

Doc 9848



大会有效决议

(截至2004年10月8日)

由秘书长授权出版

国际民用航空组织

前言

本文件载有国际民航组织大会第三十五届会议（2004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：

- 被宣布失效的决议或失效的部分一览表（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）；
- 有效决议索引（附录 E）。

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，以及附录 A 中所列失效决议标题的译文。

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。

目录

	页码		页码
第 I 部分 — 根本法律和一般政策事项	I-1	第 VII 部分 — 非法干扰	VII-1
国际民用航空公约.....	I-1	总则	VII-1
国际民航组织成员资格.....	I-8	国际民航组织关于非法干扰的	VII-2
本组织及其机构.....	I-9	持续政策.....	VII-9
大会议事规则.....	I-15	有关非法干扰的其他事项	VII-9
与缔约国的关系.....	I-21	第 VIII 部分 — 组织和人事	VIII-1
与国际组织和其他机构的关系.....	I-27	组织事项	VIII-1
关于特别方案的一般政策.....	I-31	一般人事政策	VIII-1
第 II 部分 — 空中航行	II-1	征聘和人员配置	VIII-1
空中航行委员会、其附属机构、技术会议和		任命和晋级	VIII-2
国家的参与.....	II-1	杂项	VIII-3
技术秘书处.....	II-1	第 IX 部分 — 语文和行政服务	IX-1
关于空中航行的持续政策和相关做法.....	II-1	语文	IX-1
附件、空中航行服务程序和手册.....	II-15	行政事务	IX-3
地区计划.....	II-15	第 X 部分 — 财务	X-1
实施.....	II-16	财务条例	X-1
空中航行领域的工作方案.....	II-16	摊款	X-5
特别方案.....	II-17	预算	X-10
航空器的适航性和运行.....	II-21	周转基金	X-13
人员执照颁发和培训.....	II-22	拖欠的会费	X-14
航空器事故调查.....	II-24	账目和审计	X-17
计量单位.....	II-24	杂项	X-18
地面设施、服务和人员.....	II-24	附录 A	A-1
防止非法干扰行为的技术措施.....	II-24	大会失效决议	A-1
第 III 部分 — 航空运输	III-1	大会第十六届会议后宣布失效的决议或决议	
关于航空运输的持续政策.....	III-1	部分一览表（列在 A18-1、A21-1、A22-1、	
第 IV 部分 — 合资联营	IV-1	A23-1、A24-6、A26-6、A27-6、A29-4、	
第 V 部分 — 法律事项	V-1	A31-3、A32-4、A33-6 和 A35-4 号决议中	
第 VI 部分 — 技术合作	VI-1	的除外）	A-11

	页码		页码
附录 B.....	B-1	附录 D.....	D-1
列明出处整合而成的决议一览表		有效决议主题索引	
附录 C.....	C-1	附录 E.....	E-1
经过整合并标明了整合后所产生的决议一览表		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》法文和西班牙文文本；

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英文、阿拉伯文、中文、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: 全球空一地通信的法律问题

鉴于法律委员会在其第二十八届会议上审议了“全球空一地通信的法律问题”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，任何人均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。

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规则 45* 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。

A22-4: 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，航行委员会应由理事会从缔约国提名的人选中任命的十五名委员组成，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缔约国尽可能全面参与航行委员会的工作作出规定；

鉴于通过理事会制定适当的程序，可以实现与《公

* 现为规则 55。

约》的要求一致的上述目标；和

鉴于大会审查了 A2-8 (条款 3 的部分内容和条款 4)、A4-4 和 A10-9 号决议，决定根据 A15-2 号决议把这些决议加以整合后再行废止；

大会：

1. 决定指示理事会每次决定航行委员会新的任命时，力图确保从所有缔约国获得提名，然后从中选出委员会十五名委员；

2. 敦促所有缔约国，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缔约国一名以上的被提名人，并充分考虑到世界每个区域都有代表参加是适宜的；

4. 建议理事会采取措施，规定并鼓励每个缔约国尽可能全面参与委员会的工作；

5. 宣布本决议取代 A16-14 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；

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。”

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、第二十二和第二十五届会议决定（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。

A31-2: 增强国际民航组织的有效性

鉴于 50 多年来，国际民航组织遵照《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第二部分，卓有成效地履行了职能；

鉴于《芝加哥公约》第四十四条所表述的本组织基本宗旨与第五十四和第五十五条所表述的理事会职能仍然至关重要；

鉴于本组织正面临具有技术、经济、社会和法律性质的新的和迅速演变的挑战；和

鉴于本组织需要在航空界正经历财务困难之际有效地应对这些挑战；

大会：

1. 对理事会和秘书长在制定本组织的《战略行动计划》方面所取得的进展表示赞赏；

2. 核可理事会已作出的继续制定《战略行动计划》和建立包括年度进度审查在内的监督机制的决定；

3. 指示理事会和秘书长在其各自权限范围内：

a) 加强努力，结合提高有效性、透明度和问责制并推动开展方案预算的系统规划过程，继续制定《战略行动计划》；和

b) 向缔约国提供《战略行动计划》，并向大会每届常会提交最新版本以及相关三年期间的执行进度报告；

4. 指示理事会：
- a) 简化大会工作方法和程序，以提高透明度和效率，并从下届常会起，缩短大会会期；
 - b) 对理事会及其附属机构的决策过程、工作方法和程序进行集中审查，以期理顺关系、赋予权力和提高本组织的成本效益；
 - c) 确保具有向理事会进行独立报告程序的监督机制的有效性，以提高方案的有效性、透明度和问责制；

5. 请秘书长在其权限范围内，通过程序、管理和行政改革，继续带头提高本组织的有效性和效率，并就此向理事会提出报告；

6. 请理事会和秘书长在实施上述第 3 至 5 款时，充分考虑本决议附录中不安全的考虑事项清单；和

7. 请理事会向各国通报截至 1997 年 5 月 1 日在实施本决议第 3 至 5 款方面的进展情况，并向大会下届常会提交一份详尽的报告。

附录

增强国际民航组织有效性的 考虑事项清单

系统规划过程（决议第 3 a)款）

- a) 建立《战略行动计划》和《方案预算》之间直接而透明的联系；
- b) 建立拟订注重在战略级别上分配资源而非行政细目（“自上而下”而非“自下而上”）的《方案预算》的程序；
- c) 建立设定目标、预期结果、优先事项和指标以及运用业绩指标的程序；
- d) 在《战略行动计划》框架内，由相关附属机构和秘书处各办公室制定更加具体的计划（例如，更新航空领域的《技术工作方案》）；

- e) 由秘书处不断审查并由理事会及各附属机构定期审查《战略行动计划》的执行进度；和
- f) 至少每三年增订和更新《战略行动计划》一次。

大会工作方法和程序（决议第 4 a) 款）

- a) 简化议程和减少文件，注重战略和高级别政策事项、主要优先领域和资源分配；
- b) 遵守为编写和分发文件确定的最后期限；
- c) 向当选官员提供更加全面的情况简报；
- d) 简化报告程序，特别是避免相同文件在不同机构中进行不必要的重复介绍和审议；
- e) 取消委员会会议记录的要求（本届会议已经暂停）；
- f) 改进进行一般发言和遵守指定会议时间的程序；和
- g) 引进更加现代和有效的表决程序，特别是用于理事会的选举。

注：如果要求对大会议事规则（Doc 7600/5 号文件）作出修订，须在大会下届常会之前提前通知各国，以便有关修正在该届会议开始之时即可获得通过并立即生效。

理事会决策过程、工作方法和程序（决议第 4 b) 款）

审查时应作为中心议题的有：

- a) 理事会按照《芝加哥公约》继续履行其职能和任务并特别注重高级别政策问题的概念；和
- b) 秘书长按照《芝加哥公约》第五十四条第八款，作为本组织行政首长，在采取管理行动和作出管理决定时履行其职责。

监督机制（决议第 4 c) 款）

这一方面的重点在于向理事会**独立和直接**报告国际

民航组织所有方案的有效性、透明度和问责制的有力的程序。按照通常的审计惯例，秘书长有机会就独立报告发表意见，但不得改动。

提高本组织有效性和效率的其他措施(决议第 5 款)

- a) 引进更加及时地制定或有必要时修订航空法文书、国际民航组织标准和建议措施以及地区航空计划的程序；
- b) 更加着重于鼓励国家批准航空法文书和尽可能在世界最大范围内执行国际民航组织标准和建议措施；
- c) 改善和加快与缔约国的通信，特别是与标准和建议措施有关的通信，其中包括更加广泛地使用电子传输；
- d) 在确保全球一级进行适当协调的同时，加强给予地区规划过程的自主程度和给予国际民航组织地区办事处的有关授权和资源；
- e) 审查国际民航组织和其他（航空和相关的非航空全球性和地区性）机构之间的关系，以便界定各自的职责范围、消除重叠部分并酌情建立联合方案；
- f) 规定航空界所有利益关系方，其中包括提供服务者和企业，适当参与国际民航组织的活动；
- g) 简化国际民航组织一般会议的时间安排和文件提交，并缩短其会期；和
- h) 审议在必要时邀请外部专家协助上述任何事项的可行性和可取性。

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保安的工作；

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、保安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保安问题的专家机构；

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保安至关重要的标准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，并由国际组织采取正式确认为行；

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。

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；

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

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；

考虑到国际民航组织在 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。

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为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当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。

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

A33-5: 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

A33-9: 附录 H: 在航空保安领域的国际和地区性合作

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

A32-13: 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

A29-11: 空间技术在航行领域中的应用

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方面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。

A35-5: 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

鉴于大会 A33-7 号决议决定在每届常会上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 A33-7 号决议由导言和一系列有关特定的但相互联系的主题的附录组成；

考虑到有必要在环境保护领域中纳入国际民航组织的新目标（附录 A）；

考虑到有必要反映国际民航组织关于航空器噪声，特别是关于噪声管理的“平衡做法”（附录 C）和关于土地使用规划和管理（附录 F）的新指导材料，并对大会第三十三届会议以来在此领域的其他发展情况作出反应；和

考虑到还有必要反映大会第三十三届会议以来在航空器发动机排放方面的事态发展情况，其中包括国际民航组织关于运行措施的新指导材料，以及对基于市场措施的进一步研究，以限制或减少航空所产生的温室气体（附录 H 和 I）；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录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，这些政策是大会第三十五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 — 民用航空对大气层的环境影响

附录 I — 针对航空器发动机排放基于市场的措施

2. 要求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持续政策和做法的综合声明，以供审查；和

3. 宣布本决议取代 A33-7 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”；

鉴于民用航空活动的许多不利的环境影响可以通过运用综合措施加以减少，包括进行技术改进、采取适当的运行程序、适当组织空中交通和合理使用机场规划、实施土地使用规划和管理以及采取基于市场的措施等；

鉴于其他国际组织正开始参与与影响航空运输的环境政策有关的活动；

鉴于国际民航组织在发挥其作用的同时，力求通过民用航空的不断发展，在国际社会从民用航空得到的利益和在某些方面对环境造成的损害之间取得平衡；

鉴于有关航空对环境影响的可靠信息是国际民航组织及其缔约国制定政策必不可少的；和

鉴于国际民航组织设想如有必要，与其他国际组织进行合作，包括可能参与联合国环境基金资助的项目；

大会：

1. 宣布国际民航组织意识到并将继续考虑可能与民用航空有关的不利的环境影响，以及本组织及其缔约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，国际民航组织将力求：

- a) 限制或减少受到严重的航空器噪声影响的人数；
- b) 限制或减少航空器排放对当地空气质量的影响；和
- c) 限制或减少航空温室气体的排放对全球气候的影响；

2. 强调国际民航组织在与环境有关的一切民用航空事务方面发挥领导作用的重要性，并要求理事会坚持主动制定关于这些事务的政策指导，而不是将这类主动行动留给其他组织；

3. 要求理事会经常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. 要求理事会以适当的形式，例如通过常规报告和讲习班，散发关于航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来影响的资料，以及关于国际民航组织在环境方面的政策和指导材料的信息；

5. 请各国在一切适当场合，继续积极支持国际民航组织与环境有关的活动；

6. 请各国和国际组织提供必要的科学资料以使国际民航组织在这一领域的工作有据可寻；

7. 鼓励理事会，在其认为适宜时，与联合国环境规划署就实施联合国环境基金资助的环境项目达成合作安排；和

8. 敦促各国避免采取会对国际民用航空的有序发展产生不利影响的单方面环境措施。

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；

鉴于理事会通过了附件 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（短场起降和垂直起降除外），并已将这一行动通知各缔约国；

鉴于一些机场通行与噪声有关的收费和目前存在由来已久的国际民航组织关于这一主题的政策指导（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）；

鉴于航空器发动机排放具有在当地和全球一级的环境影响，这虽未被充分认识，却是引起关注的原因；

鉴于理事会通过了附件 16 第 II 卷 — 航空器发动机排放，其中包括新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国；

鉴于随着近期交通量的下降以及航班数量的减少，暂时减缓了对环境问题关注的压力，但预期 2005 年及以后，航空业将恢复其一贯的增长势头；

鉴于航空的未来发展可能增加和加剧航空器噪声和航空器发动机排放问题，除非采取行动缓解这一情况；

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

注意到 A35-14 号决议（附录 Q），该决议提请航空器制造商和经营人注意，未来航空器的设计必须使航空器能够从供现代喷气航空器使用的机场高效运营，并产生尽可能最小的环境干扰；

大会：

1. 欢迎理事会于 2001 年 6 月通过附件 16 第 I 卷第 4 章中更加严格的航空器噪声新标准，以及最近提出并将于 2008 年 1 月 1 日执行的关于氮氧化物排放更加严格的新标准；

2. 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；

3. 要求理事会确保其航空环境保护委员会迅速实

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；

4. 敦促世界各地目前在航空环境保护委员会中代表性不足的缔约国参加该委员会的工作；和

5. 敦促各缔约国妥当遵守按照本附录第 2 条款制定的国际民航组织规定。

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缔约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缔约国掌握，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；

鉴于按照 2001 年大会的要求，已制定了国际民航组织的指导原则以协助各国实施平衡做法(《关于航空器噪声管理平衡做法的指导原则》(Doc 9829 号文件)；

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；和

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；

大会：

1. 要求国际民航组织各缔约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. 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作出规定；
3. 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；
 - 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，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；
4. 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) 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
 - c) 考虑发展中国家的特定经济条件；
5. 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；
6. 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；和
 - c) 推广使用平衡做法，例如通过讲习班；和

7. 要求各国对国际民航组织的指导工作提供适当的支持。

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；

鉴于一些国家已实施或开始实施超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰，或正在考虑这样做；

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实施运行限制；

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

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

大会：

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

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

- b) 是否能够通过制定规章防止经营者以购买或租用/包用/互换方式增加其机队中的此类航空器, 或通过对加速机队现代化进程实行奖励来实现必要的保护;
- c) 是否能够通过只对国家已确定和宣布其使用会产生噪声问题的机场和跑道和只对造成更大噪声干扰的时段实施限制来实现必要的保护;
- d) 任何限制措施对其他有关国家的影响, 应与这些国家进行协商并向其发出合理的意向通知;

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

- a) 在拟定任何限制时, 允许各经营人目前在其领土上运营的符合第 2 章规定的航空器可在不少于 7 年的时期内逐渐从这些运营中退役;
- b) 在上述时期结束之前, 不限制任何自其单机适航证首发之日起不足 25 年的航空器的运营;
- c) 在该时期结束之前, 不限制任何目前现有的宽体航空器或任何装有涵道比高于 2:1 的发动机的航空器的运营; 和
- d) 将所实施的一切限制措施通知国际民航组织以及其他有关国家;

3. 大力鼓励各国继续进行双边、地区内和地区间的合作, 以期:

- a) 在不增加航空器经营人重大经济负担的情况下, 减轻机场周围社区的噪声负担; 和
 - b) 考虑到发展中国家经营人就目前在其登记册上的, 在逐步淘汰期结束前不可能被取代的第 2 章所指航空器存在的问题, 但前提是要具备用于替代的符合第 3 章规定的航空器的订单或租赁合同的证明, 而且航空器交货的首日已被接受;
4. 敦促各国不要采取逐步淘汰经初始审定或重复

审定, 符合附件 16 第 I 卷第 3 或第 4 章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的范围受到限制, 因为以往降低噪声技术的改进正逐渐被机队所消化, 而预计在可预见的未来不会有技术上的重大突破;

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 章的新标准所基于的谅解是，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空运航班（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 章噪声标准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；

鉴于还预期载于附件 16 第 I 卷第 4 章的新标准将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；和

鉴于关于适当的土地使用规划和减轻噪声措施最新情况的指导材料载于《机场规划手册》(Doc 9184 号文件)第 2 部分 — 土地使用和环境控制，并于近期得到了更新。

