



ICAO

Doc 10184

大会有效决议 (截至 2022 年10月7日)



经秘书长授权出版

国际民用航空组织



| ICAO

Doc 10184

大会有效决议
(截至 2022 年10月7日)

经秘书长授权出版

国际民用航空组织

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

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

Doc 10184 号文件 —《大会有效决议》（截至 2022 年 10 月 7 日）

订购编号：10184

ISBN 978-92-9275-002-2（印刷版）

ISBN 978-92-9275-062-6（编入第 2 号更正的电子版）

© ICAO 2022

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。

前言

本文件载有国际民航组织大会第四十一届会议（2022 年 9 月/10 月）闭幕时有有效的国际民航组织大会全部决议的文本。

文件分为十个部分，其中七个部分含有若干个小标题（目录中列出了各个部分和小标题）。每项决议的文本出现在各相关部分或小标题下。当一项决议或一项决议的部分内容属于一个以上的部分或小标题时，该项决议的全文则载于最相关的部分，仅其编号和标题出现在其他部分或小标题下。

除有效的决议文本（第 I 至第 X 部分）之外，本文件还包含：

- 一些代表团对大会通过的决议做出的仍然有效的保留意见（附录 A）；
- 列明出处整合而成的决议一览表（附录 B）；
- 经过整合并标明了整合后产生的决议一览表（附录 C）；
- 有效决议主题索引（附录 D）；和
- 有效决议索引（附录 E）。

被宣布失效的决议或失效的部分登载在：<http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>。

1973 年的第十九届（特别）会议首次通过了大会决议的俄文文本。所以，该届会议以及其后各届会议通过的有效决议均有俄文正式文本。本文件的俄文文本配有秘书处所译的大会第一届至第十八届历届会议通过的有效决议。

大会第二十四届会议首次通过了大会决议的阿拉伯文文本。第二十四届会议以及其后各届会议通过的所有决议均有阿拉伯文的正式文本。

大会第三十三届会议首次通过了大会决议的中文文本。第三十三届会议以及其后各届会议通过的所有决议均有中文的正式文本。

目录

	页码
第 I 部分 — 根本法律和一般政策事项	I-1
国际民用航空公约	I-1
国际民航组织成员资格	I-13
本组织及其机构	I-15
大会议事规则	I-29
与缔约国的关系	I-39
与国际组织和其他机构的关系	I-52
关于特别方案的一般政策	I-60
第 II 部分 — 空中航行	II-1
空中航行委员会、其附属机构、技术会议和国家的参与	II-1
技术秘书处	II-2
关于空中航行的持续政策和相关做法	II-2
附件、空中航行服务程序和手册	II-22
地区计划	II-22
实施	II-23
特别方案	II-29
航空器的适航性和运行	II-40
人员执照颁发和培训	II-42
航空器事故调查	II-49
计量单位	II-49
地面设施、服务和人员	II-49
防止非法干扰行为的技术措施	II-50
第 III 部分 — 航空运输	III-1
关于航空运输的持续政策	III-1
第 IV 部分 — 合资联营	IV-1
第 V 部分 — 法律事项	V-1
第 VI 部分 — 技术合作	VI-1
第 VII 部分 — 非法干扰	VII-1
总则	VII-1
国际民航组织关于非法干扰的持续政策	VII-3
有关非法干扰的其他事项	VII-20
第 VIII 部分 — 组织和人事	VIII-1
组织事项	VIII-1
一般人事政策	VIII-1
征聘和人员配置	VIII-3

	页 码
任命和晋级	VIII-8
杂项	VIII-8
第 IX 部分 — 语文和行政服务	IX-1
语文	IX-1
行政事务	IX-5
第 X 部分 — 财务	X-1
财务条例	X-1
摊款	X-15
预算	X-36
周转基金	X-48
拖欠的会费	X-50
账目和审计	X-56
杂项	X-62
附录 A	A-1
对国际民航组织大会通过的各项决议的保留意见	
附录 B	B-1
列明整合而成的决议及其出处一览表	
附录 C	C-1
经过整合并标明了整合后所产生的决议一览表	
附录 D	D-1
有效决议主题索引	
附录 E	E-1
有效决议索引	

第 I 部分 根本法律和一般政策事项

国际民用航空公约

A29-1: 国际民航组织 50 周年庆典 (1994 年)

鉴于 1994 年 12 月 7 日为《国际民用航空公约》在芝加哥签署 50 周年的纪念日；

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》第四十四条规定国际民航组织应“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”；

鉴于遵照《国际民用航空公约》建立的国际民用航空组织自 1944 年以来成功地履行了上述宗旨和目标；

鉴于充分承认民用航空对世界人民的社会和经济福祉作出的重大贡献是适宜的；

鉴于国际民航组织继续与各国共同努力，并通过其区域和国际组织，确保国际民用航空的发展继续为国际和平与发展作出贡献；

大会：

1. 批准理事会制定一项活动计划，其中包括 1994 年 12 月 7 日在国际民航组织总部召开大型会议/集会，同时发行专门的出版物；
2. 敦促各成员国建立国家联络点，并推出一项由当地资源出资的国家一级的活动方案，以适当的方式庆祝周年纪念日；
3. 敦促各成员国与国际民航组织各地区办事处合作，制定一项可在地区内部筹资开展的活动方案；
4. 授权理事会与联合国及其机构共同努力，发起强调民用航空在其工作中的作用的活动；和
5. 宣布自 1994 年起，每年的 12 月 7 日为国际民用航空日，并指示秘书长将此事通知联合国秘书长。

A4-3: 有关《公约》修正的政策和方案

鉴于大会第二届会议指示理事会研究《公约》和向 1950 年的大会提交修正提案，并为此项研究编写包括时间表在内的计划；和

鉴于理事会及其各附属机构对这一主题进行了深入研究，得出的结论为：所建议的许多修正尚不具备采取即时行动的条件，因而无需 1950 年的大会采取任何行动；和

鉴于理事会决定不向 1950 年的大会提出任何修正建议，并认为 1950 年的大会不应通过对《公约》的任何修正；和

鉴于理事会征求大会对关于《芝加哥公约》修正问题的《理事会报告》（A4-WP/20, P/7）第 V 部分中所述若干原则、方法和程序问题的意见；

兹决议如下：

1. 大会认定只有在符合以下要件之一或两者同时符合时，才适宜对《公约》进行修正：

i) 经验证明有必要进行修正之时；

ii) 当修正明显可取或有用之时；

2. 不得在近期提出对《公约》进行全面修订的计划；

3. 对《公约》的变更只能通过具体的修正完成；

4. 保留《公约》第九十四条目前的形式；

5. 本届大会将不通过拟纳入修订议定书的任何特定程序；

6. 本决议不影响理事会按照本决议负责审议先前的大会决议所产生的或由某一缔约国或本组织的任何机构提出的任何特定修订，包括按照大会 A2-5 号决议在大会第四届会议之前向理事会提交的修订（第九十四条除外），以及就此向大会提交提案；

7. 理事会自身不应提出提交给大会的、对《公约》进行修正的任何提案，除非理事会认为这一修订具有紧迫性；和

8. 任何意欲提出《公约》修正案的缔约国应在准备向其提交修正案的大会开幕之日至少 6 个月前以书面形式将其提交给理事会。理事会应审议任何此类提案，并于大会开幕之日至少 3 个月前将提案连同对它的意见或建议一并发送至各缔约国。

A1-3: 新的第九十三条分条

A8-1: 对第四十八条第一款、第四十九条第五款和第六十一条的修正

A8-4: 对第四十五条的修正

A13-1: 对第五十条第一款的修正

A14-5: 对第四十八条第一款的修正

A17A-1: 对第五十条第一款的修正

A18-2: 对第五十六条的修正

A21-2: 对第五十条第一款的修正

A22-2: 关于《公约》俄文正式文本的修正

A23-2: 新的第八十三条分条

A25-1: 新的第三条分条

A27-2: 对《国际民用航空公约》第五十六条的修正

A28-1: 对第五十条第一款的修正

A32-2: 因正式中文文本对《国际民用航空公约》的修正

A16-16: 《国际民用航空公约》的法文和西班牙文文本

鉴于 A3-2 号决议请理事会采取行动，为本组织提供《国际民用航空公约》的法文和西班牙文文本，此类文本将仅供本组织内部使用；

鉴于理事会根据该项决议，并出于上述目的，通过了载于 Doc 7300/3 号文件的《公约》的法文和西班牙文文本；

鉴于《国际民用航空公约》（芝加哥，1944 年）三种语文正式文本国际会议于 1968 年 9 月 20 日在布宜诺斯艾利斯通过了一份附有上述《公约》的法文和西班牙文文本的议定书（以下称《布宜诺斯艾利斯议定书》），并于 1968 年 9 月 24 日开放签署；和

鉴于《布宜诺斯艾利斯议定书》所附的《公约》法和西班牙文文本尽快付诸使用是适宜的；

大会：

1. 敦促所有缔约国尽快接受《布宜诺斯艾利斯议定书》；
2. 决定本组织今后使用《布宜诺斯艾利斯议定书》所附的《公约》法和西班牙文文本；
3. 建议各缔约国为在其与本组织和其他缔约国的关系中的参考目的，在其用法文或西班牙文进行的通信中，仅使用《布宜诺斯艾利斯议定书》所附的这两种语文的《公约》文本；和
4. 废止 A3-2 号决议。

A22-2：因《公约》正式俄文文本对《芝加哥公约》的修正

国际民用航空组织大会，

已于 1977 年 9 月 30 日在蒙特利尔召开其第二十二届会议，

注意到关于《国际民用航空公约》俄文正式文本的 A21-13 号决议，

注意到缔约国普遍希望就该《公约》具备俄文正式文本一事作出规定，

考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》，

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准对该《公约》以下建议的修正：

将《公约》最后一段的文字改为：

“本公约以英文于一九四四年十二月七日订于芝加哥。以英文、法文、俄文和西班牙文写成的本公约的各种文本具有同等效力。这些文本存放于美利坚合众国政府档案馆，由该国政府将经过认证的副本分送可能签订或加入本公约的各国政府。本公约在华盛顿（哥伦比亚特区）开放签字。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经九十四国缔约国批准方可生效；
- 和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修正和下列事项：

- a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。
- b) 该议定书应当开放供已批准或加入上述《国际民用航空公约》的任何国家批准。
- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
- d) 该议定书应当于第九十四份批准书交存之日对已批准它的国家生效。
- e) 秘书长应当立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。
- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国该议定书的生效日期。
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A22-3：修正《公约》最后条款议定书的批准

鉴于大会决定修正《公约》最后条款，以便提供《公约》俄文正式文本；和

鉴于大会认为上述修正尽快生效是非常适宜的；

大会：

- 1. 建议所有缔约国尽快批准对《公约》最后条款的修正；
- 2. 指示秘书长出于上述目的，立即提请各缔约国注意本项决议。

A24-3：修正《国际民用航空公约》最后条款议定书的批准

忆及关于修正《国际民用航空公约》最后条款以便提供《公约》俄文正式文本的议定书批准问题的大会 A22-3 号决议；和

考虑到上述修正尽快生效是非常适宜的；

大会：

敦促所有缔约国尽快批准对《公约》最后条款的修正。

A31-29：修正《公约》最后条款议定书的批准

鉴于大会决定修正《公约》最后条款，以便提供《公约》阿拉伯文正式文本；和

鉴于大会认为上述修正尽快生效是非常适宜的；

大会：

1. 建议所有缔约国尽快批准对《公约》最后条款的修正；
2. 指示秘书长出于上述目的，立即提请各缔约国注意本项决议。

A32-2：因正式中文文本对《国际民用航空公约》的修正

国际民用航空组织大会，

已于 1998 年 9 月 22 日在蒙特利尔召开其第三十二届会议，

注意到各缔约国普遍希望采取行动，确保于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》有正式中文文本，

考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》，

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准将取代该《公约》最后一段文字的下列建议的修正：

“本公约以英文于一九四四年十二月七日订于芝加哥。以英文、阿拉伯文、中文、法文、俄文和西班牙文写成的本公约的各文本具有同等效力。这些文本存放于美利坚合众国政府档案馆，由该国政府将经过认证的副本分送可能签订或加入本公约的各国政府。本公约在华盛顿（哥伦比亚特区）开放签字。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经一百二十四（124）个缔约国批准方可生效，和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修正和下列事项：

- a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。
- b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准。
- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
- d) 该议定书应当于第一百二十四份批准书交存之日对已批准它的国家生效。
- e) 秘书长应当立即通知该《公约》所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。
- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国该议定书的生效日期。
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A32-3：修正《国际民用航空公约》最后条款议定书的批准

鉴于大会决定修正《公约》最后条款，以便提供《公约》正式中文文本；和

鉴于大会认为上述修正尽快生效是非常适宜的；

大会：

- 1. 建议所有缔约国尽快批准对《公约》最后条款的修正；和
- 2. 指示秘书长出于上述目的，立即提请各缔约国注意本项决议。

A23-2：就若干职能和责任的转移对《芝加哥公约》的修正

国际民用航空组织大会，

已于 1980 年 10 月 6 日在蒙特利尔召开其第二十三届会议，

注意到关于国际经营中航空器的租用、包用和互换的 A21-22 和 A22-28 号决议，

注意到法律委员会第二十三次会议所拟对《国际民用航空公约》的修正草案，

注意到各缔约国普遍希望制定规范以便在租用、包用或互换使用或对此种航空器的任何类似安排的情况下将航空器登记国的某些职能和责任移交给航空器经营人所属国，

考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》，

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准该《公约》的下列建议的修正：

在第八十三条后插入下列新的第八十三条分条：

“第八十三条分条

某些职能和责任的转移

一、尽管有第十二条、第三十条、第三十一条和第三十二条第一款的规定，当在一缔约国登记的航空器由在另一缔约国有主要营业地或没有此种营业地而有永久居所的经营人根据租用、包用或互换航空器的协定或任何类似协议经营时，登记国可与该另一国协议，将第十二条、第三十条、第三十一条和第三十二条第一款所规定的登记国对该航空器的全部或部分职能和责任转移给另一国。登记国应被解除对已转移的职能和责任所负之责。

二、在国家间关于转移的协定未按照第八十三条向理事会登记并公布之前，或协定的存在和范围未由协定当事国直接通知其他有关缔约国当局之前，转移对其他缔约国不具有效力。

三、上述第一款和第二款的规定对第七十七条所述的情况同样适用。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经九十八个缔约国批准方可生效，和

3. 决定国际民用航空组织秘书长拟订一份应具有同等效力的英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包括上述建议的修正和下列事项：

- a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。
- b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准。
- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
- d) 该议定书应当于第九十八份批准书交存之日对已批准它的国家生效。

- e) 秘书长应当立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。
- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国该议定书的生效日期。
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A23-3：对把第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的批准

大会，

通过了以增加新的第八十三条分条对《芝加哥公约》进行修正的 A23-2 号决议，

敦促所有缔约国在其国家法律中进行任何必要的修改并尽快批准上述修正。

A25-1：对《国际民用航空公约》的修正（第三条分条）

国际民用航空组织大会，

已于 1984 年 5 月 10 日在蒙特利尔召开其第二十五届（特别）会议，

注意到国际民用航空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，而其滥用则会构成对普遍安全的威胁；

注意到避免冲突，并促进世界和平赖以存在的国家与人民之间的合作是有利的；

注意到国际民用航空以安全有序的方式发展是必需的；

注意到出于人类最根本的考虑，必须确保民用航空器上人员的生命安全；

注意到 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》中，各缔约国

- 承认每个国家对其领土上空的空间具有完全的和排他的主权，
- 承允在颁布其国家航空器规章时，充分考虑到民用航空器的航行安全，
- 同意不将民用航空用于不符合《公约》宗旨的任何目的，

注意到各缔约国决定采取适当的措施，防止侵犯其他国家的空域和将民用航空用于不符合《公约》宗旨的目的，以及进一步加强国际民用航空的安全：

注意到缔约国普遍希望重申对飞行中的民用航空器不使用武器的原则：

1. 决定为此修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》是适宜的，
2. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准对该《公约》建议的下列修正：

在第三条后插入新的第三条分条：

“第三条分条

- 一、各缔约国承认，每个国家必须避免对飞行中的民用航空器使用武器，如果拦截，必须不危及航空器内人员的生命和航空器的安全。此项规定不应被解释为以任何方式修改《联合国宪章》所规定的各国的权利和义务。
 - 二、各缔约国承认，每个国家在行使其主权时，对未经许可而在其领土上空飞行的民用航空器，或有合理根据断定该航空器正被用于与本公约宗旨不相符的目的时，有权要求该航空器在指定机场降落；也可向该航空器发出任何其他指令，以终止此种违反行为。为此目的，各缔约国可采取符合国际法的有关规则，包括本公约的有关规定，特别是符合本条第一款的任何适当手段。每一缔约国同意公布其关于拦截民用航空器的现行规章。
 - 三、每一民用航空器应服从按照本条第二款发出的命令。为此目的，每一缔约国应在其国家法律或规章中制定一切必要的条款，规定在该国登记的、或在在该国有主要营业地或永久居所的经营人所经营的任何民用航空器必须服从此种命令。每一缔约国应使任何违反此种适用的法律或规章的行为受到严厉惩罚，并根据其法律或规章将案件提交其主管当局。
 - 四、每一缔约国应采取适当措施，禁止将在该国登记的、或在在该国有主要营业地或永久居所的经营人所经营的任何民用航空器蓄意用于与本公约的宗旨不相符的任何目的。此项规定不应影响本条第一款或减损本条第二款和第三款的规定。”
3. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述修正须经一百零二个缔约国批准方可生效，和
 4. 决定国际民用航空组织秘书长拟订一份应具有同等效力的英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修正和下列事项：
 - a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。
 - b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准。

- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
- d) 该议定书应当于第一百零二份批准书交存之日对已批准它的国家生效。
- e) 秘书长应当立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。
- f) 秘书长应当通知该《公约》所有当事国该议定书的生效日期。
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A25-2：对把第三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的批准

大会第二十五届（特别）会议

一致批准《国际民用航空公约》关于将新的第三条分条纳入该《公约》的修正

敦促所有缔约国尽快批准把第三条分条纳入《国际民用航空公约》的议定书和

要求秘书长提请所有缔约国注意本项决议。

A27-1：对把第三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的批准

鉴于 1984 年的大会第二十五届（特别）会议一致核准了《国际民用航空公约》把新的第三条分条纳入该《公约》的修正；

鉴于大会 A25-2 和 A26-2 号决议，以及 1988 年 7 月 14 日和 12 月 7 日的理事会决议，呼吁尚未批准的所有国家尽快批准把新的第三条分条纳入《公约》的议定书；

鉴于大会 A26-2 号决议注意到批准修正《芝加哥公约》的议定书的进展缓慢；

鉴于新的第三条分条体现了对于国际民用航空的安全发展至关重要的基本原则；和

鉴于该条尽早生效是适宜的；

大会：

紧急呼吁尚未批准的所有缔约国尽快批准把第三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书。

A25-3： 缔约国之间为确保国际民用航空的安全和促进《芝加哥公约》宗旨的实现而开展合作

大会：

注意到大会本日一致通过的 A25-1 号决议

认识到国际民用航空的安全需要所有国家确认民用航空器上人员的安全和生命的重要性，并通过有关空中航行事项方面的有效协调措施来加强。

深信各缔约国之间开展合作的实际措施对于确保国际民用航空的安全和促进《芝加哥公约》宗旨的实现是必不可少的。

意识到为了在识别和拦截民用航空器过程中加强民用航空的安全，增进军事和民用通信系统与空中交通管制机构之间的协调十分适宜。

认识到鼓励各国在发布其国家航空器条例时，就拦截民用航空器的程序达成一致的重要性。

1. 要求各缔约国：

- a) 全力合作，减少拦截民用航空器的需要；
- b) 全力合作，增进军事和民用通信系统与空中交通管制机构之间的协调，以便在识别和拦截民用航空器过程中加强国际民用航空的安全；
- c) 在发布其国家航空器条例时，力图取得拦截民用航空器程序的一致性；
- d) 力图使民用航空器飞行机组人员遵守统一的导航和飞行操作程序；

2. 要求理事会确保包括航行委员会和法律委员会在内的主管机构所从事的工作得以继续。

A29-19： 全球空—地通信的法律问题

鉴于法律委员会在其第二十八届会议上审议了“全球空 — 地通信的法律问题”这一专题；

鉴于法律委员会将《芝加哥公约》第三十条第一款解释为承认国家对其领空享有主权和公共通信须受被飞越国的条例制约；

鉴于法律委员会建议理事会请本届大会通过一项反映法律委员会建议的决议；

大会决定：

1. 《芝加哥公约》第三十条第二款的任何规定均不得理解为阻止无照人员使用安装在航空器上的、用于与安全无关的空一地无线电传输的无线电发射设备；
2. 所有成员国应该确保不禁止此类设备在其空域的此类使用；和
3. 此类设备的此类使用应服从本决议附件所规定的条件。

附件

每当一成员国为一航空器的登记国（或在《国际民用航空公约》第八十三条分条生效并应用于特定情况时根据其条款为经营人所属国）时，当该航空器处在另一成员国的领土或领空时，其机上的无线电发射设备可用于与安全无关的空一地无线电传输，但须遵守下列条件：

- (i) 遵守航空器登记国（或经营人所属国）发放的该设备的安装和操作许可证的条件；
- (ii) 只要该设备一直处于持有航空器登记国（或经营人所属国）正式执照的操作者控制之下，任何人都可将该仪器用于与安全无关的空一地无线电传输；
- (iii) 遵守《国际电信公约》和根据该公约通过并随时修订的《无线电条例》的规定，其中包括适用的无线电频率、避免对其他服务进行有害干扰及有关遇险、安全性和飞行正常性的航空通信享有优先权；和
- (iv) 遵守航空器在其领土或领空运营的成员国的适用规章所规定的任何技术和操作条件。

国际民航组织成员资格

A1-3：对《公约》的修正（第九十三条分条）

鉴于联合国大会建议禁止西班牙佛朗哥政府取得联合国设立的或与联合国有关的专门机构的成员资格和参加联合国或这些机构安排的会议或其他活动，直至西班牙建立一个可接受的新政府；和

鉴于联大在核准联合国与国际民航组织之间的协议草案时，将国际民航组织遵守联大关于西班牙佛朗哥政府的任何决定作为其核准该协议草案的一项条件；

因此国际民航组织大会，愿遵从联大的建议和遵守联大核准联合国和国际民航组织之间协议草案的条件，按照《公约》第九十四条，特此核准对《国际民用航空公约》建议的下列修正：

“第九十三条分条

一、尽管有以上第九十一条、第九十二条和第九十三条的规定，

(一) 一国如联合国大会已建议将其政府排除出由联合国建立或与联合国有关关系的国际机构，即自动丧失国际民用航空组织成员国的资格；

(二) 一国如已被开除出联合国时，即自动丧失国际民用航空组织成员国的资格，除非联合国大会对其开除行动附有相反的建议。

二、由于上述第一款的规定而丧失国际民用航空组织成员国资格的国家，得到联合国大会批准后，经申请并由理事会多数批准，可以重新加入国际民用航空组织。

三、本组织的成员国，如被暂停行使联合国会员国的权利和特权，根据联合国的要求，应暂停其本组织成员的权利和特权。”

A1-9：对国际民航组织成员资格申请的审议

鉴于国际民用航空组织成员资格的普遍性有利于发挥它在促进空中安全和航空运输的高效而有序的发展方面的最大效力；和

鉴于加快对成员资格申请的审议是适宜的；和

鉴于《公约》第九十二条第一款和第九十三条包含关于某些国家成员资格申请的规定；和

鉴于自 1944 年 12 月签署《公约》之后成立了联合国；和

鉴于本届大会已核准本组织和联合国之间的关系协定，且该协定规定本组织将《公约》第九十二条第一款规定以外的国家递交的成员资格申请即时转送联合国；和

鉴于可能在大会闭会期间收到来自《公约》第九十二条第一款规定以外的国家的本组织成员资格申请；

因此，大会决议如下：

在大会闭会期间，如收到来自《公约》第九十二条第一款规定以外的国家的本组织成员资格的申请，理事会可按照《公约》第九十三条的规定在按照该条向下届大会提交该申请之前，与在 1939 至 1945 年战争期间被申请加入的国家侵略或攻击过的国家进行协商。

本组织及其机构

A13-1：对《公约》第五十条第一款关于理事会成员名额增至二十七名的修正

大会，

已于 1961 年 6 月 19 日在蒙特利尔召开其第十三届（特别）会议，

注意到各缔约国普遍希望扩大理事会成员名额，

考虑到适宜在理事会增加六个席位，并因此将成员名额从二十一名增至二十七名，和

考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》，

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准对该《公约》建议的下列修正：

“删除公约第五十条第一款中的‘二十一’字样，并以‘二十七’取代。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经五十六个缔约国批准方可生效，
和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修正和下列事项：

- a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。
- b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准。
- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
- d) 该议定书应当于第五十六份批准书交存之日对已批准它的国家生效。

- e) 秘书长应当立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。
- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国或签署国该议定书的生效日期。
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A17A-1: 对《公约》第五十条第一款关于理事会成员名额增至三十名的修正
--

大会，

已于 1971 年 3 月 11 日在纽约召开特别会议，

注意到缔约国普遍希望扩大理事会成员名额，

考虑到适宜在理事会增加三个席位，并因此将成员名额从二十七名增至三十名，和

考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》，

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准对该《公约》建议的下列修正：

“删除公约第五十条第一款第二句，以‘由大会选出的三十个缔约国组成’的措辞取代。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经八十个缔约国批准方可生效，和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修正和下列事项：

- a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。
- b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准。
- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
- d) 该议定书应当于第八十份批准书交存之日对已批准它的国家生效。
- e) 秘书长应当立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。

- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国该议定书的生效日期。
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A21-2：对《公约》第五十条第一款关于理事会成员名额增至三十三名的修正

大会，

已于 1974 年 10 月 14 日在蒙特利尔召开其第二十一届会议，

注意到缔约国普遍希望扩大理事会成员名额，

考虑到适宜在理事会增加三个席位，并因此将成员名额从三十名增至三十三名，以便可以增加在第二部分，特别是第三部分选举中当选国家的代表性，和

考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》，

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准对该《公约》建议的下列修正：

“对公约第五十条第一款第二句进行修正，以‘三十三’取代‘三十’。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经八十六个缔约国批准方可生效，和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修正和下列事项：

- a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。
- b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准。
- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
- d) 该议定书应当于第八十六份批准书交存之日对已批准它的国家生效。
- e) 秘书长应当立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。

- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国该议定书的生效日期。
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A28-1：对《国际民用航空公约》第五十条第一款的修正

已于 1990 年 10 月 25 日在蒙特利尔召开其第二十八届（特别）会议；

注意到许多缔约国希望扩大理事会成员名额，以便通过增加缔约国代表性而确保更好地达成平衡；

考虑到将该机构的成员名额从三十三名增至三十六名是适宜的；

考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》；

大会：

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准对该《公约》建议的下列修正：

“对公约第五十条第一款第二句进行修正，以‘三十六’取代‘三十三’。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经一百零八个缔约国批准方可生效；

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修正和下列事项：

- a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。
- b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准。
- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
- d) 该议定书应当于第一百零八份批准书交存之日对已批准它的国家生效。
- e) 秘书长应当立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。

- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国该议定书的生效日期。
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A28-2：对修正《国际民用航空公约》第五十条第一款议定书的批准

鉴于大会第二十八届（特别）会议决定修正《公约》第五十条第一款，就增加理事会成员名额一事作出规定；和

鉴于大会认为上述修正尽快生效是非常适宜的；

大会：

1. 建议所有缔约国紧急批准对《公约》第五十条第一款的修正；和
2. 指示秘书长尽快提请缔约国注意本项决议。

A39-4：修订《国际民用航空公约》第五十条第一款

已于2016年10月1日在蒙特利尔召开其第三十九届会议；

注意到缔约国普遍希望扩大理事会成员数目；

考虑到适宜在理事会增加四个席位，并因此将成员数目从三十六个增至四十个；和

考虑到出于上述目的，有必要修订1944年12月7日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》；

大会：

1. 按照上述《公约》第九十四条第一款的规定，批准对所述《公约》的下列拟议修订：

对《公约》第五十条第一款第二句进行修订，以“四十”取代“三十六”；

2. 根据上述《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述拟议修订须经一百二十八个缔约国批准方可生效；和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修订和下列事项：

- a) 该议定书应由大会主席和及其秘书长签署；
- b) 该议定书应开放供已批准或加入上述《国际民用航空公约》的所有国家批准；
- c) 批准书应交存国际民用航空组织；
- d) 该议定书应于第一百二十八份批准书交存之日对已批准它的国家生效；
- e) 秘书长应立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期；
- f) 秘书长应立即通知上述《公约》所有缔约国该议定书的生效日期；和
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的所有缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A39-5： 批准修订《国际民用航空公约》第五十条第一款的议定书

鉴于大会决定修订《公约》第五十条第一款，就增加理事会成员数目一事作出规定；和

鉴于大会认为上述修订尽快生效是非常适宜的；

大会：

- 1. 建议所有缔约国以最紧急的方式批准对《公约》第五十条第一款的修订；和
- 2. 指示秘书长尽快提请缔约国注意本项决议。

A4-1： 理事会成员国的义务

鉴于 1947 年当选为理事会成员的缔约国接受了全面参与本组织工作的职责；和

鉴于当选的一些国家发现不可能如选举时所预期的那样承担此项职责，且未能如预期的那样全面参与理事会的工作；和

鉴于虽有这些困难，但公认的是，被选举进入理事会就意味着当选的缔约国理所当然地负有全面参与本组织工作的义务：

因此，本届大会决议如下：

1. 不言而喻，缔约国按照本大会议事规则第 45 条 *发出希望竞选理事会成员国的通知，即已经表示了这样的意向，即一旦当选，就准备任命并支持驻本组织总部的专职代表，以确保理事会成员国参与本组织的工作；和

2. 指示理事会向大会每届会议报告自前届会议以来未能履行前款所述职责的理事会成员国的任何情况。

A18-2：对《公约》第五十六条关于空中航行委员会委员名额增至十五名的修正
--

大会：

在维也纳召开其第十八届会议，

注意到缔约国普遍希望扩大航行委员会委员名额，

考虑到将该机构的委员名额从十二名增至十五名是适宜的，和

考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》，

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准对该《公约》建议的下列修正：

“公约第五十六条中的‘委员十二人’的措辞将以‘委员十五人’的措辞取代。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经八十个缔约国批准方可生效；和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修正和下列事项：

a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署。

b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准。

* 现为第 55 条。

- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织。
- d) 该议定书应当于第八十份批准书交存之日对已批准它的国家生效。
- e) 秘书长应当立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期。
- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国该议定书的生效日期。
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A38-13：空中航行委员会的组成及对其工作的参与

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

鉴于这些委员不仅具有专业资格，而且能够专职履行其职责是至关重要的；

鉴于大会希望就所有有关成员国尽可能全面参与空中航行委员会的工作作出规定；和

鉴于通过理事会制定适当的程序，可以实现与《公约》的要求一致的上述目标；

大会：

1. 决定指示理事会每次决定空中航行委员会新的任命时，力图确保从所有成员国获得提名，然后从中选出委员会十九名委员；
2. 敦促所有成员国，特别是在理事会没有代表的成员国，作出进一步努力，提名委员会委员候选人；
3. 建议理事会不任命任何一个成员国一名以上的被提名人，并充分考虑到最好世界每个地区都有代表参加；
4. 建议理事会采取措施，规定并鼓励每个成员国尽可能全面参与委员会的工作；
5. 宣布本决议取代 A22-4 号决议。

A27-2：对《国际民用航空公约》第五十六条的修正

大会：

注意到各缔约国普遍希望扩大航行委员会委员名额，

考虑到将该机构的委员名额从十五名增至十九名是适宜的，和

考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》，

1. 按照该《公约》第九十四条第一款的规定，批准对该《公约》建议的下列修正：

“公约第五十六条中的‘委员十五人’这一措辞将以‘委员十九人’的措辞取代。”

2. 根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经八十一个缔约国批准方可生效；
和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包含上述建议的修正和下列事项：

- a) 该议定书应当由大会主席和秘书长签署；
- b) 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准；
- c) 批准书应当交存于国际民用航空组织；
- d) 该议定书应当于第一百零八份批准书交存之日对已批准它的国家生效；
- e) 秘书长应当立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期；
- f) 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国该议定书的生效日期；
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效；

A39-6：对《国际民用航空公约》第五十六条的修订

已于2016年10月1日在蒙特利尔召开其第三十九届会议；

注意到缔约国普遍希望扩大空中航行委员会成员数目；

考虑到将该机构的成员数目从十九个增至二十一个是适宜的，和

考虑到出于上述目的，有必要修订1944年12月7日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》；

大会：

1. 按照上述《公约》第九十四条第一款的规定，批准对所述《公约》的下列拟议修订：

“《公约》第五十六条中的‘委员十九人’改为‘委员二十一人’”；

2. 根据上述《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述修订须经一百二十八个缔约国批准方可生效；
和

3. 决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文的议定书，其中应包含上述修订和下列事项：

- a) 该议定书应由大会主席和及其秘书长签署；
- b) 该议定书应开放供已批准或加入上述《国际民用航空公约》的所有国家批准；
- c) 批准书应交存国际民用航空组织；
- d) 该议定书应于第一百二十八份批准书交存之日对已批准它的国家生效；
- e) 秘书长应立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期；
- f) 秘书长应立即通知上述《公约》所有缔约国该议定书的生效日期；和
- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的所有缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

A39-7：批准关于修订《国际民用航空公约》第五十六条的议定书

鉴于大会决定修订《国际民用航空公约》第五十六条，就增加空中航行委员会成员数目一事作出规定；和

鉴于大会认为上述修订尽快生效是非常适宜的；

大会：

1. 建议所有缔约国以最紧急的方式批准对《国际民用航空公约》第五十六条的修订；和
2. 指示秘书长尽快提请缔约国注意本项决议。

A7-5：经过修订的法律委员会组织章程

大会决定：

特此批准下述《法律委员会组织章程》，并以此取代大会在其第一届会议上批准的《组织章程》（A1-46 号决议）。

法律委员会 — 组织章程

“1. 法律委员会（以下简称“委员会”）系本组织中由大会设立的一个常设委员会，除本组织章程另有规定者外，它对理事会负责。

2. 委员会的职责如下：

- a) 就理事会向其提出的有关《国际民用航空公约》的解释和修正事项向理事会提供咨询意见；
- b) 就理事会或大会可能向其提出的有关国际航空公法的其他事项进行研究并提出建议；
- c) 根据大会或理事会的指示，或委员会采取的主动行动并经理事会事先批准，研究影响国际民用航空的航空私法问题，编制国际航空法公约草案，并就此提交报告和建议；
- d) 就非缔约国和其他国际组织在委员会届会上的代表权问题、委员会工作与本组织和秘书处其他代表机构工作的协调问题，以及有助于本组织有效开展工作的其他事项向理事会提出建议。

3. 委员会由经缔约国指定且作为其代表的法律专家组成，并开放供所有缔约国参加。
4. 派代表出席委员会会议的每一缔约国均有一票表决权。
5. 经理事会批准，委员会应决定委员会的一般工作方案和每届会议的临时议程，但委员会可以在届会期间修改该临时议程以便按照本《组织章程》的规定更好地开展工作。委员会的届会应在理事会指示或批准的地点和时间举行。
6. 委员会应当通过议事规则。这些规则和对其中作出的、影响委员会与本组织其他机构或与各国或其他组织之间关系的任何修正，均须经理事会批准。
7. 委员会选举产生其官员。
8. 委员会可任命若干小组委员会，或与委员会同时召开会议，或经理事会批准，在其认为适宜的其他时间和地点召开会议。”

A41-5：国际民用航空组织法律委员会成立 75 周年

鉴于 2022 年标志着 1947 年举行的国际民航组织大会第一届会议成立国际民用航空组织（ICAO）法律委员会 75 周年；

忆及国际民航组织法律委员会是在国际航空法律专家技术委员会（CITEJA）的基础上成立的；

注意到国际民航组织法律委员会自成立以来起草了多项文书草案，导致通过了 24 项国际航空法条约，涵盖航空承运人和航空器责任、航空器融资以及航空安全和安保等领域；

还注意到国际民航组织法律委员会参与了涉及国际航空法具体问题多项研究的准备工作以及指导材料的制定，使国际民航组织成员国和国际组织在实施航空法条约及标准和建议措施（SARP）时从中受益；

认识到国际民航组织法律委员会在国际民航组织秘书处、特别是法律事务和对外关系局（LEB）的大力支持下，对国际航空法的发展和编纂作出了重大贡献；

进一步认识到只有普遍加入国际航空法条约才能确保和加强其所体现的国际规则统一的益处；和

决心确保国际民航组织法律委员会将在应对国际航空法界关注的现行挑战方面继续发挥重要作用；

大会在国际民航组织法律委员会成立 75 周年之际：

1. 致敬起草第一批国际航空法条约的国际航空法律专家技术委员会的领导作用和远见卓识；

2. 强调国际民航组织法律委员会自其 1947 年成立以来在国际航空法的发展和编纂中发挥的不可或缺的作用；

3. 赞赏国际民航组织法律委员会工作的众多贡献者，包括曾担任委员会主席和副主席，并在其小组委员会和工作组以及秘书处研究组和任务队中担任主席、副主席、报告员或成员的国际民航组织成员国的代表，以及国际民航组织法律委员会认可的国际观察员组织的代表，并赞赏国际民航组织法律事务和对外关系局发挥的支持性作用；

4. 重申国际民航组织法律委员会需要继续发挥领导作用，研究影响航空法的新的和正在出现的问题，促进国际航空法的发展和编纂，从而加强治理国际民用航空的法律框架；

5. 敦促国际民航组织所有成员国促进普遍加入国际航空法条约并有效遵守其规定，以加强法治；和

6. 请所有利益攸关方，包括成员国和全球民用航空界的相关组织，继续通过国际民航组织法律委员会共同努力，以期在国际航空法的发展和编纂做出贡献，造福全世界各国和人民。

A8-1：对《公约》第四十八条第一款、第四十九条第五款和第六十一条的修正（大会届会的间隔周期）

鉴于于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥签署的《国际民用航空公约》第四十八条第一款规定大会应每年开会一次；和

鉴于适宜让本组织能够以比每年一次更长的间隔安排其大会届会计划，如果这样做看来可取的话；和

鉴于出于上述目的，有必要修正该《公约》；和

鉴于依据该《公约》第九十四条第一款，任何建议的修正须经大会三分之二多数批准，并在大会规定数目的缔约国批准后，对已批准此项修正的国家生效，而且所规定的数目不应少于缔约国总数的三分之二；

因此，大会现根据该《公约》第九十四条第一款，批准对该《公约》建议的下列修正：

1. 在第四十八条第一款中，以“每三年至少召开一次”的措辞代替“每年一次”的措辞；
2. 在第四十九条第五款中，以“每年度预算”的措辞代替“年度预算”的措辞；
3. 在第六十一条中，以“年度预算”和“对年度预算……进行表决”的措辞取代“每年度预算”和“对该预算……进行表决”的措辞；

规定上述建议的修正须经四十二个缔约国批准方可生效；

决定：

1. 由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文和西班牙文的包含上述修正的议定书；
2. 该议定书应当由本届大会主席和秘书长签署；
3. 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准；
4. 经核证的该议定书副本应当发送至该《公约》的所有当事国或签署国；
5. 批准书应当交存于国际民用航空组织；
6. 该议定书应当于第四十二份批准书交存之日在已批准它的国家之间生效；
7. 秘书长应当把该议定书的每一批准立即通知所有缔约国；
8. 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国或签署国该议定书的生效日期；
9. 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效；

建议所有缔约国采取紧急行动，批准上述修正。

A14-5：关于修正《国际民用航空公约》第四十八条第一款的议定书
--

国际民用航空组织大会，

已于 1962 年 8 月 21 日在罗马召开其第十四届会议；

注意到缔约国普遍希望可要求举行大会特别会议的缔约国最低数目应比目前的十个有所增多；

考虑到将该数目增至缔约国总数的五分之一是适宜的；

并考虑到出于上述目的，有必要修正于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥订立的《国际民用航空公约》，

按照该《公约》第九十四条第一款的规定，于 1962 年 9 月 14 日批准对该《公约》建议的下列修正：

“在公约第四十八条第一款中删除第二句，并以‘经理事会召集或经不少于五分之一的缔约国向秘书长提出要求，可以随时举行大会特别会议’所代替。”

根据该《公约》第九十四条第一款的规定，规定上述建议的修正须经六十六个缔约国批准方可生效；和

决定由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文和西班牙文的议定书，其中应当包含上述建议的修正和下列事项。

因此，依照大会的上述行动，

国际民用航空组织秘书长已拟订本议定书；

本议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准；

批准书应当交存于国际民用航空组织；

本议定书应当于第六十六份批准书交存之日对已批准它的国家生效；

秘书长应当立即通知所有缔约国本议定书每一批准书的交存日期；

秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国或签署国本议定书的生效日期；

对于在上述日期之后批准本议定书的任何缔约国，议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

国际民用航空组织大会第十四届会议主席和秘书长经大会授权，签署本议定书，以昭信守。

以具有同等效力的英文、法文和西班牙文的单一文件形式，于 1962 年 9 月 15 日订于罗马。本议定书应当继续保存在国际民用航空组织的档案中；本组织秘书长应当将本议定书经核证的副本发送上述《国际民用航空公约》所有当事国或签署国。

大会议事规则

— A6-12、A12-4 和 A14-1 号决议

— 大会第十二、第十六、第十八、第二十一、第二十二、第二十五和第三十六届会议决定（见每届会议执行委员会的报告）

注：这些议事规则及对其修正的文本未在本出版物中复制。《大会议事规则》的现行版本载于 Doc 7600 号文件中。

A22 号决定：大会议事规则的俄文文本

（见 Doc 9210 A22-EX 号文件，第 37 页，第 13:1 段）

A25 号决定：大会议事规则的阿拉伯文文本

（见 Doc 9437 A25-Res. 号文件，P-Min，第 22 页，第 9 段）

A16-13：召开大会常会的间隔周期和地点

鉴于大会审查了 A4-6（决定条款 4 第二句）和 A14-4 号决议，并决定依据 A15-2，将其合并，而后废除；

大会决定三年一次的大会常会安排应被视为本组织的正常活动，但有一项谅解，即大会或理事会可以决定召开闭会期间常会。理事会应仔细审议缔约国关于在本组织总部以外召开大会三年一届常会的建议或邀请，同时应考虑到本组织和缔约国可以得到的利益、向本组织提出支付全部或部分额外费用的建议的性质和全部相关考虑因素。

A22 号决定：建立大会常会地点在国际民航组织各地区轮换制度的可行性

（见 Doc 9210 A22-EX 号文件，第 12 页，第 7:11 段）

A1-23：对理事会作为仲裁机构的授权

鉴于《国际民用航空临时协定》规定，依据第三条第 6 (8) 款，理事会的职能之一是：

“当所有有关当事方明确提出要求时，就可能向其提交的、成员国之间产生的有关国际民用航空事务的任何分歧充当仲裁机构。理事会可提出一份咨询报告，或者，如果有关当事方作出明确决定，他们可事先规定自己有义务接受理事会的裁决。仲裁程序的适用程序由理事会和所有有关当事方商定”。

鉴于《国际民用航空公约》不包括此类规定，以及《公约》第八十四条赋予本组织理事会解决争端的职权限于就有关解释和适用《公约》及其附件的分歧作出决定：

因此，第一届大会决议如下：

1. 在本组织对处理民用航空领域中国际争端的方法进行进一步讨论和作出最后决定之前，授权理事会当争端所有当事方明确提出要求时，充当向其提交的、缔约国之间就国际民用航空事务产生的任何争端的仲裁机构；和

2. 授权理事会在上述场合提交一份咨询报告，或作出对各当事方有约束力的裁决，如果各当事方事先明确决定自己有义务接受理事会有约束力的裁决；和

3. 仲裁程序的适用程序由理事会和所有当事方商定。

A5-3： 对理事会向非缔约国和国际组织发出参加大会今后届会邀请的授权

大会第五届会议决定：

特此授权理事会向非缔约国和政府及非政府国际组织发出参加大会今后届会的邀请，而理事会可酌情向下授权。

A8-4： 对第四十五条的修正（本组织的永久地址）

鉴于 1944 年 12 月 7 日在芝加哥签署的《国际民用航空公约》第四十五条规定，本组织的永久地址应设在临时国际民用航空组织临时大会最后一次会议所确定的地点；

鉴于该临时大会因此于 1946 年 6 月 6 日就此作出一项决定，实际上确定永久地址设在蒙特利尔；

鉴于大会认为可能出现把本组织永久地址并非暂时迁往他处是适宜的情况；和

鉴于《公约》不经修正，此类迁移便不能实现；

大会考虑到应该修正《公约》，以确保在必须迁移永久地址的情况下，不经过分拖延便可实现这种迁移；

因此批准对该《公约》建议的下列修正：— 在《公约》第四十五条结尾，以逗号替代句号，并加上下列措辞，即“如非暂迁，则应经大会决定，通过这一决定所需票数由大会规定。此项规定的票数不得少于缔约国总数的五分之三。”

规定上述建议的修正须经四十二个缔约国批准方可生效；

决定：

1. 由国际民用航空组织秘书长拟订一份具有同等效力的英文、法文和西班牙文的包含上述修正的议定书；
2. 该议定书应当由本届大会主席和秘书长签署；
3. 该议定书应当开放供已批准或加入该《国际民用航空公约》的任何国家批准；
4. 经核证的该议定书副本应当发送至该《公约》的所有当事国或签署国；
5. 批准书应当交存于国际民用航空组织；
6. 该议定书应当于第四十二份批准书交存之日在已批准它的国家之间生效；
7. 秘书长应当把该议定书的每一批准立即通知所有缔约国；
8. 秘书长应当立即通知该《公约》所有当事国或签署国该议定书的生效日期；
9. 对于在上述日期之后批准该议定书的任何缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效；

建议所有缔约国采取紧急行动，批准上述修正。

A8-5：对迁移永久地址提案的审议

鉴于对《公约》第四十五条的修正已由大会本届会议通过，依照此项修正，在该修正经正式批准后，将有可能根据大会作出的决定迁移本组织的永久地址，此项决定将由大会规定的表决票数作出。所规定的票数不得少于缔约国总数的五分之三；和

鉴于认为最为重要的是，所有缔约国应有充分的机会，对迁移本组织地址的任何提案给予充分审议；

大会决定：

大会未来的任何会议不应审议迁移本组织永久地址的任何提案，除非有关此事的通知连同所有相关文件于大会会议召开之日至少一百二十天前已被发送至所有缔约国。

A41-23：增强国际民航组织的效率和有效性

鉴于国际民航组织遵照《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：

鉴于本组织需要高效且有效地应对这些挑战：

鉴于国际民航组织需要招募、培养和保留一支高素质、灵活、积极、高效的员工队伍，以应对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益相关方建立创新的新型伙伴关系，这些利益相关方可以将补充信息、专业知识、观点和资源用于实现国际民航组织的战略目标：

鉴于国际民航组织的组织绩效和从公共和私人来源获得额外资金的能力是影响其向各国提供项目、培训、能力建设和援助的关键因素：和

鉴于国家、利益相关方和资助组织需要及时、准确和全面的关于国际民航组织活动、政策和绩效的信息：

大会：

1. 对理事会和秘书长在本着基于成果的管理原则制定国际民航组织 2023-2025 年《业务计划》方面所取得的进展，和为改进绩效监测和报告框架所做出的努力表示赞赏；

2. 核准理事会已经做出的决定，即每三年制定一份《业务计划》，继续努力将国际民航组织转变为一个基于成果的管理（RBM）组织，并建立一个包括对进展情况进行年度审查的监督机制；

3. 指示理事会和秘书长在其各自权限范围内：

- a) 考虑到有必要确保战略框架和绩效管理、内部控制、道德标准和廉正以及监督职能等问责制度所含各要素之间的一致性，制定一个强有力的问责制框架及其执行和监督机制；
- b) 结合系统规划流程和基于成果的管理方法，每三年编制一份《业务计划》，以提高有效性、透明度和问责制，推动经常方案预算的编制；

- c) 制定一个业务计划审查过程，以便虑及三年期内出现的新的发展情况；
 - d) 向缔约国提供《业务计划》，并在相关三年期内向大会每届常会提交当前版本；
 - e) 采取进一步的具体步骤，提高透明度，改善工作场所环境，与外部利益相关方发展创新的新型伙伴关系，提高组织有效性，保证基于共识的成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，并调动额外资源以实现更大成果；和
 - f) 在发展伙伴关系和获取自愿资金时，避免任何现实的、潜在的或感知的利益冲突。
4. 指示理事会：
- a) 继续简化大会工作方法和程序，以期加强问责制、透明度、简化和效率；
 - b) 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、信任、参与和问责制；和
 - c) 持续审查国际民航组织的治理结构及其做出更有效、简单、可问责和透明决策的能力，包括秘书处与理事机构之间的职责划分和分配，以及对大会三年周期和本组织预算的审查如何能够支助这一增强的决策。
5. 请秘书长在其权限范围内，通过程序、管理和行政改革，继续带头增强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执行上述第 3 至第 5 款时，充分考虑本决议附录中非详尽的考虑事项清单；和
7. 声明本决议取代关于增强国际民航组织有效性的第 A40-20 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

系统规划流程（本决议第 3 b) 款）

- a) 在《业务计划》和经常预算之间建立直接和透明的联系；
- b) 建立制定经常方案预算的程序，注重在战略和预期成果层面分配资源，而不是行政细节（“自上而下”而不是“自下而上”）；
- c) 建立基于《业务计划》中规定的绩效指标、里程碑和目标，与战略目标和产出保持一致的注重成果的报告程序；
- d) 在《业务计划》框架内，根据战略目标制定更具体的计划，并确保所有战略目标、各局和地区办事处之间的协调和联合行动；
- e) 在秘书处内持续审查《业务计划》的执行进展情况，并由理事会和附属机构定期进行审查；
- f) 至少每三年一次更新和向前推进《业务计划》；
- g) 简化议程和减少文件，重点关注战略和高级别政策、主要优先领域和资源分配等事项；和
- h) 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；

业务计划的审查过程（本决议第 3 c) 款）业务计划得到核准后，对其进行的审查必须虑及：

- a) 业务计划的哪些要素需要经过审查，以及谁可以提出并对其予以接受；和
- b) 说明审查合理性的必要的触发要素，以及必须如何登记和监测改进工作。

监督机制（本决议第 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，但不得更改。

增强本组织有效性和效率的其他措施（本决议第 5 款）

- a) 按照航空法文书、国际民航组织标准和建议做法以及区域航空计划的要求，引入更及时制定或修订的程序；
- b) 更加重视鼓励国家批准航空法文书，并在世界最大范围内尽最大可能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沟通，特别是与标准和建议措施有关的沟通，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以及全球性和地区性）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) 规定航空界所有利害攸关方，其中包括提供服务者、行业和航空事故受害者家属，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。

**A32-1：增强国际民航组织的有效性（1999 年至 2001 年三年期
及其后的持续改进措施）**

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《公约》，特别是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、社会和法律性质的新的和迅速演变的挑战；

鉴于这些挑战的应对行动影响国际民用航空的安全；和

鉴于国际民航组织需要在本组织发挥作用所受到的制约条件下有效地应对这些挑战；

大会：

1. 对理事会和秘书长在执行 A31-2 号决议，增强国际民航组织的有效性方面所取得的进展表示赞赏；
2. 核可理事会在此方面已作出的决定；
3. 指示理事会和秘书长在其各自权限和大会核准的预算限度内，并且在不削弱本组织也不对其职能产生不利影响的情况下：
 - a) 继续开展确保国际民航组织有效地应对航空部门面对的迅速变化的挑战及在全世界促进安全和安保的工作；

- b) 确保为关乎旅行公众安全的高度优先方案配备充足的资金和人员；
 - c) 确保方案评估、审计和管理审查办公室如所设计的那样发挥作用，从而加强方案管理、透明度和问责制；
 - d) 严格审查国际民航组织方案，以确定优先事项和现时有效性，并取消或减少那些不再是国际民航组织工作的优先事项或可由其他组织或向外发包完成的方案活动；
 - e) 精简各专家组，并酌情合并其工作；和
 - f) 把努力重点放在：
 - 1) 改进标准和建议措施的制定和通过过程，同时对全球性的、职能方面的和运行方面的要求给予特别注意；
 - 2) 定期评估技术合作方案的成果，以便确定其对于改善标准和建议措施执行情况的影响；
4. 指示理事会：
- a) 通过注重政策指导和工作方案的制定以及消除其议程中的多余部分，继续简化大会进程；
 - b) 按照《公约》第五十四和第五十五条，将更多重点放在其关于国际民航组织在下列方面的政策决定的工作方案上，如大会决定的执行、财务管理、标准和建议措施的通过、向大会提交的违约报告和国际民航组织框架内外交会议的筹备等；
 - c) 继续评估国际民航组织，特别是其管理机构的性质、工作方法和程序，包括与其他类似的联合国组织进行比较，在必要时酌情接受外部机构如联合国联合检查组的协助；
 - d) 审议理事会及其附属机构的会议数量减少能否实现理事会对本组织监督有效性的增加以及理事会服务费用的减少；和
 - e) 确定秘书处可能节省的费用。
5. 请理事会和秘书长在其各自管辖范围内：
- a) 继续开展大会 A31-2 号决议所确定的工作；
 - b) 将这一工作扩展到审查采取何种方式消除秘书处内存在的影响效率提高的障碍；和
 - c) 在确定国际民航组织行政费用和方案支助费用的构成后，考虑到联合国和其他机构正在采用的做法，审查大量减少今后两个三年预算周期的经常方案预算行政费用的余地。

6. 请秘书长：

- a) 考虑实施工作人员奖品和奖金方案是否合适，以及是否具有成本效益；
- b) 加强地区办事处的工作；和
- c) 考虑合并地区办事处各项职能的可能性，以改善方案执行效率。应在考虑到各种新技术和解决各地区问题的新办法的情况下对这一程序进行审议。

7. 请理事会于 2000 年 5 月 1 日前通知各国本决议第 3 至 6 款实施的进展情况，并向大会下届常会提交一份详尽的报告。

A33-3：增强国际民航组织的有效性（以面对新挑战）

鉴于 2001 年 9 月 11 日的悲惨事件造成的当前局势迫使国际民航组织需要刻不容缓地迅速应对新的威胁和需求，以便确保其对于全世界飞行的安全、安保和效率作出有效的贡献：

鉴于国际民航组织设有为理事会提供咨询和与其一起密切工作的不断解决安全和安保问题的专家机构；

鉴于本组织的理事会是一个代表世界所有地区经选举产生的常驻议事机构，这进一步加强了它的合法性；

鉴于国际民航组织理事会是处理国际民用航空事务的具有国际公认的合法性的政治机构；和

鉴于各缔约国可以通过一种允许其要求审查新采用的标准和建议措施的机制，经由理事会行使其主权；

大会：

指示理事会探索以何种方式可在任何认为必要的时候，缩短被认为对民用航空的安全和安保至关重要的标准和和建议措施的核准和通过过程。

A11-16：会议筹备和进行的效率

大会，关注各国在财政和人事两方面日益增加的负担，要求理事会：

1. 继续其对提高本组织会议筹备和进行效率一事的研究，例如，通过更有说服力和简明扼要的文件、议程的限制和所有合理的缩短会期的做法等；和

2. 谋求各缔约国在这一方面的合作。

A31-1：国际民航组织的正式会徽和公章

大会：

审议了理事会关于国际民航组织正式会徽和公章的建议，

决定下面复制的图案为国际民用航空组织的正式会徽和公章，

宣布本决议取代 A21-4 号决议。

国际民航组织会徽



国际民航组织公章

**与缔约国的关系****A1-14：改善与各缔约国的联络**

鉴于改善本组织与各缔约国之间的联络，以实现本组织的目标是极为重要的；和

鉴于临时理事会提请大会第一届会议注意为改进现有的联络设施可采取的若干措施；和

鉴于只有与所有缔约国进行合作并由各国在其领土范围内采取适当的行动才能实现此类改善；

因此，第一届大会建议：

1. 各缔约国提供关于迄今为止为提供与本组织联络的设施所采取措施的全部信息；
2. 各缔约国在其各自的国家行政机关内指定一名或多名官员，专门负责在必要时建立和协调与本组织联络的设施；
3. 各缔约国以理事会决定的间隔时间，向本组织提交关于执行本组织通过的标准、措施和程序所取得的进展或未执行理由的报告；

4. 各缔约国按照《公约》，不经任何不当延误，向本组织提供本组织所要求的信息、文件和出版物；和
5. 各缔约国根据与本组织达成的安排临时调派其国家行政机关中的雇员到本组织总部或地区办事处，在本组织活动中接受培训和增加经验。

A2-26：《专门机构特权及豁免权总公约》及其与国际民航组织有关的附件

鉴于第二届联合国大会核准的总的《专门机构特权及豁免公约》第三十七节规定：

“专门机构将有关的附件定本提送联合国秘书长并向秘书长声明该专门机构接受本附件修订的各标准条款，并承诺实施第八、第十八、第二十二、第二十三、第二十四、第三十一、第三十二、第四十二及第四十五节各节以及附件中关于该机构义务的任何规定后，该专门机构即适用本公约”；和

鉴于该公约第三十五节向本组织推荐了该公约与国际民用航空组织有关的附件三草案；和

鉴于该总公约界定的经与国际民航组织有关的附件修订的特权和豁免权对于本组织有效履行职能极为重要；

大会：

1. 批准以该总公约附件 III 形式出现的、第二届联合国大会推荐的文本作为与国际民航组织有关的附件定本；
2. 接受经该附件修订的该总《专门机构特权及豁免权公约》的“标准条款”；
3. 承诺实施第八、第十八、第二十二、第二十三、第二十四、第三十一、第三十二、第四十二和第四十五节以及该附件的第二（三）节；
4. 指示秘书长
 - a) 将根据上述第 1 款核准的附件文本送交联合国秘书长，
 - b) 通知联合国秘书长
 - 本组织接受经附件修订的“标准条款”，和
 - 本组织承诺实施第八、第十八、第二十二、第二十三、第二十四、第三十一、第三十二、第四十二和第四十五节以及附件第二（三）节；和

5. 指示秘书长依照“标准条款”第四十二节，将该总公约文本连同与国际民航组织有关的附件发送给非联合国会员国的缔约国，并邀请这些国家通过向联合国秘书长或国际民航组织秘书长交存该公约与国际民航组织有关的附件的加入书，加入有关国际民航组织的附件。

A2-27：建议各缔约国在正式批准《专门机构特权及豁免权总公约》及其附件 III 之前，给予国际民航组织该公约及该附件中规定的特权和豁免权

鉴于第二届联合国大会承认，专门机构有必要在可能最早的时间享有对于有效履行其职能极为重要的特权和豁免权；和

鉴于就此类机构而言，在该公约付诸实施之前必然有相当长时间的延迟；和

鉴于第二届联合国大会建议联合国会员国在其正式加入关于专门机构的特权和豁免权的总公约，包括与每一机构有关的附件之前，它们应立即尽量给予各专门机构该总公约及其附件中规定的特权和豁免权，“不言而喻，专门机构对于成员国中的非联合国会员国，可采取任何必要的并行行动”；

大会：

建议国际民用航空组织各成员国，在其正式批准关于专门机构的特权和豁免权总公约，包括与国际民航组织有关的附件之前，应立即尽量给予国际民航组织该总公约和该附件中规定的特权和豁免权。

A26-3：《专门机构特权及豁免权公约》

鉴于通过 A2-26 号决议，大会接受了《专门机构特权及豁免权公约》；

鉴于通过 A2-27 号决议，大会建议各缔约国应立即尽量给予国际民航组织该公约中规定的特权和豁免权；

鉴于一些缔约国尚未成为该公约缔约方；

鉴于 1984 年 11 月 30 日通过的联合国大会第 39/27 号决议重新提出早先在 1948 年 11 月 18 日第 239C(III) 号决议所提出的要求，要求尚未如此办理的会员国采取必要行动，对于其受雇于联合国的国民由联合国向他们支付的工资和报酬免除其国内所得税；

大会：

1. 敦促尚未成为缔约方的所有缔约国采取措施，成为《专门机构特权及豁免公约》的缔约方；
2. 敦促所有缔约国在其权力范围内采取措施，适用该公约的原则；
3. 要求秘书长提请所有缔约国注意本决议；和
4. 要求理事会向大会下届常会报告本决议的执行情况。

A33-5：对 1986 年通过的《关于国家与国际组织间或国际组织相互间条约法的维也纳公约》的确认

鉴于由联合国大会召开的会议于 1986 年 3 月 21 日通过了《关于国家与国际组织间或国际组织相互间条约法的维也纳公约》；

鉴于该公约第 83 条规定，公约须经各国批准，并须由国际组织采取正式确认行为；

鉴于该公约于 1987 年 6 月 29 日由理事会主席代表国际民航组织签署；

鉴于通过第 53/100 号决议（联合国国际法十年），联合国大会除其他外，鼓励各国考虑批准或加入该公约，已签署该公约的国际组织交存正式确认书和有资格加入的其他组织早日加入该公约；和

鉴于大会考虑该公约将增加管理国际民航组织与国家之间或国际民航组织与该公约其他国际组织缔约方之间条约关系的法律制度的明确性和确定性，并将因此加强本组织的职能作用；

大会：

1. 决定国际民航组织正式确认《关于国家与国际组织间或国际组织相互间条约法的维也纳公约》（1986 年）；
2. 授权理事会主席签署代表国际民航组织交存的该公约的正式确认书；和
3. 敦促尚未批准的国家批准该公约，以促使其尽快生效。

A1-15：国际民航组织的新闻政策

鉴于承认国际民用航空组织的继续存在依赖于缔约国的积极参与，而这种参与反过来又受到缔约国舆论支持的明显影响；和

鉴于根据临时组织第一届临时大会第十四号决议的建议设立一个特别新闻小组在全世界传播本组织活动的新闻和信息一事尚未得到临时理事会的充分落实；

鉴于本组织第一届大会已核准与联合国的一项协议，其中希望联合国协助实施经过核准的本组织任何新闻方案；和

鉴于为此目的，联合国要求本组织新闻小组的充分协助；

因此，大会决议如下：

- a) 本组织新闻政策的方向首先在于确保向与国际民用航空直接有关的个人和团体不断通报本组织的活动和宗旨，其次，在于使全体缔约国的一般公众，在预算限度内，尽可能地与联合国公共关系组织进行合作，目的在于最广泛地宣传本组织的活动；
- b) 地区办事处在不干扰履行其与航空事务有关的主要职责和不增加人员的情况下，在可行的范围内参与新闻方案；
- c) 在实行 a) 和 b) 时，充分利用各缔约国负责民用航空方面宣传的官员所提供的服务。

A19-1：1973 年 2 月 21 日以色列战斗机击落利比亚一民用航空器事件

大会，

审议了关于利比亚一民用航空器于 1973 年 2 月 21 日在埃及被占领土西奈上空被以色列战斗机击落的项目，

谴责以色列造成 106 条无辜生命丧失的行动，

深信这一行动影响和危及国际民用航空的安全，并因此强调开始对该行动进行直接调查的紧迫性，

1. 指示理事会通知秘书长开始调查，以便开展实地调查，并在最早的时间向理事会报告；
2. 要求有关各方在调查中给予充分合作。

A20-1：一架黎巴嫩民用航空器被一架以色列军用航空器迫使改航并被其劫持事件

大会

审议了关于伊拉克航空公司包租的黎巴嫩一民用航空器于 1973 年 8 月 10 日被以色列军用航空器迫使改变航线并被其劫持的项目；

考虑到以色列通过这一行动，侵犯了黎巴嫩领空，危及了贝鲁特民用机场的空中交通，并犯下了非法干扰国际民用航空的严重行为；

注意到 1973 年 8 月 15 日通过的联合国安全理事会第 337 号决议（1973）谴责以色列侵犯黎巴嫩主权和迫使黎巴嫩民用航空器改变航线并将其劫持，并要求国际民航组织在审议保障国际民用航空的适当措施时充分考虑上述决议；

注意到国际民航组织理事会于 1973 年 8 月 20 日谴责以色列的这一行动；

忆及联合国安全理事会 1968 年第 262 号决议谴责以色列对贝鲁特民用机场采取预谋行动，造成十三架商用和民用航空器的毁坏，并忆及国际民航组织大会 A19-1 号决议谴责以色列造成 108 条无辜生命丧失的行动，以及 1973 年 6 月 4 日的理事会决议强烈谴责以色列的行动，并敦促以色列遵守《芝加哥公约》的宗旨和目标；

1. 强烈谴责以色列侵犯黎巴嫩主权，迫使黎巴嫩民用航空器改变航线和将其劫持，并违反《芝加哥公约》；
2. 紧急要求以色列停止从事非法干扰国际民用航空运输和机场以及为此类运输服务的其他设施的行为；
3. 郑重警告以色列，如果其继续从事此类行为，大会将采取针对以色列的进一步措施，以保护国际民用航空。

A24-5：理事会特别会议

大会

审议了理事会主席关于 1983 年 9 月 15 至 16 日召开的有关 1983 年 9 月 1 日大韩航空公司 007 次航班发生的灾难性事件的理事会特别会议的报告（A24-WP/49），

核可该次会议上通过的决议和作出的决定*，和

敦促所有成员国在实施这些决议和决定中给予充分合作。

* 转载于理事会（特别会议）的行动，Doc 9428-C/1079 号文件，第 21-25 页。

A21-7：耶路撒冷机场

鉴于耶路撒冷机场位于阿拉伯被占领土，并在国际民航组织中东航行计划中的约旦管辖权下登记；

忆及《国际民用航空公约》第一、第五和第六条规定，各缔约国应承认，每个国家对其领空具有完全和排他的主权，任何出于上下乘客、装卸货物或邮件目的的定期航班或不定期国际航班，除经缔约国的特别许可或其他授权外，不得在该国领土上空或领土内运营；

大会决定所有缔约国在执行《公约》上述相关条款时，除非按照该条款的规定得到事先许可，否则，应采取一切措施，避免经营或允许任何航空公司经营来往于耶路撒冷机场的任何航班，无论是定期的，还是不定期的。

A23-5：耶路撒冷机场

鉴于以色列通过了一项改变耶路撒冷的地理、人口和历史性质和状况的立法；

鉴于耶路撒冷机场是位于阿拉伯被占领土耶路撒冷的组成部分；

鉴于联合国安全理事会 1980 年 8 月 20 日的第 478 号决议认定以色列的这些措施无效；

鉴于载于 Doc 7970 号文件的联合国与国际民航组织之间缔结的协定的第 5 条确认，国际民航组织有义务为实现联合国的目标而工作；

鉴于 1974 年的国际民航组织大会 A21-7 号决议承认阿拉伯国家对于耶路撒冷机场的主权；

鉴于理事会第八十六届会议（1975 年 12 月）深切痛惜以色列置上述大会决议于不顾；

鉴于以色列的措施违反 1974 年的国际民航组织大会 A21-7 号决议，以及 1975 年 12 月 17 日理事会第八十六届会议所作出的决定；

鉴于以色列一再挑战和蔑视国际民航组织的各项决议；

大会

1. 重申其 A21-7 号决议（1974）和 1975 年 12 月 17 日理事会第八十六届会议所作出的决定。
2. 认为对耶路撒冷的地理、人口和历史性质和状况的改变无效。
3. 对以色列正式吞并包括机场在内的耶路撒冷的行动深表遗憾。
4. 敦促以色列取消此类措施，并遵守国际民航组织大会决议。
5. 指示理事会采取必要措施，执行大会 A21-7 号决议和 1975 年 12 月 17 日理事会第八十六届会议所作出的决定。

A22-5：造成 73 名旅客和机组人员丧生的一架执行定期航班飞行的古巴民用航空器在加勒比海遭到破坏并且坠毁事件

大会，

考虑到 1976 年 10 月 6 日对古巴一架执行定期运输航班的航空器进行的犯罪破坏属于造成最大数量遇难者的针对航空器的独立的攻击行为，机上机组人员和旅客共 73 人全部遇难；

考虑到国际民用航空组织在 A20-2 号决议中谴责一切非法干扰民用航空的行为；

还考虑到采取针对这一严重行为的惩罚性行动是适当的，以便表明各国毫不犹豫地追究和制止不利于航空运输和机组人员及旅客生命安全的任何此类攻击行为；

1. 谴责对古巴 CU-T 1201 航空器进行的造成 73 人死亡的犯罪破坏行为。
2. 敦促能够做到的国家起诉和最严厉地惩罚实施这一行为的那些罪犯，以使其罪有应得，以儆效尤。
3. 向这次悲惨灾难和针对民用航空的犯罪行为所造成的所有其他灾难的遇难者家属致以最深切的同情和哀悼。

A28-7：伊拉克入侵科威特在航空方面的后果

大会：

忆及《国际民用航空公约》基于如下信念，即国际民用航空未来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，但其滥用则将构成对一般安全的威胁；以及避免冲突和加强世界和平赖以存在的各国和人民之间的合作是适宜的；

铭记《国际民用航空公约》的规定和原则；

注意到联合国安全理事会谴责入侵科威特，以及判定伊拉克兼并科威特不具有法律效力因而是无效的安全理事会的第 662 号决议，要求所有国家、国际组织和专门机构不承认该兼并，并避免可被解释为间接承认该兼并的任何行动或举措；

