程项目 16 和 17 的审议。他强调，虽然他已立即要求理事会主席处理此事，但他并不相信秘书处会将这两份文件重新上传到 A40 网站，并作为最后手段通过中国代表处做出了安排、印发数百份文件。然而，当晚晚些时候，另一位代表通知中国代表，上述两份文件已再次刊载在 A40 网站上。

32. 在对理事会主席这方面的成功努力表示高度赞赏时，中国代表指出，尽管发生了上述事件，但鉴于秘书处过去两周向技术委员会提供的的优质服务和报告，他并不会对秘书处给予总体负面评价。

33. 中国代表强调所有工作人员都必须遵守国际民航组织的行为标准（参见人事细则 PI/1.4），强调根据第 27 条，秘书处有责任向国际民航组织缔约国提供服务，秘书处的主要职能是协助立法机构开展工作并执行其决定。此外，根据第 33 条，工作人员不得个人或集体诋毁政府或从事任何破坏政府的活动。然而，中国代表认为，由于秘书处延迟执行执行委员会的决定、拖延上述两份文件在 A40 网站上的刊载、以及违反该决定将这些文件后续删除，因此中国代表认为该国代表团体验了这种诋毁和破坏。

34. 中国代表断言，虽然国际民航组织行为标准第 29 条规定秘书处不得为某一特定国家进行宣传或游说，但从 A40 网站上删除上述两份文件，对不支持文件中关于第 16/1 和 17/1 号决议草案拟议修改的特定国家，已经产生了有利效果。他强调，秘书处的上述行为损害了其声誉，并导致对其代表执行委员会编写的报告失去信心和信任。中国代表强调，尽管中国代表团是带着真诚的意愿来到国际民航组织参加大会关于气候变化问题的讨论，但其在上述两份文件中所反映的立场和意见却受到长期忽视，这是所有与会者有目共睹的情况。在断言秘书处的行为也违反了国际民航组织行为标准中规定的公正和不歧视等基本原则时，他忆及，第 13 条规定“国际公务员，无论是个人还是作为团体的成员，在有争议的问题上没有平民的自由选择，不能选边站或公开表达信念”，第 22 条则规定“国际公务员必须遵守在执行公务时收到的指示”，即有任何怀疑或挑战都不应延迟执行指示。中国代表认为，一些工作人员要达到这些要求还差得很远。

35. 中国代表指出该国代表团高度尊重国际民航组织的规则和条例，并认为国际民航组织有很强的意愿按照其规则和条例履行职能，因此谦虚地要求理事会通过其主席调查上述事件并核实是否存在任何《国际民航组织服务守则》（Doc 7350 号文件）界定的不当行为，即工作人员因作为或不作为、恶意或重大过失、或不遵守国际公务员应有的行为标准而未履行其在服务守则下的义务。中国代表强调，在该国代表团收到理事会就其对事件彻底调查的满意答复、并详细报告已采取和将采取的行动以避免此类事件重演之前，它保留就任何涉及的秘书处工作人员可能有失公正、并有歧视、利益冲突或不当行为而向国际民航组织道德官员举报的权利。

36. 俄罗斯联邦代表充分支持中国代表的发言，要求将其反映在执行委员会关于议程项目 16 的报告中。他重申需要尊重国际民航组织关于大会、执行委员会和委员会开展工作的规则和条例。

37. 航空运输局局长在注意到中国和俄罗斯联邦代表的评论时表示，在获理事会主席办公室告知此一事件后，秘书处已立即采取行动确定原因。虽然这似乎是与 A40 网站有关的技术问题，但他目前无法提供确认。航空运输局局长将向秘书长报告并在大会期间与中国代表进行正式沟通。同时，航空运输局局长代表可能涉及这一令人遗憾事件的秘书处全体工作人员致以诚挚歉意，该事件导致了由中国代表俄罗斯联邦和印度提交并提出关于 16/1 和 17/1 号决议草案联合拟议修改的上述两份文件在 A40 网站上暂时无法访问。

38. 执行委员会随后继续审查WP/574号文件，其中载有其提交给全体会议关于议程项目16的报告草案。

39. 环境事务副局长（DD/ENV）强调，第 16.10 段的第一句应修改，将“芬兰”替换为“法国”，以正确反映代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国提交了 WP/102 号文件的国家。对关于议程项目 17 的全体会议报告草案（WP/575）第 17.7 段的第一句也进行了同样的修改。

40. 国际公务航空理事会（IBAC）的观察员提到就其组织提交的 WP/273 号文件相关的第 16.18 段并提出建议，获得同意后，根据该文件行动段落 b) 增加新的第二句，行文如下：“国际商务航空理事会还要求国际民航组织加以促进并由成员国实施适当的政策，以便鼓励可持续航空燃料生产增量。”。

41. 俄罗斯联邦代表随后提议对报告草案进行以下修改：

- 在第 16.21 段中，关于 WP/605 号文件所载该国和中国的联合声明：将第一句扩展，在末尾添加短语“，以及制定一项通过全球航空业技术现代化以便真正减少国际民用航空二氧化碳排放的替代性全球经济激励制度，从而提高飞行安全和落实《联合国可持续发展目标》”；并添加一个新的第二句，内容如下：“中国和俄罗斯联邦还请大会要求国际民航组织理事会主席向秘书长通报同意上述声明国家的这一立场。

- 在第 16.31 段中，将“进展”一词改为“成果”，行文如下：“委员会认识到国际民航组织国家行动计划举措取得的成果……”；

- 在第 16.34 段中，最后一句应修改，将“低碳航空燃料”一词替换为“可持续生产的航空燃料”（该提案后来被撤回；见下文第 68 段）；

- 在第 16.37 段中：添加一个新的第二句，内容如下“不过，其他国家指出，需要抓住机会落实已确定为第一步的宏大目标。”；并添加一个新的第四句，内容如下“在这方面，俄罗斯联邦要求成立一特设工作组，就气候变化问题决议草案的若干要点达成一致，这一要求得到了一些国家的支持，但该提案未被接受。”；

- 完全删除关于国际航空二氧化碳减排长期全球理想目标可行性工作的第 16.38 段，因为他认为这没有讨论过（该提案后来被撤回；见下文第 62 段）；和

- 插入一个新的第 16.40 段，内容如下“中国和俄罗斯联邦建议将附件“设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则”从审议中的决议草案中移至 WP/59 号文件中所提出的决议草案中。但该提案遭拒。”，并将现有第 16.40 段重新编号为 16.41。”。

42. 在表示完全支持这些提议修改时，中国代表强调报告应以公平和平衡的方式反映委员会的讨论。然后，他建议进行以下额外更改：

- 在第 16.34 段中，对第二句加以修改，在末尾添加短语“，同时认识到，关于是否需要就可持续航空燃料在 2050 年前的使用制定一个量化比例以及如何制定这种量化比例目标的办法（由上至下抑或由下至上的办法）等方面，存在着不同的意见。”；

- 在第 16.35 段中，对第二句加以修改：将“国家间意见趋同”改为反映实际情况的词语，据他理解，在委员会的讨论（EX/5）期间没有出现这种趋同；并在“关于”一词之前添加“关于是否需要制定另一项长期理想目标以及”这一短语；和

- 关于需要在更新后的 A39-2 号决议执行条款第 9 段中提供明确信息以强调通过长期全球理想目标紧迫性的第 16.37 段完全删除。

43. 沙特阿拉伯代表强调，第 16.38 段的起草方式似乎意味着所有委员会成员都同意了给定的案文，指示理事会就长期全球理想目标制定具体提案。然而，他认为这没有反映委员会的实际讨论（EX/5）。沙特阿拉伯代表断言，该案文不符合 WP/58 号文件中所载更新后的 A39-2 号决议执行条款第 9 段。他强调，如果上述案文随后被大会批准作为决定，就必须立即执行，他希望就大会决议与全体会议批准的委员会报告中所载大会决定两者之间的关系进行澄清。阿拉伯联合酋长国代表在响应这一请求时指出，澄清第 16.38 段的程序影响将有助于委员会决定接受、修订或删除该段。美国代表也要求进一步澄清第 16.38 段，以便更好地了解其地位。

44. 俄罗斯联邦代表赞同中国和沙特阿拉伯代表的评论意见，强调所有上述已提出的报告草案修改建议是为了确保委员会讨论期间表达的所有意见客观地反映其中。他强调，上述提案没有引入任何新内容。忆及他关于删除第 16.38 段（参见第 41 段）的提议，俄罗斯联邦代表询问该案文的来源以及执行委员会何时讨论过该案文。

45. 在支持中国和沙特阿拉伯代表的发言时，埃及代表重申报告需要公平地代表所有代表的观点。他强调，第 16.38 段并未反映出在确定长期全球理想目标可行性工作的优先排序方面存在一些不同意见。然而，埃及代表指出，更新后的 A39-2 号决议（WP/574）执行条款第 9 段案文确实准确地反映了委员会达成的共识。

46. 古巴代表响应俄罗斯联邦代表关于第 16.38 段来源的询问并强调，为了能够批准关于议程项目 16 的整份报告，她需要更好地理解该段相对于 16/1 号决议草案的法律含义。

47. 法律事务和对外关系局局长（D/LEB）就纯粹法律和技术立场提出他的意见供执行委员会审议，他表示大会是国际民航组织的最高机构，在基本遵守根据《芝加哥公约》及其《议事规则》（Doc 7600 号文件）所载法律原则的情况下，有主权做出任何决定。他指出，国际民航组织的习惯做法是在一项决议中体现最重要的大会决定。其次，执行委员会或各专门委员会的决定可以体现在提交全体会议的报告中，随后由大会批准，无需通过决议。法律事务和对外关系局局长指出，虽然问题通常应在决议本身中处理，但如果大多数代表仍有意见要在决议之外表达，那么他们可以在相关报告中以多数表达这些意见。

48. 在支持俄罗斯联邦、中国和沙特阿拉伯代表所表达的立场时，印度代表重申执行委员会的报告需要反映在讨论议程项目 16 期间没有任何意见趋同。

49. 澳大利亚代表坚持认为，第 16.38 段准确反映了执行委员会的讨论结果（EX/5），即会议同意不对更新后的 A39-2 号决议作任何进一步修改，而是在其报告中提出一项声明，明确说明理事会就长期全球理想目标制定具体提案的重要性。他建议中国和俄罗斯联邦等代表提出一个单独的段落，阐明他们在联合声明（WP/605）中描述的所有关切，而不是提议对报告的各个段落进行修订以反映这些关切。

50. 新西兰代表表示她不支持对第 16.37 和 16.38 段的拟议修改，并强调应以 WP/574 号文件中提出的形式保留这些段落，因为它们准确地反映了委员会先前的讨论（EX/5）。在赞同澳大利亚代表的建议时，她建议，如果中国和俄罗斯联邦代表认为他们的观点没有充分反映在执行委员会的报告中，那么应提供一个单独的段落准确反映他们的观点，而不是删除反映了其他代表意见的报告关键段落。

51. 关于第 16.38 段，古巴代表表示，尽管她认为理事会可以开展与长期全球理想目标相关的上述工作，但有必要更加重视向发展中国家提供支持，包括在“不让任何国家掉队”（NCLB）举措下向各国提供能力建设和技术援助。

52. 法国代表同意关于议程项目 16 的报告需要清楚地反映委员会的讨论（EX/5），并指出存在非常强烈的意见分歧，但其中没有体现出来。他强调，尽管他认为该报告并不完美，并且有他希望添加的案文，但他仍可以本着妥协精神以 WP/574 号文件中提出的形式接受该报告。但是，如果一些代表认为有必要将他们的意见纳入报告中，法国代表不会反对。在这方面，他确认澳大利亚代表的建议是一个很好的前进方式。法国代表强调，除了在当前讨论中已经提出的修改之外，他不能接受对报告的任何其他修改。

53. 关于第 16.38 段提出的观点，法国代表忆及是理事会主席提议不对更新的 A39-2 号决议作任何进一步修改，而改由在委员会的报告中提出声明，明确说明理事会就长期全球理想目标制定具体提案的重要性。他强调所有代表都已有机会对该提案发表意见，并指出主席随后表示此提案得到了压倒性的支持，委员会将据此进行。

54. 西班牙、挪威、奥地利、荷兰、希腊、德国、斯洛伐克、芬兰、俄罗斯联邦、意大利、马耳他、古巴和摩纳哥等代表也赞同澳大利亚代表的提议以及新西兰和法国等代表提出的评论意见。

55. 在此过程中，西班牙代表表示，虽然第 16.38 段反映了理事会主席提议的折衷解决方案，但可以修改其中的第二句，以更加强调向发展中国家提供支持，正如古巴代表所建议的那样，包括不让任何国家掉队举措下的国家能力建设和技术援助。

56. 荷兰代表赞同法国代表的发言和澳大利亚代表提出的前进方式，表示他尊重并理解其他国家的关切，并同意这些关切可以按建议在执行委员会报告中一个单独的段落中反映出来。虽然他认为报告以公平和平衡的方式反映了委员会的会议进行，包括第 16.38 段的案文，但他建议修改第 16.35 段的第二句，将“国家间意见趋同”的提法改为“绝大多数国家”。

57. 意大利代表指出，虽然他对 WP/574 号文件中提出的报告感到满意，并认为第 16.38 段的案文反映了委员会的决定，但他同意澳大利亚代表的建设性建议，增加一个单独段落反映中国和俄罗斯联邦代表的观点，因为他们认为其观点没有得到适当强调。

58. 加拿大代表表示，他同意澳大利亚、法国、西班牙、新西兰和荷兰代表就此事表达的观点。

59. 在重申完全支持第 16/1 号决议草案时，美国代表强调其中包含与 A38-18 和 A39-2 决议这两项关于国际航空和气候变化的先前大会决议相同的措辞，其中稍作了更新。他指出，第 16/1 号决议草案显然得到广泛支持。注意到现在正在审议的是委员会关于讨论议程项目 16 的报告草案，美国代表强调让所有代表都觉得他们的意见已被听取并在其中得到适当反映，这一点非常重要。然而，他不确定澳大利亚代表提议的做法是否正确，因为他不知道为了反映中国和俄罗斯联邦代表观点所设想的独立段落内容为何。