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或侵占；

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

3. 敦促仍然有机会通过预防措施将航空器噪声问题降至最低限度的国家：

- a) 将新机场设置在适宜的地方，如远离对噪声敏感的地区；
- b) 采取适当措施，以便在任何新机场或现有机场发展的初始阶段充分考虑到土地使用规划；
- c) 结合人口水平和增长以及交通增长预测的考虑，划定机场周围不同噪声等级的区域，并结合国际民航组织提供的指导，建立适当使用这

些土地的标准；

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

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

4. 要求理事会：

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

附录 G

超音速航空器 — 爆音问题

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

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

大会：

1. 重申重点是确保商业服务中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

民用航空对大气层的环境影响

鉴于对诸如全球升温和臭氧层耗竭等大气层环境问题的关注日益增长；

鉴于 1992 年联合国环境与发展会议通过的“21 世纪议程”行动纲领呼吁各国政府与有关的联合国机构合作，解决这些问题；

鉴于迄今关于航空对这些问题所起作用的最全面评价载于《航空与全球大气》特别报告，该报告是应国际民航组织的要求，由政府间气候变化问题小组与关于耗竭臭氧层物质的蒙特利尔议定书科学评估小组合作编制的，于 1999 年发表，其中特别报告：

- 航空器排放出改变大气中温室气体浓度的气体和颗粒，造成凝结尾迹的形成，并可增加卷云云量，所有这些都促成气候变化；
- 估计航空器造成人类全部活动导致的总放射性压力（气候变化的一种测量方法）的 3.5%，不包括可能的卷云云量变化的影响在内的这一百分比，预计还会增长；和
- 尽管航空器和发动机技术的改进以及空中交通系统效率的提高将带来环境方面的益处，但不能全部抵消航空的预期增长造成排放增加的影响；

鉴于政府间气候变化问题小组的特别报告承认一些种类的航空器排放影响已被充分了解，说明其他影响尚未得到了解，并确定了限制预测航空对气候和臭氧影响能力的科学上的不确定性的一些关键方面；

鉴于自政府间气候变化问题小组的特别报告公布以来，对报告中所查明的一些科学上不确定因素的关键领域进行了进一步的工作，例如凝结尾迹和悬浮颗粒对卷云的影响，以及氮氧化物和甲烷对气候的影响；

鉴于国际民航组织要求政府间气候变化问题小组在准备于 2007 年公布其第四个评估报告时，要包含该特别报告中主要结论的最新情况；

鉴于《联合国气候变化框架公约》的最终目标是防止大气中的温室气体浓度稳定在防止人类对气候系统进行危险干扰的水平上；

鉴于《联合国气候变化框架公约》科学和技术咨询附属机构就有关在国家一级收集和报告温室气体的方法问题寻求过国际民航组织的帮助；

鉴于《联合国气候变化框架公约》缔约方大会于 1997 年 12 月通过但尚未生效的《京都议定书》要求发达国家通过国际民航组织进行工作，限制或减少“航空机载燃料”产生的温室气体（第 2.2 条）；

鉴于《京都议定书》区别对待航空部门的国际和国内排放，其中呼吁发达国家通过国际民航组织，限制或减少国际航空产生的温室气体（《议定书》第 2.2 条），而国内排放则包括在呼吁 2008 年至 2012 年期间全面减少所有来源总排放的 5.2%（与 1990 年水平相比并以六种特定温室气体为基础）的发达国家的国家目标中，并已注意到一致对待国内和国际航空排放的潜在好处；

鉴于国际民航组织理事会特别是为了对大会 A33-7 号决议附录 H 和 I 作出响应，一直在探索限制或减少民用航空的航空器发动机排放对环境影响的备选政策，而且关于技术和标准、减少燃料消耗从而减少排放的运行措施以及基于市场的措施（见附录 I）方面的工作正在进行，并已向《联合国气候变化框架公约》缔约方大会提交定期报告；

认识到通过改进空中交通管理（ATM）能够大量节省燃油和减少排放；和

欢迎国际民航组织为推广使用运行措施而采取的步骤，包括出版《最大限度减少燃油用量和减少排放的运行机会》（Cir 303 号通告），以及为此题目举办的两个讲习班；

大会：

1. 敦促各国：

- a) 促进旨在解决政府间气候变化问题小组关于航空和全球大气层的特别报告中查明的各种不确定因素的科学研究；和

- b) 确保由政府间气候变化问题小组以及其他相关联合国机构对气候变化进行的未来国际评估，包括关于航空器对大气层产生影响的最新信息；

2. 要求理事会：

- a) 继续与政府间气候变化问题小组和参与界定航空对环境问题所起作用的其他组织，以及参与在此方面决策的组织，特别是《联合国气候变化框架公约》缔约方大会进行密切合作；
- b) 继续研究有关的政策选项，以限制或减少航空器发动机排放的环境影响，并制定出具体提案，尽速向《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC) 缔约方大会提出咨询意见，其侧重点，是强调采用技术解决办法，同时兼顾对发展中国家以及发达国家的潜在影响，继续考虑各项基于市场的措施；
- c) 在方法问题上继续协助《联合国气候变化框架公约》的科学和技术咨询附属机构；和
- d) 继续制定必要的工具以评估与改进 ATM 有关的收益，并促进使用国际民航组织指导原则 (Cir 303 号通告) 中所载的运行措施，将其作为限制或减少航空器发动机排放的环境影响的手段；和

3. 请各缔约国和国际组织不断向国际民航组织通报在此方面的发展。

附录 I

针对航空器发动机排放基于市场的措施

鉴于本决议附录 H 规定了包括基于市场的措施在内的备选政策一般在什么情况下被认为是限制或减少航空器发动机排放的环境影响的手段；

鉴于基于市场的措施是旨在以比传统管理措施更加低廉的成本和更加灵活的方式实现环境目标的政策手段；

鉴于近年来，各国政府越来越多地承认每一经济部门需要支付其造成环境损害的全部费用，而且保护环境的基于市场的措施这一主题，其中包括航空运输收费或征税，排放权交易制度或自愿措施等，例如已经结合控制温室气体排放的问题被提了出来；

鉴于《关于环境与发展的里约宣言》(1992 年) 第 16 条原则指出，“国家当局应努力促进环境成本的内部化和利用经济手段，同时考虑到在充分重视公众利益和不扭曲国际贸易与投资的情况下，污染者原则上应承担污染成本的办法”；

鉴于《京都议定书》区别对待航空部门的国际和国内排放，已注意到一致对待两类排放的潜在益处，并确认一些缔约国或国家集团已采取行动，制定减少国内部门的排放，包括国内航空排放的备选办法；

鉴于国际民航组织政策对费与税作了概念上的区分，其中“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，而税收是旨在提高通常不全部用于，也不针对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”；

鉴于国际民航组织制定了关于缔约国税收的政策指导(《国际民航组织关于国际航空运输领域收税的政策》，Doc 8632 号文件)，其中特别建议相互免除对有关国际航空服务的航空器机载燃料征收的全部税收 — 通过双边航空运输协定实际实施的一项政策，还呼吁各缔约国在可行的最大范围内，减少或取消与国际航空运输的销售或使用有关的税收；

注意到国际民航组织关于对航空油料免于征税的政策在有些缔约国引起了质疑，这些缔约国对其他运输模式和其他温室气体来源征税；

鉴于《国际民用航空公约》第十五条包含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的特定指导在内的关于各缔约国收费的政策指导(《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，只要能够适当确定此类成本并可将其直接归因于航空运输；

注意到理事会收到其航空环境保护委员会 (CAEP) 的报告，内容涉及利用基于市场的措施限制或减少航空器发动机排放 (最初集中解决二氧化碳问题) 方面可能的选择，而且进一步的工作正在规划之中；

注意到有必要为国际民用航空使用的排放权交易制度做进一步的研究并制定进一步的指导原则；

注意到航空环境保护委员会已经为各缔约国以及其他有关各方在短期内使用的自愿措施准备了一个协议范本和相关指导原则；

认识到为给各缔约国提供有关排放收费的附加指导原则而进行的广泛研究发现了大量存在不同意见的未决问题；和

鉴于各缔约国已有法律义务、现行协议、现用法律和既定政策；

大会：

1. 要求理事会继续制定关于各缔约国运用旨在减少或限制航空器发动机排放的环境影响特别是在减轻航空对气候变化影响方面的基于市场措施的指导原则，并尽快拟订具体提案，向《联合国气候变化框架公约》缔约方大会提出建议；

2. 鼓励各缔约国和理事会，在考虑有关各方利益、包括对发展中国家的潜在影响的同时，以用成本效益最高的方式解决航空器发动机排放为目标，评估各种措施、包括现行措施的成本和效益，并采取符合下述框架的行动，在此过程中，各缔约国应力求以对国内和国际航空

排放一视同仁的方式采取行动：

a) 自愿措施

- 1) 鼓励各缔约国和其他有关各方采取行动，特别通过自愿措施限制或减少国际航空排放，并随时告知国际民航组织；
- 2) 要求秘书长通过提供国际民航组织为此类措施而制定的指导原则，包括一份自愿协议的范本，以便利这方面的行动，并确保采取早期行动的国家从中受益和随后不因此而处于不利地位；

b) 与排放有关的收费

- 1) 承认 1996 年 12 月 9 日理事会关于排放收费的决议的持续有效性；
- 2) 敦促各国遵循其中包含的现行指导原则；
- 3) 认识到国际民航组织的现行指导原则对于在国际上实行温室气体排放收费目前还不充分，但不排除地区经济一体化组织的成员国，通过相互协议，对这些国家的经营者实行此种收费，并要求理事会：

a) 就此问题开展进一步研究并制定附加的指导原则；

b) 特别侧重于早期研究和大会已查明的悬而未决问题；

c) 争取在 2007 年的大会下届常会之前完成此项工作；

4) 敦促各缔约国在 2007 年的大会下届常会再次对此事项进行审议和讨论之前，避免单方面实行温室气体排放收费；

5) 要求理事会在 2007 年的大会下届常会之前，研究与当地空气质量有关的排放收费的效果，并为此制定进一步指导原则；和

6) 敦促各缔约国确保与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尽可能保持最高程度的一致。

c) 排放权交易

- 1) 核可进一步建立国际航空的开放性排放权交易制度；和
- 2) 要求理事会在其关于此问题的进一步工作中，侧重两种做法。根据一种做法，国际民航组织将支持建立那些感兴趣的缔约国和国际组织可能提议的一种自愿交易制度。根据另一种做法，国际民航组织将为各缔约国提供指导原则，由各缔约国视情用来将国际航空排放纳入符合《联合国气候变化框架公约》进程的各缔约国排放权交易计划中。根据这两种做法，理事会均应确保适用于自由排放权交易制度的指导原则为航空参加自由排放权交易制度规范结构和法律基础，包括诸如报告、监测和遵守的关键因素。

A35-18: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

A33-13: 穿越极地航线的使用

A35-19: 防止外来侵入物种的引入

鉴于国际社会日益认识到外来侵入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，是引进外来侵入物种的潜在通道；和

鉴于《生物多样性公约》、《全球侵入物种方案》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侵入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制定指导材料及适当的标准和建议措施，协助各缔约国减少将潜在的外来侵入物种引入其自然分布区以外地区的危险，并在这方面继续与有关组织共同工作；

3. 要求国际民航组织理事会向大会下届常会报告本决议的执行情况；和

4. 宣布本决议取代 A33-18 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。

A35-18: 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会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。

A35-13: 国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫

鉴于所有国家都从国际民用航空系统的运行安全、保安、效率和效力中获益；

鉴于大会表明关切并促进人的安康和生活质量以及人类在其中工作和从事其他活动的环境，包括与发动机排放、臭氧层、航空器噪声、烟雾和外来侵入物种的事项；

鉴于大会认识到有责任实现在民用航空运行和人类环境质量之间最大程度的兼容性；

鉴于人们关切一些国家的现行做法要求以杀虫剂对航空器灭虫可造成令人不适，而且可能引起有关对机组和旅客健康可能产生有害影响的问题；和

鉴于最近进行的研究表明以非化学方法灭虫是防止蚊虫和其他飞行昆虫进入航空器的有效办法；

大会：

1. 要求理事会协助世界卫生组织评价以非化学方法对航空器灭虫；

2. 要求理事会鼓励探讨以非化学方法对航空器客舱和飞行驾驶舱进行灭虫；和

3. 要求理事会就本决议的执行情况向大会下一届常会报告。

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为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。

A35-18：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

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

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，这些政策是大会第三十五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 A33-15 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 活动的唯一的国际组织；

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，以及设施筹资、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. 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;

3. 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;

4. 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;

5. 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;

6. 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

7. 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。

A35-18: 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继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；甚至连最高度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。

A35-18: 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。

**A35-6: 国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USOAP)
向用全面的系统方法实施审计过渡**

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；

鉴于促进执行国际标准有助于实现这一目标；

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；

忆及大会第 32 届常会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；

鉴于国际民航组织的普遍安全监督审计计划 (USOAP) 在完成第 A32-11 号决议赋予任务方面是成功的；

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

忆及安全监督的最终责任属于各缔约国，各缔约国应当持续地审查其各自的安全监督能力；

忆及大会第 A32-11 号决议要求理事会为向该计划

长期提供资金提出提议；

忆及大会第 A33-8 号决议指示秘书长对把该计划扩展到其他与安全相关的领域进行研究；

忆及大会第 A33-8 号决议要求理事会确保 USOAP 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；

认识到实施 USOAP 有助于查明对安全的关切，并为解决这些关切提出建议；

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 USOAP 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措施至关重要；和

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；

大会：

1. 表示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；

2. 决定自 2005 年起，进一步扩展国际民航组织的普遍安全监督审计计划，以涵盖《国际民用航空公约》所有与安全相关各附件中所载的与安全相关的规定；

3. 要求秘书长自 2005 年 1 月 1 日起，调整国际民航组织普遍安全监督审计计划，用全面的系统方法对所有缔约国进行安全监督审计；

4. 指示秘书长确保全面的系统解决办法依然是一项附件所载安全条款中的核心要素，包括附件 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》；在资源允许情况下尽量缩短审计之间的间隔时间；让缔约国了解审计过程的各个方面；并证实缔约国声明的准确性；

5. 要求秘书长更改安全监督审计报告的结构，以

反映国际民航组织 Doc 9734 号文件—《安全监督手册》A 部分—《国家监督制度的建立与管理》中提出的安全监督制度的关键要素；

6. 要求秘书长在长远的基础上采取更灵活的方法实施该计划；

7. 指示秘书长向所有缔约国提供最后的安全监督审计报告，同时通过国际民航组织保密网站获取审计结果和差异数据库（AFDD）得出的相关资料；

注：审计最后报告载有结果、建议、各国行动计划和评论，以及安全监督审计科对各国行动计划的评论。

8. 要求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；

9. 要求所有有能力的缔约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实施该计划；

10. 敦促所有缔约国及时向国际民航组织提交并更新有关准备和进行审计的全部资料 and 文件，以确保有效果、有效率地实施该计划；

11. 敦促所有缔约国与国际民航组织进行合作，在可行情况下，尽量接受本组织安排的审计任务，以便利该计划的顺利进行；

12. 敦促所有缔约国在考虑是否有必要由其他国家来进行额外的或补充的安全监督审计时，接受 USOAP 审计结果作为符合既定的国际标准、建议措施和程序的首要依据；

13. 宣布本决议取代第 A33-8 号决议：《国际民航组织的普遍安全监督审计计划的继续和扩展》；和

14. 要求理事会向大会下一届常会报告该计划的总体实施情况。

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。

A35-7：采取统一战略解决与安全有关的缺陷

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缔约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关系人的积极协作；

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，因而要求所有缔约国尽量执行标准和建议措施并充分地进行安全监督；

鉴于普遍安全监督审计计划(USOAP)的结果表明，有些缔约国尚未能建立令人满意的国家安全监督系统；

鉴于国际民航组织技术合作局(TCB)能够向有需要的国家提供所要求的援助；

鉴于建立了国际航空安全财务机制(IFFAS)来协助缔约国为与安全相关的项目提供资金，以纠正主要是通过普遍安全监督审计计划所查明的缺陷，否则他们不可能为此提供或获得必要的财务资源；

认识到并非所有缔约国均有必要的人员、技术和财务资源来充分进行安全监督；

认识到设立地区和次地区安全监督机构有可能，通过规模经济和促进更大范围的一致性，在很大程度上协助各国履行《芝加哥公约》规定的义务；

认识到通过采取涉及所有缔约国、国际民航组织和

民用航空运行中有关的其他各方的统一战略可以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；

认识到国际和地区组织进行的审计对增进安全所作出的贡献，如国际航空运输协会（IATA）运行安全审计（IOSA）方案和欧洲空中航行安全组织（Eurocontrol）安全监管要求（ESARR）实施监控和支持（ESIMS）方案；