还注意到安全理事会第 661 号决议要求所有国家采取适当措施，保护科威特合法政府及其机构的财产；

还注意到安全理事会第 670 号决议确认了专门机构必须采取必要的措施，实施第 661 号决议的条款；

还注意到安全理事会第 670 号决议宣布，革命指挥委员会 1990 年 9 月 16 日旨在没收外国公司财产的第 377 号令是无效的；

1. 谴责伊拉克武装部队侵犯科威特领空主权和掠夺科威特国际机场，包括伊拉克扣押并向伊拉克转移科威特航空公司的 15 架航空器并准备由伊拉克登记；
2. 要求伊拉克为被困在科威特国际机场的外国登记的航空器的所有者早日收回其航空器提供便利；
3. 宣布将科威特航空公司的航空器按伊拉克航空器进行的单方面登记无效，并呼吁伊拉克政府将科威特航空器归还科威特合法政府；
4. 要求在其领土上发现任何这类航空器的国家将其送交科威特合法政府；
5. 要求所有国家不向伊拉克、其公司或国民直接或间接地提供能使伊拉克使用该航空器的备件、设备或供应品或服务；
6. 要求理事会就为执行本决议所采取的措施与各缔约国一道关注本事项，以便使其处于不断审查之下。

A32-6: 航行安全

考虑到 1998 年 8 月 31 日，某缔约国发射了一枚由火箭推进的物体，该物体的一部分命中日本东北部三陆海岸外的太平洋海域；

考虑到该物体的弹着区位于素称为构成北太平洋混合航路系统的国际航路 A590 附近，这是一条每天各国约有 180 架航班飞过的连接亚洲和北美洲的主航线；

考虑到这样一个物体运载工具的发射在某种程度上不符合《国际民用航空公约》的基本原则、标准和建议措施；和

注意到有必要以安全而有序的方式发展国际航空，而且各缔约国必须采取适当措施，进一步加强国际民用航空的安全；

大会：

1. 敦促所有国家重申空中交通安全对于国际民用航空的健康发展是至关重要的；
2. 敦促所有缔约国严格遵守《国际民用航空公约》、其附件及其有关程序的规定，以便防止此类潜在危险活动的再次发生；和
3. 指示秘书长立即提请所有缔约国注意本决议。

A35-1：恐怖主义行为以及摧毁俄罗斯民用航空器造成包括旅客和机组人员在内 90 人丧生的事件

鉴于 2004 年 8 月 24 日在俄罗斯定期客运航班航空器上发生的恐怖主义行为，原则上代表了恐怖主义的一种新形式，即在航空器上使用身上有爆炸装置的恐怖分子自杀性爆炸人员；

由于有必要统一各种国际努力，打击这种无论是在航空器上还是在其他公共区域，使用恐怖分子自杀性爆炸人员进行恐怖主义行为的威胁；

意识到在识别恐怖主义自杀性爆炸人员和探测人体上的爆炸装置的所有困难；

深信有必要采取足够的措施以反击这种恐怖主义行为；

欢迎所有国家对这种行为的策划者和执行者提起诉讼的决心；和

忆及大会第 A22-5、A27-9、A33-1 以及 A33-2 号决议；

大会：

1. 强烈谴责对在俄罗斯客运航空器上发生的使许多人丧生的恐怖主义行为；
2. 对由于恐怖主义行为导致死亡的人员家属表示最深切的同情和哀悼；
3. 敦促各缔约国积极开展合作，对负责协助、支持或藏匿这些袭击执行者的人及袭击活动的策划者和赞助者绳之以法并严加惩处；和
4. 呼吁各缔约国研究加强防止使用炸药进行恐怖主义袭击的措施和手段，特别是在开发技术手段以探测炸药方面加强国际合作和信息交流，更多地重视探测人体上的爆炸装置。

A41-1：白俄罗斯共和国违反《国际民用航空公约》的行为

忆及国际民航组织理事会 2021 年 5 月 27 日关于 2021 年 5 月 23 日瑞安航空 FR4978 号航班在白俄罗斯空域发生的事件的决定；

审议了秘书长根据国际民航组织理事会这一决定成立的事实调查小组（FFIT）的报告；铭记《国际民用航空公约》的规定和原则，而国际民航组织的主要目标仍然是确保全世界国际民用航空的安全和安保；

虑及《国际民用航空公约》及其附件所规定的维护国际民用航空安全的至关重要性；

注意到 2022 年 7 月 18 日，国际民航组织理事会根据事实调查小组查明的事实，确定若干白俄罗斯共和国政府的高级官员知情参与或是卷入向瑞安航空 FR4978 号航班提供关于虚假炸弹威胁的信息，导致其改航至明斯克国家机场降落；

进一步注意到国际民航组织理事会严重关切地得出结论，即基于事实调查小组查明的事实，根据白俄罗斯共和国高级政府官员指示向飞行机组发出虚假炸弹威胁时，瑞安航空 FR4978 号航班的安全受到危及，白俄罗斯共和国政府所犯的非法干扰行为的举动蓄意危及瑞安航空 FR4978 号航班的安全和安保及机上所有人员的生命，等同于公然和严重违反《国际民用航空公约》的行为；

忆及任何国家将民用航空用于不符合《国际民用航空公约》宗旨的任何目的，都将违反该公约、其前言及其第四条的精神；

虑及国际民航组织理事会还决定根据《国际民用航空公约》第五十四条第十一款的规定，将此事项提交国际民航组织大会第 41 届会议；

大会：

1. 核准国际民航组织理事会的决定，即根据事实调查小组的调查结果，白俄罗斯共和国政府知情参与或卷入向瑞安航空 FR4978 号航班提供关于虚假炸弹威胁的信息，导致其改航至明斯克国家机场降落，从而蓄意危及一架商业客机的安全和安保以及机上所有人员的生命，这些行动等同于白俄罗斯共和国将民用航空用于不符合《国际民用航空公约》宗旨的目的，这是对公约第四条的公然和严重违反行为；

2. 谴责白俄罗斯共和国政府实施非法干扰行为的举动，蓄意危及瑞安航空 FR4978 号航班的安全和安保以及机上所有人员的生命；

3. 对白俄罗斯共和国尽管收到关于违反《国际民用航空公约》第四条的通知，仍未在经通知后在合理期限内采取适当行动表示遗憾；

4. 紧急呼吁白俄罗斯共和国鉴于对《国际民用航空公约》第四条的这一违反行为，采取适当行动；

5. 请理事会继续处理这一问题，并酌情向大会报告；和

6. 指示秘书长立即提请所有缔约国注意本决议。

A41-2：俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为

审议了关于俄罗斯联邦违反《国际民用航空公约》的行为的项目；

忆及联合国大会通过了关于对乌克兰的侵略的 A/ES-11/L.1 号决议，重申对乌克兰主权、独立、统一和领土完整的承诺，并最强烈地斥责俄罗斯联邦违反《联合国宪章》，对乌克兰进行侵略；

念及《国际民用航空公约》的各项规定和原则，国际民航组织的主要目标继续是确保全世界国际民用航空的安全；

考虑到保持国际民用航空安全至关重要，且凭藉《国际民用航空公约》及其附件，缔约国如果登记了一架航空器，则由其承担一系列安全相关义务；

注意到国际民航组织理事会于 2022 年 2 月 25 日表示了其谴责对乌克兰领土完整和主权（包括其主权空域）的侵犯，因为这不符合《国际民用航空公约》第一条的规定，并敦促俄罗斯联邦停止其非法活动，以确保所有受影响地区国际民用航空的安全和安保，并遵守其根据《国际民用航空公约》的义务；

注意到国际民航组织于 2022 年 6 月 15 日确认有一项俄罗斯联邦仍未解决的重大安全关切（SSC），且国际民航组织理事会于 2022 年 6 月 22 日审议了由 19 个国际民航组织理事国提交的工作文件，其中概述了俄罗斯联邦除违反《国际民用航空公约》第一条之外，还违反了第十八条、第十九条、第二十九条和第三十一条，这涉及航空器双重登记并于随后允许航空器在没有有效适航证的情况下运行，并为此呼吁俄罗斯联邦立即停止和紧急补救其对《国际民用航空公约》的违反行为；

考虑到尽管理事会进行了强烈谴责并呼吁遵守《国际民用航空公约》，俄罗斯在违反行为经通知后的合理期限内仍未采取适当行动；

考虑到国际民航组织理事会进一步决定按照《国际民用航空公约》第五十四条第十一款，将这一事项提交国际民航组织大会第 41 届会议；

大会：

1. 核准国际民航组织理事会的决定，即俄罗斯联邦对乌克兰领土完整和主权（包括其主权空域）的侵犯，以及俄罗斯联邦进行的航空器双重登记，并于随后允许此种航空器在没有有效适航证的情况下运行，构成对《国际民用航空公约》第一条、第十八条、第十九条、第二十九条和第三十一条的违反行为，符合其第五十四条第十一款；

2. 斥责俄罗斯联邦无视国际民航组织理事会表示的关切和谴责，继续此种对《国际民用航空公约》第一条、第十八条、第十九条、第二十九条和第三十一条的违反行为；

3. 谴责俄罗斯联邦侵犯乌克兰空域主权和俄罗斯联邦进行航空器双重登记，并于随后允许此种航空器在没有有效适航证的情况下运行，这达到了违反《国际民用航空公约》的程度，严重危及国际民用航空的安全和安保；

4. 紧急呼吁俄罗斯联邦停止导致违反《国际民用航空公约》的行动，以严格遵守《国际民用航空公约》及其附件的各项规定；

5. 紧急呼吁俄罗斯联邦解决有关在其他缔约国登记而又在俄罗斯联邦重新登记的租赁航空器问题，并防止此种航空器在没有有效适航证的情况下运行，以补救对《国际民用航空公约》第十八条、第十九条、第二十九条和第三十一条的违反行为；

6. 要求理事会继续处理这一事项并视情向大会报告；和

7. 指示秘书长立即请所有缔约国注意本决议。

A41-3: 朝鲜民主主义人民共和国未经宣布的导弹发射

审议了关于朝鲜民主主义人民共和国反复未经宣布发射导弹的议程项目；

忆及关于航行安全的 A32-6 号大会决议；

忆及联合国安理会根据《联合国宪章》第七章行事，要求朝鲜民主主义人民共和国不得使用弹道导弹技术进行任何发射，并强烈谴责朝鲜民主主义人民共和国这样做违反并公然无视联合国安理会第 1718（2006 年）、2087（2013 年）、2270（2016 年）、2321（2016 年）和 2371（2017 年）号决议；

铭记《国际民用航空公约》的规定和原则，同时国际民航组织的主要目标仍是确保全世界国际民用航空的安全；

考虑到与所有相关方适当协调对民用航空器有潜在危险的活动（附件 11 —《空中交通服务》）、当建立禁区、限制区或危险区不可避免时适当公布信息（附件 15 —《航空情报服务》）、以及有效实施《空中航行服务程序 — 航空情报管理》（Doc 10066 号文件）的至关重要性；

注意到国际民航组织理事会于 2017 年 10 月 6 日表示强烈谴责朝鲜民主主义人民共和国在没有事先通知的情况下继续在国际航线上空或附近发射弹道导弹，严重威胁国际民用航空的安全；

考虑到国际民航组织理事会继续处理这一事项，对朝鲜民主主义人民共和国未经宣布发射导弹事件表示关切，这些事件对国际民用航空构成严重风险并违反了联合国安全理事会的相关决议，理事会申明国际民航组织秘书处应避免与朝鲜民主主义人民共和国进行任何直接或间接的技术活动。

注意到国际民航组织理事会于 2022 年 6 月 1 日以最强烈的言辞谴责最近一连串未经宣布的导弹发射，并敦促朝鲜民主主义人民共和国按照和尊重《国际民用航空公约》行事，并遵守适用的国际民航组织标准和建议措施；

考虑到国际民航组织理事会进一步决定根据《国际民用航空公约》第五十四条第十一款将此事提交国际民航组织大会第 41 届会议；

大会：

1. 核准国际民航组织理事会的决定，即除了弹道导弹发射不符合适用的联合国安理会决议以外，朝鲜民主主义人民共和国未经宣布的导弹发射构成对《国际民用航空公约》的违反，符合《公约》第五十四条第十一款；
2. 对于朝鲜民主主义人民共和国无视国际民航组织理事会表达的关切和谴责，继续未经宣布的导弹发射深表痛惜；
3. 强烈谴责朝鲜民主主义人民共和国未经事先通知发射导弹，违反了《国际民用航空公约》并严重威胁国际民用航空安全；
4. 紧急呼吁朝鲜民主主义人民共和国严格遵守《国际民用航空公约》及其附件和相关空中航行服务程序的规定，停止此类潜在危险活动的再次发生；
5. 重申国际民航组织打算继续就此事与联合国保持密切合作关系，以实现《联合国与国际民航组织之间的协议》中设定的目标（见大会第 A1-2 号决议）；
6. 要求理事会继续关注此事，并酌情再向大会报告；和
7. 指示秘书长立即提请所有缔约国注意本决议。

A40-11：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

A33-1：关于滥用民用航空器作为杀伤性武器和涉及民用航空的其他恐怖主义行为的宣言

A35-2：《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》第 IV 条的适用

与国际组织和其他机构的关系

A1-10：与官方国际组织的关系

鉴于存在一些其活动影响本组织的活动或受本组织活动影响的官方国际组织；和

鉴于本组织的工作和国际民用航空的进步将通过与此类组织的密切合作来加强；

因此，本大会：

1. 授权理事会与其活动影响国际民用航空的官方国际组织特别是就技术合作、信息和文件交流、参加会议和可能促进有效合作的其他事项作出适当的安排，条件是可在不增加该年度核定预算的情况下实施此类安排；
2. 建议在实际可行的情况下通过非正式工作安排而不是正式协定来有效地订立此类安排；
3. 要求理事会向下届大会报告按照本决议所作出的每一安排的性质和范围。

A1-11：与非官方国际组织的关系

鉴于存在一些其活动影响本组织活动或受本组织活动影响的非官方国际组织；和

鉴于本组织的工作和国际民用航空的发展可通过与此类其他机构的合作来加强；

因此，本大会：

A. 决定

1. 特此授权理事会行使其自由裁量权，与其活动影响国际民用航空以及具有以下特征的非官方国际组织作出适当的安排：
 - a) 拥有广泛的和牢固的国际代表性并拥有一个具有永久性质和授权代表的国际管理机构；
 - b) 其宗旨和目标不与《国际民用航空公约》规定的一般原则相抵触；
2. 任何此类安排所规定的合作范围以双方对各自职责内的具体事项都感到兴趣为限；
3. 关于双方组织具有共同兴趣的那些事项上的合作，可以下列形式或以理事会认为适宜的其他形式进行：
 - a) 交换信息和文件；
 - b) 互派代表和参与技术会议、委员会或工作组的工作；
4. 对本组织工作的参与必须建立在无表决权的基础上，条件是在不增加该年度核定预算的情况下实施此类安排；

- B. 建议在实际可行的情况下通过非正式工作安排而不是正式协定来有效地订立此类安排；
- C. 要求理事会向下届大会报告按照本决议所作出的任何安排的性质和范围。

A1-2：与联合国间协定的批准

鉴于临时国际民航组织临时理事会按照临时国际民航组织临时大会二十一号决议，已经商定了国际民航组织与联合国之间关系的协定草案，并已将该协定提交国际民航组织大会批准；和

鉴于国际民航组织大会希望按临时国际民航组织临时理事会提出的条件与联合国缔结一项协定；

因此，国际民航组织大会特此批准与联合国的关系协定并决定：

- a) 授权理事会按照协定第十九条，与联合国秘书长一道作出根据两组织的运作经验认为适宜的执行该协定的补充安排；
- b) 授权理事会按第二十条的规定开始与联合国进行谈判，就国际民航组织权限内的航空事务在国际民航组织与联合国之间达成进一步的适当安排。但此类安排须经大会最后批准；
- c) 授权理事会主席与联合国主管官员签署一份使联合国与国际民航组织之间关系协定生效的议定书；
- d) 授权理事会按协定第二十一条的规定就修订关系协定开始与联合国进行谈判。理事会商定的修订须经大会最后批准。

A2-24：与联合国的关系

鉴于大会审查了联合国大会第 125 (II) 号和第 165 (II) 号决议中的建议和 1948 年 3 月 10 日通过的经济及社会理事会决议中的建议；和

鉴于大会审查了载于理事会报告 (A2-P/5) 和向第二届大会提交的关于这一主题的文件 (A2-AD/1) 中的本组织与联合国关系的声明；

大会：

1. 同意理事会继联合国建议之后所采取的、已经提出报告的行动和理事会就目前把国际民航组织的预算与联合国预算加以合并的可行性所提出的观点；

2. 批准迄今执行国际民航组织与联合国之间协定的方式；和
3. 指示理事会继续与联合国保持密切的合作关系，以实现与该组织协定中所规定的目标。

A2-25：关于国际民航组织官员使用联合国通行证的补充协定

鉴于 1947 年 5 月 13 日的联合国与国际民用航空组织之间的协定没有包含国际民航组织官员使用联合国“通行证”的规定；和

鉴于国际民航组织理事会与联合国已经按照第一届大会 A1-2 号决议商定了对 1947 年 5 月 13 日协定的一项补充协定，其中涉及国际民航组织官员使用联合国“通行证”问题，而且该补充协定须经大会最后批准；

大会：

1. 批准对 1947 年 5 月 13 日联合国与国际民用航空组织之间协定的一项涉及国际民航组织官员使用联合国“通行证”的补充协定；和
2. 授权理事会主席继联合国大会批准该补充协定后，与联合国主管官员签署使补充协定生效的议定书。

**A5-5： 联合国和国际民航组织之间为协助维护国际和平与安全
在有关应急行动活动方面的协调**

大会，

按照《国际民用航空公约》题为“有关安全的协议”的第六十四条和与之有关的第四十九条第一款的规定行事；

忆及 (a) 根据联合国和国际民用航空组织之间的协定第七条，国际民用航空组织同意与经济及社会理事会合作，按理事会的要求提供信息和向安全理事会提供协助，其中包括协助执行安全理事会维持和恢复国际和平与安全的决定；(b) 联合国和国际民用航空组织之间的协定第二十条预见到联合国和国际民航组织之间正如《国际民用航空公约》所预期的那样，就本组织权限内直接影响世界安全的航空事务作出进一步安排的可能性；

注意到题为“联合一致共策和平”的大会第 377 (V) 号决议规定，如果安全理事会未能采取行动，大会可建议会员国采取维护国际和平与安全的集体措施；和

注意到根据 1951 年 3 月 14 日经社理事会关于应急行动的决议，联合国秘书长已与国际民航组织秘书长就最适宜作出的包括应急行动的具体安排进行了磋商；

因此宣布：

国际民用航空组织同意如《国际民用航空公约》所预期的那样，就本组织权限内直接影响国际和平与安全的事务与联合国主要机构合作，并向其提供一切可能的协助，同时对非联合国会员国的国际民用航空组织成员国的特殊地位给予应有的考虑。

A9-16：联合国十周年纪念

大会，注意到联合国将于 1955 年 6 月 20 至 26 日在旧金山庆祝其十周年纪念日，

1. 对联合国对于世界和平与繁荣作出的贡献深表赞赏；和
2. 重申国际民用航空组织遵照《国际民用航空公约》和《联合国宪章》的精神以及确立两组织之间关系的协定条款，与联合国充分合作的意向。

A27-17：国际民航组织与地区民用航空机构之间的关系

鉴于大会 A10-5 号决议确定了管理国际民航组织和欧洲民航会议之间的关系，包括财政安排在内的政策框架；

鉴于大会 A18-21 号决议除其他事项外，请理事会将此类政策和安排扩大到其他地区性民用航空机构，A21-8 号决议则请地区性机构考虑邀请非该机构成员的国家参加其会议；

鉴于按照 A10-5 和 A18-21 号决议，国际民航组织与欧洲民航会议、非洲民航委员会和拉丁美洲民航委员会建立了密切而有益的关系，推动了《国际民用航空公约》的普遍宗旨和目标，并促进了各国可就共同关心的航空运输问题进行合作与协调的地区性论坛的发展；

鉴于纳入 A10-5 号决议的财政安排应加以修改，以考虑到自其通过以来情况的变化、地区性机构的增长与发展，并使这些机构承担起其自身财政事务的全部责任；

鉴于地区性机构的继续生存和运作符合国际民用航空的利益；

大会:

1. 决定:

- a) 只要有关的地区性机构提出要求并经正式核准, 本组织支持任何现有的或未来的地区性民用航空机构的工作和活动, 并同时考虑到国际民航组织的资源及其工作方案的实施;
- b) 本组织向地区性民用航空机构提供的任何财政支持, 诸如连续提供的秘书处服务, 须经大会核准, 作为本组织正常方案预算的一部分, 并在预算中确定为对地区性机构的支持。

2. 指示理事会:

- a) 与每一地区性民用航空机构制定适当的工作安排, 这些安排须体现上述原则和确保密切的工作关系, 其中包括合作和协调、为避免出现不必要的重复而协调工作方案以及按照约定参加对方的某些会议;
- b) 在可行的情况下并经同意, 将成员国分摊的共同设施和服务的费用纳入此类工作安排; 和
- c) 对地区性机构提出的就地区关注的航空运输事务提供协助的要求给予积极的考虑。

3. 请地区性民用航空机构按照其程序规则, 对邀请非该地区性机构成员的国际民航组织缔约国作为观察员参加其会议的可能性给予积极的考虑。

4. 宣布本决议取代 A10-5 号决议、A18-21 号决议决定条款 1 a) 和 A21-8 号决议。

A37-21: 与地区组织和地区民用航空机构的合作

鉴于1947年大会第一届会议通过的A1-10号大会决议仍然适用, 其中授权理事会与其活动影响国际民用航空的官方国际组织, 在实际可行的情况下, 订立适当的非正式工作安排;

鉴于涉及国际民航组织和地区民用航空机构之间关系的A27-17号决议规定, 除其它事项外, 国际民航组要支持任何现有的或未来的地区性民用航空机构的工作和活动, 并指示理事会与每一地区性民用航空机构制订适当的工作安排;

鉴于按照这些决议, 国际民航组织已制定了多项与地区民用航空机构进行合作的安排;

鉴于国际民航组织关于地区合作的政策规定，国际民航组织致力于在可能的程度上，向缔约国提供国际民用航空技术和政策方面的援助、咨询建议及任何其它形式的支助，以便履行其与《国际民用航空公约》和国际民航组织战略目标有关的各项责任；和

鉴于国际民航组织将通过与地区组织和地区民用航空机构的紧密伙伴关系，实施其地区合作的政策：

大会：

1. 核准国际民航组织关于地区合作的政策与框架；
2. 鼓励地区组织和地区民用航空机构，按照国际民航组织关于地区合作的政策与框架，与国际民航组织做出合适的安排；
3. 敦促各国支持其地区组织和地区民用航空机构与国际民航组织做出合适的安排；
4. 鼓励各国单独地和通过地区合作这两种方式，执行《国际民用航空公约》各附件的标准和建议措施；
5. 鼓励没有地区机构的各国，努力组建一个机构；
6. 指示理事会通过合作安排，确保国际民航组织和地区民用航空机构，均鼓励各国根据标准和建议措施，对运行规章、要求和程序实行协调一致；
7. 要求秘书长实施经理事会批准的行动计划，以改进与地区组织和地区民用航空机构的合作；
8. 要求秘书长在国际民航组织与每一地区民用航空机构之间，依照它们之间缔结的合作备忘录所述安排，形成协同配合，藉此避免工作的重复；
9. 要求秘书长定期组织国际民航组织与地区民用航空机构之间的会议，定期检查进展情况；和
10. 要求理事会向大会下届常会，提交国际民航组织关于地区合作的政策之总体实施情况及所取得之进展情况的报告。

A22-7：联合检查组章程

考虑到联合国大会第 31/192 号决议；

注意到由于长期监督本组织活动的国际民航组织理事会所起到的作用，联合检查组对于国际民航组织的价值有限；

考虑到为保持联合国系统内各组织的统一和协调，国际民航组织于 1977 年 12 月 31 日后继续利用联合检查组的服务是适宜的；

大会决议如下：

1. 接受《联合检查组章程》，该检查组在该组与国际民航组织有关的活动方面继续对理事会负责；
2. 该组的权限继续延伸到秘书长的职能之上，但不延伸到大会、理事会及其附属机构的职能之上；
3. 授权秘书长将本决议发送联合国秘书长。

A21-12：国际公务员制度委员会

鉴于联合国大会第 3042 (XXVII) 号决议，原则上决定成立国际公务员制度委员会，作为管理和协调联合国共同系统内服务条件的机构；

鉴于 1947 年 10 月 1 日的联合国和国际民用航空组织之间的协定第十二条承认，从有效的行政协调的立场出发，最终制定一项统一的国际公务员制度是适宜的；和

鉴于按照《国际民用航空公约》第五十八和第六十五条，大会有权制定理事会用以决定有关本组织人事事务的规则，并有权批准理事会作出促进本组织工作的安排，

大会决定在审议国际公务员制度委员会的法定和业务安排之后，授权理事会拟订符合本组织利益的协议或安排。

A29-11：空间技术在航行领域中的应用

A40-17：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量

A40-18：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化

A21 号决定：联合国关于邀请解放运动参加专门机构会议的决议

（见 Doc 9119 号文件，A21-Min. P/1-12，第 110 页，第 19 段）

A38-6：对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持**A22-6：巴勒斯坦解放组织（PLO）作为观察员参加国际民航组织**

大会，

考虑到 1974 年 11 月 22 日联合国大会关于巴勒斯坦解放组织作为观察员参加联合国大会的会议和工作以及参加联合国大会和/或联合国其他机构主持召开的一切国际会议的权利的第 3237 号决议；

注意到巴勒斯坦解放组织实际上已作为观察员参加了世界人口会议、世界粮食会议、联合国海洋法会议、联合国预防犯罪会议和联合国人居会议；

还注意到巴勒斯坦解放组织已作为观察员参加了粮食及农业组织、教科文组织、国际劳工组织和世界卫生组织的会议和工作；

认为巴勒斯坦解放组织有资格作为观察员参加：

- a) 国际民航组织大会的会议和工作以及国际民航组织主持召开的其他国际会议；和
- b) 处理与其领土有关的事务的地区会议；

指示理事会采取必要措施，执行本项决议。

关于特别方案的一般政策**A37-1：安全信息共享与使用的行为守则的原则**

鉴于确保国际民用航空安全是各成员国负有的集体和单独的责任；

鉴于公约及其附件提供了法律和运行框架，各成员国在其之上可以建立一个以相互信任和承认为基础的民用航空安全体系，它要求所有成员国履行其执行标准和建议措施（SARPs）并充分进行安全监督的义务；

忆及各国之间的相互信任以及公众对航空运输安全的信任，取决于是否能获得足够的关于执行国际标准和建议措施的信息；

忆及安全信息的透明度及其共享，是安全的航空运输系统之基本宗旨，共享信息的目的之一，是确保在国家一级和全球一级，对安全关切的问题做出一致的、以事实为依据的和透明的反应；

认识到每个国家、航空界和各航空组织掌握的关于存在运行危险的安全信息，如果共享并共同采取行动时，可能对现有和新出现的风险领域提供一种更清楚的认识，为提高安全提供一个及时干预的机会；

认识到有必要制定保密和透明度的原则，确保以恰当、公平和一致的方式使用安全信息，只用于提高航空安全，而不得用于包括获取经济利益在内的不当目的；和

铭记将这些信息用于与安全无关的目的，可阻碍提供此类信息，对航空安全产生不利影响；

大会：

1. 指示理事会，除其它事项外，根据下述原则，为安全信息的共享与使用制定一个行为守则：

- a) 各成员国将收集和共享有关和适当的安全信息，以确保它们能够有效地履行对国际民用航空安全负有的单独和集体的责任；
- b) 各成员国将利用安全信息协助确保，在其监督下的运行是完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs）和其它规章实施的；
- c) 各成员国、航空界和各航空组织将确保，以恰当、公平和一致的方式使用共享的安全信息，只用于提高航空安全；
- d) 各成员国、航空界和各航空组织在公布信息方面要谨慎，要同样铭记透明度的必要性和公布信息会阻碍今后提供这些信息的可能性；和
- e) 从另一国接受安全信息的各成员国，将同意提供与产生该信息之国家所提供的同等保密等级，坚持与产生该信息之国家所坚持的关于公布信息的同样原则。

A29-11：空间技术在空中航行领域中的应用

鉴于出于和平目的探索和利用外层空间对国际民用航空极为重要，并影响《芝加哥公约》条款中规定的属于本组织权限内的事务；

鉴于联合国大会承认联合国专门机构对于空间活动能够发挥各种有用的作用，而且其兴趣应受到欢迎和鼓励；

鉴于大会第十五、第十六和第二十二届会议制定了国际民航组织参与外层空间探索和利用方案的原则；

鉴于国际民航组织负责确定国际民用航空在与涉及空中航行利用空间技术用于航行目的等问题的研究有关的所有事务中的地位，其中包括确定国际民用航空在空间技术应用方面的特殊要求；

鉴于大会 A22-20 号决议确立了国际民航组织陈述国际民用航空在所有有关的外层空间事务中的地位的责
任，并要求理事会继续其在规划和利用用于航行的空间技术方面的工作，并采取措施积极地继续确定国际卫星
导航系统运行和技术要求的工作；

鉴于通过在国际民航组织框架内在有关空间技术用于航行的问题上已完成的工作，各国和国际组织已经获
得了空间技术用于航行目的的知识和进一步的经验；

鉴于以卫星技术为基础的全球未来通信、导航和监视/空中交通管理系统的概念已得到国际民航组织成员国
的赞同和理事会的批准；

鉴于根据国际民航组织的通信、导航和监视/空中交通管理系统概念，卫星技术的利用将协助克服现有空中
航行系统固有的局限性，并在可预见的将来满足全球范围的国际民用航空要求；和

注意到在广泛的国际范围内，各缔约国在把空间技术用于空中航行方面的合作成果，以及将来继续进行这
种合作的必要性；

大会：

1. 决定国际民航组织继续负责：

a) 陈述国际民用航空在所有有关的外层空间事务中的地位；和

b) 监测和协调各国在地区和全球规则这些事务方面所做的工作，以便国际民航组织未来通信、导航
和监视/空中交通管理系统以有序而高效的方式在全球加以推广，并以平衡的方式充分考虑到安全
性以及经济问题；

2. 要求理事会继续其确定民用航空全球卫星系统的运行、技术、财务、管理和法律制度要求的工作，同
时充分考虑到 A27-10 号决议附录 J 关于航空系统和子系统协调的规定；

3. 敦促各缔约国继续不断地向本组织通报关于有益于国际民用航空的探索和利用外层空间的方案和所取
得的进展；

4. 要求秘书长确保所有进行相关空间活动的组织了解国际民用航空的地位和要求，并继续安排本组织代
表参加与国际民用航空在此领域的特殊利益有关或对其产生影响的有关会议；

5. 宣布本决议取代 A22-20 号决议。

A40-26：商业航天运输（CST）

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条规定，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（UNOOSA）和联合国和平利用外层空间委员会（COPUOS）。

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。

A41-20：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 A40-17 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 A40-17 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 40 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 A41-21 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及 A41-22 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），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 41 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 A41-21 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及 A41-22 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），取代 A40-17 号决议、A40-18 号决议和 A40-19 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；

认识到一个有复原力的航空运输系统的重要性，这样可使其基础设施和运行适应不断变化的气候；

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；和

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；
- c) 限制或减少航空温室气体排放对全球气候的影响；和
- d) 确保航空运输系统通过使其基础设施和运行适应气候变化的后果而在今后具有复原力。

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. 要求理事会继续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，包括通过国际民航组织盘点流程；
5. 欢迎启用国际民航组织创新追踪工具，这可产生部门内二氧化碳减排；并要求理事会酌情不断追踪和更新这些工具；
6. 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；
7. 要求理事会制定一套航空环境指标，以便各国可用来评价航空运行的效绩以及减轻航空对环境的影响的标准、政策和措施的有效性；
8. 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（NO_x）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；
9. 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；
10. 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；
11. 欢迎建立国际民航组织可持续航空全球联盟作为利害攸关方的一个论坛，以便利形成新思路 and 加速实施环境创新解决办法，并要求理事会鼓励更多的利害攸关方加入这一联盟；
12. 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
13. 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/或垂直起降飞机除外），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；

认识到非挥发性微粒物质（nvPM）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；

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；

承认需要酌情为新的先进航空器技术及时更新和制定相关的国际民航组织环境标准和建议措施（SARPs）及指南；和

认识到包括混合动力、电动及氢能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. 欢迎附件 16 第 I 卷第 14 章中更加严格的航空器噪声新标准不断带来的益处，这项标准于 2017 年 12 月 31 日（含）和 2020 年 12 月 31 日（含）适用于最大起飞质量（MTOM）低于 55 吨的航空器；

2. 欢迎理事会于 2014 年 3 月通过了已于 2018 年 1 月 1 日（含）之后适用于倾转斜旋翼航空器的新噪声标准；
3. 欢迎国际民航组织飞机二氧化碳标准带来的益处，这项标准于 2020 年 1 月 1 日（含）适用于新机型，但最大起飞质量低于或等于 60 吨、且最大旅客座位数不超过 19 座（含）的那些新机型除外，对其将于 2023 年 1 月 1 日（含）适用；
4. 欢迎国际民航组织飞机二氧化碳标准带来的益处，这项标准将于 2023 年 1 月 1 日（含）适用于在产的且生产截止日期为 2028 年 1 月 1 日的飞机；
5. 欢迎非挥发性微粒物质质量排放最初标准带来的益处，这项标准适用于额定推力大于 26.7kN、单台发动机的制造日期为 2020 年 1 月 1 日（含）或之后的所有涡轮风扇和涡轮喷气航空器发动机；
6. 欢迎理事会于 2020 年 3 月通过了新的非挥发性微粒物质（nvPM）质量和数量排放标准，这项标准自 2023 年 1 月 1 日起适用于额定推力大于 26.7kN 的新型和在产发动机设计；
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. 敦促各成员国适当时遵守按照本附录做出决定部分第 8 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定制，这要求机场与机场之间采用不同的办法，而且如确定机场有类似的噪声问题，可应用类似的解决办法；

认识到解决噪声的措施对于经营人和其他利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；

认识到批准了新的《降低航空器噪声的运行机会手册》（Doc 10177 号文件）；

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七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；

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；和

认识到新兴技术航空器，例如无人机和遥控驾驶航空器系统 (RPAS) 等，可能对机场周围土地之外的区域产生噪声影响；

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；

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；

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；和

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大程度地遵守并适当地考虑到国际民航组织关于与当地空气质量有关的排放收费的政策和指导原则。

**A41-21： 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对全球气候变化带来的排放至关重要；

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；

承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》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；

承认国际航空排放继续占全球二氧化碳排放总量 2% 以下，除非采取行动减排，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）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 UNFCCC 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 款）；

鉴于 2015 年 12 月在 UNFCCC 缔约方大会上通过的《巴黎协定》加强了对 UNFCCC 包括其目标的实施，并旨在在可持续发展和消除贫困努力的大背景下加强气候变化威胁的全球应对，包括使全球平均升温远低于工业化前水平之上 2 摄氏度并努力将升温限制在工业化前水平之上 1.5 摄氏度范围之内，同时承认这将极大地减小气候变化的风险和影响；

鉴于 UNFCCC 缔约方会议于 2021 年 11 月通过的《格拉斯哥气候协定》重申长期全球目标，即全球平均升温远低于工业化前水平之上 2 摄氏度并努力将升温限制在工业化前水平之上 1.5 摄氏度之内，同时承认这将极

大地减小气候变化的风险和影响；《格拉斯哥气候协定》还认识到升温 1.5 摄氏度与 2 摄氏度相比，对气候变化的影响将大大降低，并决心继续努力将升温限制在 1.5 摄氏度之内；

认识到 2010 年国际民航组织大会第 37 届会议上通过并分别在 2013 年、2016 年和 2019 年其第 38 届、第 39 届和第 40 届会议上再次确认的国际航空部门全球理想目标，即国际航空部门每年改进燃油效率百分之二和从 2020 年起将净碳排放保持在相同水平；

承认国际民航组织结合《巴黎协定》中的 2 摄氏度和 1.5 摄氏度温度目标，为探索国际航空长期全球理想目标（LTAG）的可行性所开展的实质性工作；

认识到自国际民航组织大会第 40 届会议以来就国际航空长期全球理想目标的可行性开展的信息共享和协商工作，包括国际民航组织对航空部门内二氧化碳减排情况的盘点工作，以及国际民航组织全球航空对话（GLAD）和关于国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性的高级别会议的召开；

认识到国际民航组织《关于国际民用航空二氧化碳减排长期理想目标的可行性报告》评估了航空部门内各种二氧化碳减排情景的技术可行性，是审议长期理想目标的依据；

认识到国际航空部门每年燃油效率改进 2%和从 2020 年起将净碳排放保持在相同水平的全球理想目标不能实现必要的减排量以削减航空对气候变化带来的绝对排放量，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理理事会（ICCAIA）代表国际航空运输业宣布的集体承诺，从 2009 年至 2020 年以每年平均 1.5% 的比例持续改进二氧化碳效率，从 2020 年起实现碳中和增长，并到 2050 年实现碳净零排放的长期目标，以支持 1.5 摄氏度的目标；

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

还承认《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 UNFCCC 或《巴黎协定》下的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，其中包括技术、可持续航空燃料、运行改进和基于市场的措施，以及可能演进的标准和建议措施（SARPs）；

承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%，同时看到为向绿色航空过渡而涌现的新技术和创新达到史无前例的水平；

承认理事会于 2017 年 3 月通过了飞机二氧化碳标准排放的合格审定标准，需要随时根据最新的航空器效率技术更新这项标准；

承认需要视情为新的先进航空器技术及时更新和制定相关国际民航组织环境标准和建议措施以及指导材料；

认识到正在开展工作，以审议航空器寿命终止的环境方面问题，如通过航空器回收解决环境问题；

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，并欢迎全球水平和垂直飞行效率分析的结果；

欢迎于 2017 年 11 月、2019 年 5 月和 2021 年 11 月召开了国际民航组织绿色机场研讨会，认识到机场在向航空运输提供新的创新能源方面发挥的重要作用；

注意到 2009 年 11 月举行的首次航空与代用燃料会议（CAAF/1）核准了中短期内可持续航空燃料的使用，尤其是直接掺混燃料的使用，将其作为减少航空排放的一个重要手段；

还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，包括增加了燃料转化流程的数目以及为更多商业航班提供这些燃料的机场数目；

进一步注意到 2017 年 10 月举行的第二次航空和代用燃料会议（CAAF/2）通过了各项建议，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，将其作为一个动态激励路径，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，并表示有必要更新 2050 年国际民航组织愿景，在其中列入到 2050 年使用此种燃料的量化比例；

认识到直接掺混可持续航空燃料的技术可行性已得到证明，这类燃料将对到 2050 年的航空二氧化碳减排产生最大的影响并在 2050 年之后继续产生重大影响，并认识到需要采用适当的政策和奖励措施，以开拓长期市场前景；

认识到正在继续开发可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）等直接掺混燃料，用于航空二氧化碳减排，欢迎为航空开发新的燃料和更清洁能源来源，包括使用氢燃料和可再生能源；

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

认识到制定和更新了可持续性评判指标、可持续性认证和对此种燃料生命周期排放的评估方法，作为国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）实施工作的一部分；

承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）举措的合作推进这项工作，以助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”做出贡献；

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）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 A38-18、A39-2 和 A40-18 号决议附件中做了阐释，并转载于本决议附件中；

注意到国际民航组织根据“不让任何国家掉队”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 —《有关制定国家减少二氧化碳排放活动的行动计划的指导》、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 2022 年 7 月为止，代表全球国际航空运输量逾 98% 的 133 个成员国自愿编制并向国际民航组织提交了其行动计划；

认识到有必要进一步制定和更新国家行动计划，包括采用实用工具量化二氧化碳减排带来的好处，以实现可持续的航空和基础设施，重点是环保所驱动的创新；

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特别需要的国家；

确认应尽快开始启动具体措施去援助发展中国家，并促进获得财务支持、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合作提供了援助，以促进成员国采取行动减少航空排放，并持续寻找与其他组织之间的潜在援助伙伴关系；

欢迎发起国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案（ACT-SAF），用以支持可持续航空燃料的开发和部署，包括按照“不让任何国家掉队”（NCLB）举措建立国家和相关利害攸关方之间的伙伴关系；

认识到根据政府间气候变化专门委员会的最新报告，所有行业和地区都在适应气候变化的规划和实施方面取得进展，但进展情况仍然参差不齐，观察到一些适应气候变化方面的缺口，包括一些关键运输设施，例如国际航空系统和基础设施的潜在脆弱性，这意味着应该适当顾及这些设施的设计标准，把预计的气候影响和风险考虑在内；

认识到需要更加有利的环境来实施长期气候变化适应措施，航空系统和基础设施中较为脆弱的部分尤其如此，这将提高国际航空业对预计的极端和破坏性气候事件的就绪水平；

认识到目前在行工作的重要性，即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以及确定适应措施的可选方案；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，并欢迎将其扩展以增加对航空货运排放的评估；

大会:

1. 决定本决议及 A41-20 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 A41-22 号决议: 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA) 取代 A40-17、A40-18 和 A40-19 号决议, 并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明;

2. 要求理事会:

- a) 确保国际民航组织继续发挥领导作用, 处理与国际民用航空有关的环境问题, 包括温室气体排放;
- b) 继续研究可选政策方案以限制或减少航空器发动机排放的环境影响, 并在必要时拟定具体方案, 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 UNFCCC 缔约方大会合作;

3. 重申:

- a) 国际民航组织应继续主动宣传关于航空影响的科学理解以及为解决航空排放问题而采取的行动, 并且应继续提供论坛, 促进讨论航空排放的解决方案; 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, 实现全球燃油效率每年改进 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、以及发展中国家和发达国家造成大气中航空温室气体排放浓度的情况, 将决定每一个国家如何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, 排放量还可能增加, 同时认识到下文第 7 段中的长期全球理想目标;

7. 进一步决定除了上文第 6 段的中期全球理想目标之外，鼓励国际民航组织及其成员国携手合作，力求实现到 2050 年净零碳排放的国际航空集体长期全球理想目标（LATG），以支持《巴黎协定》的温度目标，同时认识到每个国家的特殊情况和各自能力（例如发展水平、航空市场的成熟度、其国际航空的可持续增长、公正过渡和航空运输发展的国家优先事项）将决定每个国家在其本国时间框架内为长期理想目标做出贡献的能力；

8. 虽然认识到长期理想目标是集体全球理想目标，不会以减排目标的形式为单个国家规定具体义务或承诺，但敦促每个国家以社会、经济和环境上可持续的方式并按照国情为实现这一目标作出贡献；

9. 要求理事会定期监测在实施一揽子措施的各项要素以实现长期理想目标方面的进展，包括通过以下做法进行监测：国际民航组织环境盘点流程；审查国际民航组织可持续航空燃料愿景；进一步评估二氧化碳减排和气候变化对国际航空、地区和国家、尤其是发展中国家的费用影响，对部门发展的影响和为实现长期理想目标所开展的各项努力的费用影响；监测国际航空二氧化碳减排国家行动计划提供的信息；以及实施手段。为此目的，理事会将考虑必要的方法以监测进展，并向国际民航组织大会的未来届会报告；

10. 进一步鼓励所有国家向国际民航组织提交和更新减少国际航空二氧化碳排放的自愿行动计划，阐述其各自的政策、行动和路线图，包括长期预测；

11. 请那些选择编制或更新其行动计划的国家尽快并最好在 2024 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实施这些措施所需的任何具体援助的资料；

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 2024 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，包括通过与金融和其他相关机构合作，就查明可能的航空去碳融资来源开展合作与援助，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适当的标准、方法和一个机制，以衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放，要求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，支持国际民航组织的进展衡量工作；

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 UNFCCC 报告来自国际航空的二氧化碳排放，以助其根据成员国批准的信息来评估本部门实施行动中所取得的进步；

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 UNFCCC 进程对使用国际航空作为其他行业气候融资潜在收入来源一事明确表示关切，以确保国际航空不会被过度当作这种收入来源的目标；

17. 认识到与力度水平相称的实施手段，包括融资，将推动长期理想目标的实现。这要求根据国情向国家进行大量投资，国际民航组织也可使用各种可能的模式和/或供资机制，便利为实施具体的航空二氧化碳减排措施提供融资和投资支持；

18. 要求理事会：

- a) 启动具体措施或机制，以便尤其为发展中国家和有特别需要的国家提供便利，更好地获得私人投资能力和发展银行等金融机构的供资来开展有助于国际航空去碳的项目，并鼓励为这一目的提供新的和额外的供资；
- b) 进一步考虑在国际民航组织之下建立一项气候融资举措或供资机制，同时处理可能的财务、制度和法律挑战，并向国际民航组织大会第 42 届会议报告；
- c) 上文 a) 和 b) 分段将对一个稳健的长期理想目标专项援助和合作方案予以补充，以便就最佳做法分享信息及提供指导、能力建设和其他技术援助。欢迎制定国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案，并应对其进行扩展，增加对于实施国际民航组织长期理想目标援助、能力建设和培训（ACT-LTAG）方案中其他减排措施（例如航空器技术、运行改进、基础设施变更、低碳航空燃料和其他更清洁的航空能源来源）的支持；
- d) 推动自愿转让技术，尤其是向发展中国家和有特别需要的国家，以使其能适应先进技术，并增强其对实现长期理想目标的贡献；和
- e) 按照“不让任何国家掉队”举措，敦促国际民航组织成员国向国际民航组织环境基金作出经常性和实质性捐助，以开展国际民航组织长期理想目标的具体活动，包括 ACT-SAF 方案，旨在协助发展中国家和有特别需要的国家。还鼓励各国在国际民航组织技术合作方案下开展具体项目。

19. 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（IPCC）关于航空与全球大气特别报告和第四次评估报告中所查明的不确定性，并确保 IPCC 以及其他联合国相关机构未来的国际评估中包括关于航空器引起的大气影响的任何最新信息；

20. 要求理事会：

- a) 继续为成员国制定和及时更新指南，以采用旨在减少或限制国际航空排放环境影响的政策和措施，并开展进一步研究，减轻国际航空对气候变化的影响以及使国际航空系统和基础设施适应气候变化的影响和风险；

- 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，继续评估各种措施包括现有措施的成本和效益，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，同时协作努力，通过各种方案取得最佳环境效益；

21. 请理事会和成员国与相关组织携手合作，力求就实施航空部门内二氧化碳减排措施（例如技术、运行和燃料）取得最大程度的进展，并认识到航空二氧化碳减排的最大潜在影响将来自与燃料相关的措施；

22. 鼓励理事会和成员国按照不让任何国家掉队举措，跟上创新航空器技术、有利于减排的新型运行及可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他更清洁能源来源的步伐，以便促成及时认证，并及时视情更新与制定相关国际民航组织标准和建议措施与指导。鼓励国际民航组织及其成员国为实现长期理想目标继续就一揽子措施的各项要素开展工作，包括下文第 23 段至第 28 段；

23. 要求各国：

- a) 考虑采取鼓励向市场推出燃料效率更高的航空器的政策，推动制造商和航空器运营人进行具有成本效益的机队更新，并通过国际民航组织进行合作来交换信息以及制定航空器寿命终止最佳做法（例如航空器回收）指南；和
- b) 激励和加快在研究和开发零二氧化碳排放的新航空器方面的投资；

24. 要求理事会：

- a) 酌情根据航空器效率技术的最新改良更新飞机的二氧化碳排放合格审定标准；
- b) 视情为新的先进航空器技术及时更新和制定相关国际民航组织标准和建议措施（SARPs）与指导；和
- c) 更新航空器燃耗的中、长期技术目标；

25. 要求各国：

- a) 与制造商、空中航行服务提供者（ANSPs）、航空器运营人和机场运营人携手合作，在考虑到航空系统组块升级（ASBUs）的情况下，加快开发和实施节省燃料的航线和空中航程序及地面运行，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，以便能实施新的空中交通管理运行概念，更具环境效益地利用空域；
- c) 通过国际民航组织进行合作，交流关于绿色机场的信息和最佳做法，包括与机场规划、发展、运行和维护有关的做法；和
- d) 考虑进行气候风险评估，以促进将有关国际航空系统和基础设施的气候变化适应措施酌情纳入国家气候政策和规划过程；

26. 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）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、气候变化适应和具有承受力的发展、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；
- d) 出版并维护关于在机场实施环境可持续做法的指导材料，包括电子生态机场工具包；和
- e) 鼓励各国以具有气候承受力的方式发展其航空系统和基础设施，重点是制定政策，整合减缓和适应气候变化的行动，推动可持续的航空发展。

27. 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，以便加快更清洁和可再生航空能源来源的适当研究、开发、部署和使用，包括可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）的使用；
- b) 考虑采取激励措施，鼓励部署更清洁和可再生航空能源来源，包括可持续航空燃料和低碳航空燃料；
- c) 与相关利害攸关方携手合作以加速燃料的研究、认证和开发以及加工技术与原料生产，并加速对新航空器和发动机的认证以允许使用 100% 的可持续航空燃料，以便降低成本和支持可持续燃料生产途径逐步扩大形成商业规模，尤其是鼓励和促进可持续航空燃料和/或低碳航空燃料采购协议以及支持及时对机场和能源供应基础设施进行必要改变，同时虑及各国的可持续发展；

- d) 承认所有燃料的现行可持续性评估做法，包括用于航空的应实现温室气体在生命周期内净减排的燃料，这些做法为当地社会 and 经济发展做出贡献；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；

28. 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制定政策，进一步推动转型至更清洁、可再生的航空能源，包括可持续航空燃料和低碳航空燃料；
- 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和低碳航空燃料未来使用情况的全球观点并虑及温室气体生命周期排放方面的变化，以便评估在实现全球理想目标方面取得的进展；
- d) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续航空燃料和低碳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；
- f) 继续评估在开发和部署可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源方面取得的进展，以此作为国际民航组织盘点流程的一部分，并于 2023 年召开第三次航空与代用燃料会议，以审查 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，其中包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源，以按照“不让任何国家掉队”（NCLB）举措并虑及国情和能力，确定一个全球框架。

29. 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，确定针对潜在气候变化影响的适应措施，并维持和加强关于国际航空气候变化风险评估和适应措施的指南；和

30. 要求理事会继续与联合国气候中和举措合作，在为这一举措拟定航空温室气体排放量化方法和工具方面保持领先地位，包括将货运排放整合在内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 and 各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。

**A41-22：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合
声明 — 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一个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，查明存在的主要问题和困难，包括为成员国查明问题和困难，就一个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，包括一个将各种特殊情况 and 各自能力考虑在内的方法，以及提出自 2020 年起将这项计划作为一揽子措施的一部分加以实施的机制，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技术、运行改进和可持续航空燃料；

鉴于大会 A39-3 号决议决定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，将其作为一揽子措施的一部分，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航空燃料；

认识到国际民航组织是处理国际航空排放的适当论坛，并且认识到理事会、其气候和环境委员会（CEC）、其技术咨询机构（TAB）及其航空环境保护委员会（CAEP）为支助实施国际航空碳抵消和减排计划所开展的大量工作；

欢迎附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划》（CORSIA）第一版获得通过，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 —《显示符合国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的程序》第二版的发布；

欢迎在编制和更新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，这些要素反映在附件 16 第 IV 卷中直接提及的 14 份国际民航组织文件中，包含理事会批准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采取一种协调一致的做法与航空业界合作开展能力建设活动的重要性，以支持国际航空碳抵消和减排计划的实施，特别是通过国际民航组织 CORSIA 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成员国之间建立国际航空碳抵消和减排计划伙伴关系，这有助于各国顺利实施监测、报告和核查方面的各项要求，以及向国际航空碳抵消和减排计划中央登记册报告年度二氧化碳的排放情况；

欢迎不断有成员国宣布欲在自 2021 年开始的试行阶段自愿参与国际航空碳抵消和减排计划，自愿参与的数量在 2021 年有 88 个国家、2022 年有 107 个国家，而 2023 年有 115 个国家；

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；

忆及鉴于 COVID-19 大流行病以及为避免给飞机运营人带来不适当的经济负担，理事会（2020 年 6 月）决定在试行阶段使用 2019 年排放量而不使用 2020 年排放量来实施 CORSIA 相关设计要素（即：CORSIA 基线、计算飞机运营人抵消要求的基准年和新加入者的阈值）；

认识到在航空环境保护委员会的技术援助下，理事会完成了对国际航空碳抵消和减排计划的 2022 年定期审查，包括 COVID-19 大流行病及其二氧化碳恢复情景对试行阶段之后的 CORSIA 基线的影响分析；

注意到航空业反对分散的国家和地区性基于市场的措施，支持国际航空碳抵消和减排计划作为单一的全球碳抵消计划，将其作为一项符合成本效益的措施，对包括技术、运行和基础设施措施在内的更为广泛的一整套措施进行补充；

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计入一次；

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性基于市场的措施；

重申对利用国际民用航空作为其他部门气候融资的潜在收入来源的关切，以及重申基于市场的措施应确保，国际航空部门与其他部门相比受到公平的对待；

忆及《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）和《巴黎协定》，并承认其在顾及国情差异情况下的共同但有区别的责任和各自能力的原则；

还承认《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 UNFCCC 下通过的《巴黎协定》所规定的各项目标；

鉴于 UNFCCC 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》下的一个新的市场机制，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 UNFCCC 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；

认识到本决议不为 UNFCCC、《巴黎协定》或其他国际文书下的谈判开启先例，也不对谈判结果进行预判，不代表 UNFCCC、《巴黎协定》或其他国际文书缔约方的立场；

大会：

1. 决定本决议以及 A41-20 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 A41-21 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化取代 A40-17 号决议、A40-18 号决议和 A40-19 号决议，并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 承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、可持续航空燃料和 CORSIA 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、运行改进和可持续航空燃料；

3. 还承认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续航空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二氧化碳净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对实现全球理想目标的一揽子广泛措施具有补充作用，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，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，在成员国采取的航空器技术、运行改进和可持续航空燃料方面取得进一步进展，并反映在成员国解决国际航空产生的二氧化碳排放的行动计划中，且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份在该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，确保以均衡的方式在所有要素中取得进展，并增加因长期实施非基于市场的措施所带来的减排量的百分比；

8. 承认各国，特别是发展中国家，在易受气候变化影响、经济发展水平、以及其在国际航空排放中的含量等方面的特殊情况和各自能力，同时最大程度地减少市场扭曲；

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，同时最大程度地减少市场扭曲，具体如下：

- a) 试行阶段在 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，适用于自愿参加试行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行阶段和第一阶段，注意到已经自愿参加的发达国家正在发挥带头作用，另外一些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行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；和

- 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）的实施情况，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下一个遵守周期酌情作出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其做出决定；

10. 忆及其在第 39 届会议上决定 CORSIA 须适用于两国之间相同航线上的所有飞机运营人，以期最大程度地减少市场扭曲，具体情况如下：

- a) 根据上文第 9 段纳入 CORSIA 的两国之间航线上的所有国际航班均属 CORSIA 抵消要求的范围；
- b) 根据上文第 9 段纳入 CORSIA 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 CORSIA 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 CORSIA 的两国之间航线上的所有国际航班均免除 CORSIA 抵消要求，但保留简化的报告要求；

11. 忆及其在第 39 届会议上决定并进一步决定从 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) 飞机运营人的抵消要求 = [% 部门部分 × (特定年份 CORSIA 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 CORSIA 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 2021 年至 2023 年的部门增长因子 = (特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 所涵盖的总排放量) / 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量，2024 年至 2035 年的部门增长因子 = (特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量 — 2019 年 CORSIA 所涵盖的总排放量的 85%) / 特定年份 CORSIA 所涵盖的总排放量；
- c) 其中 2033 年至 2035 年的飞机运营人增长因子 = (特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量 — 2019 年 CORSIA 所涵盖的飞机运营人排放量的 85%) / 特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量；
- d) 其中 % 部门部分 = (100% - % 个别部分) 和；
- e) 其中 % 部门部分和 % 个别部分应用如下：
 - 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行期间是否将其适用于：
 - a) 如上文所述，特定年份 CORSIA 所涵盖的飞机运营人的排放量，或
 - b) 2019 年 CORSIA 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, 100% 部门部分和 0% 个别部分;
- v) 2033 年至 2035 年, 85% 部门部分和 15% 个别部分;
- f) 特定年份 CORSIA 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由于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 届会议上决定并进一步决定新加入者¹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 2019 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;

14. 忆及其在第 39 届会议上决定, 由于分阶段实施和豁免而未被该计划所涵盖的排放量, 不被指定为该计划包含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, 使飞机运营人能够核对其在该计划下的抵消要求, 同时每年向飞机运营人登记国指定的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 CORSIA 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, 并要求理事会决定触发此种行动的依据和标准, 且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 CORSIA 进行一次定期审查, 供大会审议, 并要求理事会为开展此类审查制定方法和时间表。除其他外, 定期审查应包括:

- a) 评估: 实现国际民航组织全球理想目标的进展; 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;

¹ 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。

- b) 考虑改进该计划以支持《巴黎协定》的宗旨，特别是其长期温度目标；和更新该计划的设计要素，以便改善实施、提高成效和最大程度地减少市场扭曲，同时亦顾及改变该计划的设计要素如监测、报告和核查要求带来的影响后果；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性基于市场的措施，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，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 CORSIA 文件，其中涉及：国际民航组织 CORSIA 二氧化碳核算和报告工具、CORSIA 合格燃料、CORSIA 排放单位标准（EUC）、和 CORSIA 中央登记册等；
- c) 理事会考虑技术咨询机构的建议，编制和更新附件 16 第 IV 卷中提及的、关于 CORSIA 使用的合格排放单位的 ICAO CORSIA 文件；
- d) 理事保持和更新由国际民航组织主持的 CORSIA 中央登记册（CCR），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 CORSIA 的实施，并在气候和环境委员会及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，确保为遵守和实施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》建立的机制所产生的排放单位符合在 CORSIA 中使用的资格，只要它们与理事会根据技术咨询机构和航空环境保护委员会的技术贡献所做的决定取得一致，包括关于避免重复计算以及合格年份和时间框架的决定；

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 CORSIA 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 CORSIA 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 CORSIA 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 CORSIA 将使用符合上文第 19 段排放单位标准（EUC）的排放单位；

23. 要求理事会促进使用能够惠及发展中国家的方案所产生的排放单位，并鼓励各国发展其国内航空相关项目；和

24. 要求理事会探讨进一步制定与航空相关的方法，用于各种抵消方案，包括《巴黎协定》下的机制或其他方案，并鼓励各国在采取行动时使用这些方法来减少航空二氧化碳的排放，这可以进一步促使 CORSIA 使用实施这些方案所产生的信用额，而不重复计算减排量。

A40-9：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

A36-14：穿越极地航线的使用

A36-21：防止外来入侵物种的引入

鉴于国际社会日益认识到外来入侵物种对生物多样性构成的威胁；

鉴于国际运输，包括民用航空运输，是引进外来入侵物种的潜在通道；和

鉴于《生物多样性公约》、《全球入侵物种方案》及其他政府间和非政府国际组织目前正采取各种手段，有效地评估和管理威胁生态系统、生物环境和本地物种的外来物种；

大会：

1. 敦促所有缔约国支持相互之间的努力，以减少通过民用航空运输将潜在的外来入侵物种引入其自然分布区以外地区的危险；
2. 要求国际民航组织理事会在这方面继续与有关组织共同工作；和
3. 宣布本决议取代 A35-19 号决议。

A27-12：国际民航组织在制止非法空运麻醉品方面的作用

鉴于麻醉品滥用与麻醉品和精神作用物质的非法贩运仍然是需要迫切和长久注意的严重的国际问题；

鉴于联合国大会呼吁各专门机构积极参与执行题为“取缔麻醉品贩运国际运动”的联合国大会第 39/143、第 40/121 和第 41/127 号决议；

鉴于在 1987 年 6 月 26 日的《药物滥用和非法贩运问题国际会议宣言》中，各国致力于反对药物滥用和非法贩运的强有力的国际行动，以此作为其政策的重要目标；

鉴于药物滥用和非法贩运问题国际会议通过了《控制药物滥用今后活动的综合性多学科纲要》，作为国家、地区和国际各级未来的工作方案；

鉴于 A26-12 号决议敦促理事会迅速作出努力，继续探索国际民航组织在此方面可能发挥的作用，并向大会下届常会提交报告；

大会：

1. 核可理事会通过航空运输委员会、航行委员会、简化手续第十次专业会议所采取的行动，以及秘书处执行大会 A26-12 号决议和药物滥用和非法贩运问题国际会议通过的《综合性多学科纲要》所采取的行动；

2. 敦促理事会高度优先拟订具体措施，以便防止和消除机组人员、空中交通管制员、机械师和国际民用航空的其他工作人员可能使用非法药物和滥用其他药物或物质；

3. 敦促理事会继续开展工作，以便防止空中非法运输麻醉品和精神作用物质；

4. 要求理事会继续密切配合联合国和其他机构执行《控制药物滥用今后活动的综合性多学科纲要》的工作，确保本组织在实施与国际民用航空相关的一切方案中给予积极合作；

5. 要求理事会根据任何必要的进一步研究，建议采取特定行动和措施，其中包括编制关于国际民用航空可能遇到的所有有关药物问题的必要的指导材料；

6. 要求所有缔约国继续其防止空中非法贩运麻醉品的努力，采取适当的立法措施，以确保空中非法贩运麻醉品和其他精神作用物质的罪行受到严厉的处罚，并尽快成为 1988 年《联合国禁止非法贩运麻醉药品和精神药物公约》的当事方；

7. 要求理事会向大会下届常会提交关于本决议执行情况的报告；和

8. 宣布本决议取代 A26-12 号决议。

A40-9：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明**A29-15：国际客运航班上的吸烟限制**

鉴于国际民航组织大会对人类生活质量和人类从事工作和其他活动的环境，其中包括与发动机排放、臭氧层和航空器噪声有关的事项表示了关注并为提高人类在这些方面的福利作出了贡献；

鉴于国际民航组织大会已经认识到有责任实现民用航空运营和人类环境质量之间的最大兼容性；

鉴于各国越来越认识到在工作场所、公共建筑物和运输系统中吸烟造成的已知的健康危害，并已经采取了禁止行动；

鉴于航空器上“焦油”和其他吸烟残余物的积聚有害地影响氧气面罩和污染环境控制系统；

鉴于世界卫生组织（WHO）和国际劳工组织（ILO）认为职业安全与健康是相互联系而且不可分割的；和

鉴于世界卫生组织（WHO）一致通过了一项决议，敦促成员国禁止在不能确保避免被动吸烟的公共交通工具上吸烟，并要求其总干事与国际民航组织合作；

大会：

1. 要求国际民航组织理事会加强其在航空器上禁止吸烟的安全方面的研究；
2. 要求国际民航组织理事会在世界卫生组织的协助与合作下，采取适当措施，在所有国际航班上推行无烟旅行环境；
3. 敦促各缔约国同时尽快采取必要措施，在所有国际客运航班上逐步限制吸烟，目标是在 1996 年 7 月 1 日前实行全面禁止吸烟；
4. 要求国际民航组织理事会向大会下届常会报告本决议所有方面的执行情况。

A35-12：保护旅客和机组的健康并防止通过国际旅行传播传染病

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条声明：“本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、有效和经济的航空运输的需要”；

鉴于《国际民用航空公约》第十四条声明：“各缔约国同意采取有效措施防止经由空中航行传播霍乱、斑疹伤寒（流行性）、天花、黄热病、鼠疫以及各缔约国随时确定的其他传染病。为此，各缔约国将与负责关于航空器卫生措施的国际规章的机构保持密切的磋商”；

鉴于由航空运输在世界范围传播传染病及其威胁，在过去若干年中已有增加；

鉴于大会第 A29-15 号决议敦促所有缔约国采取必要措施，在所有国际客运航班上逐步限制吸烟，目标是在 1996 年 7 月 1 日前实行全面禁止吸烟；

鉴于航空旅行的年长者和残疾人的数量不断增长，以及国际飞行的持续时间不断延长可能对旅客的健康造成额外风险，并可能在机上引发更加频繁的医疗紧急情况；

鉴于国际民航组织预测在可预见的未来，旅客人数将以每年百分之五的速度增长，因而潜在地增加了航空旅行期间医疗紧急情况的发生；

鉴于通信技术使在地面设施中的医生能够对飞行中的旅客进行诊断和治疗；

鉴于健康问题正在成为一些人决定是否飞行的一种考虑，这对航空公司和机场的经济具有潜在的极大不利影响；和

鉴于有必要协调国际民航组织、一些缔约国、欧洲民用航空会议（ECAC）、世界卫生组织（WHO）、世界旅游组织（WTO-OMT）和一些国际组织，如航空医学协会（AsMA）、国际航空和空间医学院（IAASM）、国际航空运输协会（IATA），国际机场理事会（ACI）和其他感兴趣的组织在全球实施关于健康问题的大量活动和进展；

大会：

1. 宣布保护国际航班上旅客和机组的健康是安全航空旅行的一个不可缺少的组成部分，应该建立条件，确保以及时和具有成本效益的方式来加以维护；
2. 要求理事会审议有关旅客和机组健康的现行标准和建议措施，并视情制定新的标准和建议措施，同时适当考虑航空运输运行中的全球健康问题和最近的发展情况；
3. 要求理事会做出合适的机构安排，协调各缔约国以及国际民用航空界其他成员旨在保护旅客和机组健康的努力；

4. 要求理事会作为一优先事项，在公约合适的附件中制定标准和建议措施，以便处理应急计划，防止通过航空运输传播传染病；
5. 敦促所有缔约国同时确保执行有关旅客和机组健康的现行标准和建议措施；
6. 要求理事会支持进一步研究航空运输对旅客和机组健康的影响；和
7. 要求理事会向大会下一届常会报告执行本决议各方面的情况。

A41-11：申明全球承诺支助航空从 COVID-19 大流行中安全高效地恢复并使航空在今后更具韧性的航空运输简化手续宣言

鉴于简化手续是对加快航空器、旅客/机组、行李和货物通关的边境管制流程的高效管理；

鉴于实施附件 9 —《简化手续》所载的标准和建议措施(SARPs)对于简化航空器、旅客/机组及其行李、货物和邮件通关手续，以及应对边境管制和机场流程方面的挑战从而保持航空运输业务效率至关重要；

认识到借鉴相关指导、最佳做法、综合风险管理做法以及通过 COVID-19 大流行病汲取经验教训，以使国际航空界能够迅速应对与公共卫生相关的危机；并对今后类似疫情建立韧性的未来公共卫生相关危机的有效危机应对框架的重要性；

进一步认识到各国之间对用于跨境旅行的健康证明给予相互承认；以及使用数字旅行证件和与卫生相关凭证的可互用长期解决办法的必要性；

承认由于 COVID-19 的持续影响，包括由于民航当局、公共卫生实体、政府其他当局及业界在实施附件 9 —《简化手续》规定方面的协调与协作不够充分，因而各国及更广泛的航空运输业界面对 COVID-19 大流行病，为保持安全且高效运行以及保护旅行公众和航空人员健康和航空安全所面临的挑战；和

忆及 2021 年 10 月 12 日至 22 日举行的 COVID-19 高级别会议 (HLCC 2021)，以及部长级全体会议核准的简化手续分会的成果。

大会：

1. 敦促成员国考虑对各种措施进行协调，以使各国能够互认互信共享的旅行者 COVID-19 状态信息，并考虑到各国适用的数据保护规定；

2. 敦促成员国向旅行公众和航空界的所有利害关系方及时传达与公共卫生相关的入境要求，同时定期评估紧迫公共卫生威胁的可能性，并及时采取应急措施；

3. 要求成员国努力将过境数字健康证明与非数字健康证明的核查一体化，以便在可能范围内简化其检查系统中部署的健康凭证验证手续，并注意到对于某些国家，健康证明的核查并不总是在边境管制点进行；

4. 敦促成员国采取相互承认健康证明的政策以及适当的监管框架，该框架应考虑到与在旅行中使用健康证明相关的所有数据保护和隐私要求并纳入适当的保障措施；

5. 要求成员国在所有旅客处理工作中促进全球可互用性，无论这些工作是涉及人工或自动程序，亦或是两者的某种组合；

6. 要求成员国支持开发和实施可便利航空旅行并可减缓传染病传播的创新的非接触式技术及技术设备；

7. 要求成员国按照世卫组织的建议支持疫苗接种证书，并且如果这些疫苗接种证书是以数字方式签发的，则应具有可互操作性，应考虑到国际民航组织《非限制环境可见数字印章（VDS-NC）技术报告》中的规范以及地区或全球政府间机构或国际公认组织的其他可互操作格式；

8. 要求需要提供与健康相关的文件或联系方式的成员国考虑开发健康数字平台，同时考虑到非数字选择方案，在该平台上，旅客可提交所有相关详细信息，申请获得目的地国和过境国批准旅行的通知；

9. 敦促成员国进行全面的风险评估，评估时应考虑到其背景因素、风险承受能力以及附件 9 中与公共卫生相关的各项规定在航空中的实际应用情况；

10. 敦促成员国在制定国家航空计划以便为构成公共卫生风险的传染病的爆发做好准备时，在包括业界在内的所有相关利害关系方之间建立起多部门沟通、协调和协作，并确保负责管理突发公共卫生事件的各个国家行为者之间的协调和统一；

11. 敦促成员国确保民航和卫生当局之间的协调，以便能够无缝落实附件 9 —《简化手续》中有关卫生的相关规定，同时考虑采用多层次的基于风险的做法来制定其卫生措施；

12. 要求国际民航组织与有关国际组织和业界合作，通过参考理事会航空恢复工作队（CART）的建议和指导、预防和管理民用航空公共卫生事件的协作安排（CAPSCA）的指导、行业最佳做法、综合风险管理做法、各国的应对措施和从 COVID-19 吸取的经验教训，为未来与卫生相关的危机制定一个危机应对框架，以便使国际航空界能够迅速应对与卫生相关的危机；

13. 要求国际民航组织继续致力于研究可互操作的长期解决方案，这种方案可利用各国制定的数字旅行证件和与健康相关的证书，同时考虑到现有的解决方案和全球性限制因素；和