60. 忆及中国代表提议修改第 16.34 段第二句以承认在需要制定可持续航空燃料在 2050 年前的使用量化比例以及制定这种量化比例目标办法等方面有不同意见，美国代表强调，该国已敦促在制定此种可持续航空燃料量化目标方面保持审慎。他表示，如果中国代表愿意接受荷兰代表关于修改第 16.35 段的提议，那么他也愿意接受，因为他的印象是，绝大多数已发言的代表都支持对全球长期理想目标工作给予优先。

61. 在对法律事务和对外关系局局长的澄清表示赞赏时，埃及代表指出，委员会在第 16.38 段中关于全球长期理想目标可行性工作的决定只是补充了第 16/1 号决议中与该问题相关的规定。因此，他建议修改第 16.38 段的起首部分，将“委员会得出的结论”替换为“大多数国家得出结论”，并将表达的不同意见反映在同一段 16.38 中。

62. 俄罗斯联邦代表同意这一提议，因此表示无需像他之前建议的那样删除第16.38段（参见第41段）。他指出他仍不清楚第 16.38 段是否只出现在执行委员会的报告中，或者它是否也将作为新规定或作为对现有规定的修订纳入第 16/1 号决议草案，他寻求进一步解释。

63. 阿根廷代表注意到对第 16.38 段的大部分误解来自起首部分，因此建议将其删除以避免将来出现误解，并对其余案文的第一句进行修订，以反映绝大多数国家同意应向理事会额外明确表示优先处理全球长期理想目标可行性工作。

64. 中国代表表示对这种合作精神感到非常鼓舞，同意埃及代表提出并得到俄罗斯联邦代表支持的建议，即第 16.38 段既反映了大多数国家的观点，又反映了各国的不同意见。

65. 哥伦比亚和古巴代表表示支持埃及、俄罗斯联邦、中国和阿根廷代表的意见和建议。

66. 理事会主席对第16.38段进行澄清时表示，该段反映了他在执行委员会上次讨论议程项目16（EX/5）期间提出的建议，强调出现在起首部分之后的缩进段落中的案文（“理事会在航空环境保护委员会的技术支助下……需要的援助。”）并非旨在取代 WP/574 号文件中的第 16/1 号决议草案执行条款第 9 段，所有人都同意应保留该段；相反地，它旨在通过概述将如何实施来补充执行条款第 9 段，即：应优先处理全球长期理想目标可行性工作，将备选方案与实施路线图一并提交下届大会审议；在开展这项工作时，理事会应以正在进行和计划中的举措和行动为基础，包括国家和行业之间的创新技术和伙伴关系，同时考虑到国际民航组织的不让任何国家掉队举措，特别是所需的能力建设和对国家的技术援助，这一点正是古巴代表所强调的。

67. 理事会主席指出，引起混淆的原因不仅是第 16.38 段的起首部分，而且是由于后面的案文在缩进段落中的视觉呈现方式造成了它旨在取代执行条款第 9 段第 16/1 号决议的错误印象。他表示有必要重新措辞或删除起首部分。此外，应重新起草剩余的案文，以便不仅反映与长期全球理想目标相关上述工作的多数意见，而且反映不赞成优先考虑该工作的其他代表看法。理事会主席强调需要时间来重新起草报告草案，并审查对报告草案的其他拟议修订，并要求那些提出修改建议的代表，包括俄罗斯联邦、中国和古巴等代表，将其文本提交秘书处以供审议。他建议，如果对个别段落的拟议修订或澳大利亚代表提议的独立新段落在议程项目 16 的报告草案中不容易体现并需要谈判，那么假设为审议议程项目 19 报告草案和第 19/1 号决议草案（WP/582）拟议修订而成立的起草小组已成功就议程项目 19 达成折衷解决方案，执行委员会就可以使用该起草小组对其进行审议；或者，可以设立第二个起草小组。理事会主席建议，由于欧洲代表积极参与了议程项目 16 的讨论并提出了一些问题，因此将法国代表加入起草小组。他进一步建议阿根廷代表也比照加入。

68. 俄罗斯联邦代表对理事会主席的解释表示满意。他强调，鉴于他在茶歇期间与沙特阿拉伯代表的讨论，他撤回了修改第 16.34 段最后一句、将“低碳航空燃料”一词替换为“可持续生产的航空燃料”的纯粹编辑建议，该建议已得到了中国代表支持（参见第 41 段）。俄罗斯联邦代表指出，他继续支持后者对第 16.34 段（参见第 42 段）提出的修订建议。然后他建议修改重新编号后的第 16.41 段，以反映一些国家反对建议通过第 16/1 号决议草案，而该委员会是根据多数意见而提出了该建议，内容如下：“尽管少数国家反对，委员会以多数同意建议大会通过以下决议：”。

69. 中国代表建议修改第 16.39 段如下，第一句中的短语“，而委员会注意到少数国家表达的关切，包括 WP/605 号文件反映的内容”，将其改为“同时有其他国家坚持对决议草案应该进行修改，并提出具体的修改建议”；并且将第二句替换为下列语句：“由于委员会没有足够的时间讨论这些建议，委员会决定将这份文件草案提交大会进一步讨论。”。

70. 巴西、法国、新加坡、埃及、沙特阿拉伯、日本、俄罗斯联邦和德国等代表表示支持主席提出的前进方向，自愿参加小型起草小组，该小组将审查关于议程项目 16 报告草案的拟议修订（WP/574）。

71. 注意到他们表示的兴趣，执行委员会主席表示，在组成起草小组时，他将从每个地区选择两个国家，以确保公平地域代表性。

72. 委员会同意在下一次会议上恢复讨论关于议程项目 16 的报告草案和第 16/1 号决议草案（WP/574）。

73. 会议于 12 时 15 分休会。

第十一次会议记录

（2019 年 10 月 2 日，星期三，14 时）

讨论题目

1. 议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化

— 设立第二个小型起草小组

2. 批准执行委员会提交全体会议的报告总论部分的案文草案

3. 议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性

— 批准提交全体会议的报告案文草案（续）

4. 议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化

— 批准提交全体会议的报告案文草案（续）

5. 议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

— 批准提交全体会议的报告案文草案

讨论摘要

议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化

设立第二个小型起草小组

1. 执行委员会在初步审议其提交全体会议的关于议程项目 16 的报告草案（WP/574 号文件）时（EX/10），达成协议来设立第二个小型起草小组以审查其拟议修订，根据这一协议，主席宣布该小组将由阿根廷、巴西、沙特阿拉伯、埃及、新加坡、澳大利亚、德国、法国、南非、尼日利亚、美国、加拿大、中国、俄罗斯联邦和印度的代表组成。起草小组现在将在理事会主席办公室隔壁的会议室与秘书处举行会议，并将在本次会议晚些时候向执行委员会提出报告。

批准执行委员会提交全体会议的报告总论部分的案文草案

2. 执行委员会审查并未经修改地批准了 WP/598 号文件中提出的报告总论部分的案文草案，以提交给全体会议。

议程项目 19：增强国际民航组织的效率和有效性

批准提交全体会议的报告案文草案（续）

3. 随后执行委员会继续（EX/10）并完成了对议程项目 19 的报告草案（WP/582 号文件）的审议。

4. 战略规划、协调和伙伴关系办公室主任（H/SPCP）强调，为审查报告草案和第 19/1 号决议草案的拟议修订而成立的第一个小型起草小组在当天上午早些时候举行了会议，提出了以下修改意见：

- 将第 19.1 段改写为“委员会注意到理事会提交的 A40-WP/48 号文件，并赞赏本组织及其领导层在过去的三年期内为提高效率和有效性方面取得的成就。”；
- 修改第 19.4 段，删除第一句“感谢国际民航组织理事会主席和秘书长的领导，并对迄今取得的进展表示支持，和”；
- 将第 19.5 段第一句改写为“由于普遍支持 A40-WP/48 和 A40-WP/423 号文件，委员会同意在“增强国际民航组织的效率和有效性”这一主题下将两项决议草案合并。”；
- 修改第 19.7 段第一句，在“关于“一词之前加上“，并得到其他许多国家支持，”，第二句话改写为“委员会认识到新的编辑做法的益处，即这样做提高了不同适用日期的标准和建议措施的可见度，但也认识到对新格式所表达的关切，尤其涉及申报差异的复杂性。”；
- 对第 19.8 段第二句进行修改，在“该（that）”字之前加上“对国家级信件磋商的低答复率以及对提交意见的国家缺乏反馈的关切，并”；和
- 对第 19/1 号决议草案进行修改，在执行部分第 3 段插入一个新的 d) 分段，内容如下：“在发展伙伴关系和获取自愿资金时避免任何潜在的利益冲突。”。

5. 战略规划、协调和伙伴关系办公室主任忆及，第 19.5 段第二句先前改写为“委员会同意秘书处应继续定期向理事会提供这一题目的最新情况，而且理事会应向大会第 41 届会议报告。”。

6. 经上述修订后，执行委员会批准了 WP/582 号文件中提出的关于议程项目 19 的报告案文草案，以提交全体会议。此外，委员会同意建议全体会议通过经上述修订的第 19/1 号决议草案：增强国际民航组织的效率和有效性。

议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化

批准提交全体会议的报告案文草案（续）

7. 执行委员会继续审议（EX/10）提交全体会议的关于议程项目 16 的报告草案（WP/574 号文件）。在介绍第二起草小组对所建议的修订的审查结果时，环境副局长（DD/ENV）强调指出，建议用以下案文取代第 16.38 段的开头部分：

“明显占多数的国家同意，应更清晰地指示理事会将国际航空二氧化碳减排长期全球理想目标可行性的工作定为优先事项，并将备选办法及其实施路线图提交国际民航组织大会第 41 届会议审议。它们认为，应在航空环境保护委员会技术支助下进行这一工作，并与各国、业界和其他相关利害攸关方协商，借助当前和已规划的举措和行动，包括创新型技术以及各国和业界间的伙伴关系，同时提供必要的支助，包括根据“不让任何国家掉队”举措提供能力建设和技术援助。其他国家则反对将关于长期全球理想目标的可行性的工作定为优先事项，并要求理事会评估各国在长期愿景方面实施国家计划的情况，并更好地了解可用于协助发展中国家的技术、能力建设和财政方面的资源，同时根据各国特殊国情和各自能力确保公平待遇。”。

8. 环境副局长指出，虽然起草小组还为报告草案第 16.39、16.40 和 16.41 段提出了案文，但其中一些案文被置于括号内，因其取决于执行委员会对第 16/1 号决议草案的进一步讨论。

9. 埃及代表表示支持第 16.38 段的拟议案文。

10. 中国代表随后介绍了由中国、印度和俄罗斯联邦共同提出的对第 16/1 号决议草案的以下修改（文件载于 A40 网站的参考文件项下，网址为（https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_prac tices_wp_058_en.pdf））。

- 修改序言部分第 10 段，删除“以及结合《巴黎协定》中的 2°C 和 1.5°C 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”这一句，插入以下新的序言段落：

  “还认识到一些国家对于从 2020 年起将碳净排放量保持在相同水平的目标的公平性和可行性表示关切，并对该目标提出了保留意见；”；

- 在“国家和业界的合作”之后将序言部分第 12 段分成两个段落，第二段从“注意到集体承诺”开始，并在该第二段中删除“代表国际航空运输业”，在结尾加上“还注意到这种承诺非常需要根据各国不同的国情和现实情况，对公平性、可行性和可负担性进行扎实研究”；

- 修改序言部分第 21 和 22 段，将“欢迎”一词改为“注意到”；

- 修改序言部分第 23 段，将“重要”一词改为“潜在”；

- 修改序言部分第 25 段，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”；和

- 修改序言部分第 28 段，将“被视为工作的一部分”改为“提供灵活性”。

11. 中国、印度和俄罗斯联邦还共同提议对第 16/1 号决议草案的执行段落作出以下修改：

- 插入一个新的执行部分第 1 之二段，内容是“重申各国在应对气候变化的国际合作中的主权原则”；

- 修改执行部分第 2 a) 分段，将“确保国际民航组织继续发挥领导作用”改为“继续加强国际民航组织与联合国其他相关机构之间的协同作用”；

- 修改执行部分第 7 段，将“集体理想目标”改为“国际航空的可持续增长”；

- 修改执行部分第 8 段，改为“认识到一些国家对上文第 6 段所述的目标具有关切；并要求理事会根据各国发展绿色航空的集体努力和相关数据驱动的研究，并酌情根据 CAEP 关于实现目标的可行性研究以及各国提供的相关信息，向大会第 41 届会议报告该目标的公平性和可行性；”；

- 修改执行部分第 9 段的开头，改为“请理事会评估各国在其各自国家计划中列出的长期绿色增长愿景，并继续探讨国际航空长期全球理想目标的公平性和可行性……”；

- 修改执行部分第 13 段，改为“请理事会继续为各国在 2021 年 6 月底之前编制和更新国家行动计划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，并鼓励各国传播与理想目标有关的经济和技术研究及最佳做法”；

- 修改执行部分第 15 段的开头，改为“请理事会在尊重各国主权的情况下，邀请各国……”；

- 修改执行部分第 22 段的起首部分，将“要求”一词改为“请”一词；

- 修改执行部分第 22 c) 段，删除“通过国际民航组织”；

- 修改执行部分第 23 c) 段，改为”继续提供论坛，交流有关绿色机场最佳做法的信息，以在各国之间分享吸取的的经验教训和最佳做法；和”；

- 修改执行部分第 23 d) 段，将“指导材料”改为“报告”；

- 修改执行部分第 25 c) 段，将“全球理想目标”改为“国际民用航空的可持续增长”；

- 修改执行部分第 25 f) 段，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”的语句；

- 修改执行部分第 26 段，改为“鼓励各国与有关国际组织和业界合作，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合作适应国际航空的气候变化风险评估；和”；和

- 修改关于气候变化的第 16/1 号决议草案附件的起首部分，在“实施”一词之后插入“和定期审查”，以便将其改为“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：”，并将该附件移到关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案中。