认识到透明度和分享安全资料是安全的航空运输系统的基本原则之一；

大会：

1. 敦促所有缔约国与其他缔约国分享可能影响国际空中航行安全的关键性安全资料，并便利获取所有有关的安全资料；

2. 鼓励各缔约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资料；

3. 指示理事会进一步制定实际措施，便利在各缔约国之间分享此种安全资料；

4. 提醒各缔约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；

5. 指示理事会制订一项程序，在一个国家就遵守国际民航组织与安全相关的标准和建议措施方面出现较大缺陷时，根据《芝加哥公约》第五十四条 j)款向所有缔约国说明情况；

6. 指示理事会推动关于地区安全监督机构的概念；

7. 请秘书长继续增进普遍安全监督审计计划和与航空安全相关的其它组织（尤其是 IATA 和 EUROCONTROL）的审计计划之间的协调与合作。

8. 敦促各缔约国进一步开展地区和次地区合作，并在可行时，主动发展与其他国家、航空业界、空中航行服务提供者、金融机构和其他利害关系人的伙伴关系

来加强其安全监督能力，以便促进更安全的国际民用航空系统和更好地履行其各自的责任；

9. 鼓励各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，以培养其各自的安全监督能力；

10. 鼓励所有有能力的国家参与加强和推动地区安全监督机构或提供切实援助；

11. 请各缔约国使用国际民航组织技术合作局（TCB）的服务，以解决通过普遍安全监督审计计划所查明的缺陷；

12. 请那些为采取必要措施以纠正通过普遍安全监督审计计划所查明的与安全有关的缺陷，而在筹措资金方面遇到困难的缔约国，利用国际航空安全财务机制（IFFAS）提供资金的机会；

13. 要求理事会在提高透明度、加强合作和协助的原则基础上实施统一战略，并视情促进各国、使用者、空中航行服务提供者、航空业界、金融机构和其他利害关系人之间的伙伴关系，来分析原因，制定和实施可持续的解决办法，以便帮助各缔约国解决与安全有关的缺陷；

14. 指示理事会通过一项灵活解决办法，借助于国际民航组织地区办事处提供援助，以支持负责安全监督工作的地区和次地区机构，并实施一个有效的系统，跟踪统一战略的实施情况；和

15. 要求秘书长探讨办法，确定可在国家和地区一级采取的措施，以便支持各国发展 ATM 安全监督能力和程序。

相关措施

理事会应该制定办法，通过国际民航组织的保密网站向所有缔约国提供审计结果和差异数据库（AFDD）中的全部相关资料。

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

A35-8: 国际航空安全财务机制 (IFFAS)

鉴于依据《芝加哥公约》第四十四条，国际民航组织的宗旨和目标除其他外，是促进国际航空运输的规划与发展，以便确保国际民用航空安全而有序的增长，满足世界人民对于安全、正常和经济的航空运输的需要，以及提高国际空中航行中的飞行安全；

鉴于依据《芝加哥公约》第六十九条，如果理事会认为一缔约国的机场或空中航行设施不适合以安全、正常、高效和经济的方式经营国际航班，理事会将与直接有关国家和受影响的其他国家协商，以便找到补救这一局面的手段，并为此提出建议；

鉴于按照 A32-11 号决议，理事会已使普遍安全监督审计计划自 1999 年 1 月 1 日起生效，并已收到该计划下几乎所有缔约国的初步审计结果；

鉴于这些审计显示，一些缔约国不得不从国家其他优先事项中抽调紧缺的资源，以便实施有效的安全监督，而且这些国家需要不同程度的援助，以履行其安全监督责任；

鉴于为其机场和空中航行服务基础设施，包括这些基础设施的有关安全部分筹措资金时，大多数发展中国家在众多金融市场来源准入、特别是外国资本市场准入方面存在困难；

鉴于大会第三十三届会议对理事会为证明 IFFAS 必要性所做的研究表示满意，并核准建立 IFFAS；和

考虑到国际航空安全财务机制将提供财务支持，通过实施国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USOAP) 确定的必要纠正措施，以实现加强航空安全的目标；

大会：

1. 对理事会和秘书长的以下工作表示赞赏：
 - a) 考虑到 A33-10 号决议的原则和目标，特别是各国自愿参加；一国的受益资格取决于该国的捐款或其他参与；以及完全独立于国际民航组织的方案预算；制定并通过了明晰的 IFFAS 管理章程；

- b) 建立了国际航空安全财务机制 (IFFAS)；
 - c) 建立了确保参加各方有充分代表性的 IFFAS 主管机构；
 - d) 制定了符合国际民航组织法律制度的 IFFAS 主管机构的议事规则和指导方针；和
 - e) 确保了 IFFAS 在 2002 年 — 2004 年三年期初步实施；
2. 表示感谢缔约国和国际组织对 IFFAS 的捐款和认捐；
 3. 请那些为采取必要措施以纠正通过作为全球航空安全计划 (GASP) 一部分的国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USOAP) 所查明的与安全有关的缺陷，而在筹措资金方面遇到困难的缔约国，利用 IFFAS 可以提供的援助，通过直接供资或作为对其他供资来源的促进和催化，为此类措施筹措资金，以便确保在全球保持所需要的航空安全标准；
 4. 敦促各缔约国考虑通过向该机制做出自愿的财务或实物捐助来参加 IFFAS；
 5. 强烈鼓励与国际航空有关的（民间和公共）国际组织、航空公司、机场、空中航行服务提供者、机体、发动机和航空电子设备制造商、宇航工业的其他成员以及民间社会向 IFFAS 做出自愿的财务或实物捐助；
 6. 要求理事会向大会下届常会提交关于国际航空安全财务机制活动的报告，其中包括绩效评估和经过审计的财务报表；和
 7. 宣布本决议取代 A33-10 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

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管责任，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，并审查其安全监管程序，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。

A33-16: 国际民航组织全球航空安全计划 (GASP)

A35-16: 适当考虑关于发展飞行数据记录系统的规范

A35-17: 为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料

A31-10: 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；和

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；

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。

A33-17：对某些事故和事故征候记录的不予公布

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者提供所有相关资料，以促进查明事故和事故征候原因，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受到不当利用对于确保未来调查中继续获取事故调查的所有相关资料是至关重要的；

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对有关法律方面的问题加以考虑是有道理的；

大会：

1. 敦促各缔约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，保护某些事故和事故征候记录，以减轻事故和事故征候调查的障碍；

2. 指示理事会对保护某些事故和事故征候记录问题的法律方面做出进一步审议；

3. 指示秘书长制定与保护某些事故和事故征候记录的法律和规章有关的适当的指导材料；和

4. 指示理事会进一步审查附件 13 的现行规定，目的在于加强有关保护并限制授权人员和授权方取阅事故和事故征候调查以及编制和发表事故报告期间收集的保密资料的那些规定。

A32-13：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；

鉴于国际电联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的立场是对国际航空无线电频谱要求进行协调的结果；

认识到如果航空对于无线电频谱分配的要求得不到满足和不实现对这些分配的保护，则可能会严重危及通信、导航和监视/空中交通管理系统的开发与实施以及国际民用航空的安全；

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；

考虑到与两年一次的世界无线电通信会议制度有关的国际电联世界无线电通信会议筹备活动的增加；

考虑到特别通信/运行专业会议(1995年)(SP COM/OPS/95)的建议 7/3、7/5 和 7/6；

大会：

1. 敦促各缔约国和国际组织通过下列方式坚定地支持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) 承诺在确定向参与世界无线电通信会议联合提案编制工作的地区性电信论坛表示的立场的过程中，充分考虑航空的利益；
- b) 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；
- c) 支持国际民航组织在 2000 年世界无线电通信会议上表示的关于将 1 559—1 610 兆赫波段分配给航空无线电导航服务和无线电导航卫星服务专用的立场；
- d) 承诺要求航空当局充分参与国家立场的制定；和
- e) 在最大可能的程度上，确保其世界无线电通信会议代表团中包括民用航空管理局的代表或做好了代表航空利益的充分准备的其他官员；

2. 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是至关重要的；和

3. 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，确保可供支持国际民航组织更多地参与国际和地区性频谱管理活动所必需的资源。

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。

A35-14, 附录 V: 缔约国之间在某些航空器事故调查方面的合作

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明

A35-18: 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

A33-4: 通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为（不循规/扰乱性旅客）的国家立法

A35-3：推进通信、导航、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

A32-7：关于对航空事故遇难者及其家属进行援助的规章和方案的协调一致

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；

鉴于国际民航组织的政策应是确保国际民航组织及其缔约国考虑到和照顾到民用航空事故遇难者及其家属的心理、生理和精神安康；

鉴于至关重要，国际民航组织及其缔约国认识到及时通知民用航空事故遇难者家庭成员、迅速搜寻和准确查明遇难者、归还遇难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遇难者所属国家政府在通知和援助遇难者家属方面的作用；

鉴于至关重要，无论事故在何处发生，应当向民用航空事故遇难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，及时传达给其他缔约国和国际民航组织，以改善各国的家属支持工作；

考虑到处理民用航空事故遇难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选择性职能；

考虑到各国应提供解决民用航空事故遇难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；

注意到无论事故在何处发生或遇难者的国籍为何，民用航空事故遇难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. 要求各缔约国重申其支持民用航空事故遇难者及其家属的承诺；

2. 敦促各缔约国与国际民航组织及其他国家合作，迅速审查、制定和实施支持民用航空事故遇难者及其家庭成员的规章和方案；

3. 敦促已有处理民用航空事故遇难者及其家属事务的规章和方案的国家，向国际民航组织提供这些规章和方案，以便为其他国家提供可能的协助；

4. 敦促理事会制定可包括标准和建议措施在内的材料，其中应说明各缔约国及其航空承运人编制支持民用航空事故遇难者及其家庭成员的规章和方案的必要性；和

5. 要求理事会向大会下届会议报告所取得的进展。

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

A22-4: 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

A35-14, 附录 B: 世界范围的空中航行会议

A35-14, 附录 C: 空中航行委员会各专家组

A35-14, 附录 L: 地区空中航行会议

A35-14, 附录 T: 国家对国际民航组织技术工作的参与

A32-13: 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

A35-14, 附录 U: 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

鉴于 A14-28 号决议指示理事会，向今后设立技术委员会的每届大会届会，提交在该届大会开始时存在的、具体针对空中航行的大会持续政策的声明草案；和

鉴于大会认为大会此类会议通过的国际民航组织持续政策的综合声明应是最新的，并应代表该届会议结束时存在的政策；

大会：

1. 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国际民航组织具体针对空中航行的持续政策的综合声明；和

2. 宣布本决议取代 A14-28 号决议。

A35-14: 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 A33-14 号决议附录 A 至 X 通过了大会第三十三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 A33-14 号决议附录 A 至 X 中包括的持续政策和相关做法的声明的提案，并对声明进行了修正，以反映第三十五届会议期间做出的决定；和

鉴于特此废止 A33-14 号决议中的持续政策声明；

大会：

1. 决定：

- a) 本决议所附录构成大会第三十五届会议闭幕时存在的、本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；和

2. 宣布本决议取代 A33-14 号决议及其附录 A 至 X。

附录 A

标准和建议措施（SARPs） 及空中航行服务程序（PANS）的制定

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；和

鉴于“标准”和“建议措施”两词具有下列含义：

- a) 标准 — 有关物理特征、形态、材料、性能、人员或程序的任何规范，其统一适用被认为是对国际空中航行的安全和正常所必需的，而且各缔约国将按照《公约》予以遵守；如果不能遵守，必须依照《公约》第三十八条通知理事会；和
- b) 建议措施 — 有关物理特征、形态、材料、性能、人员或程序的任何规范，其统一适用被认为有利于提高国际空中航行的安全、正常或效率，而且各缔约国将按照《公约》尽力加以遵守；

大会决议如下：

1. 标准和建议措施及空中航行服务程序应当在必要

时加以修订，以反映不断变化的要求和技术，从而除其他外，为地区规划及设施和服务的提供奠定坚实的基础；

2. 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，以使各缔约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；

3. 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。对于复杂的航空系统，标准和建议措施由规定系统等级、功能和性能要求并规定必需的安全水平和可互用性的广义的、成熟的和稳定的条款组成。对于此类系统，任何必要的技术规范应当作为附件的附录。任何相关的详细技术规范都应当置于单独文件中，并在附件中以注的方式提及；

4. 在标准和建议措施、程序及指导材料的制定中，国际民航组织应该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。在理事会认为适宜之时，国际民航组织的文件应该参考这些其他标准制定组织制定的材料；

5. 在符合安全和正常的要求范围内，规定设施和服务提供的标准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；

6. 在理事会采取行动之前，应当就修订标准和建议措施及空中航行服务程序的提案与各缔约国进行协商，但理事会认为必须采取紧急行动的除外。此外，经过适当的核查和确认过程，理事会可以不经与各国协商而就复杂系统的技术规范采取行动。然而，此类材料应当应要求提供给各国；

7. 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，应当保证各缔约国有足够的时间加以实施；和

8. 除非非常情况另有要求，对附件和空中航行服务程序修订的适用日期的确定，应当避免让缔约国在一个日历年内修订其国家规章超过两次。在任何可行的情况下，在适用上述规定时，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。

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更为恰当的方式来制定、处理和散发复杂系统的技术规范。

2. 各缔约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、详细的意见，或至少对其内容表示同意或不同意。为此，应该给各缔约国至少三个月时间。而且，各缔约国应该至少提前三十天收到准备核准或通过未与其进行协商的详细材料的通知。

3. 应该给各缔约国整三个月时间，用于通知不赞成已通过的的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. 在应用上述决定条款 8 的规定时，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。

附录 B

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，并需要各缔约国和本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，而不给缔约国或本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缔约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，其中包括拟订附件和空中航行领域的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，以使指定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. 为便利所有缔约国的参加，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作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 C

空中航行委员会（ANC）各专家组

鉴于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

鉴于有必要确保从航行委员会各专家组中取得最大效益，而不给缔约国或本组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 当有必要对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，应当在航行委员会设立各种专家组；

2. 专家组的职权范围和工作方案应当简单明了，而且专家组必须予以遵守；和

3. 应当定期审查航行委员会各专家组的工作进度，分派给专家组的工作一经完成，专家组即告解散。仅在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四年以上。

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航行委员会，以免将其视为代表缔约国的看法。

附录 D

标准和建议措施（SARPs） 及空中航行服务程序（PANS）的执行

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求每一缔约国进行合作，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；

鉴于按照《公约》第三十八条，任何缔约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；和

鉴于重要的是，要利用本组织一切可利用的手段鼓励和协助各缔约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；

大会决议如下：

1. 应通过一切可利用的手段鼓励和协助各缔约国执行标准和建议措施及空中航行服务程序；和

2. 各缔约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别应当受到监测，以便鼓励消除对于国际空中航行的安全和正常重要的或不符合国际标准目标的那些差异。

相关做法

1. 在鼓励和协助各缔约国运用标准和建议措施及空中航行服务程序方面，理事会应该利用包括总部、国际民航组织地区办事处和联合国开发计划署的资源在内的一切现有手段。

2. 各缔约国应该继续并在必要时加强其努力，在其运营设施中运用与现行标准和建议措施及空中航行服务程序相符的做法和程序。在这方面，各缔约国应该考虑对使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程序进行修改是否切实可行，如果这种修改会加快或简化这种程序或使其更加有效。

3. 理事会应该敦促各缔约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。应该将收到的关于与标准和建议措施有差异的通知迅速发布在相关附件的补篇中。还应该要求各缔约国在其航行资料汇编中公布与标准和建议措施及空中航行服务程序的任何重大差异。

4. 在监测与标准和建议措施及空中航行服务程序的差异的过程中，理事会应该要求未曾或未完全向本组织报告标准和建议措施执行情况的缔约国进行报告。而且，理事会还应该要求未在其航行资料汇编中公布关于标准和建议措施及空中航行服务程序执行情况的信息的缔约国公布这一信息。

附录 E

国际民航组织技术手册和通告

鉴于通过国际民航组织获取的最新技术指导材料为各管理局规划标准和建议措施、空中航行服务程序和地

区计划的实施提供了极有价值的帮助；

鉴于同等重要的是，有必要为技术进步所要求的人员培训和管理人员的知识更新提供适当的技术指导，从而提高空中航行服务质量和加强航空运行安全；

鉴于除了在国际民航组织主持下所做的之外，不存在在国际一级提供此类指导材料的令人满意的选择；和

鉴于维持国际民航组织的现行手册和酌情编写新的手册和通告从对技术和行政人员的要求的角度讲，是一项繁重的工作，其中包括相互冲突的优先事项和需要对秘书处的能力和出版做法采取特别措施；