14. 要求国际民航组织继续监测新的事态发展，并与相关利害关系方合作，进一步编写指导材料，以便为附件 9 —《简化手续》中与卫生相关的规定的落实提供支持。

A37-13：防止通过航空旅行传播传染病**A41-12：在影响航空旅行的公共卫生紧急事件期间保持健康并维持安全的国际航空运输**

鉴于《国际民用航空公约》第十四条指出：“各缔约国同意采取有效措施防止经由空中航行传播霍乱、斑疹伤寒（流行性）、天花、黄热病、鼠疫以及各缔约国随时确定的其它传染病，为此，各缔约国将与负责关于航空器卫生措施的国际规章的机构保持密切的磋商”；

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条指出：“本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、有效和经济的航空运输的需要”；

鉴于联合国大会核准了在第三届联合国世界减少灾害风险大会上通过的《仙台宣言》和《2015-2030 年仙台减少灾害风险框架》；

鉴于世界卫生组织《国际卫生条例（2005）》第十四条第一款指出：“世界卫生组织在实施本条例时应该酌情与其它有关政府间组织或国际机构合作并协调其活动，其中包括通过缔结协定和其它类似的安排”；

鉴于国际民航组织 A37-13 号决议指出：“保护国际航班上旅客和机组的健康是安全航空旅行的一个不可缺少的组成部分，应该建立条件，确保以及时和具有成本效益的方式来加以维护”；

鉴于国际民航组织 A39-24 号决议指出，“所有国家可以从将减少灾害风险的战略纳入他们的航空运输部门战略计划中受益”，指示国际民航组织“建立危机应对政策和关于减少航空灾害风险的战略”，并确保“国际民航组织在适用时且符合其战略目标时参与现行适当机制，以支持跨部门实施《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》和《联合国关于为促进复原能力减少灾害风险的行动计划》”；

鉴于国际民航组织 A40-14 号决议指出：“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”；

鉴于附件 1 —《人员执照的颁发》、附件 6 —《航空器的运行》、附件 9 —《简化手续》、附件 11 —《空中交通服务》、附件 14 —《机场》的第 I 卷—《机场设计和运行》、附件 18 —《危险物品的安全航空运输》、附件 19 —《安全管理》以及《空中航行服务程序 — 空中交通管理》（Doc 4444 号文件），载有应由缔约国采取的与卫生措施相关的若干标准和建议措施及程序，以便管理航空执照持有人的体检证、保障航空人员和旅客的健康和安全、支持航空人员履行职责以及在公共卫生紧急事件期间支持全球航空服务的持续、安全、有序运行；

鉴于国际民航组织民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）方案、国家航空运输简化手续方案（NATFPs）和国家航空运输简化手续委员会（NATFCs）是改善沟通和合作以及协调公共卫生准备和应对计划的适当机制；

鉴于附件 9 中题为“与卫生有关的规定”的新的第 10 章以从 COVID-19 大流行中吸取的经验教训为基础，以便在影响航空旅行的公共卫生紧急事件期间保持健康和维持安全的国际航空运输；

鉴于国际民航组织 CAPSCA 全球专题讨论会于 2022 年 3 月 29 日至 31 日举行，非常支持为考虑加强 CAPSCA 和为未来突发公共卫生紧急事件建立航空复原力提出的建议；

鉴于国际民航组织 CAPSCA 全球专题讨论会认识到需要审计各国对附件 9 第 10 章“与卫生有关的规定”的实施情况，以确定需向各国提供的援助；和

鉴于国际民航组织医疗规定研究小组（MPSG）和其他相关国际民航组织工作组是制定航空卫生管理计划和《空中航行服务程序（PANS）— 卫生》的适当机构，以补充国际民航组织的标准和建议措施（SARPs），并得到数字化信息共享平台的支持。

大会：

1. 指示国际民航组织加强其危机管理能力，包括根据在 COVID-19 危机期间获得的经验建立危机应对框架和机制；

2. 指示国际民航组织探索使 CAPSCA 框架的治理正式化的办法；

3. 指示国际民航组织继续与世卫组织和其他相关组织订立正式的合作协议，以加强 CAPSCA 和与公共卫生有关的简化手续活动。

4. 指示国际民航组织继续与世卫组织和其他公共卫生团体、与其他相关航空医学和其他相关专业医疗组织、与地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全小组（RASGs）协作，并与空中航行委员会及航空专题专家组（包括人员培训和执照颁发专家组和安全管理专家组）一道开展工作，以便于共享信息和资源，以实现有关预防和管理公共卫生紧急事件方面的全球协调统一；

5. 批准国际民航组织制定航空卫生管理计划，支持航空卫生综合管理的实施工作，将《公约》各附件中所含有关医疗和卫生相关的标准和建议措施的各项参考合并为航空卫生管理的综合资料库，以便：

a) 管理航空执照持有人的体检证；

b) 保障航空人员和旅客的健康和安全；

c) 为实施与卫生相关的标准和建议措施设计适当的审计框架和能力建设援助机制；和

d) 在影响航空旅行的公共卫生事件（包括但不限于传染病）期间，支持全球航空服务的持续、安全和有序运行；

6. 指示国际民航组织适当考虑制定《空中航行服务程序（PANS）— 卫生》，以进一步支持各国实施与卫生有关的国际民航组织标准和建议措施；

7. 敦促缔约国确保医疗、公共卫生和航空部门合作制定国家航空防备计划，以解决国际关注的公共卫生紧急事件（PHEIC）和/或其他适当的公共卫生紧急事件，该计划将与国家总体防备计划相结合，并与仙台减少灾害风险框架相一致；

8. 敦促缔约国确保国家航空防备计划符合国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）和世界卫生组织《国际卫生条例》（2005 年），并基于科学原理和国际民航组织及世界卫生组织的指导原则；

9. 敦促缔约国为航空医学专家、机场运营人、航空器运营人、空中航行服务提供者等利害攸关方参与拟定与卫生有关的相关航空计划制定规定；

10. 敦促缔约国参与民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）方案，以加强该方案并确保其目标得到实现；

11. 敦促缔约国支持专题专家小组（例如医疗规定研究小组（MPSG）和简化手续专家组（FAL））的活动，以保护可能影响健康或在公共卫生紧急事件期间对安全航空旅行构成风险的航空人员和旅客的健康和安全；和

12. 宣布本决议替代 A37-13 号决议。

A40-14： 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。

A27-13：保障国际公共航空运输

鉴于 1944 年在芝加哥签署的《国际民用航空公约》在其序言中承认一项基本目标是“使国际民用航空按照安全和有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营”，这一原则载于《公约》的第四十四条中，并鉴于对《国际民用航空公约》第十三条或任何其他条的解释和适用必须与上述指导原则相符合，相一致；

考虑到国际航空运输对于世界和平和发展中国家经济的至关重要性和这些国家保持其自身航空运输系统所需付出的特殊努力；

鉴于第三次航空运输会议通过了建议 9，即在没有疏忽或犯罪证据或其推定的情况下，需要保护航空承运人的航空器免遭扣押；

鉴于航空运输是一项符合大众利益的服务，航空运输的加强和保持其连续性属于国家权力的行使范围，其活动的实施是为了共同利益；

鉴于航空运输经营人的根本目的是按照《国际民用航空公约》规定的法律地位和特定体制提供一项公共事业；

大会：

1. 重申航空运输经营人所提供服务的公共事业性质，承认这一服务的根本目的是满足各国人民的共同利益，促进这一利益是国家、承运人和使用者的共同愿望；
2. 宣布就有关航空承运人而言，在不存在疏忽或犯罪证据或其推定的情况下，对用于商业航空运输的航空器的任何不当扣押均为破坏《国际民用航空公约》所制定原则的行为。

A33-20：在航空战争险保险领域提供援助采取协调一致的做法

A24-1：国际和平日

鉴于 9 月第 3 个星期二被联合国宣布为国际和平日；

鉴于和平是所有个人和国家以及联合国大家庭的所有组织的首要目标；

鉴于民用航空是各国之间和人民之间进行国际联系的基本工具，而且正如《国际民用航空公约》序言所陈述的那样，它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；

国际民航组织大会：

特此决定今后纪念这一天 — 今年的这一天也是其第二十四届会议的开幕日，同时热切盼望为民用航空工作的所有人们深切而不断地意识到他们的工作能够实现国际合作与世界和平作出贡献。

A29-3：全球规则的协调一致

鉴于国际民用航空的相互依存使得航空成为最终将从全球化概念中获益的一个主要领域，而各国适用国际民航组织标准的规则的全球统一是这一概念的一个重要组成部分；

鉴于国际航空目前包括：国家的和跨国的大型航空承运人，以及从事全球运营的各种航空公司联盟；航空公司的跨国所有体系；以及航空产品的多国制造；

鉴于各国在《关税及贸易总协定》《关贸总协定》的《航空器协定》中同意确保民用航空器操作和维修程序方面的合格审定要求和规格不成为贸易壁垒；

鉴于各国国际民用航空规则的全球统一对于有效地履行关贸总协定的义务是适宜的；

鉴于各个国家解释和适用国际民航组织安全标准有所不同，从而导致可能代价高昂的不同方式的运营；

鉴于通常只有相对少数的国家回应了国际民航组织秘书处关于对国际民航组织拟订的标准发表意见或表示同意的要求，导致决定以相对少数的回应作为依据，后果是既不利于实现规则统一，也不能最有利于国际民用航空安全有序的发展；

鉴于全球规则统一可促进《国际民用航空公约》第八十三条分条授权各国通过协议相互转移某些安全职能的议定书的执行；和

鉴于若干国家已开始统一国家规则的双边和多边方案，以纠正代价高昂的不相容问题，并促进国际民用航空更加有效的竞争；

大会：

1. 敦促尚未行动的国家和国家集团采取积极行动，促进关于适用国际民航组织标准的国家的规则的全球统一；
2. 敦促各国在其各自的国家规章中，在适用国际民航组织标准方面尽量采用国际民航组织管理标准的确切语言，并在其已实行或准备采用的更高标准方面寻求与其他国家的国家规则的一致性；
3. 敦促所有国家对国际民航组织理事会关于对国际民航组织拟订的标准发表意见和表示同意或不同意的要求作出回应，以防止决定以少数回应作为依据；和
4. 要求国际民航组织理事会继续强化国际民航组织的各项标准，并研究建立多边监测机制的可行性。

A33-11：航空器全球设计规范

鉴于《公约》第三十三条要求各国承认由登记国颁发的适航证，条件是其颁发要求等同于或高于按照《公约》制定的最低标准；

鉴于国际民航组织理事会 1972 年同意理事会通过的国际适航标准被公认为是使依据《公约》第三十三条所产生的权利和义务生效所必要的全面的国际规范；

鉴于国际民航组织理事会进一步同意，包含各个国家认为必要的全部细节范围的国家适航要求须作为各个国家每一航空器适航性鉴定的基础；

认识到为满足许多不同国家航空当局的要求而强加给航空器制造商和经营人的重复证明费用可通过避免此类重复而大大减少；

认识到美国联邦航空局和欧洲联合航空管理机构的共同努力把许多设计大国聚拢在一起，努力制定全球一致的设计规范和研究统一航空器合格审定程序的可行性；

大会：

1. 核可制定全球统一的设计规范和研究一致的航空器合格审定程序可行性的努力；
2. 敦促所有设计国和其他缔约国参与由联邦航空局/联合航空管理机构发起的国际统一项目；
3. 敦促秘书长确保国际民航组织在可行的范围内参与统一项目；和
4. 要求秘书长提请所有缔约国注意本决议。

A40-9：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

A41-8：国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统以及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明

鉴于认为整合本组织关于 CNS/ATM 的政策和做法的大会决议是适宜的，以便通过使其文本更易于获取和编排上更合乎逻辑而促进其执行和实际适用；

大会：

1. 决定附于本决议的附录构成国际民航组织关于 CNS/ATM 的持续政策和做法的综合声明，这些政策是大会第四十一届会议闭幕时所存在的政策；
2. 决定大会每届常会继续通过一份国际民航组织关于 CNS/ATM 的持续政策和做法的综合声明，并为此设立一个技术委员会；和
3. 宣布本决议取代 A35-15 号决议。

附录 A

一般政策

鉴于国际民航组织是能够有效协调全球 CNS/ATM 活动的惟一的国际组织；

鉴于国际民航组织 CNS/ATM 系统应被用来服务于全世界民用航空的利益和目标；

鉴于各缔约国应享有从已纳入国际民航组织 CNS/ATM 系统的全球系统中受益的平等权利；和

考虑到国际民航组织理事会于 1994 年 3 月 9 日制定和通过的《国际民航组织关于通信、导航和监视/空中交通管理系统实施和运行的政策声明》；

大会：

1. 决定无论什么都不能剥夺缔约国从国际民航组织 CNS/ATM 系统中受益的权利或造成提供国和使用国之间的歧视；

2. 决定各国的主权和边境不受国际民航组织 CNS/ATM 系统实施的影响；

3. 敦促有关国际民航组织 CNS/ATM 系统所有方面的规定和指导材料应通过召集有缔约国参加的适当的会议、大型会议、专家组会议和讲习班进行探讨和制定；和

4. 敦促将拟订的涵盖国际民航组织 CNS/ATM 系统所有方面的规定事先提交给所有缔约国，以便给予其足够的机会，尽可能地做好准备。

附录 B

国际民航组织 CNS/ATM 系统的统一实施

考虑到民用航空的国际性质和空中航行服务的地区相互作用；

考虑到第十次航行会议的建议 4/5、6/2、7/1、8/4 和 8/5、监测和协调未来航行系统发展和过渡规划（未来航行系统第二阶段）特别委员会第三次会议的建议 4/4 和 4/5，未来航行系统（第二阶段）委员会第四次会议的建议 4/4，以及第 11 次航行会议的建议 1/1、1/5、1/13、2/8、4/1、6/9、6/13 和 7/3；

考虑到这些建议已得到国际民航组织理事会的注意或批准，而理事会已指示国际民航组织秘书长采取一切适当措施；

认识到各地区在规划和实施国际民航组织 CNS/ATM 系统方面必须发挥的作用；

意识到某些地区在向这些系统过渡时可能经历的延误；

满意地注意到试验和示范方案以及所有地区在实施先进的 ATM 系统方面正在取得的进展；

相信所有地区的贡献将保证对试验进行更好的评估，并将有利于国际民航组织 CNS/ATM 系统的发展，以便该系统成为可互用的并有助于全球化和无缝隙的 ATM 系统，能够被采纳有效地满足地区和当地的需要；

注意到经济和体制问题，特别是成本/效益分析、设施筹资、成本回收和合作方面，需要各国单独和/或集体处理；和

注意到为使用户早日实现效益和全球协调统一地实施 CNS/ATM 系统以支持全球性的 ATM 系统，一些国家将需要技术和财务援助，并认识到关于国际民航组织将在协调技术合作安排以及促进向各国提供技术、财务、管理、法律和合作方面援助中发挥中心作用的声明；

大会：

1. 呼吁各国、PIRGs 和航空界使用国际民航组织的全球 ATM 运行概念作为指导规划和实施 CNS/ATM 系统的共同框架，将所有开发工作集中在全球 ATM 运行概念方面；

2. 要求各国和地区安全监督组织（RSOOS）确立次区域一级的共同规划和合作框架，以便共同开发通信、导航、监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统；

3. 敦促理事会保证国际民航组织为支持实施全球 ATM 系统制定必要的过渡战略、ATM 的要求和 SARPs；

4. 敦促理事会毫不迟延地继续审议与国际民航组织 CNS/ATM 系统的实施有关的经济、体制、法律和战略方面的问题；

5. 敦促理事会采取必要的措施保证未来的 ATM 系统以效绩为基础，并及时为未来系统制定效绩目的和目标；

6. 要求有能力这样做的国家，并请有关国际组织、用户和服务提供者：

a) 与资源有限的国家密切合作，不遗余力地协调和促进研究、开发、试验和示范（RDT&D）方案的执行；和

b) 验证全球 ATM 运行概念中确定的概念各组成部分；

7. 要求理事会作为大会所通过的预算范围内的高度优先事项，确保国际民航组织地区办事处，特别是发展中国家的地区办事处，可以获得足够的资源，同时考虑到将要求其向地区规划和实施小组提供的更多的支助，这些小组是制定向国际民航组织 CNS/ATM 系统过渡的地区规划的主要机构；和

8. 进一步要求理事会继续敦促各国、国际组织和金融机构筹集资源，以便援助在国际民航组织 CNS/ATM 系统的规划和实施中需要技术合作的国家。

附录 C

确保国际民航组织 CNS/ATM 系统和服务的抵御能力

鉴于 CNS/ATM 系统在演进，CNS 面临的相关威胁和脆弱性也在演进；

鉴于针对基于卫星的 CNS 系统、尤其是针对全球导航卫星系统（GNSS）的干扰发生次数显著增加；

鉴于 CNS 对干扰的抵御能力问题需要在全球一级以一种整体做法加以解决，应确保在基础设施架构、技术能力改进、民事和军事作业程序、无线电监管当局和军民协调等方面实现高效协调的演进；

认识到需要以一种互补和合作的方式最大限度地纳入所有合适的地面基础设施、空间基础设施和机载部件，以尽可能稳健地应对基于卫星的服务出现中断的情况或存在虚假或欺骗性信号的环境，从而提高对干扰的抵御能力；

认识到对基于卫星的 CNS 系统进行补充的航空器机载和地面基础设施都需要进行调整，以酌情包括干扰检测、减轻和报告功能，支持解决运行中遇到的性能异常；

相信如果结合使用适当的法律框架，此类能力和措施将使有关当局能够对发射机的非法运行造成的有害干扰采取行动，并避免此类非法发射机的扩散和使用以及测试和维修设备的滥用；

相信如果进行适当协调和适用最佳做法，军事和国家当局可以在必要时在不给民用航空造成不当影响的情况下，使用无线电设备进行与全球导航卫星系统有关的测试和其他干预；

相信军民协调应可推动与空域用户共享相关信息，特别是在冲突区附近飞行时；和

承认由于恶意原因导致机组人员丧失态势感知可被归类为网络安全威胁，在民航中是不可容忍的；故意发送误导性信号来代替准确信号对飞行安全的威胁远比失去此种信号严重得多。

大会：

1. 鼓励各国补充纳入合适且独立的航空器能力、基于卫星和地面的基础设施，最大限度地提高对任何类型干扰的抵御能力和抵抗力，以便向经过优化且采取了安保措施的 CNS 系统过渡；

2. 鼓励标准化机构和行业为航空器机载、基于卫星和地面的 CNS 系统组件开发适当的干扰检测、减轻和报告能力，以确保更高的 CNS 抵御能力、运行的连续性，并防止因使用受损的位置、速度或时间数据而产生任何级联效应；

3. 鼓励各国确保可提供足够的地面 CNS 能力，以确保安全运行，并使用独立监视信息补充在航空器一级纳入的位置、速度和时间信息；

4. 请国际民航组织制定高级别原则，涉及到如何纳入地面、空间和机载 CNS 系统和能力，使所获取的定位和定时服务更具抵御能力；

5. 敦促各国采取必要措施，避免干扰机等非法发射机的商业化/扩散和使用，并避免滥用可能影响到 CNS 系统的测试和维护设备；

6. 敦促各国确保航空当局、军事当局、服务提供者、无线电监管和频谱执行当局之间密切协作，采取任何必要的特别措施，确保所有 CNS 系统，特别是全球导航卫星系统所使用的频谱不受有害干扰；

7. 敦促各国避免进行影响民用航空的任何形式的干扰或欺骗；

8. 敦促各国在开展军事或其他经国家授权的安保或国防相关行动或训练时，尽可能提前与负责受影响空域的空中航行服务提供者（ANSP）进行协调并发出通知，以防止有可能造成影响民用航空的任何形式的干扰或欺骗；和

9. 敦促各国和运营人在评估冲突地区的干扰风险时，考虑到在这些地区外基于卫星的 CNS 系统的使用也可能受到影响。

A40-9：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

**A32-12：1998 年全球通信、导航和监视/空中交通管理
（CNS/ATM）系统实施会议的后续行动**

考虑到全球 CNS/ATM 系统实施会议（里约热内卢，1998 年）成功地使全球航空界的注意力前所未有地集中到资助和管理 CNS/ATM 系统的主要问题；

认识到会议明确了需要和可获得的资源，同时建议制定一个行动纲领，使得民用航空的安全有序的增长得以顺利进入二十一世纪；

深信国际民航组织未来在全球框架内开展工作的关键将是 CNS/ATM 系统的所有参与实施者的合作精神（正如会议通过的《二十一世纪全球空中航行系统宣言》中所强调的那样）；

意识到必须在国家、次区域和全球各级加强合作，以确保 CNS/ATM 系统要素之间的透明度和可互用性（以便完整的全球空中交通管理系统的目标得以实现）；

考虑到在大多数情况下，CNS/ATM 系统的筹资及其后的运作，特别在发展中国家，能够给放贷者、借贷者和用户带来共同效益；

注意到理事会同意的最初的后续行动主要通过国际民航组织地区规划进程的渠道进行；

进一步注意到会议宣言中拟订的具体的较长期后续活动除其他外，注重国际民航组织地区规划和实施小组（它们为正式承认新的空中航行设施和服务提供了讲坛）的作用；

大会:

1. 鼓励各缔约国表现出会议通过的《二十一世纪全球空中航行系统宣言》中所体现的合作精神，并将投入资源作为遵循其建议时的优先事项；
2. 请有关国际组织、用户和服务提供者在开展会议后续行动方面进行合作和承担义务；和
3. 要求理事会作为大会通过的预算范围内的高度优先事项，确保必要的可用资源，完成会议拟订的后续工作，并支持和协调各国和 CNS/ATM 其他合作伙伴所采取的后续行动。

A29-13: 安全监督的改善

大会:

忆及各缔约国负责对其领土为基地的航空承运人实行安全监督并对在其国家登记的航空器实行安全监督；

认识到虽然并非所有缔约国都有以其领土为基地的航空承运人，但拥有这种承运人的国家在其发展程度和国家资源方面有着巨大的差别；

认识到许多缔约国也许没有监管框架或财政和技术资源来满足《芝加哥公约》及其各个附件提出的最低要求；

注意到许多缔约国在根据国际法履行其对航空承运人经营的安全监督职责时可能经历困难；

认识到一些缔约国如不从其他一些公共用途中抽取急需的资源，便不能实施有效的监督；许多其他国家虽经营庞大的机队，但仍缺乏提供有效监督所必需的全部资源；甚至连最发达的缔约国也不能对飞入其领土的每架航空器进行监督；

注意到这种监督不力的情况由于航空器运营基地日益跨国界移动和许多航空承运人的经营日益具有多国性质而变得更加复杂；

认识到依据《芝加哥公约》起草的安全标准的有效实施需要政府的有效监督；

决定:

1. 重申各国的安全监督责任是《公约》的核心原则之一；
2. 要求各缔约国重申其安全监督义务，特别是载于《芝加哥公约》附件 1 和附件 6 的重要的安全规定；
3. 敦促各缔约国审查其履行这些义务的国家立法和审查其安全监督程序，以确保有效的实施；

4. 要求有能力这样做的国家以财务和技术资源的形式向提出请求的国家提供技术合作，以使这些国家得以履行其对航空承运人经营实行安全监督的责任。

A40-9：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

A32-11：国际民航组织普遍安全监督审计计划的订立

鉴于本组织的主要目标仍然是确保全世界国际民用航空的安全；

鉴于《国际民用航空公约》第三十三条要求各缔约国承认由另一缔约国颁发的适航证和人员执照的有效性，只要颁发这些文件的要求等同于或高于不时依据《公约》制定的最低标准；

鉴于《公约》第三十七条要求每一缔约国进行合作，保证在所有采用统一办法能便利和改进空中交通的事项中，使规章和措施实现尽可能最高的一致性；

忆及关于改善安全监督的大会 A29-13 号决议；

忆及国际民航组织安全监督计划的目标，这些目标力求确保各缔约国充分履行其对航空器运营、人员执照颁发和人员培训以及航空器适航性的安全监督责任；

忆及安全监督的根本责任属于缔约国，各国应不断审查其各自的安全监督能力；

考虑到全球安全监督战略民航局长会议关于加强国际民航组织安全监督计划的建议，其中呼吁国际民航组织实施由定期的、强制性的、系统的和协调一致的安全审计组成的普遍安全监督审计计划，并在公布审计结果中有更大的透明度；

认识到载于大会 A32-24 号决议的大会关于现金结余处置的决定；和

考虑到正如民航局长建议的那样，国际民航组织理事会赞同建立这样一个普遍安全监督审计计划；

大会：

1. 决定由国际民航组织实施由定期的、强制性的、系统的和协调一致的安全审计所组成的普遍安全监督审计计划；这一普遍安全监督审计计划将适用于所有缔约国；公布审计结果时将加大透明度和公开性；

2. 指示理事会随后使普遍安全监督审计计划自 1999 年 1 月 1 日起生效，其中包括一个系统地报告和监测有关安全的标准和建议措施实施情况的机制；

3. 敦促所有缔约国同意由国际民航组织主动实施审计，但始终须经被审计国同意，办法是与本组织签署一份双边《谅解备忘录》，其中对主权原则应给予充分的尊重；

4. 敦促所有缔约国确保审计结果仅用于有关安全的目的；

5. 指示理事会运用可得到的资源，以实施国际民航组织普遍安全监督审计计划；和

6. 要求理事会向大会下届常会报告计划实施情况，审查其进度和获得的经验，并向下届会议提交关于长期为该计划供资的提案。

A33-9：解决普遍安全监督审计计划查明的缺陷和促进技术合作项目的质量保障

鉴于国际民航组织普遍安全监督审计计划成功地执行了 A32-11 号决议规定的任务；

鉴于国际民航组织的主要目标依然是确保国际民用航空的安全；

鉴于促进实施国际标准有助于这一目标的实现；

鉴于在普遍安全监督审计计划下进行的审计得出的结论表明，一些国家在实施国际民航组织标准和建议措施及国家安全监督系统的关键部分方面存在着困难；

鉴于审计结果还表明出现问题的一些国家需要援助，以解决审计查明的安全关注；

忆及大会 A29-13 号决议呼吁所有有能力做到的国家以财务和技术资源形式向提出请求的国家提供技术合作，以使这些国家得以履行其对于航空承运人的经营实行安全监督的责任；

忆及大会第二十九届会议重申各缔约国负责对以其领土为基地的航空承运人实行安全监督并对在其国家登记的航空器实行安全监督；

认识到一些国家在没有援助的情况下，没有可利用的财务或人力资源来解决其存在的缺陷；

认识到技术合作局可向需要的国家提供所需援助；

认识到国际民航组织可向各国和国际组织提供有价值的援助，以组织弥补缺陷的双边和多边合作协议；

认识到计划在第三方援助下实施纠正项目的国家愿获得项目活动的独立质量保障，以达到高成功率；

认识到国际民航组织已经积累了提供质量保障职能所需要的专门知识和经验；和

认识到在由非技术合作局的其他各方向各国提供援助的情况下，国际民航组织可通过提供质量保障职能而发挥重大作用；

大会：

1. 要求秘书长确保在预算限制的范围内，尽可能利用本组织的所有专门知识，向需要的国家提供援助。这将包括而不限于：

- a) 提供关于可能的财务和技术援助来源的适当信息和指导；
- b) 特别是在地区办事处一级，通过酌情给予各种援助，促进国际民航组织标准和建议措施的实施；
- c) 利用国际民航组织本身具有的运营和技术专门知识，举办安全监督研讨会；
- d) 继续编制在航空培训项目框架内对官员进行培训所使用的材料；和
- e) 编制所有缔约国可接受的、用于弥补缺陷的指导材料；

2. 敦促秘书长确保国际民航组织按照要求提供可利用资源范围内合理的援助，以帮助各国取得必要的财务资源，资助各缔约国、行业组织或独立顾问的援助项目；

3. 要求秘书长支持、促进和推动国家和国际或区域组织之间双边和多边项目协议的利用；

4. 要求秘书长确保技术合作局尽可能利用对其手册和其他培训材料等有用材料项目提供的捐款以及人力资源，促进项目的完成；

5. 要求秘书长制定关于向各国提供的国际民航组织大型技术合作项目和与普遍安全监督审计计划的审计所查明的缺陷相关的所有技术合作项目的质量保障职能概念；

6. 要求秘书长考虑由国际民航组织的一个独立主管部门履行质量保障职能；

7. 要求秘书长应各国的要求，在有偿的基础上就国际民航组织以外的各方开展的安全监督实施项目向各国提供质量保障职能；和

8. 要求秘书长向成功解决了重大缺陷的国家征求资料并予公布，以便其他缔约国从彼此的经验中获益。

A36-6：国家对外国运营人的航空运营人许可证的承认及其运行的监视

鉴于《公约》及其附件为缔约国建立一个以相互信任和承认为基础的民用航空安全系统提供了法律和运行框架，其中要求所有缔约国履行其义务,尽可能地执行标准和建议措施并充分地进行安全监督；

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求每个缔约国进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应在其管理和做法上求得可行的最高程度的一致；

忆及在承认其他缔约国颁发的证书和执照有效方面，以《公约》第三十三条及适用的标准为圭臬；

忆及各缔约国负有安全监督的最终责任，必须持续审查其各自的安全监督能力；

鉴于本组织的主要目标仍然是确保世界范围国际民用航空的安全；

忆及大会 A35-7 号决议，除其他外，敦促各缔约国分享关键性的安全资料，并提醒各国需要监视所有航空器的运行；

忆及 2006 年全球航空安全战略的民航局长会议呼吁各国把承认其他国家的证书和执照有效完全基于安全考虑，而不以获取经济利益为目的，以及除其他事项外，建议如下：

- a) 国际民航组织应制定指导方针和程序，以协助各国在承认证书和执照有效以及在监视其领土内的外国航空器运行方面，求得可行的最高程度的一致；
- b) 各国应根据《公约》并在不歧视的基础上制定运行规则，以规范在其领土内准许外国航空运营人入境及对其进行监视；
- c) 各国应在其双边航空运输协定中，根据国际民航组织制定的安全示范条款纳入安全条款；

鉴于《公约》确立了各政府必须遵守的基本原则，以确保国际航空运输服务能以有序、和谐的方式发展，因此，国际民航组织的目的之一是，支持让国际航空运输服务可以建立在机会均等、健全而经济的运行和各国相互尊重权利的基础之上，同时考虑到总体利益的原则和安排；

认识到在规范准许他国航空运营人入境的运行要求和措施方面的不一致，可能对其运行的安全、效率和正常带来不利的影响；和

认识到未经协调就制定关于监视他国航空运营人的国家政策和方案，可能会阻碍国际民用航空在社会经济发展方面的作用；

大会：

1. 提醒各缔约国需要完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs）对其运营人进行安全监督，以及要确信在其领土内飞行的外国运营人均受到其各自国家的充分监督，并在必要时采取适当行动以维护安全；
2. 敦促所有缔约国制定对由另一缔约国进行合格审定的运营人的运行进行批准和监视的要求和程序，并在必要时采取适当行动以维护安全；
3. 敦促所有缔约国在其双边航空运输协定中加入航空安全条款，并考虑到理事会于 2001 年 6 月 13 日通过的决议中所附的示范条款；
4. 敦促各缔约国承认其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而颁发的航空运营人许可证（AOC）有效，条件是，颁发该许可证的要求须等于或高于附件 6 第 I 和第 III 部分第 II 节所规定的最低适用标准；
5. 敦促秘书长继续制定指导方针和程序，以核实承认证书和执照有效的条件，并与《公约》第三十三条和适用的标准保持一致；
6. 敦促缔约国制定规范准许外国航空运营人进入其领土的运行规则，这要以《公约》为依据，以不歧视为基础，与国际民航组织的标准、指导方针和程序保持一致，而且充分考虑把各缔约国和运营人的成本和负担减至最少的必需性；
7. 敦促各缔约国避免单方面就规范准许其他缔约国运营人的入境实施具体的运行要求和措施，因为这可能对国际民用航空的有序发展带来不利的影响。

A34-1： 根据大会 A33-27 号决议第 3 执行条款设立的单独帐户中的资金的使用

A40-6： 通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标

鉴于本组织的一项主要目标仍然是确保世界范围国际民用航空的安全；

鉴于确保国际民用航空的安全既是成员国的集体责任也是其各自的责任；

鉴于根据《国际民用航空公约》第三十七条，各成员国承允在关于航空器、人员、机场、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；

鉴于在世界范围的基础上改进国际民用航空的安全要求所有利害攸关方的积极协作；

鉴于公约及其附件为成员国建立一个以相互信任和承认为基础的民用航空安全系统提供了法律和运行框架，因而要求所有成员国尽量执行标准和建议措施并充分地进行安全监督；

鉴于根据普遍安全监督审计计划持续监督做法（USOAP-CMA）进行的审计以及国际民航组织的协调验证任务（ICVMs）的结果表明，有些成员国尚未能建立令人满意的国家安全监督制度，并且还查明某些成员国具有重大安全关切（SSCs）；

鉴于国际民航组织通过在航空安全伙伴当中协调支助并调配资源，在促进执行标准和建议措施及纠正与安全有关的缺陷方面发挥着领导作用；

认识到为各成员国制定的国际民航组织行动计划，通过与其它利害攸关方的协调，可作为向那些国家提供直接援助和指导的平台，以解决其重大安全关切并处理关键要素有效实施（EI）水平较低的问题；

鉴于国际民航组织的地区合作政策致力于就国际民用航空的技术和政策等方面尽可能向各成员国提供援助、咨询和其它任何形式的支持，使其尤其通过与地区组织和地区民用航空机构的密切伙伴关系促进地区合作，履行与《国际民用航空公约》和国际民航组织战略目标有关的责任；

认识到并非所有成员国均有必要的人员、技术和财务资源来充分进行安全监督；

认识到建立次地区和地区航空安全和安全监督机构，包括地区安全监督组织（RSOOs）有可能通过因建立和运行一个共同的安全监督系统各成员国之间的协作而带来的规模经济和更大范围的协调一致，在很大程度上可帮助各国履行《芝加哥公约》规定的义务；

忆及成员国负责实施国际民航组织标准，并在此方面可以自愿决定把某些职能交给地区安全监督组织，并在适用时“各国”应理解为包括地区安全监督组织；

忆及第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）（2018 年）建议国际民航组织继续发展全球航空安全监督系统，以加强地区安全监督组织并提高其支持各国的有效性和效率，同时应对该会议提出的责任、治理和成本效益分析问题以及其它关切；

认识到附件 19 承认地区安全监督组织及其在代表各国履行被委托的国家安全管理职能方面的作用；

认识到成员国集团可能决定建立地区航空系统，其法律依据可能是一项国际条约，并将包括可适用于各参与国的共同规则和监督；

认识到通过采取涉及所有成员国、国际民航组织和民用航空运行中有关的其它各方的统一战略，可大大加强向在纠正安全监督审计中所查明的缺陷方面遇到困难的国家提供帮助，特别是在优先考虑具有重大安全关切的国家的情况下；和

认识到已建立的地区航空安全组（RASGs）的目的是确定目的、优先事项和指标以及制定可衡量的目标，以解决各地区与安全相关的缺陷，同时确保行动的一致性和各种努力的协调；

大会：

1. 指示理事会与所有航空安全伙伴合作，实施有助于成员国纠正通过普遍安全监督审计计划持续监测做法查明的缺陷的全面援助方案，重点是解决重大安全关切；

2. 指示理事会推动地区合作的概念，包括加强地区安全监督组织及地区航空安全组，以及确定目的、优先事项和指标以及制定可衡量的目标，以处理重大安全关切和与安全相关的缺陷；

3. 指示理事会采取适当行动，确保某一组成员国制定的地区航空系统规范得到认可并与国际民航组织框架一体化；

4. 指示理事会支持全球航空安全监督系统（GASOS）的实施和进一步发展，采取必要措施加强、评估和支持地区安全监督组织或地区事故和事故征候调查组织，以协助其成员国完成某些安全监督、事故和事故征候调查及安全管理职能和活动，同时确保这些国家履行《芝加哥公约》规定的其义务和责任；

5. 指示理事会继续与成员国、业界和其它航空安全伙伴建立伙伴关系，协调和便利向国家、次地区和地区的安全及安全监督机构，包括地区安全监督组织和地区航空安全组提供财务和技术援助，藉以提高安全并加强安全监督能力；

6. 指示理事会继续分析有关关键安全信息，以确定向国家和次地区、地区的安全及安全监督机构，包括地区安全监督组织和地区航空安全组提供援助的有效手段；

7. 指示秘书长继续推动国际民航组织、地区航空安全组、地区安全监督组织和其它组织就与航空安全相关的活动开展协调和合作，以减轻重复性审计或检查给各国带来的负担，并减少重复性的监督活动；

8. 敦促各成员国将解决重大安全关切作为最优先的工作，以确保国际民用航空不会面临急迫的安全风险，同时确保国际民航组织附件中提出的标准所确定的最低要求得到遵守；

9. 敦促各成员国酌情将飞行程序方案用于基于性能导航的实施，并额外提供援助（财务或其他援助）以确保连续性及可持续性；

10. 敦促各成员国进一步开展并进一步加强地区和次地区合作，以促进最高程度的航空安全；

11. 呼吁所有成员国和有关航空安全伙伴，在可能的情况下，协助要求拥有财政和技术资源的国家确保立即解决所明确的重大安全关切和国家安全监督系统的长期可持续性；

12. 鼓励各成员国与其它国家、航空业界、金融机构和其它航空安全伙伴建立伙伴关系，以加强其安全监督能力，从而更好地履行国家责任和促进更安全的国际民用航空系统；

13. 鼓励各成员国促进建立地区或次地区伙伴关系，协作制定解决共同问题的办法，以培养其各自国家的安全监督能力，并参与加强和推动地区航空安全和安全监督机构，包括地区安全监督组织或为其提供切实的支助；

14. 要求秘书长在协调各项努力中发挥领导作用，通过制定国际民航组织行动计划和/或具体项目提案，协助各国解决重大安全关切，并协助各国取得必要的财务资源，为此类援助计划供资；

15. 要求理事会向大会下届常会报告全面的援助方案的总体实施情况；和

16. 宣布本决议取代 A39-14 号决议。

**A40-13：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（GEUSR）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 and 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。

A37-16：安全基金（SAFE）

鉴于根据国际民用航空公约第四十四条，国际民航组织的宗旨和目的在于，除其它外，促进国际空中航空运输的规划和发展，以保证国际民用航空安全地和有秩序地发展，满足世界人民对安全、正常和经济的航空运输的需要，并促进国际空中航行的飞行安全；

鉴于该公约第六十九条至七十六条规定，理事会可做出适当安排，以便找到办法，酌情改进缔约国的空中航行设施，从而确保国际航空服务的安全、正常、有效和经济的经营；

鉴于根据该公约第七十条，理事会可在第六十九条规定所引起的情况下，就空中航行设施的筹资问题，与各缔约国做出安排；

考虑到在某些情况下，缔约国可能无法获得改进其空中航行设施的必要资源，特别是为纠正通过国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）查明的与安全有关的缺陷；

鉴于大多数发展中国家为了向其机场和空中航行服务基础设施，包括该基础设施与安全有关的部分，提供资金而进入许多金融市场来源，特别是外国资本市场方面，遇到困难；

鉴于2010年的高级别安全会议（HLSC）确定了世界上有一些国家和地区，在发展可持续的航空安全水平，特别是为充分的航空运输活动保证可持续提供基础设施及服务，而在开发供资模式方面需要援助；

鉴于2010年的高级别安全会议建议，国际民航组织应该与需要援助的国家和地区组织进行合作，制定适当的供资模式，以确保根据充分航空运输活动的水平可持续提供基础设施和服务；

鉴于理事会已决定设立安全基金（SAFE），其目的是通过对提供援助采用基于效绩的做法限制行政管理费用，将不对本组织的经常预算造成任何费用，同时确保要以负责任、有益和及时的方式使用向该基金提供的自愿捐款，以改进民用航空的安全；

大会：

1. 表示赞赏各缔约国和各国际组织向国际民航组织与改进民用航空安全相关的基金提供捐助；
2. 敦促各缔约国、各国际组织和与国际民用航空相关的公共及私营部门，向安全基金提供自愿捐助；

3. 要求理事会通过对安全基金在为与安全有关的项目供资的进展情况进行一贯的监测，支持安全基金的顺利运作；和

4. 要求理事会尽一切努力，争取各国和其它捐助者向安全基金作出捐助。

**A34-1： 根据大会 A33-27 号决议第 3 执行条款设立的单独帐户
中的资金的使用**

A31-9： 国际民航组织防止有控飞行撞地（CFIT）方案的实施

鉴于本组织的主要目标依然是确保全世界国际民用航空的安全；

鉴于已知过去二十年来有控飞行撞地已构成日益增加的严重问题；

鉴于事实表明国内运营比国际运营存在更高比例的有控飞行撞地事故；

鉴于人们承认正在做出重大努力，制定和实施有控飞行撞地预防方案，而且国际民航组织有关近地警告系统的标准业已更新；

鉴于业界有控飞行撞地特别工作组已制定了到 1998 年将全球有控飞行撞地事故发生率降低 50% 的初级目标；

鉴于显而易见的是，即使制定和实施包括更新的近地警告系统要求在内的有控飞行撞地预防方案，这些措施仍不能充分见效，除非各国在国内以及国际运营中都实施该方案；

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求各缔约国进行合作，确保在采用统一办法能便利和改进空中航行的所有事项中，使规章和做法达到尽可能高的一致性；

鉴于大会 A29-3 号决议敦促尚未行动的国家和国家集团，采取积极行动，促进运用国际民航组织标准方面的国家规则的全球一致性；

鉴于大会 A29-13 号决议呼吁各缔约国重申其安全监督责任，特别是载于《芝加哥公约》附件 1 和附件 6 的重要安全规定；

鉴于大会 A29-13 号决议敦促各缔约国审查其履行这些责任的国家立法，并审查其安全监督程序，以确保有效实施；

大会：

1. 指示理事会作为高度优先事项，继续制定国际民航组织有控飞行撞地预防方案；
2. 敦促各国在国内以及国际运营中，实施包括国际民航组织有关规定，特别是关于装备近地警告系统的规定在内的国际民航组织有控飞行撞地预防方案；和
3. 敦促各国采取一切必要措施，协助实现到 1998 年将全球有控飞行撞地事故发生率降低 50%的初级目标。

A40-1：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划

A40-3：为维持和提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料

A37-6：跑道安全

鉴于跑道事故构成了所有事故中的一个较大部分，并造成了大量的伤亡；

鉴于跑道偏离是近十年来，最大审定起飞重量大于5 700千克的全部商业和通用航空运行的所有定翼航空器事故当中的最高发生类别；

鉴于航空业的一些方面正在进行技术开发，表明了预防和减缓跑道事故和严重事故征候的广阔前景；

大会：

1. 敦促各国采取各种措施，加强跑道安全，包括制定使用多学科做法的跑道安全方案，其中至少包括监管方、航空器运营人、空中航行服务提供者、机场运营人和航空器制造商，以便预防和减缓跑道偏离、跑道侵入及与跑道安全有关的其他事件的发生；
2. 决定国际民航组织须使用多学科的做法，积极推行跑道安全；和
3. 请各国通过根据国家安全方案设立的安全数据收集和处理系统监控跑道安全事件及相关前兆。

相关做法

1. 跑道安全方案应基于组织间安全管理方式，包括设立地方跑道安全小组，处理预防和减缓跑道偏离、跑道侵入及与跑道安全有关的其他事件的发生。

2. 理事会应进一步拟定各种规定，以协助各国制定跑道安全方案。
3. 应鼓励各国参与全球和地区研讨会及讲习班，以便交流跑道安全方面的安全资料和最佳做法。

A36-10：改进民用航空事故预防

鉴于本组织的主要目标依然是确保全世界国际民用航空的安全；

鉴于至关重要，对无论何处发生的航空器事故和事故征候，都要迅速而彻底地进行调查和报告，而且从调查中得出的教训，包括安全建议，要迅速传达到其他有关缔约国和国际民航组织，以利预防目的；

鉴于实施规章的努力本身并不足以降低事故发生率；

注意到重复的事故类型继续发生在全世界的航空运输运营中；

认识到未来数年内航空运输运营量预计会大量增加；

认识到伴随着运营的预计增长，过去几年来相对没有变化的事故发生率趋势可能导致每年事故数量的增长；

认识到有效的事故预防存在许多挑战，需要更有效地查明和纠正航空危险和系统缺陷，以便加强管理工作，进一步减少全世界事故数量和降低事故发生率；

认识到开放性的安全调查系统依赖于非惩罚性行动和秘密保证的原则；

认识到一些国家已经采取非惩罚性的事故预防活动，以补充其安全管理方案；和

认识到共享来自调查系统的安全资料依赖于所有国家遵守支持产生该资料的非惩罚性保证和秘密保证；

大会：

1. 要求各缔约国重申其对民用航空安全所作的承诺；
2. 敦促各缔约国遵照《国际民用航空公约》附件 13 的规定，采取迅速行动调查和报告航空器事故和事故征候，并将有关资料，包括安全建议，传送给其他有关缔约国和国际民航组织，以便各国和国际民航组织做出更加有效的事故预防努力；
3. 敦促各缔约国进行各种努力，加强事故预防措施，特别是在人员培训、信息反馈和分析方面，并实施自愿和非惩罚性的报告制度，以便应对民用航空的预期增长和复杂性提出的管理飞行安全方面的新挑战；和

4. 敦促各缔约国与国际民航组织和能够做到的其他国家合作，制定和实施事故预防措施，以便集中技能和资源，使整个民用航空的安全达到一致的高水平。

5. 敦促接收来自另外一个国家安全调查系统的安全资料的所有国家，遵守提供国生成该资料所依据的保密制度和公开原则；

6. 宣布本决议取代第 A31/10 号决议。

A40-2：对事故和事故征候调查记录的保护

鉴于本组织的主要目标依然是确保全世界国际民用航空的安全；

鉴于至关重要的是认识到事故和事故征候调查的目的不是追究过错或责任；

认识到必须向事故调查当局提供所有相关资料，以促进查明事故和事故征候原因和/或促成因素，从而能够采取预防行动；

认识到事故的预防对于保证对航空运输的继续信任是至关重要的；

认识到公众的注意力将继续集中在国家的调查行动上，包括要求查阅事故和事故征候记录；

认识到避免某些事故和事故征候记录被用于事故或事故征候调查之外的其他用途对于确保调查当局在未来调查中继续获取的所有相关事故资料至关重要；

认识到将从事故调查取得的资料用于惩戒、民事、行政和刑事程序并非保持和改善航空安全的一种手段；

认识到迄今为止为确切保护某些事故和事故征候记录所采取的措施也许是不充分的；并注意到国际民航组织在附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》中颁布了保护事故和事故征候调查记录的新的强化规定；

认识到需要在国家法律中纳入对附件 13 所列事故和事故征候调查记录的保护，以确保成员国所指定主管当局的裁断具有法律地位，并促进此类当局对平衡检测的行政权；

考虑到需要在保护事故和事故征候调查记录及其披露或使用的要求之间实现平衡的必要性，而且保护不是为了阻止司法行政；和

念及事故调查当局仅能保护其所保管或控制的某些调查记录；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其遵照附件 13 保护事故和事故征候调查记录的承诺；
2. 敦促各成员国审查和在必要时调整其法律、规章和政策，以遵照附件 13 第 5.12 段和附录 2，保护事故和事故征候调查记录，以减轻事故和事故征候调查的障碍，并确保向事故调查当局持续提供所有相关资料；和
3. 宣布本决议取代 A38-3 号决议。

A41-7：对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持

鉴于国际民航组织是负责国际民用航空安全、正常和效率的联合国专门机构；

鉴于国际民航组织制定用于航空通信系统和无线电导航设施的国际标准和建议措施（SARPs）；

鉴于国际电信联盟（ITU）是管理无线电频谱使用的联合国专门机构；

鉴于理事会批准的国际民航组织对于国际电联世界无线电通信会议（WRCs）的立场是对国际航空无线电频谱要求进行协调的结果；

鉴于航空需要一项全面的频谱战略以支持及时提供和适当保护充足的频谱；

鉴于增长和技术开发需要一个可持续的环境，以支持目前及未来运行系统的安全和运行方面的有效性，并能够在目前和未来的技术之间进行过渡；

认识到如果航空对于适当安全频谱分配的要求得不到满足和对这些分配的持续保护无法实现，则可能会严重危及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的开发与实施以及国际民用航空的安全；

认识到与航空安全服务有关的未决频谱问题已导致航班取消、空中交通管理服务质量下降和飞行作业中断；

认识到为确保优化利用分配给航空的频谱，需要高效的频率管理并使用最佳做法；

认识到需要来自国际电联成员国政府的支持，以确保国际民航组织的立场得到世界无线电通信会议的支持和航空要求得到满足；

考虑到由于日益增长的频谱需求和来自商业电信服务的激烈竞争，迫切需要增加此类支持；

考虑到国际电联世界无线电通信大会（WRC）筹备活动的增加，无线电频谱所有用户对频谱段的日益扩大的需求，以及诸如亚太电信界（APT）、阿拉伯频谱管理小组（ASMG）、非洲电信联盟（ATU）、欧洲邮电会议（CEPT）、美洲间电信委员会（CITEL）和地区通信联合体（RCC）等机构制定地区立场的重要性的提高；和

考虑到特别通信/运行专业会议（1995 年）（SP COM/OPS/95）的建议 7/3 和 7/6 以及第 11 次空中航行会议（2003 年）的建议 5/2、第 12 次空中导航会议（2012 年）的建议 1/12、以及 COVID-19 高级别会议（2021 年）的建议 5/5；

大会：

1. 敦促各成员国、国际组织和其他的民航利害攸关方通过包括下列方式在内的办法，坚定地支持国际民航组织的频谱战略和国际民航组织在世界无线电通信会议和为筹备世界无线电通信会议而进行的地区性和其他国际活动中的立场：

- a) 合作提供频谱高效的航空系统以及频率管理以符合当前的“最佳实践”；
- b) 通过相关的专家组会议和地区规划组，支持国际民航组织与航空频谱战略和政策有关的活动；
- c) 承诺在为世界无线电通信会议编制联合提案的地区性电信论坛上，表示的立场应充分考虑航空的利益；
- d) 在可能的情况下，在其向世界无线电通信会议提交的提案中纳入与国际民航组织立场相一致的材料；
- e) 支持国际民航组织的立场以及经理事会批准的国际民航组织在国际电联世界无线电通信会议上的政策声明，该声明载于《民用航空无线电频谱要求手册》（Doc 9718 号文件）；
- f) 承诺提供其民航方面的专家，以充分参与制定国家及地区立场并推广航空在国际电联方面的利益；和
- g) 在最大可能的程度上，确保其地区会议、国际电联研究组及世界无线电通信会议代表团中包括民用航空当局的专家和做好了充分准备代表航空利益的民航利害攸关方；

2. 敦促各缔约国在决定如何启用新的或更多的服务时，优先考虑公共和航空安全，并与航空安全监管机构、专题专家和空域用户协商，提供一切必需的考虑因素，并制定监管措施，以确保现有的航空系统和服务不受有害干扰；

3. 要求秘书长提请国际电联注意妥当分配无线电频谱和保护航空安全的重要性；

4. 指示理事会和秘书长，作为大会通过的预算内的高度优先事项，确保提供必需的资源，以支持国际民航组织制定和实施一项全面的航空频谱战略并且更多地参与国际和地区性频谱管理活动；和

5. 宣布本决议取代第 A38-6 号决议。

A29-14：人道主义飞行

大会：

考虑到由《芝加哥公约》所指的民用航空器在由联合国主持的应付紧急情况的人道主义援救任务的框架内所执行的飞行日益增多，且形式多样；

注意到联合国秘书长为了促进空中人道主义援救任务，在 1991 年与国际民航组织进行的接触；

注意到理事会及其附属机构为满足这些新的要求而采取和筹划的行动；

1. 鼓励理事会作为高度优先事项，继续审查生效的标准、建议措施和指导材料，目的在于做出被认为对出于人道主义目的而执行的飞行的安全运营适宜的修订；
2. 要求各国采取必要措施，促进这些飞行的运营并确保其安全。

A40-11：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明**A40-9：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明****A27-11：机场和空域拥挤****A27-13：保障国际公共航空运输****A40-28：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明****A41-14：对航空事故受害者及其家属进行援助**

考虑到即使国际航空运输是最安全的运输方式，也不能保证彻底消除严重事故；

鉴于事故发生所在国的行动应解决受民用航空事故影响的人员最关键的需要，并忆及 2005 年在附件 9 中列入规定，使航空器事故受害者的家属能够迅速进入事故发生地国；

鉴于国际民航组织的政策应是确保国际民航组织及其成员国考虑到和照顾到民用航空事故受害者及其家属的心理、生理和精神安康；

鉴于至关重要，国际民航组织及其成员国认识到及时通知民用航空事故受害者家庭成员、迅速搜寻和准确查明受害者、归还受害者个人物品以及向其家庭成员传达准确信息的重要性；

认识到民用航空事故受害者所属国家政府在通知和援助受害者家属方面的作用；

忆及1999年蒙特利尔公约第二十八条的规定以及蒙特利尔会议通过的第二号决议，其中呼吁不迟延地向航空器事故受害者及其家属提供预付款，并确认《蒙特利尔公约》没有得到普遍批准，妨碍了改进的和标准化的赔偿制度；

忆及通过对国际民航组织附件9 —《简化手续》的第29次修订，将第8.46建议措施升级为标准8.47，由此，确定各国为支持援助航空器事故受害者及其家属制定立法、规章和/或政策的义务；

确认理事会于2013年3月批准了《国际民航组织关于援助航空器事故受害者及其家属的政策》（Doc 9998号文件），于2013年12月印发了《关于援助航空器事故受害者及其家属的手册》（Doc 9973号文件）；

确认对电子申报差异系统（EFOD）遵守情况检查单（CC）的审查表明，附件9标准和建议措施（SARP）的执行率低；

鉴于至关重要，无论事故在何处发生，应当向民用航空事故受害者家庭成员提供支持，并把提供支持者得到的经验教训，包括有效程序和政策，及时传达给其他成员国和国际民航组织，以改善各国的家属支持工作；

考虑到处理民用航空事故受害者及其家属需要的规章的统一性也是一项人道主义义务和《芝加哥公约》第五十五条第三款中设想的国际民航组织理事会的一项可以行使的职能；

考虑到各国应提供解决民用航空事故受害者及其家属待遇的同类办法；

认识到民用航空事故所涉及的航空承运人往往最有条件在事故发生后立即援助家属；

认识到理事会决定正式指定2月20日为空难受害者及其家属国际纪念日的重要性，以纪念受害者并向其家属表示声援，以及继续加强航空安全并防止今后发生此类悲剧；

确认国际民航组织援助航空器事故受害者及其家属专题讨论会（AAAVF 2021）的成果，包括专题讨论会报告中所概括的30项建议；

忆及国际空难受害者家属联合会（ACVFFI）在协助受害者家属方面的有益举措；

注意到无论事故在何处发生或受害者的国籍为何，民用航空事故受害者的家庭成员都会表现出某些基本的人的需要和情感；和

认识到公众注意力将继续集中于国家的调查行动以及民用航空事故的人性方面；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其支持民用航空事故受害者及其家属的承诺；

2. 敦促各成员国遵照国际民航组织附件9标准8.47的规定，并按照1999年5月28日的蒙特利尔公约第二十八条的规定和蒙特利尔会议通过的第二号决议，为支持民用航空事故受害者及其家庭成员制定立法、规章和/或政策；

3. 鼓励已具有处理支持民用航空事故受害者及其家属事务的立法、规章和/或政策的国家，虑及Doc 9998号文件中所载的国际民航组织政策和Doc 9973号文件中所载的指导材料，必要时对这些文件进行审查；

4. 敦促各成员国通过电子差异通报系统（EFOD）中的遵守情况检查单（CC），向国际民航组织定期通报其对于附件9中关于家属援助计划的各项规定的实施水平；

5. 敦促成员国确认2月20日为空难受害者及其家属国际纪念日，并开展与受民用航空悲剧影响公民相关的国家纪念活动；

6. 敦促尚未采取如此行动的成员国，批准并实施1999年5月28日订立的《蒙特利尔公约》（统一国际航空运输某些规则的公约）；

7. 欢迎专题讨论会提出的建议，并指示理事会将那些需要与专家小组进一步磋商的专题讨论会的建议纳入下个三年期的业务计划，尤其要支助成员国的能力建设需求；

8. 指示理事会根据需要，就专题讨论会产生那些建议，对国际民航组织的相关专家小组予以积极和及时的跟进；

9. 指示理事会在审议关于家属援助计划的实施水平时，进一步考虑制定支持民用航空事故受害者及其家庭成员的标准和建议措施；和

10. 宣布本决议取代A39-27号决议。

A39-23：不让任何国家掉队（NCLB）举措

鉴于《国际民用航空公约》第44条之规定，国际民航组织的宗旨和目标是制定国际航空的原则和方法，促进国际航空运输的规划与发展，旨在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；

鉴于为了实现这些目标，国际民航组织已就航空运输的安全、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制定了战略目标；

忆及大会多项决议，包括A38-5、A38-11、A38-12、A38-15、A38-16、A38-17和A33-9，敦促各国加大力度实施国际民航组织标准和建议措施；

认识到所有国家都应该有效实施国际民航组织标准和建议措施和政策，因此所有国家才拥有安全、可靠、高效、经济可行和环保的航空运输系统，才能支持可持续的发展和可持续的社会经济繁荣，最终将有助于建立和维持世界各国和人民之间的友谊和理解；

鉴于普遍安全监督审计计划和普遍安保审计计划活动的调查结果仍表明许多国家在实施国际民航组织标准和建议措施方面面临困难；

认识到各国满足和维持标准和建议措施方面的能力各有不同，因此各国并不是总能按照国际民航组织规定的速度及时有效地实施标准和建议措施；

认识到理事会已制定不让任何国家掉队举措；

认识到不让任何国家掉队举措的成功实施将加强各国的航空运输系统，并配合联合国（UN）可持续发展目标（SDGs）的实现；

认识到与所有利害攸关方合作、协作以及协调，根据个别国家的需要有效动员人力和财力资源有针对性地开展援助活动，才是进一步推动民用航空业改善的最佳途径；和

认识到国际民航组织所有援助活动和机制都拥有共同的目标，即支持有效实施标准和建议措施和政策；

大会：

1. 敦促成员国签署不让任何国家掉队举措；
2. 敦促成员国通过积极参加国际民航组织工作和有效实施国际民航组织标准和建议措施及政策，改进各自的民用航空系统，从而促进当地和区域的可持续繁荣，并充分受益于完善的全球连通性；
3. 指示理事会继续通过支持不让任何国家掉队举措和未来的国际民航组织世界航空论坛，将航空界的重点放在航空对全球的贡献和价值上；
4. 指示秘书长通过与所有利害攸关方展开合作来协调、促进和实施全面援助方案，这将有助于成员国完善其民用航空系统和监督能力；
5. 敦促成员国、行业、金融机构、捐赠者和其他利害攸关方之间以及通过国际民航组织展开协调与合作，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；
6. 敦促成员国、国际和区域组织以及金融机构使用国际民航组织数据驱动决策工具和服务来帮助识别航空中的缺陷，实施国际民航组织项目和方案，制定相关解决方案，开发业务案例，并查明供资需要以便寻找可能的捐赠者和投资者；

7. 鼓励成员国在其航空基础设施发展项目中，纳入旨在加强其民用航空当局的培训和能力建设要素，以促成对此种基础设施的有效监督；

8. 鼓励各成员国和其他成员国、行业、金融机构、捐赠者及其他利害攸关方通过国际民航组织建立合作关系，从而完善成员国的民用航空系统和监督能力；

9. 鼓励各成员国利用和得益于国际民航组织航空服务谈判（ICAN）会议，作为成员国谈判和缔结双边和/或多边航空服务协定的论坛，这些协定有助于提高航空运输连通性，进而发展旅游业、贸易和国家与全球经济；

10. 呼吁所有成员国和有能力的相关合作伙伴为各国提供所需要的财务和技术资源，帮助他们通过实施标准和建议措施完善其民用航空系统并履行监督职责；

11. 责成秘书长进一步完善其协调和全面实施与评价机制，帮助成员国实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划和方案；

12. 要求秘书长与各国、国际组织、行业和捐赠者进行协调，通过在国际民航组织航空发展网络建立合作伙伴关系，开展援助活动；

13. 要求秘书长通过各国和金融机构的参与，获得各国和金融机构对增强全球航空系统的安全、安保和效率的支持；

14. 敦促行业和金融机构制定和向国际民航组织提交其支持全面实施这一决议的行动方案。

A41-13：关于减少航空灾害风险的战略和应对机制

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条规定国际民用航空组织的一个宗旨和目的是在于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；

鉴于联合国大会在其第三次联合国世界减少灾害风险大会通过了《2015 — 2030年仙台减少灾害风险框架》；

铭记自然灾害破坏所有国家的社会和经济基础设施，而且自然灾害的长期后果对发展中国家尤为严重，阻碍了他们的可持续发展；

铭记国家在预防和减少灾害风险方面负有主要责任，本组织所采取的任何应对措施应由受影响的国家主导、并与其协调；

认识到附件1 — 《人员执照的颁发》、附件6 — 《航空器的运行》、附件9 — 《简化手续》、附件11 — 《空中交通服务》、附件14 — 《机场》和附件19 — 《安全管理》等，分别就国家应急规划和应急反应、以及天灾人祸后的救援飞行边防管制手续等，提出了标准和建议措施（SARPs）；

认识到减少灾害风险是联合国系统的一项重要职能，应该得到持续关注，并强调国际社会需要拿出必要的坚定政治决心来利用科学和技术知识减少面对自然灾害和环境危害时的脆弱性，同时虑及发展中国家的特殊需求；

认识到所有国家对具有灾害复原能力的航空基础设施都有很大需求，这些设施可推动社会经济发展且在需要时支持及时和高效地分发援助；

认识到所有国家可以从将减少灾害风险的战略纳入他们的航空运输部门战略计划中受益；和

认识到需要对达到地区或全球规模的自然或人为灾害以最适当的水平来协调政治和运行响应措施；

大会：

1. 敦促各国在国家一级的减少灾害风险背景下，包括在其航空运输部门战略计划中，认识到航空的重要作用；

2. 敦促各国在制定他们国家的应急反应计划及在对航空服务提供者的应急反应计划要求中，对《2015 — 2030年仙台减少灾害风险框架》中减少灾害风险的优先事项予以考虑；

3. 指示理事会建立危机应对政策和关于减少航空灾害风险的战略，使本组织对可能影响到国际民用航空安全或连续性的特定航空危机的战略性做法和战术应对措施制度化并提供指导；

4. 指示理事会协助各国实施关于减少航空灾害风险的战略，重点协助最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）；

5. 指示秘书长在国际民航组织、各地区、各国和业界之间建立国际民航组织的危机协调结构网络及相关的协调机制和安排，支持以最适当的水平对危机的政治和运行应对措施和援助进行协调；

6. 指示秘书长继续与联合国系统进行协作，以确保为受灾害危及人们健康和发展的所有国家提供及时、协调和高质量的援助；和

7. 指示秘书长确保国际民航组织在适用时且符合其战略目标时参与现行适当机制，以支持跨部门实施《2015 — 2030年仙台减少灾害风险框架》和《联合国关于为促进复原能力减少灾害风险的行动计划》。

A41-24：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 and 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；

认识到明确界定更广泛的国家发展计划和战略与国家航空政策、计划及框架之间的关系，是推动航空资源优先排序和优化分配的关键；

忆及 COVID-19 大流行导致了前所未有的全球危机，动摇了航空业，包括对其工作队伍产生了深刻的影响，并阻碍了 2030 年议程的实施和可持续发展目标的进程；

忆及所有地区，包括非洲的最不发达国家面临的持续挑战和需求；

认识到国际团结与多边伙伴关系和机制在支持包容、可持续和有弹性的经济复原方面的重要性，以促进国际民用航空的可持续发展和推动可持续发展目标；

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. 鼓励各成员国审议在其国家发展计划与国家民航政策、计划和战略以及相关的基本计划和方案之间建立明确界定的关系；

7. 敦促各成员国确保根据需要制定和实施框架及能力，并且确保落实国家、地区和国际层面的伙伴关系和协作构架，以确保民航业应对未来全球挑战的韧性，从而确保航空为实现可持续发展目标继续作出贡献；

8. 鼓励各成员国围绕协作和有效伙伴关系加大努力，特别是通过发展援助、南南合作及三方合作，支助尤其是最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的民航发展；

9. 鼓励各成员国通过将危机防范计划和风险管理措施纳入其航空政策、规划和运行，加强其航空系统韧性，以便在面对危机时帮助保持航空旅客的基本流动性以及重要物品的运输，同时确保航空工作队伍的安全；

10. 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；

11. 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；

12. 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；

13. 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

14. 宣布本决议取代关于联合国可持续发展2030年议程的A40-21号决议。

A40-22：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、A38-7 号决议、A37-16 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、捐助方和其他利害关系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。

A40-27：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。

第 II 部分 空中航行

空中航行委员会、其附属机构、技术会议和国家的参与

A18-2: 就空中航行委员会委员名额增至十五名对《公约》第五十六条的修正

A38-13: 空中航行委员会的组成以及对其工作的参与

A27-2: 对《国际民用航空公约》第五十六条的修正

A22-29: 空中航行委员会内语文的使用

A40-4, 附录 A: 世界范围的空中航行会议

A40-4, 附录 B: 空中航行委员会各专家组

A40-4, 附录 F: 地区空中航行会议

A40-4, 附录 L: 国家对国际民航组织技术工作的参与

A38-6: 对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持

技术秘书处

A40-4, 附录 M: 总部和地区办事处的技术秘书处

关于空中航行的持续政策和相关做法

A15-9: 为今后的会议编制国际民航组织具体针对空中航行的持续政策的当前综合声明**A39-22: 标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知**

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求每一成员国进行合作，确保在采取统一办法能便利和改进空中航行的所有事项中，使规章和做法达到最可能高的一致性；

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求本组织通过和修订国际标准和建议措施及程序，并说明这一行动的目的和其中将要处理的事项，而且第三十八、第五十四、第五十七和第九十条则包含了附加的相关规定；

鉴于按照《公约》第三十八条，任何成员国如认为在所有方面都遵守任何国际标准或程序不切实际，并或认为有必要采用与之不同的规章或做法时，务必立即通知国际民航组织；

鉴于大会认为制定若干履行《公约》这些规定时应予遵循的政策是可取的；

认识到标准和建议措施及空中航行服务程序的有效执行将促进国际民用航空的安全、安保和可持续发展；

认识到差异信息易于及时提供给所有利害攸关方对促进国际民用航空的安全、正常和效率至关重要；

注意到许多成员国很难落实根据公约第三十七条和第三十八条承担的义务以及与时常修订附件的步伐保持一致；

认识到通过国际民航组织获取的最新技术指导材料为各成员国规划有效执行标准和建议措施、空中航行服务程序和地区计划提供了极有价值的协助；

认识到国际民航组织为标准和建议措施及空中航行服务程序制定和维持所有技术指导材料需要大量资源；

注意到向国际民航组织通报差异的数目增加；

认识到强烈需要寻求和运用一切手段，鼓励和协助各成员国克服其在执行标准和建议措施及空中航行服务程序中的困难；和

认识到通过建立一个鼓励将各国和相关业界利害攸关方的各种观点都包含在内的制定过程，可加强一项标准在全球范围的实施；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其承诺遵守根据《公约》第三十七条和第三十八条承担的义务；
2. 决定标准和建议措施及空中航行服务程序应在必要时加以修订，以便反映不断变化的需求和技术，从而除其他外，为全球和地区规划和实施提供稳固的基础；
3. 同意在遵守上款规定的前提下，标准和建议措施及空中航行服务程序应当保持高度稳定，以使各成员国得以保持其国家规章的稳定性。为此目的，修订应当限于对于安全、正常和效率具有重要意义的修订，编辑性修订则仅应当在关系重大时进行；
4. 重申标准和建议措施及空中航行服务程序应当用简明扼要的语言起草。标准和建议措施需由规定功能和性能要求并规定必需的安全、正常和效率水平的广义、成熟和稳定的条款组成。由国际民航组织制定的辅助性技术规范应该及时翻译成国际民航组织的所有工作语文，并且应当尽可能置于单独文件中；
5. 在标准和建议措施、空中航行服务程序及国际民航组织技术指导材料的制定中，国际民航组织应指示理事会在适当的最大程度上，并经过适当的核查和确认过程，利用其他得到承认的标准制定组织的工作。这些其他标准制定组织制定的材料，理事会可能认为在符合国际民航组织的要求方面是适宜的；在这种情况下，国际民航组织的文件应该参考此类材料；
6. 决定在符合安全、正常和效率的要求范围内，规定设施和服务提供的标准和建议措施应当反映出此类设施和服务的运作要求与提供它们的经济含义之间适度的平衡；
7. 指示理事会在对修订标准和建议措施及空中航行服务程序的提案采取行动之前，与各成员国就这些提案进行协商，但理事会认为必须采取紧急行动的提案除外。此外，经过适当的核查和确认过程，理事会可以不经与各成员国协商而就技术规范采取行动。然而，此类材料应当应要求提供给各成员国；
8. 决定标准和建议措施及空中航行服务程序修订的适用日期的确定，应当保证各成员国有足够的时间加以实施；
9. 同意任一附件或空中航行服务程序文件的修订均不得超过一日历年一次；
10. 提醒各成员国附件 15 规定，需要在其航行资料汇编（AIP）中公布任何重大差异，并以平实的语言用英文表明这些差异部分；
11. 鼓励各成员国在通知其与国际民航组织的差异时，使用电子申报差异系统（EFOD）；