12. 德国代表指出，她的理解是，理事会主席的折衷解决方案获得了压倒性的支持（EX/5），根据该解决方案，将不再对经更新的 A39-2 号决议（即理事会在 WP/58 号文件附录中提出的第 16/1 号决议草案）作出进一步的修改。

13. 西班牙代表赞同这一意见并强调指出，这一观点已经反映在 WP/574 号文件中的报告草案第 16.38 段的起首部分。他对中国代表介绍上述三个国家对第 16/1 号决议草案的立场表示赞赏，并指出大会应在平等的基础上考虑所有成员国的意见，但他强调，第 16/1 号决议草案已经由执行委员会审查和批准，以提交给全体会议通过。目前正在审议的只是关于执行委员会已经进行的讨论情况的报告草案。

14. 联合王国、荷兰、新西兰和美国的代表赞同德国和西班牙代表的意见。联合王国代表在此主张保持理事会主席的妥协解决方案，不重新讨论第 16/1 号决议草案的任何案文。

15. 在此方面，荷兰代表强调了报告草案（WP/574 号文件）的第 16.39 段，其中指出：“在审议更新后的 A39-2 号决议时，明显占多数的国家表示支持 WP/58 号文件附录中建议的决议草案案文，不做进一步的改动，与此同时，委员会注意到少数国家表达的关切，包括 WP/605 号文件中反映的关切。”。

16. 新西兰代表强调执行委员会以明显多数同意不对第 16/1 号决议草案进行修订，并强调指出她目前不会支持对该决议进行任何修改。

17. 美国代表对有机会参加小型起草小组表示感谢，并对其工作成果表示支持。他回顾指出，在执行委员会先前的讨论（EX/5）中，包括美国在内的许多国家都表示支持第 16/1 号决议草案，不作任何修改。美国代表指出，他当时曾表示愿意作出更多修改，以使全球长期理想目标更加雄心勃勃，他表示，如果执行委员会愿意继续保持讨论，那么除了中国代表代表上述三个国家提出的修改之外，许多国家也乐意讨论他所提及的修改。但是大会会议似乎没有多少时间了。美国代表强调说，第 16/1 号决议草案的大部分内容以前就已经审议过，包括上两届大会（第 A38-18 号和 A39-2 号决议）和理事会在内都对其审议过。此外，第 40 届大会的相关文件均已提前提供，代表们在执行委员会讨论之前有充分的机会审查这些文件。美国代表指出，他非常清楚理事会在 WP/58 号文件中提出的第 16/1 号决议草案得到了广泛支持。他指出支持该案文是一种妥协，强调他完全支持这样做，并建议执行委员会进入下一个议程项目。

18. 俄罗斯联邦代表赞同中国代表代表中国、印度和俄罗斯联邦提出的对第 16/1 号决议草案的修改，同时强调指出，尽管明显多数派认为不应对更新后的第 A39-2 号决议进行修改，但上述三个国家有责任和权利对其立场进行解释。

19. 执行委员会主席最后指出，大多数代表支持保留在 WP/58 号文件中提出并在 WP/574 号文件中转载的第 16/1 号决议草案形式。他表示已注意到所提出的意见，并将在报告草案中予以反映。

20. 应中国代表的要求，气候变化科科长（C/CC）介绍了起草小组提出的其他修改意见，内容如下：

- 在 16.39 段第一句话中，将“与此同时，委员会注意到少数国家表达的关切，包括 WP/605 号文件中反映的关切”这句话改为“而其他国家坚持认为应该修改决议草案，并提出了其具体的修订建议”；并在括号内增加新的第三句，内容如下：“[委员会没有时间讨论这些建议，决定将决议草案和有关的修改建议提交大会进一步审议]”；

- 按照俄罗斯联邦代表先前的建议（EX/10），插入了一个新的 16.40 段，内容为“俄罗斯联邦和中国代表建议将附件“设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则”从审议中的决议草案中移至 WP/59 号文件所载的决议草案中。但该提案被拒绝。”，而现有的 16.40 段重新编号为 16.41 段。”；和

- 16.41 段得到修改并置于括号内，内容如下：“[虽然有两个国家反对，但委员会多数代表同意建议大会通过以下决议：]”。

21. 俄罗斯联邦代表表示，他支持对第 16.39 段的拟议修改，因为这些修改与中国代表先前提出的案文（EX/10）相一致。他认为不应删除括号中的第三句话，因其反映了执行委员会的讨论情况。

22. 美国代表申明，保留这第三句话会引起困惑。

23. 因此，执行委员会主席建议，作为一种替代办法，对第 16.39 段第二句进行修改，在结尾处插入“并提交给委员会”一语，内容如下：“在一些成员国作了口头发言之后，三个成员国向会议提交了书面意见，在国际民航组织网站上公布并提交给委员会。”。

24. 中国代表随后询问，如果有国家强烈反对关于某一问题的多数意见，执行委员会的决策过程为何。

25. 法律事务和对外关系局局长（D/LEB）澄清指出，根据《大会议事规则》（Doc 7600 号文件），大会、执行委员会和各委员会根据多数原则开展工作并作出决定。如果大多数人同意，就可以通过一项决定。法律局局长指出，在大会决议以多数票通过的情况下，出现过国家随后对整个决议或其中的具体条款表示保留的先例。对于中国代表提出的进一步问题，法律局局长指出，国际民航组织大会的惯例是，大会主席或执行委员会或各委员会主席对讨论情况的总结将作为该机构的决定，除非有人对其提出异议。

26. 厄立特里亚代表对上述多数规则表示关切，强调执行委员会的多数意见不一定反映国际民航组织所有成员国的多数意见，而所有成员国都将受到执行委员会决定的影响。他强调有必要重新审视第 16/1 号决议草案，以了解如何最好地照顾少数人的意见，并强调该决议涉及非常敏感的气候变化问题，而该问题预期将对子孙后代带来灾难性后果。

27. 印度代表支持这一发言以及中国和俄罗斯联邦代表的发言。

28. 在回答中国代表的进一步询问时，理事会主席澄清指出，可以通过表决来确定多数，而根据《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，但也可以根据要求进行唱名表决。但他强调，在尽一切努力就妥协方案达成最大程度的共识之前，通常不会采用第 46 条，这种妥协方案也将尽可能照顾到少数派的意见。理事会主席指出，如果对于大会决议这种努力未能奏效，那么各国总是有机会在全体会议通过决议后表示保留意见。

29. 理事会主席强调指出，正如美国代表早些时候强调的那样（EX/10），第 16/1 号决议草案与之前关于国际航空和气候变化的两项大会决议（第 A38-18 号和第 A39-2 号决议）的措辞相同，只是略有更新而已，他认为执行委员会没有必要开始改变其案文。他建议而且主席也同意执行委员会：注意到主席的结论，即大多数人支持保留在 WP/58 号文件中提出并在 WP/574 号文件中转载的第 16/1 号决议草案形式（参见上文第 19 段）；注意到提出的各项问题；允许有更多时间与有关国家进一步进行非正式磋商，并向执行委员会下次会议提交有关结果的报告。

议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

批准提交全体会议的报告案文草案

30. 委员会开始审议向全体会议提交的关于议程项目 17 的报告草案（WP/575 号文件），环境副局长强调应当对其进行以下编辑修订：

- 应修改第 17.7 段第一句话，将“芬兰”改为“法国”，以正确反映代表欧洲联盟（EU）及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）其他成员国提交 WP/102 号文件的国家)；
- 应修改第 17.9 段，将马绍尔群岛和巴布亚新几内亚加到 WP/229 号文件的共同提案国名单内；和
- 第 17.28 段应改为：“在 WP/407 号文件中，国际航空运输协会分享了关于国际航空运输协会 FRED+的信息，这是一个便于飞机运营人与国家之间以及飞机运营人与核查机构之间报告排放数据的系统。”。

31. 在谈到第 17.13 段时，印度代表建议将第一句改为以下内容：“在 WP/228 号文件第 1 号修改稿中，印度提议采用“成员国驱动”的原则来确定航空排放量，并将减排责任归于成员国，而不是航空运营人，以此作为 CORSIA 的基础。”。

32. 在提请注意第 17.10 段时，巴西代表建议对第一句进行修改，将其分为两句，内容如下：“在 WP/289 号文件中，巴西和危地马拉在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国的支持下，强调了实现民用航空可持续发展的一揽子措施中所有要素的重要性。它还强调了适当实施 CORSIA 监测、报告和核查（MRV）的相关性，并表示支持国际民航组织 ACT-CORSIA 方案及其继续实施。”。

33. 俄罗斯联邦代表建议将第 17.20 段改为以下案文：“在 WP/529 号文件第 1 号修改稿中，俄罗斯联邦介绍了对推行 CORSIA 的负面环境和经济影响的分析，特别是对发展中经济体和新兴经济体的影响，这使人怀疑进一步实施 CORSIA 的可取性。此外，俄罗斯联邦在 WP/529 号文件所载的大会决议备选草案中提出，国际民航组织理事会应考虑以国际民用航空清洁发展机制（ACDM）的形式建立全球经济激励制度。此外请大会考虑作为实施 CORSIA 的合理替代方案，是否有可能在联合国主持下创建一个应对森林火灾和其他自然灾害的机动航空队伍，它完全能够实现联合国可持续发展目标，为减少全球二氧化碳排放真正做出贡献。”。

34. 俄罗斯联邦和中国代表强调有必要在第 17.11 段中更好地反映他们的国家共同提交的 WP/306 号文件的内容，并表示他们将向秘书处提交一份修订案文。

35. 中国代表随后提议插入一个新的第 17.33 段之二，内容如下：“委员会认识到，一些国家严重关切并反对从 2020 年起将国际航空产生的全球二氧化碳净排放量保持在与 CORSIA 基线相同的水平。”。俄罗斯联邦代表支持这一建议。

36. 法国代表认为，将拟议的新的第 17.33 段之二纳入报告草案是不合适的，因为按照惯例，与 CORSIA 有关的议程项目 17 和上述 2020 年全球碳中和增长理想目标（CNG2020）已经在关于气候变化的议程项目 16 下予以讨论，并反映在第 16/1 号决议草案中。

37. 美国代表强调他也反对该提案，并指出虽然欢迎代表们将其在执行委员会讨论期间表达的意见反映在报告中，但他不记得新的第 17.33 段之二所述内容实际上在讨论中已予表达。他认为，这似乎是在努力将某些国家的立场放在整个报告的多个段落中，就像早些时候在讨论关于议程项目 16 的报告草案时发生的那样。

38. 德国代表支持法国和美国代表的发言，并强调指出执行委员会的报告是其讨论的摘要，而不是会议记录，因此并不反映代表们的每个发言。

39. 加拿大、挪威、瑞典、新西兰、联合王国、荷兰、希腊和葡萄牙的代表赞同法国、美国和德国代表的意见。

40. 中国代表坚持认为，他关于新的第 17.33 段之二的建议与一些国家在讨论议程项目 17 期间所表达的立场是一致的，因此需要在执行委员会的报告中加以反映。

41. 航空运输局局长表示，秘书处将与中国和其他有关国家的代表协商，以确定如何在报告中最好地反映他们的意见。

42. 俄罗斯联邦代表随后建议插入一个新的第 17.42 段之二，内容如下：“这三个国家原则上不同意理事会在 WP/59 号文件中提交的决议草案，因为他们对决议提出的拟议修改[国际民航组织网址]被拒绝讨论，他们的关切未被纳入。”他还建议在第 17.43 段中插入“多数代表”，改为“委员会多数代表同意建议大会通过以下决议：”（17/1）。

43. 此后，中国代表提议：

- 修改第 17.34 段第一句，将“承认”一词改为“注意到”，并删除“成功地”一词，改为“委员会注意到国际民航组织制定了与 CORSIA 相关的标准和建议措施和指南……”。

- 修改第 17.35 段第一句，在“国家”一词之前插入“一些”一词，并在该段结尾处增加下面的新句子：“委员会还注意到其他一些国家提出的意见和看法，即应该由国家而不是国际民航组织理事会来决定 CORSIA 使用的排放单位和可持续航空燃料的资格。”；和

- 修改第 17.42 段，在结尾插入下面的新句子：“三个国家强调，CORSIA 应以国家决定的做法付诸实施，即允许每个国家采用自己的基线和标准对排放单位和可持续航空燃料进行认证，同时认识到国际民航组织理事会与各国建立国际对话和协商机制对于加强各国实施 CORSIA 的国家计划之间协调的重要性。”。

44. 沙特阿拉伯代表建议，根据执行委员会先前对定期审查 CORSIA 问题的讨论（EX/5），对第 17.41 段第一句进行修改，在结尾处插入“以及应根据第 A39-2 号决议附件所列的指导原则为基础进行审查”。

45. 虽然俄罗斯联邦代表赞同中国和沙特阿拉伯代表的这些建议，但德国代表强烈反对这些建议，因为她认为这些建议没有反映执行委员会的讨论情况。

46. 埃及代表表示支持俄罗斯联邦、中国和沙特阿拉伯代表对报告草案提出的所有修订，特别是有关第 17.41、17.42 和 17.43 段的修订。

47. 澳大利亚代表赞同欧洲国家、加拿大和美国代表的意见。根据他在执行委员会上次讨论其关于议程项目 16 的报告草案（EX/10）时提出的建议，他建议中国和俄罗斯联邦代表提出一个单独的段落，阐述他们的所有关切，而不是对委员会关于议程项目 17 的报告的各个段落提出修订来反映这些关切。

48. 瑞典、新西兰、联合王国、荷兰、希腊、奥地利和葡萄牙的代表赞同这一建议。荷兰代表在此强调，上述单独段落仅应反映中国和俄罗斯联邦以及可能支持它们的其他国家已经提出的关切，否则就会重开讨论，而这不是目的所在。希腊和奥地利的代表表示同意。

49. 主席提议根据澳大利亚代表的建议，请俄罗斯联邦和中国代表向秘书处提交一个独立段落以供审查，列出他们先前在执行委员会讨论议程项目 17 期间所表达的所有关切。他指出，可能需要请小型起草小组审查拟议的案文。