大会决定优先进行国际民航组织现行技术手册内容的不断更新和技术进步所要求的对附加指导材料的编制，从而确保各缔约国在其实施标准、建议措施和空中航行服务程序以及规划和实施各项设施和服务方面取得最佳效果。

相关做法

1. 理事会应该在考虑到进一步提高现有安全水平的需要的基础上，不断审查国际民航组织技术手册和通告方案，以便确保必要的指导材料充分涵盖所有适当的技术领域。

2. 理事会应该寻求各种方式，以便在无不当延误和与例行出版物制作中的优先事项竞争的情况下，制作和出版适当的技术手册和通告。

附录 F

计量单位

鉴于为了国际空中和地面运行的安全，应该实现计量单位的统一；

鉴于重要的是，在国际民航组织空中航行出版物中以统一方式使用标准计量单位；和

鉴于附件 5 第四版规定在国际民用航空空中和地面运行中使用以国际单位制为基础的标准化计量单位制，但允许长期使用某些非国际单位制单位，和临时使用其

余非国际单位制单位；

大会决议如下：

1. 应当鼓励各缔约国尽可能快地使其国家规章和做法与附件 5 的规定保持一致；和

2. 在国际民航组织的所有空中航行出版物中，计量单位应当以附件 5 所列相关单位加以表示。

附录 G

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员的标准和建议措施生效之前，缔约国是否有义务承认其他缔约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员等级而言，标准和建议措施可能需要多年才能生效，或对一些类别或等级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缔约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，应当被其他缔约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. 在关于特定航空器类别、等级或型别或飞行员等级的国际标准生效之前，作为航空器登记国的缔约国依据国家规章颁发或核准有效的证书和执照，应当由其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而给予承认。

附录 H

航空培训

鉴于令人满意的地面设施和服务的提供和运作以及

标准和建议措施及空中航行服务程序的实施取决于高标准的人员培训；

鉴于由于缺乏足够的专门人才，各缔约国在这些事项上正在经历困难；

鉴于需要作出特别努力，以促进高标准的人员培训和协助缔约国满足其培训需要；和

鉴于本组织开办的培训研讨会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. 应当鼓励和协助各缔约国维持高标准的航空人员培训，特别是对为国际空中航行提供服务 and 操作设施的那些雇员进行培训。为此目的，作为经常工作方案的一部分，本组织应当实施被称为国际民航组织航空培训方案*的持续培训方案；和

2. 国际民航组织航空培训方案应当遵循下列原则：

- a) 航空培训是各缔约国的责任；
- b) 本组织应该对制定同安全和保安相关的方案给予高度重视；
- c) 应该鼓励和促进各缔约国之间在航空人员培训方面的相互援助，特别是在缺乏足够的培训可能对国际空中航行的安全、保安和正常产生不利影响的那些事项方面；
- d) 本组织应该就培训设施的运行监督向各缔约国提供咨询；和
- e) 本组织不应该参与培训设施的运作，但应该鼓励此类设施的经营人并向其提供咨询。

相关做法

1. 通过编写规范和指导材料、开办培训研讨会，

* 国际民航组织在联合国开发计划署和其他方案下提供的援助由 A16-7 和 A26-16 号决议指导。

以及通过直接咨询与协商，理事会应该协助缔约国：

- a) 尽量使培训班的课程、方法和内容标准化，并建立适当的考试和证书颁发规定；
- b) 使成绩评级符合国际标准；和
- c) 运用以上 a) 和 b) 中所提及的标准，以便在运作实践和程序方面保持更大程度的一致性。

2. 应该持续关注对设施进行安装、操作和维护与服务方面需要提供所需技能时开设的专业的和高级的培训班。

3. 理事会应该鼓励各缔约国制定如下要求：

- a) 在职培训，包括对已经完成基础培训、在被分配到负责的操作岗位之前仍需要取得实际操作条件下的实践经验的人员，助其熟悉相关的操作条件；在这方面，应该提请各国注意充分汲取各种技术合作和援助方案资源的可能性；和
- b) 定期进修培训，特别是当引进新的设备、程序和技术时。

4. 理事会应该要求各缔约国为向其他国家进行传播的目的，提供关于其主办或在其国家所提供的能接受其他国家学员的航空课程种类的资料，其中包括更多细节的查询地址。同时，理事会应该向缔约国提供关于通过国际民航组织援助的、接纳其他国家学员的培训设施的所有相关资料。

5. 理事会应该敦促各缔约国在可行的范围内最大限度地利用在没有相应的国内学校的领域培训其航空人员的地区培训中心。为此目的，理事会应该鼓励各国为本地区其他国家的国民参加培训创造有利条件。

附录 I

关于通信、导航、监视和 空中交通管理（CNS/ATM）及机场服务领域的 研究、开发、试验和示范活动的协调

鉴于本组织在 CNS/ATM 和机场服务领域的研究和

开发工作的协调中发挥着有益的作用；和

鉴于对从事研究和开发的国家而言，重要的是及时掌握本组织关于国际民用航空这些方面的业务要求的资料；

大会决定鼓励有关 CNS/ATM 和机场服务的研究、开发、试验和示范活动的国际协调，但不得妨碍研究和开发行动的基本自由。

相关做法

1. 理事会应该对及时确定国际民用航空在 CNS/ATM 和机场服务领域的业务要求给予应有的注意。

2. 理事会应该鼓励各缔约国向本组织提供关于具有重大意义的、现行的和计划的研究和开发项目的性质和方向的现有资料，以便使本组织得以监测、协调和统一这些活动，并使所有缔约国获取这些资料。

附录 J

航空系统和子系统的协调

鉴于为了普遍的经济利益，避免安装在航空器上或地面或空间设施上的设备所发挥的功能出现不必要的重复是适宜的；

鉴于通过对新的特定设备的一般功能规格与航空器上或地面或空间设施上的其他设备的规格进行协调，可能减少未来设备总体上的复杂性；

鉴于承认此类协调可能会遇到技术和操作困难，并必须考虑到成本效益和在不造成不应有损失的情况下逐步加以实施的必要性；和

鉴于航行委员会已在必要的范围内，对在其控制下的各种技术活动发挥了协调职能，并对各国向其提供的资料给予了应有的考虑；

大会决定紧密协调关于航空系统和子系统的工作，同时适当注意其相互关系，并考虑到运营要求、预期技术进步和运营成本/效益问题。

附录 K

包括地区补充程序在内的地区计划的制定

鉴于理事会制定出地区计划，规定各缔约国根据《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；

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，将通过本组织和各缔约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。

相关做法

1. 理事会应该在考虑到进一步提高现有安全程度的要求的情况下，持续审查不断变化的要求对地区计划的影响，以及时确定是否需要对其做出任何修订。

2. 在评价任何地区计划修订的紧迫程度时，理事会应该考虑到缔约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. 理事会应该利用在各地区设立的规划小组，协助保持地区计划和任何补充文件的最新状态。

附录 L

地区空中航行 (RAN) 会议

鉴于地区空中航行会议是确定各缔约国按照《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缔约国和本组织投入大量的人力和财力；和

鉴于必须确保从这些会议中获取最大效益，而不给缔约国或本组织带来任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 由理事会召开的地区空中航行会议应当成为对地区计划进行使其符合不断变化的要求所需的全面审查和修订的主要手段；

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缔约国单独或联合作为东道主。

2. 已核准的议程和包括说明基本运作要求和规划标准在内的主要支持性文件，通常应该通过航空发送；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；其他文件则应尽快发送。

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. 与会的每一缔约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 M

地区计划的实施

鉴于按照《公约》第二十八条，各缔约国承诺在其认为可行的情况下，提供促进国际空中航行所必需的空中航行设施和服务；

鉴于地区计划提出了对国际民用航空设施和服务的要求；和

鉴于地区计划实施中的任何严重缺陷可以影响国际航空运营的安全、正常和效率，因此应尽快消除；

大会决议如下：

1. 在缔约国的实施方案中，应当把提供缺少了它就可能对国际航空运营（包括持续运营）产生严重影响的设施和服务列为优先事项；

2. 本组织对于地区计划实施中存在的严重缺陷的确定、调查和行动应当在可行的最短时间内进行；和

3. 地区规划和实施小组应当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. 理事会应该在考虑到进一步提高现有安全等级要求的情况下，全面而迅速地通知每一缔约国关于提供依据地区计划适用于该国的空中航行设施和服务的建议。

2. 各缔约国应该编制并随时更新包括人员要求在内的适当计划，用于有序地实施适用于该国的地区计划部分。

3. 理事会应该就监测地区计划实施状况和就定期提交应包括地区计划实施中存在的严重缺陷在内的进度报告事宜作出安排。

4. 空中航行设施和服务的用户应该报告由于缺乏地区计划所要求的空中航行设施和服务而遇到的任何严重问题。报告应该送交负责实施的缔约国。这些国家应该按此类报告采取行动，以解决问题，但当没有采取补救行动时，用户应该酌情通过国际组织通知国际民航组织。

5. 理事会应该安排定期审查由于缺乏空中航行设施或服务而使用户遇到的严重问题，并酌情就促使问题尽快解除拟采取的措施作出安排。

附录 N

空中交通服务 (ATS) 空域*的划定

鉴于《公约》附件 11 要求各缔约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 还规定各缔约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，并给服务提供者和服务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；

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. 任何缔约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. 各缔约国应该与其他有关国家和本组织合作，寻求以最高效而经济的方式划定空中交通服务空域，寻

* “空中交通服务空域”一词包括飞行情报区、管制区和管制地带。

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. 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 O

搜寻与援救服务的提供

鉴于按照《公约》第二十五条，各缔约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 包含有关在缔约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，如果理事会认为一缔约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，则与和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. 任何缔约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. 各缔约国应该与其他国家和本组织合作，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 P

民用和军用空中交通的协调

鉴于空域以及许多设施和服务应该由民用航空和军用航空共同使用；

鉴于《公约》第三条第四款要求缔约国在颁布其国家航空器条例时，对民用航空器的航行安全给予应有的考虑；

鉴于尚未在所有地区找出令人满意地解决共同使用空域问题的办法；和

鉴于尽管民用和军用空中交通管制的全面统合也许被视为最终目标，但许多国家提供的协调方面的改善是目前解决现有困难的直接办法；

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，以确保国际民用空中交通的安全、正常和效率；和

2. 各缔约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。

相关做法

1. 各缔约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，以实施上述决定条款 1 中的政策。

2. 理事会应该确保将空域使用中的民用和军用协调事宜酌情纳入专业和地区会议的议程。

3. 当制定决定条款 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。

附录 Q

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的新型航空器；和

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；

大会决议如下：

1. 机场的技术要求应当由本组织不断加以审查；

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. 各国应当对机场进行合格审定；和

4. 各国应该确保在其机场采用安全管理系统。

相关做法

1. 根据上述决定条款 1 提及的持续审查结果，理

事会在考虑进一步提高安全等级的要求的情况下,应该:

- a) 制定关于未来发展的新的指导材料; 和
- b) 不断向各缔约国通报发展情况。

2. 理事会应该继续提请航空器制造商和经营人注意决定条款 2 中表述的政策。

附录 R

无线电导航设备的地面和飞行试验

鉴于通过经常性试验来检查无线电导航设施的性能是至关重要的; 和

鉴于发展得到极大改进的地面试验设施可将飞行试验的需要减至最小;

大会决议如下:

1. 在可能获得经过极大改进的地面试验设施之前,无线电导航设施应当通过经常性飞行试验进行检查; 和

2. 为使定期飞行试验的需要减至最小, 应该对无线电导航地面设备进行改进, 其中包括相关的地面试验和监测设施, 其所提供的性能保证应与飞行试验相同。

相关做法

1. 在可能发展经过极大改进的地面试验设施之前, 各缔约国应该建立其本国的飞行试验单位、或与其他国家建立联合试验单位或与拥有相关设施的国家或机构达成为其进行飞行试验的协议。

2. 理事会应该继续努力, 协调各缔约国做出的无线电导航设施经常性飞行试验安排。

3. 理事会应该调查并与从事开发和制造无线电导航系统的缔约国协商改进地面试验设施的一切可能的手段, 以便将定期飞行试验的需要减至最小。

4. 理事会应该向各缔约国传播关于无线电导航地

面设备改进方面重大发展的信息, 包括相关的地面试验和监测设施, 以利这些发展将飞行试验的需要减至最小。

附录 S

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 T

国家对国际民航组织技术工作的参与

鉴于各缔约国技术上的贡献对于本组织的技术工作取得令人满意的进展是至关重要的;

鉴于在得到缔约国对本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, 而不给缔约国和本组织带来不应有的负担是必要的;

大会决定各缔约国有必要为本组织的技术工作做出有效的技术贡献。

相关做法

1. 理事会应该鼓励各缔约国有效参与本组织的技术工作, 同时对将本组织和参与此类工作的缔约国的成本降至最低的需要给予应有的重视。

2. 各缔约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) 按照本组织要求，从事专业研究；和
- e) 通过理事会设定的任何其他办法，协助本组织的技术工作。

附录 U

总部和各地区办事处的技术秘书处

鉴于不断需要向各缔约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区域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缔约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缔约国解决其实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及区域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缔约国的要求，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本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 V

缔约国之间在某些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；

鉴于许多缔约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；

鉴于至关重要的是，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；和

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；

大会决定建议各缔约国在重大航空器事故或需要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，各缔约国除其他外，在可能的程度上应该：

- a) 按照其他缔约国的请求，提供重大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缔约国参加重大航空器事

故调查的机会，以便发展和促进调查专业知识。

相关做法

1. 应该鼓励各缔约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. 应该鼓励各缔约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. 应该鼓励各缔约国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培训的航空培训项目方法。

附录 W

飞行安全和人的因素

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”；

鉴于认识到人的因素是指航空环境中人的行为能力的局限性；

鉴于人的因素的影响在多数事故中（约占 70%）显现是存在的，因此不断需要采取旨在减少航空器事故数量的适当措施；

鉴于飞行和地面活动日益使用自动操作和引进带有其相关复杂性的新技术，如不采取适当而及时的措施，可能会进一步加剧人的因素问题；

鉴于一些国家正在实施人的因素方案，它们所取得的经验应得到实际应用，以提高航空运输的安全水平；和

鉴于已得到公认的是，为在提高航空安全水平方面取得实质性进展，必须进一步减少人的因素对航空器事故的影响；

大会决议如下：

1. 各缔约国在设计或审定设备和操作程序以及在进行培训和/或颁发人员执照时，应该考虑相关的人的因素方面；

2. 应该鼓励各缔约国开展长期而广泛的合作，并相互交换与人的因素对民用航空运营安全的影响有关的问题方面的信息；和

3. 理事会应该收集和分析各国的经验，制定和推出关于人的因素各个方面的适当的国际民航组织材料。

附录 X

空中交通服务的提供

鉴于《公约》附件 11 要求各缔约国安排在已经确定需要空中交通服务的空域和机场提供此类服务；

鉴于《公约》附件 11 要求各缔约国确保制定空中交通服务安全管理方案；和

鉴于各缔约国之间的合作努力可导致更高效率的空中交通管理；

大会决议如下：

1. 在实施空中交通服务时，各国应当确保所提供的服务符合国际民用航空安全、正常和效率的既定要求；

2. 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，各国应当考虑进行合作努力，采用更高效率的空域管理，特别是高层空域的管理；和

3. 各国应该确保相关的空中交通服务提供者在提供空中交通服务的所有空域和所有机场采用安全管理方案。

相关做法

各缔约国应该在必要时考虑联合设立单一的空中交通服务管理机构，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。

A35-18: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

A33-13: 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 and 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；和

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。

附件、空中航行服务程序和手册

A35-14, 附录 A: 标准和建议措施及空中航行服务程序的制定

A35-14, 附录 D: 标准和建议措施及空中航行服务程序的执行

A35-14, 附录 E: 国际民航组织技术手册和通告

地区计划

A22-19: 地区计划实施方面的援助和咨询

A35-14, 附录 K: 包括地区补充程序在内的地区计划的制定

A35-14, 附录 M: 地区计划的实施

A27-11: 机场和空域拥挤

实施

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程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。

A35-14, 附录 D: 标准和建议措施及空中航行服务程序的实施

A35-14, 附录 M: 地区计划的实施

A35-14, 附录 U: 总部和地区办事处的技术秘书处

A35-18: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

空中航行领域的工作方案

A24-8: *对空中航行领域工作方案的重新审查

* 作为 A27-6 号决议的结果，第二条指示条款已由一个新条款所取代。

鉴于国际民航组织的工作方案应该让本组织集中精力解决对国际航空的发展和运营的安全与正常具有最大影响的问题；和

鉴于最有效地利用本组织和各国所获得的有限资源是国际民航组织义不容辞的责任；

大会指示理事会：

1. 作为紧急事项，重新审查本组织关于空中航行领域的工作方案，并酌情确定工作方案中各项目的优先次序以及项目的目标和完成项目的估计时间表，其中，应该对有关安全、正常和效率的项目给予特别关注，并考虑到第二十四届大会期间提交的文件，同时认识到国际民航组织和各国可利用的资源是有限的；和