12. 指示秘书长继续改进电子申报差异系统，并协助各成员国从基于纸面的流程过渡到使用电子申报差异系统；
13. 指示理事会监测和分析各成员国的规章和做法与标准和建议措施及空中航行服务程序之间的差异，以便鼓励消除对于国际空中航行的安全、正常和效率重要的那些差异，并采取适当行动；
14. 指示理事会探索将各种差异的信息更方便地提供给所有关心的利害攸关方的可能性，并对提供此类信息的适当机制和形式进行评估；
15. 决定应通过一切可利用的手段鼓励和协助各成员国执行标准和建议措施及空中航行服务程序，并及早向他们提供关于通知和公布差异的更多指南；
16. 呼吁所有有能力这么做的成员国，以财务资源和技术资源的方式，向提出要求的国家提供技术合作，使这些国家能够落实它们根据《公约》第三十七条和第三十八条承担的义务；
17. 指示国际民航组织设定优先次序，继续更新国际民航组织现行各项技术指导材料的内容，并制定其他指导材料，从而确保各成员国在其规划和实施标准和建议措施及空中航行服务程序方面取得最佳效果；
18. 决定本决议中的各项相关做法构成旨在促进和确保这项决议得到实施的指导材料；和
19. 敦促成员国审查其标准和建议措施的制定程序，以便让范围更广泛的航空业界利害攸关方更多地参与进来；
20. 要求国际民航组织考虑为成员国制定一项贯穿各个规划和实施阶段的过渡和沟通战略，这反过来应有助于与利害攸关方开展外联；
21. 指示国际民航组织加强其地区办事处的作用，促进和监督标准和建议措施的修订审查过程；
22. 呼吁各成员国答复国际民航组织关于对附件和空中航行服务程序进行拟议修订的国家级信件；和
23. 宣布本决议取代 A38-11 号决议。

相关做法

1. 理事会应该确保标准和建议措施及空中航行服务程序的规定相互完全一致。而且，理事会应该尽力改进载有尤其有关复杂系统及其有关应用的标准和建议措施、空中航行服务程序及其他有关规定的国际民航组织文件的制定、提交和有用性。为此目的，理事会应该促进广义的系统等级、功能和性能要求的制定和维持。理事会应该继续寻求最为恰当的方式来制定、翻译、处理和散发技术规范。

2. 各成员国应该对标准和建议措施及空中航行服务程序的修订提案发表充分和详细的意见，或至少对其内容表示同意或不同意。为此，应该给各成员国至少三个月时间。而且，各成员国应该至少提前 30 天收到准备批准或通过未与其进行协商的详细材料的通知。

3. 应该给各成员国整三个月时间，用于通知不赞成已通过的对标准和建议措施的修订；在确定通知不赞成的日期时，理事会应该考虑到发送已通过的修订和收受各国的通知所需要的时间。
4. 理事会应该确保在任何可行的情况下，对附件和空中航行服务程序修订的相继共同适用日期之间的间隔至少为六个月。
5. 理事会在通过和批准对标准和建议措施及空中航行服务程序的修订之前，应考虑到在预定的适用日期执行标准和建议措施及空中航行服务程序的可行性。
6. 理事会应该在考虑到“标准”和“建议措施”的定义的情况下，确保将被认为必须统一适用的新的附件规定作为标准予以通过，并将被认为最好统一适用的新规定作为建议措施予以通过。
7. 理事会应该敦促各成员国通知本组织其国家规章和做法与标准和建议措施的规定之间存在的任何差异，以及其遵守标准和建议措施的日期。如果成员国发现自己无法遵守任何标准和建议措施，则应该通知国际民航组织其不能遵守的理由，包括在性质上或原则上不同的任何适用的国家规章和做法。
8. 应该将收到的关于与标准和建议措施有差异的通知迅速提供给各成员国。
9. 在鼓励和协助各成员国执行标准和建议措施及空中航行服务程序方面，理事会应该利用国际民航组织的一切现有手段，并加强与为国际民用航空的发展提供资源和援助的实体的伙伴关系。
10. 各成员国应该制定将标准和建议措施及空中航行服务程序的规定付诸实施的国内过程和程序。
11. 国际民航组织应依照既定优先次序更新和制定指导材料，以便适当涵盖所有技术领域。

A41-10：国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

鉴于大会 A15-9 号决议决定在设立技术委员会的大会每届会议上通过在该届会议结束时最新的、具体针对空中航行的持续政策的综合声明；

鉴于大会 A40-4 号决议附录 A 至 O 通过了大会第 40 届会议结束时存在的、具体针对空中航行的持续政策和相关做法的声明；

鉴于大会审查了理事会关于修订 A40-3 号决议附录 A 至 O 中包括的持续政策和相关做法的声明的提案，并对声明进行了修订，以反映第 41 届会议期间做出的决定；

鉴于需要连续适用三年以上的政策或相关做法，应被视为一项持续政策或相关做法；和

鉴于如附件、全球计划、议事规则以及对空中航行会议的指示等国际民航组织管理文件或现有可用权威文件所载的材料，通常不应列入综合声明，尤其包括不列入相关做法：

大会：

1. 决定：

a) 本决议所附附录构成大会第 41 届会议闭幕时存在的、国际民航组织关于空中航行的持续政策和相关做法的综合声明；和

b) 附录中各项政策的相关做法，构成意在促进和确保各项政策得到实施的指导意见。

2. 要求理事会保持对国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明的审查，并在需要修改该声明时向大会通报；和

3. 宣布本决议取代 A40-4 号决议及其附录和 A15-9 号决议。

附录 A

世界范围的空中航行会议

鉴于召开世界范围空中航行会议是国际民航组织的重要职能，并需要各成员国和国际民航组织的大量人力和财力的支出；和

鉴于有必要确保从这些会议中取得最大效益，而不给成员国或国际民航组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 由理事会召集的所有成员国可以在平等基础上参加的会议是促进解决具有世界意义问题，其中包括拟订附件、全球计划和空中航行领域其他基本文件的修订的主要手段；

2. 此类会议仅在有待解决的问题数量和重要性证明合理时和存在解决这些问题的建设性行动的可能性时召开，在此基础上召开的会议，也可以应要求就采取确定的行动时机尚未成熟的事项进行探索性讨论；

3. 对此类会议的组织应当妥为安排，以使指派的工作得以执行并能在有关技术专业之间进行适当的协调；和

4. 除非特殊情况需要，否则，不得在一个日历年内召开两次以上这类会议，而且接连召开的基本涉及同一技术专业的会议应至少间隔十二个月。

相关做法

1. 在决定将一事项提交世界范围的会议之前，理事会应该考虑与各国进行通信联系或利用专家组或空中航行研究小组等机制是否可处理这一事项，或是否有利于未来的会议随后对其采取行动。
2. 议程应充分明确地界定应予完成的任务并说明会议所需要的专业知识的种类。在包含一种以上技术专业的议程中，应该将要求的专业知识种类保持在与效率相一致的最低限度。
3. 为便利所有成员国的参加，理事会应该对会议安排做出计划，以使对于各国技术官员的时间需求保持在与效率一致的最低限度。
4. 预定会期应该有足够的时间完成议程、研究以会议工作语文起草的报告和核准报告。会议之后，秘书处应该对会议报告做出任何必要的小的编辑性修改和排印错误的更正。
5. 核准的议程和主要支持性文件通常以航空邮寄方式发送，议程应该在会议召开之日至少十个月之前发送，主要支持性文件应该在至少三个月之前发送；其他文件应该尽快发出。

附录 B

空中航行委员会（ANC）各专家组

鉴于空中航行委员会专家组经证明是推动专业技术问题的解决的有价值的媒介；和

鉴于有必要确保从空中航行委员会各专家组中取得最大效益，而不给成员国或国际民航组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 如有必要对空中航行委员会通过其他常设机构不能充分或迅速解决的专业技术问题提出解决办法时，空中航行委员会应当设立各种专家组；
2. 空中航行委员会应确保专家组的职权范围和工作方案应当支持国际民航组织战略目标，简单明了并有时间表，而且应当予以遵守；
3. 空中航行委员会应当定期审查各专家组的工作进度，分派给专家组的活动一经完成，应立即解散专家组。仅在空中航行委员会认为其有理由继续存在时，方可允许专家组连续存在。
4. 专家组的活动应当尽可能支持采用基于效绩的做法来制定标准和建议措施。

相关做法

应该将有关报告明确作为某个专家组的咨询意见提交给空中航行委员会，以免将其视为代表成员国的看法。

附录 C

适航证、合格证书和飞行机组执照

鉴于《公约》第三十三条未明确界定对证书和执照给予承认的目的；

鉴于对在适用于航空器和飞行机组人员的标准和建议措施生效之前，成员国是否有义务承认其他成员国颁发或核准有效的证书和执照，存在几种解释；和

鉴于对于某些航空器类别或飞行机组人员执照而言，标准和建议措施可能需要多年才能生效，或对一些类别或飞行机组人员执照不采用标准和建议措施可能被认为最为可行；

大会决议如下：

1. 由作为航空器登记国的成员国颁发或核准有效的航空器的适航证和合格证书以及飞行机组执照，应当被其他成员国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而承认为有效，但须遵守《公约》第三十二条第二款和第三十三条的规定；和
2. 在关于航空器或飞行机组人员以及证书的特定类别作为航空器登记国的成员国依据国家规章颁发或核准有效之前，应当由其他成员国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而给予承认。

附录 D

合格和胜任的航空人员

鉴于令人满意地实施标准和建议措施及空中航行服务程序取决于具备合格和胜任的人员；

鉴于由于缺乏合格的人员以支助现行及未来的航空运输系统，各成员国在这些事项上正在经历困难；

鉴于需要做出特别努力，以支助成员国满足其人力资源需要；和

鉴于国际民航组织开办的学习活动的学习是促进共同理解和统一运用标准和建议措施及空中航行服务程序的有效方式；

大会决议如下：

1. 国际民航组织应当通过国际民航组织的航空培训方案，协助实现并保持航空人员的胜任能力；
2. 国际民航组织航空培训方案应当遵循下列原则：
 - a) 航空专业人士的资格是各成员国的责任；
 - b) 高度重视支助实施标准和建议措施的各种学习活动；

- c) 与成员国及行业开展合作，对制定和实施各种学习活动以支助实施标准和建议措施至关重要；和
 - d) 应当优先培养下一代航空专业人员。
3. 国际民航组织向培训设施运营人提供咨询建议，但不参与此类设施的运作；和
 4. 各成员国互相援助，以便优化向其航空专业人员提供各种学习活动。

相关做法

1. 理事会应该协助成员国对航空专业人员的胜任能力水平开展协调一致。这方面的努力应以以下方面为基础：
 - a) 数据分析以确定优先安排和需求；
 - b) 经查明实施国际民航组织各项规定的培训需求；和
 - c) 基于胜任能力的做法。

附录 E

包括地区补充程序在内的地区计划的制定和实施

鉴于理事会制定出地区计划，规定各成员国根据《公约》第二十八条提供或使用的设施、服务和地区补充程序；

鉴于地区计划需要随时修订，以反映不断变化的国际民用航空的需要；

鉴于国际民航组织已确定了以全球空中交通管理运行概念和全球空中航行计划为中心来规划设施和服务的做法；和

鉴于地区计划的实施中存在的任何严重缺陷都可能影响国际航空业务的效益，并应尽量在实际可行的范围内迅速予以消除；

大会决议如下：

1. 当地区计划显然不再符合国际民用航空当前和预期的要求时，将对其进行修订；
2. 当所需变化的性质允许时，将通过国际民航组织和各成员国以及有关国际组织之间的信函往来进行地区计划的相关修订；和
3. 在如下情况下，理事会可以授权地区一级制定和颁布此类修订。修订案与各国提供的服务和设施有关，且此类修订案：
 - a) 不代表理事会在地区计划中规定的要求有所改变；
 - b) 不与国际民航组织既定政策相冲突；和
 - c) 不涉及在地区一级无法解决的问题；

4. 地区空中航行（RAN）会议虽然是确定各项设施和服务的重要手段，但会议的召开仅应讨论那些通过全球地区规划实施组（PIRGs）无法解决的问题；

5. 在成员国的实施方案中，应该优先重视某些设施和服务的提供和持续运作，因其匮乏有可能对国际航空运行产生不利影响；

6. 国际民航组织应在可行的最短时间内确定、调查地区计划实施中存在的重大缺陷并采取行动；和

7. 地区规划和实施小组（PIRGs）应采取项目管理方法，查明地区计划及其实施中的问题和缺陷，并提出建议的补救措施。

相关做法

1. 理事会应该确保地区计划的结构和格式应当与全球空中航行计划相一致，并支持基于效绩的规划做法。

2. 在评价任何地区计划修订的紧迫程度时，理事会应该考虑到成员国安排提供任何必要的附加设施和服务所需的时间。

3. 理事会应该确保涉及新型设备采购的地区计划的实施日期与适当设备的及时提供切实有关。

4. 理事会应该确保基于网络的地区计划的制定，并有支持性规划工具，以便提高效率并加速修订周期。

5. 理事会应该利用在各地区设立的地区规划和实施小组（PIRGs），协助保持地区计划和任何补充文件的最新状态。

附录 F

地区空中航行（RAN）会议

鉴于地区空中航行会议是确定各成员国按照《公约》第二十八条预期应予以提供的设施和服务的重要工具；

鉴于这些会议需要各成员国和国际民航组织投入大量的人力和财力；

鉴于必须确保从这些会议中获取最大效益，而不给成员国或国际民航组织带来任何不应有的负担；和

考虑到地区空中航行规划通常都是由地区规划和实施小组（PIRGs）完成的；

大会决议如下：

1. 应当只为处理那些通过地区规划和实施小组不能适当处理的事项来召开地区空中航行会议；
2. 此类会议的召开及其议程应当以各有关地区的地区计划中存在或预期存在的具体缺陷为基础；
3. 应当为每次这类会议确定拟审议的地理区域(同时考虑到现有的和计划的国际航空运输和国际通用航空运营)、拟处理的技术领域和拟使用的语文；
4. 每次这类会议应当采用最适于处理议程和确保会议各部分之间的有效协调的安排；和
5. 当需要解决特定问题，特别是那些需要紧急解决的问题时，或当召开这些会议可减少必须召开全面地区空中航行会议的次数时，应当召开限制技术范围和/或地理范围的会议。

相关做法

1. 理事会应该尽力选在有关区域内的地点召开地区空中航行会议，并鼓励这些区域内的成员国单独或联合作为东道主。
2. 已核准的议程和主要支持性文件，应该通过电子方式予以提供；议程在会议召开之日至少十个月前发送；主要支持性文件应该在至少三个月前发送。
3. 理事会应该确保向地区空中航行会议提供与其议程相关的运作和技术事项方面的适当指导。
4. 与会的每一成员国应该在会议之前了解其航空运输经营人及其国际通用航空未来运营的计划，同时，了解在其登记册上的其他航空器的预期运输量以及这些各类航空对于设施和服务的总体要求。
5. 理事会在考虑到进一步提高现有安全等级的要求的同时，应该为地区空中航行会议并同时通过这些会议，促进最新规划标准的制定，而且这些标准应旨在确保地区计划满足运营要求并且具有经济上的合理性。
6. 理事会应该制定和维持详细而具体的指令，用于地区空中航行会议实施事项的审议。

附录 G

空中交通服务（ATS）空域的划定

鉴于《公约》附件 11 要求各成员国确定其领土上空将提供空中交通服务的空域部分，并于此后安排建立和提供此类服务；

鉴于《公约》附件 11 还规定各成员国通过相互协议将在其领土上空提供空中交通服务的责任委托给另一国家；

鉴于各成员国之间的合作努力能够导致更高效的空中交通管理；

鉴于委托国和提供国均可保留在任何时间终止任何此类协定的权利；和

鉴于《公约》附件 11 规定公海上空将提供空中交通服务的空域部分应当在地区空中航行协定的基础上加以确定，而这些协定通常由理事会根据地区空中航行会议的建议加以批准；

关于地区空中航行计划，大会决议如下：

1. 空中交通服务空域的界线，无论在国家领土上空还是在公海上空，应当在技术和运营考虑的基础上加以确定，其目的在于确保安全，并给服务提供者 and 使用者带来最佳成本效益；
2. 不应当为了技术、运行、安全和效率考虑以外的原因而分割已确定的 ATS 空域；
3. 如果任何空中交通服务空域需要扩展到两个或多个国家的领土上空或其部分领土上空，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定，同时考虑到富于成本效益地采用和运行通信、导航和监视/空中交通管理系统的需要，并采用更高效率的空域管理，特别是高层空域的管理；
4. 提供国在委托国领土上空的空域内实施空中交通服务时应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；
5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关空域运营的空中交通的安全与正常有关的技术和运营职能方面；

而且，宣布：

6. 任何成员国在向另一国家委托在其领土上空的空域内提供空中交通服务责任并不减损其主权；和
7. 理事会批准有关一国在公海上空空域内提供空中交通服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关空域的主权。

相关做法

1. 各成员国应该与其他有关国家和国际民航组织合作，寻求以最高效而经济的方式划定空中交通服务空域，寻找到责任转移点的最适宜位置，以及寻求制定最高效的协调程序。
2. 各成员国应该在必要时考虑联合设立单一的空中交通服务提供者，负责提供延伸到两个或两个以上国家领土上空或公海上空的空中交通服务空域内的空中交通服务。
3. 理事会应该鼓励在公海上空提供空中交通服务的国家尽可能与在毗邻空域提供空中交通服务的有关国家缔结协定，以便在所需的公海上空空交通服务不能提供时，备有能够在原来的服务恢复前，经国际民航组织理事会批准后得以实施的应急计划，该计划可能需要对空中交通服务空域界线进行临时变更。

附录 H

搜寻与援救服务的提供

鉴于按照《公约》第二十五条，各成员国承诺对在其领土范围内遇险的航空器提供其认为可行的援助措施，并在遵行根据《公约》不时建议的协同措施方面进行合作；

鉴于《公约》附件 12 包含有关在成员国领土内以及在公海海域内建立和提供搜寻与援救服务的规范；

鉴于《公约》附件 12 规定应在地区空中航行协定的基础上确定将提供搜寻与援救服务的公海部分，而这些协定通常是理事会根据地区空中航行会议的建议批准的；

鉴于《公约》附件 12 建议，搜寻与援救区域应该在实际可行的范围内，与相应的飞行情报区相一致，若属于公海地区，则与海上搜寻与援救区域相一致；

鉴于《公约》第六十九条规定，如果理事会认为一成员国的空中航行服务目前或预期不适合国际空中服务的安全运营时，理事会应当与直接有关的国家和其他受影响的国家进行协商，以期找到情况可得到补救的手段，并就此提出建议；和

鉴于《公约》第六十九条涉及的空中航行服务除其他外，包括搜寻与援救服务；

大会决议如下：

1. 无论国家领土上还是根据地区空中航行协议对超出一个国家主权空域以外的区域，或是在公海上的搜寻与援救区域应当根据技术和运作上的考虑加以划定，其中包括与飞行情报区、搜寻与援救区域，若属于公海地区，则与海上搜寻与援救区相一致是否可取，其目的在于确保安全，并以最小的总成本取得最佳的效率；

2. 各国应当保证在同一区域提供服务的海上和航空搜寻与援救服务尽可能地密切合作，可行时，建立联合援救协调中心来协调航空和海上的搜寻与援救行动；

3. 如果任何搜寻与援救区域需要扩大到两个或两个以上国家的领土或其部分领土时，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定；

4. 在委托国的领土上实施搜寻与援救服务的提供国应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；

5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关区域提供搜寻与援救服务有关的技术和运作职能方面；

6. 对包括在公海上提供高效的搜寻与援救服务方面存在的任何不足进行补救，应通过与在运作上或财政上可能给予搜寻与援救行动的援助的国家谈判获得，以便就此缔结协定；

而且，宣布：

7. 任何成员国在向另一国家委托在其领土内提供搜寻与援救服务责任并不减损其主权；和
8. 理事会批准有关一国在公海海域内提供搜寻与援救服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关海域的主权。

相关做法

1. 各成员国应该与其他国家和国际民航组织合作，寻求以最高效的方式划定搜寻与援救区域，并在必要时考虑集中可利用的资源或联合成立一个搜寻与援救组织，负责在扩展到两个或两个以上国家领土或公海上的区域内提供搜寻与援救服务。
2. 理事会应该鼓励由于缺乏足够的设施而不能确保对其负责的搜寻与援救区域进行空中覆盖的国家，请求其他国家的援助来补救这一状况，并与有关国家谈判达成关于在搜寻与援救行动期间提供援助的协定。

附录 I

民用和军用空中交通的协调与合作

鉴于空域是民用和军用航空的共同资源，并鉴于许多空中航行设施和服务是由民用和军用航空两者提供和使用的；

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

鉴于《公约》第三条第一款指出，“本公约仅适用于民用航空器、不适用于国家航空器”，且第三条第四款要求“各缔约国承允在发布关于其国家航空器的规章时，对民用航空器的航行安全予以应有的注意”；

认识到增长的民用空中交通和以任务为导向的军用空中交通将从更灵活地使用军用空域中受益以及尚未在所有地区找出令人满意地解决合作出入空域问题的办法；

鉴于民用和军用空中交通两者灵活使用空域可被视为最终目标，军民协调与合作方面的改善是得以更有效进行空域管理的直接办法；

忆及国际民航组织全球空中交通管理（ATM）运行概念声明，所有空域均是可利用资源，对使用空域任何特定容量的限制应视为是暂时的，应对所有空域灵活管理；和

鉴于应用缩小的垂直间隔最低标准（RVSM）可带来许多好处，包括增加空域容量、节省成本和减轻环境影响，但要求航空器符合严格的高度保持性能要求，即使是微小的机身改装也能削弱满足这些要求的能力；

大会决议如下：

1. 应当安排民用和军用航空共同使用空域及某些设施和服务，以确保民用航空的安全、正常和效率并确保满足军用空中交通的要求；
2. 各成员国制定的管理其国家航空器在公海上运行的条例和程序应当确保这种运行不损害国际民用空中交通的安全、正常和效率，而且在实际可行的范围内遵守附件 2 中的空中规则；
3. 秘书长应当提供关于军民协调与合作的最佳做法的指南；
4. 成员国可以在其出席国际民航组织会议的代表团中酌情包括军方当局的代表；和
5. 国际民航组织作为一个国际论坛，可以发挥作用，促进改善军民合作、协作和共享最佳做法，在军民伙伴的支持下，提供必要的后续活动，巩固关于军民合作的全球空中交通管理论坛（2009 年）的成果。

相关做法

1. 各成员国应该在必要时进行或改进其民用和军用空中交通服务之间的协调与合作，以实施上述决定条款 1 中的政策。
2. 当制定决议条款 2 中提及的条例和程序时，有关国家应该与负责在该地区公海上提供空中交通服务的所有国家协调这一事宜。
3. 各成员国应审查现行做法，以确保按相关的高度保持性能要求或按同等要求批准国家航空器在应用缩小的垂直间隔最低标准（RVSM）的空域内运行，并应考虑及随后的任何机身改装。此外，各成员国应在可行的最大限度内为适用的国家航空器参与高度监测技术方案提供便利，以确保持续满足此类性能要求，从而执行上述决议条款 1 和 2 中提到的政策。
4. 理事会应该确保按照上述决议条款 3、4 和 5，将空域使用中的民用和军用协调与合作事宜酌情纳入专业和地区会议的议程。

附录 J

适当机场的提供

鉴于许多地方都需要对机场的物理特征进行重大改进；

鉴于在某些情况下，这些改进将涉及大量支出，而且计划此类工作时不顾及未来发展是不妥当的；

鉴于国家和机场当局需要继续了解今后几代航空器最可能对机场提出的要求的一般趋势；

鉴于如果新航空器的运行要求使其得以经济地运行，而对机场的物理特征又没有进一步的需求，则能够避免许多严重的问题；

鉴于机场的运行有许多优势，而环境上的考虑对航空器在一些地方的运行提出限制。由于全球目前所经历的容量问题，应考虑采用噪声更低新型航空器；

鉴于存在着日益增长的机场由自治实体经营的趋势，而国家确保提供安全的机场设施和服务的责任仍未改变；和

鉴于机场合格审定是确保机场安全 and 提高效率的重要手段，而国际民航组织的普遍安全监督审计计划（USOAP）审计的结果表明，机场合格审定包括安全管理体系（SMS）的实施程度并不理想；

大会决议如下：

1. 机场的技术要求应当由国际民航组织不断加以审查；
2. 未来航空器的设计必须使之能够在供当代航空器运行使用的机场上高效运行，并尽可能最小地对环境造成干扰；
3. 各国应当采取必要的措施，包括分配足够的资源，提高实施机场合格审定包括机场的安全管理体系的水平；和
4. 各国应更加强调机场运行的管理，把跑道安全放在高度优先地位。

相关做法

1. 根据上述决议条款 1 提及的持续审查结果，理事会在考虑进一步提高现有安全等级和效率的要求的情况下，应该：
 - a) 制定关于未来发展的新的指导材料；
 - b) 制定机场运行的管理程序；和
 - c) 不断向各成员国通报发展情况。
2. 理事会应该继续提请航空器制造商和经营人注意决议条款 2 中表述的政策。

附录 K

聘用航空地勤人员的充分条件

鉴于航空地勤服务人员的聘用条件与其资格和职责不相适应的情况构成难以征聘到合格的人员和在培训完成后难以留住他们的主要原因；和

鉴于这种困难妨碍地区计划、标准和建议措施及空中航行服务程序以令人满意的方式得到实施；

大会决定各国应当采取必要步骤，以确保航空地勤服务人员的聘用条件应该与其所需要的资格和所承担的职责相适应。

附录 L

国家对国际民航组织技术工作的参与

鉴于各成员国技术上的贡献对于国际民航组织的技术工作取得令人满意的进展是至关重要的；

鉴于在得到成员国对国际民航组织技术工作的迅速而充分的贡献方面不时经历的困难；和

鉴于确保从这一参与中获取最大限度的效益，而不给成员国和国际民航组织带来不应有的负担是必要的；

大会决定各成员国有必要为国际民航组织的技术工作做出有效的技术贡献。

相关做法

1. 理事会应该鼓励各成员国有效参与国际民航组织的技术工作，同时对将国际民航组织和参与此类工作的成员国的成本降至最低的需要给予应有的重视。

2. 各成员国应该在其认为可行的范围内：

- a) 通过信函往来协助推进国际民航组织的技术项目；
- b) 具体通过载有与议程项目有关的具体提案的预交文件，或对向其预发的文件提出意见，参加国际民航组织的会议和积极参与会前筹备；
- c) 参与国际民航组织专家组的活动，并确保其提名人具备适当资格和能够有效地对专家组的工作作出贡献；
- d) 按照国际民航组织要求，从事专业研究；和
- e) 通过理事会设定的任何其他办法，协助国际民航组织的技术工作。

附录 M

总部和各地区办事处的技术秘书处

鉴于不断需要向各成员国提供实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及补充程序方面的有效协助；

鉴于有效地利用总部和各地区办事处的技术秘书处协助各成员国解决其实施问题是重要的；和

鉴于为妥善执行其任务，使总部和各地区办事处的技术秘书处成员得以保持其技术水平和随时充分了解其特定领域的最新发展情况是重要的；

大会决议如下：

1. 应当有效地部署总部和各地区办事处技术秘书处的资源，以便最大限度地协助各成员国解决其持续的监测活动、实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及补充程序方面的问题；和
2. 应当促使总部和各地区办事处技术秘书处的成员保持其技术水平并随时充分了解最新技术发展的动态。

相关做法

1. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能在必要时或应成员国的要求，进行为期充分的经常性访问，以协助各国解决实施中的问题。
2. 当地区办事处要求临时增援时，在可行的最大程度上，应该从一地区办事处向另一地区办事处和从总部向地区办事处临时分派专业人员。
3. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能充分保持其所属领域的知识更新，特别是通过参加选定的技术会议、走访研究与发展组织、观摩试用情况以及评估新设备和技术。然而，不应允许此类访问优先于秘书处服务于国际民航组织及其若干议事机构的主要职能。而且，此类访问的旅行应尽可能与履行国际民航组织其他职责所必需的旅行相结合。

附录 N

成员国之间在航空器事故调查方面的合作

鉴于遵照《公约》第二十六条，对事故情况展开调查是事故发生所在国义不容辞的责任；

鉴于由于现代航空器的日益先进和复杂，事故调查的进行可能需要许多专业技术和运行领域专家的参与和具有特殊装备的调查设施的利用；

鉴于许多成员国没有此类专业技术和运行方面的专门知识和适用的设施；

鉴于至关重要，为了飞行安全和事故预防，应该对事故进行彻底的调查和报告，而且调查的有效性不应受到费用考虑的不当妨碍；

鉴于重大航空器事故的救助和调查费用可能给事故发生所在国的资源带来沉重的财务负担；和

鉴于国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件）业已发布；

大会决定建议各成员国在航空器事故、特别是需要有高度专业化的专家和设施参与调查的事故中进行合作，为此目的，各成员国和地区事故和事故征候调查组织（RAIOs）除其他外，在可能的程度上应该：

- a) 按照其他成员国的请求，提供航空器事故调查的专家援助和设施；和
- b) 给予寻求调查经验的成员国参加航空器事故调查的机会，以便发展和促进调查专业知识。

相关做法

1. 鼓励各成员国支持地区事故调查研讨会的召开，目的在于交换以下方面的信息：每个国家的调查立法和程序、调查管理和技术方面一般知识和专业知识的共享、专家和设施的提供以及对事故调查中所遇困难的处理做法等。
2. 应该鼓励各成员国促进事故调查当局的调查人员出于培训和定向访问目的，作为观察员参与其他国家的调查。
3. 鼓励各成员国和事故和事故征候调查组织评价其航空器事故调查和预防领域的需要和能力，目的在于制定有关事故调查和预防基础课程的培训大纲。应该充分探索利用地区培训中心教授此类课程，以及采用提供国际标准化和基于能力的培训的航空培训升级版项目方法。
4. 鼓励各成员国参照国际民航组织于 2007 年拟定的供各国使用的谅解备忘录（MOU）范本，以鼓励各国在航空器事故和严重事故征候的调查过程中相互合作。谅解备忘录范本登载在国际民航组织公共网站上。
5. 鼓励各成员国必要时考虑国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件），该手册就如何建立和管理地区或次地区内的地区事故和事故征候调查系统提供了指导。

附录 O

人的行为能力

鉴于《芝加哥公约》阐述的国际民航组织的宗旨和目标规定，促进国际航空运输的发展，“……以便……促进国际空中航行的飞行安全”；

鉴于认识到人的行为能力大大有助于航空系统的全面安全绩效，而同时亦受到生理和认识能力及限制的影响；

鉴于认识到与新技术、系统和程序相关的安全和效率收益，只有当它们是为增强每一使用者的行为能力而设计的情况下才能实现；和

鉴于认识到未来航空系统的实施将导致航空专业人员角色的改变，需要进行跨多学科小组进行工作以支持协作决策；

大会决议如下：

1. 各成员国确保将人的行为能力的考虑结合到新系统和新技术的规划、设计和实施中去，将其作为安全管理办法的一部分；

2. 各成员国促进和便利将人的行为能力的因素结合到专业人员整个职业生涯的基于胜任能力的培训方案中去；和

3. 各成员国纳入能够促进个人和个人团队的安全、连贯、有效和高效的运行效绩的战略，以便解决安全方面的优先事项。

A40-9：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

A39-21：解决成员国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题

鉴于《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第三十七条要求本组织通过并修订国际标准和建议措施以及程序，并要求每一缔约国进行合作，确保在采取统一做法可便利和改进空中航行的所有事项中，使规章和做法达到最可能高的一致性；

认识到国家级信件是本组织在秘书长授权下向其成员国和其他相关方正式传达其标准和建议措施及政策并与其互动的媒介；

关切成员国对国家级信件答复率低的问题存在已久，可能对按照《芝加哥公约》第三十七、三十八、五十四、五十七和九十条履行义务造成不利影响；

忆及 A29-3 号决议敦促各国对国际民航组织理事会提出的就国际民航组织的拟议标准提出意见和表明同意与否的要求作出答复，以避免其以少量答复为依据做出决策；

大会：

1. 呼吁成员国重申通过国际民航组织地区办事处和/或地区民用航空委员会，以完整和及时的方式答复国际民航组织签发的所有国家级信件的必要性并信守其承诺，共享最佳做法，以便与国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）的举措相呼应，促进持续改进，调动资源并在成员国内部开展能力建设；

2. 指示秘书长实施一项国家级信件登记属性计划，确定类别、优先级、科目或主题，以及答复要求，以便利成员国和其他接收方改进对国家级信件的处理；

3. 要求秘书长审查并在必要时修改国家级信件和电子公告的格式，包括设计布局，以便更有效地将其内容传达给成员国和其他接收方；

4. 要求秘书长调查并在必要时采用新的通信联络工具，包括基于网络的解决方案，以便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的记录；

5. 指示秘书长实施能够报告国家级信件答复率的自动网基交互系统，以便提高按成员国、地区和/或全球分列的国家级信件答复情况的可见性，并在成员国当中进行宣传和能力建设；

6. 指示秘书长在国际民航组织所有地区办事处推行后续程序，根据必要情况将其作为地区办事处手册的一个组成部分，以便进一步通知并与其所属地区内答复较低或没有答复的成员国协调人互动，并且为此借助各代表团驻国际民航组织总部之便利；

7. 指示理事会定期监测和分析国家级信件的答复率，在成员国答复率低于全球平均值时提出建议；

8. 呼吁成员国考虑设立进行内部（国家一级）协调和采取国家级信件后续行动的联络人，持续审查国际民航组织民航局局长（DGCA）人名录，以及确保国家级信件接收方的联系方式是最新的，并完整、及时地将任何变化通知国际民航组织；和

9. 要求秘书长通过国际民航组织各地区办事处、地区民航局长会议和/或诸如地区民用航空委员会等其他论坛，开展针对成员国的宣传活动，以提高成员国对答复国际民航组织签发的所有国家级信件及保持最新联系方式重要性的认识程度。

A36-14：穿越极地航线的使用

鉴于连接北美大陆和东南亚及太平洋地区的穿越北极上空的一个新的航路结构已在国际民航组织的框架内建成；

鉴于这一结构的建成是加拿大、中国、芬兰、德国、冰岛、日本、蒙古、挪威、俄罗斯联邦和美国联合努力的结果，这些国家在解决这项极为复杂的任务中表现出了空前的国际合作精神；

鉴于随着俄罗斯航空局宣布实施横跨北冰洋水域的穿越极地航路系统，这一结构已于 2001 年 2 月 1 日投入使用；

鉴于使用穿越极地航线的这一航路结构的实施是一个具有特殊意义的事件，因为它使得北美洲和东南亚及太平洋地区各目的地之间的飞行时间大大缩短；

鉴于穿越极地航线应当按照《国际民用航空公约》的规定开放供所有缔约国的航空器使用；

鉴于穿越极地航线的使用对于环境保护具有极大的生态效益，对于旅客和航空公司也具有重大的经济优势；

鉴于对穿越极地航线的交通密度增长的分析和预测表明，有必要及时采取措施，进一步加强穿越极地航线的运营特性；

鉴于满足加强穿越极地航线的运营特性的要求需要投入大量的财力和物力，从而确保达到适当的安全等级；

大会：

1. 宣布为从穿越极地航线的实施中获得最大效益，在使用穿越极地航线的新国际航路结构框架内提供空中交通服务的国家有必要尽力实现最大限度的协调规划，以增加该结构的容量；
2. 要求理事会采取适当措施，调动国家、国际组织和金融机构的资源，以便确保使用穿越极地航线的新国际航路结构的动态发展；
3. 要求理事会作为优先事项，监测使用穿越极地航线的新国际航路结构的发展，并且在必要时拟订有关该结构的运营和发展的建议；
4. 请理事会在组织关于利用极地航线的国际跨区域航路结构的运营和支持这种航路的空中交通管理系统的现代化的区域间活动时，维持其协调作用并提供支助；和
5. 宣布本决议取代第 A33-13 号决议。

附件、空中航行服务程序和手册

A39-22：标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知

地区计划

A22-19：地区计划实施方面的援助和咨询

A40-4，附录 E：包括地区补充程序在内的地区计划的制定和实施

A27-11：机场和空域拥挤

实施

A40-5: 地区实施援助机制

鉴于国际民航组织努力通过成员国之间及其与其它利害攸关方之间的合作，实现民用航空安全有序发展的目标；

鉴于在国际民航组织的领导下与所有利害攸关方建立伙伴关系，通过合作、协作和协调的地区做法，能够以最佳方式在提高民用航空的全球安全、能力和效率方面取得进一步进展；

认识到地区规划和实施小组（PIRGs）作为确定地区优先事项的地区合作论坛行事，并根据《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件）和国际民航组织的相关规定制定和保持地区空中航行计划及相关工作方案；

认识到地区航空安全组（RASGs）作为确定地区优先事项的地区合作论坛行事，并根据《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）和国际民航组织的相关规定制定和保持地区航空安全计划及其相关工作方案，并整合全球、地区、次地区、国家和业界的努力，以继续加强全球航空安全；

认识到定期召开地区规划实施组和地区航空安全组会议具有联合和记载地区规划和实施进展的效应；

大会：

1. 注意到经修订和统一的地区规划实施组和地区航空安全组的职权范围，以进一步支持全球空中航行计划和全球航空安全计划的实施和更新；
2. 决定国际民航组织将支持地区规划实施组和地区航空安全组努力完成本组织的相关战略目标；
3. 敦促成员国、地区和国际组织、服务提供者以及业界参与地区规划实施组和地区航空安全组及其各自辅助机构的工作，以便除其它外确保地区空中航行计划和地区航空安全计划得到持续和连贯的制定和实施；
4. 敦促成员国表现出必要的政治意愿，以采取补救行动解决国际民航组织地区规划进程所查明的安全关切和空中航行缺陷；
5. 敦促成员国、地区和国际组织、服务提供者和业界作为地区规划实施组和地区航空安全组的合作伙伴，并认识到其共同承诺对于成功加强实施地区计划和提高全球安全至关重要；
6. 指示理事会审查地区规划实施组和地区航空安全组所报告的各地区遇到的实施挑战，并在必要时向大会报告为进一步改进地区规划和实施机制所采取的行动；和
7. 指示理事会确保地区规划实施组和地区航空安全组每年报告实施进展及所遇到的挑战。

A38-7：非洲航空安全全面的地区实施计划

鉴于国际民航组织为减少非洲 — 印度洋（AFI）地区损害国际民用航空运行和进一步发展的重大缺陷，而继续发挥领导作用；

注意到国际民航组织在非洲航空安全全面的地区实施计划（非印计划）项下所采取的行动，已经在加强该大陆的航空安全方面，开始显示出积极的进展；

满意地注意到非洲国家在改进安全监督水平方面取得的重大进展；

认识到全面实现非印计划各项目标的成功，主要有赖于非洲各国自身做出的努力；

认识到虽然非印地区许多成员国做出了努力，但在最近的将来，它们仍需要由国际民航组织和其它利害攸关方，持续提供技术和/或财务支持，以遵守《芝加哥公约》及其各个附件的要求；

认识到许多非洲国家自身无法支持一个行之有效和可持续的国家安全监督系统，因而必须敦促和支持其建立地区安全监督组织（RSOOs）；

忆及非印地区空中航行特别会议（SPAFI/08 RAN）关于连同发展和建立地区安全监督组织一道，来建立地区事故调查机构（RAIAs）的建议 4/5，从而使各国能通过协作和共享资源，履行其在事故调查领域的国际义务；

注意到国际民航组织正在支持许多非洲国家建立地区安全监督组织和地区事故调查机构；

注意到于 2012 年 7 月在阿布贾举行的航空安全部长级会议通过的《关于非洲航空安全的阿布贾宣言》；

注意到 2012 年 7 月在尼日利亚阿布贾举行的航空安全部长级会议通过并经非洲联盟大会 2013 年 1 月核准的航空安全指标；

注意到为一些成员国制定的国际民航组织行动计划将作为与其他利害攸关方协调提供直接的援助以解决这些成员国的重大安全关切（SSCs）以及其他重大安全缺陷的一个平台；

注意到在非印地区发起或建立的地区组织，将继续需要国际民航组织在近期内提供支持，直至其得到稳固建立，并可自力更生；

认识到在国际民航组织主持下，继续协调向非印地区各国提供援助的所有利害攸关方的各项活动之益处；

认识到国际民航组织将需要额外资源，向非印地区各国成功提供支持；和

注意到强有力的地区办事处，将是加强非印地区航空安全的一项积极的推动因素；

大会：

1. 欢迎非洲各国和地区组织为加强航空安全所做出的大量努力；
2. 敦促已接受国际民航组织行动计划的非印地区的成员国，承诺通过解决安全方面的重大缺陷，包括重大安全关切，实现行动计划中确定的目标；
3. 敦促非印地区的成员国承诺并加快建立地区安全监督组织和地区事故调查机构，并加强整个地区的合作，以使现有资源得到最佳使用；
4. 敦促非印地区的成员国避免重复参加一个以上的地区安全监督组织的服务；
5. 敦促非印地区的成员国实施非印地区规划和实施组（APIRG）和非印地区航空安全组（RASG-AFI）会议的建议；
6. 敦促各国、业界和捐助方支持实施非印地区规划和实施组及非印地区航空安全组确定的优先活动；
7. 敦促各国、业界和捐助方为实施非印计划提供现金和实物捐助，并指示理事会认定所有此类捐助；
8. 敦促非洲各国、国际民航组织和非洲民用航空委员会，携手处理所查明的各种安全缺陷；
9. 指示理事会监测实现 2012 年 7 月在阿布贾举行的航空安全部长级会议制定的航空安全目标的情况；
10. 指示理事会确保国际民航组织继续发挥领导作用，协调旨在具体实施优先项目的各项活动、举措和实施战略，以便实现非印地区飞行安全的持续改善，并给有关地区办事处相应地划拨资源；
11. 指示理事会监测和评估在整个三年期中非印地区的实施情况，并向大会下届常会报告所取得的进展；
12. 敦促非印地区的成员国作为一个紧急事项支持设立非印地区飞行程序方案（FPP）办事处，并为其提供人员和财务援助，加快该地区实施 PBN；和
13. 宣布此决议取代 A37-7 号决议。

A40-23：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 and 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。

A22-19：地区计划实施方面的援助和咨询

鉴于加大努力，减少不利于国际民用航空发展的严重缺陷是至关重要的；

鉴于 A12-5 号决议（条款 1 和 5）、A15-5 号决议（条款 4）和 A15-8H 号决议（条款 6）陈述了本组织关于促进和协助地区计划实施的政策；和

鉴于大会遵照 A15-2 号决议，审查了这些政策，并同意需要将其整合为表明大会在此方面的持续政策的单一决议，为此目的，上述原始决议部分应予撤消；

大会：

1. 决定本组织按照下列规定给予促进和协助地区计划的实施高度优先地位：

- a) 各缔约国应该注意到利用经营机构作为其履行《公约》第二十八条下的国际义务的手段的可能性；
- b) 各缔约国应该与该地区其他国家一道审查是否能够通过双边或多边协定促进特定地区计划的实施；
- c) 当不能利用其他有效而及时的手段解决问题时，应该鼓励召开由缔约国发起或由秘书长召集的非正式会议，但这种会议应仅限于解决涉及两个或两个以上国家的实施问题；

- d) 理事会应该协助缔约国规划和制定与提供地区计划所要求的设施和服务有关的国家实施方案；
 - e) 应该利用可获得的手段协助地区计划的实施，其中包括利用联合国开发计划署、秘书处的技术咨询和专家协助以及秘书处的培训资源；
 - f) 作为优先事项，理事会应该确保国际民航组织地区办事处协助、指导和鼓励各缔约国履行《公约》第二十八条规定的实施与其有关的地区计划的责任，而且，理事会应该确保在可能的最大限度上利用地区办事处执行这些任务，其中包括以上 d) 和 e) 中提及的任务和根据以下 h) 所收到的请求中提出的任务；
 - g) 理事会应该确保本组织促进地区计划实施的一切活动得到周密的协调，特别是在地区一级；
 - h) 如果缔约国在探索了按照《公约》第二十八条实施与其有关的地区计划的所有方法和手段之后遇到了妨碍此类实施的困难，应该随即向国际民航组织报告，而且对于如不实施即可能成为严重缺陷的那些项目，应该请求国际民航组织提供援助；和
 - i) 作为优先事项，理事会应该继续协助和鼓励各缔约国履行其《公约》第二十八条规定的责任，并调查为使理事会确定的特定设施和服务得到落实而采取的任何其他解决方法的可行性，指出世界空中航行网中的严重缺陷；
2. 宣布本决议取代 A16-9 号决议。

A39-22：标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知

A40-4，附录 E：包括地区补充程序在内的地区计划的制定和实施

A40-4，附录 M：总部和地区办事处的技术秘书处

A40-9：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

特别方案

A31-9： 国际民航组织防止有控飞行撞地（CFIT）方案的实施**A41-6： 国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划**

鉴于国际民航组织致力于通过各成员国和其他利害攸关方之间的合作，来实现民用航空安全和有序发展的目标；

鉴于为实现这一目标，国际民航组织制定了各项战略目标，包括安全和空中航行能力和效率方面的目标；

认识到全球框架以及地区和国家计划对支持国际民航组织各项战略目标的重要性；

认识到基于该全球框架有效实施地区和国家计划和举措的重要性；

认识到通过在国际民航组织领导之下，与所有利害攸关方的伙伴关系，采取合作性、协作性和协调的做法，才能最好地实现在改进全球民用航空安全、能力和效率方面的进一步的进展；和

注意到理事会核准了 2023-2025 年版《全球航空安全计划》和第七版《全球空中航行计划》；

大会：

1. 核准 2023-2025 年版《全球航空安全计划》和第七版《全球空中航行计划》，分别作为空中航行系统的安全和发展的全球战略方向；
2. 决定国际民航组织应当实施全球航空安全计划（GASP）和全球空中航行计划（GANP）并保持其常新，用以支持本组织的相关战略目标；
3. 决定与所有相关利害攸关方密切合作、协作和协调，实施这些全球计划并及时进行更新；
4. 决定这些全球计划应当提供一个框架，在此框架内将制定和实施地区、次地区和国家实施计划，从而确保旨在增强国际民用航空安全、能力和效率的努力得以协调一致；

5. 敦促各成员国制定可持续的安全解决办法，以充分履行其安全监督和空中航行的责任，这可以通过资源共享、使用内部和/或外部资源，例如地区和次地区安全监督机构以及其他国家的专长，来做到这一点；

6. 敦促各成员国显示出采取补救行动所必要的政治意愿来处理包括普遍安全监督审计计划（USOAP）审计所查明的安全和空中航行缺陷在内的那些缺陷，通过采用全球航空安全计划、全球空中航行计划和国际民航组织地区规划进程来做到这一点；

7. 敦促各成员国、业界和融资机构为协调一致实施国际民航组织全球航空安全计划、全球空中航行计划以及国家和地区计划提供必要支持，避免重复努力；

8. 要求各国并请其他利害攸关方合作，根据全球航空安全计划和全球空中航行计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；

9. 指示秘书长促进、提供和有效传播全球航空安全计划和全球空中航行计划；和

10. 宣布本决议取代国际民航组织关于安全和空中航行的全球计划的 A40-1 号决议。

附录 A

全球航空安全计划（GASP）

重申本组织的首要目标仍然是提高国际民用航空系统的安全和相应地减少事故和相关的死亡数目；

认识到安全是国际民航组织、各成员国和所有其他利害攸关方所共同分担的责任；

认识到通过各国与业界之间的伙伴关系能够带来的安全效益；

注意到一个安全、有韧性和可持续的航空系统有助于各国及其行业的经济发展；

认识到有必要通过提供相关安全信息，维持公众对航空运输的信心；

认识到采取积极主动的做法建立一个战略来确定总体目标、具体目标和指标来管理组织面临的挑战和运行安全风险对于进一步改善航空安全至关重要；

认识到国际民航组织已经根据不同地区的需要和现有的合作结构和形式基础实施地区航空安全小组机制；

注意到通过把行动重点放在最需要的领域，采用基于风险的做法对全球航空安全计划进行安全管理来提高安全；

注意到制定全球航空安全路线图，作为协助航空界通过所有利害攸关方的结构化共同框架执行实现《全球航空安全计划》总体目标的行动计划；和

注意到需要协助成员国以安全监督系统为基础，在其国家安全方案（SSP）下采用安全管理方法；

大会：

1. 强调有必要通过在世界所有地区，尤其是在安全记录远远低于世界平均值的国家，减少航空运输运行（包括地区航空器运行）中的事故和相关的死亡数目，从而持续增进航空安全；
2. 强调国际航空业界的资源有限，应该战略性地用来支持那些寻求援助以促进国家安全方案（SSP）实施，包括加强安全监督的国家或地区；
3. 敦促成员国实施与全球航空安全计划的目标相一致的国家航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；
4. 敦促各成员国、地区安全监督组织（RSOOs）、地区航空安全小组（RASGs）和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，实施与全球航空安全计划的目标相一致的地区航空安全计划，以继续降低死亡率和死亡风险；
5. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，并保证在其领土飞行的每一个外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要情况下采取适当行动以维护安全；和
6. 鼓励国际民航组织继续制定指导材料和工具以支持制定和实施国家和地区航空安全计划。

附录 B

全球空中航行计划（GANP）

鉴于增强航空运行的安全、能力和效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A41-10 号决议 — 具体与空中航行有关的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明；

认识到全球空中航行计划作为运行战略与达到国际民航组织二氧化碳排放全球理想目标整体措施组成部分的重要性；

认识到许多国家和地区正在为本国空中航行的现代化和转型制定新的空中航行计划；和

认识到分享最佳做法、经验以及提供指导资料能够支持各成员国通过采用无需中间步骤的先进系统从而经济高效地引进改进运行的做法。

大会：

1. 指示理事会利用全球空中航行计划（GANP）中的指导，以便制定国际民航组织在空中航行领域的技术工作方案，并将其列为优先事项；
2. 敦促理事会为各国提供全球空中航行计划中宣布的标准化和演变路线图，作为国际民航组织工作的一个基础；

3. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动，这些活动在顾及运行需要的情况下，根据全球统一的目标确定各项优先次序、目标和指标；
4. 呼吁各国在实施运行改进时考虑全球空中航行计划指导原则，作为减少国际航空二氧化碳排放在内之环境影响的国家战略的一部分；
5. 呼吁各国、地区规划实施小组（PIRGs）和航空业界及时向国际民航组织提交并互相提供关于全球空中航行计划执行情况的信息，包括从实施 ASBU 框架中概括的运行改进中吸取的经验教训；
6. 邀请地区规划和实施小组利用国际民航组织的标准工具或妥当的地区工具来监测并且与国际民航组织合作分析空中航行系统的实施状况；
7. 责成理事会在地区绩效显示板中公布分析结果，起码包括提供关键的优先实施事项和与航空系统组块升级框架中概述的运行改进实施相关的环境效益；
8. 敦促正在为各自空中航行现代化制定新的空中航行计划的国家，要及时与国际民航组织协调并配合其计划，以确保地区协调一致和全球兼容与互操作性；
9. 指示理事会继续制定全球空中航行计划，并使其与日益发展和新涌现的技术和运行要求保持同步；和
10. 邀请国际民航组织在即将进行的GANP修订期间推进完善有关国家空中航行计划的指导材料，并且汇总和分享有关实施运行改进的最佳做法、经验和基准结果。

A40-3： 为维持或提高安全而保护所收集的安全数据和安全资料以及正常运行中飞行记录仪的记录
--

鉴于本组织的主要目标依然是确保全世界国际民用航空的安全；

意识到安全资料在航空系统利害攸关方之间自由流通的重要性；

忆及附件 19 —《安全管理》为维持或提高安全而保护所收集的安全数据和安全资料及其相关来源；

意识到将安全数据和安全资料用于维持或提高安全之外的其他目的可能会妨碍今后关于此类数据和资料的可提供性，并对安全产生不利影响，因此保护安全数据、安全资料及其相关来源对于确保其持续可提供性极其重要；

考虑到为保护安全数据、安全资料和相关来源以维持或提高航空安全的需求与正常司法需求之间达成平衡的必要性；

注意到为支助事故和事故征候调查，引入了飞行记录仪的记录及其文本；

鉴于附件 6 —《航空器的运行》规定须保护正常运行中飞行记录仪的记录或文本；

念及在附件 13 所述类型的调查之外对正常运行中飞行记录仪的记录或文本加以保护的重要性；

关注到安全数据、安全资料和正常运行中飞行记录仪的记录或文本可能被用于对其进行收集之外的其他目的，包括惩戒、民事、行政和刑事诉讼；

注意到员工和运行人员可以相信不会对与其培训和经验相称的行动或疏忽进行处罚的报告环境对安全报告极为重要；和

认识到技术进步可能扩展安全报告系统和飞行记录仪能够收集的记录、安全数据和安全资料的类型；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其承诺为维持或提高安全而保护所收集的安全数据和安全资料及其相关来源；
2. 敦促各成员国在附件 13 所述类型的调查之外，保护正常运行中飞行记录仪的记录或文本；
3. 敦促所有成员国继续审议其现行立法和做出必要调整，或者制定法律、规章及政策，以保护安全数据、安全资料和相关来源，以及正常运行中飞行记录仪的记录或文本；
4. 指示秘书长继续支助各国实施附件 6 和附件 19 所载的保护框架；和
5. 宣布本决议取代 A38-4 号决议。

A37-11：基于性能导航的全球目标

鉴于国际民航组织的一项主要目标是确保全球空中航行系统的安全和高效的效绩；

鉴于在协调一致和世界范围的基础上，改进空中航行系统的效绩需要所有利害攸关方的积极协作；

鉴于第十一次空中航行会议建议国际民航组织作为当务之急，处理和推动与引入区域导航（RNAV）和所需导航性能（RNP）相关的问题；

鉴于第十一次空中航行会议建议国际民航组织为定翼航空器制定由全球导航卫星系统（GNSS）支持的区域导航程序，通过曲线提供高航迹和速度跟踪精度以保持间隔并允许灵活的进近排序；

鉴于第十一次空中航行会议建议国际民航组织为定翼航空器和旋翼航空器制定由全球导航卫星系统支持的区域导航程序，以便能够在障碍物多或有其他限制的环境中降低最低运行标准；

鉴于 A33-16 号决议要求理事会按照国际民航组织的规定，制定一项方案，鼓励各国利用全球导航卫星系统或测距仪（DME）/DME 等，实施垂直引导的进近程序（APV）；

认识到并非所有机场都有基础设施能支持垂直引导进近运行，并非所有航空器目前都能垂直引导的进近；

认识到许多国家已经有所需要的基础设施，以及能够实施基于所需导航性能各项规范、有横向引导（LNAV 进近）的直线进近的航空器，而直线进近比盘旋进近有明显和重大的安全改进；

认识到全球航空安全计划已确定了全球安全举措（GSIs），以集中精力制定未来的航空安全战略，包括有效地使用技术、增强安全、一致地采用业界的最佳做法、全球业界安全战略的一致和管理监督的一致；

认识到全球空中航行计划已确定了全球计划举措（GPIs），以集中精力将先进的航空器导航能力与航空航行系统基础设施相结合；通过改进设计和管理技巧，实现终端管制区域的优化；通过实施所需导航性能（RNP）及区域导航（RNAV）的标准仪表离场（SIDs）和标准仪表进近（STARs），实现终端管制区域的优化；以及通过基于频率管理系统（FMS）的进近程序，实现终端管制区域的优化，以提供更为节油降耗的航空器运行；和

认识到继续制定彼此不同的航行规范将影响安全和效率并损害各国与业界；

满意地注意到各地区规划和实施小组（PIRGs）已经完成了基于性能导航的地区实施计划；和

认识到并非所有国家都在 2009 年预计日期之前，制定出了基于性能导航的实施计划；

大会：

1. 敦促所有国家根据《基于性能导航手册》（Doc 9613 号文件）规定的国际民航组织基于性能的导航的概念，来实施区域导航和所需导航性能的空中交通服务（ATS）航路和进近程序；

2. 决定：

a) 各国作为紧迫事项，要制定一项基于性能导航的实施计划，以实现下列目标：

- 1) 按照既定的时间表和近期进度表，（视情）为航路以及终端区域实施区域导航（RNAV）和所需导航性能（RNP）；
- 2) 无论是作为一次进近或作为精密进近的备份办法，所有仪表跑道头应该在 2016 年之前，实施垂直引导进近程序（APV）（Baro-VNAV 和/或增强的 GNSS），包括只有横向导航的最低标准，其中期进度表如下：2010 年之前 30%、2014 年之前 70%；和

- 3) 对于没有提供当地高度设定之机场的仪表跑道，并且在那里没有为垂直引导运行有合适设备的、最大审定起飞质量在 5 700 千克或以上的航空器，实施直线的只有横向引导的程序，作为上述第 2) 段的例外；
- b) 国际民航组织为协助各国实施基于性能的导航制定一项协调行动计划，并确保制定和/或维护全球一致的标准和建议措施、空中航行服务程序（PANS）与指导材料，包括一项全球一致的安全评估方法，以跟上运行要求的步伐；
3. 敦促各国在其基于性能的导航实施计划中列入关于所有最大起飞全重超过 5 700 千克的航空器准备使用的跑道在既定时限内和根据近期进度表实施垂直引导进近程序（APV）的规定；
4. 指示理事会向大会下届常会提供关于基于性能的导航的实施进展报告；
5. 要求地区规划和实施组（PIRGs）在其工作方案中包括一项内容，即根据确定的实施计划审查各国实施基于性能的导航的状况，并每年向国际民航组织报告可能出现的任何缺陷；和
6. 宣布本决议取代 A36-23 号决议。

A22-11： 对恢复国际机场及有关空中航行设施运营方面的国际援助

A29-3： 全球规则的协调一致

A40-17： 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量

A40-18： 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化

A35-15： 国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统以及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明

A32-12： 1998 年全球通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统实施会议的后续行动

A29-15: 国际客运航班上的吸烟限制

A35-12: 保护旅客和机组的健康并防止通过国际旅行传播传染病

A40-14: 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

A29-13: 安全监督的改善

A32-11: 国际民航组织普遍安全监督审计计划的订立

A33-9: 解决普遍安全监督审计计划查明的缺陷和促进技术合作项目的质量保证

A40-9: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

A29-11: 空间技术在航行领域中的应用

A36-14: 穿越极地航线的使用

A40-6: 通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标

A40-13: 普遍安全监督审计计划（USOAP）的持续监测做法

A23-14： 系统规划在引进新航空器机型方面的应用

鉴于新航空器机型的引进对于确定机场和航路空中航行设施及服务必须达到的新要求可能具有很大的影响；

鉴于各国可能如同过去发生的情况那样，由于没有足够的时间对设施和服务的投资或设施和服务的建造与维护进行规划而被迫在不利的条件下满足这些要求；

鉴于此类航空器的引进可能因此对国际航空运输服务的运营结果及其经营人的竞争能力产生决定性的影响；

鉴于这些情况可能反过来对作为利益攸关的公众利益代表和作为机场及航路空中航行设施和服务提供者的国家所承担的责任具有影响；

鉴于由此可见，只有通过此类航空器制造商、将其用于服务的经营人、机场经营人和具有航空基础设施提供者和公众利益代表双重身份的国家协调参与这一过程，才能充分实现可以合理地预期从新航空器机型引进中得到的益处；

鉴于为此目的，各缔约国应参与这一过程，这不仅是由于其所承担的上述责任，而且也由于要敦促其从事此类航空器制造和运营及机场运营的国民在这一协调中进行合作；

鉴于上述所有内容必须理解为意指在此过程中，制造商、航空器和机场经营人以及国家本身的决策自由决不会以任何方式受到影响；和

鉴于作为理事会对这一主题研究的结果，本组织已建立一个信息系统，目的在于促进引进新航空器机型过程中的协调规划工作；

大会：

1. 宣布为取得新航空器机型引进的最大效益，新机型的制造商和经营人、机场经营人和具有航空基础设施提供者和公众利益代表身份的国家必须在此类航空器引进过程中实现最大可能程度的协调规划；
2. 指示理事会促进系统规划过程在新航空器机型引进中的持续应用；
3. 敦促各缔约国在系统规划过程应用于新航空器机型引进工作中给予必要的合作；和
4. 宣布本决议取代 A16-5 号决议。

A33-11：航空器全球设计规范**A27-11：机场和空域拥挤**

鉴于空中交通的迅速增长对机场和空中航行系统提出大量的需求，并在世界一些地区引起严重的交通拥挤问题；

鉴于已采取行动，以减缓短期和中期内空中交通需求和容量之间不平衡的最严重后果；

鉴于地区规划的效益已得到证明；

注意到关于协调民用和军用交通以及共同使用空域的 A27-10 号决议（附录 P）；

认识到需要采取进一步的措施，其中包括更长期的措施，扩大机场和空中航行系统容量，以便更有效地适应未来的空中交通；和

注意到理事会打算将解决机场和空域容量和交通拥挤的任务纳入本组织关于空中航行和航空运输领域的工作方案；

大会：

1. 敦促各国与用户和机场经营人协商，在不损害安全的情况下，采取对机场和空域容量具有积极影响的措施；

2. 请各国认识到机场和空域构成一个统一的系统，因此两方面的发展应该协调一致；

3. 敦促各国考虑到其机场和空域交通拥挤问题对其他国家的影响和为解决这些问题所采取行动的意义；

4. 请各国考虑在可能的情况下放宽对符合附件 16 第 3 章要求的航空器的运行限制，其中包括放宽对此类航空器的宵禁和/或不定期进港的限额；

5. 指示理事会：

- a) 确保在制定标准和建议措施及空中航行服务程序时对其对于机场和空域容量的影响给予应有的考虑；和
- b) 在审查本组织有关空域交通拥挤以及全球规划的空中航行和航空运输领域的工作中，注意根据地域和/或主题委派工作；并确保有效的协调，以免重复其他国际组织的活动，并在找到更加迅速和更加适当地解决地区问题的办法方面更多地强调地区责任。

A41-9：新进入者

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

鉴于《公约》附件 11 要求各成员国确定其领土上空将提供空中交通服务的空域部分，并于此后安排建立和提供此类服务；

认识到，就本决议而言，“新进入者”一词是指更高空域运行（HAO）和无人航空器系统（UAS）交通管理（UTM）运行；

认识到越来越需要在一个全球统一的框架内便利新进入者的运行，并且预计构成这一新空域使用者群组的飞行器类型的性能差距很大；

忆及关于商业航天运输（CST）的 A40-26 号决议；

认识到可能需要修改或扩大国际民航组织的规定，以确保新进入者的运行的安全、正常和效率以及将此类运行纳入现有空中交通管理框架；

认识到通过各种地区和国家举措，在便利新进入者运行方面已取得重大进展；

忆及国际民航组织全球空中交通管理（ATM）运行概念声明，认为所有空域应是可利用资源，对使用空域任何特定量的限制应视为是暂时的，并应对所有空域灵活管理；

大会：

1. 指示国际民航组织审查与空中规则、空中交通服务、审定合格、执照发放、赔偿责任和环境等有关的标准和建议措施（SARPs），以及制定具体概念和指导以便在考虑到地区框架和做法的情况下，在全球统一框架内进行必要的修订或扩大，便利新加入者的运行；

2. 呼吁各成员国安排其管理新进入者的运行以及所有空域使用者共同使用某些设施和服务的条例和程序，以促进这些运行的整合，同时不损害安全和安保，适当处理对环境产生的影响，并在必要时，确保这些新的运行符合附件 2 —《空中规则》的规定；

3. 吁请成员国确保所有使用者共同使用空域和某些设施和服务不会过度影响军民运行的规律性、环境保护和效率；

4. 认识到国际民航组织作为一个国际论坛，在促进加强合作、协作和分享最佳做法以支持地区举措方面发挥的作用，并通过鼓励加强各国、新进入者、现有航空利害攸关方和航天界之间的对话，在这些举措的基础上，进行必要的后续活动；和

5. 宣布此决议取代 A40-7 号决议。

A40-9：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明**航空器的适航性和运行****A23-2：就若干职能和责任的转移对《芝加哥公约》的修正****A40-4，附录 C：适航证、合格证书和飞行机组执照****A23-13：国际运营中航空器的租用、包用和互换**

鉴于促进航空器，特别是不带机组的航空器的租用、包用和互换的安排符合国际民用航空的普遍利益；

鉴于各项国际现行规定并不绝对禁止此类安排的实施；

鉴于除其他外，《国际民用航空公约》附件 6 不妨碍登记国向另一国授权按照该附件代行其职责；

鉴于此类授权可促进航空器，特别是不带机组的航空器的租用、包用和互换安排的实施；

鉴于此类授权仅在不妨害第三国权利的情况下方可进行；

鉴于《国际民用航空公约》是在航空器，特别是不带机组的航空器的国际租用、包用和互换被广泛应用之前制定的；

鉴于《国际民用航空公约》赋予登记国的，是航空器由该国经营人运营的通常情况下能够履行的责任，但当在该国登记的航空器，特别是不带机组的航空器由另一国经营人租用、包用或互换的情况下，这些责任也许不能充分得到履行；

鉴于只有在对《国际民用航空公约》的修正（第八十三条分条）生效之时，《国际民用航空公约》才能充分规定租用、包用或互换的、特别是不带机组的航空器经营人所属国的权利和义务；

鉴于依据《国际民用航空公约》的现行规定，国际航空运输的安全和经济意义可能由于缺乏明确界定的对租用、包用和互换的、特别是不带机组的航空器的责任而受到不利影响；

鉴于航空器租用、包用和互换的数量大幅上升，从而出现了一些严重的问题；

鉴于《国际民用航空公约》附件中关于一国授权另一国行使某些职能的规定仅在不损害第三国权利的情况下方可实行；

鉴于某些缔约国的法律未经进一步修改，以适应这一情况；和

鉴于在对《公约》的修正（第八十三条分条）生效之前，登记国在此事项上的最终责任这一基本问题仍无法解决；

大会：

1. 赞赏理事会为促进航空器的租用、包用和互换迄今所采取的措施，即一方面通过对《芝加哥公约》附件的各项修订，另一方面委托一个工作组而后委托法律委员会的一个特别小组委员会研究有关议定的文本；

2. 宣布航空器租用、包用和互换事项继续提出需要解决的各种问题；

3. 敦促在为航空器，特别是不带机组的航空器的租用、包用和互换安排提供便利的情况下，此类航空器的登记国在认为必要时将其《国际民用航空公约》附件 6 下的职能委托给经营人所属国；

4. 敦促在这种情况下，经营人所属国在必要时对其国家规章进行必要的修改，使其能够接受此类职能的委托，并能责成经营人履行附件 6 所赋予的责任；

5. 请其法律条款禁止航空器的租用、包用或互换的所有缔约国在适当时候审查此类条款，以期取消这些禁令并扩大其权力，以便使其能够更好地行使作为经营人所属国可能承担的职能和责任；和

6. 宣布本决议取代 A18-16、第 A21-22 和 A22-28 号决议。

A40-17： 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合
声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量

A40-18： 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合
声明 — 气候变化

人员执照颁发和培训

A40-24：国际民航组织技术合作政策综合声明

A21-24：民用航空中的镰形血球症状

鉴于对于在地面和空中影响机组人员、旅客和第三方的民用航空医疗方面的持久关注是各缔约国和国际民航组织在航空安全方面的全部责任的一个组成部分；

鉴于数十万计的镰形血球基因携带者每年在各种正常飞行高度和各种气象条件下在有增压舱和无增压舱的航空器上飞行且这种情况将继续存在；和

鉴于一些国际航空公司已审查其先前的态度，而且目前正在雇用镰形血球症状携带者从事客舱人员的工作；

大会决议如下：

1. 敦促尚未建立机构的缔约国建立机构，目的在于：

- a) 为国家民航当局颁发执照提供关于全部航空医学方面的咨询；
- b) 调查与飞行相关的可能的健康危害；
- c) 为在飞行期间发生的或与飞行相关的事故征候调查提供医学专门知识；
- d) 进行航空安全医疗问题的研究；和
- e) 就影响航空的国家或国际健康事宜提供咨询；

2. 就此类事宜保持国家之间以及与国际民航组织秘书处的联络；

3. 对个人进行的任何症状或症状的甄别应该完全以医学考虑为基础；

4. 建议各缔约国，就申请人而言，仅有镰形血球症状不应该成为证明其不适合担负民用航空飞行职责的理由，除非有与之相反的确切的医疗证明。

A29-16：国际民航组织在预防工作场所内滥用精神作用物质方面的作用

鉴于大会 A27-12 号决议敦促理事会作为高度优先事项拟定具体措施，以预防和消除国际民用航空的机组人员、空中交通管制员、机械师和其他人员滥用精神作用物质，并要求理事会进一步研究之后，提交关于国际民用航空中与此种物质有关的问题的具体措施；

鉴于民用航空雇员对精神作用物质的滥用可能严重危及航空安全；

鉴于国际民航组织已采取具体行动制定措施，通过加快制定强调预防滥用精神作用物质的教育方案的附加指导材料，确保民用航空工作场所不存在滥用精神作用物质的情况；

鉴于航行委员会要求秘书处加快制定附加指导材料；和

鉴于确保民用航空雇员意识到精神作用物质滥用带来的危险是国际民用航空界义不容辞的责任；

大会：

1. 宣布强烈支持使民用航空工作场所无滥用精神作用物质现象并维持这种状况，鼓励整个国际民用航空界共同努力，教育雇员使其认识到滥用精神作用物质的危险，在必要时采取步骤发现和制止此类使用，并通过这些努力，确保精神作用物质滥用永远不在国际民用航空范围内流行和得到容忍；

2. 敦促理事会如 A27-12 号决议所预期的，在技术工作方案中，作为高度优先的事项加快制定和出版载有缔约国可实施的措施的指导材料，并在必要时召开或安排此类专题讨论会或研讨会，以协助和教育各缔约国使民用航空工作场所始终远离滥用精神作用物质的威胁；