50. 巴西代表指出，大会会议没有足够的时间来讨论对第 16/1 号和第 17/1 号决议草案提出的实质性修改。但她强调指出，国际民航组织作为一个多边组织需要具有包容性，并虑及中国、俄罗斯联邦和印度等国代表所表达的关切，她建议理事会召开一次或多次高级别会议，讨论成员国对完善经更新的大会第 A39-2 和 A39-3 号决议的意见。因此，巴西代表建议在报告草案中加入新的第 17.41 段之二，大意是执行委员会建议理事会召开一次或多次高级别会议，讨论成员国对完善经更新的大会第 A39-2 和 A39-3 号决议（即第 16/1 和 17/1 号决议）的看法。这些决议将在理事会从 2022 年起每三年对 CORSIA 进行一次定期审查以供大会审议的范畴内，由大会第 41 届会议予以审议，（参见大会 A39-3 号决议，执行部分第 18 段）。

51. 俄罗斯联邦代表同意德国代表的意见，即报告是执行委员会的讨论摘要，并强调他和其他提出修改意见的代表只是要求将他们的发言反映在报告中，以使国际航空界能够适当了解情况。他赞赏澳大利亚代表的建议，同时强调指出，设想的独立段落不仅应反映出中国和俄罗斯联邦的关切，也应反映出其他国家提出的关切。

52. 埃及代表支持主席的提议，并指出该提议反映了《芝加哥公约》序言中所载的基本原则，即帮助“建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解”。虽然他认为第 17/1 号决议草案应保持 WP/59 号文件中提出并在 WP/575 号文件中转载的形式，但他认为有必要在报告中反映那些认为应当对其进行修改的代表们所表达的关切。

53. 中国代表对澳大利亚代表建议的前进方式表示赞赏，该建议得到了其他一些代表的支持。他表示他可以同意主席由此提出的建议，但有以下两个前提条件：为了在议程项目 17 的报告草案中平衡地反映执行委员会的讨论情况，其中提到的“委员会同意”应改为“委员会中的许多国家同意”，并应提及委员会中其他国家的意见；所设想的独立段落的起首部分应表明，有关国家在处理气候变化问题方面坚持不懈地追求公平、公正和可行的做法，其目标是国际民用航空的可持续发展和减少国际航空的二氧化碳排放，而不仅仅是抵消这些排放。中国代表根据对第 17/1 号决议草案的讨论结果，保留重新讨论报告草案第 17.43 段的权利。

54. 加拿大代表表示支持主席的提议，同时申明起草小组没有必要审查所设想的独立段落，因为它将反映有关国家的立场。

55. 法国代表赞同这一意见。他表示希望第 17.43 段的案文（即委员会建议大会通过第 17/1 号决议）能够复制关于议程项目 16 的报告草案（WP/574 号文件）中相应的第 16.40 段的措辞，其中建议大会通过第 16/1 号决议。在提到巴西代表的意见时，法国代表确认第 17.41 段准确地反映了执行委员会关于 CORSIA 定期审查的讨论情况，而现在开始讨论完善经更新的大会 A39-2 和 A39-3 号决议（即第 16/1 和 17/1 号决议）还为时过早。他强调指出，目前至关重要的是确保 CORSIA 的运作。芬兰代表赞同这一发言。

56. 南非代表也表示完全支持主席的提议，同时强调了就议程项目 17 的报告草案达成共识的重要性，以避免在全会对其审议期间重新讨论这些问题。

57. 理事会主席指出，目前的讨论与执行委员会先前对议程项目 16 的讨论相似，他根据俄罗斯联邦、中国和法国代表对报告草案第 17.43 段的评论，设想认为对议程项目 16 商定的安排也可以适用于议程项目 17。他指出，他还设想关于执行委员会的决策过程可能会出现同样的问题，并强调应就议程项目 16 和 17 与有关国家进行非正式磋商。理事会主席指出，根据主席的提议，邀请俄罗斯联邦和中国代表向秘书处提交一个独立段落供其审查，列出他们对议程项目 17 的所有关切，正如邀请他们对议程项目 16 所做的那样。他建议随后与其他许多国家就这两个拟议的独立段落进行非正式磋商，以便就此达成共识。理事会主席赞同南非代表所表达的观点，重申需要避免在全体会议上重新讨论问题的可能性。

58. 主席表示执行委员会将据此行事，并指出委员会将在下一次会议上重新讨论议程项目 17，届时将提交一份关于上述非正式磋商结果的报告。

59. 会议于 17 时 10 分休会。

第十二次会议记录

（2019 年 10 月 3 日，星期四，15 时 30 分）

讨论题目

1. 议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化

— 批准提交全体会议的报告案文草案（续）

2. 议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

— 批准提交全体会议的报告案文草案（续）

讨论摘要

议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化 — 政策和标准化
议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

批准提交全体会议的报告案文草案

1. 委员会继续审议就议程项目 16 提交全体会议的报告草案（WP/574 号文件）（EX/10 和/11）以及就议程项目 17 提交全体会议的报告草案（WP/575 号文件）（EX/11），理事会主席奥卢穆伊瓦 • 贝纳德 • 阿留博士介绍了与有关国家就此进行非正式磋商的最新情况。

2. 关于议程项目 16 的报告草案（WP/574 号文件），理事会主席忆及，在第十一次会议（EX/11）上，执行委员会同意第二起草小组提出的第 16.38、16.39（随后根据讨论情况进行了修订）、16.40 和 16.41 段的案文。此外，执行委员会：注意到主席的结论，即大多数人支持保留在 WP/58 号文件中提出并在 WP/574 号文件中转载的第 16/1 号决议草案形式；注意到提出的各项问题；允许有更多时间与有关国家进一步进行非正式磋商。理事会主席进行了这些磋商，以确定意见是否能够达成一致。

3. 关于议程项目 17 的报告草案（WP/575 号文件），理事会主席指出，在第十一次会议（EX/11）上，主席提议根据澳大利亚代表的建议，请中国和俄罗斯联邦的代表向秘书处提交一个单独的段落供审查，列出他们在执行委员会讨论议程项目 17 时曾经表达的所有关切，而不是对报告草案各段落提交修订以反映这些关切。中国代表表示可以同意这一建议，但有以下两个前提条件：为了在报告草案中平衡地反映执行委员会的讨论情况，其中提到的“委员会同意”应改为“委员会中的许多国家同意”，并应提及委员会中其他国家的意见；所设想的独立段落的起首部分应表明，有关国家在处理气候变化问题方面坚持不懈地追求公平、公正和可行的做法，其目标是国际民用航空的可持续发展和国际航空的二氧化碳减排，而不仅仅是抵消这些排放。

4. 理事会主席表示，在非正式磋商期间，有人提请他注意关于上述前提条件方面存在一些误解，特别是第一个前提条件。他澄清说，中国代表实际上已经要求将报告草案中提到的“委员会同意”改为“一些国家同意”。在审查 WP/575 号文件时，理事会主席清楚地认识到，这一拟议的修改主要与第 17.43 段有关，其中委员会同意建议大会通过关于 CORSIA 的第 17/1 号决议。理事会主席指出，他试图在这个问题上寻求共识以协助主席，但未获得完全成功，他留待中国和俄罗斯联邦的代表指出他们希望采取的方式，以使执行委员会能够就下一步做出决定。他强调，大会必须在第二天，即 2019 年 10 月 4 日星期五之前完成其所有工作，因为这是第 40 届会议的最后一天。

5. 主席代表执行委员会对理事会主席为就议程项目 16 和 17 达成共识所作的不懈努力表示感谢。

6. 中国代表重申对他的两个前提条件存在误解，并再次叙述了这些案文（参见上文第 3 和第 4 段）。他强调，他可以接受主席和理事会主席的建议，尽最大努力使执行委员会就议程项目 17 达成共识，可能是在本次会议期间达成这一共识。

7. 俄罗斯联邦代表指出，他在上次会议上没有明确说明他对主席建议的看法。虽然他不认为可以完全接受这一建议，但他也愿意完成对议程项目 17 的审议并建议成立一个小型起草小组，审查他和中国代表在执委会第 11 次会议期间提出的对报告草案（WP/575 号文件）的修订。

8. 法国代表对使用“前提条件”一词表示惊讶并强调这并不是进行谈判的最佳方式。他忆及，执行委员会已经尊敬和耐心地听取了中国和俄罗斯联邦代表在执委会第 11 次会议上提出的建议，并指出现在（即大会倒数第二天）再来重复这种做法不会有何效果。在提到中国代表的第一个前提条件时，法国代表强调说，在关于议程项目 17 的报告草案中，将“委员会同意”改为“一些国家同意”并不能反映实际讨论情况。第 17.43 段的情况尤其如此，该段指出委员会同意建议大会通过关于 CORSIA 的第 17/1 号决议，因为几乎所有发言的代表都对 WP/59 号文件中提出的并在 WP/575 号文件中转载的第 17/1 号决议表示支持。法国代表表示虽然尊重少数国家对该决议的不同看法，但他坚持认为，将报告草案第 17.43 段中的“委员会同意”改为“一些国家同意”的拟议修改是不恰当的。

9. 法国代表指出，他已经接受了主席的建议，即在报告中增加一个独立的段落，列出中国和俄罗斯联邦代表在执行委员会讨论议程项目 17 期间所表达的所有关切，但有一项谅解，即不对第 17/1 号决议草案的案文进行修改，法国代表强调，他不准备改变其立场，因为他仍然相信这是处理这一难题的最佳方式。他建议，为了显示对少数人意见的尊重，应改变所设想的独立段落的位置，将该段落置于第 17.43 段之前，第 17.43 段包含委员会的建议，即建议全会以 WP/59 号文件提出并在 WP/575 号文件中转载的形式通过关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案。

10. 澳大利亚代表指出，虽然报告草案第 17.35 至 17.43 段使用了“委员会”这一表述，但除第 17.40 和 17.43 段外，“委员会”一词后面的陈述是事实，即委员会注意到所提供的信息，因此不能更改。关于第 17.40 段，该段指出“委员会同意，越来越多的国家从一开始就宣布自愿参加 CORSIA，这是一个非常积极的迹象”，他强调说，虽然大多数代表都同意这是事实，但如果中国和俄罗斯联邦的代表不同意，他们可以在他们设想的独立段落中纳入他们的看法。澳大利亚代表赞同法国代表关于将这一独立段落放在第 17.43 段之前的建议，并同意他关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案应保持不变的意见。

11. 联合王国代表对法国代表的发言和建议表示强烈支持。她申明澳大利亚代表的发言非常明智，并强调联合王国不能接受中国代表提出的将报告草案中的“委员会同意“改为”一些国家同意”。联合王国代表重申，在执委会第 11 次会议期间，绝大多数发言的代表都明确表示支持 CORSIA。此外，已经明确同意不再重新讨论第 17/1 号决议草案的案文，而是由执行委员会接受 WP/59 号文件中提出的并在 WP/575 号文件中转载的该决议草案，并建议全会予以通过。联合王国代表指出，执行委员会似乎已经在执委会第 11 次会议上达成了一个很好的妥协，她敦促代表们保护这一妥协并向前迈进。

12. 芬兰、瑞士、挪威、斯洛伐克、西班牙、斯洛文尼亚、加拿大、冰岛、葡萄牙、爱沙尼亚、比利时、新西兰、荷兰、保加利亚、丹麦、爱尔兰和瑞典代表也同样表示强烈支持法国代表的发言和建议，以及澳大利亚和联合王国代表的意见。

13. 西班牙代表借此强调，不应改变第 17/1 号决议草案的案文，因为这将使国际民航组织在过去三年里所做的与 CORSIA 有关的所有工作都化为泡影。他赞同澳大利亚代表关于所设想的独立段落的做法，该段可列出中国和俄罗斯联邦代表先前在执行委员会讨论议程项目 17 期间所表达的所有关切，他强调有两种选择来解决这一问题：与有关国家进行进一步的、最后一刻的谈判；或按照《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）行事。

14. 斯洛文尼亚代表强调，国际航空二氧化碳排放无护照可言，即是跨越国界的，他强调需要向前看，而不要重新讨论关于 COSIA 的第 17/1 号决议草案。

15. 厄立特里亚代表在表示支持中国和俄罗斯联邦代表的观点时，强调需要考虑问题的根源所在，即全球变暖对地球造成的持续破坏。他指出，虽然发达国家产生的温室气体排放是造成全球变暖的主要因素，但发展中国家，特别是小岛屿发展中国家，却深受气候变化带来的损害。厄立特里亚代表强调，尽管发达国家有办法应对全球变暖并尽量减少对其自身的损害，但这种做法至少在短期内是不可持续的。他进一步强调，发展中国家，特别是小岛屿发展中国家，缺乏对抗和减缓气候变化的手段，它们面临的不仅仅是损害，而是彻底的毁灭。厄立特里亚代表指出，归根结底发达国家和发展中国家在应对气候变化的斗争中都将是输家，他呼吁所有国家共同努力，实现双赢，使地球免遭彻底毁灭，同时确保尊重人权。

16. 针对所发表的意见，中国代表强调，虽然许多代表表示国际民航组织没有在执行委员会的报告中用“一些国家同意”取代“委员会同意”的先例，但他的理解是，国际民航组织也没有在报告中用一个单独的段落来反映一组国家立场的先例。因此，如果他的开创先例的建议对这些代表而言是不可接受的，那么主席的开创先例的建议对他而言也是不可接受的。中国代表指出，他听到一些代表说他们不准备就关于 CORSIA 的第 17/1 号决议案文草案进行谈判时感到震惊，他强调中国关心本组织的工作，并非常认真地阅读国际民航组织的每一份文件，准备与所有国家进行对话。他认为令人震惊的是，并非所有国家都对国际民航组织的文件表现出同等程度的关注。

17. 中国代表表示，除了拟议列入关于议程项目 17 的报告草案（WP/575 号文件）的单独一段之外，他可以接受理事会主席和主席的建议。他表示愿意参加一些进一步的谈判，利用先前为审查关于议程项目 16 报告草案的拟议修订而成立的第二起草小组（EX/10）来修改该报告草案，以显示灵活性，照顾到每一个国家的关切，并努力就关于议程项目 17 的报告草案本身达成共识。尽管如此，中国代表还是非常希望对关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案进行详细讨论。