2. 向今后的大会常会介绍本组织的工作方案，其中应该确定工作方案各项目的优先次序、目标和时间表，并且把本组织关于空中航行领域的方案预算和技术工作方案的详细方案说明结合起来。

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

重申本组织的首要目标仍然是提高全世界国际民用航空的安全；

认识到一些年来，全世界航空运输运营中机毁人亡的事故发生率一直停留在一个低水平上；

注意到国际民用航空量的预期增长将导致航空器事故数量的不断增加，除非事故发生率有所下降；

认识到公众对航空安全的看法主要基于航空器事故的数量，而非事故发生率；

认识到就包括国际民航组织、国家、航空器制造商

和经营人在内的航空业的所有参与者而言，事故发生率的下降需要新的办法，特别是积极主动、以风险分析为基础的方法；

认识到航空系统中人的因素对于事故预防行动和航空安全的至关重要性；和

关切地注意到有控飞行撞地与进近和着陆类事故仍然是航空运营中的主要事故；

大会：

1. 强调需要降低航空运输运营中机毁人亡事故的数量和发生率；

2. 敦促各缔约国采纳全球航空安全计划的目标，减少航空器事故和降低全世界事故的发生率；

3. 敦促各缔约国将政治意愿付诸实践，采取普遍安全监督审计计划审计确定的补救行动，纠正地区规划过程和有关活动中查明的缺陷，并颁布必要的规章，实施根据全球航空安全计划制定的安全制度；

4. 重申实施国际民航组织有控飞行撞地预防方案及进近和着陆事故减少方案的必要性；

5. 敦促所有缔约国为国际民航组织全球航空安全计划的各个组成部分提供所需的支持；

6. 核可这样一个概念，即将国际民航组织有关安全的活动集中在已计划好的或目前正在进行的、能够在降低事故发生率方面提供最大安全利益的安全行动上；

7. 要求理事会和秘书长确保属于全球航空安全计划的所有有关安全项目全部由国际民航组织预算资助，其中包括地区办事处执行的有关安全的任务；

8. 指示理事会和秘书长参与各国改善现有的安全数据库系统和交换有关安全资料的努力，并参与旨在开发综合数据分析和资料传播网的活动，同时还要考虑到适当保护保密资料及其来源的需要；

9. 鼓励航空系统用户之间有关安全资料的自由交流，其中包括各国向国际民航组织事故/事故征候数据报

告系统报告事故和事故征候数据；

10. 敦促所有缔约国检查并在必要时调整其法律、规章和政策，以取得事故预防努力各要素（例如管理、执行、培训和鼓励自愿报告的奖励）之间适当的平衡和鼓励更多地自愿报告可能影响航空安全的事件，并指示国际民航组织制定该方面的适当政策和指导原则；

11. 敦促所有缔约国确保其航空器经营人、空中航行服务和设备提供者以及维修机构制定自愿报告可能影响航空安全的事件的任何程序和政策；

12. 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等，实施垂直引导的进近程序；

13. 鼓励各国扶持地区安全小组；

14. 鼓励各国促进就航空安全和援助问题成立国际专家咨询小组，或酌情采取其他行动，以便：

- a) 把有关国家、国际和地区组织、航空制造商和经营人、金融和其他供资机构以及国际民航组织的努力、经验和资源汇聚在一起；
- b) 研究某一次级类别成员国的航空安全问题；和
- c) 制定民用航空安全管理框架和建议，以加强安全和提供援助；

15. 指示秘书长通过国家级信件或在国际民航组织公共网站上定期发布全球航空安全计划文件；和

16. 指示理事会向大会今后会议提交关于国际民航组织全球航空安全计划的进度报告。

A35-16：适当考虑发展关于飞行数据记录系统的规范

考虑到本组织的首要目标是确保世界范围国际民用航空的安全；

考虑到制定国际标准有助于这一目标；

认识到飞行数据记录器对安全性的重要性；和

认识到有必要为这些系统制定规范；

大会：

1. 指示理事会用适当方式尽早恢复关于飞行记录器的工作，优先处理这些系统的搜寻和回收、淘汰、记录参数数量不足、以及有必要规定对驾驶舱进行录相等问题；和

2. 要求理事会向大会下一届会议报告本决议的执行情况。

A35-17：为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料

鉴于本组织的主要目标依然是为了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关系人之间自由流通的重要性；

意识到保护安全资料免于不当使用对于确保继续得到所有相关的安全资料极其重要，以便能够采取恰当和及时的预防行动；

关注到安全资料被用于惩戒和执法行动以及允许作为诉讼证据这一趋势；

虑及将安全资料用于同安全无关的目的可能妨害提供这类资料，而对航空安全产生不利影响；

考虑到需要在保护安全资料和正常司法要求之间实现平衡的必要性；

意识到技术进步已经使新的安全数据收集、处理和交换系统成为可能，为提高航空安全产生了必不可少的多种来源的安全资料；和

注意到现行的国际法律和许多国家的国内法律和规章未能以适当的方式充分地解决保护安全资料被不适当使用的问题；

大会:

1. 指示理事会制定适当的法律指导, 协助各国制定国内法律和规章, 以适当方式保护所有来自安全数据收集和处理系统的资料, 同时兼顾各国的正常司法;
2. 敦促所有缔约国审议其现行立法和做出必要调整, 或者制定法律和规章, 尽可能地根据国际民航组织制定的法律指导, 以适当方式保护所有来自安全数据收集和处理系统的资料; 和
3. 指示理事会就这一议题向大会下届常会提出进展报告。

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

A35-5: 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

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

A35-13: 国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫

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

A35-6: 国际民航组织普遍安全监督审计计划(USOAP)向用全面的系统方法实施审计过渡

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

A35-7: 采取统一战略解决与安全有关的缺陷

A35-8: 国际航空安全财务机制(IFAS)

A35-18: 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

A35-14, 附录 I: 关于通信、导航、监视和空中交通管理(CNS/ATM)领域及机场服务的研究、开发、试验和示范活动的协调

A35-14, 附录 J: 航空系统和子系统的协调

A33-13: 穿越极地航线的使用

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。

A35-18: 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

A35-14, 附录 G: 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。

A35-5: 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

人员执照颁发和培训

A16-7: 航空技术培训

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，在认为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。

A32-16: 通晓英语以利于无线电话通信

鉴于最近的重大事故调查表明机组和空中交通管制员通晓和理解英语的程度不足是一项促成因素；和

鉴于为预防此类事故，至关重要的是国际民航组织找出各种方式和手段，促使所有缔约国采取步骤，确保在需要使用英语的空域中参与飞行活动的空中交通管制员和飞行机组熟练地使用英语进行和理解无线电话通信；

大会：

敦促理事会指示航行委员会，高度优先地审议本事项，并完成加强附件 1 和附件 10 中相关条款的工作，目

的在于强制各缔约国采取步骤，确保在需要使用英语的空域中参与飞行活动的空中交通管制员和飞行机组熟练地使用英语进行和理解无线电通信。

A35-14, 附录 G: 适航证、合格证书和飞行机组执照

A35-14, 附录 H: 航空培训

航空器事故调查

A35-14, 附录 V: 各缔约国之间在某些航空器事故调查方面的合作

A35-14, 附录 W: 飞行安全和人的因素

A31-10: 改进民用航空事故预防

A33-17: 对某些事故和事故征候记录的不予公布

计量单位

A35-14, 附录 F: 计量单位

地面设施、服务和人员

A35-14, 附录 N: 空中交通服务 (ATS) 空域的划定

A35-14, 附录 O: 搜寻与援救服务的提供

A35-14, 附录 P: 民用和军用空中交通的协调

A35-14, 附录 Q: 适用机场的提供

A35-14, 附录 R: 无线电导航设备的地面和飞行试验

A35-14, 附录 S: 聘用航空地勤人员的充分条件

A27-11: 机场和空域拥挤

A32-16: 通晓英语以利于无线电通信

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

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为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

A35-18: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

引言

鉴于《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而协调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；

鉴于航空运输是促进和加快国家和国际一级经济持续发展的重要因素；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证航空运输发展的必要资源日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各缔约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，而且这应保持现时性、突出重点和具有针对性，并应通过最有效的方式传达给各缔约国；

鉴于需要各缔约国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写这些指导材料、研究报告和统计资料；

鉴于本组织制定的指南应协助各缔约国制定政策和做法，以便促进国际航空运输的全球化、商业化和自由化；和

鉴于各缔约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政策的综合声明，这些政策是大会第三十五届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 经济管理

附录 B — 统计

附录 C — 预测和经济规划

附录 D — 简化手续

附录 E — 税收

附录 F — 机场和空中航行服务

附录 G — 航空承运人经济

附录 H — 航空邮件

2. 敦促各缔约国注意这些政策和理事会在本综合声明所确定的文件中和秘书长在各种手册和通告中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各缔约国尽一切努力，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，特别是尽可能全面而迅速地提供本组织进行航空运输研究所要求的统计和其他信息；

4. 要求理事会特别重视为必要的人力和技术资源开发筹资的问题，以确保航空运输对发展中国家的经济和社会福利做出尽可能最佳的贡献；

5. 要求理事会在其认为有助于其关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求缔约国专家代表的意见，其中包括设立向航空运输委员会报告工作的合格专家组或秘书处研究小组；并通过通信或开会的方式开展工作；

6. 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，召开所有缔约国均可参加的大会或专题会议，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；

7. 要求理事会根据需要，提供讲习班、研讨会和

其他此类会议，以便向缔约国和在它们中间传达国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

8. 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，并在需要对声明作出修改时酌情向大会提供咨询意见；和

9. 宣布本决议取代 A33-19 号决议。

附录 A

经济管理

第 I 节 协定和协议

鉴于大会认为目前不存在达成全球综合多边协定的希望，虽然在商业权利方面在可能的最大程度上实行多边主义继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，缔约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《公约》的目标之一是国际航空运输服务可以健康而经济地运营，而且在此方面《国际航班过境协定》（IASTA）加强了国际定期航班的运营，并为已成为其当事方的缔约国实现这一目标提供了便利；

鉴于大会反复强调，各缔约国有义务遵守《公约》第八十三条的规定，根据《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》尽快在理事会登记有关国际民用航空的所有协议；

鉴于在航空协定和协议的登记问题上出现不应有的延误和不遵守登记要求对于管理信息的准确性和完整性以及提高透明度而言是不可取的；

鉴于公平而合理且意在促进航空服务令人满意地向发展的国际航空运输客货运价的制定对于许多国家的经济来说是一件具有重大意义的事项；

鉴于与国际航空运输客货运价有关的规则和条件应避免不必要的复杂化，并应尽可能加以统一和合理地保护用户的利益；和

鉴于按照其国家立法和双边及其他航空服务协定对其规定的义务，各国政府在客货运价事项方面负有责任；

大会：

1. 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和在促进有保障的自由化方面的主要作用；

2. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》当事方的缔约国对此事给予紧急考虑；

3. 敦促所有缔约国按照《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合作协定和协议；

4. 敦促各缔约国让理事会随时充分了解双边协定的执行中产生的重要问题和所取得的或预期的、向商业权利交换中的多边主义目标迈进的任何进展；

5. 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缔约国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；

6. 要求理事会继续对缔约国和航空公司进行关于商业权利的政策和做法以及航空服务协定条款的比较和分析研究，并向所有缔约国通报关于商业权利的国际合作的新发展，其中包括自由化安排；

7. 要求理事会对确定国际关税的机制以及与国际关税有关的规则和条件不断进行审查；

8. 要求理事会定期审查登记规则，以期简化航空协定和协议的登记过程；

9. 要求秘书长提醒各缔约国毫不迟延地登记航空协定和协议的重要性，并应要求向缔约国提供在理事会登记航空协定和协议方面的援助；和

10. 要求理事会主席和秘书长促进《国际航班过境协定》的普遍加入和实施，并请各缔约国通知秘书处关于其加入协定的意图。

第 II 节 管理安排方面的合作

鉴于在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》的基本原则和国际航空运输的有序而协调的发展相抵触；

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许多发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

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发展中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而平等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空承运人应按照每个国家的步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和保安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；

鉴于此类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特别在属于此类地区经济一体化运动的发展中国家间共有的密切关系和共同利益关系的职能性合作；

鉴于由享有上述共同利益关系的一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的一家航空公司行使拥有同样共同利益关系的另一发展中国家的航线和其他航空运输权利，将有利于促进发展中国家的上述利益；

大会：

1. 敦促各缔约国避免采用可能影响国际航空运输有序而协调发展的单方面措施，并确保在将国内政策和立法用于国际航空运输时充分考虑到其特性；

2. 敦促各缔约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国家或多个国家、特别是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各缔约国承认地区或次地区经济集团内的共同利益关系概念，作为一个或多个发展国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个发展中国家，并且由该另一个或多个发展中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. 敦促各缔约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，而不损害安全和保安；

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的缔约国不断向理事会提交关于其经验的全部信息，以便本组织在这一特定领域拥有可能有助于缔约国的全部信息；

6. 要求理事会在愿意加入国际航班经营的地区或次地区经济集团的缔约国提出要求时，向其提供全部可行的援助；

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缔约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 计算机订座系统

鉴于需要界定以透明、可进入和无差别对待为基础的计算机订座系统的全球适用原则，以加强航空公司之间和此类系统之间的竞争，给予国际航空运输用户满足其需要的尽可能最广泛的选择机会，并避免对这些系统的滥用，滥用这些系统可能导致航空承运人产品分销中的有害做法；

大会：

1. 敦促各缔约国：

a) 遵循理事会于 1996 年 6 月 25 日通过的经修订

的《国际民航组织关于计算机订座系统管理和经营的行为准则》；

- b) 酌情使用理事会为加强和补充《准则》在同一天通过的《示范条款》；和
- c) 在双边、地区和地区间各级进行合作，目的在于减少与世界各地计算机订座系统的采用和经营有关的困难；和

2. 要求理事会在必要时修订国际民航组织计算机订座系统准则。

第 IV 节 服务贸易

鉴于关于把国际航空运输包括在《服务贸易总协定》(GATS) 之中的问题，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作出回应；

2. 认识到此类安排的基础应是朝着市场准入逐步、渐进、有序和有保障地变化的总目标以及所有缔约国在确保其有效而持续地参与国际航空运输方面的利益；

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、协定和安排的缔约国：

- a) 确保其国家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) 确保其代表充分了解《芝加哥公约》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) 考虑到其相对于那些非世界贸易组织成员的国

际民航组织缔约国的权利和义务；

- 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、安全和保安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国际航空运输经济管理、包括自由化的政策指导方面的作用和职权的充分理解，并考虑使用这一指导；和
- f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下作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逐步自由化；
- b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和保安的基本责任；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、保安和环境保护；
- 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，并随后通知缔约国；和
- c) 促进国际民航组织、世界贸易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。

第 V 节 政策指导的拟订

鉴于各国政府在国际航空运输经济管理方面负有国

际义务和责任；和

鉴于本组织已解决了许多有关的管理问题，并汇编了由此而产生的建议和其他指导材料；

大会：

1. 敦促各缔约国在其管理职能方面注意载于 Doc 9587 号文件《关于国际航空运输经济管理的政策和指导材料》中的咨询意见；和

2. 要求理事会确保载于 Doc 9587 号文件的咨询意见是最新的，并对缔约国的要求作出回应。

附录 B

统计

鉴于每一缔约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，拟订了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施统计数字的要求；

鉴于国际民航组织已开发出综合统计数据库，以便向各缔约国和其他用户提供高效的在线系统，进行统计数据的验证、存储和检索；

鉴于一些缔约国仍尚未提交或尚未全面提交理事会所要求的统计数字；和

鉴于在收集和发布航空统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以使提交统计数字的负担得以减轻；

大会：

1. 敦促各缔约国尽一切努力，及时提交所要求的统计数字，并只要可能就以电子形式提交；

2. 要求理事会按照要求召集统计和会计专家，审查缔约国和国际民航组织的统计问题，以便更加有效地满足本组织的需要，并改进统计数字的统一性、缔约国

报告的完整性和及时性，分析和出版物的形式和内容，以及本组织的散发速度；和

3. 要求理事会：

a) 继续探索与积极从事收集和发布航空统计数字的其他国际组织一道开展更密切合作的方式；和

b) 在适当基础上作出安排，由秘书处人员按照要求向缔约国提供援助，以改进其民用航空统计及其向本组织的统计报告。

附录 C

预测和经济规划

鉴于缔约国出于各种目的需要对全球和地区未来民用航空发展做出预测；

鉴于理事会在履行其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将来态势发展并必须适时启动此类行动；和