3. 要求理事会继续努力，以监测：

a) 滥用精神作用物质对国际民用航空安全所造成的威胁的存在和增长；和

b) 各缔约国实施预防措施的努力；

4. 请理事会向大会下届常会提交关于本决议实施情况的报告。

A33-12：药物和酒精检测方案的协调

鉴于国际民航组织 50 多年来一直在按照《国际民用航空公约》有效和高效地履行其职能；

鉴于《芝加哥公约》第四十四条所表述的本组织基本目标及第五十四和第五十五条所表述的理事会的职能仍然是头等重要的；

鉴于就消除航空领域从事与安全有关的工作的人员滥用精神作用物质方面所取得的进展向理事会和秘书长表示赞赏；

鉴于仍需要就国家当局实施有关预防在航空领域从事与安全有关的工作的人员滥用酒精和药物并就此采取强制行动的条例采取一致的政策；

鉴于本组织正面临具有技术、经济、社会和法律性质的迅速发展的新的挑战；

鉴于对这些挑战的回应影响国际民用航空的安全；和

鉴于国际民航组织需要有效地应对这些挑战；

大会：

1. 指示理事会审查现有的指导原则，以便作出旨在帮助各国制定一致的预防和检测方案的改进。
2. 指示理事会对问题进行研究并制定必要的国际民航组织规定，以使各缔约国的精神作用物质检测方案以及各缔约国就某些安全敏感人员滥用酒精和药物采取的强制行动取得一致。
3. 鼓励各缔约国促进预防和检测方案的一致性。

A38-8：无线电话通信中使用英语的能力

鉴于为了防止事故，国际民航组织提出了语言规定，以确保空中交通人员和驾驶员具有用英语进行和理解无线电话通信的能力，包括要求为国际航班所用指定机场和航线服务的所有地面电台，根据要求使用英语；

认识到语言的规定强化了在所有规定情况下使用国际民航组织标准化用语的要求；

认识到各成员国已做出大量努力，以便遵守语言能力要求；

认识到一些国家在实施语言能力要求，包括建立语言培训和测验能力方面，遇到重大困难；

鉴于根据公约第三十八条，任何成员国发现不能在所有方面实际遵守任何国际标准或程序的，有义务立即通知国际民航组织；

鉴于根据公约第三十九条第二款，任何持有执照的人员，如不完全符合所持执照或证书等级的国际标准所规定的条件，应在其执照上签注或加一附件，列出其不符此项条件的详情；和

鉴于根据公约第四十条，凡持有此种经签注的证书或执照的人员，除非经所进入其领土所属的一国或多国准许，否则一律不得参加国际航行；

大会：

1. 敦促各成员国在规定的情况下使用国际民航组织的标准化用语；

2. 指示理事会继续支持各成员国实施语言能力要求；
3. 鼓励各成员国使用国际民航组织航空英语语言测验服务（AELTS）来验证语言测试工具；
4. 敦促各成员国使用国际民航组织语言能力要求 — 会话评级样例培训辅导材料；
5. 敦促各成员国在实施语言能力要求方面互相协助；和
6. 宣布本决议取代 A37-10 号决议。

A39-13: 哈龙替代品

认识到航空器灭火系统对飞行安全的重要性；

认识到卤化碳氢化合物（哈龙）用于民用航空器灭火系统的主要灭火剂已有五十多年；

鉴于哈龙由于释放促成臭氧消耗和气候变化，根据国际协定已不再生产；

认识到有更多工作有待完成，因为哈龙的供应日益减少且不确定，环境人士对尚未为民用航空器所有灭火系统开发出哈龙替代品继续感到关切；

认识到国际航空器系统防火工作组在业界和监管机构的参与下，已经对每种哈龙的使用制定了最低效绩标准；

认识到在能够使用替代品之前，每种哈龙的使用必须符合与航空器有关的严格规定；

认识到航空器制造行业已经建立了利害攸关方参与制定共同解决办法的机制，以便在切合实际的时间框架内在货舱内应用哈龙替代品；

认识到国际协定禁止生产哈龙，目前只能完全通过回收、再生和再利用获取哈龙。因此，需要对哈龙气体的再生实行严格控制，防止将被污染的哈龙提供给航空业的可能性；和

认识到任何战略都必须依赖与其替代的哈龙相比较不会生成无法接受的环境或健康风险的替代品；

大会：

1. 敦促各国及其航空业加强开发和实施可接受的哈龙替代品，用于航空器货舱灭火系统；
2. 敦促各国确定和监测其哈龙的储备及哈龙的质量；

3. 鼓励国际民用航空组织继续就民用航空使用哈龙替代品的问题与国际航空器系统防火工作组和通过联合国环境规划署臭氧秘书处的技术和经济评估小组的哈龙技术备选办法委员会与臭氧秘书处合作；
4. 鼓励各国与发动机、辅助动力装置应用方面的行业联盟，以及航空航天工业协会国际协调理事会建立的货舱哈龙替代品工作组开展协作；
5. 鼓励各国支持采取措施以确保当未发生威胁安全的失火事件时将不必要的哈龙排放降至最低程序，并确保更好地管理和储存现有存量哈龙；
6. 指示理事会对2024年时间框架的某一指定日期后提交型号合格审定申请的航空器所用的货舱灭火系统规定使用哈龙替代品；和
7. 宣布本决议取代A38-9号决议。

A39-29：下一代航空专业人员

认识到航空是一个正在增长的行业，在支持全世界经济发展和增长的同时，它对于促进全球连通性至关重要；

认识到为了支持日益增长的航空需求并确保航空运输体系的安全和高效运行，要求有合格并能够胜任的航空专业人员以及多样化的航空员工队伍；

考虑到要满足当前和未来人力资源需求，对于各国和业界而言重要的是接触下一代航空专业人员；

注意到政府、地区组织、业界和教育组织之间的伙伴关系对于吸引、教育和留住下一代航空专业人员并虑及两性平等很重要；

大会：

1. 敦促成员国与航空界合作，查明长期人力资源需求以及制定吸引、教育和在部门内留住航空专业人员并虑及两性平等的战略；
2. 鼓励各民用航空当局与政府教育和劳工机构、航空培训升级版方案（TPP）网络和航空业进行沟通和合作，以制定推动航空和培养能够胜任的航空专业人员并将其留在国内的战略；
3. 鼓励成员国通过在国际上商定的用于相互承认资格和执照的指导和评估做法，简化行政流程，以允许专业人员跨境自由流动；
4. 指示理事会确保国际民航组织继续发挥领导作用，促进与各国和业界的沟通和协作，以支持制定预测、战略、共享最佳做法、规划工具和指导原则，接触和培养下一代航空专业人员；

5. 鼓励成员国继续推广着眼于满足下一代航空专业人员需求和实现其价值的最佳做法，以促使形成员工的生产力、绩效、征聘、留住和安全；和

6. 鼓励各成员国、国际和地区组织、学术界及业界通过提供技术专业知识和指导意见以及资源（人力、财务和数据资源），支持下一代航空专业人员方案，将其作为能力建设重要内容之一，以帮助实现方案的目标。

A40-25：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；
- 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。

A38-10: 对飞行模拟训练设备（FSTD）批准的承认

鉴于国际民航组织出版了 Doc 9625 号文件 — 《飞行模拟训练设备鉴定标准手册》第 I 卷 — 飞机（第三版）和第 II 卷 — 直升机（第一版），为其他国家的主管部门提供了接受对飞行模拟培训设备（FSTD）进行了初步和反复评估的国家所授予资质的手段，而不必进行重复评估；

认识到尽管 Doc 9625 号文件规定了促进协调一致的国际认同机制，但缺乏对飞行模拟训练设备资格的认可造成了多次评估，并正在给各国和业界造成高成本；

认识到基于 Doc 9625 号文件中包含的指导原则实施认可飞行模拟训练设备批准的制度进展缓慢；

大会：

- 1. 敦促各成员国基于使用 Doc 9625 号文件的指导原则，建立认可飞行模拟训练设备批准的制度；
- 2. 责成理事会继续支持各成员国建立认可飞行模拟训练设备批准的制度；和

3. 敦促各成员国在建立认可飞行模拟训练设备批准的制度的过程中开展互助。

A40-4, 附录 C: 适航证、合格证书和飞行机组执照

A40-4, 附录 D: 合格和胜任的航空人员

航空器事故调查

A40-4, 附录 N: 成员国之间在航空器事故调查方面的合作

A40-4, 附录 O: 人的行为能力

A36-10, 改进民用航空事故预防

A40-2, 对某些事故和事故征候记录的保护

计量单位

A40-4, 国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

地面设施、服务和人员

A40-4, 附录 G: 空中交通服务 (ATS) 空域的划定

A40-4, 附录 H: 搜寻与援救服务的提供

A40-4, 附录 I: 民用和军用空中交通的协调与合作

A40-4, 附录 J: 适当机场的提供

A40-4, 附录 K: 聘用航空地勤人员的充分条件

A27-11: 机场和空域拥挤

A38-8: 无线电话通信中使用英语的能力

A40-8: 关于水上机场的设计、合格审定和运行的全球标准

认识到大会第 A39-25 号决议曾指示秘书长在协调、优选、促进和实施援助方案时，考虑联合国框架内认定的最不发达国家（LDCs）、内陆国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）的特殊需要和特点，以加强其航空运输系统；

认识到通过关于唯水上飞机可通行区域的全球规定支持各国的必要性，以便改进安全，鼓励作为一个主要经济动能，建设可通过负责任的旅游业等方式，促进和保持社会和经济进步的强大民用航空行业；

考虑到颁行具体涉及水上飞机运行所用水上机场的设计、合格审定和运行的全球规定的必要性，以满足所有成员国对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要；

大会：

要求理事会在目前预算拨款范围内并作为优先事项，审查关于机场的现有标准和建议措施（SARPs），并在《公约》适当的附件中，就水上机场运行的设计、合格审定、管理、安全和报告要求，制定具体标准和建议措施。

防止非法干扰行为的技术措施

A22-5: 造成 73 名旅客和机组人员丧生的一架执行定期航班飞行的古巴民用航空器在加勒比海遭到破坏并且坠毁事件

A40-11: 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

A27-12: 国际民航组织在打击非法空运麻醉品方面的作用

第 III 部分 航空运输

关于航空运输的持续政策

A41-27：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

鉴于《国际民用航空公约》确定了各国政府为了确保国际航空运输服务能以有序、正常、高效、经济、协调和可持续的方式发展将遵循的基本原则，因此，国际民航组织的宗旨之一是支持各项原则和安排，以便国际航空运输服务能够建立在机会均等、健康而经济的运营、相互尊重国家权利和考虑到普遍利益的基础上；

鉴于航空运输通过促进和加快旅游和贸易发展对各国经济可持续发展至关重要；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证最有效地利用机遇及迎接航空运输发展固有挑战所需的必要资源和跟上航空运输需求所造成的挑战的步伐日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各成员国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各成员国；

鉴于需要各成员国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写相关指导材料和研究报告；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，按照“不让任何国家掉队”的举措，愈加重视航空运输政策和相关指导材料的实施，而不是考虑在这一战略目标下制定标准；

鉴于本组织制定的指南和本组织在实施其战略目标 — 航空运输经济发展方面采取的行动应协助各成员国制定政策和做法，以便促进全球化、商业化和自由化，并营造一个有利于国际航空运输可持续发展的优良环境；

鉴于本组织制定了《缓解冠状病毒爆发对航空影响的经济和财政措施指南》，供成员国和业界应付COVID-19大流行对经济的不利影响，减轻业界即将面临的流动性和财务压力，并加强业界对于未来危机的抵御能力；

鉴于COVID-19高级别会议（HLCC 2021）通过的部长级宣言确认了向航空部门提供支持，包括经济和财政支持的重要性，以维持运营并确保提供基本服务，同时保障公平竞争和平等机会；和

鉴于各成员国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义；

大会:

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第40届会议闭幕时所存在的政策:

附录A — 国际航空运输的经济管理

附录B — 税收

附录C — 机场和空中航行服务经济学

附录D — 航空数据/统计

附录E — 预测、规划和经济分析

2. 敦促各成员国注意这些政策和理事会和秘书长在国际民航组织的相关文件中对这些政策的不断阐述;

3. 敦促各成员国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是提供本组织为开展航空运输工作所要求的全面和及时的统计和其他信息;

4. 敦促成员国在其监管职能中注意国际民航组织制定的关于国际航空运输经济管理的政策和指导材料，例如Doc 9587号文件“国际航空运输经济管理的政策与指导材料”中所载的政策和指导材料;

5. 要求理事会特别重视与预测的交通发展水平相称的、特别是发展中国家的航空基础设施和能力发展的融资挑战;

6. 要求理事会在其认为有益于关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求成员国专家代表的意见，其中包括根据Doc 9482号文件《对航空运输委员会和航空安保委员会各专家组的指示》设立由此类合格专家组成的专家组或秘书处研究小组，通过开会或通信的方式开展工作并向航空运输委员会和航空安保委员会做出报告;

7. 要求理事会在根据待处理问题的数量和重要性证明有理由召开此类会议时以及在有可能对其采取建设性行动的情况下，召开所有成员国均可参加的大会或专业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段;

8. 要求理事会和秘书长向成员国并在成员国中传达和推广国际民航组织的航空运输政策和相关指导;

9. 要求理事会和秘书长继续推广COVID-19高级别会议部长级宣言并提升对该宣言的意识，并做出努力实施宣言的相关条款;

10. 要求理事会和秘书长采取必要的步骤，以便落实大会有关本组织各项航空运输活动的决议和决定，并监督和协助各成员国落实国际民航组织在航空运输领域的政策;

11. 要求理事会对国际民航组织航空运输政策的综合声明不断进行审查，并在需要对声明做出修改时向大会提供咨询意见;

12. 要求理事会不断更新国际民航组织在航空运输领域的政策和指导材料，针对变革和成员国的需求做出响应，并保留其以之为依据的核心原则；和

13. 宣布本决议取代第 A40-9 号决议。

附录 A

国际航空运输的经济管理

第 I 节 基本原则和长期愿景

鉴于《公约》中规定的主权、公平和均等的机会、不歧视、相互依存、统一与合作等项基本原则一直很好地服务于国际航空运输并将继续构成其未来发展的基础；

鉴于在可能的最大程度上实行多边主义使国际航空运输自由化，特别是在多边基础上交换商业权利包括业务权继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，成员国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于有必要针对航空运输领域不断变化的监管和运行环境做出调整，并且本组织为此制定了政策指南，以促进对国际航空运输的监管，包括示范条款和航空运输协定模板；

鉴于COVID-19在复原力、可持续性或恢复方面对航空部门产生的巨大影响，需要不同政策和技术领域之间的互动，为该部门找到适当的解决方案；

鉴于大多数国际航空服务是由国家或地区性国家集团之间的双边或多边航空服务协定（ASAs）管辖的，这些协议对国际航空运输不可或缺，因其提供了一个可预测的框架，使航空承运人能够经营和维持未来的航空服务，因此，为应对危机而实行的任何限制都应保持在最低限度，并与航空服务协定的要求相一致；

鉴于有必要进一步促使人们了解在旅客和货物服务方面的市场准入自由化有关的挑战和益处；

鉴于正常而可靠的航空运输服务的提供对于包括依靠旅游业的各国尤其是发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

鉴于本组织通过了旨在促进国际航空运输自由化的长期愿景，其中声明：“我们作为国际民航组织的成员国，决心积极促进国际航空运输的持续自由化，以便让所有利害攸关方和经济整体受益。我们应该根据需要确保尊重安全和安保的最高水平，以及所有国家及其利害攸关方公平和均等的机会的原则为指导”；

鉴于各成员国有义务遵守《公约》的规定，而且普遍遵循《国际航班过境协定 (IATA)》、《统一国际航空运输某些规则的公约》(1999年蒙特利尔公约)、《移动设备国际利益公约》(开普敦公约)及其关于航空器设备特定问题的议定书以及其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件，可促进并有助于实现本组织的目标；

鉴于在制定国家或地区以及国际航空运输政策和规章时，应当充分注意消费者利益；和

鉴于航空运输监管专家组的讨论表明，由于无人航空器全球运行日益增多，因而广泛支持对无人航空器国际运行的经济和监管问题进行审查；

大会：

1. 敦促所有成员国在政策制定和监管做法中虑及并应用国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景；
2. 敦促各成员国以适合不同需求和情况的步伐和方式寻求自由化，并适当虑及所有利害攸关方的利益、不断变化的商业环境和基础设施的要求，以及为确保所有国家持续有效地参与而制定的与安全保障措施有关的原则，包括特别虑及发展中国家利益和需求的原则；
3. 敦促成员国避免采取可能影响国际航空运输有序、可持续和协调发展的单边和域外措施，并确保国内政策和立法在未适当考虑国际航空运输特殊性的情况下不适用于国际航空运输；
4. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》、《1999年蒙特利尔公约》、《开普敦公约》及其议定书和其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件缔约方的成员国对此事给予紧急考虑；
5. 敦促所有成员国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》，在国际民航组织登记有关国际民用航空的所有协定和协议，从而提高透明度；
6. 敦促各成员国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排在执行过程中产生的严重问题，以及在自由化进程中所取得的任何重大进展；
7. 鼓励各国确保国家航空运输规章体现并补充国际民航组织的关键优先事项；
8. 敦促各成员国在航空服务协定框架内交换市场准入权时适当考虑到航空货运服务的特点，并给予适当的权利和运营灵活性，以便推动航空货运服务的发展，包括可实现电子商务的航空货运服务；
9. 敦促各成员国在处理涉及起落时段分配和夜航限制等问题时，适当考虑其他国家的需要和关注，并且尽一切努力，以透明和非歧视的做法，通过相关各方之间的协商解决问题，同时尊重并遵循国际民航组织有关管控机场航空器噪声的“平衡做法”原则；
10. 敦促各成员国和有关利害攸关方在政策制定以及监管和运行做法方面虑及并实行国际民航组织关于消费者保护的高级别、不具约束力、非规定性的核心原则，包括在影响航空的大规模混乱的情况下，并就其在实施过程中取得的经验或遇到的问题向国际民航组织做出及时通报；

11. 要求理事会强烈支持就应用国际民航组织消费者保护核心原则交换意见和最佳做法，因为，考虑到各国根据各自的社会、政治和经济特点需要灵活性，这一努力有助于鼓励各国或地区制度的兼容性；

12. 鼓励各成员国继续利用国际民航组织航空服务谈判设施并从中受益，这些设施推动并改进了航空运输谈判和协商的效率；

13. 要求理事会继续构建对于自由化的益处和挑战以及开放市场准入的障碍的更好的理解，从而得以进一步考虑在适当时机制定多边做法；

14. 要求理事会鉴于航空货运服务在COVID-19大流行期间发挥的关键作用和对这项服务急剧增加的全球需求，审查是否有必要考虑制定一份专门的国际协定以便利航空货运服务进一步自由化；

15. 要求理事会深入评估无人航空器系统的国际运行经济监管规章指南的必要性，并协调在成员国之间收集和分享关于无人航空器经济监管问题的信息和最佳做法；

16. 要求理事会推广对国际民航组织经济和财政措施指南关键原则的使用和遵守，这些应在认为必要时更新；

17. 要求理事会在本组织内各个委员会、专家组和工作机构之间建立适当的互动关系，以确保其各自的政策领域在各自的工作中得到适当处理；

18. 要求理事会继续加强与各成员国和业界之间的对话和信息交流，同时虑及《国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景》以及各国的经验和成就，包括在双边、地区和多边各级签订的现有自由化协定，以及现有的多边航空法律条约的可适用性和相关性，以及第六次世界航空运输会议(ATConf/6)的各项建议；

19. 要求理事会继续与地区和次地区机构合作审查和制定包括自由化安排在内的合作措施和这些措施的结果，以便确定是否应在适当的时候向成员国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；

20. 要求理事会制定指导方针，以便为各国提供临时应对国际危机的灵活性，同时保护航空服务协定的完好性，在危机时期促进交通的继续，并确保危机后回复“正常”，尤其虑及从COVID-19大流行病中吸取的经验教训，该大流行病对国际航空系统造成了史无前例的冲击；和

21. 要求理事会继续对成员国在国际航空运输监管方面的政策和做法开展比较和分析研究，包括对航空服务协定条款的比较和分析研究，并与成员国分享此类信息；

第 II 节 航空承运人的所有权和控制权

鉴于授权航空公司行使航线和其他航空运输权利所适用的实际所有和有效控制标准的严格运用可能使许多国家无法在运营国际航班和充分利用从中获得的好处方面享有公平和均等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空公司应按照国家步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和安保进行有效的监管控制；

鉴于航空公司的指定和授权标准的扩大或灵活适用会有助于创造这样一个运行环境，使国际航空运输以稳定、高效和经济的方式发展和兴盛，并有助于达到使各国参与自由化进程这一目标，且不妨碍各国对航空安全和安保的义务；

鉴于国家间的发展目标的实现正日益得到合作安排的促进，其形式是地区经济集团和象征着密切关系和利益共同体的职能性合作；和

鉴于航空运输监管专家组的讨论表明广泛支持继续开展工作，以制定关于航空承运人所有权和控制权自由化的多边协定；

大会：

1. 敦促各成员国根据需求和形势，认识到地区或次地区经济集团内部共同利益的概念以及国际民航组织建议的措施，通过诸如在双边航空运输协定或指定规定中免除所有权和控制权限制等各种现行措施，继续对航空承运人的所有权和控制权实行自由化；

2. 敦促各成员国依据包括有关方面商定或将商定的航空运输协定在内的相互可接受的条款和条件，接受其中所作的指定，并允许其中规定的航空公司行使同一集团内的一个或多个国家，尤其是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各成员国承认地区或次地区经济集团内利益共同体的概念，作为一个或多个国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个国家，并且由该另一个或多个国家或其国民实际所有和有效控制的航空公司的有效根据；

4. 敦促各成员国考虑使用航空公司指定和授权的替代标准，包括由国际民航组织制定的标准，并采取灵活和积极的做法，以照顾到其他国家使航空承运人所有权和控制权自由化的努力，而不损害安全和安保；

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的成员国不断向理事会提交关于其经验的信息，使本组织拥有可能会对成员国有所助益的信息；

6. 要求理事会解决剩余的关切问题，以迈向《外国投资航空公司公约》的制定，旨在根据国际民航组织国际航空运输自由化长期愿景放开航空承运人多边所有权和控制权；和

7. 要求理事会在主动直接在其彼此间订立国际航班联合所有和联合经营的合作安排或其航空公司订立此类安排的成员国提出要求时向其提供援助，并迅速向各国通报关于此类合作安排的信息。

第 III 节 管理安排方面的合作和竞争

鉴于国家一级单方面采用的某些经济、金融和运营限制影响国际航空运输的稳定性，往往造成国际航空运输中不公平的歧视性贸易做法，而且可能与《公约》的基本原则以及国际航空运输的有序和谐的发展相抵触；

鉴于国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）为使全球航空部门从 COVID-19 大流行灾难性影响中安全、安保和可持续地重启和恢复所建议的关键原则之一，是各国和金融机构考虑以各种适度和透明的方式提供直接和/或间接支助的必要性；和

鉴于国际民航组织已经制定出包括竞争问题在内的政策指南，以促进各国形成协调统一、兼容并蓄的国际航空运输管理方法和做法；

大会：

1. 敦促各成员国虑及公平竞争是国际航空运输业务运营的一个重要的一般原则；
2. 敦促各成员国制定适用于航空运输的竞争法律和政策，同时虑及国家主权和国际民航组织关于竞争问题的指南；
3. 敦促各成员国在处理有关国际航空运输的问题时，包括在核准联盟和合并的情况下，鼓励地区和/或国家竞争当局之间开展合作；
4. 鼓励成员国将《公约》中规定的并在国际民航组织政策和指导材料中体现的公平和均等竞争机会、非歧视、透明度、协调、兼容和合作的基本原则纳入国家立法、规则和规章以及航空运输协定；
5. 请理事会提供诸如交流论坛这类工具，以增进各国之间的合作、对话和交流有关公平竞争的信息，从而促进形成可兼容的国际航空运输管理方法；和
6. 要求理事会持续监控国际航空运输竞争方面的发展情况，并在必要时对其关于公平竞争的政策和指导材料进行更新。

第 IV 节 服务贸易

鉴于世界贸易组织（“世贸组织”）通过的《服务贸易总协定》已经包括了国际航空运输的某些方面；和

鉴于国际民航组织已经积极促进所有有关方面理解《国际民用航空公约》条款和国际民航组织在国际航空运输方面的特殊任务和作用；

大会：

1. 重申国际民航组织需要继续探索未来的管理安排并拟订应对国际航空运输面临的挑战的建议和提案，以便对影响它的内部和外部变化做出回应；
2. 承认此类安排能够创造出一个国际航空运输得以有序、高效和经济地发展并持续繁荣且无损于安全和安保的环境，同时又能保障所有成员国的利益及其有效而持续地参与国际航空运输；

3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；
4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的成员国：
 - a) 确保国家各管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业直接参与谈判；
 - b) 确保各位代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
 - c) 考虑到相对于那些非世贸组织成员的国际民航组织成员国的权利和义务；
 - d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和安保诸方面之间的密切联系；
 - e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
 - f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；
5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：
 - a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的自由化；
 - b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和安保的基本责任；和
 - c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；和
6. 要求理事会：
 - a) 继续发挥全球领导作用，促进和协调经济自由化进程，同时确保国际航空运输的安全、安保和环境保护；
 - b) 提前主动跟踪服务贸易中可能影响国际航空运输的发展变化，并随后通知成员国；和
 - c) 促进国际民航组织、世贸组织及涉及服务贸易的其他政府间和非政府组织之间继续开展有效的沟通、合作和协调。

附录 B

税收

鉴于对国际航空运输征税，例如航空器、燃油和消耗性技术供应品，对国际航空运输企业的收入征税，和对国际航空运输的出售或使用征税，可能对国际航空运输运营带来不利的经济上和竞争上的影响；

鉴于Doc 8632号文件中所载的《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》对收费和收税作了概念上的区分，即：“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而收税则是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于一些成员国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通征收的款项(其中若干可归类为国际航空运输销售或使用税)正在激增是引起极大关注的事项；

鉴于有关航空器发动机排放物的款项征收已在大会A41-20号决议《国际民航组织有关环境保护的持续性政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量》(附录H——航空对当地空气质量的影响)中提及；

鉴于Doc 8632号文件中的国际民航组织关于税收的政策补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的性质和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；和

鉴于本组织出版并随时更新Doc 8632 号文件的补篇，汇编成员国就其对关于税收的综合决议的实施状况的答复；

大会：

1. 敦促各成员国遵循载于Doc 8632号文件的《国际民航组织关于国际航空运输领域的征税政策》，并避免对国际航空进行歧视性征税；
2. 敦促各成员国避免在航空运输领域重复征税；
3. 敦促成员国按要求向国际民航组织报送信息，介绍其对关于税收的综合决议的实施状况以更新Doc 8632 号文件的补篇；和
4. 要求理事会继续推广国际民航组织关于税收的政策，监控其发展情况，并在必要时更新其政策和Doc 8632 号文件的补篇。

附录 C

机场和空中航行服务经济学

第I节 收费政策

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据；

鉴于Doc 9082号文件所载的《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》对收费和税收作了概念上的区分，即“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所附成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本地用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项，已在大会A41-20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》(附录H——航空对当地空气质量的影响)，以及大会A41-21号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——气候变化中单独提及；

鉴于已指示理事会拟订建议，以便在国际民用航空机场和空中航行服务的提供者收取费用以收回提供这些服务所付成本并从中产生其他收入所依据的原则问题上，以及在就此所采用的方法问题上对成员国提供指导；

鉴于成员国已呼吁本组织提供建议和指导，旨在促进机场和空中航行服务成本的公平回收，同时保持机场和空中航行服务提供者以及航空承运人和其他用户各自的经济利益之间的平衡；

鉴于理事会已采取关于分配全球导航卫星系统(GNSS)成本的政策指导，以确保公平对待所有可从全球导航卫星系统业务中实际获益的用户；和

鉴于航空业务量由于受COVID-19大流行影响而大幅下跌，使机场和空中航行服务收费产生的收入下降，并随之对服务提供者的财务稳定性带来风险；

大会：

1. 敦促各成员国确保《公约》第十五条得到充分遵守；
2. 敦促各成员国依据《公约》第十五条和Doc 9082号文件所载的国际民航组织政策中表述的原则，收回其为国际民用航空提供或共同提供机场和空中航行服务所付的成本，而不论机场和空中航行服务运营的组织结构如何；
3. 敦促各成员国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本；
4. 敦促各成员国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一成员国因任何其他成员国的航空器使用机场和空中航行设施而可能征收或允许征收的任何费用；
5. 鼓励各成员国在国家立法、规章或政策中以及航空运输协定中采纳Doc 9082号文件所载国际民航组织政策中阐述的非歧视、与成本挂钩、透明度和协商的原则，以确保机场和空中航行服务提供者予以遵守；
6. 鼓励各成员国确保Doc 9082号文件中所核准的目前国际民航组织关于机场和空中航行服务提供者安保措施及职能的成本回收政策得到实施，以使安保使用费合理、具有成本效益，并促进世界范围内的协调一致；

7. 敦促成员国合作收回多国空中航行设施和服务的成本，并考虑使用国际民航组织关于全球导航卫星系统费用分配的政策指导；

8. 敦促成员国在危机时期实施经济和财务措施时达成服务提供者和用户之间的适当平衡，包括通过有成效的磋商修改收费，并确保以合理的方式由所有各方分担困难；

9. 要求理事会根据需要进行更新国际民航组织关于用户收费的政策和相关的指导材料，以期有助于提高机场和空中航行服务的提供和运营效率，改善成本有效性，并促进提供者和用户之间的良好合作，以及加强政策对于未来危机的响应力度；

10. 要求理事会根据需要进行更新关于为适当的监督职能提供资金以及全球导航卫星系统成本分配的指导材料，并且解决为国际民用航空提供航空气象(MET)服务的成本回收问题；和

11. 要求理事会解决为国际民用航空提供空间天气信息服务的全球成本回收系统的适当性问题，包括制定符合国际民航组织收费原则的成本回收机制；和

12. 要求理事会继续推广国际组织关于用户收费的政策和相关的指导材料，以提高成员国及其机场和空中航行服务实体的认识和实施。

第 II 节 航空基础设施管理和融资

鉴于各成员国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的效率和成本效益；

鉴于各成员国正日益将机场和空中航行服务的运营交给商业化和私有化的实体，而其对于《公约》及其各附件中规定的各国的义务和国际民航组织在经济领域的政策和指导材料可能缺乏认识 and 了解，而且各国正在使用多国设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；

认识到需要在高质量航空基础设施的发展和现代化方面进行长期和大量的投资，投资应与预期的交通增长水平相适应，包括与新进入者未来的需求和相关可持续发展目标相适应；

鉴于航空业一直在支付其自身基础设施的绝大部分成本，而不是通过税收、公共投资或补贴来筹集资金

鉴于航空运输基础设施的发展以及航空系统组块升级(ASBUs)全球计划需要必要的商业案例依据来确保资金筹措以支持实施；

鉴于处理 COVID-19 大流行对于机场和空中航行服务提供者所造成的财务挑战和对于航空基础设施发展供资和融资的中长期影响的必要性怎么强调也不过分；和

忆及《非洲航空基础设施发展行动计划的宣言和框架》是在 2017 年 11 月在尼日利亚阿布贾举行的第三次国际民航组织世界航空论坛(IWAF/3)上在非洲联盟《洛美行动计划》(2017-2019)的框架内通过的；

大会:

1. 提醒各成员国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；
2. 鼓励各成员国虑及经济可行性及用户和其他相关各方的利益，审议建立运行机场的自主实体和空中航行服务提供者；
3. 敦促各成员国通过树立善治，例如，建立有利的体制、法律和监管框架，使用数据驱动的方法，在运输当局和负责相关投资组合的其他部之间进行合作和兼容性的决策，可为航空基础设施投资的增长提供强有力的推动力；
4. 敦促各成员国制定国家和/或地区航空基础设施方案和计划，这些方案和计划应与适当平衡的运输模式发展保持一致并整合，与国家和/或区域发展框架和战略相联系，并与国际经济和金融框架相协调
5. 鼓励成员国建立透明、稳定和可预测的投资环境，以支持航空基础设施的发展，例如，让利害关系方参与，使资金来源多样化，并提升私营部门的作用，包括通过私人投资、商业改革、私人融资举措、公私合作伙伴关系和各种激励计划；
6. 鼓励成员国考虑为机场和空中航行服务提供者提供财务和监管支助以应对源于COVID-19大流行的任何前所未有的经济困难的适当性。这类支助应与公平和平等竞争机会的原则相一致；
7. 要求理事会继续根据需要制定和更新关于为优质航空基础设施发展和现代化筹集资金的指导和工具，包括支持ASBU模块所述的运行改进的机制；
8. 要求理事会继续评估因业界技术进步而正在出现的供资和融资需要，包括投资基础设施以支持无人航空器系统运行；
9. 要求理事会不断更新国际民航组织关于缓解冠状病毒爆发对航空影响的经济和财政措施指南并推广其使用，以支持机场和空中航行服务从COVID-19大流行中恢复；和
10. 要求理事会继续开展和支持相关的后续工作，以在现有安排下实施《非洲航空基础设施开发行动计划宣言和框架》，特别是根据国际民航组织非洲航空安全综合地区实施计划(AFI计划)；

附录D

航空数据和统计

鉴于国际民航组织的航空数据和统计数字方案为促进国际航空运输的规划与可持续的发展之目的，提供了一个独立的和全球性的基础；

鉴于每一成员国承诺其国际航空公司将按照《公约》第六十七条提交理事会所要求的数据和统计数字；

鉴于理事会还遵照《公约》第五十四和第五十五条，拟定了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施数据和统计数字的要求；

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条，还拟定了收集在册民用航空器数据和统计数字的要求；

鉴于本组织有必要从各国收集关于年度航空燃油消耗的数据和统计数字，以监测和报告与国际航空运输及相关基础设施的运行方面相联系的经济措施的潜在影响；

鉴于理事会已采行“按目标管理”的政策，要求收集相关数据、统计数字和分析，以便在实现本组织各项战略目标方面对本组织整体的和各个局部的效绩做出衡量；

鉴于在收集和发布航空数据和统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以增进数据的范围、覆盖率和质量，避免重复性工作，并使各国的负担得以减轻；

鉴于国际民航组织在处理和传播航空数据和统计数字方面的作用让各国能够将数据和统计数字用作促进健全而经济地运作的国际民用航空服务的安全和有序增长的一种重要工具；

认识到航空数据分析正在经历转型，数据的速度和数量不断增长，以及数据的创新不断促成对此种数据进行先进的分析；

认识到与成员国就大数据分析正在进行的协作，通过业务情报工具提供不断更新的运行和经济影响分析；和

认识到 COVID-19 大流行造成的严重运行和财务挑战，以及在恢复期间和建设抵御能力之时提供及时、准确和完整的数据以指导各国的政策制定与决策的必要性；

大会：

1. 敦促各成员国提名航空数据和统计数字联络人，并尽一切努力，及时提交国际民航组织所要求的数据和统计数字，并尽可能以电子形式提交；

2. 鼓励各成员国为其数据驱动的决策、COVID-19 恢复战略、规划和实施需要持续使用经更新的大数据一览表；

3. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家，定期审查国际民航组织收集的数据和统计数字，包括大数据，以便更加有效地满足本组织及其成员国的需要，为监测本组织在实现战略目标方面的效绩确立必要的衡量标准，并改进统计数据 and 统计数字的统一性内容；和

4. 要求理事会：

a) 继续探索在根据需要收集和发布包括大数据在内的航空数据、统计数字和分析方面与联合国、其所属机构和其他国际组织一道开展更密切合作的方式；

- b) 在适当基础上做出安排，由国际民航组织按照要求向成员国提供援助，以改进航空数据、统计数字和分析及向本组织提供的统计报告；
- c) 继续收集、处理和分析包括大数据在内的航空数据，同时确保不同来源的航空数据和统计数字的协调统一，以便利提供各国进行知情决策时所需要的准确、可靠和一致的数据；和
- d) 根据《公约》所载的原则和规定及本组织的相关决定，向成员国传播和共享符合航空运输领域共同利益的航空数据。

附录 E

预测、规划和经济分析

第 I 节 预测和规划

鉴于成员国出于各种规划和实施的目的，需要对全球和地区民用航空未来的发展做出预测；

鉴于理事会在履行其航空运输经济领域的持续职能时，必须预见到可能需要本组织采取行动的未來势态发展并必须适时启动此类行动；

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境监测目的的特定预测；和

认识到有必要对预测进行更频繁的更新以推动从 COVID-19 大流行中恢复，和各国的未来规划和实施需要；

大会：

1. 要求理事会编制和更新民用航空未来趋势和发展态势的预测，并使成员国可以得到这些数据；
2. 要求理事会继续更新单独的一套长期业务量预测，根据这种预测可以制作各种目的的专门或较详细的预测，例如空中运输系统规划和环境分析；和
3. 要求理事会通过改进预测方法和使用大数据不断改进预测的准确性并对预测进行更频繁的更新；

第 II 节 经济分析

鉴于各成员国、国际组织、金融机构以及航空、旅游和贸易界均一直十分关注有关国际航空运输的经济分析，包括航空对全球、区域和国家经济的贡献；

认识到有必要使用按照 2008 年国家账户系统中的国际商定标准所制定的方法框架衡量航空对于国民经济的经济贡献；

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所开展的经济研究促进了中立和客观性，并导致产生了更公平的航空公司收入分享制度；

鉴于国际民航组织需要经济分析，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的；和

鉴于成员国越来越需要衡量其创造和保持民航部门产生的价值的价值的能力，因而要求制定方法以界定全球航空竞争力指数；

大会：

1. 要求理事会继续开展工作，最后完成按照 2008 年国家账户系统制定航空卫星账户（ASA）方法框架文件；

2. 要求理事会定期公布关于国际航空运输运营成本水平的地区差别的研究报告，其中应分析运营和投入价格方面的差别是如何影响其成本水平的以及成本变化对航空运输关税可能具有的影响；

3. 要求理事会制定航空活动对国家经济的间接影响和诱发影响的衡量方法和程序，以及关于进行商业论证、开展成本效益分析、经济影响分析和成本有效性分析的指导材料，以满足本组织、地区性空中航行规划组织和本组织其它活动的需要；

4. 要求理事会监控进展情况，就具有全球重要性的重大问题开展研究，并与各国、国际组织和航空业分享其分析结果；和

5. 要求理事会为确定全球航空竞争力指数制定一种标准方法，以使各国实现市场产出、经济效率和生产率的最大化。

第 III 节 航空邮件

鉴于航空邮件是国际航空运输领域的一个有机组成部分，而且正在日益受到电子商务的影响；

大会：

1. 敦促各成员国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟（UPU）的会议上考虑到对国际民用航空的影响；和

2. 指示秘书长根据要求并按照万国邮政联盟与国际民航组织之间的有关合作安排的规定，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。

3. 要求理事会与万国邮联协作，监测和分析对于电子商务的国际物流制约因素。

A41-17：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；

认识到 COVID-19 大流行病带来的限制和公共卫生措施对航空业产生了严重影响，国际民航组织及其各成员国在作出关于航空运输简化手续的决定时必须考虑到这些影响；

重申 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）部长宣言中作出的承诺，其中包括有必要确保安全的、有安保措施的和有序的交通流，做好航空运行准备，确保国际航空的长期复原力，并吸取当前和过去大流行病的经验教训；

忆及 2021 年 10 月 COVID-19 高级别会议（HLCC 2021）简化手续分会的结论和建议；

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 A40-16 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（MRTDs）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；

鉴于此类机读旅行证件也使各国能够进行高度合作，以加强打击护照欺诈，包括伪造或假造护照、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；

鉴于通过加强边境管制管理流程和改进证件的完好性，也可将机读旅行证件和其他旅客信息工具用于安保目的，从而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；

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；

认识到简化手续的重要性，以及需要充足的人力和财政资源来支持简化手续方案的活动，并协助成员国实施附件 9 —《简化手续》中的标准和建议措施；和

忆及 2018 年 11 月 29 日和 30 日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. 要求各成员国在切实可行的范围内,在考虑到不同国情和政策的情况下,实施全球和地区协调统一的、协作的和相互接受的措施,同时不造成不当的经济负担,也不损害民用航空的安全和便利,以促进国际旅客旅行的恢复和可持续发展;

3. 敦促各成员国在实施附件 9 的相关规定时适当注意 Doc 9984 号文件:《关于残疾人利用航空运输的手册》;

4. 要求秘书长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;

5. 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、其对世界卫生组织(WHO)《国际卫生条例》(2005 年)的义务、对公共卫生突发事件的处理和响应,此外还有成员国在货物和旅客行政管理方面的要求,以及与此种行政管理相关的技术进步;

6. 要求秘书长确保相关指导材料保持常新,并对成员国的要求做出反应;

7. 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 —《航空安保》的规定相互一致和相互补充;

8. 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《为身处机场和码头的人员提供指导的国际标志》,以使其保持适用性;

9. 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;

10. 敦促理事会确保简化手续方案作为最高优先事项对待,国际民航组织及其成员国提供适当的资源;

11. 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

12. 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并确保提供充足的人力资源,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)、2396 号决议(2017)和 2482 号决议(2019)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；

鉴于按照附件 9 —《简化手续》的标准，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、遗失或注销信息是强制性规定；

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，以加强打击护照欺诈，包括伪造或假造护照、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）以协助验证电子机读旅行证件（eMRTDs），包括电子护照，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：确保身份存在且存活；通过提供申请者的“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机读旅行证件（eMRTDs）完整性的核验系统，主要是验证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保持和更新国际民航组织旅行者身份识别方案战略的实施路线图，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. 敦促那些已决定颁发电子机读旅行证件的成员国按照 Doc 9303 号文件的规范予以颁发；
10. 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(CTDs)”）时，这些证件是符合 Doc 9303 号文件规范的机读证件；
11. 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；
12. 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；
13. 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；
14. 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。
15. 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，例如在验证电子机读旅行证件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；
16. 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；
17. 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；
18. 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持，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；

19. 敦促所有成员国加入国际民航组织的公钥簿，将其自己国家的相关信息上传到公钥簿，并使用国际民航组织公钥簿内所有国家提供的信息在边境管制验证电子机读旅行证件；
20. 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；
21. 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
22. 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。
23. 敦促成员国在所有参与的利害关系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
24. 要求秘书长继续制定关于打击人口贩运的相关指导材料，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和地区和国际各方以及业界在简化手续事项方面的合作为相关各方带来了效益；
- 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；
- 鉴于附件 9 提供了促进向航空器事故受害者及其家属提供协助的框架，尤其是规定成员国有义务制定用以支持对航空器事故受害者及其家属提供援助的立法、法规和/或政策的第 8.47 条标准，以及关于航空器和机场运营人制定适当的计划以向航空器事故受害者及其家属提供及时有效援助的建议措施；和
- 鉴于成员国之间以及与国家、地区、国际各方和对该领域感兴趣的其他利害关系方在野生生物贩运问题上的合作，为打击野生生物贩运的程序带来益处。

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. 敦促各成员国采取一切必要步骤，确保制定国家航空运输简化手续方案及建立简化手续委员会或采用其他适当手段，以便：
 - a) 确保及时有效地实施附件 9 —《简化手续》的标准和建议措施；
 - b) 定期要求其政府所有有关部门注意以下需要：
 - 1) 使国家规章和做法符合附件 9 的规定和意图；
 - 2) 详细拟订解决简化手续方面日常问题的令人满意的办法；
 - 3) 推广简化手续文化；
 - 4) 通过国家航空运输简化手续委员会（NATFCs）的实施工作，在所有国家相关机构和部门、包括公共卫生当局和相关利害攸关方之间进行协调。
 - c) 采取所需的任何后续行动；和
 - d) 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，包括确保航空器和机场运营人制定适当计划以及及时向航空器事故受害者及其家属提供援助，并认识到机场运营人的计划可构成附件 14 之中机场应急计划的一部分；

9. 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；

10. 要求各成员国考虑查明和指定一个负责简化手续的适当当局或相关协调机制，并确保有可持续的供资机制和相应的人力资源来支持实施附件 9 简化手续规定及相关活动；

11. 要求成员国批准和实施 2014 年蒙特利尔议定书，并考虑国际民航组织《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》（Doc 10117 号文件）中的建议；

12. 要求成员国确保为残疾人航空旅行提供协助，尤其应采取步骤以缓解在异常程序期间（如与公共卫生有关的紧急情况期间）限制老年人和残疾人能力的障碍；

13. 敦促成员国确保机场设施适应残疾人的需要，充分提供升降系统和适当的装置，所指定的残疾人接送点应尽可能靠近航站楼主要入口和/或出口，并为有助行需求的人提供足够的无障碍停车设施，包括在公共卫生紧急情况期间；

14. 敦促成员国确保提供能够满足残疾旅客需求的机场服务，包括向听力和视力有障碍者提供与航班服务相关的信息服务；

15. 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；

16. 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；和

17. 敦促成员国在所有参与的利害攸关方之间建立一个高效的信息共享和协作系统，防止野生生物贩运。

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，还促请成员国、联合国和其他国际、地区和次地区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 号决议（2011）和第 2253 号决议（2015）所设委员会指认的所有个人；

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，以促进国际民航组织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高效率；

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相关国际组织和联合国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. 要求各成员国实施旅客数据单一窗口设施，使参与航空客运的各方能够通过单一数据输入点提交标准化的旅客信息（即 API、交互式 API（iAPI）系统和/或 PNR），以满足国家各个机构可能提出的与旅客入境和/或出境有关的所有监管要求；

4. 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；

5. 要求各成员国考虑部署交互式 API 系统，并向航空器运营人提供与移民、安保和公共卫生要求有关的旅行前综合核查回复。

6. 呼吁各成员国支持国际民航组织关于制定适当的指导材料和实施附件 9 旅客姓名记录规定方面的工作；和

7. 敦促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。

A41-15: 国际民用航空中的无障碍通行

鉴于残疾和行动不便人员在世界人口中占了很大的比例，并且这一比例在不断增加；

鉴于联合国（UN）《残疾人权利公约》及其《任择议定书》促进、保护和确保所有残疾人充分和平等地享有一切人权和基本自由，包括迁徙的自由和选择的自由；

忆及联合国残疾包容战略，通过联合国工作的所有支柱，为在残疾包容方面取得可持续和变革性进展奠定基础；

忆及联合国大会于 2021 年通过的第 A/RES/76/154 号大会决议，认识到残疾人在生活的所有方面无障碍十分重要，需要查明和消除偏见、歧视、阻碍和障碍，以免限制残疾人无障碍地进出物理环境，使用交通工具，利用信息和通信；

关切地注意到尽管有上述各项文书和承诺，残疾和行动不便人员在作为平等社会成员参与方面继续面临各种障碍，包括自由迁徙的障碍；

认识到航空界需要照顾不断增加的患有显性和隐性残疾的人员、行动不便人员和老龄化人口的需求；

认识到政府和业界携手合作以支持残疾和行动不便人员的旅行需要，同时在任何情况下都坚持安全第一的重要性；

申明多元性和社会包容是对国际民用航空可持续发展至关重要的概念；

认识到航空运输服务的必需性质和向所有旅客平等地提供此种服务的必要性；

还承认数字化和创新为残疾和行动不便人员及老龄化人口创造了新的机会，也带来了新的挑战；

再次强调附件 9 —《简化手续》所载的相关标准和建议措施以及 Doc 9984 号文件 —《为残疾人提供航空运输便利的手册》所载的程序和原则；

大会：

1. 决定尊严和不歧视是适用于所有人、包括进行航空旅行的残疾人和行动不便人员的普遍权力；

2. 要求理事会：

- a) 确保国际民航组织在可持续性、包括包容和无障碍通行这些社会可持续性的必要之举上持续发挥领导力；
- b) 与所有利害攸关方合作，就残疾和行动不便旅客无障碍通行制定一个有成效的战略和工作方案，以建成一个包容残疾人的航空运输系统；
- c) 确保附件 9 —《简化手续》的标准和建议措施认识到为残疾和行动不便人员提供无障碍服务的必需性质；

3. 敦促各成员国将为残疾和行动不便人员提供包容和无障碍航空运输服务作为优先事项；

4. 鼓励各成员国在其航空运输无障碍通行规章、标准和程序方面尽力求得可能的最高程度的一致并与残疾人团体及其他相关利害攸关方密切协作；

5. 鼓励各成员国确保运输部门与航空业和民间社会协调其做法，以向残疾和行动不便人员交付无障碍的端对端服务，并与残疾人团体及其他相关利害攸关密切协作；和

6. 鼓励各成员国通过提供财务和实物资源支持国际民航组织的活动，以确保成功实施经商定的措施，支持残疾和行动不便人员的航空运输。

A41-16：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 8.49 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 8.50 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；

鉴于 Doc 10171 号文件—《打击航空部门内人口贩运的全面战略》于 2021 年 7 月获得简化手续专家组批准，并于 2021 年 9 月获得航空运输委员会（ATC）批准，加强了国家打击人口贩运的政策和程序框架，并为各国、民航当局和组织、航空器运营人和机场提供了指导和建议，以便使其掌握信息，用于根据国际民航组织大会 A41-17 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》来制定打击人口贩运的全面战略；

鉴于通过一项包括法律、领导力、政策、报告规程和响应机制、伙伴关系、培训、公众意识、数据收集、信息共享（包括共享根据贩运幸存者提供的信息制定的建议和观点）以及受害者和幸存者支持在内的全面战略，可以帮助民航当局和组织、航空器运营人和机场制止这种犯罪；

大会：

1. 敦促成员国关注通过和立即实施附件 9 第 29 次修订中的建议措施 8.49 和 8.50；
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。
4. 呼吁成员国在实施附件9的相关规定时充分考虑到Doc 10171号文件 —《打击航空部门内人口贩运的全面战略》。

A35-15： 国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统以及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明

A29-3： 全球规则的协调一致

A29-13： 安全监督的改善

A29-14： 人道主义飞行

A27-11: 机场和空域拥挤

A27-12: 国际民航组织在打击非法空运麻醉品方面的作用

第 IV 部分 合资联营

A1-65：共同支持政策

决定：

1. 按照本决议附件 1 所规定的基本原则和一般政策，并根据《公约》第十五章规定的条件通过国际民航组织提供财务和技术援助，以促进提供使国际航空服务安全、正常、高效和经济运行的适当空中航行设施和服务：

A1-65 号决议附件 1

根据《公约》第十五章制定国际民航组织关于共同支持
空中航行服务的一般政策

1. 财务和技术援助的目标

根据《国际民用航空公约》第十五章规定的条件通过国际民航组织提供财务和技术援助的目标，是促进在未确定主权的地区、公海上空和未承诺提供所需设施的国家领土上提供使国际航空服务安全、正常、高效和经济运行的适当空中航行设施和服务。

可能提供的空中航行设施和服务除其他外，将包括：

- 1) 机场和地面导航设施
- 2) 空中交通管制服务
- 3) 气象服务
- 4) 搜寻与救援服务
- 5) 电信和无线电空中导航设施

通过国际民航组织提供的财务和技术援助决不排除在不求助国际民航组织的情况下各缔约国就空中航行设施的提供、运行和维护所采取的联合行动。

2. 用语

为本文件目的：

“申请”国，是指主动地或由于理事会根据《公约》第六十九条采取行动而要求提供财务或技术援助的国家；

“受援”国是接受通过国际民航组织提供的财务或技术援助的国家；

“兴趣”国是在答复国际民航组织的询问时，说明其准备考虑参与空中航行设施或服务的共同支持计划的国家；

“援助”国是同意援助共同支持计划的国家。

3. 基本原则

财务和技术援助将按照下列基本原则提供：

3.1 通过国际民航组织提供的财务和技术援助将始终建立在缔约国自愿行动的基础上。

3.2 国际民用航空组织（通过其理事会）是负责评估现有空中航行设施和服务是否足够、确定对国际航班运营的额外要求并启动满足这些要求的迅速行动的国际机构。

3.3 通过国际民航组织提供的财务和技术援助，将旨在按照所制定的标准，同时考虑根据《公约》不时建议的做法提供足以（仅仅足以）满足国际航班要求的空中航行设施和服务。

3.4 根据《公约》第二十八条，缔约国负责在其自己领土内建立空中航行设施和服务。缔约国在向国际民航组织申请援助以前，将尽一切可能就足够的空中航行设施和服务的提供直接作出安排。

3.5 国际民航组织将在需要时采取集体行动，在公海上、未确定主权的地区，以及在非常情况下在非缔约国领土上提供必要的设施和服务。

3.6 国际民航组织在每一种情况下都必须确定现实情况确实需要通过国际民航组织提供财务和技术援助。

3.7 通过国际民航组织提供财务和技术援助将取决于申请国参与经济地提供所需设施和服务并进行合作的愿望。

3.8 国际民航组织将向援助国保证其资金在其监督下支出，以确保以最为经济的方式实现目标。

3.9 有关通过国际民航组织提供的财务和技术援助的任何协定可以原则上规定由该设施或服务的使用者支付合理的费用，此类费用将按照缔约国的一般做法加以确定。如果该设施或服务所产生的利益按通常做法免费授予使用者，这一做法可按照援助国之间的一致意见，并在其确定的某一时段临时用于财务和技术援助项目。

3.10 国际民航组织将竭尽全力协助受援国行使其《公约》第七十五条项下的权利。

4. 一般政策

理事会按照《公约》第十五章的规定采取行动将以下列政策为指导：

4.1 关于财务的政策

4.1.1 在每一项财务和技术援助的情况下，理事会将考虑所需空中航行设施或服务的适当筹资方法，但一般来说，此类筹资将由从所提供设施或服务中受益的那些国家集体提供。

4.1.2 以现金或实物作出的捐助如何分摊,将由援助国、受援国和国际民航组织商定。在确定每一国家的捐助额度时，将考虑到该国将获得的利益。

4.1.3 按照《公约》第七十二条，受援国提供的用于建立或改进设施或服务的必要的用地将被视为其提供设施或服务的捐助份额的一部分。

4.1.4 为提供援助所作的任何安排，在符合《公约》第七十五条的情况下，可以包括规定对这种安排所包括的土地、建筑物和设备的最终处置。

4.1.5 在为提供援助所作的任何安排中，必须包括有关援助国偿付国际民航组织在调查、谈判、会商和项目实施附带发生的其他行动方面所产生的临时支出的规定。

4.1.6 通过国际民航组织在受援国领土上提供的设施或服务的运营和维修费用将尽可能由该国负担。受援国征收的任何使用费将按照所提供设施或服务依据的协定的条件（见 3.9）或在无此协定时，按照理事会作出的建议征收和使用。

4.1.7 受援国不得对通过国际民航组织提供的设施或服务的建造、运营或维护所需的设备和材料征收关税或其他税款。

4.2 关于空中航行设施或服务的建造、运营和维护的政策

4.2.1 由国际民航组织直接雇用人员建造、运营或维护设施或服务的做法仅在出于对效率或其他重要因素的考虑必须采取这一行动方针的十分例外的情况下采取。

4.2.2 国际民航组织将备有一份从缔约国向国际民航组织提交的提名中选出的技术顾问名单，以确保在产生需要时可迅速提供技术咨询和援助。

4.2.3 由援助国通过国际民航组织集体提供资金的设施或服务的建造、运营或维护合同最好以受援国的名义发包订约。如果理事会认为此做法不可行，国际民航组织可雇用代理人，由代理人在国际民航组织的监督下，为该设施或服务的建造、运营或维护作出一切必要的安排、进行考察、商谈合同，并作出其他规定。此类代理人可以是援助国和受援国政府可接受的政府、有关组织或个人。在例外情况下，国际民航组织可以直接发包。

4.2.4 合同将按惯例通过竞争性投标发包,但发包机构将保留选择最适于执行考虑中任务的竞争者的自由,并不必受接受最低投标的束缚。

4.2.5 当合同以受援国政府的名义发包时,援助国可以要求国际民航组织在合同发包前给予批准。

4.2.6 在考虑效率和经济性的前提下,将尽可能雇用或利用受援国的人员、承包人、劳力和材料。

4.3 关于人员培训的政策

4.3.1 如有必要,国际民航组织或通过与其代理人作出的安排或在例外情况下由其自身的教员协助要求国对其国民进行空中航行设施和服务的运营和维护方面的培训。有关培训的合同将按照 4.2.3 和 4.2.6 中所述的一般政策发包。

4.3.2 此类援助可包括:

4.3.2.1 作为涉及建造或运营和维护通过国际民航组织提供的援助支助的设施或服务的任何项目组成部分的培训,或

4.3.2.2 通过国际民航组织指派教员,在要求此类援助的国家领土内提供的培训,或

4.3.2.3 在要求此类援助的国家领土外的培训。

4.3.3 国家政府或私人组织依据《公约》第十五章规定的条件提供的任何培训援助将按照国际民航组织规定的标准以国际民航组织的名义进行。

4.4 关于程序问题的政策

4.4.1 在理事会对要求获得通过国际民航组织提供的财务和技术援助进行审议之前,应有说明正当理由的文件对此项要求加以支持,特别是要陈述按照 3.4 已采取的行动。

4.4.2 当申请国提出援助要求而且理事会认为有必要通过国际民航组织提供援助时,或当国际民航组织根据《公约》第六十九条采取主动行动时,理事会将立即提请可能有关的缔约国注意此事,并请其在指定期间提出意见。这些意见将特别涉及该国是否准备参与该设施或服务的共同支持计划问题。

4.4.3 理事会在经过调查,其中包括在必要时进行了与申请援助有关的所有因素的专家审查之后,将与有关国家进行协商,而且如果适宜,将召开这些国家的会议,目的在于就将要采取的行动作出初步决定。

4.4.4 国际民航组织将确保向包括申请国在内的所有有关国家持续而详尽地通报关于项目的一切事宜,而且申请国尤其将在这一行动过程中获得支持和参与拟在其领土内进行的任何调查的机会。

A14-37: “使用国”更多地参加合资联营协定

鉴于《公约》第十五章和大会 A1-65 号决议中界定的本组织共同支持政策仍然有效；和

鉴于依据该政策，已经为世界某些地区的某些空中航行服务的合资联营缔结了若干协定；和

鉴于其航空器在该地区飞行并因而从该服务中受益的所谓“使用国”的大多数已在开始时签署或过后加入这些合资联营协定；

大会：

1. 满意地注意到理事会及其主席以往作出的保证所有“使用国”加入合资联营协定的努力，这些努力在某些情况下是成功的；

2. 敦促 i) 尚未缴纳合资联营协定项下任何捐款的“使用国”或 ii) 按照先前与理事会作出的安排，仅缴纳这些协定项下部分捐款的“使用国”考虑尽快加入这些协定，或无论如何缴纳其全部捐款；

3. 指示理事会继续努力保证“使用国”尽可能最广泛地参加合资联营协定。

A16-10: 实施的经济、财务和共同支持方面

鉴于大会 A12-53、4 和 A15-5 1 和 2 号决议规定了本组织关于实施的经济、财务和共同支持方面以及《公约》第十五章有关适用问题的政策；

鉴于大会 A15-2 号决议指示理事会研究和向下届会议提交对包括第十五届会议的决议在内的有效决议进行分类和整合的新文本；和

鉴于上述决议中阐述的政策需要整合为表明大会在此事项方面持续政策的单一决议，为此目的对原始决议或其中部分内容应予废止；

大会：

1. 敦促作为使用者和提供者的缔约国特别在地区会议上对预期空中航行设施和服务的正当经济理由给予认真考虑，以最终满足国际民用航空的合理要求而不导致与所产生利益不相称的费用，并为此要求理事会尽可能协助各国审查和评估地区计划的经济和财务方面；

2. 提醒各缔约国当其不能以其自己的方式按照《公约》履行其实施地区计划的义务时，应该在向国际民航组织申请《公约》第十五章项下的合资联营之前，探索以基本建设支出贷款、运营机构、可供利用的不同形式的技术援助或符合《公约》要求的其他方式实现此类实施的可能性；

3. 请各缔约国在探索这些不同的可能性时，如有必要，向国际民航组织索取有关资料；

4. 指示理事会就上述条款 2 给予各缔约国指导和协助。

第 V 部分 法律事项

A41-4：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明

鉴于认为整合关于本组织法律领域政策的大会决议是适宜的，以便通过使其文本更加容易获取、更易理解和更合乎逻辑而便利其执行和实际运用；

大会：

1. 决定附于本决议的附录构成国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明，这些政策是大会第 41 届会议闭幕时存在的最新政策；
2. 决定在每届常会上继续通过国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明；和
3. 宣布本决议取代 A40-28 号决议。

附录 A

一般政策

鉴于国际民用航空能够极大地有助于增进和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用却可能成为对普遍安全的威胁；和

鉴于避免摩擦，促进世界和平赖以维系的国家之间和人民之间的合作是适宜的；

大会：

重申法律在避免和解决世界各国之间和人民之间的冲突和争议以及特别是在本组织实现其宗旨和目标方面的重要作用。

附录 B

国际航空法公约草案核准程序

大会决议如下：

以下内容构成核准公约草案的程序：

1. 法律委员会认为可以作为定稿发给各国的任何公约草案应当连同有关该草案的报告一并提交理事会。
2. 理事会可以采取其认为适当的行动，其中包括向缔约国及其确定的其他国家和国际组织发送该草案。
3. 在发送公约草案时，理事会可以加注评论，并给予各国和国际组织不少于四个月的时间向国际民航组织提交评论意见的机会。
4. 应当通过可能与大会某一届会议同时召开的会议的方式，对公约草案进行审议，以便核准。会议开幕之日在按上述第 2 和第 3 段规定发送草案之日期后不得少于六个月。理事会可邀请其认为适合的任何非缔约国参加会议，并决定这种参加是否附带表决权。理事会还可以邀请国际组织派代表以观察员身份出席会议。

附录 C

国际民航组织国际文书的批准

大会：

忆及其关于批准修正《芝加哥公约》各项议定书和本组织主持制定和通过的航空私法及其他文书的 A40-28 号决议附录 C；

关切地注意到上述各项修正议定书，尤其是 2016 年通过的修订第五十条第一款和第五十六条的修正议定书以及（分别于 1995 年和 1998 年通过的关于阿拉伯文和中文文本的）最后条款的批准进程一直十分缓慢；

还注意到虽然有相当多的国家是将第三条分条和第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的议定书的缔约方，但仍有必要进一步推进批准这些议定书的进程；

认识到这些修正对国际民用航空，特别是对《芝加哥公约》的活力的重要意义以及随之而来加速这些尚未生效的修正生效的迫切需要；

认识到加速本组织主持制定和通过的航空法文书的批准和生效的必要性；

意识到只有普遍参加这些修正议定书及其他文书，才能保证和增进其所体现的国际规则的统一化带来的利益；

敦促迄今尚未这样做的所有缔约国尽快批准尚未生效的对《芝加哥公约》的上述修正，即分别于 1995 年和 1998 年通过的关于修正最后条款以便增加阿拉伯文和中文作为公约正式文本的几项修正，以及 2016 年通过的对第五十条第一款和第五十六条的那些修订；

敦促尚未批准关于在《芝加哥公约》中纳入第三条分条和第八十三条分条议定书的所有缔约国予以批准；

敦促迄今尚未这样做的所有缔约国尽快批准其他国际航空法文书，特别是 1999 年《蒙特利尔公约》、2001 年《开普敦公约》和《航空器议定书》、2009 年的两项蒙特利尔公约、2010 年《北京公约》、《北京议定书》和 2014 年《蒙特利尔议定书》，和《芝加哥公约》的四种正式语文文本的议定书（1995 年）和六种正式语文文本的议定书（1998 年）；

敦促已批准有关文书的国家向秘书长提供其在批准和执行此类文书过程中使用的并可作为样本协助同一过程中其他国家的文字和文件的副本；和

指示秘书长与各国进行合作，采取本组织可采取的一切可行措施，应要求向在批准和实施航空法文书过程中遇到困难的国家提供援助，包括组织和参加讲习班或研讨会，以促进国际航空法文书的批准进程。

附录 D

航空法的讲授

大会：

考虑到航空法的专业讲授对于本组织和各国不容置疑的重要性和培养对这一重要主题的知识适宜性；

欢迎于 2017 年引入国际民航组织国际航空法课程，目的是使民航管理局、机场和空中航行服务提供者的代表能够支持其各自组织实施航空法；

指示理事会和秘书长采取所有可能的行动，在全世界推广航空法知识的讲授和传播工作；

敦促各国采取有利上述目标实现的适当措施；和

要求各缔约国和感兴趣的各方向阿萨德·柯台特研究生和博士后研究金基金提供捐助。

附录 E

通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为 (不循规和扰乱性旅客) 的国家立法

大会:

认识到依据《国际民用航空公约》序言和第四十四条, 本组织的宗旨和目标之一是促进国际航空运输的规划和发展, 以便满足世界人民对于安全、正常、高效和经济的航空运输的需要;

注意到所报道的涉及民用航空器上涉及不循规和扰乱性旅客的事件数量越来越多, 也越来越严重;

考虑到这些事件对于航空器及这些航空器上旅客和机组安全的影响;

念及现有国际法以及许多国家的国内法律和规章不能充分有效地处理这一问题;

认识到飞行中的航空器的特殊环境及与之有关的内在危险, 以及需要通过适当的国家法律措施, 从而使各国能够对构成航空器上的不循规和扰乱性行为的犯罪行为 and 违法行为进行起诉;

鼓励通过国内法律规定, 以使各国能够在适当情况下行使管辖权, 对在其他国家登记的航空器上发生的犯罪行为和构成不循规和扰乱性行为的违法行为进行起诉;

注意到各国在 2014 年 4 月 4 日于蒙特利尔举行的国际航空法会议上通过了关于修订《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, 以及会议决定不在议定书内纳入关于犯罪和其他行为的清单, 但建议对 2002 年公布的国际民航组织第 288 号通告 —《关于不循规和扰乱性旅客法律问题的指导材料》进行更新;

进一步注意到国际民航组织 Doc 10117 号文件 —《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》的发布, 其中纳入了通过 2014 年《蒙特利尔议定书》后产生的后续变化, 并载有不循规和扰乱性旅客最有可能在航空器上犯下的犯罪和行为的清单;

因此:

敦促所有缔约国尽快制定有效地处理不循规和扰乱性旅客问题的国内法律和规章, 同时虑及国际民航组织《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》(Doc 10117 号文件) 中的指导, 并在示范立法中尽可能纳入以下所规定的条款;

呼吁所有缔约国把其有合理理由认为犯有所颁布的国内法律和规章所规定的而且按照这些法律和规章其具有管辖权的任何违法行为的所有人员送交其主管当局, 以便考虑提出起诉; 和

鼓励尚未这样做的国家考虑采取民事和行政制裁措施, 以迅速有效的方式处理与航空器上不循规和扰乱性行为有关的不太严重的行为或犯罪。

关于在民用航空器上所犯某些违法行为的示范立法

第 1 节：在航空器上针对机组人员实施的攻击和其他干扰行为

任何人在航空器上犯有任何下列行为均构成违法：

- (1) 针对机组人员的身体攻击或威胁实施身体攻击；
- (2) 针对机组人员实施语言上的恐吓或威胁，而且此类行为干扰了机组人员履行职责或降低了机组人员履行这些职责的能力；
- (3) 拒绝遵循机长或代表机长为下列目的而发出的合法指示：
 - (a) 为保护航空器或机上人员或财产的安全；或
 - (b) 为维护机上良好的秩序和纪律。

第 2 节：在航空器上实施攻击和其他危害安全或危及良好秩序和纪律的行为

- (1) 任何人在航空器上犯有对他人的人身暴力行为或性攻击或儿童性侵犯行为均构成违法。
- (2) 任何人在航空器上犯有任何下列行为的，如果此类行为可能危害航空器或机上任何人员的安全或如果此类行为危及航空器上的良好秩序和纪律的，均构成违法：
 - (a) 对他人实施无论身体上还是言语上的攻击、恐吓或威胁的；
 - (b) 故意造成财产损坏或损毁的；
 - (c) 饮用酒精饮料或使用药物导致中毒的。

第 3 节：在航空器上所犯的其他违法行为

任何人在航空器上犯有任何下列行为均构成违法行为：

- (1) 在盥洗室吸烟，或在禁止吸烟时在其他地方吸烟；
- (2) 损坏航空器上的烟雾探测器或任何其他安全装置；
- (3) 操作被禁止操作的便携式电子装置。

附录 F

推进通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM） 系统的法律和体制方面的实用做法

鉴于在全球范围内实施通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统，其目的是对航空器航行安全提供至关重要的服务，自 1991 年第 10 次空中航行会议首次提出以来已取得实质性进展，并在 2003 年第 11 次空中航行会议上得到热烈核准；

鉴于 CNS/ATM 系统现有的法律框架，即《芝加哥公约》、其附件、大会决议（特别包括《GNSS 服务相关国家权利和义务宪章》）、国际民航组织的相关指南（特别包括国际民航组织关于 CNS/ATM 系统实施和运行政策的声明）、地区航行计划，以及国际民航组织和运行卫星导航星座的国家之间交换的信函已使迄今为止在技术上得以实施；

鉴于国际民航组织在国际民航组织大会、理事会、法律委员会、法律及技术专家小组和研究小组中为研究 CNS/ATM 系统的法律和体制方面已投入了大量资源，建立了详细的记录档案，并就全球社会所面临的问题、挑战和关注达成了理解；

鉴于需要考虑开展地区性做法，以制定措施，处理可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或体制方面的问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》保持一致；和

鉴于 2018 年的第十三次空中航行会议审查了实现全球空中航行系统的现有和未来技术的现状；

大会：

1. 认识到法律委员会总体工作计划第八项“研究全球导航卫星系统的国际法律问题”的重要性，及大会和理事会对此做出的决议或决定；

2. 重申无需为实施 CNS/ATM 系统修订《芝加哥公约》；

3. 请各缔约国还要考虑使用地区组织制定必要的机制，解决可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或体制方面的问题，并确保这些机制同《芝加哥公约》和国际公法保持一致；