18. 俄罗斯联邦代表强调，他未接受中国代表所说的前提条件，也不希望重新讨论第 17/1 号决议草案。他尊重大多数国家所表达的立场，只希望在关于议程项目 17 的报告草案中反映少数国家的立场。俄罗斯联邦代表再次建议成立一个小型起草小组，以审查他和中国代表在执委会第 11 次会议期间提出的对报告草案（WP/575 号文件）的修订。

19. 美国代表强调，在大会第 40 届会议之前的许多年月里以及在大会期间，美国与国际民航组织所有成员国进行了建设性的公开对话。此外，美国在本届会议期间努力考虑俄罗斯联邦、中国、印度和厄立特里亚的意见，这些意见很重要，需要得到反映。与此同时，规则似乎总在改变，不清楚需要怎样做来结束执行委员会对议程项目 17 的审议，并向全体会议提交关于 CORSIA 的报告和第 17/1 号决议草案。美国代表注意到俄罗斯联邦代表刚才说他希望如此行事，并指出虽然他完全支持尽可能快地向前推进，但有必要知道如何才能做到这一点而不至于再次改变规则。他对中国代表的一些意见表示关切，这些意见似乎暗示，执行委员会在商定报告草案的案文之后，仍需就第 17/1 号决议草案的案文达成一致，这似乎是向后倒退了一步。

20. 关于前进之道，美国代表考虑到俄罗斯联邦代表的意见和西班牙代表强调的两种选择，提出建议如下：执行委员会现在就将议程项目 16 推进到全体会议，在执委会第 11 次会议完成了建设性的工作之后，该项目几乎已经完成；并且在大会届会所剩不多的时间里，进行一些额外的谈判，以在议程项目 17 的报告草案中反映上述四个国家的观点。他强调，美国将对这种进一步的谈判持开放态度，但条件是：将议程项目 16 推进到全体会议；如果在谈判期间没有取得进展，则按照《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）行事，这是西班牙代表概述的第二个选择。

21. 美国代表认为，这对国际民航组织而言是一个低谷，他对大会关于 CORSIA 的讨论结果以及国际社会将如何反应表示关切。他强调，CORSIA 非常重要，出席大会第 40 届会议的许多国家都继续支持这一计划。

22. 印度代表感谢主席表现出政治家风范，让每个国家都有机会表达自己的观点，并对关于议程项目 17 的报告草案以及关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案进行了一些修订。她指出各国对 CORSIA 存在着一些分歧，并强调在就报告草案和第 17/1 号决议作出结论之前至少要反映出这些分歧，这是合乎逻辑的。印度代表表示，她对目前的会议情况感到非常满意，因为她曾在 2016 年见证了关于 CORSIA 的大会第 A39-3 号决议通过时的会议情况。

23. 印度代表注意到，当代人提出的气候行动大力强调代际公平，她强调指出，在消除贫困和社会经济发展方面也有代际公平的必要性。她强调说在许多国家这些问题构成了重大挑战，因此国际民航组织需要有一个涵盖其所有成员国的观点。在这方面，印度代表建议国际民航组织学习国际海事组织（IMO）树立的良好榜样，该组织在 2018 年通过了一项《关于减少船舶温室气体排放的国际海事组织初步战略》，提出了一个愿景，确认国际海事组织致力于减少国际航运的温室气体排放并尽快将其逐步淘汰。国际海事组织还设立了一个自愿的多捐助方温室气体信托基金，为技术合作和能力建设活动提供专门的资金支持，以促进实施上述国际海事组织初步战略，并解决共同但有区别的责任（CBDR）和各自能力（RC）的问题；还设立了由欧盟资助的全球海洋技术网络（GMN）项目，以帮助各国制定国家海洋能源效率政策和措施，促进低碳技术和运行在海运中的应用，并建立自愿试点数据收集和报告体系。

24. 最后，印度代表同意一些国家的观点，即尽管它们是少数，但它们的观点必须成为关于议程项目 17 的报告草案以及第 17/1 号决议草案的一部分，以反映它们的主要关切。

25. 新西兰代表忆及，在执委会第 11 次会议上强调了尊重各国意见的必要性，执行委员会在那次会议的大部分时间里以及在之前的会议上都听取了俄罗斯联邦和中国代表的意见。澳大利亚代表和主席提出了一些建议，以使这些意见得到充分的反映，她支持这些建议，俄罗斯联邦代表现在似乎也同意这些建议。新西兰代表认为没有必要为了向全体会议提交议程项目 17 而成立一个小型起草小组；相反，俄罗斯联邦和中国的代表以及任何其他有关国家的代表应尽快为报告草案中设想的独立段落提交其书面意见。她认为报告草案中与执行委员会讨论有关的内容不能改变，特别是其中提及的对 CORSIA 的广泛支持和大多数国家同意接受第 17/1 号决议草案在 WP/59 号文件中提出并在 WP/575 号文件中转载的形式，以及少数国家决定不接受该决议而不作进一步修改等内容。新西兰代表指出通过这种方式，多数和少数国家的意见都将反映在报告草案中。她重申支持法国和联合王国等国代表的意见，并赞同美国代表的建议，即现在就将议程项目 16 推进到全会。

26. 埃及代表表示，他原则上完全支持未经任何修订的第 17/1 号决议草案。但是，在非常认真地听取了俄罗斯联邦和中国代表以及其他代表的意见后，并注意到不可能了解那些尚未发言的国家的立场，他建议将报告草案第 17.43 段修改为：“委员会同意向全体会议提供以下建议供其审议，以便通过：”。埃及代表强调，所有代表都在努力达成尽可能广泛的共识，他请主席多留一点时间，通过一个小型起草小组达成共识。他肯定澳大利亚代表的建议也可以提供一个良好的解决方案，同时表示他相信主席的智慧。

27. 澳大利亚代表表示支持美国代表关于将议程项目 16 推进到全体会议的建议。他申明事实不容置疑，重申报告草案第 17.35 至 17.41 段中的事实陈述不能改变。澳大利亚代表指出，显而易见的是中国和俄罗斯联邦的代表希望在第 17.42 段中更多地反映他们的观点，该段指出：“……绝大多数国家表示支持 WP/59 号文件附录中提议的大会决议案文草案，不做任何进一步修改，而委员会注意到一些国家表示的关切，包括 WP/306、WP/228 第 1 号修改稿和 WP/529 第 1 号修改稿中反映的关切。……”。虽然他很乐意考虑这个问题，但这并不需要一个小型起草小组：只需要中国和俄罗斯联邦的代表以及有关国家的任何其他代表提供一些案文供执行委员会审查。他指出，还可以在第 17.43 段中增加一个脚注，列明那些不同意建议大会在不作任何进一步修改的情况下通过关于 CORSIA 的第 17/1 号决议的国家。这是他建议的前进方式。

28. 沙特阿拉伯代表注意到埃及和法国的代表提出了很好的建议，并忆及俄罗斯联邦代表关于独立段落的意见，他申明，一个负责审查报告草案中几个段落的小型起草小组可以在不改变第 17/1 号决议案文草案的情况下解决这一问题。

29. 古巴代表指出，她对目前的讨论并不感到惊讶，因为她一直认为，在大会第 39 届会议上就 CORSIA 达成的共识是很薄弱的。因此，她同意西班牙和美国代表的意见，即应与有关国家进行进一步谈判。古巴代表还同意俄罗斯联邦、埃及和沙特阿拉伯代表的意见，即应由一个小型起草小组审查对报告草案的拟议修订，以确保有关国家的立场在其中得到明确反映，并根据执行委员会对 CORSIA 的讨论情况提出它认为相关的任何修改建议。

30. 意大利代表忆及指出，在执行委员会上次会议上审查关于议程项目 17 的报告草案（EX/11）期间，明显占多数的国家对该案文感到满意。他注意到有些国家希望在报告草案中澄清其少数派观点，并申明这符合所有人的利益，重申需要努力做到这一点。意大利代表认为，建立一个小型起草小组或遵循澳大利亚代表最近的建议行事，可能是一个很好的前进之道。他忆及俄罗斯联邦代表的意见，认为执行委员会在设想执行《大会议事规则》（Doc 7600 号文件）供全会最后决定之前，离找到解决方案并就第 17/1 号决议草案向全会提出建议并不遥远。因此，意大利代表建议努力拟订第 17.42 段的案文，以涵盖那些认为其立场未在大多数国家的决定中加以反映的国家的关切。

31. 荷兰、丹麦、保加利亚和瑞典的代表赞同美国和新西兰代表提出的意见，以及澳大利亚代表的最新建议。

32. 新加坡代表也支持澳大利亚代表建议的前进方向，并建议对报告草案第 17.43 段进行修订，在开头插入诸如“经过长时间的审议”等措词，以将该段改为“经过长时间的审议，委员会同意建议大会通过以下决议：”。

33. 关于议程项目 16，印度代表强调，印度是一个负责任的国家，致力于努力实施国际民航组织有关环境保护和气候变化的政策和做法。然而印度告诫指出，到 2050 年实现净零排放的长期全球理想目标不能成为发展中国家的目标。她忆及指出，印度在最近的联合国气候行动峰会（2019 年 9 月 23 日，纽约市）上的立场是，在讨论净零排放目标的同时，应为发展中国家充分提供实施手段。气候融资是提升气候行动的一个关键支柱，但在设定任何目标之前，应将加大雄心和加强支持置于平等地位。必须提供新的额外的针对气候的财政和技术支持，以开展能力建设。在要求实现净零排放的新的理想目标和可量化的可持续航空燃料目标时，必须以向发展中国家提供充足和及时的资金为前提。

34. 联合王国代表赞同许多代表建议的前进方向，重申需要继续向前迈进。她申明不需要一个小型起草小组，因为这只是一个商定报告案文草案的问题，作为执行委员会关于议程项目 17 的讨论记录。联合王国代表同意厄立特里亚代表的发言，强调出席大会第 40 届会议的所有国家都怀有通过协调一致的全球行动避免气候变化最坏影响的雄心，正如在 2019 年 9 月 27 日气候罢工罢课游行中经过国际民航组织所在地的数十万人一样。她注意到大会第 39 届会议通过了 CORSIA，作为国际航空业抗击气候变化的第一项贡献，她强调，针对气候变化采取行动迫在眉睫：有十年的时间可以大大改变行为，以避免厄立特里亚代表所描述的那种影响。联合王国代表指出，如果重新讨论关于 CORSIA 的第 17/1 号决议案文草案，那么时间将倒退十年，而不是向前推进，她强调全世界的目光都在关注国际民航组织，看它将采取什么行动。

35. 俄罗斯联邦代表表示支持澳大利亚代表最新的建议，并忆及在执委会第 11 次会议期间，他曾建议除其他外：插入一个新的第 17.42 段之二，内容如下：“这三个国家原则上不同意理事会在 WP/59 号文件中提交的决议草案，因为他们对决议提出的拟议修改[国际民航组织网址]被拒绝讨论，他们的关切未被纳入。”；并在第 17.43 段中插入“多数代表”，改为“委员会多数代表同意建议大会通过以下决议：”（17/1）。

36. 爱尔兰代表对古巴代表将大会第 39 届会议上就 CORSIA 达成的共识称为“薄弱的”表示关切，她强调执行委员会对该计划的讨论是非常积极和富有前瞻性的，并强调在本次会议上需要再次反映同样的基调。她同意美国、法国和其他国家提出的意见。爱尔兰代表指出，澳大利亚代表一如既往地帮助执行委员会集中关注那些需要开展进一步工作的问题，并表示强烈支持他最近提出的建议，意大利和新加坡的代表也在此基础上提出了建议。她重申，那些与大多数国家立场不同的国家的关切可以在议程项目 17 的报告草案的一个独立段落中予以反映，并注意到俄罗斯联邦代表在这方面提出的积极意见。爱尔兰代表强调有必要推进该案文，并接受第 17/1 号决议草案，而不作任何进一步的修改。

37. 希腊代表肯定了澳大利亚代表最近的建议是建设性的并且可能是有用的，并主张按照他建议的方式向前迈进。

38. 瑞典代表同意澳大利亚代表的建议非常出色，并注意到意大利和新加坡代表的提案方向相同，他发言赞成按照这些思路向前推进。

39. 在众多发言的基础上，主席建议执行委员会：接受其关于议程项目 16 的报告草案的修订案文（EX/11）；邀请中国、俄罗斯联邦和任何其他有关国家向秘书处联合提交阐述其不同观点的案文，以纳入关于议程项目 17 的报告草案；接受 WP/59 号文件中提出并在 WP/575 号文件中转载的关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案，不做任何进一步修改。

40. 德国、乌克兰、阿拉伯联合酋长国、法国、瑞士、意大利、加拿大、奥地利、美国、日本、挪威、新西兰、新加坡、俄罗斯联邦、西班牙、芬兰、瑞典和埃及的代表赞同这一提议，其中德国、乌克兰、芬兰和埃及的代表强调，他们强烈支持不重新讨论第 17/1 号决议案文草案。

41. 中国代表对每一位代表为照顾少数派的意见所做的努力深表赞赏，并认为这种合作和照顾的精神将有助于执行委员会在这个问题上及其审议的每一个其他问题上达成最终共识。他感谢主席提出的前进方向，并表示愿意加入起草小组，审查关于议程项目 17 的报告草案的拟议修订，并就此与其他有关国家进行协商。中国代表忆及，他在执委会第 11 次会议期间提出了中国的修改建议并随后通过电子邮件将其发送给秘书处，他指出他也希望与任何其他有关方面分享这些建议。他表示，尽管他将尽力照顾主席提出的不对关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案进行修改的建议，但他有另一个接受该建议的前提条件：主席也应将中国对该决议草案的修改建议提交给全会。