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境规划目的的特定预测和经济支持；

大会：

1. 要求理事会在必要时作出并保持一般和特定种类的民用航空未来趋势和发展的长期和中期预测，其中包括在可能的情况下，得出地区以及全球的数据，并使缔约国可以得到这些数据；

2. 要求理事会制定做出预测、分析成本利得或成本效益和编写业务案例的方法和程序，以满足各地区空中航行规划小组的需要，并按照要求，满足本组织其他系统或环境规划机构的需要；

3. 要求理事会做出安排，收集和制定关于现行预测方法的材料，既用于条款 1 和 2 中所述目的，又作为其自身预测和经济规划的指导随时向缔约国传播。

附录 D

简化手续

第 I 节 简化手续条款的制定

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缔约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；

鉴于各缔约国继续追寻实现航空运输最大效率的目标，同时保障国际民用航空运营免遭非法干扰行为侵害是至关重要的；

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，同时加强保安和移民监察方案是行之有效的；和

鉴于制定一套标准标志，以便利旅客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；

大会：

1. 要求理事会确保附件 9《简化手续》是最新的，并满足各缔约国在边境管制管理方面的现时要求；
2. 要求理事会确保附件 9《简化手续》和附件 17《保安》的规定相互一致和相互补充；
3. 要求理事会确保其在 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》中的规范和指导材料保持与技术进步同步，并继续探索旨在改进放行程序的技术办法；和
4. 要求理事会确保 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》是最新的，并对缔约国的要求作出反应。

第 II 节 附件 9 的实施

鉴于附件 9 中旨在改进边境管制点程序，以便于航空器、旅客及其行李、货物和邮件放行的标准和建议措施的实施对航空运输的效率至关重要；

大会：

1. 敦促各缔约国对《公约》第二十二、第二十三和第二十四条所产生的其义务给予特别注意，并加大其实施附件 9 标准和建议措施的力度；

2. 敦促各缔约国至少一年一次严格检查其领土上存在的其国家规章和做法与现版附件 9 的规定之间的任何差异，并作出特别努力，修改其政策，以便消除这些差异；

3. 敦促各缔约国按照《公约》第三十八条，通知本组织附件 9 在其领土上的实施状况；和

4. 要求理事会在任何必要的时候或每三年一次审查附件 9 的实施状况，并指出需要缔约国重点实施的那些方面。

第 III 节 保护护照保安和完整方面的国际合作

鉴于护照是表示一个人的身份和公民身份的基本正式文件，并向过境国和目的地国提供了持有者能够返回护照颁发国的保证；

鉴于对护照完整性的国际信任是国际旅行系统发挥职能的根本所在；

鉴于联合国大会要求国际民航组织审议加强防止外国人偷渡的国际合作的方式和手段，同时强调此类努力不应削弱国际法对难民提供的保护；

鉴于联合国大会和经济及社会理事会要求会员国建立或改进可即时发现假旅行证件的程序，进行双边合作和在多边基础上的合作，以防止欺诈性证件的使用，并采取措施，对假旅行证件的制造和分送以及国际商业航空的滥用进行处罚；和

鉴于需要各国之间的高度合作，以便加强对护照欺诈的抵制，包括伪造或仿造护照、使用伪造或仿造的护照、冒名者使用有效护照、合法持有者滥用真实护照以便于违法行为的实施、使用过期或作废的护照以及使用以欺诈手段取得的护照；

大会:

1. 敦促各缔约国加强努力, 以保障其护照的保安和完整性, 保护其护照免遭护照欺诈, 并在这些事项上相互援助; 和

2. 要求理事会继续正在进行的、加强控制护照欺诈的有效性的工作, 包括编写必要的标准和措施及指导材料, 以协助各缔约国维护其护照和其他旅行证件的完整和保安。

第 IV 节 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于各缔约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; 和

鉴于缔约国之间以及与国家和国际简化手续事项各有关方在简化手续事项方面的合作给所有有关方面带来了效益;

大会:

1. 敦促各缔约国成立和利用国家简化手续委员会并采取相邻国家之间在地区基础上合作的政策;

2. 敦促各缔约国参与其他政府间航空组织的地区和次地区简化手续方案;

3. 敦促各缔约国通过国家简化手续委员会或其他适当手段, 采取一切必要步骤, 以便:

- a) 定期要求其政府所有有关部门注意以下需要:
 - 1) 使国家规章和做法符合附件 9 的规定和意图; 和
 - 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; 和
- b) 采取所需要的任何后续行动;

4. 敦促各缔约国鼓励其国家及其他简化手续委员会研究简化手续问题, 并和与其有航空联系的缔约国一道协调其委员会关于简化手续问题的研究成果;

5. 敦促相邻和接壤国家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. 敦促各缔约国鼓励其航空器经营人在以下方面继续与其政府加强合作:

- 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、非法移民和对国家利益的其他威胁的合作安排;

7. 敦促各缔约国呼吁国际经营人及其协会尽可能地参与电子数据交换系统, 以便在处理国际航站的客货运输方面取得最大效率; 和

8. 敦促各国和经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。

附录 E

税收

鉴于国际航空运输在国际贸易和旅行的发展和扩展方面发挥重大作用, 而对国际航空运输所用的航空器、燃油和消耗性技术供应品征税, 对国际航空运输企业的收入和对与国际航空运输的航空器运营有关的航空器及其他动产以及对其出售或使用征税, 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;

鉴于国际民航组织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付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”;

鉴于一些缔约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的收费(其中若干可划分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的款项征收已在大会 A35-5 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续性政策和做法的综合声明》中提及；和

鉴于 Doc 8632 号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》中的决议补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的独特性和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；

大会：

1. 敦促各缔约国遵循载于 Doc 8632 号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》的理事会决议；和

2. 要求理事会确保载于 Doc 8632 号文件的指导原则和咨询意见是最新的，并对缔约国的要求做出反应。

附录 F

机场和空中航行服务

第 I 节 收费政策

鉴于国际民航组织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付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已在大会 A35-5 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续性政策和做法的综合声明》中单独提及；

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缔约国提供指导；和

鉴于理事会已通过了并在必要时修订了，且在 Doc 9082 号文件中公布了《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》；

大会：

1. 敦促各缔约国确保《公约》第十五条得到充分遵守；

2. 敦促各缔约国依据《公约》第十五条表述的和 Doc 9082 号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中补充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. 敦促各缔约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. 敦促各缔约国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一缔约国因任何其他缔约国的航空器使用空中航行设施和机场而可能征收或允许征收的任何费用；和

5. 要求理事会确保载于 Doc 9082 号文件的指导原则和咨询意见是最新的并对各缔约国的要求做出反应。

第 II 节 经济和管理

鉴于在处理日益增长的交通量中，全球提供机场和空中航行服务的成本继续上升；

鉴于各缔约国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的财政效率；

鉴于应在机场和空中航行服务提供者与航空承运人和其他用户的各自财政利益之间保持平衡；

鉴于各缔约国呼吁本组织提供旨在公平收回机场和空中航行服务成本的咨询意见和指导；和

鉴于各缔约国正在越来越大的程度上把机场和空中航行服务的运营交给自治实体和利用多国空中航行设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；

大会:

1. 提醒各缔约国, 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独自负责, 而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务;

2. 敦促各缔约国在收回多国空中航行设施和服务成本方面积极合作;

3. 要求理事会向缔约国提供关于提供机场和空中航行服务的经济、组织和管理咨询;

4. 要求理事会保持对机场和空中航行服务的经济状况的审查, 并每隔一定适当的时间就此向各缔约国提交报告; 和

5. 敦促各缔约国尽一切努力, 尽可能毫不迟延地提供有关其机场和空中航行服务的财政数据, 以使理事会能够提供此类咨询和编写此类报告。

附录 G

航空承运人经济

鉴于用户、旅游者、航空和贸易业及其国际组织均一直十分关注国际航空承运人的运营成本、客货运价和适当营业收益的水平;

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所提交的客观的研究报告被各缔约国和其他国际组织广泛使用, 而且做到了不偏不倚并导致产生了更公平的收入分享制度; 和

鉴于国际民航组织需要航空承运人的收入和成本数据, 用于环境规划、投资研究和其他目的;

大会:

1. 要求理事会指示秘书长, 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; 和

2. 敦促各缔约国尽一切努力, 尽量毫不迟延地从

其国际航空承运人获取理事会所要求的成本、收入及其他数据。

附录 H

航空邮件

鉴于大会就国际民航组织在国际航空邮件领域的工作一直不间断地发出指示;

大会:

1. 敦促各缔约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. 指示秘书长按照要求, 向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。

A35-5: 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

A35-14: 国际民航组织关于具体涉及空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

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

A22-14: 超音速航空器投入商业服务的有关技术和经济问题

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》第二十七条，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。

4.1.7 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。

4.1.8 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。有关培训的合作将按照 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持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”更多的参加合资联营协定

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 A12-5 3、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

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

A31-15: 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，这些政策是大会第三十一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 A7-6、A10-40、A16-36 和 A27-3 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；

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，并给予各国和各组织不少于四个月的时间向本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 A27-3 号决议；

关切地注意到上述各项修正议定书，尤其是将第三条分条和第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的修正议定书的批准进程一直十分缓慢；

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；

敦促迄今尚未采取行动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 [即纳入第三条分条和第八十三条分条、最后条款、第五十六条（1989年）和第五十条第一款（1990年）的几项修正]；

敦促迄今尚未采取行动的所有缔约国尽快批准其他国际航空法文书，特别是修正“华沙体制”的1975年第三号和第四号《蒙特利尔议定书》；

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，

1. 请理事会采取一切可能的行动，在尚未举办航空法讲授的国家，促进航空法的讲授；和

2. 敦促各国采取有利上述目标实现的适当措施。

A7-5: 经过修订的法律委员会组织章程

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为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提议以及全球导航卫星系统法律和技术专家组拟订的提议为制定和实施 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 系统实施会议的提议，以及关于建立 GNSS 法律框架的法律和技术专家组 (LTEP) 拟订的提议，特别是关于体制问题和责任问题的提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。

A33-4：通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为（不循规/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/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/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/扰乱性行为的违法行为进行起诉；

因此：

敦促所有缔约国尽快制定有效地处理不循规/扰乱性旅客问题的国内法律和规章，其中应尽可能纳入本决议附录中所规定的条款；和

要求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。

附录

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：在民用航空器上针对机组人员实施的攻击和其他干扰行为

任何人在民用航空器上犯有任何下列行为均构成违法：

- 1) 针对机组人员实施无论身体上还是言语上的攻击、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的；

- 2) 拒绝遵循机长或机组人员代表机长为确保航空器或机上任何人员或财产的安全或为维护机上良好的秩序和纪律而发出的合法指示的。

第 2 节：在民用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) 任何人在民用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) 任何人在民用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：在民用航空器上所犯的其他违法行为

任何人在民用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，或以可能危害航空器安全的方式在其他地方吸烟；
- 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。

第 4 节：管辖权

1. (国名) 的管辖权应当扩大到本法第 1、第 2 或第 3 节下的任何违法行为，如果构成违法的行为发生在下列航空器上：
 - 1) 在(国名) 登记的任何民用航空器；或

- 2) 由主要经营地在(国名) 的经营人，或若无主要经营地，其永久居住地在(国名) 的经营人租用的带或不带机组的任何民用航空器；或
- 3) 处在(国名) 领土或领空的任何民用航空器；或
- 4) 在(国名) 以外的飞行中的任何其他民用航空器，如果：
 - a) 该航空器的下一个着陆点在(国名)；和
 - b) 该航空器的机长向(国名) 主管当局交出犯罪嫌疑人，并要求该当局起诉犯罪嫌疑人，并肯定机长或经营人没有也不会向任何其他国家提出类似要求的。

2. 本节中所用“飞行中”一词意指从起飞时使用动力的一刻起至着陆滑跑终止的一刻止。

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。

A35-3：推进通信、导航、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、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批准；

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 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；和

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；

大会：

1. 认识到法律委员会总体工作计划第一项“审议建立包括全球导航卫星系统（GNSS）在内的 CNS/ATM 系统法律框架”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。

第 VI 部分 技术合作

A26-16: *技术援助

发展中国家来自其他多边和
双边来源的资金

鉴于民用航空的增长和改善能够对发展中国家的经济发展作出重要贡献；

鉴于国际民航组织，作为联合国开发计划署的参加者，能够在物质上援助这些国家发展其民用航空，同时促进本组织目标的实现；

鉴于联合国大会关于《建立新的国际经济秩序的行动纲领》的第 3202 (S-VI) 号决议委托联合国系统的所有组织、机构、附属机构和会议实施《行动纲领》，该纲领是对《联合国第二个发展十年的国际发展战略》中所含目的和目标的补充和加强；和

鉴于大会于 1971 年通过了涉及技术援助政策和程序的 A18-8 号综合性决议，大会于 1974 年又以 A21-17 号决议增订和取代了 A18-8 号决议，大会决定以下列内容进一步增订和取代 A21-17 号决议：

大会：

A. 国际民航组织的政策

国际民航组织对技术 援助方案的参与

1. 重申其赞同国际民航组织理事会至今为国际民航组织参加开发计划署所采取的行动，其中包括受援国分担费用的支持；认可和鼓励理事会在以可获得的有限资金有效提供的技术援助方面所采取的行动；批准理事会在利用和发展信托基金伙伴关系方面所采取的行动；批准和欢迎理事会在推出民用航空采购服务方面所采取的主动行动，以协助政府和组织购买高价值的民用航空设备和相关服务；并要求理事会继续采取必要的此类步骤，为发展中国家发展民用航空提供最大限度的援助，包括利用一切可获得的适当资金来源和设施；

2. 鼓励发展中国家采取行动，从其他多边和双边来源寻求发展其民用航空的资金，以补充从国家预算和开发计划署获得的资金，以便使这一发展以可行的最大速度取得进展；

与其他援助方案的协调

3. 确认为了促进国际民航组织的技术援助活动与其他民用航空或有关互助方案的技术援助活动的协调，应该在可行的范围内，在国际民航组织和这些其他互助方案之间定期交换关于计划和进度报告的资料；

地区和地区间项目

4. 要求继续高度优先地处理地区和地区间项目，因为这些项目代表着巨大的效益；

培训中心

5. 同意国家要求开发计划署和其他资金来源提供资金，在方便的地点援建国家或多国培训中心的政策；鼓励缔约国将这些机构视为地区培训中心，可为有关地区邻近国家的学员提供先进的航空培训，以提高该地区自力更生的能力；

在教育和培训领域
与其他机构的协调

6. 同意经济及社会理事会关于教育和培训主题的第 906 (XXXIV) 号决议，并强调这一主题在民用航空领域和在学员为接受此类专业培训做更好准备方面的重要性；

程序和做法

8. 要求理事会根据技术援助的实际需要、本组织的总目标和本组织的国际性质所内含的特殊保障，审查

* 决定条款 7 由 A29-20 号决议所取代。

技术援助方案的管理、实施和评估程序；并研究可能的改进，以便确保所使用的程序符合本组织的政策和大会决议的相关规定，同时铭记以最及时和高效的方式满足发展中国家技术援助需要这一压倒一切的要求；

采购

9. 确认国际民航组织的一般政策是为在某一门槛之上的技术援助项目的设备采购和订约承办事务做宣传，除非根据秘书长的见解和按照理事会订立的标准，考虑到发展中国家的需要和要求，存在反对这一方针的压倒一切的迫切理由或其他考虑；

B. 国家的行动

优先事项和项目规划

10. 敦促各缔约国确保在拟订开发计划署国别计划及其他多边和双边援助方案时，对其在民用航空领域的援助需求给予充分的考虑；

项目文件的编制

11. 提请要求开发计划署及其他来源援助的缔约国注意由以民用航空发展为基础的明确界定的项目组成的独立方案所产生的优势，敦促各国与本组织合作，尽可能准确地界定其独立方案中所包括的每一位专家的任务，并在向开发计划署或其他一些互助方案提出请求时，明确说明所需援助的范围；提醒参与国别方案编制工作的国家，在此项工作进行期间，需要尽早为每一项目准备项目文件，以便能够尽快和完整地实施项目；

地区和地区间项目

12. 提请各缔约国注意通过由国际民航组织实施的地区和地区间项目提供的开发计划署援助的有用性；敦促各国进一步利用此类援助，并确保其国家协调机构在编制其国家间方案时对这些项目给予充分的支持，以便满足其民用航空服务的需要；并强调除非每个项目都得到充分的优先支持，否则将会失去对民用航空非常有用的项目；

12(a). 敦促各缔约国要求将民用航空领域新的人力和培训调查纳入开发计划署地区方案，以便更新几年

前由国际民航组织在开发计划署资助下实施的方案，目标在于确定发展中国家目前对训练有素的民用航空人员的需要，以便更充分地利用培训中心；或者在证明必要时，扩建或新建培训中心；