4. 鼓励国际民航组织、各地区组织和工业界在实施 CNS/ATM 系统方面促进技术援助；

5. 请各缔约国、其他多边机构和私营金融机构考虑开发额外资金资源，以协助缔约国和地区小组实施 CNS/ATM；

6. 指示秘书长尤其根据欧洲民航会议成员国和其他地区民航委员会所提议的结构和模式以及基于国际法，跟踪并酌情协助制定各方可加入的合同框架；

7. 请各缔约国向理事会通报各地区的做法；和

8. 指示理事会（根据《芝加哥公约》第五十四、五十五和八十三条）将这些地区做法记录在案、评估其价值，并尽早予以公布。

附录 G

提高各国实施航空法条约更新国家法律法规的能力和效力

1. 大会:

回顾法律（特别是航空法）对于国际民航组织实现其宗旨和目标以及国际民航组织、成员国和航空业有效应对国际民用航空发展面临的新的和正在出现的机遇、挑战和威胁的重要作用；

认识到成员国必须确保制定适当的立法和条例以执行《芝加哥公约》、相关航空法文书和国际民航组织的规定并根据《芝加哥公约》、相关航空法文书和国际民航组织的规定进行适用；

申明民航法律顾问和航空法从业人员在支持其国家和组织执行航空法条约以及制定和更新国家法律法规以落实国家政策和监管要求方面发挥的重要作用；

考虑到法律顾问必须不断更新和加强其能力、实力和水平以有效履行其职责；和

欢迎国际民航组织组织并于 2019 年 5 月在新加坡主办的首次民航法律顾问论坛倡议，该倡议使法律顾问，特别是在管理民航的组织中任职的法律顾问，能够就国际航空界当前关心的问题以及加强对其组织和国家的支持交流意见。

大会:

1. 鼓励尚未为其民航管理部门设立专职内部法律顾问职位的成员国设立这样的职位；

2. 鼓励成员国利用国际民航组织研讨会和讲习班、国际航空法课程和其他类似活动，继续培训和培养其法律顾问，并考虑在其国家和区域不时主办此类活动；

3. 请成员国支持民航法律顾问论坛倡议，考虑举办后续论坛，并鼓励和促进其法律顾问参加论坛并为论坛作出贡献；

4. 请秘书长协助成员国实现和保持民航法律顾问的适当能力，包括为此制定一个加强其作用的能力框架；和

5. 敦促成员国支持国际民航组织在法律领域的工作，鼓励其法律顾问积极参与法律委员会、小组委员会和工作队、专门小组、工作组和类似机构的工作，审查航空法问题和制定法律解决方案。

A39-8：民用航空的利益冲突

认识到利益冲突可能妨碍有效、独立和客观公正的管理，从而对航空安全和安保构成风险；

确认需要合格业界人员的经验和专业知识，并从中获益，以帮助确保可以提供重要的监管监督职能；

忆及大会37届会议将“审议关于利益冲突的指南”这一项目引入法律委员会的总体工作方案，随后经法律委员会、理事会和大会第38届会议核准，使其优先次序得以提升；

了解根据2003年10月31日联大通过的《联合国反腐败公约》，各国义务努力采用、维持和加强促进透明度和防止利益冲突的制度；

考虑到附件19 —《安全管理》和国际民航组织的指导材料明确了各国需要建立一项战略，以缓解因民用航空利益冲突产生的潜在问题；和

确信各国需要分享有关旨在发现、避免、缓解和管理民用航空利益冲突的政策和措施；

大会：

1. 敦促尚未采取如此行动的国家考虑制定正式的法律框架，用以发现、避免、缓解和管理民用航空利益冲突；

2. 请各国：

a) 在国家层级审查其国内法律制度中有关旨在发现、避免、缓解和管理民用航空利益冲突的措施和做法是否充分，以确保和加强民航监管活动的透明度和问责制，并在其特殊情况和其履行监管义务以处理利益冲突给航空安全和安保带来的风险的能力之间取得平衡；和

b) 必要时，颁布法律和制定系统、守则和做法，以提高对民用航空潜在利益冲突的认识；

3. 敦促各国确保执行各项规则和措施，以发现、避免、缓解和管理涉及民用航空安全监督的利益冲突；

4. 责成理事会为增进成员国的利益，为收集、分析、传播和推广处理利益冲突的最佳做法提供便利，同时利用各国和联合国及其他国际组织范围内现有的专门知识；

5. 请秘书长继续从各国和相关政府间组织收集有关旨在发现、避免、缓解和管理民用航空利益冲突的信息，以便推动对这一问题的研究；

6. 请秘书长制定一份参考文件，用于查明各个附件和手册中涉及利益冲突的所有条款；

7. 责成法律委员会定期审查民用航空利益冲突问题；和
8. 促请各国在实施本决议的过程中，包括在提供专门知识和信息方面，向秘书长提供全力支持和协助。

A39-10：推动 2010 年北京公约和北京议定书

忆及题为“推动2010年北京公约和北京议定书”的A37-23号决议；

忆及在本组织主持下制定和通过的关于批准文书的A37-22号决议附录C；和

认识到为应对新的和正在出现的威胁而扩大和加强全球航空安保体系的重要性；

大会：

1. 敦促所有国家支持并鼓励普遍采用《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（2010年北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（2010年北京议定书）；
2. 敦促所有国家尽快签署和批准2010年北京公约和北京议定书；
3. 指示秘书长，如成员国有此要求，对其批准过程酌情提供协助；和
4. 宣布本决议取代A38-19号决议。

A39-9：推动 1999 年蒙特利尔公约

回顾其A37-22号决议附录C关于批准由本组织主持制定并通过的各项文书以及关于推动1999年蒙特利尔公约的A38-20号决议；

认识到关于航空公司对国际航班旅客和托运人的赔偿责任制度获得普遍接受的重要性；

认识到需要一个公平、公正和方便的制度，以便赔偿损失；

大会：

1. 敦促所有缔约国支持和鼓励普遍遵守1999年5月28日订于蒙特利尔的统一国际航空运输某些规则的公约（1999年蒙特利尔公约）；

2. 敦促尚未这样做的所有缔约国尽快成为1999年蒙特利尔公约的当事国；和
3. 指示秘书长，如果有缔约国提出请求，视情况就批准过程提供协助。
4. 宣布本决议取代A38-20号决议。

A7-5: 经过修订的法律委员会组织章程

A40-11: 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

A23-2: 就若干职能和责任的转移对《芝加哥公约》的修正

A23-13: 国际运营中航空器的租用、包用和互换

A29-3: 全球规则的协调一致

A35-15: 国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统以及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明

A33-5: 1986年通过的《关于国家与国际组织间或国际组织相互间条约法的维也纳公约》的确认

A35-2: 《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》第IV条的适用

A32-19: 国家对于全球导航卫星系统服务的权利和义务宪章

鉴于 1944 年 12 月 7 日签署的《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第四十四条授权国际民用航空组织发展国际民用航空的原则和技术，并促进国际航空运输的规划和发展；

鉴于利用基于卫星技术的国际民航组织通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统概念在国际民航组织第十次航行会议上得到各国和国际组织的赞同，并由大会第二十九届会议作为国际民航组织 CNS/ATM 系统予以批准；

鉴于作为 CNS/ATM 系统重要组成部分的全球导航卫星系统意在提供全球覆盖和用于航空器导航；

鉴于全球导航卫星系统应当符合国际法，其中包括《芝加哥公约》及其各个附件，以及适用于外层空间活动的相关规则；

鉴于考虑到当前的国家实践，制定和批准管理全球导航卫星系统的基本法律原则是适当的；和

鉴于全球导航卫星系统的实施和运行的任何法律框架的完整性均要求遵守若干基本原则，而这些原则应该通过一项宪章加以规定；

大会：

特此庄严宣布：本《国家对于全球导航卫星系统服务的权利和义务宪章》的下列原则适用于全球导航卫星系统的实施和运行：

1. 各国承认在提供和使用全球导航卫星系统服务时，国际民用航空的安全是首要原则。
2. 各国和各国的航空器有权在不歧视的基础上按统一条件准予使用全球导航卫星系统服务，包括使用该系统覆盖范围内用于航空的地区增强系统。
3.
 - a) 各国保留在其主权空域内管制航空器运行和执行安全及其他规章的权力和责任。
 - b) 全球导航卫星系统的实施和运行既不得侵犯也不得限制国家实行空中航行管制和颁行安全条例的主权、权力或责任。国家同时保留协调和管制通信以及在必要时增强基于卫星的空中航行服务的权力。
4. 提供包括信号在内的全球导航卫星系统服务或在其管辖下提供此类服务的每个国家，应当确保此类服务的连续性、可用性、完整性、准确性和可靠性，包括对将系统故障或失灵的运营影响降至最低并实现服务的迅速恢复做出有效安排。这类国家应当确保服务符合国际民航组织标准。各国应当及时提供关于可能影响服务提供的任何变更全球导航卫星系统服务的航空资料。

5. 各国应当进行合作，确保全球导航卫星系统服务的提供和运行在最大可行程度上的统一。

各国应当确保地区或次地区的安排符合本宪章规定的原则和规则并与全球导航卫星系统的全球规划和实施进程保持一致。

6. 各国承认关于全球导航卫星系统服务的任何收费应当按照《芝加哥公约》第十五条进行。
7. 为促进全球导航卫星系统的全球规划和实施，各国应当遵行在双边或多边基础上进行合作和互助的原则。
8. 各国在进行其全球导航卫星系统活动时应当适当考虑其他国家的利益。
9. 本《宪章》绝不妨碍两个或多个国家共同提供全球导航卫星系统服务。

A32-20： 研究和拟订规范全球导航卫星系统实施的适当的长期法律框架

鉴于全球导航卫星系统作为国际民航组织 CNS/ATM 系统的重要组成部分，意在提供对安全至关重要的覆盖全球的航空器导航服务：

鉴于全球导航卫星系统应当符合国际法，其中包括《芝加哥公约》及其各个附件，以及适用于外层空间活动的相关规则；

鉴于包括全球导航卫星系统在内的 CNS/ATM 实施方面的法律问题十分复杂，需要国际民航组织进一步开展工作，以便发展和建立国家之间关于 CNS/ATM 系统的相互信任，并支持缔约国实施 CNS/ATM 系统；

鉴于 1998 年 5 月在里约热内卢召开的世界 CNS/ATM 系统实施会议建议拟订全球导航卫星系统的长期法律框架，其中包括考虑制定一项国际公约，同时承认地区发展可促进该法律框架的制定；和

鉴于 1998 年 5 月里约热内卢世界 CNS/ATM 系统实施会议通过的建议以及全球导航卫星系统法律和技术专家组拟订的建议为制定和实施 CNS/ATM 特别是全球导航卫星系统的全球法律框架提供了重要的指导；

大会：

1. 承认与发展全球导航卫星系统的法律和制度方面有关的地区行动的重要性；
2. 承认在地区和全球级别上拟订规范提供全球导航卫星系统的基本法律原则的迫切需要；
3. 承认需要有一个规范全球导航卫星系统实施的适当的长期法律框架；

4. 承认 1998 年 6 月 10 日理事会关于授权秘书长设立 CNS/ATM 系统法律问题研究小组的决定；
5. 指示理事会和秘书长在其各自权限内并以成立秘书处研究小组为起点：
 - a) 确保对世界 CNS/ATM 系统实施会议的建议，以及关于建立 GNSS 法律框架的法律和技术专家组（LTEP）拟订的建议，特别是关于体制问题和责任问题的建议采取迅速的后续行动；和
 - b) 考虑拟订规范全球导航卫星系统运行的适当的长期法律框架，其中包括考虑拟订一项这方面的国际公约，并及时提交关于该框架的提案，供大会下届常会审议。

A33-20：对在航空战争险保险领域提供援助采取协调一致的做法

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条提及确保安全、正常、高效和经济的航空运输的目标；

鉴于 2001 年 9 月 11 日的悲惨事件影响到全世界航空公司经营人的运营；

鉴于航空公司经营人和其他服务提供者在战争险保险方面目前在全球保险市场上再也无法充分获得；

鉴于通过 2001 年 9 月 21 日的国家信函，国际民航组织呼吁其所有缔约国采取必要的措施，以确保航空和航空运输服务不被中断，并通过为由于以上事态发展所造成的无法保障的风险承保，支助航空公司经营人和在必要时支持其他各方，直至保险市场稳定时为止；

鉴于全世界许多缔约国已按照这一呼吁采取了行动，并已向航空公司经营人和其他各方提供了援助；

鉴于各缔约国向航空公司经营人和其他各方提供援助所采用的措施大多是各不相同的短期措施；

鉴于因此制定向航空公司经营人和其他各方提供航空战争险保险方面的短期和中期援助的协调一致的办法是适宜的；

大会：

1. 敦促各缔约国共同努力，就向航空公司经营人和其他服务提供者提供航空战争险保险方面援助的重要问题制定更加持久而且协调一致的办法；
 2. 指示理事会紧急成立特别小组审议前款所述问题，并尽快向理事会报告建议；和
 3. 请理事会和秘书长采取认为必要或适宜的任何其他措施。
-

第 VI 部分 技术合作

A41-25: 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实施支助政策，且取代了大会第 38 届会议核准了的技术援助政策；

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 41 届会议闭幕时存在的政策；

2. 宣布本决议取代 A40-24 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；

鉴于理事会已核准将技术援助和技术合作重新调整为在“同一个国际民航组织”的做法中实施的新的战略方向；

鉴于理事会批准的关于向各国提供国际民航组织实施支助的新政策，旨在加强和统一对实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调及管理，并确保向各国提供的跨民用航空所有领域的支助无论援助来源或相关供资机制如何，均具有相关性、高效，且内容与交付相符；

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；

鉴于技术合作是快速演变的技术环境中的一个影响各国需求及发展伙伴利益的动态且复杂的领域，因此需要采取创新方式，以有效应对固有挑战、提高可交付成果质量、提高能力和效率、为实现与标准和建议措施的合规性确保更高可靠性，并加强在全球航空市场中的竞争力；

鉴于理事会核准了技术合作局的一项新的战略和业务模式，其宗旨是加强与国际民航组织其他各局及地区办事处合作提供的服务，并为受惠国及非国家实体带来更高的价值；

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；

鉴于本三年期技术合作方案的数量急剧下降，行政和业务服务费用基金的财务状况显著恶化，加上前所未有的 COVID-19 大流行病的影响和航空运输业的恢复迟缓；

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国际民航组织政策、标准和建议措施及全球计划、地区和国家航空计划、空中航行服务程序和指导材料，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，以使本组织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. 重申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. 核可理事会批准的新的国际民航组织向各国提供实施支助的政策，旨在加强和统一对实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调及管理，并认识到一个共同的国际民航组织实施支持方案将进一步加强本组织的实施支助活动，以便更好地满足成员国的需求；
7. 要求秘书长考虑到秘书处内部相关机构实体的专业化、资格条件和专业知识和有限的财务和人力资源、职责分工及任务等情况，优化与实施支助活动相关的资源调配以及作用与责任的分配；
8. 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；
9. 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；
10. 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

11. 提醒正在谋划发展或加强其民用航空基础设施的缔约国，考虑借助国际民航组织技术合作方案的优势开展其民用航空项目；

12. 要求秘书长不断提高各国、业界及私营部门、国际和地区组织、金融机构、捐助方以及联合国对于借助国际民航组织实施和资助民用航空领域能力建设及基础设施开发项目的认识；

13. 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；

14. 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

15. 重申为了技术合作局财务稳定而采用以商业为导向的做法时，需要建立灵活机制，以促进与新的民用航空发展项目的潜在受益人的合作，同时与各国、捐助方及其他利害攸关方建立伙伴关系以获取调集资源的机会，并请秘书长查明允许国际民航组织参与捐助组织、开发银行和符合联合国系统最佳做法的国际金融机构发布的民用航空发展招标，并虑及其他国际民用航空实体所使用的现有模式，规范国际民航组织与业界合作的方式，同时确保制定适当的控制措施并维护国际民航组织的良好声誉；

16. 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；

17. 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；

18. 要求秘书长采取协调一致的持续行动，以确保逐步调整技术援助与技术合作，使其以统一和协调一致的方式发挥作用，并支持和鼓励新的创新的解决办法，在强化“同一个国际民航组织”的做法内实施支助项目和活动以实现更高层次的协同作用；

19. 鼓励使用系统和工具以加强实施支助的规划、开发和管理，并要求秘书长提供必要的方法，使这些技术可用于加强对成员国的支助；

技术合作和技术援助协定

20. 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

21. 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

鉴于国际民航组织许多缔约国缺乏高效且一致地发展和保持其民用航空的基础设施和人力资源，以及纠正所查明缺陷的必要资金；

鉴于在民用航空领域进行实施支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；

鉴于理事会设立了其他主题和多个捐助方的信托基金，以期协助成员国加强民用航空；

鉴于建立伙伴关系和汇集资源对于为实施支助和避免重复努力以实现可持续和可预测的供资十分必要；

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及方案的捐款；

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部门的资金，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，以便使这一发展尽快取得进展；

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技术专长、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、实施套包或任何其他有益的捐助，以支助各国与标准和建议措施的合规工作并补充民用航空需求；

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；

10. 请缔约国通过国际民航组织航空志愿者方案(IPAV)提供持续的财务和人力资源支助,以便开发能力,在受惠国实施国际民航组织标准和建议措施(SARPs),并促进自力更生和发展;和

11. 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保安方案,如合作制定运营安全和持续适航性方案(COSCAP)以及航空保安合作方案(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和普遍保安审计计划持续监测做法(USOAP/CMA和USAP/CMA)的审计结果采取有效后续和补救行动,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、保安和效率,并通过国际民航组织不让任何国家掉队举措,有效支助实现联合国可持续发展目标(SDGs);

鉴于 COVID-19 大流行病和航空运输业的恢复迟缓,对民用航空以及各国和其他资金来源优先投资世界范围民用航空发展和基础设施项目的方式产生了显著的影响,并导致了国际民航组织技术合作项目的取消或延误;

鉴于为在协调的全球基础上重启国际航空运输业并从大流行病的影响中得到恢复,并使航空在 COVID-19 之后更加可持续且更具韧性,国际民航组织为各政府和业界运营人制定了实用、一致的指导;

鉴于国际民航组织实施套包(iPacks)的制定和实施,与理事会航空恢复工作队(CART)报告所载的措施和建议完全一致,并且是其实施的关键要素;

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向各国家提供初步支持,国际民航组织审计查明的缺陷,并协助其开展与 COVID-19 相关的重启、恢复和韧性方面的工作;

鉴于项目的事后评估构成评估和监测单独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. 敦促各缔约国在通过国际民航组织实施民用航空发展项目时, 优先考虑国际民航组织普遍安全监督审计计划和普遍安保审计计划持续监测做法调查发现的问题和建议, 以及地区规划和实施小组 (PIRGs) 和地区航空安全组 (RASGs) 等等其他来源的结论和决定, 以期纠正所查明的缺陷、解决重大安全和安保关切, 并抓住民用航空领域的所有改进机会, 同时直接促进实现国际民航组织的所有战略目标;
3. 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它们所带来的巨大相关利益而对通过技术合作和技术援助方案, 优先安排对此类项目的管理和执行;
4. 鼓励从事民用航空的国家和非国家实体寻求国际民航组织的支助, 在必要时, 通过其实施支助方案和活动来应对 COVID-19 带来的航空挑战, 以加快重启和恢复;
5. 要求秘书长加强本组织对实施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;
6. 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;
7. 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 (RTCs) 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;
8. 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, 应按照项目协定的相关条款确保对专家、培训和采购问题及时做出决定;
9. 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;
10. 提请缔约国、供资伙伴和其他航空利害攸关方注意国际民航组织的实施套包 (iPacks), 提供由指导材料、培训、工具和专家支助组成的可随时部署、高效和标准化的解决方案, 以期通过协调一致和灵活的解决办法, 促进实施国际民航组织的各项规定并为国家实体提供指导;
11. 要求所有缔约国鼓励完全合格的技术专家提出申请, 以列入技术合作局的专家备用名册中;

12. 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对实施国际民航组织标准和建议措施的影响；

13. 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

14. 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。

A22-7: 联合检查组章程

A39-17: 国际民航组织航空志愿者方案

鉴于根据《公约》第三十七条，各缔约国承允在关于航空器、人员、机场、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；

鉴于许多缔约国很难落实根据《公约》承担的义务以及在执行国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的水平方面仍存在很大差距；

鉴于一些国家财政和人力资源能力不足，无法充分地解决本国民用航空系统中的缺陷；

鉴于国际民航组织通过在航空安全伙伴当中协调援助和调配资源，在促进执行标准和建议措施及纠正与安全有关的缺陷方面发挥着领导作用；

鉴于需要并且应当向各国提供援助，解决国际民航组织安全和保安审计中发现的不足之处，发展执行国际民航组织标准和建议措施的能力，应对影响各国航空系统的各种紧急情况和促进自力更生和增长；

回顾联合国大会第70/129号决议 — 将志愿服务纳入和平与发展工作：下一个十年及其后的行动计划；

鉴于自愿服务内容丰富和具有普遍性及价值，能够成为世界范围内各国和各伙伴的强有力发展的工具和资产，应该充分利用志愿服务作为技术支助的补充资源的潜力；和

鉴于来自国际民航组织、航空界、各国和私营部门的熟练和经验丰富的航空专业人员是知识的宝贵来源，能够有助于民用航空的可持续发展。

大会：

1. 推动志愿服务，使之成为具备资格的专家积极参与全世界民用航空可持续发展的重要而有益的工具；

2. 核准理事会就建立和宣传国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）所作的各项决定；
3. 鼓励国际民航组织、各国、航空业界和私营部门技能娴熟和经验丰富的航空专业人员，通过国际民航组织航空志愿者方案，作为志愿者切实参与和融入国际民航组织的技术援助/合作方案和项目；
4. 邀请各缔约国酌情考虑让国际民航组织航空志愿者方案成为技术援助/合作的对象；
5. 强调为志愿者行动提供足够的手段对于充分借助自愿服务和国际民航组织航空志愿者方案的潜力而言至关重要；
6. 鼓励各缔约国和有能力这样做的其他利害攸关方与国际民用航空界进行协调，通过提供财政和人力资源，支持发展中国家和最不发达国家努力履行根据《国际民用航空公约》承担的义务，参与到国际民航组织航空志愿者方案中来；
7. 邀请各捐助国、金融机构和其他发展伙伴通过国际民航组织航空志愿者方案，提供持续的资金，支持国际民航组织航空志愿者方案的管理、监测和实施；和
8. 促请理事会支持和协助宣传国际民航组织航空志愿者方案。

A22-11： 在恢复国际机场及相关空中航行设施运营方面提供国际援助

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；

鉴于机场、空中航行、气象和通信服务及其他空中航行设施的提供对于为国际空中航行提供便利是必不可少的；

鉴于存在机场及相关空中航行设施遭到重大灾害的损害或破坏，而有关国家在无国际合作的情况下无法使其恢复运营的事例；和

鉴于此类国际机场及相关设施的运营的尽快恢复符合所有缔约国的利益；

大会：

1. 敦促所有有能力的缔约国，根据有关国家向理事会提出的请求，通过提供合格人员和运营设备向该国提供即时援助，使包括遭到损害或破坏的设施在内的国际机场的全部运营迅速地重新开始，直到有关国家自己的服务全部恢复为止；
2. 指示理事会在尽可能早的日期制定一项运营专家和应急设备的应急计划，以便应有关国家的请求，并在由其支付费用的情况下立即提供援助，使遭到损害或破坏的国际机场和相关设施重新开始运营，直至有关国家自己的替代服务得以恢复为止；

3. 指示理事会使用由其支配的一切手段，满足各国的任何此类请求；
4. 请所有缔约国为此目的，应理事会的要求，提供必要的人员和设备，以援助有关国家迅速恢复国际机场及相关空中航行设施的运营。

A39-22: 标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知

A40-4: 国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

A22-19: 地区计划实施方面的援助和咨询

A29-13: 安全监督的改善

A32-11: 国际民航组织普遍安全监督审计计划的订立

A33-9: 解决普遍安全监督审计计划查明的缺陷和促进技术合作项目的质量保障

A35-15: 国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统以及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明

A32-12: 1998 年全球通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统实施会议的后续行动

A40-3: 为维持和提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料

A40-1: 国际民航组织关于安全和空中航行的全球规划

A40-13: 普遍安全监督审计计划（USOAP）的持续监测做法

A40-6: 通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标

A38-8: 无线电话通信中使用英语的能力

第 VII 部分 非法干扰

总则

A33-1: 关于滥用民用航空器作为杀伤性武器和涉及民用航空的其他恐怖主义行为的宣言

目睹 2001 年 9 月 11 日在美国发生的导致众多无辜生命丧失、人类苦难和巨大破坏的令人痛恨的恐怖行为；

向美国、向世界上失去其国民的七十多个其他国家以及这一前所未有的犯罪行为的受害者家属表示最深切的同情；

认识到这些恐怖行为不仅违背了基本的人道考虑，而且还构成利用民用航空器对文明社会进行武装攻击的行为，因而与国际法背道而驰；

认识到恐怖组织造成的新型威胁需要各国作出新的一致努力和采取新的、一致的合作政策；

忆及关于意图破坏飞行中的民用航空器的非法干扰和恐怖主义行为的 A22-5、A27-9 和 A32-22 号决议；

忆及关于消除国际恐怖主义措施的联合国大会第 55/158 号决议和关于谴责和打击国际恐怖主义的联合国安全理事会第 1368 号和第 1373 号决议；

大会：

1. 强烈谴责这些行为是违背基本的人道考虑、违反社会行为准则和违反国际法的行为；

庄严

2. 宣布将民用航空器用做杀伤性武器的此类行为违背《国际民用航空公约》的文字和精神，特别是其前言及第四条和第四十四条，此类行为和其他涉及民用航空或民用航空设施的恐怖主义行为构成违反国际法的严重犯罪；

3. 敦促所有缔约国按照《公约》第四条，确保民用航空不用于与《国际民用航空公约》宗旨不相符合的任何目的，追究那些错误地将民用航空器用做杀伤性武器的人，包括那些负责策划和组织此类行为或协助、支助或包庇作案者的人并对其进行严厉惩罚；

4. 敦促所有缔约国加强合作，以便协助此类行为的调查和对责任人的拘捕和起诉，并确保那些参与这些恐怖主义行为的人，无论其参与的性质如何，在任何地方都找不到安全的庇护所；

5. 敦促所有缔约国加强努力，以便实现全面实施和执行关于航空安保的多边公约，以及国际民航组织有关安保的标准和建议措施及程序，监督此类实施，并在其领土内采取与威胁程度相适应的额外安保措施，以便防止和消除涉及民用航空的恐怖主义行为；

6. 敦促所有缔约国以财政或人力资源的形式向国际民航组织的航空安保机制进行捐助，以支持和加强对恐怖主义和民用航空非法干扰行为的打击；呼吁各缔约国一致同意对以下第 7 段提及的国际民航组织在航空安保方面的紧急行动进行特别资助；并指示理事会为更加稳定地资助国际民航组织在航空安保方面的行动，包括适当的补救行动编制提案和作出适当决定；

7. 指示理事会和秘书长紧急行动，以处理新的和正在出现的对民用航空的威胁，特别是审查现有航空安保公约是否充分；审查国际民航组织航空安保方案，包括审查《公约》附件 17 及其他有关附件；审议建立除其他外与机场安保安排和民用航空安保方案有关的国际民航组织普遍安保监督审计计划；审议采取任何其他被认为有用或必要的行动，包括技术合作；和

8. 指示理事会尽早，如有可能在 2001 年，在蒙特利尔召开关于航空安保的部长级高级别国际会议，目标是：防止、打击和消除涉及民用航空的恐怖主义行为；加强国际民航组织在通过安保方面的标准和建议措施及检查其实施情况方面的作用；以及确保以上第 6 段提及的必要的财政手段。

A17-1：大会宣言

鉴于国际民用航空运输有助于建立和保持世界人民之间的友谊和了解以及促进国家之间的交往；

鉴于针对国际民用航空运输和机场及此类航空运输所用的其他设施的暴力行为危及这些运输、机场和设施的安全、严重影响国际航空服务运营并削弱世界人民对国际民用航空运输安全的信任；

鉴于各缔约国由于注意到针对国际航空运输的暴力行为数量日益增加，因而严重关注此类航空运输的安全和安保；

大会：

谴责针对国际航空运输中的航空器、航空器机组和乘客的一切暴力行为；

谴责针对民用航空人员、民用机场和国际民用航空运输所用其他设施的一切暴力行为；

紧急要求各国在任何情况下，不诉诸针对国际民用航空运输和机场及服务于此类运输的其他设施的暴力行为；

紧急要求各国在有关国际公约生效之前，采取有效措施，制止和预防此类行为，并按照其国家法律确保对犯有这些行为的人进行起诉；

通过下列宣言：

国际民用航空组织大会，

召开特别会议，处理针对国际民用航空运输航空器、民用机场设施和其他有关设施的非法劫持和暴力行为令人震惊增加的问题；

铭记《国际民用航空公约》详述的原则；

认识到利用本组织一切资源预防和制止此类行为的迫切需要；

严正

1. 痛惜破坏世界人民对航空运输的信任的行为。
2. 对此类行为造成的生命的丧失和重要经济资源的毁坏和损害表示惋惜。
3. 谴责针对国际民用航空运输中的航空器、机组和乘客以及针对民用航空人员、民用机场和国际民用航空运输所用的其他设施的一切暴力行为。
4. 认识到各国之间迫切需要取得协商一致的意见，以便保证为了国际民用航空运输的安全而进行广泛的国际合作。
5. 要求各国采取一致行动，制止危及国际民用航空运输安全而有序发展的一切行为。
6. 要求尽快执行本届大会的决定和建议，以便预防和制止此类行为。

A33-3： 增强国际民航组织的有效性（以面对新的挑战）

A34-1： 根据大会 A33-27 号决议第 3 执行条款设立的单独帐户中的资金的使用

国际民航组织关于非法干扰的持续政策

A41-18： 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 A40-11 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 A40-11 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 41 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 41 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 A40-11 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、陆侧攻击构成的威胁、包括便携式防空系统（MANPADS）的地对空威胁、其它远距离攻击、化学威胁、使用无人驾驶航空器系统（UAS）进行的攻击、航空货运系统滥用于恐怖主义目的、将航空器作为武器、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内部人员威胁，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，以及贩卖人口、野生动物和其他非法物品，会显露或加剧可能遭到图谋进行非法干扰行为者利用的脆弱性；

忆及 A40-12 号决议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 2178(2014)、2309(2016)、2341(2016)、2395(2017)、2396(2017)、2482(2019) 和 2617(2021) 号联合国安全理事会决议 (UNSCR)；

铭记联合国全球反恐战略 (2006 年) 作为一项加强国家、地区和国际反恐努力的全球文书；

铭记国际民航组织及其成员国为实施联合国全球反恐战略所付出的努力，以加强国际、地区和国家反恐工作，包括采取切实步骤增进成员国应对恐怖主义威胁的能力，并加强协调联合国系统开展的反恐活动；

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；

认识到成员国需要在其他成员国、国际民航组织、地区机构、业界以及所有其他利害攸关方的集体支助下，加大努力实现为 2023 年和 2030 年制定的全球航空安保计划全球理想目标；

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；

认识到成员国、业界和其他利害攸关方一直需要促进航空安保意识的提高和强大而有效的安保文化；

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第二次航空安保高级别会议的公报以及会议的结论和建议；和

忆及各成员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。

认识到 COVID-19 大流行带来的限制和公共卫生措施对航空业产生了严重影响，国际民航组织和成员国在就航空安保政策和措施作出决定时必须考虑到这种影响；和

重申在 COVID-19 高级别会议 (HLCC 2021) 部长级宣言中的承诺，除其他外，需要做好航空运行准备以确保安全、安保和有序的交通流量，并从当前和过去的大流行病中吸取经验教训，以确保国际航空的长期复原力。

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. 憎恶地注意到旨在破坏飞行中的民用航空器和民用机场、以地对空威胁、使用无人驾驶航空器系统攻击和其他远距离攻击以及滥用民用航空器作为杀伤性武器造成机上和地面人员丧生的所有非法干扰行为和未遂行为；

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

4. 要求所有成员国确认其对于国际民航组织既定政策的坚决支持，单独地和相互合作地运用最有效的安保措施，根据附件 17—《航空安保》和附件 9—《简化手续》中与安保相关的规定所要求和建议，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其各自的能力实施联合国安理会第 2178、2309、2341、2395、2396 和 2482 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，要求秘书长在国际民航组织内部及其地区办事处提高对航空安保的重视，并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. 指示理事会确保航空安保专家组对全球航空安保计划进行定期审查，使其保持相关性，其优先事项针对处理现有和新出现的威胁，并继续作为有用的工具以支持成员国努力实现附件 17—《航空安保》的充分实施；

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，包括航空业因 COVID 19 大流行的后果已发生的变化，确保其中载有明确和集体的航空安保目的与目标以及使用现有进程和工具监测进展的机制，以协助国际民航组织、成员国和利害攸关方确保航空安保的持续改进；

12. 指示秘书长利用与成员国和业界之间的协商机制继续全面审查和完善国际民航组织航空安保计划及方案，以确保这些计划及方案仍然有助于实现其预期目的并适应新的航空安保挑战，同时虑及创新性做法以进一步改进或加强他们的有效性。审查的结果，包括任何建议，应该定期向理事会进行报告；

13. 敦促所有成员国积极地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，考虑到为全球航空安保计划制定的 2023 年和 2030 年全球理想目标；和

14. 敦促所有成员国、行业和其他利害攸关方继续采取实际行动，加强航空安保文化，以支持安保措施的有效实施，并促进所有实体和个人的安保意识和最佳安保行为。

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的 国际航空法律文书、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）、《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）¹ 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成员国甚至在批准、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. 要求秘书长继续提醒成员国成为《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成员国所要求的援助。

¹ 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。

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成员国不断保持警惕并制定和实施减轻威胁的行动，包括载于附件 17 —《航空安保》和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的规定；

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持续合作；

鉴于确保政府机构、机场当局、航空器运营人和其他实体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，并考虑到对民用航空安全的任何意外影响；

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和胜任称职的安保人员，保护民用航空的反措施才能有效；

鉴于 COVID-19 大流行可能已要求根据情况而授权暂时放宽特定安保要求；

认识到仔细评估和处理航空运行恢复相关风险的重要性，特别注意因大流行病对工作人员的影响所导致的风险；

鉴于 COVID-19 大流行要求处理安保威胁和风险并虑及新的卫生相关风险，同时确保简化手续和可持续性的平衡；

鉴于在各个层级和跨整个航空领域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、基于证据及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. 敦促所有成员国以单独方式和以与其他成员国合作的方式，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；

3. 重申成员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；

4. 敦促各成员国完全和可持续地实施附件 17 —《航空安保》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— 限制发行）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；

5. 鼓励成员国高度重视为应对内部人员威胁最近通过的标准，确保在其各自管辖区内对其有效实施，并继续调整和采取措施应对这一威胁；

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和创新技术、技能和流程；

8. 鼓励成员国和业界协调努力，发展航空安保检查，以更加灵活地应对新威胁、更加无缝和以旅客为中心，同时确保持续实现附件 17 —《航空安保》中的安保目标；

9. 鼓励各成员国和所有航空实体推广强大和有效的航空安保文化包括制定工作队伍和公众的安保意识方案和活动，以强调安保人人有责；

10. 敦促成员国维持胜任称职、积极进取和训练有素的工作队伍，并采取行动以保证和维持 COVID-19 大流行之前已存在的工作人员能力；

11. 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，包括当限制或其他情况不允许进行现场监测活动时采用远程技巧，以确保安保措施得到有效和可持续实施。

12. 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，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，酌情扩大成员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物品和材料，预防将此类物品和材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；
- d) 确定基于证据和风险的、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、机组人员和合法贸易的影响；
- e) 加大保障航空货运和邮件安保系统努力的力度，办法是：
 - 1) 建立强有力、可持续和适应性强的航空货运安保框架；
 - 2) 有效和可持续地实施健全的安保保障；
 - 3) 酌情就航空货运和邮件安保采取整体供应链做法；
 - 4) 建立和加强对航空货运和邮件安保的监督和质量控制；
 - 5) 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；
 - 6) 同其他成员国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
 - 7) 加强强化航空货运和邮件安保能力建设和创新的各项举措；
- f) 考虑无人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) 确保对各自领土和空域中的民用航空安保威胁和风险持续进行评估，使用这些评估为反措施的制定提供适当信息并调整航空安保政策设置，且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：
 - 1) 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适当的平衡；
 - 2) 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；
 - 3) 尽量避免在候机楼内部或附近区域因人群聚集而带来的脆弱性；和
 - 4) 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，考虑到 COVID-19 大流行的影响以及大流行病已造成新的或加剧了现有内部人员漏洞的可能性。

13. 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 and 有效地执行标准和建议措施以及指导材料，并通过向旅行公众提供清楚、及时和现有的信息，把对标准的混淆或不一致的解释所引起的对航空旅行的扰乱减至最小程度；

14. 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以避免重复；

15. 要求国际民航组织：

- a) 确保附件 17 —《航空保安》和附件 9 —《简化手续》的条款相互融合和补充；
- b) 通过应有关成员国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，并制订适当和基于证据及风险的预防措施；
- d) 促进制定相互承认的进程，以便协助成员国实现互惠安排，包括一站式安保安排，这些安排承认成员国按照附件 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持续地交流信息；和
- e) 继续与航空安保专家组和网络安全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；和

16. 指示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—限制发行) 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；

17. 指示秘书长确保定期审查和更新国际民航组织《航空安保全球风险背景综述》(Doc 10108 号文件 — 限制发行)，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，以及按照 Doc 10108 号文件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的建议；

18. 指示秘书长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

19. 指示理事会对航空安保专家组的职权范围进行不断评估并建立治理程序，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；和

20. 指示秘书长继续确保将航空安保适当定位为国际民航组织秘书处的核心原则和职能组成部分，使其与国际民用航空的进步、可持续性和安全有序发展的关键重要性相称。

附录 D

国际民航组织普遍安保审计计划 — 持续监测做法

鉴于国际民航组织普遍安保审计计划持续监测做法 (USAP-CMA)，已经成功地完成了 A40-11 号决议附录 D 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 —《航空保安》标准和附件 9 —《简化手续》中与安保相关的标准；

鉴于各成员国建立一个有效的航空安保监督系统，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持续监测做法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，促进成员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的审计结果对了解全球、地区和个体成员国家航空安保态势做出重要贡献；且汇编的普遍安保审计计划持续监测做法数据，也可用来确定成员国是否正在实现全球航空安保计划提出的理想目标；

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持续监测做法审计所查明的缺陷，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，要在既需要使成员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，便利对成员国进行援助的重要性；

认识到继续实施普遍安保审计计划持续监测做法以及该计划的持续演变，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；

认识到 COVID-19 大流行和资源局限的影响限制了能够进行审计的频率；

忆及大会第 40 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. 注意到，普遍安保审计计划持续监测做法有助于通过审计和持续监测成员国的航空安保绩效来改善全球航空安保；

2. 要求秘书长确保普遍安保审计计划持续监测做法继续评估与衡量可持续和有效实施附件 17 标准，包括酌情就其合规采取基于风险的做法、附件 9 的安保相关标准，以及审计的优先排序是基于风险的，且普遍安保审计计划持续监测做法及时处理严重的缺陷；

3. 表示赞赏各成员国在普遍安保审计计划持续监测做法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持续监测做法的审计员，在进行普遍安保审计计划 — 持续监测做法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持续监测做法的审计组组长；

4. 要求理事会确保普遍安保审计计划持续监测做法继续以及得到足够资源，并监督其活动，因为该计划监测成员国在建立和维持可持续的航空安保系统、遵守国际民航组织与安保有关的标准的能力以及实施纠正行动计划以及及时处理普遍安保审计计划持续监测做法审计期间查明的缺陷；

5. 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，并敦促秘书处与秘书处普遍安保审计计划持续监测做法研究组协商，继续提高该计划的有效性；

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，包括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) 在国际民航组织安排的普遍安保审计计划持续监测做法活动之前，根据既定时间表编制并向国际民航组织提交所有规定的文件；
- c) 在进行普遍安保审计计划持续监测做法活动期间，便利普遍安保审计计划持续监测做法小组的工作；
- d) 拟定并提交一份用以处理普遍安保审计计划持续监测做法活动中查明之缺陷的适当纠正行动计划；和
- e) 在成员国和国际民航组织商定的时限内实施那些纠正措施。

8. 要求秘书长采取措施，尽快将普遍安保审计计划持续监测做法的人员配置及其活动供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；和

9. 要求理事会向大会下一届常会提交一份关于普遍安保审计计划持续监测做法实施情况的进度报告。

附录 E

国际民航组织实施支助和发展 — 安保方案（ISD-SEC）方案

鉴于实施预防非法干扰国际民用航空的行为的技术措施需要财物资源和人员培训；和

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

大会：

1. 指示秘书长运用本组织的影响力促进成员国和其他航空实体在全世界范围的工作，通过鼓励经协调、有的放矢和经优先排序的国际航空安保能力建设活动，向成员国提供有效的技术援助和支持；
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. 指示秘书长确保，所收到的针对航空安保实施支助和发展活动的捐助全部只用于这些活动；
4. 敦促有能力的成员国协助在航空安保领域提供有效和有针对性的能力建设活动。此种活动应包括培训、技术援助以及实施支助和发展、技术转让和在需要时提供其他必要资源，以便使所有成员国实现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. 指示秘书长尽可能地推进对援助方案和活动进行协调，包括收集与此类举措相关的任何可获信息；
9. 指示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方案活动做出贡献；
13. 要求秘书长监督、制定、促进、支持、维持和定期重估国际民航组织航空安保培训中心（ASTC）网络，以确保满足培训要求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航空安保培训。

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航空法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成员国权利和义务可在成员国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，并确保成员国、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. 敦促国际民航组织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. 要求国际民航组织继续：

a) 鼓励成员国报告其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，便利成员国做出共同一致的反应，并鼓励成员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成员国和有关的国际和地区组织做出有效的全球回应；和

认识到为加强联合国以共同方法支持成员国实施联合国全球反恐战略和相关的联合国决议和任务，制定了联合国全球反恐协调契约。

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)、非洲联盟(AU)、欧洲联盟(EU)、阿拉伯民用航空组织(ACAO)、非洲民用航空委员会(AFCAC)、欧洲民用航空会议(ECAC)、拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)、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. 指示理事会继续与联合国反恐委员会(CTC)在航空安保和边境管理领域的打击恐怖主义全球努力中合作，并要求秘书长利用本组织的专业知识协助联合国反恐执行局(UNCTED)进行国家访问，以评估成员国的反恐努力，包括取得的进展、仍存在的缺失以及技术援助需要的优先领域，并查明与恐怖主义有关的趋势和挑战以及在执行安全理事会相关决议时采用的最佳做法；和

3. 指示秘书长利用本组织在航空安保和边境管理领域的专业知识，支持联合国全球反恐协调契约框架的工作，以加强联合国预防和打击恐怖主义的共同方法，并协助联合国反恐办公室(UNOCT)向成员国提供技术援助和能力建设支持的努力，同时确保协调援助活动以避免工作重复并确保高效利用资源。

A40-12：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 —《航空安保》；
- 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全的大会第 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。

A36-18: 关于航空安保行动计划的财务捐助

鉴于国际民用航空的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;

鉴于恐怖行为的威胁、航空器的非法劫持和针对民用航空的其他非法干扰行为,包括企图破坏航空器的行为,以及企图将航空器用做杀伤性武器的行为,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;

忆及大会第 A35-10 号决议;

核准理事会通过的航空安保行动计划,以紧急处理新的正在出现的对民航的威胁,特别是建立尤其是与机场安保安排和民用航空安保方案有关的国际民航组织普遍安保审计计划,审查现有航空安保公约是否充分,并审查国际民航组织航空安保方案,包括审查《公约》附件 17 及其他有关附件;

深信航空安保将继续是国际民航组织的一项关键和优先方案,并且有必要在下一个三年期制定和实施工作方案,以处理根据大会第 A35-10 号决议所查明的问题;和

注意到秘书长已将接近 50% 的航空安保行动计划纳入了经常预算,由于预算和财务限制,实施航空安保工作方案所需的资金不能完全纳入 2008 年 — 2010 年的经常预算;

大会

1. 对缔约国以人力和财务资源的形式提供的自愿捐助表示赞赏,这些自愿捐助预期到 2008 年年底将达到至少 460 万美元,用于在 2008 年 — 2010 年三年期内实施航空安保行动计划;

2. 敦促所有缔约国尽快地并最好作为其 2008 年分摊会费的一部分来提供自愿捐助,以便为实施航空安保行动计划提供资金,建议的捐助将以大会批准的 2008 年经常预算摊款比额为基础;

3. 敦促所有缔约国提前做出自愿捐助的认捐,并且在 2008 年初支付捐款,以便确保航空安保行动计划的适当规划和实施;

4. 敦促理事会继续逐步地将资金要求纳入到经常方案,以支持航空安保行动计划的长期持续性,并相应地要求秘书长在编制 2011 年—2013 年方案预算草案时,就将其完全纳入提出具体建议;和

5. 宣布本决议取代大会第 A35-10 号决议。

A27-9：企图摧毁飞行中的民用航空器的非法干扰行为

考虑到最近导致许多无辜人员死亡和民用航空器毁坏的非法干扰国际民用航空的行为，并向这些犯罪行为造成的所有遇难者的家属表示最诚挚的同情；

憎恶地注意到再三出现的企图完全摧毁飞行中的民用航空器和造成机上人员全部死亡的非法干扰行为；

认识到一切非法干扰国际民用航空的行为均构成违反国际法的严重犯罪；

回顾其 A17-1 和 A27-7 号决议；

注意到联合国安全理事会的第 635 号决议；

大会：

1. 强烈谴责最近发生的一切摧毁飞行中的民用航空器的犯罪行为；
2. 敦促各成员国加强努力，充分实施国际民航组织制定的有关航空安保的标准、建议措施和程序，并在威胁程度的增加要求采取额外安保措施的任何时候，采取任何适当的此类措施；
3. 要求有能力的成员国，为需要的国家增加技术、财政和物质援助，以确保这些规定的普遍应用；
4. 紧急要求成员国加速有关安保设备和炸药探测的研究，以便尽快加以广泛应用，并积极参加为便于探测制定标识炸药的国际制度的工作；
5. 指示理事会采取必要措施，在大会后尽快继续其工作及其附属机构的工作，以便在可能的最短时间内完成在其 1989 年 2 月 16 日的决议中通过的全部方案，并采取它认为必要的任何其他行动。

有关非法干扰的其他事项**A36-19 号决议： 便携式防空系统（MANPADS）对民用航空造成的威胁**

表示对恐怖主义行为对民用航空造成的全球威胁，尤其是便携式防空系统（MANPADS）、其他地对空导弹系统、轻武器和火箭推进的榴弹造成的威胁的深切的关切；

忆及联合国大会关于小武器和轻武器非法贸易的各方面问题的第 61/66 号决议，关于防止非法转让和擅自获取及使用便携式防空系统的第 60/77 号决议，关于协助各国制止小武器和轻武器非法贩运并加以收集的第 61/71 号决议和联合国全球反恐战略的第 60/288 号决议；

注意到《使各国能及时可靠地查明和追踪非法小武器和轻武器的国际文书》(A/60/88)和《关于常规武器和两用物品及技术的出口管制的瓦塞纳尔安排 — MANPADS 出口管制的要素》和《美洲国家禁止非法制造和贩运火器、弹药、爆炸物及其他有关材料公约》;

满意地注意到其他国际和地区组织旨在对便携式防空系统对民用航空造成的威胁做出更为全面和一致的回应的不懈努力; 和

认识到便携式防空系统造成的具体威胁需要各国采取全面作法和负责任的政策;

大会:

1. 敦促所有缔约国采取必要措施, 对便携式防空系统的进口、出口、转让或再转让和储存管理相关培训与技术以及对转让便携式防空系统生产能力的限制实行严格和有效的管制;

2. 要求所有缔约国在国际、地区和次地区层面上进行合作, 以便加强和协调国际努力, 实施经过考虑其效力和费用后而认真选择的对策, 对付便携式防空系统造成的威胁;

3. 要求所有缔约国采取必要措施, 确保尽早销毁其领土内未经批准的便携式防空系统;

4. 敦促所有缔约国实施联合国大会第 61/66 号决议: 小武器和轻武器非法贸易的各方面问题中所提及的《使各国能及时可靠地查明和追踪非法小武器和轻武器的国际文书》;

5. 敦促所有缔约国实行《瓦塞纳尔安排 — MANPADS 出口管制的要素》中规定的原则;

6. 指示理事会要求秘书长不断跟踪便携式防空系统对民用航空造成的威胁, 继续对这一威胁制定相应的防范措施, 定期要求缔约国向本组织通报执行本决议的现状及为履行这一要求采取的措施; 和

7. 宣布本决议取代第 A35-11 号决议。

A35-2: 《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》 第 IV 条的适用

认识到《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》对于防止针对民用航空的非法行为的重要性;

意识到国际炸药技术委员会目前为修订公约的技术附件所作的提议, 目的在于按质量将 2, 3 — 二甲基 — 2, 3 — 二硝甲丁烷 (DMNB) 识别剂的规定最低浓度从 0.1% 提出高到 1.0%;

铭记尤其是在对技术附件进行修订之后, 需要为炸药的侦测系统保持一个统一的机制; 和

注意到经理事会批准的法律委员会的建议，即公约第 IV 条经必要修改后应适用于未按照经修订的技术附件添加识别剂的炸药；

大会：

督促加入公约的国际民航组织缔约国按下述方式在其相互关系中适用公约第 IV 条：

- 1) 在生产时符合技术附件第 2 部分的要求，因为上述对技术附件的修订，即将识别剂 DMNB 最低浓度按质量从 0.1%提高到 1.0%，而不再符合第 2 部分要求的炸药，应当自该修订生效后遵守第 IV 条第（2）和第（3）款的规定。
- 2) 因此，自对技术附件第 2 部分的该修订生效后，未对修订表示反对的各缔约国应当采取必要措施以确保：
 - a) 对前一段所述在其领土内的所有库存炸药，如不是由其行使军事或警察职能的当局所持有，在自本修订生效之日起三年之内，予以销毁或用于不违背本公约目标之目的，或者添加识别剂或者使之永久失效；和
 - b) 对 a) 分段所述由其行使军事或警察职能的当局所持有，而不构成经正式批准的军事装置不可分开部分的所有库存炸药，在自本修订生效之日起十五年之内，予以销毁或用于不违背本公约目标之目的，或者添加识别剂或者使之永久失效。
- 3) 前一段应当适用于任何撤消其对修订的反对意见的缔约国，时间则自其表示同意接受约束之日开始。
- 4) 除非任何缔约国通知其它所有缔约国和理事会它不同意此种适用，上述各段，经必要修改，应当适用于今后对技术附件的任何修订。此种通知应当在《公约》第 VII 条第 3 款所示 90 天期内做出。

A20-1： 一架黎巴嫩民用航空器被一架以色列军用航空器迫使改航并被其劫持事件

A22-5： 造成 73 名乘客和机组人员丧生的一架执行定期航班飞行的古巴民用航空器在加勒比海遭到破坏并且坠毁的事件

A35-1： 恐怖主义行为以及摧毁俄罗斯民用航空器造成包括旅客和机组人员在内 90 人丧生的事件

A41-19: 解决民用航空网络安全问题

鉴于国际航空系统是高度复杂和综合的系统，由对民航运行的安全和安保至关重要的系统组成；

注意到航空领域越来越依赖信息、数据和系统的可用性、完整性和保密性；

考虑到民航的网络威胁正在快速持续地演变，并且如同在现实领域，航空继续成为网络领域犯罪份子的目标，并且网络威胁可以演变，影响到全世界范围的关键民用航空系统；

认识到不是所有影响民用航空安全的网络安全事件都是非法和/或故意的；

认识到网络安全挑战和解决方案的多面性和多学科特点，并注意到网络风险可同时影响到广泛的航空领域并迅速扩散；

重申《国际民用航空公约》（芝加哥公约）规定的义务来确保民用航空的安全、安保和持续性；

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补充议定书》《北京议定书》将改进全球法律工具将国际民航网络攻击作为犯罪应对，因此各国广泛批准这些文书将确保这些攻击无论发生在世界何处，都会受到震慑和惩罚；

重申解决民航关键系统、数据和信息的网络安全和网络复原力不受网络威胁和危险的重要性和紧迫性，包括民用和军用航空之间的共用接口；

考虑到需要协同工作从而努力制定有效和协调的全球框架来应对航空网络安全，和支助全球航空系统网络安全和网络复原力，应对可能会带来民用航空安全和/或安保危险的网络安全威胁；

认识到国际民航组织在航空网络安全和网络复原力方面跨越不同航空学科的领导力和工作；

认识到航空网络安全需要在全球、地区和国家层面进行协调从而保证保护措施和风险管理体系的一致性和全面互相操作性；

认识到为民航网络安全建立清楚的国家治理和问责制的重要性，包括指定负责航空网络安全的国家主管当局与有关国家当局和机构协调，和

认可旨在协作和整体解决网络安全问题方面相关倡议、行动计划、出版物和其他媒体的价值。

大会：

1. 敦促成员国通过和批准将《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补充议定书》《北京议定书》作为处理民航网络攻击的方法；

2. 呼吁各国和业界利害攸关方采取下述行动来应对针对民航的网络威胁：

- a) 实施国际民航组织航空网络安全战略，并利用国际民航组织网络安全行动计划作为工具来支助实施航空网络安全战略；
- b) 指定航空网络安全主管当局，并确定该当局和相关国家部门之间的互动；
- c) 确定国家机构和业界利害攸关方在民航网络安全方面的责任；
- d) 制定和实施强大的网络安全风险管理框架，吸取相应的安全和安保风险管理实践的经验，和采纳基于风险的方法来保护重要的民航系统、信息和数据免受网络威胁；
- e) 制定政策和分配资源来确保，针对关键的航空系统：系统架构在设计上是安全的；系统受到保护并具有复原力；数据在存储和迁移时安全并可用；系统监测、事件检测和报告以及方法得以执行；制定并实践事件恢复计划；以及进行网络事件的法医分析；
- f) 鼓励政府/业界针对航空网络安全战略、政策和规划以及信息共享进行协调，从而帮助确定需要解决的关键漏洞；
- g) 鼓励民用/军方在确认、保护、监控共同漏洞以及民用和军事航空系统接口数据流动方面进行合作，并协作应对共同网络威胁和从网络事件中恢复；
- h) 发展并参加国内和国际的政府/业界合作伙伴关系和机制从而对网络威胁、事件、趋势和减缓努力进行系统信息共享；
- i) 设计并实施跨民用航空领域的强大网络安全文化；
- j) 鼓励各国继续为国际民航组织在制定国际标准、战略和最佳做法时做出贡献，以支持推进航空网络安全和网络复原力；和
- k) 根据平行、跨部门和功能性的方法，继续协作制定国际民航组织的网络安全框架，涵盖航空安全、航空安保、简化手续、空中航行、通信、监视、空中交通管理、航空器运行、适航性、以及其他相关学科。

3. 指示国际民航组织：

- a) 继续推动普遍通过和批准《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）；和

- b) 继续确保通过国际民航组织解决航空网络安全问题的新机制，以跨部门的方式考虑和协调网络安全和网络复原力问题。
-

第 VIII 部分 组织和人事

组织事项

A40-20: 增强国际民航组织的效率和有效性

A32-1: 增强国际民航组织的有效性（1999 年至 2001 年三年期及其后的持续改进措施）

A33-3: 增强国际民航组织的有效性（以面对新挑战）

A22-7: 联合检查组章程

一般人事政策

A1-51: 人事政策

鉴于大会已审查了临时理事会在建立和制定有关临时国际民航组织工作人员服务条件的政策和规章方面所采取的行动；

鉴于理事会有必要确定本常设组织工作人员的服务条件；和

鉴于大会注意到，就临时国际民航组织而言，在秘书处的人事任命方面尚无法实现理想的国际化程度；

大会因此：

1. 原则上核可临时理事会制定的人事政策和规章及其在理事会对其采取修改行动之前的持续有效性；
2. 指示根据临时规章制定一项长期的人事政策和有关根据该政策提供服务的规章，应特别注意载于第 5 委员会报告的关于这一主题的建议（文件 4383，A1-AD/29）；和

3. 指示理事会在此政策符合本组织最佳利益的情况下，制定缔约国暂时调派专业合格人员到秘书处工作应依据的程序。

A38-21：秘书长和理事会主席职位的任期限制

虑及 1997 年联合国大会一致通过的关于“加强联合国系统”的联合国 51/241 号决议的条款，其中建议四年一任的统一任期和连任一次的规定应用于联合国各计划署、基金及联合国大会和经济及社会理事会其他机构的行政主管；并鼓励联合国各专门机构考虑为其行政主管设置统一任期和任期限制；

鉴于根据《国际民用航空公约》（1944 年订于芝加哥）第五十八条，大会可以制定规则，作为理事会确定秘书长的任命及任用终止的办法的规范；

考虑到 2006 年 6 月 2 日和 9 日，理事会决定任命秘书长的规定任期应当为三至四年；不得任命已担任两个任期的秘书长担任第三个任期；

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

鉴于第五十一条未规定理事会主席可以连选连任的次数，以致可以自由地在实际做法上实行合理限制；

承认确定秘书长职位和理事会主席职位的任期限制是可取和恰当的，因为此种限制给任职者合理时间实现就职前理事会订立的目标，而同时有助于确保国际民航组织将会定期受益于在高层注入的新鲜理念和专业知识、以及高级职位任职者的定期更换将带来的更广泛的领导风范、文化及地域多样性；和

承认出于同样的原因，这样来适用这些任期限制是可取的，即无论是担任理事会主席或秘书长职位中的一个，还是两个职位都担任，整个任期不得超过两任；

大会：

1. 注意到理事会对秘书长职位做出两个任期的限制的决定，每个任期为三年；
2. 敦促成员国不予提名、并要求理事会不接受截至开始就职日期时已经担任理事会主席两个整任期的主席职位候选人；
3. 敦促成员国不予提名，并要求理事会不接受截至任期结束日期时将已担任理事会主席和秘书长这两个职位超过总共两个整任期的主席或秘书长职位候选人；和
4. 宣布本决议取代第 A36-28 号决议。

A21-12: 国际公务员制度委员会**A2-27: 国际民航组织的特权与豁免权****招聘和人员配置****A4-31: 秘书处内各国人员的分配**

鉴于遵照《公约》第五十八条，大会可以制定规范理事会确定本组织秘书长和其他人事任命和终止任用方法的规则；

鉴于载于国际民航组织服务守则（第 I 部分 — 一般政策，A.一招聘政策）的原则含有一项规定，即招聘应当尽可能在广泛的地域基础上进行，应当以尽力实现整个秘书处内各缔约国国民之间的平衡分配为目标；和

鉴于从理事会提交给本大会的报告（Doc 6980 号文件，A4-AD/1）中可以明显看出，到目前为止这些原则未能得到充分实施，国际招聘人员在很大比例上属于具有同一历史和政治渊源并使用一种共同语言的国家集团；

大会指示：

理事会在不损害基本效率或减损明确授予秘书长的责任的情况下，采取适当措施，保障本组织人员中各缔约国国民之间的平衡分配。

A14-6: 关于国际民航组织秘书处和地区办事处员额的公平地域代表性原则的遵守

鉴于《芝加哥公约》第五十八条规定，在符合大会制定的规则的情况下，由理事会确定本组织的人事任命方法；

鉴于理事会目前正在研究秘书处的结构、招聘政策和服务条件；

鉴于国际民航组织秘书处的政策方向和行政管理责任迄今为止一直主要由从较先进的缔约国招聘的人员承担；

鉴于欠先进的其他缔约国不久可能提供越来越多的符合各级招聘条件的人员；和

鉴于这些国家尽可能多的人员参加国际民航组织秘书处的工作是极为理想的；

大会决议如下：

1. 在聘用人员或与现有人员续签合同时，公平地域分配原则应当与所有其他相关因素一样得到重视；
2. 除一般事务和语文服务职类外，理事会应当遵循以下征聘政策，即按较大比例征聘首次任期不超过三年的短期合同，随后可以分次延期，每次延期不超过三年；和
3. 在适宜征聘来自缔约国政府部门的人员时，秘书长应当采取一切可行步骤，征求该国的同意与合作，在适当时，还要听取该国关于此人是否适合有关职位的意见。

A24-20： 关于国际民航组织秘书处员额的公平地域代表性原则的遵守和实施

遵循大会 A14-6 号决议，特别是其关于国际民航组织秘书处员额的公平地域代表性原则的条款 2；

铭记遵守这一原则及人员征聘和工作人员合同续签的其他标准是非常适宜的；

承认各缔约国渴望通过进一步加强本组织的国际性来增进相互了解与合作；和

重申各缔约国对保持高标准的技术能力和效率的普遍兴趣；

大会：

1. 决定理事会应该作为紧急事项：
 - a) 通过各项措施，促进国际民航组织秘书处员额更加公平地按地域分配，以便世界各地尽可能实现充分的代表性；
 - b) 制定征聘政策，包括关于甄选、晋级、合同续签、合同期限、服务延期、任用终止及相关事项的政策，以便实现各地区所有缔约国国民平衡代表性的原则；
 - c) 审查任命和晋级的现行做法，并制定关于秘书处关键职位的任命、任用终止、晋级、服务延期、合同续签和合同期限的原则、政策和方法；
 - d) 采取新的措施，有效和及时地实施依照上述 a)、b) 和 c) 制定的政策、方法和程序；和
 - e) 在秘书长向大会提交的年度进度报告的基础上，向大会 1986 年届会报告为实施本决议所采取的措施。

2. 请各缔约国鼓励合格人选申请专业人员空缺职位。

A41-26：国际民航组织两性平等方案：推进全球航空部门中的妇女参与

认识到世界人口的一半是由妇女组成的。

还认识到加强性别平等是消除一切歧视的努力的一部分并有助于实现更大的多元性；

确认2000年6月在联合国大会第二十三届特别会议上，在审查1995年9月在第四届世界妇女大会上通过的《北京宣言》和《行动纲要》的实施情况时，各国政府承诺采取进一步行动，加快实施《行动纲要》并确保在性别平等、发展与和平方面所做的承诺要得以充分实现；

考虑到2014年12月18日联合国大会通过的A/RES/69/151号决议，强调在以往关于“加强支持性别平等和妇女赋权的体制安排”的决议中提出的需要，促请所有行为体，包括联合国专门机构和私营部门，加强和加速行动以实现完全和有效实施《北京宣言》和《行动纲要》；

注意到在2015年9月召开的2015年联合国可持续发展峰会上，世界领导人聚集在纽约联合国总部通过了《2030年可持续发展议程》，承诺各国发展一种新的全球伙伴关系来减少极端贫困，设定了一系列目标即广为人知的可持续发展目标，其中第5项目标便是实现性别平等和为所有女性赋权；

欢迎2015年9月两性平等和妇女赋权全球领导人会议：“从承诺到行动”的成果，其间80多位世界领导人承诺将终结对女性的歧视，采取更多措施并设立更多目标，以加快实现妇女赋权和两性平等；

认识到性别平等和体面的工作可增加我们航空部门的可用合格人力资源数量；

还欢迎联合国妇女署每年庆祝国际妇女节的主题，使对这一天的纪念成为一种号召力，以构建对妇女的权益和在政治与经济领域的参与及决策能力的支持；

强调在2022年，即《行动纲要》通过后27年，男女之间巨大程度的不公在一些关键领域持续存在，其中包括但不限于得到体面工作和弥合性别薪酬差距；

还忆及联合国秘书长在1995年北京行动纲领中敦促各国际组织和联合国各专门机构，如国际民航组织，制定方案以便实现在所有级别50/50性别平衡的目标；

注意到实现航空中的性别平等要求在成员国、国际民航组织理事机构和技术机构、国际民航组织秘书处和航空部门四个不同层级进行动员，国际民航组织在制定其性别方案和政策并在报告其结果时必须对此加以全面和综合考虑；

认识到国际民航组织的性别平等政策必须基于全面的数据和统计，这些应具有与上述四个层级的相关性、按多年期进行收集和列示并附带地理分布情况；

认识到国际民航组织政策和方案的制定应该基于国家、其他国际组织、航空部门、大学和民间社团等所有相关利害攸关方之间更广泛的交流；

注意到按照大会在第A39-30号决议中的指示，于2017年制定了国际民航组织性别平等方案，其主要目的是促进和协调有针对性的方案和项目，以便促成和定期报告到2030年为实现性别平等目标，尤其是在国际民航组织、各国和全球航空部门之内专业和更高级别的就业方面取得的进展；

欢迎国际民航组织和各成员国根据国际民航组织大会第A39-30号决议取得的进展，同时为实现性别平等目标的进展有限和过慢而遗憾；

确认对国际民航组织秘书处的任命以才干为基础，同时适当虑及在尽可能广泛的地域基础上进行工作人员征聘的重要性，并确保性别公平代表性；

认识到尽管有现存的挑战，国际民航组织应当继续发挥自身作用，更加注重妇女权利和性别平等，从而进一步朝着实现《北京宣言》和《行动纲要》以及联合国可持续发展目标5的目标前进，并迫切需要采取新的和有力度步伐以实现这一目标；和

注意到联合国大会于2022年7月20日通过的决议，决定宣布每年6月24日为女外交官国际日。

大会：

1. 重申其对通过支持联合国可持续发展目标5：“实现性别平等，为所有女性赋权”来提高性别平等和推进妇女发展的承诺，包括在2030年之前在全球航空部门的所有专业级别和更高级别就业当中实现50/50（女性/男性）两性平等的远大目标；

2. 还重申大会和国际民航组织理事会对于加强性别平等及增强妇女和女童权能的根本和催化作用，鼓励成员国考虑《改进国际民航组织治理和技术机构性别代表性的宣言》的各项建议，并充分虑及确保在提名代表和国际民航组织机构、小组和会议的其他专家时对提名合格的女性候选人给与平等机会的重要性；

3. 要求秘书长在其提交理事会关于性别平等方案及其实施计划的实施情况年度报告中，包括一项对基于这一《宣言》所取得进展的评估；

4. 鼓励各国在向国际民航组织秘书处的高级和决策职位提名候选人时，应特别重视性别平等问题；

5. 敦促各国、各地区和国际航空组织以及国际航空业展现对推进妇女权益的强有力和坚定的领导及承诺，并采取必要措施，通过支持性政策来加强性别平等，以及通过制定和改进各种方案和项目来进一步推进国际民航组织治理和技术机构、国际民航组织秘书处和全球航空业中妇女的职业；

6. 请各国考虑就其航空工作人员队伍，尤其是专业、技术和管理职位的性别平等制定有力度的目标和指标，并通过划拨充分的预算和从各种来源调集财务资源为此种承诺配备足够供资；

7. 同意，在这方面，例如国际航空运输协会（IATA）制定的到2025年达25的近期目标，即据此，到2025年，高级职位和代表性不足领域的妇女人数应增加25%或至少达到25%，应作为包括国际民航组织在内的各类航空利害攸关方的理想；

8. 敦促各成员国并鼓励利害攸关方根据适用情形处理差距和挑战，采取具体、可衡量、有时限的行动和调集充足的财务资源，以便推进性别平等，加强各级机构推动性别平等及增强所有妇女和女童权能的成效和问责，并在适用时将性别方面纳入其民航政策、计划和流程；

9. 请各国提升妇女和女童对于航空事业机会的意识，并为此借助在这一部门获得成功的妇女作为榜样；

10. 敦促各国作为其各自国家对性别平等承诺的一部分，通过共享最佳做法和与国际民航组织携手开展各种方案和项目，提高航空部门的妇女人员储备，并鼓励妇女进一步发展其航空职业，包括通过负责高等教育的国家部委促进妇女航空职业的发展，与国际民航组织进行合作；

11. 要求国际民航组织编制关于性别平等的多年期和详细统计资料，概述在各个层级取得的进展，并在其关于性别平等方案及实施计划的实施情况年度报告中提供此种统计资料，且每三年向大会报告一次，以及请各国支持国际民航组织开展这项努力；

12. 要求国际民航组织制定新的性别平等方案实施计划2.0版，以在组织层面和航空部门提升性别平等和增强妇女权能；

13. 进一步要求国际民航组织通过制定一套尤其涉及征聘、事业发展、晋升、培训和工作条件的全面做法以便能更好地平衡专业和个人生活，将性别平等作为一个核心要素纳入其人力资源战略和政策；

14. 建议为性别平等加强国际民航组织、航空业界、成员国、国际组织和民间社团之间的伙伴关系，以推广、分享和交流良好做法；

15. 鼓励国际民航组织通过持续实施国际民航组织性别平等方案，尤其作为联合国系统的一部分，以此加强秘书处对于实施性别平等及增强妇女和女童权能的承诺的问责；和

16. 宣布本决议取代A39-30号决议。

A40-4, 附录 M: 总部和地区办事处的技术秘书处

A1-51, 条款 3: 借调

任命和晋级

A1-8: 国际民航组织内的任命和晋级

鉴于《国际民用航空公约》第五十八条规定, 在符合国际民航组织大会制定的规则和《公约》条款的情况下, 由理事确定国际民航组织秘书长及其他人员的任命和终止任用的方法, 以及培训、薪金、津贴和服务条件等, 并可雇用或使用任何缔约国的国民:

鉴于本大会认为更加准确地界定国际民航组织工作人员的任命和晋级方法是适宜的; 和

鉴于临时国际民航组织临时理事会通过的程序(根据该程序成立了审查候选人资格和就任命和晋级提出意见的任命和晋级委员会)已经得到大会批准:

因此大会决议如下:

- a) 本组织除秘书长以外工作人员的任命和晋级由秘书长在考虑了任命和晋级委员会的意见后进行; 该委员会应当由理事会为此目的设立, 由理事会确定的秘书处成员组成, 并按照理事会制定的议事规则工作; 和
- b) 理事会确定的高级人员职务的任命和晋级应当经理事会主席批准。

杂项

A3-9: 工作人员节约储金和养恤金计划

第三届大会:

5. 决定授权理事会依照《联合国工作人员养恤基金条例》第 21 条, 代表大会挑选国际民航组织工作人员退休金委员会成员, 并决定组成该委员会的成员数目。

A1-14, 条款 5: 国际民航组织熟悉情况方案

第 IX 部分 语文和行政服务

语文

A37-25：国际民航组织语文服务政策

鉴于根据大会相关决议和决定，以国际民航组织的工作语文提供高质量的服务，对在全球范围分发国际民航组织编制的文件，尤其是标准和建议措施（SARPs），以及对本组织及其常设机构的正常运作都非常重要；

鉴于使本组织所有工作语文等同提供服务 and 维持质量至关重要；和

鉴于确保所有缔约国以国际民航组织所有工作语文统一和一致地理解国际民航组织出版物以维持国际民用航空的安全和安保并尽量减少航空对环境的影响极其重要；

大会：

1. 重申使用多种语文是实现作为联合国的专门机构的国际民航组织的目标的基本原则之一；
2. 重申大会以前关于加强国际民航组织工作语文的决议；
3. 认识到语文服务是国际民航组织任何方案的一个不可或缺的组成部分；
4. 决定国际民航组织所有工作语文等同提供服务及其质量是本组织的持续目标；
5. 决定采用新的语文不应影响以本组织其他工作语文所提供服务的品质；
6. 决定理事会继续监督将作为审查对象的语文服务；
7. 要求秘书长在语文服务领域制定和实施一个质量管理体系；
8. 要求国际民航组织秘书长采用联合国与语文服务相关的最佳做法；包括在最繁忙时期临时征聘工作人员和外包笔译和口译的水平；
9. 要求理事会审议对 Doc 7231/11 号文件“国际民航组织出版物条例”进行修订，以便以国际民航组织的所有工作语文传播国际民航组织出版物的必要性；

10. 请以国际民航组织各种工作语文为母语的成员国，如果愿意的话，通过设立官方认可的国际民航组织出版物翻译中心和通过向国际民航组织秘书处包括地区办事处借调有胜任能力的工作人员，对国际民航组织提供支持，以便减少工作积压和支持特别活动；和

11. 宣布本决议替代大会 A31-17 号决议。

A22-30：对语文服务所有方面的审查

大会：

考虑到保持国际民航组织在与国际民用航空有关的一切事项中的有效性是必要的，和

注意到执行委员会的意见，其中提及 1977 年 7 月联合检查组 JIU/REP/77/5 号报告关于不断增加的语文服务费用和国际民航组织预算中的语文服务负担不断增长的调查结论，

建议理事会：

1. 保持对国际民航组织语文服务的所有方面的审查；
2. 与各国协商审议可采取何种方法使国际民航组织的预算摆脱不断增加的语文服务费用的困扰并就此提出建议；和

A22-29：空中航行委员会内语文的使用

大会：

考虑到大会在其第二十一届会议上要求理事会研究国际民航组织语文服务的所有财务方面，特别是额外工作语文的采用；

考虑到理事会在其第八十三、第八十四和第九十届会议上审查了这一问题，并在 WP/17 中对国际民航组织和联合国及其各专门机构中语文的使用以及使用多种语文的职能和预算影响进行了全面研究；

考虑到按照《空中航行委员会会议事规则》第 23 条，由理事会决定“委员会讨论问题和起草其文件”使用的语文；

考虑到虽然为空中航行委员会的讨论提供本组织四种语文的同声传译，但委员会文件的编写和散发只用四种语文中的一种，即英文；

考虑到按照国际民航组织大会议事规则第 64 和 65 条，大会的所有筹备性文件以及建议、决议和决定均以英文、法文、俄文和西班牙文编写和散发，“以四种语文中的任何一种所做的发言将被译成其他三种语文”；根据议事规则第 56 和 57 条，这同样适用于理事会；而且理事会在其常设委员会会议事规则第 38 条的适用过程中决定，按照法律委员会会议事规则第 44 条，该委员会的文件同样用这几种语文编写和散发；

进一步考虑到按照联合国大会议事规则第 51 条，联合国大会的正式语文和工作语文也在其委员会和小组委员会加以使用，而且这一规则在联合国主持召开各种会议的规则中也不断援用；

考虑到这一规则适用于所有专门机构，且从 WP/17 附录 C 中明显看出，对空中航行委员会的文件不进行翻译是联合国系统中的惟一例外；

考虑到这一做法不仅不利于委员会成员，而且不利于关心其工作的国家管理部门，对这种状况的改变将使各国能够更加充分地参与国际民航组织的一项基本活动；

考虑到进行这种改变，同时保持国际民航组织预算状况的平衡，并将实施所需的开支保持在合理的限度内似乎是必要的和可行的；和

考虑到因此逐步实施为进行这种改变作出的规定是至关重要的；

1. 确定以本组织的四种工作语文编写和散发空中航行委员会工作文件的原则；
2. 责成理事会按照《空中航行委员会议事规则》第 23 条为其规定的职责，监督本决定的逐步执行，以尽一切努力保持并在可能时提高该委员会的工作效率。

A16-16：《公约》的法文和西班牙文文本

A22-2：关于《公约》俄文正式文本的修正

A21 号决定：阿拉伯文的有限使用

（见文件 9113，A21-EX，第 52 页，第 44:5 段）

A23 号决定：大会届会上阿拉伯文的使用

（见文件 9311，A23-EX，卷 1，第 18 页，第 7:29 段）

A26 号决定：国际民航组织内阿拉伯文服务的扩大

（见文件 9489，A26-EX，第 25 页，第 7:40 段）

A29-21：加强国际民航组织内阿拉伯文的使用

大会：

忆及在其第二十一、第二十四、第二十六和第二十七届会议上作出的关于在国际民航组织内采用阿拉伯文和扩大其服务的决定；

注意到一些阿拉伯国家已提供自愿捐款，以加强本组织内阿拉伯文的使用；

注意到讲阿拉伯文的国家和有关国家希望将阿拉伯文的使用扩大到包括理事会在内的国际民航组织的一切活动中；

1. 要求理事会和秘书长采取必要措施，自 1993 年 1 月 1 日起加强阿拉伯文在包括理事会在内的本组织各项活动的口译和笔译服务中的逐步使用；

2. 要求理事会密切监督这些措施，目标在于截至 1998 年底国际民航组织内阿拉伯文的使用达到本组织中其他语文的同样程度；

3. 要求理事会向国际民航组织下届常会提交关于本决议实施情况的进度报告。

A22 号决定：国际民航组织内中文的开始使用

（见 Doc 9210 号文件，A22-EX，第 51 页，第 17:1 和第 17:2 段）

A31-16：加强国际民航组织内中文的使用

大会：

忆及在大会第二十二届会议和理事会第 140 届会议上作出的关于在国际民航组织内采用中文和扩大其使用的决定；

注意到中文的使用仅限于大会和理事会会议的口译；

注意到中华人民共和国已提供自愿捐款，以加强中文在本组织内的使用；和

注意到将中文的使用扩大到国际民航组织一切活动的重要性；

1. 要求理事会和秘书长采取必要措施，以尽快加强中文在口译和笔译服务中的逐步使用；

2. 要求理事会密切监督这些措施，目标在于截至 2001 年底在本组织资源范围内使中文在国际民航组织内的使用达到本组织内其他语文的同样程度；

3. 要求秘书长准备《芝加哥公约》的正式中文文本，供大会下届会议期间召开的国际会议通过；和
4. 要求理事会向国际民航组织大会下届常会提交关于本决议实施情况的进度报告。

A32-2：因正式中文文本对《国际民用航空公约》的修正

A32-3：修正《国际民用航空公约》最后条款议定书的批准

行政事务

A31-1：国际民航组织的正式会徽和公章

A39-22：标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知

A1-54：国际民航组织出版物

鉴于以适当的出版形式向各缔约国提供本组织的工作成果和有关其活动的信息，对实现本组织的目标至关重要；和

鉴于关于此类出版材料，大会非常希望减少编制和分发的延误、避免内容的重复和最大限度地降低费用；

大会因此决议如下：

1. 本组织的政策应当是：在财政年度预算拨款的范围内出版月刊、议事录、标准、地区手册、多种语文术语汇编以及理事会根据出版委员会的建议，确定对于实现本组织的目标必不可少的任何其他材料；
2. 理事会应当制定规范出版材料的编制和分发的所有阶段的规章；这些规章应当界定理事会各有关常设委员会与秘书处内全面负责协调出版计划的出版主管部门之间的关系；和

3. 秘书长应当向理事会提出建议，以便得到其关于制定上述规章的指导，这些建议应当具体涉及如下方面：印制出版物所用的格式、字体、开本和方法，其中应适当考虑到用户的需要以及采用胶印法可能带来的重大节省；建立与购买者的长期订单制度以减少浪费；某些出版物在加拿大以外地点就地印制的好处；国际民航组织出版物综合索引的编制和公开销售；制定统一的价格政策；以及在世界各地指定销售国际民航组织出版物的机构。

A24-21：文件的出版和分发

鉴于按照 A1-54 号决议，大会自本组织成立之初即已承认其对减少国际民航组织出版物和文件出版和分发过程中的延误的关心；

铭记需要在本组织的工作中、文件的分发中和会议的进行中厉行节约，追求效率；

鉴于存在国际民航组织关于工作语文的规则和协定；

鉴于最为重要的是切实承认就出版物和文件而言议定的各工作语文在本组织工作的所有领域和方面具有同等重要性；

鉴于已有其他大会决议规定航行委员会内使用的语文，这些决议明确承认了这一平等原则；和

鉴于所有使用国必须有公平而平等的机会查阅本组织以各议定的工作语文编制的文件；

大会：

1. 批准作为一项政策原则，按照大会和理事会确定的条件同时以国际民航组织所有工作语文分发本组织的出版物和文件；

2. 指示理事会：

a) 与秘书长密切联系，应用上述以议定的语文同时分发的原则，并密切监督其遵守情况；

b) 向大会今后的各届会议通报关于有效和全部实施上述原则的情况；和

3. 请各缔约国与本组织进行合作，实现本决议的目标。

A11-16：会议筹备和进行的效率**A16-13：召开大会常会的间隔周期和地点**

A3-5: 国际民航组织会议文件的发送

第三届大会决定:

2. 理事会应当尽力保持其在会议开幕之日至少 90 天之前为会议议程发送主要支持性文件 * 的现行做法。

A40-4: 国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

* “主要支持性文件”是指秘书处对有关问题的审查情况，加上由于其重要性秘书处认为应该与审查情况列在一起的任何有关材料。任何随后的文件，诸如缔约国对议程的意见，应尽快发送。

第 X 部分 财务

财务条例

A36-35：对《财务条例》的修订

鉴于理事会已批准设立辅助创收基金，以便为创收活动提供更多的推动力和可持续性，同时加强业务活动的透明度和问责制；

鉴于理事会已批准成果预算制的原则，以更好地使本组织的财务要求与计划的成果一致；

鉴于理事会已批准采用联合国以及联合国系统行政首长理事会所核准的国际公认的会计准则，这需在 2010 年 1 月 1 日或之前适用，以增强联合国系统财务报告的质量、可比性和可信度；

鉴于理事会已批准对《财务条例》的进一步修订，以更加清晰，并更好地反映当前以及未来在实施新的财务系统后采用的进程和做法；

大会：

1. 决议批准以下提出的对《财务条例》第 5.2 条和第 6.2 条的修订，自 2008 年 1 月 1 日起生效；
2. 确认按照 A-35-WP/45，AD/11 号文件附录所述，经理事会批准对《财务条例》的修订自 2008 年 1 月 1 日起生效；
3. 注意到本决议自 2008 年 1 月 1 日起，取代以往关于《财务条例》的所有决议（A12-35、A14-54、A14-55、A18-27、A21-35、A24-29、A32-29、A33-29 和 A35-25）；和
4. 批准对 A36-WP/5，AD/11 号文件的下述修改：

《财务条例》第 5.2 条

- c) 尽管有上述 a) 和 b) 项的规定，在尚未向大会提交的一个或多个财政年度内，实际杂项收入超出大会核准该一年度或该几年度拨款时所考虑的收入数额的，以超额部份为限，用以偿付与本组织业务计划的高效执行有关的项目的支出。

《财务条例》第 6.2 条

现金结余被定义为普通基金的财务报表中所列累积结余与从各缔约国应收会费之间的差额。经理事会批准，现金结余可用来偿付支出和填补根据《财务条例》第 7.8 款设立的循环基金的亏损。但是，在大会召开年前一年年终时的现金结余，应当按大会将决定的方式处理。

A37-29：对《财务条例》的修订

鉴于理事会尊重大会批准本组织预算和拨款的立场；

鉴于理事会能够定期召开会议处理影响拨款数额的紧急情况和事态发展；和

鉴于理事会需要具有在大会休会期间应对财务需求变化的灵活性；

大会决定：

1. 批准 A37-WP/57,AD/14 号文件所载的对《财务条例》第 5.2 款的修订并自 2011 年 1 月 1 日起生效，同时根据《财务条例》第 14.1 款确认对其它《财务条例》的修订。

A38-28：对《财务条例》的修订

鉴于理事会尊重大会批准本组织预算和拨款的立场；

鉴于理事会能够定期召开会议处理影响拨款数额的紧急情况和事态发展；

鉴于理事会需要具有在大会休会期间应对财务需求变化的灵活性；

大会决定：根据《财务条例》第 14.1 款，确认对以下所载的《财务条例》第 5.6 款和第 7.6 款的修订。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
5.6	秘书长可以决定，将大会每三年一届的常会之间任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标或辅助战略的每笔拨款的 10% 以下；对于高于这一比例的数额，理事会可以不考虑财务条例第 5.9 款为其规定的、在各战略目标或辅助战略之间转拨款项的授权，而做出决定。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一年结转的数额之和。任何未用拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。	秘书长可以决定，将任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标或辅助战略的每笔拨款的 10% 以下；对于高于这一比例的数额，理事会可以不考虑财务条例第 5.9 款为其规定的、在各战略目标或辅助战略之间转拨款项的授权，而做出决定。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一年结转的数额之和。任何未用拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。
7.6	基金和普通基金所得收入，包括投资收入和周转基金所得银行利息，应当记入该项普通基金，但下列情况除外： a) 作为杂项基金。普通基金和周转基金投资所得收入和银行利息，应当作为杂项收入记入普通基金；和 b) 为支持技术合作方案而成立的各项基金投资所得收入和银行利息，应当记入行政和业务服务费用基金（AOSC）或按照与捐助方协定规定记入捐助方。	基金所得收入，包括银行利息，应当记入该项基金，但下列情况除外： a) 普通基金和周转基金投资所得收入和银行利息，应当作为杂项收入记入普通基金；和 b) 为支持技术合作方案而成立的各项基金投资所得收入和银行利息，应当记入行政和业务服务费用基金（AOSC）或按照与捐助方协定规定记入捐助方。

A39-34：对《财务条例》的修订

鉴于理事会尊重大会批准本组织预算和拨款的立场；

鉴于理事会能够定期召开会议处理影响拨款数额的紧急情况和事态发展；

鉴于理事会需要具有在大会休会期间应对财务需求变化的灵活性；

大会决定：根据《财务条例》第14.1款，确认对《财务条例》第5.9款、第7.3款和第11.4款的下列修订。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
5.9	秘书长可以从一战略目标或辅助战略，向另一战略目标或辅助战略转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标或辅助战略的年度拨款的 10 20%；高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标或辅助战略之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。	秘书长可以从一战略目标或辅助战略，向另一战略目标或辅助战略转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标或辅助战略的年度拨款的20%；高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标或辅助战略之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。
7.3	b) 周转基金应当在必要时用作预付款： i) 列入普通基金，为由于延迟收到收入而造成的暂时现金亏损提供资金，一旦收到为此目的的款项，即须偿还预付的金额； ii) 列入根据《公约》第十五章缔结的协议进行项目运作的有关合资联营基金，目的是在收到的这些协议参加国的分摊款之前支付费用，任何时候，这种预付款的未付余额，不得超过 100 000 美元，并且一旦从参加国收到为此目的的款项，即须偿还；和 iii) 在理事会已根据条例第 5.2 款 a) 项和 b) 项批准拨款时，列入根据条例第 8.4 款设立的特别基金，但不得超过其中规定的限额。	b) 周转基金应当在必要时用作预付款： i) 列入普通基金，为由于延迟收到收入而造成的暂时现金亏损提供资金，一旦收到为此目的的款项，即须偿还预付的金额； ii) 列入根据《公约》第十五章缔结的协议进行项目运作的有关合资联营基金，目的是在收到的这些协议参加国的分摊款之前支付费用，任何时候，这种预付款的未付余额，不得超过 100 000 美元，并且一旦从参加国收到为此目的的款项，即须偿还；和 iii) 在理事会已根据条例第 5.2 款 a) 项和 b) 项批准拨款时，列入根据条例第 8.4 款设立的特别基金，但不得超过其中规定的限额。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
11.4	秘书长可以注销现金、库存和其它资产的损失，但应当将注销的所有此类账目的账目表，连同年度账目，一并提交给外部审计员。对于原始价值账面净值超过 2 万加元的单个注销行动，必须事先获得财务委员会批准。	秘书长可以注销现金、库存和其它资产的损失，但应当将注销的所有此类账目的账目表，连同年度账目，一并提交给外部审计员。对于账面净值超过 2 万加元的单个注销行动，必须事先获得财务委员会批准。

A41-31：对《财务条例》的修订

鉴于理事会尊重大会批准本组织预算和拨款的立场；

鉴于理事会能够定期召开会议处理影响拨款数额的紧急情况和事态发展；

鉴于理事会需要具有在大会休会期间应对财务需求变化的灵活性；

大会决定根据《财务条例》第 14.1 款确认第一、四、五、六、十和十一条标题的修订；删除 Doc 7515/16 号文件的脚注；修改《财务条例》第 1.1 款、4.3 款、4.4 款、4.10 款、5.6 款、5.9 款、6.1 款、6.6 款、7.2 款、7.3 款、8.1 款、9.1 款、9.3 款、10.1 款、10.2 款、10.3 款、11.1 款、12.1 款、13.4 款、13.8 款；增添新的财务条例第 1.2 款、1.3 款、7.9 款和 13.9 款；将附件 A 转换为新的第十五条定义的下列修订：

条例编号	编辑修改	新修订的案文
第一条 适用范围		
	第一条 适用范围 ¹ 和问责制 1 第四、五和六条适用于经常方案预算及其制定、批准、执行与筹资，不适用于技术合作方案基金。有关条款，尤其是条例第 4.1、4.2、4.4 4.9 各款全部、第 5.1、5.5、5.7 和 5.8 各款，适用于行政和业务服务费用基金。另见第九条。	第一条 适用范围和问责制
1.1	本条例 ² 适用于国际民用航空组织的财务管理。 ² 附件 A 包括了为解释本条例所使用的术语汇编。	本条例适用于国际民用航空组织的财务管理。
1.2	新条例	秘书长就国际民航组织的财务管理和运行向理事会负责和问责，并可根据第十一条将《财务细则》中所载《财务条例》具体方面的实施权利下放。
1.3	新条例	本条例中使用的具体术语的定义见第十五条。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
第四条 预算		
	第四条 经常预算	第四条 经常预算
4.3	秘书长的经常预算概算，应当提出为达到所有要求的成果所需要的资源，以符合所提出的概算期的已纳入业务计划的国际民航组织在芝加哥公约及适用大会决议项下义务。	秘书长的经常预算概算，应当提出为达到所有要求的成果所需要的资源，以符合已纳入业务计划的国际民航组织在芝加哥公约及适用大会决议项下义务。
4.4	秘书长的经常预算概算，应当细分为方案、方案支助以及管理和行政等。方案涉及各战略目标，而方案支助以及管理和行政等，则涉及辅助战略。对于每项战略成果和辅助战略，预算概算将包含所需要的资源，以及预期的成果、产出和主要效绩指标，以衡量为实现成果所取得的进展。战略目标、辅助战略，并可包括与业务计划基于成果管理结构相关的任何其他目标或战略。	秘书长的经常预算概算，应当细分为战略目标、辅助战略，并可包括与业务计划基于成果管理结构相关的任何其他目标或战略。
4.10	如条例第4.7款c) 项中规定的预算决议，应当按各战略目标、辅助战略以及与业务计划基于成果管理结构相关的任何其他目标或战略、和核准的拨款总额，由大会表决通过。	如条例第4.7款c) 项中规定的预算决议，应当按各战略目标、辅助战略以及与业务计划基于成果管理结构相关的任何其他目标或战略、和核准的拨款总额，由大会表决通过。
第五条 拨款		
	第五条 经常预算拨款³ ³ 不需要付出资金的非现金支出，如折旧、摊提和向本组织免费提供的物品和服务，未包括在拨款中，但为核准之目的，包括在概算中。	第五条 经常预算拨款
5.6	可在秘书长的授权下可以决定，将任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标或、辅助战略或大会表决通过的任何其他目标或战略的每笔拨款的10%以下；，对于高于这一比例的任何数额，则在理事会授权下结转，理事会可以不考虑财务条例第5.9款为其规定的、在各战略目标或辅助战略之间转拨款项的授权，而做出决定。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一结转的数额之和。任何未用拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。	可在秘书长的授权下将任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标、辅助战略或大会表决通过的任何其他战略或目标的每笔拨款的10%以下，对于高于这一比例的任何数额，则在理事会授权下结转，可以不考虑财务条例第5.9款为其规定的授权。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一结转的数额之和。任何未用拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
5.9	秘书长可以从一战略目标或辅助战略或大会表决通过的任何其他目标或战略，向另一战略目标或辅助战略或其他目标或战略转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标或辅助战略或其他目标或战略的年度拨款的20% 。 。高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标或辅助战略或其他目标或战略之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。	秘书长可以从一战略目标、辅助战略或大会表决通过的任何其他目标或战略，向另一战略目标、辅助战略或其他目标或战略转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标、辅助战略或其他目标或战略的年度拨款的20%。高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标、辅助战略或其他目标或战略之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。
第六条 资金的提供		
	第六条 经常预算 资金的提供	第六条 经常预算资金的提供
6.6	各成员国的会费应当以加元支付一部分以加元和一部分以美元支付，其比例根据对两种货币的要求而定。在秘书长认为可以在财政年度期间接受其它货币时，可以请某些成员国在秘书长指定的特定数额内，用此种货币汇出部分会费，但条件是，以此分摊的会费是公平和公正的。	各成员国的会费应当一部分以加元和一部分以美元支付，其比例根据对两种货币的要求而定。在秘书长认为可以在财政年度期间接受其它货币时，可以请某些成员国在秘书长指定的特定数额内，用此种货币汇出部分会费，但条件是，以此分摊的会费是公平和公正的。
第七条 基金的设立与管理		
7.2	秘书长可以在《财务条例》第7.3款 e) 项所述的辅助创收基金范畴内，设立为根据条例第7.1款设立的这些基金、储备金和特别账户的有效财务管理之目的建立基金或特别账户。	秘书长可以为根据条例第7.1款设立的这些基金、储备金和特别账户的有效财务管理之目的建立基金或特别账户。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
7.3	就普通基金、周转基金和辅助创收基金而言： a) 各成员国的会费(包括任何会费欠款)、杂项收入和从周转基金中支付的预付款，均应当记入普通基金贷方；本组织的所有日常支出和周转基金的偿还金，均应当记入普通基金的借方； b) 周转基金应当在必要时用作预付款： i) 列入普通基金，为由于延迟收到收入而造成的暂时现金亏损提供资金，一旦收到为此目的的款项，即须偿还预付的金额； ii) 列入根据《公约》第十五章缔结的协议进行项目运作的有关合资联营基金，目的是在收到的这些协议参加国的分摊款之前支付费用，任何时候，这种预付款的未付余额，不得超过100 000美元，并且一旦从参加国收到为此目的的款项，即须偿还，和 ii) 在理事会已根据条例第5.2款a) 和b) 项批准拨款时，列入根据条例第8.4款设立的特别基金，但不得超过其中规定的限额； c) 辅助创收基金应当用来记录与管理自筹资金活动相关的全部收入和支出和创收产品与服务。如在财政年度末有赤字，就应当将赤字以累计盈余供资或转到下一年，并由该年的收入抵消，不得由经常方案预算供资抵偿。列明有收入、支出和预计转拨至普通基金的数额，以便为理事会批准的经常方案预算供资的辅助创收基金的概算，连同经常方案预算，应当提交给大会审议和批准。秘书长可以根据有关预算期的需要，对经大会批准的概算做出调整，以便进一步增加创收，并在《财务条例》的规定内，以及在基金可提供的资源内，向本组织的活动提供充分的行政和支助服务，但不得减少指定转拨至普通基金的款项。任何未预计承付或花费的盈余，都应结转到普通基金； d) 在辅助创收基金内，应当按理事会定下的标准，设立下列业务准备金：1) 业务准备金，其目的是保证辅助创收基金的	就普通基金、周转基金和辅助创收基金而言： a) 各成员国的会费(包括任何会费欠款)、杂项收入和从周转基金中支付的预付款，均应当记入普通基金贷方；本组织的所有日常支出和周转基金的偿还金，均应当记入普通基金的借方； b) 周转基金应当在必要时用作预付款： i) 列入普通基金，为由于延迟收到收入而造成的暂时现金亏损提供资金，一旦收到为此目的的款项，即须偿还预付的金额；和 ii) 在理事会已根据条例第5.2款a) 和b) 项批准拨款时，列入根据条例第8.4款设立的特别基金，但不得超过其中规定的限额。 c) 辅助创收基金应当用来管理自筹资金和创收产品与服务。如在财政年度末有赤字，就应当将赤字以累计盈余供资或转到下一年，并由该年的收入抵消，不得由经常方案预算供资抵偿。列明有收入、支出和预计转拨至普通基金的数额，以便为理事会批准的经常方案预算供资的辅助创收基金的概算，连同经常方案预算，应当提交给大会审议和批准。秘书长可以根据有关预算期的需要，对经大会批准的概算做出调整，以便进一步增加创收，并在《财务条例》的规定内，以及在基金可提供的资源内，向本组织的活动提供充分的行政和支助服务，但不得减少指定转拨至普通基金的款项。任何未预计承付或花费的盈余，都应结转到普通基金； d) 在辅助创收基金内，应当按理事会定下的标准，设立业务准备金保证辅助创收基金的财务维持能力和完好性。该准备金应当得到充分供资，并保持在不可撤销和即时可用的流动资产状态。支用业务准备金拨款的决定，应当由秘书长做出，秘书长将在财务委员会下届常会上，向财务委员会报告所有支用情况。拟由准备金偿还和支付的部分，应当限制为： i) 资源的向下波动或亏损； ii) 不稳定的现金流动；

条例编号	编辑修改	新修订的案文
	财务维持能力和完好性。该准备金应当得到充分供资，并保持在不可撤销和即时可用的流动资产状态。支用业务准备金拨款的决定，应当由秘书长做出，秘书长将在财务委员会下届常会上，向财务委员会报告所有支用情况。拟由准备金偿还和支付的部分，应当限制为： i) 资源的向下波动或亏损； ii) 不稳定的现金流动； iii) 与计划概算相比实际费用增加或实现收入的波动；和 iv) 导致辅助创收基金已经承付的资源损失的其它意外支出。 支用业务准备金拨款的决定，应当由秘书长做出，秘书长将在财务委员会下届常会上，向财务委员会报告所有支用情况。	iii) 与计划概算相比实际费用增加或实现收入的波动；和 iv) 导致辅助创收基金已经承付的资源损失的其它意外支出。
7.9	新条例。	如果捐款符合本组织的宗旨、目标、政策、原则或职能，秘书长可以接受自愿捐款。此类捐款应当作为信托基金管理，应定期向财务委员会报告自愿捐款的状态。
第八条 空中航行设施和服务的合资联营		
8.1	除非大会为其制定特别规定，否则根据《公约》第十五章需要合资联营的项目，不得由普通基金提供资金，而应当由有关各方同意分摊的款项或其他手段提供资金。	除非大会为其制定特别规定，否则根据《公约》第十五章需要合资联营的项目，不得由普通基金提供资金，而应当由有关各方同意分摊的款项或其他手段提供资金。
第九条 技术合作		
	第九条 技术合作⁴ “大会已批准本组织参加的、完全由预算外资源提供资金的技术合作方案，诸如那些由联合国开发计划署提供资金的、以及由政府和其他实体提供信托基金的方案。”	第九条 技术合作
9.1	大会已批准本组织参与完全由预算外资源供资的技术合作方案。根据第七条第7.1款，理事会可以授权设立必要的基金，以管理技术合作方案。根据条例第7.2款，秘书长可以为支助技术合作方案而创建 此种 这些 基金，并应当根据本《财务条例》的适用规定，适当注	大会已批准本组织参与完全由预算外资源供资的技术合作方案。根据第七条第7.1款，理事会可以授权设立必要的基金，以管理技术合作方案。根据条例第7.2款，秘书长可以为支助技术合作方案而建立这些基金，并应当根据本《财务条例》的适用规定，适当注意到提供各项基金的组织、政府和其它实体的要求，来进行管理。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
	意到提供各项基金的组织、政府和其它实体的要求，来进行管理。	
9.3	本组织技术合作方案的行政和业务费用，应当由提供技术合作资金的组织、政府和其它实体支付，并通过行政和业务服务费用（AOSC）基金进行管理。就联合国开发计划署项目而言，行政费应当与开发计划署协定；对于所有其它项目，行政费应当根据本组织实施项目所承担的估计费用加以确定，但须遵守条例第7.7款。	本组织技术合作方案的行政和业务费用，应当由提供技术合作资金的组织、政府和其它实体支付，并通过行政和业务服务费用（AOSC）基金进行管理。行政费用应当根据本组织实施项目所承担的估计费用加以确定，但须遵守条例第7.7款。
第十条 受托人与投资		
	第十条 受托人银行业务与投资	第十条 银行业务与投资
10.1	秘书长应当指定一家或其他几家银行或金融机构，以存入本组织的资金。秘书长应当按照《财务细则》和任何适用政策详述的准则和标准，为有效的现金和投资管理问责。	秘书长应当指定一家或其他几家银行或金融机构，以存入本组织的资金。秘书长应当按照《财务细则》和任何适用政策详述的准则和标准，为有效的现金和投资管理问责。
10.2	秘书长经财务委员会批准，应当不时指定用于投资目的的信托证券可就超过即时需求的资金进行短期投资，并应当定期向财务委员会通报此类投资的情况。资金的长期投资应要求获得财务委员会的批准。	秘书长可就超过即时需求的资金进行短期投资，并应当定期向财务委员会通报此类投资的情况。资金的长期投资应要求获得财务委员会的批准。
10.3	秘书长可以对此指定信托证券进行投资，并应当将此投资按期告知财务委员会。银行合作伙伴的选择和与金融机构关系的管理应当符合《财务细则》和国际民航组织为现金和投资管理制定的指南中阐述的准则和标准。	银行合作伙伴的选择和与金融机构关系的管理应当符合《财务细则》和国际民航组织为现金和投资管理制定的指南中阐述的准则和标准。
第十一条 内部管理与内部审计		
	第十一条 内部管理与内部审计监督	第十一条 内部管理与内部监督
11.1	秘书长应当： a) 制定详细的财务细则和程序，确保有效的财务管理和厉行节约； b) 制定和执行采购守则以规范所有采购活动的进行，包括对所有物品和服务采购（包括第三方采购）的招标、评估和批准；	秘书长应当： a) 制定详细的财务细则和程序，确保有效的财务管理和厉行节约； b) 制定和执行采购守则以规范所有采购活动的进行，包括对所有物品和服务采购（包括第三方采购）的招标、评估和批准； c) 根据确保服务或物品已经收到、但尚未付款的凭证，支付所有款项；

条例编号	编辑修改	新修订的案文
	bc) 根据确保服务或物品已经收到、但尚未付款的凭证，支付所有款项； ed) 指定可以代表本组织收款、并根据条例第11.2款产生支出和付款的官员； 和 e) 确保任何缴付资金和适用利息(如果有)的退款只能退还给原始捐助实体或代表该实体的合法管理信托基金； df) 根据本组织的企业风险管理和内部控制框架，保持内部管理制度和内部监督办公室章程中所述的分立的内部审计监督职能。，该制度应当评估和促进治理、风险管理和控制流程的改进；以及改进方案管理和取得成果。这些措施除其他外应当确保对内部管理制度的运作，提供有效的现时检查与事后审核；制定的这两项： i) 本组织所有资金和其它财务资源的收取、保管和处置的正常性； ii) 支出符合拨款或其它财务规定，或符合基金、储备金和特别帐户的目的和规则；和 iii) 节约使用本组织的资源。	d) 指定可以代表本组织收款、并根据条例第11.2款产生支出和付款的官员； e) 确保任何缴付资金和适用利息(如果有)的退款只能退还给原始捐助实体或代表该实体的合法管理信托基金； f) 根据本组织的企业风险管理和内部控制框架，保持内部管理制度和内部监督办公室章程中所述的分立的内部监督职能。
第十二条 帐目与财务报表		
12.1	秘书长应当保留必要的会计记录，并应当按照联合国组织通过的会计准则国际公共部门会计准则（IPSAS），提交年度财务报表。报表还应包括： a) 包括下述内容的拨款情况： i) 大会表决通过的拨款金额； ii) 由于转移而修改的上述拨款，以及根据条例第5.2款所做的新拨款；和 iii) 拨款支出金额；和 b) 未经大会做出预算的信贷。	秘书长应当保留必要的会计记录，并应当按照联合国组织通过的国际公共部门会计准则（IPSAS），提交年度财务报表。报表还应包括： a) 包括下述内容的拨款情况： i) 大会表决通过的拨款金额； ii) 由于转移而修改的上述拨款，以及根据条例第5.2款所做的新拨款；和 iii) 拨款支出金额；和 b) 未经大会做出预算的信贷。
第十三条 外部审计		
13.4	审计应当遵照普遍接受的审计标准，并且依照大会的特别指示，按照本条例附件B中制定的其它职权范围进行。	审计应当遵照普遍接受的审计标准，并且依照大会的特别指示，按照本条例附件中制定的其它职权范围进行。
13.8	外部审计员关于财务报表和关于与该财政期间帐目相关的附表的审计报告，应当包括外	外部审计员关于财务报表和关于与该财政期间帐目相关的附表的审计报告，应当包括外部审计

条例编号	编辑修改	新修订的案文
	部审计员认为与条例第13.5款，以及与附件B中其它职权范围所指的事项相关的必要内容。	员认为与条例第13.5款，以及与附件中其它职权范围所指的事项相关的必要内容。
13.9	新条例	作为联合国系统组织共同内部控制和审计框架的一部分，应当适用单一审计原则。
	附件B适用于外部审计的其它职权范围	附件-适用于外部审计的其它职权范围
附件A 术语汇编		
	附件A 术语汇编第十五条定义	第十五条定义
1	“指派”或“资金分配”： a) 当在经常方案中使用时，指准许和授权从经常方案基金中进行支出的电子或其它形式的文件。 b) 当在所有其它基金、储备和特殊账目中使用时，指本组织已收到资金，可供使用，从而允许进行承付。	“指派”或“资金分配”： a) 当在经常方案中使用时，指准许和授权从经常方案基金中进行支出的电子或其它形式的文件。 b) 当在所有其它基金、储备和特殊账目中使用时，指本组织已收到资金，可供使用，从而允许进行承付。
2	“业务计划”指设定总体方向和提供框架以便指导国际民航组织实现目标和战略的文件。本组织的业务计划，是实施本组织战略目标的运作计划。	“业务计划”指设定总体方向和提供框架以便指导国际民航组织实现目标和战略的文件。
3	“资本支出”指本组织掌握的使用期超过一年以上的有形资产（如财产、厂房和设备）和资本化的无形资产（也称作固定资产）。	
4	“承诺”指在当年或随后年度，以合同或其它形式，与第三方完成一项业务的约定或义务。	“承诺”指在当年或随后年度，以合同或其它形式，与第三方完成一项业务的约定或义务。
		“通融性付款”指在没有法律责任但因道义义务使得支付正当而做出的付款。
5	“支出”指本组织为获得商品或服务而使用资金，或承诺在晚些时候支付现金或相当的款额，这将通常转变成本组织的业务费用或资本支出。已付款和未清承付款的总和，其中“已付款”是指已支付的金额，应当与“付款”一词互换使用。	“支出”指已付款和未清承付款的总和，其中“已付款”是指已支付的金额，应当与“付款”一词互换使用。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
6	“费用”指在报告期间，由于资产的流出或消耗或由于产生负债，而使净资产、资产净值减少，经济利益或服务潜能下降，但与分配给所有者有关的所有者有关的各项除外。	“费用”指在报告期间，由于资产的流出或消耗或由于产生负债，而使净资产、资产净值减少，经济利益或服务潜能下降，但与分配给所有者有关的所有者有关的各项除外。
7	“固定资产”指根据国际公共部门会计准则和本组织的政策，而资本化的财产、厂房和设备及无形资产。	“固定资产”指根据国际公共部门会计准则和本组织的政策，而资本化的财产、厂房和设备及无形资产。
8	“全额费用”指可归属于本组织各项活动的管理、运作和辅助的所有直接和间接费用。	“全额费用”指可归属于本组织各项活动的管理、运作和辅助的所有直接和间接费用。
9	“基金”或“特别账户”指为专门用途而专设的一个或多个账户为记录和报告财务交易而建立的一套会计记录，这些术语可以互换使用。基金可以由秘书处内部予以限制，或由捐助者、成员国、理事会或大会在外部予以限制。	“基金”或“特别账户”指为记录和报告财务交易而建立的一套会计记录，这些术语可以互换使用。基金可以由秘书处在内部予以限制，或由捐助者、成员国、理事会或大会在外部予以限制。
10	“收入”（Income）涉及到资金来源，包括销售固定资产的收益。	
11	“负债”指过去事件对实体产生的现行义务，而清偿此负债预计会导致体现经济利益或服务潜能的资源从实体流出。	“负债”指过去事件对实体产生的现行义务，而清偿此负债预计会导致体现经济利益或服务潜能的资源从实体流出。
12	“杂项收入”指本组织从利息收入、服务和间接费用收费、以及其它各种所得所获得的任何资金。	“杂项收入”指本组织从利息收入、服务和间接费用收费、以及其它各种所得所获得的任何资金。
13	“毛收入”（Revenue）指在报告期间经济利益或服务潜能的总流入，而这些流入将导致净资产、资产净值增加，但与所有者的捐助有关的增加除外。	
		“毛收入”和“收入”是指在会计期间以资产流入或增加或是负债减少等形式带来资本增加的经济利益提高。“毛收入”和“收入”在本文件中可互换使用。
14	“循环基金”指根据《财务条例》为特定目的设立的基金，从各种筹资来源持续供资，如从其它基金的结转和现行运作所产生的资金。可用于全部或部分地为具体支出、赤字和累积赤字提供资金。	“循环基金”指根据《财务条例》为特定目的设立的基金，从各种筹资来源持续供资，如从其它基金的结转和现行运作所产生的资金。可用于全部或部分地为具体支出、赤字和累积赤字提供资金。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
		“单一审计原则”指在控制和审计职能基于共同方法的控制体系下,使一个机构的审计员能够依赖另一机构审计员的工作,而不是自己重新进行审计。
15	“战略目标”指业务计划的方案要素应当细分成的单元。	“战略目标”指业务计划的方案要素应当细分成的单元。
16	“证明凭证”指用于控制和记录之目的,证明某项交易的正当性的凭证。包括用于此目的的电子形式。	“证明凭证”指用于控制和记录之目的,证明某项交易的正当性的凭证。包括用于此目的的电子形式。
17	“辅助战略”指经常预算中所包括的所有管理和行政活动。	“辅助战略”指经常预算中所包括的所有管理和行政活动。
		“第三方采购”指国际民航组织应第三方要求并代表第三方进行的采购。
18	“信托证券”指除了《财务条例》第10.1款所述的在银行和机构的定期存款以外的、经财务委员会批准的、用于本组织资金投资的金融票证。	
		“三年期”指反映本组织规划和预算周期的连续三个财政年度。
		“信托基金”指国际民航组织为管理收到的资金而代表捐助者为其指定的目的设立的基金。虽然这些被视为预算外资源,但其使用必须符合国际民航组织的政策、目标和活动。
		“自愿捐款”指捐助者为支持国际民航组织的任务而提供的现金或实物资源。
		“核销”指降低包括现金、存货、应收账款或其他资产等资产价值的会计行动。

摊款

A36-31: 各缔约国对国际民航组织费用的分摊（确定分摊比额适用的原则）

大会决议如下：

1. 本组织费用分摊比额按下述原则确定：

a) 确定缔约国间费用分摊基础的一般原则是：

- 1) 在考虑人均国民收入的情况下，缔约国按国民收入衡量的支付能力；
- 2) 缔约国在民用航空方面的利益和重要性；
- 3) 使用百分比制，按 100%的总额分配每个国家分担本组织费用的份额；
- 4) 确定最低分摊额和最高分摊额。

b) 关于 a) 项的原则：

- 1) 用百分比法表示每一国家的分摊额应当精确到小数点后两位数；
- 2) 任一缔约国的最低分摊额应当为整个财政年度的 0.06%；
- 3) 作为一项原则，任一缔约国在任一年度支付的最高分摊额不超过会费总额的 25%。

- c) 在运用 a) 项原则时, 应当考虑下列因素:
- 1) 在比额计算中, 支付能力所占比重应当为 75%, 在民用航空方面的利益和重要性占 25%, 从中得出按占总数百分比表示的每一国家的系数;
 - 2) 在考虑缔约国支付能力时, 仅国民收入总额和人均收入应当被认为须经定量评价和纳入计算比额;
 - 3) 对每一国家国民收入的调整, 应依据秘书长在准备本组织的分摊比额时联合国在此方面的现行有效的安排;
 - 4) 在民用航空方面的利益和重要性以每一国家定期航班可提供的载量吨公里来衡量;
 - 5) 载量吨公里按国际航班 75%、国内航班 25%加权。
- d) 对运用上述原则确定的最高分摊额与固定的最高分摊额之间的差额, 应当运用同样的原则在其余缔约国间分摊;
- e) 以占会费总额的百分比表示的一国会费较之上一年度的增加, 2008 年不得超过其上年会费的 20%, 此后各年度不再适用限制原则。
2. 不得为了将在两届大会间隔期间加入本组织的新成员国的摊款计算在内而对核准的摊款比额表进行调整; 这些新国家的摊款将保留在现有的 100%的比额之外, 其缴款将贷记入普通基金;
3. 其后每个三年期的摊款比额草表由秘书长根据上述条款 1 中陈述的原则编制; 和
4. 本决议整合了本组织的现行分摊原则, 并自 2008 年 1 月 1 日起取代 A21-33 号和 A23-24 号决议。

A26-23: 克服延误缴纳摊款的方式方法

大会注意到:

1. 按照 A24-28 号决议条款 5, 理事会报告了克服延误缴纳摊款的方式方法, 大会也对其进行了审议;
2. 虽然长期欠款造成本组织的财务困难, 但引起特别关注的是当年摊款缴纳的延误, 导致现金短缺, 并威胁到本组织履行其当前义务的能力;

3. 在编制预算时，仅应该计入从未利用周转基金投资中预计获得的利息收入。不应计入取决于缔约国缴纳摊款时间的其他利息收入，因为缴纳摊款的时间是本组织无法控制的。

决定：

1. 加强直接与各国的交涉，说明及时缴纳当年摊款的现行政策，告知它们延误缴纳摊款对本组织职能的严重影响；

2. 实施 1987 年 1 月 1 日生效的奖励办法，以鼓励及时缴纳摊款；根据这一办法，大会年之前的三个财政年度每一年度已实现的结余（其数额最高不超过本组织在这些年度的每一年投资的利息收益额），将根据一个以当年缴讫摊款的日期和数额以及前几年预算中产生的未分配结余的份额为基础的加权比额表分配给各缔约国；

3. 继大会通过审计后的决算之后，一笔相当于三年所得利息额的奖金将按照三年期间累积的奖励点数在缔约国之间分配。如果可用于分配的结余额低于所得的利息，仅分配可用于分配的金额。按此办法计算的奖金分配额与按照财务条例 6.2 (a) 分配的其他预算结余一道分配给缔约国。

A36-34：周转基金

A36-32：2008 年、2009 年和 2010 年普通基金的摊款

A37-27：2011 年、2012 年和 2013 年普通基金的摊款

A38-26：2014 年、2015 年和 2016 年普通基金的摊款

A39-32：2017 年、2018 年和 2019 年普通基金的摊款

大会：

决定根据《公约》第十二章第六十一条，应当按照下表提出的比额确定2017年、2018年和2019年各成员国的摊款额。

	2017 年 %	2018 年 %	2019 年 %
阿富汗	0.06	0.06	0.06
阿尔巴尼亚	0.06	0.06	0.06
阿尔及利亚	0.13	0.13	0.13
安道尔	0.06	0.06	0.06
安哥拉	0.09	0.09	0.09
安提瓜和巴布达	0.06	0.06	0.06
阿根廷	0.69	0.69	0.69
亚美尼亚	0.06	0.06	0.06
澳大利亚	2.06	2.06	2.06
奥地利	0.60	0.60	0.60
阿塞拜疆	0.06	0.06	0.06
巴哈马	0.06	0.06	0.06
巴林	0.09	0.09	0.09
孟加拉国	0.08	0.08	0.08
巴巴多斯	0.06	0.06	0.06
白俄罗斯	0.06	0.06	0.06
比利时	0.76	0.76	0.76
伯利兹	0.06	0.06	0.06
贝宁	0.06	0.06	0.06
不丹	0.06	0.06	0.06
玻利维亚（多民族国）	0.06	0.06	0.06
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	0.06	0.06
博茨瓦纳	0.06	0.06	0.06
巴西	2.94	2.94	2.94
文莱达鲁萨兰国	0.06	0.06	0.06
保加利亚	0.06	0.06	0.06
布基纳法索	0.06	0.06	0.06
布隆迪	0.06	0.06	0.06
佛得角	0.06	0.06	0.06
柬埔寨	0.06	0.06	0.06

	2017 年 %	2018 年 %	2019 年 %
喀麦隆	0.06	0.06	0.06
加拿大	2.61	2.61	2.61
中非共和国	0.06	0.06	0.06
乍得	0.06	0.06	0.06
智利	0.42	0.42	0.42
中国	7.95	7.95	7.95
哥伦比亚	0.31	0.31	0.31
科摩罗	0.06	0.06	0.06
刚果	0.06	0.06	0.06
库克群岛	0.06	0.06	0.06
哥斯达黎加	0.06	0.06	0.06
科特迪瓦	0.06	0.06	0.06
克罗地亚	0.07	0.07	0.07
古巴	0.06	0.06	0.06
塞浦路斯	0.06	0.06	0.06
捷克	0.27	0.27	0.27
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	0.06	0.06
刚果民主共和国	0.06	0.06	0.06
丹麦	0.45	0.45	0.45
吉布提	0.06	0.06	0.06
多米尼加共和国	0.06	0.06	0.06
厄瓜多尔	0.07	0.07	0.07
埃及	0.22	0.22	0.22
萨尔瓦多	0.06	0.06	0.06
赤道几内亚	0.06	0.06	0.06
厄立特里亚	0.06	0.06	0.06
爱沙尼亚	0.06	0.06	0.06
埃塞俄比亚	0.16	0.16	0.16
斐济	0.06	0.06	0.06
芬兰	0.43	0.43	0.43
法国	4.13	4.13	4.13
加蓬	0.06	0.06	0.06
冈比亚	0.06	0.06	0.06
格鲁吉亚	0.06	0.06	0.06
德国	5.48	5.48	5.48

	2017 年 %	2018 年 %	2019 年 %
加纳	0.06	0.06	0.06
希腊	0.35	0.35	0.35
格林纳达	0.06	0.06	0.06
危地马拉	0.06	0.06	0.06
几内亚	0.06	0.06	0.06
几内亚比绍	0.06	0.06	0.06
圭亚那	0.06	0.06	0.06
海地	0.06	0.06	0.06
洪都拉斯	0.06	0.06	0.06
匈牙利	0.18	0.18	0.18
冰岛	0.06	0.06	0.06
印度	0.85	0.85	0.85
印度尼西亚	0.55	0.55	0.55
伊朗（伊斯兰共和国）	0.38	0.38	0.38
伊拉克	0.09	0.09	0.09
爱尔兰	0.60	0.60	0.60
以色列	0.41	0.41	0.41
意大利	2.75	2.75	2.75
牙买加	0.06	0.06	0.06
日本	7.50	7.50	7.50
约旦	0.06	0.06	0.06
哈萨克斯坦	0.17	0.17	0.17
肯尼亚	0.07	0.07	0.07
基里巴斯	0.06	0.06	0.06
科威特	0.25	0.25	0.25
吉尔吉斯斯坦	0.06	0.06	0.06
老挝人民民主共和国	0.06	0.06	0.06
拉脱维亚	0.06	0.06	0.06
黎巴嫩	0.06	0.06	0.06
莱索托	0.06	0.06	0.06
利比里亚	0.06	0.06	0.06
阿拉伯利比亚民众国	0.11	0.11	0.11
立陶宛	0.06	0.06	0.06
卢森堡	0.27	0.27	0.27
马达加斯加	0.06	0.06	0.06

	2017 年 %	2018 年 %	2019 年 %
马拉维	0.06	0.06	0.06
马来西亚	0.60	0.60	0.60
马尔代夫	0.06	0.06	0.06
马里	0.06	0.06	0.06
马耳他	0.06	0.06	0.06
马绍尔群岛	0.06	0.06	0.06
毛里塔尼亚	0.06	0.06	0.06
毛里求斯	0.06	0.06	0.06
墨西哥	1.16	1.16	1.16
密克罗尼西亚（联邦）	0.06	0.06	0.06
摩纳哥	0.06	0.06	0.06
蒙古	0.06	0.06	0.06
黑山	0.06	0.06	0.06
摩洛哥	0.11	0.11	0.11
莫桑比克	0.06	0.06	0.06
缅甸	0.06	0.06	0.06
纳米比亚	0.06	0.06	0.06
瑙鲁	0.06	0.06	0.06
尼泊尔	0.06	0.06	0.06
荷兰	1.58	1.58	1.58
新西兰	0.31	0.31	0.31
尼加拉瓜	0.06	0.06	0.06
尼日利亚	0.06	0.06	0.06
尼日尔	0.16	0.16	0.16
挪威	0.76	0.76	0.76
阿曼	0.13	0.13	0.13
巴基斯坦	0.13	0.13	0.13
帕劳	0.06	0.06	0.06
巴拿马	0.12	0.12	0.12
巴布亚新几内亚	0.06	0.06	0.06
巴拉圭	0.06	0.06	0.06
秘鲁	0.16	0.16	0.16
菲律宾	0.30	0.30	0.30
波兰	0.62	0.62	0.62
葡萄牙	0.41	0.41	0.41

	2017 年 %	2018 年 %	2019 年 %
卡塔尔	0.83	0.83	0.83
大韩民国	2.18	2.18	2.18
摩尔多瓦共和国	0.06	0.06	0.06
罗马尼亚	0.14	0.14	0.14
俄罗斯联邦	2.77	2.77	2.77
卢旺达	0.06	0.06	0.06
圣基茨和尼维斯	0.06	0.06	0.06
圣卢西亚	0.06	0.06	0.06
圣文森特和格林纳丁斯	0.06	0.06	0.06
萨摩亚	0.06	0.06	0.06
圣马力诺	0.06	0.06	0.06
圣多美和普林西比	0.06	0.06	0.06
沙特阿拉伯	1.12	1.12	1.12
塞内加尔	0.06	0.06	0.06
塞尔维亚	0.06	0.06	0.06
塞舌尔	0.06	0.06	0.06
塞拉利昂	0.06	0.06	0.06
新加坡	1.01	1.01	1.01
斯洛伐克	0.11	0.11	0.11
斯洛文尼亚	0.06	0.06	0.06
所罗门群岛	0.06	0.06	0.06
索马里	0.06	0.06	0.06
南非	0.39	0.39	0.39
南苏丹	0.06	0.06	0.06
西班牙	2.03	2.03	2.03
斯里兰卡	0.08	0.08	0.08
苏丹	0.06	0.06	0.06
苏里南	0.06	0.06	0.06
斯威士兰	0.06	0.06	0.06
瑞典	0.71	0.71	0.71
瑞士	1.04	1.04	1.04
阿拉伯叙利亚共和国	0.06	0.06	0.06
塔吉克斯坦	0.06	0.06	0.06
泰国	0.59	0.59	0.59
前南斯拉夫的马其顿共和国	0.06	0.06	0.06

	2017 年 %	2018 年 %	2019 年 %
东帝汶	0.06	0.06	0.06
多哥	0.06	0.06	0.06
汤加	0.06	0.06	0.06
特立尼达和多巴哥	0.06	0.06	0.06
突尼斯	0.06	0.06	0.06
土耳其	1.30	1.30	1.30
土库曼斯坦	0.06	0.06	0.06
乌干达	0.06	0.06	0.06
乌克兰	0.10	0.10	0.10
阿拉伯联合酋长国	2.25	2.25	2.25
联合王国	4.27	4.27	4.27
坦桑尼亚联合共和国	0.06	0.06	0.06
美国	20.24	20.24	20.24
乌拉圭	0.06	0.06	0.06
乌兹别克斯坦	0.06	0.06	0.06
瓦努阿图	0.06	0.06	0.06
委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	0.41	0.41	0.41
越南	0.14	0.14	0.14
也门	0.06	0.06	0.06
赞比亚	0.06	0.06	0.06
津巴布韦	0.06	0.06	0.06
	100.00	100.00	100.00

A40-30: 2020 年、2021 年和 2022 年普通基金的摊款

大会决定:

1. 2020 年、2021 年和 2022 年各成员国遵照《公约》第十二章第六十一条分摊的数额按下述比额确定。

成员国	2020、2021、2022 年 分摊比额表草案
	%
阿富汗	0.06
阿尔巴尼亚	0.06
阿尔及利亚	0.11
安道尔	0.06
安哥拉	0.08
安提瓜和巴布达	0.06
阿根廷	0.70
亚美尼亚	0.06
澳大利亚	1.91
奥地利	0.55
阿塞拜疆	0.07
巴哈马	0.06
巴林	0.09
孟加拉国	0.09
巴巴多斯	0.06
白俄罗斯	0.06
比利时	0.70
伯利兹	0.06
贝宁	0.06
不丹	0.06
玻利维亚（多民族国）	0.06
波斯尼亚和黑塞哥维纳	0.06
博茨瓦纳	0.06
巴西	2.27
文莱达鲁萨兰国	0.06

成员国	2020、2021、2022 年
	分摊比额表草案
	%
保加利亚	0.06
布基纳法索	0.06
布隆迪	0.06
佛得角	0.06
柬埔寨	0.06
喀麦隆	0.06
加拿大	2.51
中非共和国	0.06
乍得	0.06
智利	0.41
中国	11.39
哥伦比亚	0.32
科摩罗	0.06
刚果	0.06
库克群岛	0.06
哥斯达黎加	0.06
科特迪瓦	0.06
克罗地亚	0.06
古巴	0.06
塞浦路斯	0.06
捷克	0.24
朝鲜民主主义人民共和国	0.06
刚果民主共和国	0.06
丹麦	0.42
吉布提	0.06
多米尼克国	0.06
多米尼加共和国	0.06
厄瓜多尔	0.07
埃及	0.23
萨尔瓦多	0.06

成员国	2020、2021、2022 年
	分摊比额表草案
	%
赤道几内亚	0.06
厄立特利亚	0.06
爱沙尼亚	0.06
斯威士兰	0.06
埃塞俄比亚	0.22
斐济	0.06
芬兰	0.41
法国	3.66
加蓬	0.06
冈比亚	0.06
格鲁吉亚	0.06
德国	5.08
加纳	0.06
希腊	0.28
格林纳达	0.06
危地马拉	0.06
几内亚	0.06
几内亚比绍	0.06
圭亚那	0.06
海地	0.06
洪都拉斯	0.06
匈牙利	0.23
冰岛	0.08
印度	0.95
印度尼西亚	0.59
伊朗（伊斯兰共和国）	0.34
伊拉克	0.10
爱尔兰	0.72
以色列	0.43
意大利	2.44
牙买加	0.06
日本	6.64
约旦	0.06
哈萨克斯坦	0.15

成员国	2020、2021、2022 年
	分摊比例表草案
	%
肯尼亚	0.06
基里巴斯	0.06
科威特	0.21
吉尔吉斯斯坦	0.06
老挝人民民主共和国	0.06
拉脱维亚	0.06
黎巴嫩	0.06
莱索托	0.06
利比里亚	0.06
利比亚	0.06
立陶宛	0.06
卢森堡	0.28
马达加斯加	0.06
马拉维	0.06
马来西亚	0.52
马尔代夫	0.06
马里	0.06
马耳他	0.06
马绍尔群岛	0.06
毛里塔尼亚	0.06
毛里求斯	0.06
墨西哥	1.10
密克罗尼西亚（联邦）	0.06
摩纳哥	0.06
蒙古	0.06
黑山	0.06
摩洛哥	0.12
莫桑比克	0.06
缅甸	0.06
纳米比亚	0.06
瑙鲁	0.06
尼泊尔	0.06
荷兰	1.43

成员国	2020、2021、2022 年
	分摊比额表草案
	%
新西兰	0.34
尼加拉瓜	0.06
尼日尔	0.06
尼日利亚	0.18
北马其顿共和国	0.06
挪威	0.66
阿曼	0.15
巴基斯坦	0.16
帕劳	0.06
巴拿马	0.12
巴布亚新几内亚	0.06
巴拉圭	0.06
秘鲁	0.19
菲律宾	0.35
波兰	0.60
葡萄牙	0.37
卡塔尔	1.05
大韩民国	2.21
摩尔多瓦共和国	0.06
罗马尼亚	0.15
俄罗斯联邦	2.23
卢旺达	0.06
圣基茨和尼维斯	0.06
圣卢西亚	0.06
圣文森特和格林纳丁斯	0.06
萨摩亚	0.06
圣马力诺	0.06
圣多美和普林西比	0.06
沙特阿拉伯	1.04
塞内加尔	0.06
塞尔维亚	0.06
塞舌尔	0.06
塞拉利昂	0.06
新加坡	0.93
斯洛伐克	0.11

成员国	2020、2021、2022 年
	分摊比例表草案
	%
斯洛文尼亚	0.06
所罗门群岛	0.06
索马里	0.06
南非	0.29
南苏丹	0.06
西班牙	1.78
斯里兰卡	0.08
苏丹	0.06
苏里南	0.06
瑞典	0.67
瑞士	1.01
阿拉伯叙利亚共和国	0.06
塔吉克斯坦	0.06
泰国	0.58
东帝汶	0.06
多哥	0.06
汤加	0.06
特利尼达和多巴哥	0.06
突尼斯	0.06
土耳其	1.60
土库曼斯坦	0.06
图瓦卢	0.06
乌干达	0.06
乌克兰	0.08
阿拉伯联合酋长国	2.17
联合王国	4.19
坦桑尼亚联合共和国	0.06
美国	20.50
乌拉圭	0.06
乌兹别克斯坦	0.06
瓦努阿图	0.06
委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	0.51
越南	0.18
也门	0.06
赞比亚	0.06

成员国	2020、2021、2022 年 分摊比额表草案
	%
津巴布韦	0.06
	100.00

A41-29：2023 年、2024 年和 2025 年普通基金的摊款

大会决定：

1. 2023 年、2024 年和 2025 年各成员国遵照《公约》第十二章第六十一条分摊的数额按下述比额确定。

成员国	2023、2024、2025 年 分摊比额草案
	%
阿富汗	0.06
阿尔巴尼亚	0.06
阿尔及利亚	0.08
安道尔	0.06
安哥拉	0.06
安提瓜和巴布达	0.06
阿根廷	0.52
亚美尼亚	0.06
澳大利亚	1.66
奥地利	0.56
阿塞拜疆	0.16
巴哈马	0.06
巴林	0.08
孟加拉国	0.12
巴巴多斯	0.06
白俄罗斯	0.06
比利时	0.68
伯利兹	0.06
贝宁	0.06
不丹	0.06
玻利维亚(多民族国)	0.06
波斯尼亚和黑塞哥维纳	0.06
博茨瓦纳	0.06
巴西	1.56
文莱达鲁萨兰国	0.06

成员国	2023、2024、2025 年
	分摊比额草案
	%
保加利亚	0.06
布基纳法索	0.06
布隆迪	0.06
佛得角	0.06
柬埔寨	0.06
喀麦隆	0.06
加拿大	2.17
中非共和国	0.06
乍得	0.06
智利	0.44
中国	13.71
哥伦比亚	0.30
科摩罗	0.06
刚果	0.06
库克群岛	0.06
哥斯达黎加	0.06
科特迪瓦	0.06
克罗地亚	0.06
古巴	0.07
塞浦路斯	0.06
捷克	0.24
朝鲜民主主义人民共和国	0.06
刚果民主共和国	0.06
丹麦	0.41
吉布提	0.06
多米尼克	0.06
多米尼加共和国	0.06
厄瓜多尔	0.06
埃及	0.19
萨尔瓦多	0.06

成员国	2023、2024、2025 年
	分摊比额草案
	%
赤道几内亚	0.06
厄立特利亚	0.06
爱沙尼亚	0.06
斯威士兰	0.06
埃塞俄比亚	0.42
斐济	0.06
芬兰	0.38
法国	3.43
加蓬	0.06
冈比亚	0.06
格鲁吉亚	0.06
德国	4.78
加纳	0.06
希腊	0.24
格林纳达	0.06
危地马拉	0.06
几内亚	0.06
几内亚比绍	0.06
圭亚那	0.06
海地	0.06
洪都拉斯	0.06
匈牙利	0.29
冰岛	0.06
印度	0.99
印度尼西亚	0.51
伊朗（伊斯兰共和国）	0.32
伊拉克	0.09
爱尔兰	0.64
以色列	0.47
意大利	2.28

成员国	2023、2024、2025 年
	分摊比额草案
	%
牙买加	0.06
日本	6.26
约旦	0.06
哈萨克斯坦	0.11
肯尼亚	0.07
基里巴斯	0.06
科威特	0.18
吉尔吉斯斯坦	0.06
老挝人民民主共和国	0.06
拉脱维亚	0.06
黎巴嫩	0.06
莱索托	0.06
利比里亚	0.06
利比亚	0.06
立陶宛	0.06
卢森堡	0.47
马达加斯加	0.06
马拉维	0.06
马来西亚	0.42
马尔代夫	0.06
马里	0.06
马耳他	0.06
马绍尔群岛	0.06
毛里塔尼亚	0.06
毛里求斯	0.06
墨西哥	1.05
密克罗尼西亚(联邦)	0.06
摩纳哥	0.06
蒙古	0.06
黑山	0.06

成员国	2023、2024、2025 年 分摊比额草案
	%
摩洛哥	0.09
莫桑比克	0.06
缅甸	0.06
纳米比亚	0.06
瑙鲁	0.06
尼泊尔	0.06
荷兰	1.54
新西兰	0.30
尼加拉瓜	0.06
尼日尔	0.06
尼日利亚	0.13
北马其顿共和国	0.06
挪威	0.52
阿曼	0.11
巴基斯坦	0.13
帕劳	0.06
巴拿马	0.11
巴布亚新几内亚	0.06
巴拉圭	0.06
秘鲁	0.15
菲律宾	0.27
波兰	0.61
葡萄牙	0.34
卡塔尔	1.59
大韩民国	3.16
摩尔多瓦共和国	0.06
罗马尼亚	0.23
俄罗斯联邦	1.89
卢旺达	0.06
圣基茨和尼维斯	0.06

成员国	2023、2024、2025 年
	分摊比额草案
	%
圣卢西亚	0.06
圣文森特和格林纳丁斯	0.06
萨摩亚	0.06
圣马力诺	0.06
圣多美和普林西比	0.06
沙特阿拉伯	1.07
塞内加尔	0.06
塞尔维亚	0.06
塞舌尔	0.06
塞拉利昂	0.06
新加坡	0.76
斯洛伐克	0.11
斯洛文尼亚	0.06
所罗门群岛	0.06
索马里	0.06
南非	0.21
南苏丹	0.06
西班牙	1.67
斯里兰卡	0.07
苏丹	0.06
苏里南	0.06
瑞典	0.61
瑞士	0.96
阿拉伯叙利亚共和国	0.06
塔吉克斯坦	0.06
泰国	0.45
东帝汶	0.06
多哥	0.06
汤加	0.06
特利尼达和多巴哥	0.06

成员国	2023、2024、2025 年
	分摊比额草案
	%
突尼斯	0.06
土耳其	1.37
土库曼斯坦	0.06
图瓦卢	0.06
乌干达	0.06
乌克兰	0.06
阿拉伯联合酋长国	1.98
联合王国	3.73
坦桑尼亚联合共和国	0.06
美国	21.70
乌拉圭	0.06
乌兹别克斯坦	0.06
瓦努阿图	0.06
委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)	0.12
越南	0.17
也门	0.06
赞比亚	0.06
津巴布韦	0.06
	<u>100.00</u>

预算

A36-29：2008 年、2009 年和 2010 年预算

A. 关于 2008 年 — 2009 年 — 2010 年预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了 2008 年、2009 年和 2010 年财政年度的年度概算 [技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）的指示性估算]；

2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准了本组织的预算。

B. 关于技术合作方案，大会：

认识到行政和业务服务费用主要由实施项目赚取的费用来偿付，这些项目都是由各国政府、联合国开发计划署及其他来源等外部资金来源指定国际民航组织执行的；

认识到在援助国政府和受援国政府就相关项目作出决定之前，不可能高度精确地确定技术合作方案；

认识到由于上述情况，下列 2008 年、2009 年和 2010 年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

2008 年	2009 年	2010 年
9 723 000	9 827 000	10 328 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性措施的必要性；

认识到如果行政和业务服务费用在任何确定的财政年度运行结束时出现赤字，这一赤字应该首先由行政和业务服务费用基金的累计结余来填补，对经常方案预算的支助要求，应该作为最后的手段；

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，理解是按照《财务条例》第九条在年度行政和业务服务费用概算的框架内对指示性概算进行随后调整，但在任何时候总的要求不得超过本组织为此目的所能支配的资金。

C. 关于经常方案，大会：

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此批准 2008 年、2009 年和 2010 年财政年度用于支出的下列经常方案金额（支出金额按年度分列）：

	<u>2008 年</u>	<u>2009 年</u>	<u>2010 年</u>
方案			
A — 安全	14 415 000	15 014 000	16 185 000
B — 安保	5 019 000	6 532 000	8 778 000
C — 环境	1 674 000	1 672 000	1 755 000
D — 效率	20 640 000	21 436 000	21 304 000
E — 连续性	1 951 000	2 114 000	2 046 000
F — 法律	607 000	658 000	790 000
管理和行政	18 670 000	18 582 000	19 638 000
方案支助	<u>14 086 000</u>	<u>14 001 000</u>	<u>14 871 000</u>
组织调整	<u>2 889 000</u>	<u>76 000</u>	<u>140 000</u>
核准批款总额	<u>79 951 000</u>	<u>80 085 000</u>	<u>85 507 000</u>
运作批款	79 386 000	79 692 000	85 371 000
资本批款	565 000	393 000	136 000

2. 各年度核准拨款总额按照《财务条例》由以下来源以加元供资：

	2008 年	2009 年	2010 年
a) 根据关于分摊比额的决议各缔约国的摊款	74 184 000	74 060 000	79 204 000
b) 杂项收入	1 916 000	1 917 000	1 917 000
c) 辅助创收基金结余	<u>3 851 000</u>	<u>4 108 000</u>	<u>4 386 000</u>
合计	<u>79 951 000</u>	<u>80 085 000</u>	<u>85 507 000</u>

3. 鉴于有效管理汇率风险并避免给缔约国或秘书处造成过重的行政负担的需要，理事会将依照财务规则 6.6 的规定审查缔约国摊款的概算方法，以确定秘书长是否从 2008 年起应该例行以一种以上货币收取摊款。

A37-26：2011 年、2012 年和 2013 年的预算

- A. 关于 2011 年—2012 年—2013 年的预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了 2011 年、2012 年和 2013 年财政年度的年度概算 [技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）的指示性估算]；
2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准了本组织的预算。

- B. 关于技术合作方案，大会：

认识到行政和业务服务费用主要由实施项目赚取的费用来偿付，这些项目都是由各国政府、联合国开发计划署及其它来源等外部供资来源指定国际民航组织执行的；

认识到在援助国政府和受援国政府就相关项目作出决定之前，不可能高度精确地确定技术合作方案；

认识到由于上述情况，下列以加元（CAD）表示的 2011 年、2012 年和 2013 年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

2011 年	2012 年	2013 年
10 700 000	11 000 000	11 600 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性措施的必要性；和

认识到如果行政和业务服务费用在任何确定的财政年度运行结束时出现赤字，这一赤字应该首先由行政和业务服务费用基金的累计结余来填补，对经常方案预算的支助要求，应该作为最后的手段；

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，条件是应按照《财务条例》第九条中的规定在年度行政和业务服务费用概算框架内对指示性概算进行随后调整。

C. 关于经常方案，大会：

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此分别为 2011 年、2012 年和 2013 财政年度批准下列需要支出资金的以加元表示的金额，用于经常方案开支：