42. 主席澄清指出，目的是在报告草案中列入有关文字，说明对第 17/1 号决议草案有不同的看法，而且有关这些不同看法的信息已提交给执行委员会。

43. 理事会主席忆及指出，中国、印度和俄罗斯联邦在一份说贴中联合提出了对第 17/1 号决议草案（WP/59）的拟议修改，发布在 A40 网站的*参考文件*项下，正如 WP/575 号文件第 17.42 段明确提到的那样（“一些成员国口头发言后，三个成员国向会议提交了书面意见，并发布在国际民航组织的网站上。”）。他强调指出，即使这些拟议修改是在一份指定了 A40-WP 文件编号的信息文件中提出的并且及时提交给了国际民航组织，该信息文件也不会提交给执行委员会讨论；相反，根据既定程序，报告中会指出执行委员会注意到已提交该信息文件。

44. 考虑到程序上的限制，理事会主席提议，为了顾及中国代表的关切，应扩大报告草案（WP/575 号文件）第 17.42 段的内容，以便纳入登载上述说贴的 A40 网址，并将中国、印度和俄罗斯联邦关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案提出的要点单独列入一个段落。他强调，这样一来，代表们就有机会在全体会议审议执行委员会关于议程项目 17 的报告和第 17/1 号决议草案之前查阅该说贴。

45. 西班牙、俄罗斯联邦、法国、新加坡、芬兰和中国的代表对理事会主席的上述建议表示支持。

46. 气候变化科科长（C/CC）在回答俄罗斯联邦代表的询问时，概述了执行委员会在上次会议上同意的对议程项目 16 报告草案（WP/574 号文件）的修改（参见大会第 40 届会议执委会第 11 次会议记录（A40-Min. EX/11））。他澄清指出，这些修改将适当反映在报告的最后案文（WP/626 号文件）中，并将提交给全体会议审议和通过第 16/1 号决议草案。

47. 针对中国和俄罗斯联邦代表提出的问题，主席指出，第 16.41 段的商定案文（“尽管部分国家表示反对，但委员会多数代表同意建议大会通过以下决议：”）将转入执行委员会关于议程项目 17 的报告的最后案文（参见 WP/627 号文件第 17.45 段）。

48. 中国代表表示，为了显示最大的灵活性并表示对每位代表、主席和理事会主席尽一切努力照顾少数人意见的深深谢意，他可以接受第 16.41 段和执行委员会关于议程项目 17 报告中的相应段落（参见 WP/627 号文件第 17.45 段），但基于这样的理解，即这些段落不会妨碍有关国家在全体会议进一步讨论关于气候变化的第 16/1 号决议草案和关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案时表达其意见。

49. 主席注意到并接受了这一点，并表示执行委员会现已就其关于议程项目 16 的报告草案（WP/626 号文件）的修订案文达成共识，该报告将于第二天，即 2019 年 10 月 4 日星期五提交全体会议批准。

50. 关于议程项目 17 的报告草案，主席指出，将邀请中国、俄罗斯联邦和任何其他有关国家向秘书处联合提交阐述其不同观点的案文，这些案文将在 A40 网站的*参考文件*项下发布。他同意了印度代表的请求，印度代表将与中国和俄罗斯联邦的代表一起起草上述案文。

51. 中国代表重申了他的前提条件，即所设想的案文起首部分应表明有关国家在处理气候变化问题上坚持不懈地追求公平、公正和可行的做法，其目标是国际民用航空的可持续发展和国际航空的二氧化碳减排，而不仅仅是抵消这些排放，并强调他希望与其他有关国家就上述案文进行磋商。

52. 美国和法国代表对这种磋商不符合主席的建议表示关切，并强调有必要推进和结束对议程项目 17 报告草案的讨论。

53. 俄罗斯联邦代表建议中国、俄罗斯联邦和印度与其他有关国家在执行委员会之外举行非正式会议，讨论上述案文，其中阐明了它们关于 CORSIA 的第 17/1 号决议草案的立场。

54. 根据讨论情况，主席指出，执行委员会同意在本次会议之后，中国、俄罗斯联邦和印度将联合向秘书处提交案文，阐明其对第 17/1 号决议草案的立场，该案文将在 A40 网站的*参考文件*项下发布。在第十三次会议开始之前，邀请任何希望就此发表意见的代表于 2019 年 10 月 4 日星期五上午 8 时在理事会主席办公室旁边的会议室与上述三个国家和秘书处会面，委员会将在上午 9 时再次召开会议以最后确定其关于议程项目 17 的报告草案，以便在当天晚些时候提交全体会议。

55. 会议于 17 时 10 分休会。

第十三次会议记录

（2019 年 10 月 4 日，星期五，9 时 25 分）

讨论题目

1. 议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

— 批准提交全体会议的报告草案（续）

讨论摘要

议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

批准提交全体会议的报告草案（续）

1. 执行委员会继续（EX/12）并完成了对提交全体会议的关于议程项目 17 的报告草案（WP/575 号文件）的审议。

2. 环境副局长（DD/ENV）指出，经执行委员会 2019 年 10 月 3 日第十二次会议同意，中国、俄罗斯联邦和印度联合向秘书处提交了一份文件，提出了对报告草案（WP/575 号文件）的修改，以反映其立场，该文件已在 A40 网站的参考文件项下发布，供代表们参考。在本次会议开始之前，秘书处和上述三个国家的代表于上午 8 时在理事会主席办公室隔壁的会议室与其他一些感兴趣的代表会面，审查所发布的文件。该小组就 WP/575 号文件的下列修订达成了一致意见，现将这些修订提交执行委员会审议和批准：

- 将第 17.20 段改为以下案文（其中对三个国家提议的案文作了些许编辑修改）：

  “在 WP/529 号文件第 1 号修改稿中，俄罗斯联邦介绍了对推行 CORSIA 所产生的负面环境和经济影响的分析，特别是对发展中经济体和新兴经济体的影响，这使人怀疑进一步实施 CORSIA 的可取性。此外，俄罗斯联邦在 WP/529 号文件所载的大会决议备选草案中提出，国际民航组织理事会应考虑以国际民用航空清洁发展机制（ACDM）的形式建立全球经济激励制度。此外，俄罗斯联邦请大会考虑，作为实施 CORSIA 的合理替代方案，是否有可能在联合国主持下创建一个应对森林火灾和其他自然灾害的机动航空队伍，它完全能够实现联合国可持续发展目标，为减少全球二氧化碳排放真正做出贡献。”；

- 对第 17.34 段进行修改，将第一句中的“认识到”一词改为“注意到”；

- 插入新的第 17.35 段，内容如下（取代上述三个国家提议的第 17.33 段之二）；

  “委员会注意到一些国家对从 2020 年起将国际航空产生的全球二氧化碳净排放量保持在与 CORSIA 基线相同水平所表示的严重关切和反对的意见及看法”；

- 将现有的第 17.35 段重新编号为第 17.36 段，并在第一句中的“国家”一词之前插入“一些”一词，并在该段末尾增加以下新句子：

  “委员会还注意到其他一些国家提出的观点和看法，即应由各国家而不是国际民航组织理事会决定 CORSIA 使用的排放单位和可持续航空燃料的资格。”；

- 插入新的第 17.44 段，内容如下（取代上述三个国家提议的第 17.42 段之二）：

  “三个国家强调了它们的观点，即应在成员国的贡献而不是航空器运营人的抵消义务的基础上，以国家确定的做法根据《巴黎协定》的原则实施 CORSIA，并允许每个国家采用自己的基线和标准对排放单位和可持续航空燃料进行认证。这三个国家建议国际民航组织理事会应与有关国家建立国际对话和协商机制，以加强各国实施 CORSIA 的国家计划之间的协调一致。由于明显占多数的国家表示不支持修改 WP/59 号文件附录所载的决议案文，因而没有采纳这三个国家对该决议提出的修改建议（https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_ statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf），因此，这三个国家原则上不同意理事会在 WP/59 号文件中提交的决议草案。”；和

- 将现有的第 17.43 段重新编号为第 17.45 段，并对其进行修改，复制执行委员会先前同意（EX/12）在其提交全体会议的关于项目 16 的报告（WP/626 号文件）第 16.41 段中使用的措辞，内容如下（取代上述三个国家提议的措辞）：

  “尽管部分国家表示反对，但委员会多数代表同意建议大会通过以下决议：”。

3. 芬兰、挪威、瑞士、葡萄牙、新西兰、新加坡、瑞典、丹麦、尼日利亚、埃及和墨西哥的代表对上述关于议程项目 17 的报告草案的拟议修订表示支持，但有一项谅解，即 WP/575 号文件中所载的第 17/1 号决议草案的案文保持不变。他们与主席一起赞扬了该小组和秘书处在很短的时间内所做的出色工作。

4. 在没有进一步意见的情况下，主席总结指出，执行委员会批准了 WP/575 号文件中所载的并经讨论修订的（EX/11、/12 和/13）关于议程项目 17 的报告案文草案，以提交全体会议；并同意建议全体会议通过 WP/575 号文件中提出的第 17/1 号决议草案：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）。

5. 会议于 9 时 40 分休会，以便委员会作为全体会议重新开会，审议其关于议程项目 15、16 和 17 的报告。

附录

执行委员会审议的工作文件清单

A40-WP/4 EX/1	关于国际民航组织技术援助方案的报告 （20/06/2019）
A40-WP/5 EX/2	关于航空器灭虫和病媒控制措施的报告 （19/07/2019）
A40-WP/6 EX/3	国际民航组织公钥簿（PKD）的进展情况 （26/06/2019）
A40-WP/7 EX/4	参加国际民航组织公钥簿（PKD）的益处 （05/07/2019） *信息文件
A40-WP/8 EX/5	国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略的发展情况 （17/07/2019）
A40-WP/8 第 1 号更正 EX/5	国际民航组织旅行者身份识别方案（ICAO TRIP）战略的发展情况 （03/10/2019）
A40-WP/11 EX/6	关于普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）演变的报告 （20/08/2019）
A40-WP/14 EX/7	航空创新 （27/06/2019）
A40-WP/15 EX/8	关于商业航天运输（CST）的报告 （27/06/2019）
A40-WP/23 EX/09	国际民航组织持续监测做法（CMA）审计计划的实施情况 （31/05/2019）
A40-WP/25 EX/10	全球航空安保计划（GASeP）的实施 （20/06/2019）
A40-WP/26 EX/11	第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2）的成果 （11/07/2019）
A40-WP/27 EX/12	国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明 （05/07/2019）

A40-WP/28 EX/13	国际民航组织网络安保战略 （25/06/2019）
A40-WP/28 第 1 号更正 EX/13	国际民航组织网络安保战略 （26/09/2019）
A40-WP/32 EX/14	关于普遍安保审计计划持续监测做法（USAP-CMA）范围和方法的审查报告 （25/06/2019）
A40-WP/45 EX/17	国际民航组织为支持联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标（SDGs）而开展的活动 （11/06/2019）
A40-WP/46 EX/15 AD/16	拖欠会费的财务问题 （26/06/2019）
A40-WP/46 第 1 号修改稿 EX/15 AD/16	拖欠会费的财务问题 （19/09/2019）
A40-WP/46 第 1 号修改稿 第 1 号增编 EX/15 AD/16	拖欠会费的财务问题 （24/09/2019）
A40-WP/47 EX/16	可行性研究项目的更新 — 太平洋小岛屿发展中国家（PSIDS）航空需求分析 （07/06/2019）
A40-WP/48 EX/18	增强国际民航组织的效率和有效性 （04/07/2019）
A40-WP/49 EX/19	关于不让任何国家掉队（NCLB）举措的报告 （19/06/2019）
A40-WP/49 第 1 号更正 EX/19	关于不让任何国家掉队（NCLB）举措的报告 （03/07/2019）
A40-WP/50 EX/20	关于资源调动和自愿基金的报告 （20/06/2019）
A40-WP/54 EX/21	国际民航组织全球环境趋势 — 当前和未来的航空器噪声和排放 （05/07/2019）
A40-WP/55 EX/22	国际航空与气候变化 （05/07/2019）

A40-WP/56 EX/23	关于国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的最新情况 （18/07/2019）
A40-WP/57 EX/24	国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气 （17/07/2019）
A40-WP/58 EX/25	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 （18/07/2019）
A40-WP/59 EX/26	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 （18/07/2019）
A40-WP/60 EX/27	附件 9 —《简化手续》的发展情况 （28/06/2019）
A40-WP/61 EX/28	国际民航组织有关简化手续的持续政策的综合声明 （08/07/2019）
A40-WP/62 EX/29	国际民航组织多种语文的使用 （04/07/2019）
A40-WP/63 EX/30	实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）的进展报告 （03/07/2019）
A40-WP/64 EX/31	国际民航组织民用航空培训和能力建设 （21/06/2019）
A40-WP/66 EX/32	2016 年至 2018 年期间技术合作的政策和活动 （08/07/2019）
A40-WP/67 EX/33	中美洲航空培训管理模式 （12/07/2019）
A40-WP/77 第 1 号修改稿 EX/34	RECOGNITION TO THE REGIONAL OFFICE FOR NORTH AMERICA, CENTRAL AMERICA AND THE CARIBBEAN (NACC) （31/07/2019） *信息文件
A40-WP/79 EX/35	中美洲为执行国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）所作贡献 （12/07/2019）
A40-WP/79 第 1 号修改稿 EX/35	中美洲为执行国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）所作贡 （29/07/2019）
A40-WP/80 EX/36	更新中美洲国际航空减排行动计划 — CAAPER 2.0 （22/07/2019）

A40-WP/80 更新中美洲国际航空减排行动计划 — CAAPER 2.0
第 1 号修改稿 （29/07/2019）
EX/36

A40-WP/81 GREEN PAPER OF THE CENTRAL AMERICAN CORPORATION FOR AIR NAVIGATION SERVICES (COCESNA)
EX/37 （12/07/2019） *信息文件

A40-WP/88 协调分享标准和建议措施的实施经验
EX/38 （18/07/2019）

A40-WP/90 GLOBAL COOPERATION MECHANISM IN CIVIL AVIATION ON THE PREVENTION AND OVERCOMING OF THREATS TO THE POPULATION HEALTH （CAPSCA）
EX/39 （26/07/2019） *信息文件

A40-WP/102 关于可持续航空的观点
EX/40 （24/07/2019）

A40-WP/103 超音速飞机的开发须以亚音速标准为基础得到公众接受
EX/41 （24/07/2019）

A40-WP/104 管理机场周围的环境影响
EX/42 （24/07/2019）

A40-WP/106 SUPPORT TO ICAO NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (LIST OF PROJECTS)
EX/43 （25/07/2019） *信息文件