地区培训中心

13. 敦促各国支持位于其区域内的地区培训中心，特别是通过同意使用培训中心提供的课程培训其学员，如果国家不能提供这种培训的话；并提醒各国需要通过适当分配从一切可用来源（包括国家预算、开发计划署国别方案及其他多边和双边资金）获得的学员研究金来确保对这些学员的资助；

研究金的授予

14. 提醒各国需要通过确保候选人的及时提名改进研究金的落实情况，并建议有关国家在任何项目开始时，为每一笔研究金制定一个详细的落实计划表，以便执行机构及时收到提名，作出正确的安排；

信托基金

15. 赞赏信托基金办法，并满意地看到各国采取主动行动，建立信托基金方案，以此作为通过向国际民航组织直接支付所需款项，取得除从开发计划署基金所提供的援助之外的民用航空领域的技术和运营援助；并敦促各国更多地利用这一安排，以加速地区计划的实施；

运营援助（OPAS）

16. 提请各缔约国注意开发计划署、信托基金或其他资金来源下的运营援助专家的重要性及其产生的效益，鼓励其民用航空活动需要这些专家的国家将之纳入其对开发计划署及其他资金来源的援助申请中；

对专家的认可

17. 敦促接受援助的国家做好安排，就国际民航组织向其提议的国家项目专家迅速作出决定，从而避免项目实施上的延误；

对应人员和国家工作人员

18. 提醒接受开发计划署援助的国家，作为需要具备顾问或教员身份的专家服务的任何项目的一部分，有义务从其自己的人员中提供适当合格的对应人员，与国际民航组织专家一道工作，并提供吸引此类人员继续服务的必要机会和服务条件；此外，提醒各国需要在其资源限度内提供适当的奖励措施，以使所有学员在完成培训后继续留在其各自领域内工作；

民用航空采购服务的获得

19. 提请各缔约国注意民用航空采购服务机构（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机构；

开发计划署理事会和民用航空项目的优先地位

20. 敦促作为开发计划署理事会成员的缔约国提请其代表注意民用航空在国家、次地区和地区的整体经济发展中所发挥的重要作用，以便在提交供核准的任何方案中给予民用航空项目应有的优先地位；

C. 专家

专家的征聘

21. 要求各缔约国在可能的情况下与国际民航组织合作，鼓励在职专家申请从事国际民航组织民用航空各分支领域的技术援助工作和以可能的最小延误促进其为此目的的借调；在向本组织提供候选人时，各缔约国应尽力确保其在技术上完全合格，在个人条件上适于从事技术援助工作；各缔约国应对专家进行提名以便收入国际民航组织专家名册，特别是发展中国家应对其合格的国民进行提名以收入名册；提供专家的国家自己应该保留合适的候选人名册，对雇用刚退休专家的可能性也应该给予应有的考虑；并敦促各缔约国考虑是否有可能使其组织形式随时能够提供若干名专家从事技术援助工作；

22. 要求秘书长在可能的情况下考虑具体项目的时间因素和紧迫性，及时向各国宣布国际民航组织实施的技术援助项目存在的人员空缺，以便使提供专家的国家得以提出候选人以供考虑；此类宣布应包含充分准确

的细节，以使各国能够提供具备补充空缺所需要的具体资格的人选。

此外大会：

宣布本决议取代 A24-15 号决议。

A35-20: 新技术合作政策的更新

鉴于已经采取新技术合作政策的措施，且 A33-21 号决议指示理事会编制一项关于所有技术合作活动和方案的综合性决议供其审议；

鉴于各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询和援助，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；

鉴于供资机构期望实施其资助项目的国家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；

鉴于联合国开发计划署的供资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方案 3% 以下的水平；

鉴于尤其最不发达国家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；

鉴于在 1996 年至 1998 年、1999 年至 2001 年和 2002 年至 2004 年的各个三年期内，推行了技术合作局的一体化和实施了核心工作人员概念，且技术合作局的财务状况随之得到改善；

鉴于迫切需要根据国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍保安审计计划（USAP）的结果采取有效后续和补救行动，以便为解决查明的缺陷向各国提供支持；和

鉴于从预算外资源向技术合作方案提供的初始资金已开始支持技术合作局解决 USOAP 和 USAP 审计所查明的缺陷；

大会：

1. 重申技术合作方案是国际民航组织一项长期的重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和建议措施及空中航行规划以及发展其民用航空管理基础设施和人力资源方面的作用；

2. 重申技术合作局是国际民航组织协助各国弥补通过国际民航组织的评估和审计活动查明的缺陷的主要工具之一；

3. 确认应通过明确划分每个局的任务和活动、加强其各自活动的合作与协调以及避免重复和冗余而实现国际民航组织活动的进一步一体化；

4. 确认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方案，以使技术合作局能更加切实有效地发挥作用；

5. 承认通过提供来自预算外资源的资金，国际民航组织将使技术合作方案得以继续并扩大其为各国提供的与民用航空安全、保安和效率有关的服务，从而进一步促进执行标准和建议措施以及地区规划和实施小组的建议；

6. 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方案之外由第三方所执行的项目；

7. 承认有必要把由国际民航组织提供的技术合作扩大到直接参与民用航空的非国家实体（公共和私营实体），以推动实现国际民航组织的目标，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 SARPs 继续承担责任；

8. 要求联合国开发计划署给予发展中国家航空运输行业的发展以优先地位，并要求主席、秘书长和秘书处加强与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项目的捐款；

9. 鼓励各国和其他发展合作伙伴，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，以

便可参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；

10. 批准如果行政和业务服务费用（AOSC）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 AOSC 基金累计的结余来填补，要求经常方案预算予以支助应该作为最后手段；

11. 指示理事会向大会下一届常会报告本决议的执行情况；和

12. 决定本决议将取代并废止第 A33-21 号决议。

A35-21：国际民航组织技术合作活动的扩大

鉴于 A33-21 号决议重申技术合作方案是国际民航组织一项长期的重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和建议措施（SARPs）及空中航行规划（ANPs），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；

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，同时对技术合作活动进行适当监督和控制；

鉴于 A33-21 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合作伙伴关系；

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做到协调统一并且完全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；和

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营实体）越来越多地要求国际民航组织通过技术合作局，在传统的技术合作领域提供咨询和援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施；

大会：

1. 决议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国际航空运输的安全、保安和效率的项目的非国家实体（公共和私营实体）扩大提供技术合作服务；

2. 强调技术合作方案应该始终在国际民航组织的规则、规章和程序范围之内运作；

3. 认识到在采用以商业为导向的措施时，需要确保维护国际民航组织的良好声誉；和

4. 指示秘书长在个案的基础上，考虑在各缔约国民用航空领域里实施项目的非国家实体（公共和私营实体）请国际民航组织在传统的技术合作领域提供援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施。

A22-7: 联合检查组章程

A27-18: 技术援助活动的资金筹措

鉴于民用航空对于所有国家 — 特别是发展中国家 — 的技术、经济、社会和文化进步以及次地区、地区和全球合作是重要的；

鉴于国际民航组织可获得的用于为发展中国家提供技术援助以帮助其促进民用航空发展的大部分资金到目前为止都来自开发计划署；和

鉴于从开发计划署及包括信托基金和费用分担在内的其他目前可用来源得到的资金远远满足不了发展中国家的民用航空需要；

大会：

A. 国家的行动：

向开发计划署的自愿捐款
— 1990 年及其后各年

1. 敦促作为开发计划署捐助国的缔约国对增加其 1990 年及其后各年向开发计划署的自愿捐款的可能性给予紧迫而有利的考虑，以期改善在开发计划署下为更多民用航空项目筹资的前景，同时承认开发计划署被发展中国家认定为理想的技术援助供资来源，因为用于国家整体发展的开发计划署的资金分配是由受援国政府自

己决定的；

其他多边筹资

2. 敦促与其他多边筹资来源，其中特别包括：

世界银行、亚洲开发银行、非洲开发银行、美洲开发银行、欧洲投资银行/欧洲开发基金、阿拉伯国家开发基金、加勒比开发银行、伊斯兰开发银行和欧佩克基金

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援助的价值，特别是当这些项目对于一个国家关键的航空运输基础设施的提供和/或一个国家的经济发展必不可少时；

双边或其他援助方案

3. 建议具有双边或其他政府发起的援助方案的缔约国，考虑利用国际民航组织技术援助组织帮助实施其民用航空援助方案的价值；

受援国

4. 敦促各缔约国对民用航空发展给予高度优先地位，并在为此寻求外部援助时，通过某一适当级别的政府机构与供资组织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。

B. 供资组织：

国际民航组织作为
联合国开发计划署（UNDP）
在民用航空领域
公认的执行机构

5. 提请供资组织，其中特别包括世界银行、亚洲开发银行、非洲开发银行、美洲开发银行、欧洲投资银行/欧洲开发基金、阿拉伯国家开发基金、加勒比开发银行、伊斯兰开发银行和欧佩克基金，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援助的专门权威机构；

供资组织在民用航空事务上
对国际民航组织的认可

6. 建议以上供资组织在任何适当的情况下，优先考虑让国际民航组织负责技术援助领域民用航空项目的确定、拟订、分析、实施和评估；

秘书长与供资组织的行动

7. 要求秘书长与诸如以上列举的有关供资组织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，分配资金，促进民用航空的发展。

此外大会：

宣布本决议取代 A26-17 号决议。

A24-17：基础培训和高级培训的奖学金和研究金

鉴于技术和航空人员的基础培训、专业化培训和高级培训的费用在一些情况下构成向地区航空培训中心派送学员的障碍；

虑及直至 1975 年，联合国开发计划署使得一大部分由国际民航组织管理的、用于发展中国家的技术和航空人员培训的方案获得了资金；和

念及为民用航空领域的技术援助提供的可用于缔约国申请的航空奖学金和研究金的开发计划署地区资金，不足以满足特别是发展中国家的民用航空需要；

大会决议如下：

1. 敦促作为开发计划署理事会成员的缔约国，考虑发展中国家培训技术和航空人员的需要，并向联合国各机构提供资源，以期增加现有援助资金，满足民用航空发展的需要；

2. 敦促这些国家与国际民航组织联合采取必要措施，以便开发计划署可为用于技术和航空人员的基础培训、专业化培训和高级培训的民用航空研究金建立一个预算项；

3. 敦促可以得到开发计划署援助的缔约国，高度优先地考虑以开发计划署国别计划下资助的国家民用航空项目研究金的方式开展培训，或通过其他资源促进此类培训，以便此类培训得以进行，并寻求在其各自地区内建立的民用航空培训机构的继续生存；

4. 指示理事会采取步骤，以使国际民航组织尽可能保持缔约国的需要和可获取资源之间的平衡，以便提供与所有地理区域和地区培训中心成比例的奖学金和研究金；

5. 提醒各国 A16-7 号决议（自愿捐款）仍然有效，并敦促有能力的国家以现金或实物形式向国际民航组织捐赠用于提供民用航空研究金的额外资金。

此外大会：

宣布本决议取代 A23-9 号决议。

A27-20：加强技术援助中的培训和设备维修能力

鉴于由于供资持续不足，应采取一切手段提高与参与国的技术合作的效率；

鉴于对国际民航组织执行的项目进行的评估显示，许多发展中国家共同存在一些损害民用航空安全的老问题，特别是在对应人员的可获得性和培训、项目活动的自我维系能力以及为迅速而有效地维修运营设备提供零备件等方面；

对应人员
的指派

1. 提醒各缔约国，按照技术援助项目的条件（无论其资金来源如何）及时指派对应人员对于自立活动的确立是至关重要的；

进行时间
长的培训

2. 提请各缔约国注意在诸如飞行和适航等某些民用航空专门领域培训本国人员需要持久的时间，而且在拟订项目时需要给这一要求给予应有的考虑。鉴于本国人员取得有关专业的专业技能和实践经验所需的长久时间，敦促各缔约国向实施周期

- 必须很长的培训项目岗位指派一名以上的对应人员；
- 管理技能的提高
3. 提醒各缔约国特别是在机构建设项目中，必须采取适当措施，提高本国工作人员的管理技能，以便确保民用航空服务得到切实有效的组织和管理；
- 设备维修
4. 敦促各缔约国高度重视设备的预防性维修，以便确保提供对于民用航空安全必不可少的正常而可靠的运营；
- 用于零备件的外汇
5. 提醒各缔约国，有效的维修需要迅速地获得零备件。为此，敦促各缔约国根据需要维修设备的使用年限和状况，允许民用航空管理部门合理留存部分外汇收入。

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。

A16-7: 航空技术培训

鉴于民用航空技术的迅速发展有助于给各国带来许多社会和经济效益，但这需要发展中国家在培训所需航行人员方面作出超出其财政资源和培训设施能力的努力；

鉴于虽然发展中国家利用通过开发计划署和双边援助方案获得的培训设施，但这些方案中能够用于民用航空的资源部分仍不足以满足航空培训日益增长的要求；

鉴于同时，在现有的航空技术培训中心存在空位；和

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；

大会：

1. 授权理事会：

- a) 接受来自国家及其他公共和私人来源的奖学金、研究金、培训设备和培训资金形式的自愿捐助；
- b) 充当国家之间授予奖学金、研究金和提供培训设备的中介；

2. 要求理事会采取必要措施，在本组织可用资源范围内，以灵活的方式执行上述条款 1，并允许做出符合国际民用航空最佳利益的各种安排；

3. 请各国合作执行上述条款 1，并由理事会决定如何取得国际机构的支助，并通过政府取得其各自国内的公共和私人来源的支助；

4. 要求理事会鼓励各国将其努力集中于其地区内现有培训中心的进一步发展上，并通过派送学员接受基础培训、专业培训和复训课程，充分利用这些中心的设施；

5. 要求理事会向发展中国家提供咨询和援助，帮助它们在根据其需要实施地区培训方案方面争取得到开发署的支助；

6. 要求理事会在情况表明存在成功希望时，重新考虑制定自愿捐助方案的问题，这种捐助采取设备和资金的形式，旨在援助发展中国家实施地区计划；

7. 要求理事会向大会下届常会报告所取得的结果。

A35-14, 附录 D: 标准和建议措施及空中航行服务程序 (PANS) 的执行

A35-14, 附录 H: 航空培训

A35-9, 附录 F: 在实施保护国际民用航空技术措施方面向国家提供援助

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

A35-6: 国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USAOP) 向用全面的系统方法实施审计过渡

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

A35-7: 采取统一战略解决与安全有关的缺陷

A35-8: 国际航空安全财务机制 (IFFAS)

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

A33-16: 国际民航组织全球航空安全计划 (GASP)

A35-16: 适当考虑关于发展飞行数据记录系统的规范

A35-17: 为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料

A32-16: 通晓英语以利于无线电话通信

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作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作杀伤性武器的人，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保安的多边公约，以及国际民航组织有关保安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保安措施，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保安机制进行捐助，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保安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保安方面的行动，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保安公约是否充分；审查国际民航组织航空保安方案，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保安安排和民用航空保安方案有关的国际民航组织普遍保安监督审计计划；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保安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保安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保安；

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

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明

鉴于认为整合有关防止对国际民用航空的非法干扰行为的政策的大会决议，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；

鉴于大会在第 A33-2 号决议中决定，在每届会议上通过一份国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明；和

鉴于大会审查了理事会关于修正第 A33-2 号决议中包括附录 A 至 H 在内的国际民航组织持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 35 届会议期间作出的决定：

大会：

1. 决定本决议所附各附录构成国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，这些政策是大会第 35 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保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，以供审查；和

3. 宣布本决议取代第 A33-2 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；

鉴于由便携式防空系统（MANPADS）和其他地对空导弹系统、轻武器和火箭弹、非法劫持航空器、攻击设施和针对民用航空的其他非法干扰行为造成的恐怖行为的威胁，包括企图破坏航空器的行为，以及企图将航空器用作杀伤性武器的行为，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，并削弱世界人民对国际民用航空安全的信任；

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；

忆及第 A33-1 号决议指示理事会召开一次国际性的航空保安部长级高级会议，目标是防止、打击和根除针对民用航空的恐怖主义行为；加强国际民航组织在通过

保安领域里的标准和建议措施以及在审计其执行情况方面的作用；并确保有必要的财务手段；

虑及 2002 年 2 月召开的航空保安部长级高级会议的建议，通过一项国际民航组织航空保安行动计划，其中尤其包括对新的和正在出现的威胁进行识别、分析和制定有效的全球应对办法；整合在一些具体领域里，包括机场、航空器和空中交通管制系统方面应采取的措施；以及制定后续方案来帮助纠正所查明缺陷；和

核可理事会迄今所采取的行动，特别是在 2002 年 6 月通过了国际民航组织航空保安行动计划以及新的预防措施、加强了本组织可利用的手段和承担了有关实施《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》的职能；

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. 重申国际民用航空组织对促进解决缔约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发挥着重要作用；