方案	<u>2011 年</u>	<u>2012 年</u>	<u>2013 年</u>	<u>共计</u>
安全	22 815 000	23 437 000	24 913 000	71 165 000
安保	13 403 000	13 771 000	13 866 000	41 040 000
环境保护和航空运输的 可持续发展	11 431 000	11 843 000	12 311 000	35 585 000
方案支助	19 748 000	20 714 000	22 143 000	62 605 000
管理和行政	13 265 000	13 475 000	14 080 000	40 820 000
管理和行政—理事机构	6 932 000	7 004 000	7 951 000	21 887 000
核准批款总额	<u>87 594 000</u>	<u>90 244 000</u>	<u>95 264 000</u>	<u>273 102 000</u>
运作批款	86 555 000	89 554 000	94 681 000	270 790 000
资本批款	1 039 000	690 000	583 000	2 312 000

2. 各年度核准拨款总额按照《财务条例》由以下来源以加元供资：

	<u>2011 年</u>	<u>2012 年</u>	<u>2013 年</u>	<u>共计</u>
a) 各国的摊款	82 024 000	84 256 000	88 727 000	255 007 000
b) 来自辅助创收基金 结余的划拨款	4 370 000	4 688 000	5 082 000	14 140 000
c) 杂项收入	1 200 000	1 300 000	1 455 000	3 955 000
合计：	<u>87 594 000</u>	<u>90 244 000</u>	<u>95 264 000</u>	<u>273 102 000</u>

3. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此分别为 2011 年、2012 年和 2013 财政年度批准下列需要支出资金的以加元表示的追加金额，用于经常方案开支，资金筹措不会增加各国的摊款，而是通过来自行政和业务服务费用基金的 5 311 500 加元的偿付款，和通过来自长期欠款偿还奖励计划账户的 2 202 200 加元的划拨款来解决：

方案	<u>2011 年</u>	<u>2012 年</u>	<u>2013 年</u>	<u>共计</u>
安全	119 000	977 000	888 000	1 984 000
安保	71 000	73 000	76 000	220 000
环境保护和航空运输的 可持续发展	48 000	49 000	51 000	148 000
方案支助	387 000	399 000	425 000	1 211 000
管理和行政	1 262 000	1 295 000	1 349 000	3 906 000
管理和行政—理事机构	14 000	15 000	16 000	45 000
核准批款总额	<u>1 901 000</u>	<u>2 808 000</u>	<u>2 805 000</u>	<u>7 514 000</u>

A38-22: 2014、2015 和 2016 年预算

A. 关于 2014 — 2015 — 2016 年预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了 2014 年、2015 年和 2016 年财政年度的年度概算[技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）的指示性估算]；

2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准了本组织的预算。

B. 关于技术合作方案，大会：

认识到行政和业务服务费用主要由实施项目赚取的费用来偿付，这些项目都是由各国政府、联合国开发计划署及其他来源等外部供资来源指定国际民航组织执行的；

认识到在援助国政府和受援国政府就相关项目作出决定之前，不可能高度精确地确定技术合作方案；

认识到由于上述情况，下列以加元（CAD）表示的 2014 年、2015 年和 2016 年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

	2014 年	2015 年	2016 年
支出估计数	8 300 000	8 400 000	8 500 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性措施的必要性；

认识到如果行政和业务服务费用在任何确定的财政年度运行结束时出现赤字，这一赤字应该首先由行政和业务服务费用基金的累计结余来填补，对经常方案预算的支助要求，应该作为最后的手段；

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，条件是应按照《财务条例》第九条中的规定在年度行政和业务服务费用概算框架内对指示性概算进行随后调整。

C. 关于经常方案，大会：

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此分别为 2014 年、2015 年和 2016 财政年度批准下列需要支出资金的以加元表示的金额，用于经常方案开支：

	2014 年	2015 年	2016 年	共计
战略目标				
安全	23 219 000	24 097 000	24 721 000	72 037 000
空中航行能力和效率	17 353 000	17 628 000	18 353 000	53 334 000
安保和简化手续	8 903 000	9 148 000	9 342 000	27 393 000
航空运输的经济发展	3 138 000	3 178 000	3 534 000	9 850 000
环境保护	4 474 000	4 557 000	5 129 000	14 160 000
方案支助	12 651 000	12 767 000	13 136 000	38 554 000
管理和行政	15 581 000	15 788 000	16 078 000	47 447 000
管理和行政 — 理事机构	7 433 000	7 574 000	8 765 000	23 763 000
核准批款总额	92 752 000	94 737 000	99 049 000	286 538 000
运作批款	92 224 000	94 139 000	98 625 000	284 988 000
资本批款	528 000	598 000	424 000	1 550 000

2. 各年度核准拨款总额按照《财务条例》由以下来源以加元供资：

	2014 年	2015 年	2016 年	共计
a) 各国的摊款	86 120 000	88 075 000	92 355 000	266 550 000
b) 来自行政和业务服务费用基金的偿付款	1 231 000	1 260 000	1 291 000	3 782 000
c) 来自辅助创收基金结余的划拨款	5 082 000	5 082 000	5 082 000	15 246 000
d) 杂项收入	319 000	320 000	321 000	960 000
合计：	92 752 000	94 737 000	99 049 000	286 538 000

A39-37：2017 年、2018 年和 2019 年预算

A. 关于 2017 年—2018 年—2019 年预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了 2017 年、2018 年和 2019 年财政年度的年度概算 [技术合作方案的行政和业务服务费用 (AOSC) 的指示性估算]；

2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准本组织的预算。

B. 关于技术合作方案，大会：

认识到行政和业务服务费用主要由实施项目赚取的费用来偿付，这些项目都是由各国政府、联合国开发计划署及其他来源等外部供资来源指定国际民航组织执行的；

认识到在援助国政府和受援国政府就相关项目作出决定之前，不可能高度精确地确定技术合作方案；

认识到由于上述情况，下列2017年、2018年和2019年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

	2017年	2018年	2019年
支出估计数	9 560 000	9 700 000	9 930 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性措施的必要性；和

认识到如果行政和业务服务费用在任何确定的财政年度运行结束时出现赤字，这一赤字应该首先由行政和业务服务费用基金的累计结余来填补，对经常方案预算的支助要求，应该作为最后的手段；

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，理解是按照《财务条例》第九条在年度行政和业务服务费用概算的框架内对指示性概算进行随后调整。

C. 关于经常方案，大会：

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此批准2017年、2018年和2019年财政年度用于支出的以下分列的经常方案金额：

	2017 年	2018 年	2019 年	总计
战略目标（方案）				
安全	22 962 000	23 181 000	24 008 000	70 151 000
空中航行能力和效率	14 627 000	15 116 000	15 320 000	45 063 000
安保和简化手续	8 773 000	8 878 000	9 173 000	26 824 000
航空运输的经济发展	3 112 000	3 182 000	3 494 000	9 788 000
环境保护	3 432 000	3 484 000	3 883 000	10 799 000
方案支助	30 957 000	31 774 000	34 076 000	96 807 000
管理和行政	13 779 000	14 253 000	14 589 000	42 621 000
拟议批款总额	97 642 000	99 868 000	104 543 000	302 053 000
运作批款	96 568 000	98 922 000	103 778 000	299 268 000
资本批款	1 074 000	946 000	765 000	2 785 000

2. 各年度核准拨款总额按照《财务条例》由以下来源以加元供资：

	2017 年	2018 年	2019 年	总计
a) 各国的摊款	89 344 000	91 540 000	96 181 000	277 065 000
b) 辅助创收基金的偿付款	1 202 000	1 202 000	1 202 000	3 606 000
c) 辅助创收基金盈余转账	6 415 000	6 415 000	6 416 000	19 246 000
d) 长期欠款激励计划资金转账	333 000	333 000	334 000	1 000 000
e) 杂项收入	348 000	378 000	410 000	1 136 000
共计：	97 642 000	99 868 000	104 543 000	302 053 000

A40-34：2020、2021 和 2022 年预算

A. 关于 2020-2021-2022 年预算，大会注意到：

- 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了 2020 年、2021 年和 2022 年每个财政年度的年度概算[技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）的指示性估算]；
- 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准了本组织的预算。

B. 关于技术合作方案，大会：

认识到行政和业务服务费用主要由实施项目赚取的费用来偿付，这些项目都是由各国政府、联合国开发计划署及其他来源等外部供资来源指定国际民航组织执行的；

认识到在援助国政府和受援国政府就相关项目作出决定之前，不可能高度精确地确定技术合作方案；

认识到由于上述情况，下列以加元（CAD）表示的 2020 年、2021 年和 2022 年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

	2020 年	2021 年	2022 年
支出估计数	10 520 000	10 680 000	10 830 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性措施的必要性；和

认识到如果行政和业务服务费用在任何确定的财政年度运行结束时出现赤字，这一赤字应该首先由行政和业务服务费用基金的累计盈余来填补，要求由经常方案预算提供支助将是最后一着；

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，条件是应按照《财务条例》第九条中的规定在年度行政和业务服务费用概算框架内对指示性概算进行后续调整。

C. 大会：关于经常方案，

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此分别为 2020 年、2021 年和 2022 年财政年度批准下列需要支出资金的以加元表示的金额，用于经常方案开支：

	2020 年	2021 年	2022 年	合计
战略目标（方案）				
安全	31,590,000	32,459,000	33,218,000	97,267,000
空中航行能力和效率	19,746,000	20,569,000	21,396,000	61,712,000
安保和简化手续	13,844,000	14,530,000	15,433,000	43,807,000
航空运输的经济发展	5,111,000	5,103,000	5,096,000	15,311,000
环境保护	5,165,000	5,539,000	6,539,000	17,243,000
方案支助	12,898,000	13,303,000	14,919,000	41,120,000
管理和行政	14,957,000	15,442,000	15,856,000	46,255,000
核准拨款总额	103,312,000	106,946,000	112,457,000	322,715,000
运作批款	102,324,000	106,336,000	111,754,000	320,414,000
资本批款	988,000	610,000	703,000	2,301,000

2. 各年度核准拨款总额按照《财务条例》由以下来源以加元供资：

	2020 年	2021 年	2022 年	合计
a) 各国摊款	91,970,000	95,577,000	101,058,000	288,605,000
b) 行政和业务服务费用基金的偿付款	1,202,000	1,202,000	1,202,000	3,606,000
c) 辅助创收基金盈余的结转	9,649,000	9,648,000	9,649,000	28,946,000
d) 杂项收入	491,000	519,000	548,000	1,558,000
合计：	103,312,000	106,946,000	112,457,000	322,715,000

A41-28：2023-2024-2025 年预算

A. 关于2023-2024-2025年预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了2023、2024和2025年每个财政年度的经常预算概算和技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）基金的指示性概算；

2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准了本组织的预算。

B. 关于经常预算，大会：

认识到新的转型目标及其举措的重要性。

明确规定通过各国摊款为2023-2024-2025年三年期所选定的高优先级转型目标举措提供的14 977 000加元的资金，是一笔特殊的一次性捐助，应被视为非合并数额，不应构成用于编制2026-2027-2028三年期预算概算的基线的一部分。

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的情况下，特此批准下表中以加元列示的2023、2024和2025年财政年度的金额，用于支出：

2023-2024-2025年概算				
(单位：加元)				
	2023	2024	2025	合计
战略目标				
安全	32,825,000	34,178,000	34,881,000	101,884,000
空中航行能力和效率	21,460,000	22,241,000	22,630,000	66,331,000
安保和简化手续	14,906,000	15,491,000	16,064,000	46,461,000
航空运输的经济发展	4,952,000	5,113,000	5,256,000	15,321,000
环境保护	6,877,000	6,983,000	7,351,000	21,211,000
转型目标	8,041,000	4,642,000	5,326,000	18,009,000
对战略目标的支助	13,909,000	14,398,000	16,215,000	44,522,000
管理和行政	14,062,000	14,658,000	15,101,000	43,821,000
拟议拨款总额	117,032,000	117,704,000	122,824,000	357,560,000
业务批款	116,413,000	117,116,000	122,225,000	355,754,000
资本批款	619,000	588,000	599,000	1,806,000

2. 每年的核准拨款总额根据《财务条例》按下表所述来供资：

2023-2024-2025年资金来源 (单位：加元)				
	2023	2024	2025	合计
a) 来自国家的摊款	103,920,000	104,566,000	109,665,000	318,151,000
b) 来自辅助创收基金盈余的转拨	8,082,000	8,082,000	8,081,000	24,245,000
c) 业务储备金	2,364,000	2,364,000	2,364,000	7,092,000
d) 来自AOSC基金的偿付	1,829,000	1,856,000	1,877,000	5,562,000
e) 杂项收入	780,000	780,000	780,000	2,340,000
f) 激励计划	57,000	56,000	57,000	170,000
合计：	117,032,000	117,704,000	122,824,000	357,560,000

C. 关于技术合作方案的行政和业务服务费用基金的指示性概算，大会：

认识到行政和业务服务费用(AOSC)基金的主要资金来源为使用来自政府和其他来源等外部资金来源的资金来实施分配给国际民航组织来执行的项目所赚取的费用；

认识到在援助国政府和受援国政府就某一给定年份待实施的相关项目和金额作出决定之前，不能高度精确地确定技术合作方案；

认识到由于上述情况，下文以加元(CAD)表示的2023年、2024年和2025年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

	2023	2024	2025
开支估算	9,300,000	9,570,000	9,780,000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全、安保、效率和可持续性的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性管理措施的必要性；和

认识到如果行政和业务服务费用在任何确定的财政年度运行结束时出现赤字，这一赤字应该首先由行政和业务服务费用基金的累计盈余来填补，要求由经常方案预算提供支助将是最后一着。

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，条件是应按照《财务条例》第九条中的规定在年度行政和业务服务费用概算框架内对指示性概算进行后续调整。

周转基金

A41-30：周转基金

大会：

1. 注意到：

- a) 按照第 A40-31 号决议，理事会报告了并且大会审议了周转基金以及相关借款权额度是否充足的情况；
- b) 拖欠会费的累积，连同当年会费的迟付，在造成财政不确定的同时，对工作方案的实施构成了日益增长的障碍；
- c) 根据过去的趋势，周转基金额度可能不足以涵盖可预见未来需求的风险十分有限；
- d) 经验表明，通常某些国家在年初应缴会费时，没有予以缴付，国际民航组织甚至都不能指望这些国家在有关年度的年底前缴纳会费，某些成员国在履行公约规定的其财务义务的这种有害拖延正在造成本组织内潜在的财政危机，可能影响到全体成员国；
- e) 只要现金流仍不确定，国际民航组织便需要周转基金作为缓冲，利用该基金偿付其不可避免的现金承付款项；和
- f) 理事会定期审查本组织的财务状况与周转基金额度。

2. 决定：

- a) 周转基金额度保持在 800 万美元；
- b) 理事会应继续监测周转基金额度，以决定是否紧迫需要提高额度；
- c) 如果理事会确定有这种必要，周转基金额度须定为不超过1 000万美元，视比额表批准后成为本组织成员的新成员国缴纳的预付款所带来的增额而定。对周转基金的这些调整将基于批准提高周转基金额度的年度内生效的比额表；
- d) 授权秘书长，经理事会财务委员会事先批准，通过从外部借贷履行本组织即期义务所需的金额，为不能从普通基金和周转基金中供资的经常和补充经费筹资，并要求秘书长尽快偿还这些资金；本组织此类负债的未清偿总额在三年期间的任何时候都不得超过300万加元；

e) 理事会应在大会常会期间报告：

1) 周转基金额度的充足程度；和

2) 普通基金和周转基金的财政状况是否表明需要向成员国摊款以弥补拖欠会费造成的现金亏空；和

3) 借款权额度是否适当；和

f) A40-31 号决议不再有效，特此取代；和

3. 敦促：

a) 所有成员国尽早缴纳当年应付的会费，以便减少本组织不得不从周转基金中提款和采取外部借款的可能性；和

b) 按照 A39-31 号决议的要求，拖欠会费的成员国尽快履行对本组织承担的义务。

A38-23： 确认理事会在向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转基金预付款方面采取的行动

大会：

1. 注意到：

a) 《财务条例》第6.9款和第7.5款规定，如果大会休会期间，理事会应确定新成员国的会费分摊额和周转基金预付款，但须经大会下一届会议批准或调整；和

b) 理事会就大会第37届会议之后成为国际民用航空组织成员国的国家相应采取了行动，下文所列是该国的分摊比额：

2. 确认理事会按照所述比率对以下国家分摊会费和周转基金预付款的行动，该摊款比率自所示摊款日期起开始适用：

新成员国名称	加入日期	摊款开始日期	摊款比率
南苏丹	2011年11月10日	2011年12月1日	0.06%

A40-29： 确认理事会在向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转基金预付款方面采取的行动

大会：

1. 注意到：

- a) 《财务条例》第 6.9 款和第 7.5 款规定，如在大会休会期间，理事会应当确定新成员国的会费分摊额和周转基金预付款，但须经大会下一届常会批准或调整；和
- b) 理事会就大会第 39 届会议之后成为国际民航组织成员国的国家及其分摊款相应采取了行动，如下所示：

2. 确认理事会按照所示比率对以下国家分摊会费和周转金预付款的行动，该摊款比率自所示应摊款日期起开始适用：

新成员国名称	成为成员的日期	摊款开始的日期	摊款比率
图瓦卢	2017 年 11 月 18 日	2017 年 12 月 1 日	0.06%
多米尼克国	2019 年 4 月 13 日	2019 年 5 月 1 日	0.06%

拖欠的会费

A39-31： 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

鉴于《国际民用航空公约》第六十二条规定：任何成员国如在合理期限内未能履行其对本组织的财务义务时，大会可以中止其在大会和理事会的表决权；

大会：

考虑到《国际民航组织财务条例》第6.5条a)款规定，各成员国的会费应从与其相关财政年度的第一天起被视为到期并应全额付清，并且第6.5条b)款规定至下一财政年度1月1日，任何未付余额均应当被视为拖欠一年；

注意到当年会费的迟付，对工作方案的实施构成了障碍，并产生了现金流的严重困难；

敦促所有欠款的成员国就清偿其欠款做出适当的安排；和

敦促所有成员国，特别是当选进入理事会的国家，采取一切必要措施，及时缴纳其会费；

决定，自2017年1月1日起：

1. 所有成员国应该认识到有必要在年初缴纳其当年应付的会费，以便避免本组织需要提取周转基金弥补亏绌数额；
2. 指示秘书长每年至少三次向所有成员国发送明细表，表明当年和截至前一年12月31日应付款额的最新情况；
3. 授权理事会与拖欠三年或三年以上会费的成员国讨论和缔结清偿对本组织的累积欠款的协议，任何此类清偿办法或安排均须向大会下届会议报告；
4. 拖欠会费三年或三年以上的所有成员国：
 - a) 毫不拖延地缴纳周转基金预付款、当年会费未付数额并部分清偿其欠款，其数额为欠款总额的5%；和
 - b) 在上述a)中提及的缴纳日期后的6个月内，仍无协议的国家应当与本组织缔结一项清偿其拖欠余额的协议，此类协议应规定在不超过十年的期限内每年全额缴纳其当年会费和以分期付款方式缴清全部欠款；对于特殊情况，即联合国归类为最不发达国家的那些成员国，理事会可自行决定将此期限延长至最多二十年；
5. 理事会应当进一步加强现行政策，即请欠款的成员国提出清偿提案，按照上述决议条款4的规定，清偿长期拖欠的会费，同时充分考虑有关国家的经济状况，包括按照财务条例第6.6条，接受用其他货币支付的可能性，只要秘书长可以使用这些货币；
6. 欠款数额等同或超过前三个财政年度摊款总数的国家和那些未遵守按照上述决议第4条b)款所签订的协议的国家，将被中止在大会和理事会的表决权，此中止在清偿了到期未缴数额以及按照协议应付的数额后，将立即取消；
7. 理事国如果拖欠年度分摊会费或其部分超过18个月，将被中止在理事会的表决权，此中止在清偿了到期未缴数额后，将立即取消；和
8. 大会或理事会也可采取行动恢复一成员国根据决议条款6被中止的表决权，条件是：
 - a) 它已与理事会缔结规定清偿其未偿债务和缴纳当年会费的协议，并已遵守该协议的条款；或

- b) 大会确信，该国已表现出公平清偿其对本组织的财政义务的意愿；
9. 经大会根据《公约》第六十二条中止了其表决权的任何国家，可由理事会按照上述决议第8条a)款规定的条件恢复其表决权，但其必须表现出公平清偿其对本组织财政义务的意愿；
10. 以下补充措施适用于根据《公约》第六十二条被终止表决权的那些成员国：
- a) 失去主办全部或部分由经常方案提供资金的各种会议、讲习班和研讨会的资格；
 - b) 只能收到与向非成员国所提供的相同的免费文件，包括用电子媒体提供的此类文件，以及对国际空中航行的安全、正常或效率至关重要的任何其他文件；
 - c) 其提名人选或代表丧失当选官员的资格；
 - d) 为秘书处职位征聘之目的，如果所有其他条件相同，来自欠款国家的候选人将被认为具有来自代表性已达理想水平的国家的候选人的地位（根据公平地域代表性原则），即便该国尚未达到这一水平；和
 - e) 丧失参加国际民航组织熟悉课程的权利；
11. 只有那些除了当年的摊款外没有未付年度分摊会费的国家，才将有资格被选举进入理事会、各委员会和机构；
12. 指示秘书长向理事会报告根据决议第6条和第7条表决权被中止和中止被取消，以及根据第11条没有资格被选举进入理事会、各委员会和机构的情况，并据此适用决议第10条规定的措施；和
13. 本决议取代A38-24号决议。

A38-25：清偿长期欠款的激励办法

大会，

忆及前几届大会对拖欠会费的增加所表示的关注；

重申所有成员国在应缴会费的日期缴纳其会费的必要性；

注意到按照大会 A38-24 号决议，一些国家已被中止在大会和理事会的表决权；

重申所有国家参与本组织活动的极端重要性；

注意到按照惯例已将现金结余分配给那些在实现结余的财政年度已缴纳其会费的成员国；和

意欲鼓励各国清偿其欠款，同时对清偿欠款给予奖励；

决定：

1. 现金结余的分配，限制在在结余分配之日已在实现结余的财政年度缴纳其会费的成员国，对于在有关年度未缴付会费的国家，终止其分配结余的资格，但已缔结协议并已遵守其协议条款的那些国家除外；

2. 拖欠会费三整年或三年以上的成员国，如果已有清偿长期未缴付欠款的现行协议或已缔结此类协议并已遵守其协议条款，即使尚未缴纳已实现结余的财政年度的会费，也应享有其在所分配的现金结余中占有的份额；

3. 自 2005 年 1 月 1 日起，根据现金结余的可用情况，成员国付款中只有超过前三年摊款数额的那一部分和按照大会 A37-32 号决议之决议条款 4 签订的协议所规定的所有应付分期付款，应当保留在一单独账户上，为航空安保活动和与航空安全和/或加强国际民航组织方案的高效执行有关的新的和未预见到的项目的支出提供资金，此类行动应在理事会的控制之下，并应向大会下届常会报告；

4. 要求理事会密切追踪未缴付会费的问题，以及奖励办法对各国缴纳欠款的影响，并向大会下届常会报告包括要审议的其他措施在内的其努力的结果；和

5. 本决议取代第 A35-27 号决议。

A34-1: 根据大会 A33-27 号决议第 3 执行条款设立的单独帐户中的资金的使用

大会

考虑到 A33-27 号大会决议在执行条款第 3 条中规定，“拖欠整三年或三年以上会费的缔约国所缴纳的款项将留存在一单独帐户上，以资助航空安保活动、以及与航空安全有关的新的和未预见的项目、和/或提高国际民航组织项目交付的效率，此类行动由理事会监控并向下届例行大会报告。”

忆及 A33-10 号大会决议批准了国际航空安全财务机制（IFFAS）的概念，即目标在于为那些国家无法以其他方法提供或获取必要的财务资源的与安全相关的项目筹措资金，适用的主要领域是作为全球航空安全计划（GASP）组成部分的国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）查明的，与安全有关的缺陷；

进一步忆及 A33-10 号大会决议执行条款第 5 条 a)鼓励缔约国考虑自愿捐款以便为制定 IFFAS 的准备工作提供资金；

注意到理事会在第 167 届和第 168 届会议上考虑了使用根据大会 A33-27 号决议执行条款第 3 条设立的单独帐户资金，以便为特定的航空安保活动和 IFFAS 提供资金的问题；

注意到缔约国在到期日交纳会费对于国际民航组织的正常运转至关重要，单独帐户中资金的使用不应对应缔约国扣留会费以作特别用途的鼓励；

考虑到理事会认为应请本届特别大会作为一个不妨碍上述决议的政策问题，就单独帐户中现有资金的使用做出决定；

因此：

1. 同意在非重复的基础上使用根据 A33-27 号大会决议第 3 执行条款保存的为数 314 万美元（加自然增殖利息）的现有资金，使用方案如下：

- a) 现有留存资金总额的三分之一为普遍性质和预期使大多数缔约国受益的航空安保活动提供资金；
- b) 现有留存资金总额的三分之一用于提高国际民航组织项目交付的效率，其中包括 USOAP；和
- c) 现有留存资金总额的三分之一用于涉及为建立、运行和管理 IFFAS 有关的 IFFAS 活动提供资金，其中包括全部或部分的试点项目。这些项目是在 IFFAS 机制之下，为地区或次地区指定集团或国家集团的利益实施的，但不得在任何情况下将 IFFAS 作为唯一的借款人或赠款人提供给任何单一的国家。

2. 重申理事会须对此类行动进行管理并向下届例行大会报告；

3. 同意在 2004 年举行的下届例行大会审议这一议题；和

4. 呼吁所有缔约国考虑自愿捐款为制定 IFFAS 提供资金。

A40-31：周转基金

账目和审计

A37-30： 本组织 2007 年、2008 年和 2009 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查

鉴于本组织 2007 年、2008 年和 2009 年财政年度的账目和作为国际民航组织外部审计员的加拿大审计长（2007 年）和法国审计法院（2008 年和 2009 年） — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 就其提交的审计报告在缔约国传阅后已提交给大会：

鉴于理事会已经审查了审计报告，并已将其提交大会审查；和

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查：

大会：

1. 注意到外部审计员关于 2007 年财政年度经过审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的评论；
2. 注意到外部审计员关于 2008 年财政年度经过审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的评论；
3. 注意到外部审计员关于 2009 年财政年度经过审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的相关评论，以及关于外部审计员前些年建议执行情况的报告；
4. 批准 2007 年财政年度经过审计的账目；
5. 批准 2008 年财政年度经过审计的账目；和
6. 批准 2009 年财政年度经过审计的账目。

A38-29： 本组织 2010 年、2011 年和 2012 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查

鉴于本组织 2010 年、2011 年和 2012 年财政年度的账目和作为国际民航组织外部审计员的法国审计法院 — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 提交的有关这些账目的审计报告在成员国传阅后已提交给大会：

鉴于理事会已经审查了审计报告，并已将其提交大会审查；和

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查；

大会：

1. 注意到外部审计员关于 2010 年财政年度经审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的评论；
2. 注意到外部审计员关于 2011 年财政年度经审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的评论；
3. 注意到外部审计员关于 2012 年财政年度经审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的相关评论；
4. 批准 2010 年财政年度经审计的账目；
5. 批准 2011 年财政年度经审计的账目；和
6. 批准 2012 年财政年度经审计的账目。

A39-35： 批准本组织 2013 年、2014 年和 2015 年财政年度的账目和审查各年度的审计报告

鉴于本组织2013年、2014年和2015年财政年度的账目和作为国际民航组织外部审计员的法国审计院（2013年）和意大利审计院（2014年和2015年） — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 就此提交的审计报告，在传发给各成员国后已提交给大会；

鉴于理事会已经审查了审计报告，并已将其提交大会审查；和

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查；

大会：

1. 注意到外部审计员关于2013年财政年度财务报表的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
2. 注意到外部审计员关于2014年财政年度财务报表的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
3. 注意到外部审计员关于2015年财政年度财务报表的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
4. 批准2013年财政年度经过审计的财务报表；
5. 批准2014年财政年度经过审计的财务报表；和
6. 批准2015年财政年度经过审计的财务报表。

A40-32： 批准本组织 2016 年、2017 年和 2018 年财政年度的账目和审查各年度的审计报告

鉴于本组织 2016 年、2017 年和 2018 年财政年度的账目和作为国际民航组织外部审计员的意大利审计院 — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 就此提交的审计报告在传发给各成员国后已提交给大会；

鉴于理事会已经审查了审计报告，并已将其提交大会审查；和

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查；

大会：

1. 注意到外部审计员关于 2016 年财政年度财务报表的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
2. 注意到外部审计员关于 2017 年财政年度财务报表的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
3. 注意到外部审计员关于 2018 年财政年度财务报表的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
4. 批准 2016 年财政年度经过审计的财务报表；
5. 批准 2017 年财政年度经过审计的财务报表；和
6. 批准 2018 年财政年度经过审计的财务报表。

A41-32： 批准本组织 2019 年、2020 年和 2021 年财政年度的账目和审查各年度的审计报告

鉴于理事会审查了本组织2019年、2020年和2021年财政年度的财务报表和外部审计员的报告，并将其提交大会审查和批准；

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查；

大会：

1. 注意到外部审计员关于2019年财政年度财务报表的无保留意见的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
2. 注意到外部审计员关于2020年财政年度财务报表的无保留意见的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
3. 注意到外部审计员关于2021年财政年度财务报表的无保留意见的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；

4. 批准2019年财政年度经审计的财务报表；
5. 批准2020年财政年度经审计的财务报表；和
6. 批准 2021 年财政年度经审计的财务报表。

A5-10：联合审计程序

鉴于国际民航组织自开始以来即依靠专业审计员的服务；

鉴于遵照联合国第 347（IV）号决议，已成立联合国和各专门机构联合审计团；

鉴于依据联合国与国际民航组织之间的协议，有义务尽量确保行政和财政业务和做法方面的一致性；和

鉴于实行将两个系统联合起来的替代办法被证明是不可行的；

大会决定：

1. 取消 A1-63 号决议中所采取的授权任命本组织审计员的行动；和
2. 确认国际民航组织理事会作出的决定，即任命联合国和各专门机构联合审计团的一名成员作为国际民航组织的外部审计员。

A36-38：任命外部审计员

大会：

1. 注意到：
 - a) 根据财务条例，在经大会确认的情况下，由理事会为本组织任命一名外部审计员；和
 - b) 理事会审查了由缔约国于 2007 年提交的提名，按照财务条例第 13.1 款，批准了任命联合国及其专门机构外部审计员专家组的一名成员，法国审计院第一院长菲利普·塞甘（Philippe Séguin）先生作为国际民航组织 2008 年、2009 年和 2010 年财政年度的外部审计员。

2. 对加拿大审计长希拉·弗雷泽夫人在其任职期间，作为本组织的外部审计员为本组织提供的优质服务，以及她向国际民航组织官员和机构提供的有效的合作性协助，向她表示诚挚的感谢，并借此机会再次向其前任各位加拿大审计长表示诚挚的感谢；和

3. 确认理事会所采取的行动，即任命法国审计院第一院长菲利普·塞甘（Philippe Séguin）先生为国际民航组织 2008 年、2009 年和 2010 年财政年度的外部审计员。

A37-31：任命外部审计员

大会：

1. 注意到：

- a) 财务条例规定，在经大会确认的情况下，应由理事会为本组织任命一名外部审计员；和
- b) 理事会批准继续任命审计院第一院长作为 2011 年、2012 年和 2013 年国际民航组织外部审计员，所付费用与本三年期的相同。

2. 确认理事会所采取的行动，即任命法国审计院第一院长 Didier Migaud 先生为国际民航组织 2011 年、2012 年和 2013 年财政年度账目的外部审计员。

A38-30：任命外部审计员

大会：

1. 注意到：

- a) 财务条例规定，在经大会确认的情况下，应由理事会为本组织任命一名外部审计员；和
- b) 按照《财务条例》第 13.1 款的规定，理事会审查了成员国在 2013 年提交的任命，并批准了对意大利审计院 — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 共同体和国际事务审计厅厅长 Giuseppe Cogliandro 先生作为国际民航组织 2014 年、2015 年和 2016 年财政年度账目的外部审计员的任命。

2. 表达其对法国审计院第一院长 Didier Migaud 先生诚挚的谢意，感谢其在 2008 年 — 2013 年期间作为国际民航组织的外部审计员为本组织提供的优质服务及其在此期间向国际民航组织的官员和各部门提供的有效协助；和

3. 确认理事会所采取的行动，即任命意大利审计院共同体和国际事务审计厅厅长 Giuseppe Cogliandro 先生担任国际民航组织 2014 年、2015 年和 2016 年财政年度账目的外部审计员。

A39-36: 任命外部审计员

大会:

1. 注意到:

- a) 《财务条例》规定, 在经大会确认的情况下, 应由理事会为本组织任命一名外部审计员; 和
- b) 理事会批准继续任命审计院院长为2017年、2018年和2019年国际民航组织外部审计员。

2. 确认理事会采取的行动, 即任命审计院院长Raffaele Squitieri先生担任国际民航组织2017年、2018年和2019年财政年度的外部审计员。

A40-33: 任命外部审计员

大会:

1. 注意到:

- a) 《财务条例》规定, 在经大会确认的情况下, 理事会须为本组织任命一名外部审计员; 和
- b) 理事会审查了由成员国于 2019 年递交的提名, 按照财务条例第 13.1 款, 批准任命瑞士联邦审计署署长 Michel Huissoud 先生作为国际民航组织 2020 年、2021 年和 2022 年财政年度的外部审计员。

2. 诚挚感谢本组织外部审计员意大利审计院共同体及国际事务审计厅厅长 Giuseppe Cogliandro 先生、意大利审计院院长 Raffaele Squitieri 先生和意大利审计院院长 Angelo Buscema 先生为本组织提供的优质服务(2014 年 — 2019 年), 以及在此期间向国际民航组织官员和机构提供的有效和通力协助; 和

3. 确认:

理事会采取的任命瑞士联邦审计署署长 Michel Huissoud 先生为国际民航组织 2020 年、2021 年和 2022 年财政年度外部审计员的行动。

A41-33: 任命外部审计员

大会:

1. 注意到:

- a) 《财务条例》规定, 在经大会确认的情况下, 应由理事会为本组织任命一名外部审计员; 和
- b) 理事会批准瑞士联邦审计署 (SFAO) (瑞士) 署长连任2023年、2024年和2025年国际民航组织外部审计员。

2. 确认理事会所采取的行动, 即任命瑞士联邦审计署 (SFAO) (瑞士) 署长担任 2023、2024 和 2025 财政年度国际民航组织外部审计员。

杂项**A36-39: 行政和业务服务费用 (AOSC) 基金及普通方案预算的成本分摊研究**

大会要求理事会审查并批准一项成本回收政策, 并与秘书处一起努力确保这项试点研究项目能为理事会决策提供准确和及时的信息。

A33-24: 信息和通信技术 (ICT) 基金

鉴于理事会认为本组织信息和通信系统的改进是根据大会 A31-2 和 A32-1 号决议提高本组织效率和有效性的重要手段;

鉴于大会已注意到现行会计系统已沿用了 30 多年, 改进对于满足缔约国对经常和技术合作方案的信息要求是必要的;

鉴于大会已注意到载于 A33-WP/28, AD/12 (文件 9780) 的外部审计员关于国际民航组织现行财务系统的不足和风险的意見; 和

认识到方案概算没有包括对信息和通信技术的重大投资;

大会：

1. 要求各国对国际民航组织的信息和通信技术进行自愿的现金或实物捐助；
2. 决定将 2001 年和 2002 年普通基金利息超出以杂项收入项纳入预算金额的部分用于信息和通信技术的改进，特别是用于新财务系统的实施；
3. 决定将截至到 2001 年 12 月 31 日的未承付拨款（包括与财务条例 5.2 的理事会授权有关的补充拨款）余额也用于资助国际民航组织信息和通信技术的改进；
4. 决定以上面提到的资源设立信息和通信技术基金；
5. 指示秘书长把财务系统的现代化、国际民航组织网站的加强和文件服务器的整合放在高度优先的地位；和
6. 要求理事会追踪通过使用信息和通信技术基金所取得的进展，并向大会下届常会报告信息和通信技术基金的使用情况。

A35-32：信息和通信技术（ICT）基金

大会

忆及：

1. 大会第 A31-2 号决议和大会第 A32-1 号决议阐明，改进本组织信息和通信系统是改善本组织效率和有效性的重要措施；
2. 目前的会计系统已经使用了 30 多年，有必要对该系统进行改进，以满足各缔约国在经常和技术合作方案中对信息的要求；
3. 方案预算估算没有包括在信息和通信技术方面的重大投资；和
4. 根据大会第 A33-24 号决议，建立了信息和通信技术（ICT）基金以资助财务系统现代化、加强国际民航组织网站以及整合文档服务器；

注意到 ICT 基金的报告和这三个项目所取得的进展，以及到目前为止所发生的费用；

注意到：

1. 迄今为止所划拨的 250 万美元不足以资助财务和相关系统的现代化；
2. 实施一个现代化的综合财务系统和相关系统的初步估算成本大约为 800 万美元；和
3. 另需 500 000 美元以维护和加强国际民航组织网站；

决定:

1. 批准从技术合作方案行政和业务服务费用的累积资金中结转 200 万美元到 ICT 基金，以资助财务和相关系统现代化的部分成本；

2. 授权理事会在认真审查了其成本并考虑了本组织的需要之后，从清偿长期欠款的奖励帐户中结转适当数额的资金到 ICT 基金，此数额应是该账户可以提供，并认为对资助财务和其他相关系统的现代化是合适的。

要求:

1. 各国为财务和相关系统的现代化以及进一步开发国际民航组织网站，给予现金或实物的自愿捐助；
2. 理事会监督通过使用 ICT 基金所取得的进展，并向下一届大会常会报告 ICT 基金的使用情况。
3. 外部审计员在审计过程中，特别注意划拨给财务和相关系统现代化的资金的适当使用情况。

A22-30：对语文服务所有方面的审查

A36-18：关于航空安保行动计划的财务捐助

附录 A

对国际民航组织大会通过的各项决议的保留意见¹

本附录标明了对国际民航组织大会通过的各项决议的保留意见。对引用的每一条保留意见，都提及了决议的编号和名称，及在适用的情况下，保留意见提及的决议部分、提出保留意见的国家、和载有保留意见的文件、以及成员国提供的附带的支持性声明。

决议	国家	段落
A41-21 号决议	中国	执行条款第 6、7、9 和 17 段
	俄罗斯联邦	执行条款第 7、9 和 17 之二 ² a) 段
	委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	执行条款第 6 段和附件
A41-22 号决议	巴西	执行条款第 20 段
	中国	对整个大会决议的保留意见
	俄罗斯联邦	对整个大会决议的保留意见
	委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	执行条款3、4、5、6、9 g)、10、11、18和19 f)

¹ 截至出版日的最新信息。本出版物发行后的任何进一步更新将反映在国际民航组织大会网站上 (<https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>)。

² 由于对 A41-21 号决议的执行条款进行了重新编号，执行条款 17 之二现编号为执行条款 18。

附录 B

列明整合而成的决议及其出处一览表

决议	由下列决议整合而成	决议	由下列决议整合而成
A16-6*	A4-20, A10-6, A12-8, A14-3, A15-4, A15-19	A21-33*	A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4, A19-5
A16-9*	A12-5, A15-5, A15-8, 附录 H	A22-12*	A18-11, A21-19
A16-10	A12-5, A15-5	A22-13*	A16-3, A18-12
A16-13	A4-6, A14-4	A23-13	A18-16, A21-22, A22-28
A16-14*	A2-8, A4-4, A10-9	A26-7*	A17-5, A17-6, A17-7, A17-9, A17-10, A17-11, A17-13, A17-14, A17-16, A17-17, A17-23, A20-2, A21-9, A22-16, A22-17, A23-21, A23-22, A24-18, A24-19
A16-23*	A14-32, A15-19, A15-20	A31-6*	A29-8, A29-9
A16-26*	A1-44, A10-33	A31-11*	A16-4, A22-12, A22-13, A22-14, 指示条款 1 c) 和 3 a) 1) ii), A22-15, A23-10, A28-3, A29-12
A16-27*	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-15*	A7-6, A10-40, A16-36, A27-3
A16-28*	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A32-17*	A2-9, A4-19, A7-14, A7-15, A10-32, A10-36, A12-18, A12-19, A15-5, A15-22, A16-22, A16-26, A16-27, A16-28, A16-29, A16-30, A16-31, A16-33, A16-34, A18-20, A18-21, A21-26, A21-28, A22-24, A24-12, A24-14, A26-13, A27-4, A27-15, A29-18, A31-12 和 A31-13
A16-29*	A2-15, A10-35, A12-21, A14-36		
A16-30*	A1-40, A10-35, A12-21, A14-36		
A16-32*	A1-45, A2-22, A15-21		
A16-33*	A2-13, A4-17		
A16-34*	A10-38, A12-20, A14-35		
A16-36*	A10-39, A12-23, A14-38		
A16-54*	A11-14, A14-48, A15-36		
A16-56*	A6-2, A7-1, A8-7, A9-6		
A18-20*	A14-34, A15-17		
A21-9*	A16-37, A17-2, A17-3, A17-8, A18-9		
A21-10*	A16-56, A18-7		
		* 不再有效。不再有效的决议，见 http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx 。	

附录 C

经过整合并标明了整合后所产生的决议一览表

决议	并入以下决议	决议	并入以下决议
A1-40	A16-30*	A14-48	A16-54*
A1-44	A16-26*		
A1-45	A16-32*	A15-4	A16-6*
		A15-5	A16-9*和 A16-10
A2-8	A16-14*	A15-8,	
A2-13	A16-33*	附录 H	A16-9*
A2-15	A16-29*	A15-17	A18-20*
A2-22	A16-32*	A15-19	A16-6*和 A16-23*
		A15-20	A16-23*
A4-4	A16-14*	A15-21	A16-42*
A4-6	A16-13	A15-23	A16-27*和 A16-28*
A4-17	A16-33*	A15-36	A16-54*
A4-20	A16-6*		
		A16-3	A22-13*
A6-2	A16-56*	A16-4	A31-11*
		A16-36	A31-15*
A7-1	A16-56*	A16-37	A21-9*
A7-6	A31-15*	A16-56	A21-10*
A8-7	A16-56*	A17-2	A21-9*
		A17-3	A21-9*
A9-6	A16-56*	A17-5	A26-7*
		A17-6	A26-7*
A10-6	A16-6*	A17-7	A26-7*
A10-9	A16-14*	A17-8	A21-9*
A10-33	A16-26*	A17-9	A26-7*
A10-35	A16-27*, A16-28*, A16-29*和 A16-30*	A17-10	A26-7*
A10-38	A16-34*	A17-11	A26-7*
A10-39	A16-36*	A17-13	A26-7*
A10-40	A31-15*	A17-14	A26-7*
		A17-16	A26-7*
A11-14	A16-54*	A17-17	A26-7*
		A17-23	A26-7*
A12-5	A16-9*和 A16-10	A18-7	A21-10*
A12-8	A16-6*	A18-9	A21-9*
A12-20	A16-34*	A18-11	A22-12*
A12-21	A16-27*, A16-28*, A16-29*和 A16-30*	A18-12	A22-13*
A12-23	A16-36*	A18-16	A23-13*
A12-30	A21-33*	A18-24	A21-33*
		A18-25	A21-33*
A14-3	A16-6*	A19-3	A21-33*
A14-4	A16-13	A19-4	A21-33*
A14-32	A16-23*	A19-5	A21-33*
A14-34	A18-20*		
A14-35	A16-34		
A14-36	A16-27*, A16-28*, A16-29*和 A16-30*		
A14-38	A16-36*		

* 不再有效。不再有效的决议，见
<http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx>。

决议	并入以下决议	决议	并入以下决议
A20-2	A26-7*	A23-22	A26-7*
A21-9	A26-7*	A24-18	A26-7*
A21-19	A22-12*	A24-19	A26-7*
A21-22	A23-13		
A22-12	A31-11	A27-3	A31-15*
A22-13	A31-11	A28-3	A31-11*
A22-14, 指示条款 1 c) 和 3 a) 1) ii)	A31-11*	A29-8	A31-6*
A22-15	A31-11*	A29-9	A31-6*
A22-16	A26-7*	A29-12	A31-11*
A22-17	A26-7*		
A22-28	A23-13		
A23-10	A31-11*		
A23-21	A26-7*		
		* 不再有效。不再有效的决议，见 http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/resolutions.aspx 。	

附录 D

有效决议主题索引

无障碍

见简化手续

安保规范和措施

见非法干扰

安全

数据收集和处理：A40-3 (II-32)

基金（安全基金）：A37-16 (I-124)

关于安全的全球规划：A40-1 (II-28)

人的因素：A41-10，附录 O (II-19)

资料：行为守则：A37-1 (I-60)

为解决与安全有关的缺陷的地区合作和援助：A40-6 (I-118)

跑道：A37-6 (I-126)

采取统一战略解决与安全有关的缺陷：A40-6 (I-118)

安全监督

审计计划：A32-11 (I-114); A33-9 (I-115); A40-13 (I-121)

改进：A29-13 (I-113)

巴勒斯坦解放组织：作为观察员参加国际民航组织：A22-6 (I-60)

白俄罗斯，违反行为：A41-1

（另见《国际民用航空公约》，1944 年）

保障国际公共航空运输：A27-13 (I-105)

爆音问题：A41-20，附录 G (I-76)

标准：A39-22 (II-2)

表决权中止：A39-31 (X-50)

不让任何国家掉队举措：A39-23 (I-133)

不循规/扰乱性旅客：违法：国家立法：A41-4，附录 E (V-4)

财务条例：A36-35 (X-1); A37-29 (X-2); A38-28 (X-2); A39-34 (X-4); A41-31 (X-5)

差异（SARPs 和 PANS）：A39-22 (II-2)

超音速航空器

见航空器

朝鲜民主主义人民共和国，违反行为：A41-3
(另见《国际民用航空公约》，1944 年)

出版物：A1-54 (IX-5)

传染病：保护和预防：

航空旅行：A37-13 (I-102)

旅客和机组：A35-12 (I-99)

打击人口贩运：A41-16 (III-26)

大会

特别大会：A14-5 (I-28)

邀请：A5-3 (I-31)

决议的合并：附录 B 和 C

有效决议：附录 E

有效决议：主题索引：附录 D

对决议的保留：附录 A

议事规则：(I-28)

阿拉伯文文本：A25 决定 (I-29)

俄文文本：A22 决定 (I-29)

届会、频率和场址：A8-1 (I-27); A16-13 (I-30); A22 决定 (I-29)

地面人员的雇佣条件：A41-10, 附录 K (II-16)

地区办事处：秘书处：A41-10, 附录 M (II-17)

地区补充程序 (SUPPS)

制定：A41-10, 附录 E (II-9)

实施：A41-10, 附录 E (II-9)

地区机构：与国际民航组织的关系：A37-21 (I-57)

地区计划

筹资：A16-10 (IV-5)

制定：A41-10, 附录 E (II-9)

执行：A22-19 (II-27); A41-10, 附录 E (II-9)

地区计划的实施：

援助和咨询：A22-19 (II-27); A40-4 (II-11)

非洲的航空安全：A38-7 (II-24)

地区民航机构：与国际民航组织的关系：A27-17 (I-56); A37-21 (I-57)

缔约国

关于技术合作的行动：A41-25 (II-47)

合作：调查：航空器事故：A41-10, 附录 N (II-18)

合作，民用航空安全：A25-3 (I-12)

合作，恢复机场运营：A22-11 (VI-10)

履行财务义务：见欠款

地面人员的雇佣：A41-10, 附录 K (II-16)

参加技术工作：A41-10, 附录 L (II-17)

与国际民航组织的关系：A1-14 (I-39); A1-15 (I-43); A2-26 (I-34); A2-27 (I-41)

缔约国之间的合作：民用航空的安全：A25-3 (I-12)

对参加大会今后届会的邀请：A5-3 (I-31)

对国家的援助（见技术合作）

为地区计划供资：A16-10 (IV-5)

地区计划的实施：A16-10 (IV-5); A22-19 (II-27); A41-10, 附录 E (II-9)

标准和建议措施及空中航行服务程序的执行：A39-22 (II-2)

出访，技术秘书处：A41-10, 附录 M (II-17)

人员和设备，恢复机场运营：A22-11 (VI-10)

搜寻与援救服务：A41-10, 附录 H (II-13)

俄罗斯航空器，恐怖主义行为和摧毁：A35-1 (I-48)

俄罗斯联邦，违反行为：A41-2 (I-49)

（另见《国际民用航空公约》，1944 年）

2019 冠状病毒病大流行：A41-11 (I-100)

法律委员会

章程：A7-5 (I-25)

75 周年：A41-5 (I-26)

飞行机组，合格证和执照：A41-10, 附录 C (II-8)

飞行模拟训练装置（FSTD）：A38-10 (II-48)

非法干扰

摧毁飞行中的航空器：A27-9 (VII-20); A33-1 (VII-1); A35-1 (I-48)

大会宣言：A17-1 (VII-2)

理事会：行动：A41-18, 附录 G (VII-16)

一般政策：A41-18, 附录 A (VII-4)

国际法律文书：A41-18, 附录 B (VII-7)

国际组织：合作：A41-18 (VII-3)

便携式防空系统出口管制：A36-19 (VII-20)

航空器的滥用：宣言：A33-1 (VII-1)

国家：行动：A41-18, 附录 D (VII-12);

技术安保措施：A41-18, 附录 C (VII-8)

非法劫持航空器（见非法干扰）：A41-18 (VII-3)

非洲

地区航空安全实施计划：A38-7 (II-24); A40-23 (II-25)

工作人员养恤金委员会：A3-9 (VIII-7)

公约和议定书

北京公约：A39-10 (V-9)

北京议定书：A39-10 (V-9)

京都议定书：A41-21 (I-79)

蒙特利尔公约：A39-9 (V-9)

古巴航空器，破坏和摧毁：A22-5 (I-46)

《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》:

第 IV 条: 适用: A35-2 (VII-21)

国际公务员制度委员会: A21-12 (I-59)

国际航空安全财务机制 (IFFAS): A34-1 (X-53)

国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA): A41-22 (I-80)

国际和平日: A24-1 (I-106)

国际民航组织

会徽和公章: A31-1 (I-39)

50 周年庆祝 (1994 年): A29-1 (I-1)

增强有效性: A41-23 (I-33); A32-1 (I-36); A33-3 (I-38)

成员: A1-3 (I-13); A1-9 (I-14)

永久地址: A8-4 (I-31); A8-5 (I-32)

政策: 法律领域: A41-4 (V-1)

政策: 法律领域: 一般政策: A41-4, 附录 A (V-1)

航空志愿者方案 (IPAV): A39-17 (VI-9)

国际民航组织的会徽和公章: A31-1 (I-39)

国际民用航空公约, 1944 年

见芝加哥公约, 1944 年

国际文书, 国际民航组织

批准状况: A41-4, 附录 C (V-2)

国际组织

与国际民航组织的关系: A1-10 (I-52); A1-11 (I-53); A5-3 (I-31)

联合国见联合国

国家级信件

解决答复率低的问题: A39-21 (II-20)

哈龙替代品: A39-13 (II-45)

航空安保行动计划: 财务捐助: A36-18 (VII-19)

航空安保宣言: A41-18 (VII-3)

航空安保宣言: A41-18 (VII-3)

航空创新: A40-27 (I-140)

航空法

公约: A41-4, 附录 B (V-1)

讲授: A41-4, 附录 D (V-3)

航空培训: A41-10, 附录 D (II-8)

航空器

设计规范: A33-11 (I-107)
灭虫: A40-14 (I-104)
租用, 包用和互换: A23-13 (II-40)
新机型, 系统规划: A23-14 (II-37)
噪声: 政策和方案: A41-20, 附录 C (I-68)
噪声: 亚音速: A41-20, 附录 D (I-71)
超音速: A41-20, 附录 G (I-76)

航空器发动机排放: A41-21 (I-79)

航空器灭虫: A40-14 (I-104)

航空事故

对受害者及其家属的援助: A41-14 (I-131)
调查: A41-10, 附录 N (II-18)
记录的保护: A40-2 (I-128)

航空邮件: A41-27, 附录 E (III-14)

航空运输

综合声明: 国际民航组织的政策: A41-27 (III-1)
服务: A27-13 (I-105)

航空战争风险保险: 援助: A33-20 (V-13)

航路: 极地航路的使用: A36-14 (II-21)

航行安全: A32-6 (I-47)

合资联营: A1-65 (IV-1); A14-37 (IV-5); A16-10 (IV-5)

和平与安全: A5-5 (I-55)

环境保护

气候变化: A41-21 (I-79)
燃料: A41-21; A41-22
总则: A41-20, 附录 A (I-64)
国际民航组织的政策和做法: A41-20 (I-64); A41-21 (I-79); A41-22 (I-89)
外来侵入物种, 预防: A36-21 (I-96)

会议

空中航行: A40-10, 附录 A (II-6)
文件: A3-5 (IX-7)
国际民航组织, 巴解组织作为观察员参加: A22-6 (I-60)
非正式: A22-19, 条款 c) (II-27)
筹备和进行: A11-16 (I-38)
地区空中航行 (RAN): A41-10, 附录 F (II-10)
专门机构, 邀请解放运动: A21 号决定 (I-55)

击落利比亚航空器: A19-1 (I-43)

机场

见机场

机场

噪声：A41-20，附录 E (I-73)

提供：A41-10，附录 J (II-15)

恢复运营：A22-11 (VI-10)

机场和空域拥挤：A27-11 (II-38)

机场和空中航行服务：A41-27，附录 C (III-9)

技术工作：国家的参与：A41-10，附录 L (II-17)

技术合作：A41-25 (VI-1)

减少灾害风险和应对机制：A41-13 (I-135)

简化手续：

无障碍：A41-15

综合声明：A41-17

建议措施

定义：A39-22 (II-2)

制定：环境：A41-20，附录 B (I-65)

制定：A39-22(II-2)

执行：A39-22 (II-2)

劫机

见非法干扰

经济发展：A41-25 (VI-1)

经济管理：A41-27，附录 A (III-3)

酒精：滥用：检测方案：A33-12 (II-43)

可持续发展目标：A41-24 (I-136)

可持续航空燃料（见环境保护）

空气质量：A41-20，附录 H (I-77)

空域拥挤

见机场和空域拥挤

空中航行服务程序（PANS）

制定：A39-22 (II-2)

制定：A39-22 (II-2)

标准和建议措施及空中航行服务程序的执行：A39-22 (II-2)

空中航行设施和服务

经济理由：A16-10 (IV-5)
实施：A22-19 (II-27); A39-22 (II-2); A41-10, 附录 E (II-9)
合资联营：A1-65 (IV-1)
地区计划和地区补充程序：A41-10, 附录 E (II-10)
标准和建议措施及空中航行服务程序：A39-22 (II-2)
搜寻与援救：A41-10, 附录 H (II-13)

空中航行委员会

组成：A38-13 (I-22)
委员名额：A18-2 (I-21); A27-2 (I-23); A39-6 (I-24)
专家组：A41-10, 附录 B (II-7)
语言的使用：A22-29 (IX-2)

空中航行政策：A41-10 (II-5)

空中交通

军民协调：A41-10, 附录 I (II-14)
服务，空域的划定：A41-10, 附录 G (II-11)

黎巴嫩航空器被改航和劫持：A20-1 (I-44)

理事会

仲裁机构：A1-23 (I-30)
特别会议：A24-5 (I-44)
成员国的义务：A4-1 (I-20)
成员的增加：A13-1 (I-15); A17A-1 (I-16); A21-2 (I-17); A28-1 (I-18); A28-2 (I-19); A39-4 (I-19)

理事会航空恢复工作队 (CART)：A41-11

(另见 2019 冠状病毒病大流行)

利比亚航空器被击落：A19-1 (I-43)

联合国

与国际民航组织的协定：A1-2 (I-54)
经社理事会第 222 (IX) A 号决议：A41-25, 附录 A (VI-1)
通行证：A2-25 (I-55)
与国际民航组织的关系：A2-24 (I-54)
可持续发展目标：A41-23 (I-33)
十周年：A9-16 (I-56)
联合国气候变化框架公约 (UNFCCC)：A41-21 (I-79)

联合检查组：A22-7 (I-58)

镰形血球症状：A21-24 (II-42)

麻醉药物

制止非法空运：国际民航组织的作用：A27-12 (I-96)
检测方案：A33-12 (II-43)

秘书处：

任命和晋升：A1-8 (VIII-8)
两性平等：A41-26 (VIII-5)
一般政策：A1-51 (VIII-1)

地域代表性：A14-6 (VIII-3); A24-20 (VIII-4)
各国人员的分配：A4-31 (VIII-3);
特权与豁免：A2-27 (I-41)
征聘政策：A14-6, 第 2 和 3 条 (VIII-4)
借调：A1-51, 第 3 条 (VIII-2)
短期任命：A14-6, 第 2 条 (VIII-4)
技术援助专家：A41-25, 附录 C (VI-7)
技术工作：A41-10, 附录 L (II-17)

秘书长和理事会主席职位的任期：A38-21 (VIII-2)

民用航空：环境影响：A41-20, 附录 H (I-77)

民用航空的利益冲突：A39-8 (V-8)

民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排：A37-13; A40-14; A41-11

民用航空器：滥用：宣言：A33-1 (VII-1)

排放权交易：A41-21 (I-79)

跑道安全：A37-6 (I-126)

平衡做法
见噪声

普遍安全监督审计计划：A32-11 (I-114); A33-9 (I-115); A40-13 (I-121)

普遍保安审计计划：A41-18, 附录 E (VII-14)

气候变化：A41-21 (I-79)

欠款：
清偿的激励办法：A38-25 (X-52)
清偿：A34-1 (X-53); A39-31 (X-50)

全球导航卫星系统 (GNSS)
见通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM)

全球规则的协调一致：A29-3 (I-107)

全球航空安全计划 (GASP)：A41-6, 附录 A (II-30)

全球空地通信
见通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM)

全球空中航行计划 (GANP)：A41-6, 附录 B (II-31)

人道主义飞行：A29-14 (I-131)

人事政策：A1-51 (VIII-1)

商业航天运输 (CST)：A40-26 (I-63)

商业权利

见协定和协议

审计报告：A37-30 (X-55); A38-29 (X-55); A39-35 (X-56); A40-32 (X-57); A41-32 (X-57)

实施航空培训和能力建设战略：A40-25 (II-47)

事故

事故和事故征候记录：不予公布：A40-2 (I-128)

对受害者及其家属的援助：A41-14 (I-131)

调查：A41-10, 附录 N (II-18); A36-10 (I-127)

预防：A36-10 (I-127)

事实调查小组 (FFIT)：A41-1

(另见《国际民用航空公约》，1944 年)

适航证：A33-11 (I-107); A41-10, 附录 C (II-8)

税收：A41-27, 附录 B (III-9)

搜寻与援救服务：A41-10, 附录 H (II-13)

摊款

支付，延误：A26-23 (X-6)

原则：A36-31 (X-15)

2017-2019 年比额：A39-32 (X-17)

2020-2022 年比额：A40-30 (X-24)

2023-2025 年比额：A41-29 (X-30)

特权与豁免：A2-26 (I-40); A2-27 (I-41); A26-3 (I-40)

条约法：1986 年维也纳公约：确认 A33-5 (I-42)

通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM)

综合声明：国际民航组织的政策和做法：A41-8 (I-108)

1998 年会议的后续行动：A32-12 (I-112)

全球空地通信：法律方面：A29-19 (I-12)

全球导航卫星系统 (GNSS)：

国家的权利和义务宪章：A32-19 (V-11)

实施：法律方面：A32-20 (V-12); A41-4, 附录 F (V-5)

法律和体制方面：A41-4, 附录 F (V-5)

通行证：A2-25 (I-55)

统计：A41-27, 附录 D (III-12)

土地使用：规划与管理：A41-20, 附录 F (I-75)

外部审计员：A5-10 (X-58); A36-38 (X-58)

任用：A36-38 (X-58); A37-31 (X-59); A38-30 (X-59); A39-36 (X-60); A40-33 (X-60);
A41-33 (X-61)

外层空间：A29-11 (I-61)

网络安保：A41-19 (VII-23)

未经宣布的导弹发射：A41-3 (I-51)
(另见《国际民用航空公约》)

文件

发送：A3-5 (IX-7)
出版物和分发：A24-21 (IX-6)

无线电话通信：英语：能力：A38-8 (II-44)

无线电话通信中的语言能力要求：A38-8 (II-44)

无线电频谱：国际民航组织的政策：A41-7 (I-129)

物质滥用

药物和酒精：检测方案：A33-12 (II-43)
工作地点：国际民航组织的作用：A29-16 (II-42)

吸烟：限制：国际旅客航班：A29-15 (I-98)

系统

规划：A23-14 (II-37)

下一代航空专业人员：A39-29 (II-46)

协定和协议

双边，地区计划的实施：A22-19 (II-27)
国际民航组织 — 联合国：A1-2 (I-54)
联合国通行证：A2-25 (I-55)

新进入者

空中航行和空中交通管理：A41-9 (II-39); A41-27 (III-1)
国际航空碳抵消和减排计划：A41-22 (I-89)

新闻政策：A1-15 (I-43)

信息和通信技术 (ICT) 基金：A33-24 (X-61); A35-32 (X-62)

行政和业务服务费用：A36-39 (X-61)

性别 (见秘书处)

研究金与奖学金：A40-24, 附录 B (VI-3)

耶路撒冷机场：A21-7 (I-45); A23-5 (I-45)

伊拉克入侵科威特：航空后果：A28-7 (I-46)

以绩效为基础的导航全球目标：A37-11 (II-33)

以色列：A19-1 (I-43); A20-1 (I-44)

有控飞行撞地（CFIT）防止方案：实施：A31-9 (I-125)

语言

阿拉伯文，在国际民航组织扩大服务：A26 决定：(IX-3); A29-21 (IX-4)

有限使用：A21 决定 (IX-3)

在大会上的使用：A23 决定 (IX-3)

中文，在国际民航组织扩大服务：A31-16 (IX-4)

引入：A22 决定 (IX-4)

服务：A22-30 (IX-2); A37-25 (IX-1)

使用：空中航行委员会：A22-29 (IX-2)

预测和经济规划：A41-27，附录 E (III-14)

预算

2008-2009-2010：A36-29 (X-36)

2011-2012-2013：A37-26 (X-38)

2014-2015-2016：A38-22 (X-40)

2017-2018-2019：A39-37 (X-41)

2020-2021-2022：A40-34 (X-43)

2023-2024-2025：A41-28 (X-45)

噪声

平衡做法：A41-20，附录 C (I-68)

长期全球理想目标（LTAG）：A41-21 (I-79)

争端，解决：A1-23 (I-30)

证书

适航：A41-10，附录 C (II-8);

飞行机组，合格和执照：A21-24 (II-42); A41-10，附录 C (II-8)

外国运营人：A36-6 (I-117)

政府间气候变化问题小组：A41-21 (I-79)

芝加哥公约，1944 年

修正政策：A4-3 (I-2)

第三条分条 — 增加：A25-1 (I-9); A25-2 (I-11); A27-1 (I-11)

第四十五条 — 永久地址：A8-4 (I-31); A8-5 (I-32)

第四十八条第一款 — 大会特别会议：A14-5 (I-28)

第五十条第一款 — 理事会成员：A13-1 (I-15); A17A-1 (I-16); A21-2 (I-17); A28-1 (I-18); A28-2 (I-19);
A39-4 (I-19); A39-5 (I-20)

第五十六条 — 空中航行委员会：A18-2 (I-21); A27-2 (I-23); A39-6 (I-24); A39-7 (I-25)

第八十三条分条 — 增加：A23-3 (I-9)

第八十三条分条 — 某些职能和义务的转移：A23-2 (I-7)

第九十三条分条 — 国际民航组织成员国：A1-3 (I-13)

第四十八条第一款、第四十九条第五款和第六十一条 — 大会会议：A8-1 (I-27)

正式文本，中文：A32-2 (I-6)

正式文本，法文和西班牙文：A16-16 (I-3)

正式文本，俄文：A22-2 (I-4)

最后条款，修正：A22-3 (I-5); A24-3 (I-5); A31-29 (I-6); A32-3 (I-7)

违反行为：A41-1 (I-48); A41-2 (I-49); A41-3 (I-51)

执照，飞行机组：A21-24 (II-42); A40-4，附录 C (II-9)

周转基金：A41-30 (X-48)

专家

地区办事处：A41-10，附录 M (II-17)

技术援助：A40-24 (II-42)

专家组：A41-10，附录 B (II-7)

资源调动：A40-22 (I-139)

总部：永久地址：A8-4 (I-31); A8-5 (I-32)

附录 E

有效决议索引*

(以编号为序)

决议	页码	决议	页码	决议	页码
A1-2	I-54	A13-1	I-15	A24-1	I-106
A1-3	I-13	A14-5	I-28	A24-3	I-5
A1-8	VIII-8	A14-6	VIII-3	A24-5	I-44
A1-9	I-14	A14-37	IV-5	A24-20	VIII-4
A1-10	I-52	A16-10	IV-5	A24-21	IX-6
A1-11	I-53	A16-13	I-30	A25-1	I-9
A1-14	I-39	A16-16	I-3	A25-2	I-11
A1-15	I-43	A17-1	VII-2	A25-3	I-12
A1-23	I-30	A17A-1	I-16	A26-3	I-40
A1-51	VIII-1	A18-2	I-21	A26-23	X-6
A1-54	IX-5	A19-1	I-43	A27-1	I-11
A1-65	IV-1	A20-1	I-44	A27-2	I-23
A2-24	I-54	A21-2	I-17	A27-9	VII-20
A2-25	I-55	A21-7	I-45	A27-11	II-38
A2-26	I-40	A21-12	I-59	A27-12	I-96
A2-27	I-41	A21-24	II-42	A27-13	I-105
A3-5	IX-7	A22-2	I-4	A27-17	I-56
A3-9	VIII-8	A22-3	I-5	A28-1	I-18
A4-1	I-20	A22-5	I-46	A28-2	I-19
A4-3	I-2	A22-6	I-60	A28-7	I-46
A4-31	VIII-3	A22-7	I-58	A29-1	I-1
A5-3	I-31	A22-11	VI-10	A29-3	I-107
A5-5	I-55	A22-19	II-27	A29-11	I-61
A5-10	X-58	A22-29	IX-2	A29-13	I-113
A7-5	I-25	A22-30	IX-2	A29-14	I-131
A8-1	I-27	A23-2	I-7	A29-15	I-98
A8-4	I-31	A23-3	I-9	A29-16	II-42
A8-5	I-32	A23-5	I-45	A29-19	I-12
A9-16	I-56	A23-13	II-40	A29-21	IX-4
A11-16	I-38	A23-14	II-37	A31-1	I-39

* 注：关于失效的决议，请参见单独的出版物《大会失效决议》。

除列在本索引中的决议外，其他三项决议亦有效，但其文本出于下列原因未在本文件中转载：

— A6-12、A12-4 和 A14-1：这些决议是关于大会议事规则的。议事规则的现行版本见于 Doc 7600 号文件。

决议	页码	决议	页码	决议	页码
A31-9	I-125	A37-30	X-55	A40-26	I-63
A31-16	IX-4	A37-31	X-59	A40-27	I-140
A31-29	I-6	A38-7	II-24	A40-29	X-50
A32-1	I-36	A38-8	II-44	A40-30	X-24
A32-2	I-6	A38-10	II-48	A40-32	X-57
A32-3	I-7	A38-13	I-22	A40-33	X-60
A32-6	I-47	A38-21	VIII-2	A40-34	X-43
A32-11	I-114	A38-22	X-40	A41-1	I-48
A32-12	I-112	A38-23	X-49	A41-2	I-49
A32-19	V-11	A38-25	X-52	A41-3	I-51
A32-20	V-12	A38-28	X-2	A41-4	V-1
A33-1	VII-1	A38-29	X-55	A41-5	I-26
A33-3	I-38	A38-30	X-59	A41-6	II-29
A33-5	I-42	A39-4	I-19	A41-7	I-129
A33-9	I-115	A39-5	I-20	A41-8	I-108
A33-11	I-107	A39-6	I-24	A41-9	II-39
A33-12	II-43	A39-7	I-25	A41-10	II-5
A33-20	V-13	A39-8	V-8	A41-11	I-100
A33-24	X-61	A39-9	V-9	A41-12	I-102
A34-1	X-53	A39-10	V-9	A41-13	I-135
A35-1	I-48	A39-13	II-45	A41-14	I-131
A35-2	VII-21	A39-17	VI-9	A41-15	III-26
A35-12	I-99	A39-21	II-20	A41-16	III-27
A35-32	X-62	A39-22	II-2	A41-17	III-16
A36-6	I-117	A39-23	I-133	A41-18	VII-3
A36-10	I-127	A39-29	II-46	A41-19	VII-23
A36-14	II-21	A39-31	X-50	A41-20	I-63
A36-18	VII-19	A39-32	X-17	A41-21	I-79
A36-19	VII-20	A39-34	X-4	A41-22	I-89
A36-21	I-96	A39-35	X-56	A41-23	I-33
A36-29	X-36	A39-36	X-60	A41-24	I-136
A36-31	X-15	A39-37	X-41	A41-25	VI-1
A36-35	X-1	A40-2	I-128	A41-26	VIII-5
A36-38	X-58	A40-3	II-32	A41-27	III-1
A36-39	X-61	A40-5	II-23	A41-28	X-45
A37-1	I-60	A40-6	I-118	A41-29	X-30
A37-6	I-126	A40-8	II-50	A41-30	X-48
A37-11	II-33	A40-12	VII-17	A41-31	X-5
A37-16	I-124	A40-13	I-121	A41-32	X-57
A37-21	I-57	A40-14	I-104	A41-33	X-61
A37-25	IX-1	A40-22	I-139		
A37-26	X-38	A40-23	II-25		
A37-29	X-2	A40-25	II-47		

—完—

ISBN 978-92-9275-062-6



9 789292 750626