A40-WP/107 支助国际民航组织不让任何国家掉队举措
EX/44 （25/07/2019）

A40-WP/107 支助国际民航组织不让任何国家掉队举措
第 1 号修改稿 （04/09/2019）
EX/44

A40-WP/109 MAIN RESULTS OF THE ICAO-IAC REGIONAL PROJECT IN THE LAST 20 YEARS
EX/45 （25/07/2019） *信息文件

A40-WP/112 EUROPEAN UNION AVIATION SECURITY OVERSIGHT
EX/46 （26/07/2019） *信息文件

A40-WP/113 支助国际民航组织与航空工业之间实行新政
EX/47 （26/07/2019）

A40-WP/114 相关、健全且与时俱进的普遍安全监督审计计划持续监测做法
EX/48 （02/08/2019）

A40-WP/115 EX/49	设计促进下一代航空专业人才（NGAP）的新战略 （26/07/2019）
A40-WP/126 EX/50	商业空间运营的整合 （01/08/2019）
A40-WP/127 EX/51	对航空器事故受害者及其家属的援助 （17/07/2019）
A40-WP/129 EX/52	加强技术援助举措 （02/08/2019）
A40-WP/130 EX/53	搜救培训的标准化 （30/07/2019）
A40-WP/131 EX/54	对人员培训适用的虚拟现实/增强现实技术 （30/07/2019）
A40-WP/132 EX/55	IATA 对应对流行病和公共卫生事件的看法 （01/08/2019）
A40-WP/133 EX/56	普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法（USOAP CMA）结构性审查专家组提出的重点建议的落实 （02/08/2019）
A40-WP/134 EX/57	航空在预防人口贩运方面的作用以及在报告疑似案例方面需要多方利害攸关方合作 （09/08/2019）
A40-WP/135 EX/58	国际民航组织各项战略目标的一致性 （31/07/2019）
A40-WP/136 EX/59	修订国际民航组织的地区合作政策 （31/07/2019）
A40-WP/139 EX/60	国际航空运输协会对 CORSIA 计划的监测报告和核查以及排放单位的看法 （31/07/2019）
A40-WP/140 EX/61	建立航空环境保护地区规划和实施组的提案 （31/07/2019）
A40-WP/141 EX/62	机场安保检查差异化 （31/07/2019）
A40-WP/148 EX/63	国家之间关于减缓针对民用航空安保风险的协作安排 （31/07/2019）

A40-WP/159 EX/64	REASSERTION OF THE ARAB CIVIL AVIATION ORGANIZATION ACKNOWLEDGEMENT THAT THE "CORSIA" PLAN AS THE ONLY GLOBAL MARKET-BASED MEASURE APPLIED TO CO2 EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION （01/08/2019） *信息文件
A40-WP/163 EX/65	民用航空的培训和能力建设挑战 （01/08/2019）
A40-WP/164 EX/66	非洲培训的协调统一：航空培训路线图 （01/08/2019）
A40-WP/165 第 1 号修改稿 EX/67	航空安保质量控制和对经查明缺陷加以纠正时面临的挑战 （27/08/2019）
A40-WP/167 EX/68	通过确认“国际机组人员日”，宣传机组人员发挥的至关重要的安全作用 （06/08/2019）
A40-WP/171 EX/69	航空安保（AVSEC）和简化手续（FAL）领域的国家工作和与欧洲/北大西洋办事处合作的工作成果以及欧洲/北大西洋办事处扩大和适当人员配置 （01/08/2019）
A40-WP/172 EX/70	网络弹性 （01/08/2019）
A40-WP/175 EX/71	国际民航组织的环境标准和政策 （02/08/2019）
A40-WP/176 EX/72	为制定和实施国际航空二氧化碳减排国家行动计划提供援助和未来做法 （01/08/2019）
A40-WP/177 EX/73	非洲国家对实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的贡献及需要的援助 （01/08/2019）
A40-WP/178 EX/74	综合风险管理（IRM）方法 — 安全文化 （01/08/2019）
A40-WP/187 第 1 号修改稿 EX/75	加强普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）的必要性 （05/09/2019）
A40-WP/189 EX/76	航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献 （02/08/2019）
A40-WP/189 第 1 号更正 EX/76	航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献 （16/09/2019）

A40-WP/193 EX/77 业界对国际航空碳抵消和减排计划的看法
（02/08/2019）

A40-WP/194 EX/78 业界对一揽子措施和长期目标的看法
（02/08/2019）

A40-WP/199 EX/79 防止通过商业航空非法贩运野生动植物
（02/08/2019） *信息文件

A40-WP/206 EX/80 为未来建立航空能力
（02/08/2019）

A40-WP/210 EX/81 关注太平洋地区
（02/08/2019）

A40-WP/219 EX/82 关于国际民航组织网络安全治理结构的提案
（05/08/2019）

A40-WP/220 EX/83 地区合作
（05/08/2019）

A40-WP/221 EX/84 网络安保
（05/08/2019）

A40-WP/225 EX/85 国际机场理事会对重新引入超音速航空器和制定适当标准和建议措施的看法
（02/08/2019）

A40-WP/226 EX/86 航空器噪声 — 遥控驾驶航空器（RPA）
（02/08/2019）

A40-WP/227 EX/87 加拿大关于国际航空碳抵消和减排计划实施与能力建设的观点
（02/08/2019）

A40-WP/228 EX/88 国际航空碳抵消和减排计划 — 实施挑战
（02/08/2019）

A40-WP/228 第 1 号修改稿 EX/88 国际航空碳抵消和减排计划 — 实施挑战和审查基线排放标准的必要性
（06/09/2019）

A40-WP/229 EX/89 确保成功实施国际航空碳抵消和减排计划
（02/08/2019）

A40-WP/233 EX/90 SHARING OF INFORMATION AND LESSONS LEARNT AMONGST ARCHIPELAGIC STATES
（08/08/2019） *信息文件

A40-WP/237 EX/91	航空能力建设战略 （01/08/2019）
A40-WP/237 第 1 号修改稿 EX/91	航空能力建设战略 （11/09/2019）
A40-WP/238 EX/92	培训过程的整合，一项使培训更有效的新战略 （01/08/2019）
A40-WP/239 EX/93	解决飞行员和航空专业人员短缺问题 — 用全球方法解决全球问题 （05/08/2019）
A40-WP/240 EX/109	在制定空中航行服务项目中实施变革管理 （01/08/2019）
A40-WP/243 EX/95	网络安保 （05/08/2019）
A40-WP/245 EX/97	探索国际民航组织的新工作方法 （06/08/2019）
A40-WP/248 EX/98	通过循证、对风险知情的决策加强全球航空安保 （06/08/2019）
A40-WP/250 EX/99	通过有效监管政策促进安保创新 （02/08/2019）
A40-WP/251 EX/100	实施一站式安保认可安保措施的等效性 （05/08/2019）
A40-WP/253 EX/101	转变安保文化的务实活动 （05/08/2019）
A40-WP/254 EX/102	安保机构之间的协作 （05/08/2019）
A40-WP/259 EX/103	为 USOAP 安全监督审计做贡献、向 ECCAIRS 提交空中交通服务和空中作业（农业航空）相关航空事件的跟进行动和控制 （02/08/2019）
A40-WP/260 EX/104	噪声管理 （02/08/2019）
A40-WP/261 EX/105	美国对民用超音速飞行的观点 （02/08/2019）

A40-WP/265 EX/106 圭亚那合作共和国在航空环境保护方面的进展
（02/08/2019）

A40-WP/266 EX/107 在收集、监测和报告国际航空二氧化碳排放方面的最新发展
（02/08/2019）

A40-WP/267 EX/108 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施
（02/08/2019）

A40-WP/268 EX/111 人工智能与航空数字化
（01/08/2019）

A40-WP/269 EX/110 国际航空与气候变化
（02/08/2019）

A40-WP/270 TE/110 CURRENT STATUS AND FURTHER DEVELOPMENT OF THE GLONASS ORBITAL CONSTELLATION
（02/08/2019） *信息文件

A40-WP/273 EX/111 关于使用可持续航空燃料的商务航空活动
（06/08/2019）

A40-WP/274 EX/112 IMPORTANCIA PARA LOS ESTADOS INTEGRAR DESDE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA LA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE
（02/08/2019） *信息文件

A40-WP/277 EX/113 为国际航空设定长期的气候变化目标
（06/08/2019） *信息文件

A40-WP/283 EX/114 关于航空网络安保的战略性方法
（05/08/2019）

A40-WP/284 EX/115 推进无障碍获取航空服务
（06/08/2019）

A40-WP/285 EX/116 全球航空安保计划 — 全球议程的益处及持续监测其进展的必要性
（07/08/2019）

A40-WP/286 EX/117 持续执行联合国安全理事会第 2309（2016）号决议
（05/08/2019）

A40-WP/288 EX/118 为继续落实非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）提供支持
（02/08/2019）

A40-WP/288 第 1 号修改稿 EX/118 为继续落实非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL 计划）提供支持
（28/08/2019）

A40-WP/289 EX/119	LACAC 国家对国际民航组织关于航空和气候变化措施的看法 （02/08/2019）
A40-WP/290 EX/120	国际航空碳抵消和减排计划：必要的未来工作 （02/08/2019）
A40-WP/291 EX/121	有必要从国际航空碳抵消和减排计划基于市场的措施平稳过渡至可持续航空燃料：关于前进道路的建议 （02/08/2019）
A40-WP/292 EX/122	城市航空移动 （27/07/2019）
A40-WP/297 EX/123	对航空事故受害者及其家属的援助 （05/08/2019）
A40-WP/301 EX/124	One ID 与身份管理解决方案的标准化 （07/08/2019）
A40-WP/305 EX/125	航空领域打击人口贩运义不容辞 （09/08/2019）
A40-WP/305 第 1 号修改稿 EX/125	航空领域打击人口贩运义不容辞 （20/09/2019）
A40-WP/306 EX/126	关于国际航空碳抵消和减排机制实施路径公正公平问题的观点 （02/08/2019）
A40-WP/310 EX/127	太平洋航空需求分析研究 （09/08/2019）
A40-WP/315 EX/128	促进全球航空安保计划的实施 （02/08/2019）
A40-WP/317 EX/129	自动编队飞行 （09/08/2019）
A40-WP/318 EX/130	让机场做好救灾准备 （08/08/2019）
A40-WP/319 EX/131	支持继续开展非洲航空安全的全面地区实施计划（非印计划） （09/08/2019）
A40-WP/320 EX/132	面临技术进步的“一个航空” （09/08/2019）

A40-WP/322 EX/133	为残疾人提供航空运输便利 — 推动 DOC 9984 号文件的实施 （09/08/2019）
A40-WP/323 EX/134	减少国际航空二氧化碳排放的援助和能力建设 （02/08/2019）
A40-WP/324 EX/135	加强普遍安全监督审计计划的规程问题 （28/07/2019）
A40-WP/326 EX/136	普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法的准备计划 （02/08/2019）
A40-WP/327 EX/137	涉及自主系统的新操作概念 （19/08/2019）
A40-WP/328 EX/138	向其他机构和组织推广安保意识 （12/08/2019）
A40-WP/328 第 1 号更正 EX/138	向其他机构和组织推广安保意识 （06/09/2019）
A40-WP/337 EX/139	确定经审定机场在机场合格审定规程中满意状况的最低百分比 （02/08/2019）
A40-WP/338 EX/140	CORSIA IMPLEMENTATION IN MEMBER STATES OF THE CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS) （02/08/2019） *信息文件
A40-WP/339 EX/141	ICAO ACT-CORSIA PROGRAMME IN MEMBER STATES OF THE CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM （02/08/2019） *信息文件
A40-WP/340 EX/142	（WITHDRAWN） （13/08/2019）
A40-WP/342 EX/143	无人机安全高效地整合入空域 （08/08/2019）
A40-WP/344 EX/145	加强普遍安保审计计划 — 持续监测做法和《全球航空安保计划》中的航空安保文化 （02/08/2019）
A40-WP/346 EX/146	为航空中行动不便旅客提供无障碍环境 （13/08/2019）
A40-WP/348 EX/147	创建网络安保联络点（PoC）的提案 （02/08/2019）

A40-WP/354 EX/148	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION （10/09/2019） *信息文件
A40-WP/355 EX/149	关于充实欧洲/北大西洋办事处航空安保员工队伍的措施 （16/08/2019）
A40-WP/357 EX/150	关于监测国际民航组织全球航空安保计划（GASeP）实施的提案 （02/08/2019）
A40-WP/372 EX/151	NATIONAL GREEN AVIATION POLICY （15/08/2019） *信息文件
A40-WP/373 EX/152	推动全球安保计划国家实施方案制定和最佳实践分享 （02/08/2019）
A40-WP/374 EX/153	俄罗斯联邦对制定国际民航组织关于有前景超音速客机的标准问题的立场 （02/08/2019）
A40-WP/383 EX/154	开源软件在实施全球空中航行系统方面的潜在作用 （19/08/2019）
A40-WP/385 EX/155	新西兰协助提高太平洋岛屿国家的航空安全和安保 （02/08/2019）
A40-WP/386 EX/156	ON THE COURSE OF THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS OF THE ICAO GLOBAL AVIATION SECURITY PLAN IN THE MEMBER STATES OF THE AGREEMENT ON CIVIL AVIATION AND USE OF AIRSPACE （20/08/2019） *信息文件
A40-WP/389 EX/157	多米尼加共和国在航空运输简化手续领域取得的进展 （14/08/2019）
A40-WP/390 EX/158	古巴共和国在经历 2019 年 3 月进行的审计后对普遍安保审计计划 — 持续监测做法（USAP-CMA）的若干考虑 （02/08/2019）
A40-WP/394 EX/160	为各国实施国际民航组织网络安保要求设计技术指南 （02/08/2019）
A40-WP/395 EX/161	航空网络安全 — 继续前进 （30/07/2019） *信息文件
A40-WP/399 EX/162	通过有效监管政策促进简化手续创新 （02/08/2019）

A40-WP/400 EX/163 AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
（02/08/2019） *信息文件

A40-WP/405 EX/164 关于实施矩阵以确定国家监督活动优先事项及频率的提案
（02/08/2019）

A40-WP/407 EX/166 国际航空运输协会支持通过 FRED+实施 CORSIA 计划
（30/07/2019） *信息文件

A40-WP/408 EX/167 EDUCATION AND PERFORMANCE IN AVIATION: REALISING AND SUSTAINING BENEFITS （31/07/2019） *信息文件

A40-WP/409 EX/168 CONTRIBUTION AND VIEWS OF SOUTH AFRICA ON THE ENVIRONMENTAL PROTECTION WORK DONE BY ICAO
（21/08/2019） *信息文件

A40-WP/411 EX/169 拉丁美洲地区对气候变化事务以及国际航空碳抵消与减排计划的实施做出的贡献
（02/08/2019）

A40-WP/412 EX/170 拉丁美洲民用航空在噪声和当地空气质量方面的贡献和进步
（02/08/2019）

A40-WP/413 EX/171 岛屿国家可持续机场成果分析
（02/08/2019）

A40-WP/414 EX/172 支持各国编制航空能力建设路线图
（01/08/2019）

A40-WP/423 EX/173 在国际民航组织进行创新，以更加有效地应对新出现的问题，调动资源，并确保不让任何国家掉队
（23/08/2019）

A40-WP/424 EX/174 TECHNICAL COOPERATION WITH THE CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND CIVIL AVIATION INTERNATIONAL AND REGIONAL ORGANIZATIONS
（23/08/2019） *信息文件

A40-WP/427 EX/176 关于国际民航组织治理网络安保和抵御能力的提案
（02/08/2019）

A40-WP/433 EX/177 具体的事故调查系统审计及其结果与普遍安全监督审计计划其他领域的结果分开列示
（30/07/2019）

A40-WP/435 EX/178 ESTABLISHMENT OF WORKING GROUPS TO SUPPORT USOAP CMA ACTIVITIES
（02/08/2019） *信息文件

A40-WP/437 EX/179 国际民航组织北美、中美和加勒比（NACC）地区办事处系统援助方案（06/09/2019）

A40-WP/438 EX/180 普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法（USOAP-CMA）框架内的南美洲地区安全绩效（02/08/2019）

A40-WP/439 EX/181 被授权实体所需具备的能力（02/08/2019）

A40-WP/440 EX/182 将高效率国家安全监督系统的可持续性作为国家和普遍安全监督审计计划持续监测做法的一项目标（02/08/2019）

A40-WP/441 EX/183 TAILORED ASSISTANCE TO HAITI（02/08/2019） *信息文件

A40-WP/442 EX/184 为出席国际民航组织会议提供便利（02/08/2019）

A40-WP/444 EX/185 基于性能导航管理方面的培训（01/08/2019）

A40-WP/447 EX/186 CONSIDERATIONS FOR THE EVOLUTION OF THE UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT AUDIT PROGRAMME – CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USOAP-CMA) ENSUED FROM THE INTRODUCTION OF ANNEX 19 – SAFETY MANAGEMENT（07/08/2019） *信息文件

A40-WP/448 EX/187 秘鲁国关于普遍安全监督审计计划（USOAP）实施后的安全监督审计审查的建议（02/08/2019）

A40-WP/451 EX/188 国际民航组织语文服务政策（27/08/2019）

A40-WP/452 EX/189 LA EXPERIENCIA DE URUGUAY CON LA INICIATIVA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS （07/08/2019） *信息文件

A40-WP/459 EX/190 航空创新（28/08/2019）

A40-WP/461 EX/191 由国际民航组织理事会通过的具有不同内容适用日期的标准和建议措施修订案文的建议的结构（02/08/2019）

A40-WP/462 EX/192 ACCOMMODATING MORE PASSENGER TRAFFIC THROUGH MORE EFFICIENT FACILITATION （09/09/2019） *信息文件

A40-WP/463 EX/193 开始以国家安全方案/安全管理体系规程问题为基础的审计周期（02/08/2019）

A40-WP/464 EX/194 使用多种语文是国际民航组织实现其作为联合国专门机构的目标的基本原则之一（30/08/2019）

A40-WP/466 EX/195 INCORPORATION OF SECURITY OVERSIGHT EIGHT CRITICAL ELEMENTS (CE) INTO ANNEX 17
（30/08/2019） *信息文件

A40-WP/467 EX/196 改善国际民航组织关于修订附件和空中航行服务程序的国家级信件的回复工具（29/08/2019）

A40-WP/471 EX/197 实施无障碍和通用设计措施（29/08/2019）

A40-WP/472 EX/198 ACT-CORSIA AND THE PACIFIC
（29/08/2019） *信息文件

A40-WP/473 EX/199 NECESSITY TO ANTICIPATE STRATEGIES TO TACKLE THE SECURITY CHALLENGES AND DANGERS OF DRONE USE IN ANNEX 17
（30/08/2019） *信息文件

A40-WP/474 EX/200 PROMOTION OF GREEN AIRPORTS
（26/08/2019） *信息文件

A40-WP/477 EX/201 民用航空安全领域的教员资格（01/08/2019）

A40-WP/477 第 1 号修改稿 EX/201 民用航空安全领域的教员资格（09/09/2019）

A40-WP/480 EX/202 STATE OF THE AIRPORT INDUSTRY: WORKING FOR A MORE SUSTAINABLE AIRPORT BUSINESS
（03/09/2019） *信息文件

A40-WP/482 EX/203 JAPAN’S EXPERIENCE OF CORSIA IMPLEMENTATION
（03/09/2019） *信息文件

A40-WP/483 EX/204 CENTRAL AMERICAN CORPORATION FOR AIR NAVIGATION SERVICES (COCESNA) 60 YEARS OF SERVICE TO INTERNATIONAL AIR TRANSPORT
（03/09/2019） *信息文件

A40-WP/488 EX/205 AIRPORTS’ EFFORTS AGAINST WILDLIFE TRAFFICKING
（05/09/2019） *信息文件

A40-WP/489 EX/206 MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DEL ESTADO VENEZOLANO
（05/09/2019） *信息文件

A40-WP/490 EX/207	EXPERIENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL （05/09/2019） *信息文件
A40-WP/491 EX/208	PROMOTION DE LA CULTURE DE SURETE EN MILIEU AEROPORTUAIRE （05/09/2019） *信息文件
A40-WP/493 EX/209	EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL （05/09/2019） *信息文件
A40-WP/493 第 1 号修改稿 EX/209	EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL （23/09/2019） *信息文件
A40-WP/494 EX/210	LICENCIAS DEL PERSONAL CERTIFICADO EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINCANA （06/09/2019） *信息文件
A40-WP/495 EX/211	LEY 188-11, QUE REGULA LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA （06/09/2019） *信息文件
A40-WP/497 EX/212	中国民航安保培训的最新进展报告 （02/08/2019） *信息文件
A40-WP/500 EX/213	INTERNATIONAL AIR CRASH VICTIMS AND THEIR FAMILIES DAY （09/09/2019） *信息文件
A40-WP/501 EX/214	CREATION OF A FORMAL INTERNATIONAL CABIN CREW DAY （10/09/2019） *信息文件
A40-WP/509 EX/215	CONCEPT OF “MINOR” IN ANNEX 9 — FACILITATION OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION （09/09/2019） *信息文件
A40-WP/510 EX/216	INDONESIA ENVIRONMENTAL PROTECTION PROGRAM （09/09/2019） *信息文件
A40-WP/511 EX/217	INDONESIA FUNDING OF AVIATION TRAINING （06/09/2019） *信息文件
A40-WP/512 EX/218	TRAINING ON AIR TRANSPORT ECONOMICS AND REGULATIONS （09/09/2019） *信息文件
A40-WP/517 EX/219	AVIATION SECURITY IN INDONESIA （10/09/2019） *信息文件

A40-WP/524 EX/220	中国民航残疾人航空运输服务工作情况 （10/09/2019） *信息文件
A40-WP/525 EX/221	ADAPTATION PLANS AT JAPANESE AIRPORTS AGAINST CLIMATE CHANGE （10/09/2019） *信息文件
A40-WP/526 EX/222	POWER-TO-LIQUIDS （PTL）: SUSTAINABLE FUELS FOR AVIATION （10/09/2019） *信息文件
A40-WP/527 EX/223	EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL （CORSIA） （10/09/2019） *信息文件
A40-WP/527 第 1 号修改稿 EX/223	EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL （CORSIA） （16/09/2019） *信息文件
A40-WP/528 第 1 号修改稿 EX/224	DECLARATION ON AVIATION SECURITY （12/09/2019） *信息文件
A40-WP/529 EX/225	实施 CORSIA 对国际民用航空部门二氧化碳排放增长速度以及减少一般飞行安全的影响。 联合国可持续发展目标背景下气候活动的替代方案 （10/09/2019）
A40-WP/529 第 1 号修改稿 EX/225	实施 CORSIA 对国际民用航空部门二氧化碳排放增长速度以及减少一般飞行安全的影响。 联合国可持续发展目标背景下气候活动的替代方案 （18/09/2019）
A40-WP/530 EX/226	STANDARDS AND PRINCIPLES ON THE COLLECTION, USE, PROCESSING AND PROTECTION OF PASSENGER NAME RECORD （PNR） DATA （10/09/2019） *信息文件
A40-WP/531 EX/227	UNITED STATES EFFORTS TO ADDRESS AVIATION’S CLIMATE IMPACT （10/09/2019） *信息文件
A40-WP/532 EX/228	AVIATION CYBER SECURITY （10/09/2019） *信息文件
A40-WP/533 EX/229	BI-NATIONAL COOPERATION ON THE WORLD ECONOMIC FORUM KNOWN TRAVELLER DIGITAL IDENTITY （11/09/2019） *信息文件
A40-WP/541 EX/231	GLOBAL AVIATION SUMMIT, 2019 （10/09/2019） *信息文件

A40-WP/543 EX/232 آلية نظام تحديث وتعديل البرامج والنشرات الوطنية لأمن الطيران المدني والتسهيلات
（10/09/2019） *信息文件

A40-WP/546 EX/233 INTERNATIONAL TRAVELLERS COULD BE CARRIERS OF AFRICAN SWINE FEVER
（10/09/2019） *信息文件

A40-WP/547 EX/234 POTENTIAL CONTRIBUTION OF LOWER CARBON AVIATION FUEL TO GHG EMISSIONS REDUCTIONS
（10/09/2019） *信息文件

A40-WP/548 EX/235 INDONESIA'S PRIORITY MEASURES IN REDUCING CARBON EMISSIONS IN AVIATION SECTOR
（10/09/2019） *信息文件

A40-WP/550 EX/236 PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION
（13/09/2019） *信息文件

A40-WP/550 第 1 号修改稿 EX/236 PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION
（19/09/2019） *信息文件

A40-WP/560 EX/237 CO2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018
（10/09/2019） *信息文件

A40-WP/560 第 1 号修改稿 EX/237 CO2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018
（20/09/2019） *信息文件

A40-WP/561 EX/238 ENVISIONING A "ZERO CLIMATE IMPACT" INTERNATIONAL AVIATION PATHWAY TOWARDS 2050: HOW GOVERNMENTS AND THE AVIATION INDUSTRY CAN STEP-UP AMIDST THE CLIMATE EMERGENCY FOR A SUSTAINABLE AVIATION FUTURE
（10/09/2019） *信息文件

A40-WP/565 EX/239 EXPERIMENTAL DRONE BUILDERS AND INNOVATION LABS IN RWANDA
（09/09/2019） *信息文件

A40-WP/567 EX/240 REMOTELY PILOTED AIRCRAFT – SECURITY PROGRAMME
（13/09/2019） *信息文件

A40-WP/569 EX/242 BIOMETRIC ACCESS CONTROL SYSTEM FOR STAFF WORKING AT AIRPORTS
（13/09/2019） *信息文件

A40-WP/572 EX/243 议程项目 23 的报告案文草案
（30/09/2019）

A40-WP/573 EX/244 关于议程项目 15 的报告案文草案
（30/09/2019）

A40-WP/574 EX/245	议程项目 16 的报告案文草案 （30/09/2019）
A40-WP/575 EX/246	议程项目 17 的报告案文草案 （30/09/2019）
A40-WP/581 EX/247	议程项目 20 的报告案文草案 （28/09/2019）
A40-WP/582 EX/248	议程项目 19 的报告案文草案 （01/10/2019）
A40-WP/584 EX/249	议程项目 11 的报告案文草案 （28/09/2019）
A40-WP/585 EX/250	议程项目 21 的报告案文草案 （28/09/2019）
A40-WP/586 EX/251	议程项目 22 的报告案文草案 （28/09/2019）
A40-WP/587 EX/252	议程项目 26 的报告案文草案 （01/10/2019）
A40-WP/594 EX/254	议程项目 14 的报告案文草案 （30/09/2019）
A40-WP/595 EX/255	议程项目 13 的报告案文草案 （30/09/2019）
A40-WP/596 EX/256	议程项目 12 的报告案文草案 （29/09/2019）
A40-WP/596 第 1 号增编 EX/256	议程项目 12 的报告案文草案 （30/09/2019）
A40-WP/598 EX/257	执行委员报告综述部分的案文草案 （01/10/2019）
A40-WP/599 EX/258	议程项目 18 的报告案文草案 （26/09/2019）
A40-WP/599 第 1 号修改稿 EX/258	议程项目 18 的报告案文草案 （30/09/2019）

A40-WP/605 EX/259	THE JOINT STATEMENT OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION AND CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF CHINA ON THE ESTABLISHMENT OF AN EQUITABLE AND EFFECTIVE GLOBAL MECHANISM ON INTERNATIONAL AVIATION AND CLIMATE CHANGE （26/09/2019） *信息文件
A40-WP/616 EX/260	议程项目 25 的报告案文草案 （30/09/2019）
A40-WP/624 EX/261	关于议程项目 24 的报告案文草案 （30/09/2019）

—完—

ISBN 978-92-9265-646-1