3. 重申航空保安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；

4. 憎恶地注意到包括任何滥用民用航空器作为杀伤性武器的行为在内的，企图在飞行中破坏从事商业服务的民用航空器的非法干扰行为，以及机上和地面人员的丧生；

5. 要求所有缔约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保安措施，以制止非法干扰行为和惩罚任何此类行为的罪犯；

6. 指示理事会继续其关于非法干扰行为预防措施的工作，特别是执行国际民航组织航空保安行动计划；和

7. 敦促所有缔约国为国际民航组织航空保安行动计划进行捐助，因为该计划的执行大部分依靠自愿捐助。

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的
国际法律文书、国内立法和双边协定

a) 国际法律文书

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》和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 年补充议定书以及《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)的缔约方的缔约国成为这些公约的缔约方;

2. 要求尚未成为《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》缔约方的国家甚至在批准、接受、核准或加入之前, 实行该文书的原则, 并呼吁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. 指示秘书长继续提醒各国成为《东京公约》、《海牙公约》和《蒙特利尔公约》、《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书和《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国家所要求的援助。

b) 颁布国家立法和缔结双边协定

鉴于由缔约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. 要求各缔约国特别注意对犯有非法劫持航空器行为或其他非法干扰民用航空行为的人员采取有力措施, 特别是在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定; 和

2. 要求各缔约国采取引渡或起诉犯有非法劫持航空器行为或其他非法干扰民用航空行为的人员的适当措施, 如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款或加强现行安排, 和缔结制止此类行为的有关协定, 在其中规定引渡对国际民用航空犯有暴力攻击的人员。

附录 C

技术保安措施的实施

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

鉴于显然需要加强与人员、其客舱和交运行李、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保安;

鉴于确保政府机构、机场当局和航空器经营人采取保安措施的责任由缔约国承担;

鉴于实施国际民航组织倡导的保安措施是预防非法干扰民用航空行为的有效手段; 和

鉴于除了背景审查、合格认证和质量管理以外, 只有通过雇用经过良好培训的保安人员, 保护民用航空的反措施才能有效;

大会:

1. 敦促理事会继续把采取与当前对国际民用航空保安的威胁相对应的预防非法干扰行为的有效措施作为最高优先事项, 并不断更新《芝加哥公约》附件 17 的条款;

2. 要求理事会, 除了《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》所规定的国际炸药技术委员会(IETC)的任务之外, 还要完成对探测炸药或爆炸材料

的方法的研究，特别是对可塑炸药以外的引起关切的对炸药加标注的研究，以便在必要时，发展一种适当的综合性法律制度；

3. 敦促所有国家以单独方式和以与其他国家合作的方式，为制止服务于国际民用航空的机场上发生的暴力行为采取一切可能的措施，特别是《国际民用航空公约》附件 17 所要求或建议的措施；

4. 敦促各缔约国加强努力，实施关于航空保安的现行标准和建议措施（SARPs）以及有关航空保安的程序，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《保安手册》中所载的，以及国际民航组织安全网站上所提供的指导材料；

5. 要求各缔约国在尊重主权的同时，切实加强相互之间的合作与协调，以便加强上述标准、建议措施和程序的实施；

6. 要求理事会在航空保安技术方面，确保：

- a) 在保安措施的有效性不受损害的情况下，使附件 17 和附件 9 — 简化手续的条款相互融合和补充；
- b) 在认为必要时，在国际民航组织会议的议程中包括处理与此类会议主题相关的航空保安项目；
- c) 在与有关国家磋商后或应其要求，由国际民航组织召开地区航空保安研讨会；
- d) 继续制定供各国使用的由航空保安培训计划组成的国际民航组织航空保安培训方案；
- e) 国际民航组织与航空保安机制捐助国合作，起到航空保安培训中心的协调作用，以确保保持培训标准和达到理想的合作水平；和

7. 指示秘书长继续每隔一定时间更新和修订旨在协助各缔约国实施有关民用航空保安的规范和程序的《保安手册》并制定新的指导材料。

附录 D

针对非法干扰行为的国家行动

a) 非法干扰行为

鉴于非法干扰行为继续严重地危害国际民用航空的安全、正常和效率；

鉴于遭受非法劫持行为的航空器的飞行安全可能由于导航设备和空中交通服务的被拒使用、跑道和滑行道的封锁以及机场的关闭而受到进一步的危害；和

鉴于如果遭受非法劫持行为的航空器在仍处于被劫持状态下时被允许起飞，该航空器的乘客和机组的安全也可能受到进一步的危害；

大会：

1. 关切地注意到大量的非法干扰行为，尤其是在候机楼内安全检查点之前以旅客和公众为目标而对设施的攻击；

2. 忆及《芝加哥公约》、《东京公约》、《海牙公约》和《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书关于此事的相关条款；

3. 敦促尚未成为《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书缔约方的缔约国成为其缔约方；

4. 建议各国在制定其处理非法干扰行为的政策和应急计划时考虑上述因素；

5. 敦促各缔约国向遭受非法劫持行为的航空器提供援助，包括提供导航设备、空中交通服务和允许着陆；

6. 敦促各缔约国确保在其领土上着陆的遭受非法劫持行为的航空器在地面被扣押，但出于保护人的生命和财产的压倒一切的责任而必须让其起飞的除外；

7. 认识到遭受非法劫持行为的航空器着陆国和该航空器经营人所属国之间进行协商，以及航空器着陆国通知推定的或明示的目的地国的重要性；

8. 敦促各缔约国进行合作，以便对非法干扰行为共同作出反应，并在必要时动用遭受非法干扰行为的航空器经营人所属国、制造国和登记国的经验和能力，同时在各自领土上采取措施，解救该航空器上的乘客和机组成员；

9. 谴责缔约国不履行其毫不拖延地归还被非法扣押的航空器或毫不拖延地向主管当局引渡或移交被指控犯有非法干扰民用航空行为的任何人员的案件的义务；和

10. 要求各缔约国继续协助对此类行为的调查及对责任人的拘捕和起诉。

b) 对非法干扰行为的报告

大会：

1. 提醒各当事国，根据《海牙公约》第 11 条和《蒙特利尔公约》第 13 条，它们有义务在非法干扰行为发生后，向理事会提交这些条款所要求的全部相关信息；和

2. 指示秘书长，在具体非法干扰事件发生之日起的合理时间内，要求有关当事国按照其国家法律向理事会提交这些条款所要求的关于此类事件的全部相关信息，特别是有关引渡或其他法律诉讼的信息。

附录 E

国际民航组织普遍保安审计计划

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和保安；

鉴于促进执行国际航空保安标准有助于实现这一目标；

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，凡采取统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

忆及大会第 33 届会议指示理事会和秘书长考虑制定一个国际民航组织普遍保安监督审计计划，其中特别涉及机场保安安排和民用航空保安方案；

忆及大会第 33 届会议指示理事会尽早召开一次国际性的航空保安部长级高级会议，其目的特别是加强国际民航组织在通过保安领域中的标准和建议措施并审计其执行情况方面的作用；

虑及 2002 年 2 月在蒙特利尔召开的航空保安部长级高级会议的建议，即要求通过一项国际民航组织航空保安行动计划，其中特别提出制定一个全面计划，由国际民航组织对所有缔约国进行定期、强制性、系统化和协调一致的航空保安审计；

虑及国际民航组织理事会在其第 166 届会议上通过了国际民航组织航空保安行动计划；

虑及 2002 年 11 月进行了第一个国际民航组织航空保安审计 (USAP)，启动了国际民航组织普遍保安审计计划；

认识到 USAP 的实施证明该计划有助于查明对航空保安的关切，并为解决这些关切提出建议；

认识到继续实施 USAP 对在缔约国之间的航空保安一级建立相互信任并对确保充分实施与保安有关的标准至关重要；和

认识到 USAP 的所有活动目前都是通过各缔约国的自愿捐助提供资金；

大会：

1. 要求秘书长继续实施国际民航组织普遍保安审计计划 (USAP)，包括对所有缔约国进行定期、强制性、系统化和协调一致的航空保安审计，使此种审计在国家 and 机场两个层面上进行，以便评估各国的航空保安监督能力以及在选定的关键机场所采取的实际保安措施；

2. 敦促所有缔约国同意根据国际民航组织的倡议进行审计，并按照理事会在其第 167 届会议上所批准的方式，与本组织签定双边谅解备忘录；

3. 敦促所有缔约国全力支持国际民航组织，按照本组织的日程安排接受审计任务，便利审计组的工作，以及拟定并向国际民航组织提交一份适当的纠正行动计划，以处理审计中查明的缺陷；

4. 敦促所有缔约国在别国的要求下，并在与其主权相适宜和一致的情况下，分享国际民航组织进行的审计结果和被审计国家采取的纠正行动；

5. 要求理事会通过将其活动逐步地尽快地纳入经常方案预算的方式确保 USAP 的长期财政可持续性；和

6. 要求理事会向大会下一届常会报告 USAP 的总体实施情况。

保安；

5. 敦促所有缔约国利用可获得的国际民航组织航空保安培训中心（ASTCs），以提高培训标准；和

6. 敦促国际社会考虑增加对各国的援助和加强国家之间的合作，以便能够从特别是通过国际炸药技术委员会（IETC）实现《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》的宗旨和目标中受益。

附录 F

在实施保护国际民用航空的技术措施 方面对各国的援助

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资金投入和人员培训；

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，在全面实施预防措施方面仍然面临困难；和

鉴于航空保安对于所有缔约国的航空公司在全世界的正常运营都是至关重要的；

大会：

1. 请发达国家对没有能力实施为保护地面上的航空器，特别是正在对乘客、其客舱和交运行李、货物、邮件、信袋和快递包裹进行处理的航空器建议实施的技术措施方案的国家给予援助；

2. 请各缔约国铭记有效实施载于附件 17 的标准和建议措施机制、联合国开发计划署和发展中国家间技术合作有可能满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；

3. 请各缔约国利用通过航空保安机制提供的短期补救援助和通过技术合作方案提供的长期国家援助项目来补救审计中查明的缺陷；

4. 敦促具备能力的所有国家增加对需要此类援助的国家的技术、财政和物质援助，以通过双边和多边努力，特别是通过国际民航组织航空保安机制来改善航空

附录 G

理事会关于在世界不同地区的 多边和双边合作的行动

鉴于各项国际航空保安公约和理事会通过的关于航空保安的标准和建议措施所规定的国家权利和义务可在国家之间的双边合作中得到补充和加强；

鉴于双边航空运输协定是乘客、行李、货物和邮件的国际运输的主要法律基础；和

鉴于航空保安条款应成为双边航空运输协定的一个组成部分；

大会：

1. 敦促所有缔约国考虑 1986 年 6 月 25 日理事会通过的示范条款，在其双边航空运输协定中插入一个航空保安条款，并考虑 1989 年 6 月 30 日理事会通过的协定范本；和

2. 建议理事会继续：

a) 收集各国在合作制止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；

b) 分析世界不同地区同非法干扰国际民用航空行为进行斗争的当前形势；

c) 编制加强制止此类非法干扰行为的措施的建议。

附录 H

在航空保安领域的国际和地区性合作

念及加强措施防止针对民用航空的所有非法干扰行为的必要性；和

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

大会：

1. 请国际刑事警察组织（ICPO/INTERPOL）、联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）、万国邮政联盟（UPU）、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）和欧洲安全与合作组织（OSCE）继续与国际民航组织合作，在最大可能的程度上，保护国际民用航空免遭非法干扰行为；

2. 指示理事会考虑 8 国集团（G8）关于保安和便利国际旅行的倡议（SAFTI），与该集团及其他有关国家集团在其针对便携式防空系统（MANPADS）所造成威胁制定反措施的有关工作中进行合作，并鼓励所有缔约国实施这些反措施；和

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

A35-10：关于航空保安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 A33-1 和 A33-2 号决议；

核准理事会通过的航空保安行动计划，以便紧急处理新的和正在出现的对民用航空的威胁，特别是建立尤其是与机场保安安排和民用航空保安方案有关的国际民航组织普遍保安审计计划，审查现有航空保安公约是否充分，并审查国际民航组织航空保安方案，包括审查《公约》附件 17 及其他有关附件；

深信航空保安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 A33-1 号和 A33-2 号决议所查明的问题；和

注意到由于预算和财务限制，实施航空保安工作方案所需的很大一部分资金不能纳入 2005 年 — 2007 年的经常方案预算；

大会

1. 对有关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 2004 年年底将达到至少 1 200 万美元，用于在 2002 年 — 2004 年三年期内实施航空保安行动计划；

2. 核准实施航空保安行动计划预算外资源的指示性资金要求，2005 年、2006 年和 2007 年财政年度的方案总额为 2 000 万美元；

3. 敦促所有缔约国向增强的 AVSEC 机制提供自愿捐助，以便为实施航空保安行动计划提供资金，建议的捐助将以大会批准 2005 年、2006 年和 2007 年经常方案预算的摊款比额为基础；

4. 敦促所有缔约国提前做出自愿捐助的认捐，并且在财政年度初期提供捐助，以便确保航空保安行动计划的适当规划和实施；和

5. 敦促理事会逐步并尽快地将资金要求纳入到经常预算方案，以确保航空保安行动计划的长期持续性，并相应地要求秘书长在准备 2008 年 — 2010 年方案预算草案时，考虑到给予航空保安的优先性，对此提出具体建议。

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保安的标准、建议措施和程序，并在威胁程度的增加要求采取额外保安措施的任何时候，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保安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**A35-11: 便携式防空系统 (MANPADS) 对民用航空造成的威胁**

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表示深切的关切；

忆及大会第 A33-1 号决议：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，其中指示理事会和秘书长采取紧急行动处理新的和正在出现的对民用航空的威胁；

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 58/241 号决议和关于军备的透明度的第 58/54 号决议；

注意到《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》；

欢迎其他国际和地区组织旨在对 MANPADS 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；

认识到 MANPADS 造成的具体威胁需要各国采取全面作法和负责任的政策；和

虑及大会第 A32-23 号决议：便携式防空系统出口管制已不再适宜，现在需要一个更具有深远意义的决议；

大会：

1. 敦促所有缔约国采取必要措施，对 MANPADS 的进口、出口、转让或再转让以及存储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 MANPADS 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 MANPADS；

4. 敦促所有缔约国积极参加制定一个国际文书，旨在识别和跟踪联合国大会第 58/241 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非法小武器和轻武器；

5. 敦促所有尚未加入《瓦塞纳尔安排 — MANPADS 出口管制的要素》的缔约国，实施该安排中规定的原则；和

6. 宣布本决议取代第 A32-23 号决议：便携式防空系统出口管制。

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 天期限内做出。

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

第 VIII 部分 组织和人事

组织事项

A31-2: 增强国际民航组织的有效性

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。

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

征聘和人员配置

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.一征聘政策）的原则含有一项规定，即征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，国际征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、征聘政策和服务条件；

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征聘的人员承担；

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征聘条件的人员；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. 在征聘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。

A35-14，附录 U：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

A31-17: 使用国际民航组织工作语文提供服务的水平

鉴于按照相关的大会决议和决定提供和采用国际民航组织工作语文的适当服务水平对于国际民航组织的文件资料，特别是标准和建议措施在全世界的传播和使本组织及其常设机构正常发挥职能是极其重要的；和

鉴于保持本组织所有工作语文服务的平等和质量是至关重要的；

大会：

1. 重申其关于加强国际民航组织工作语文的先前决议；
2. 决定国际民航组织所有工作语文服务的平等和质量是本组织的持续目标；
3. 决定新语文的采用不应影响本组织其他工作语文服务的质量；
4. 决定理事会继续监测将作为审查对象的语文服务；和
5. 要求理事会向 1998 年的大会下届常会提交报告。

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功能和预算问题进行了全面研究；

考虑到按照航行委员会议事规则第 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议事规则第 38 条的适用过程中决定，按照法律委员会议事规则第 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航行委员会工作文件的原则;

2. 责成理事会按照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委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

A35-14, 附录 D: 标准和建议措施及空中航行服务程序的执行

A35-14, 附录 E: 国际民航组织技术手册和通告

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、多种语文学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。

A35-14，附录 B：世界范围的空中航行会议

A35-14，附录 L：地区空中航行会议

* “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

A12-35、A14-54、A14-55、A18-27、A21-35 和 24-29 号决议

注：关于规范财务条例本文及修正的上述决议未在本出版物中复制。财务条例的现行版本见 Doc 7515/11 号文件。

A32-29：财务条例的修正

鉴于理事会注意到需要尽可能确定预算过程中每一方案要素和任务的完成日期；

鉴于理事会注意到在执行全部工作方案中遇到的由于财务条例中包含的对资金使用的限制所产生的困难；和

鉴于理事会建议大会扩大对超额杂项收入的使用，以便能将其用于与航空安全和/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；

大会决议如下：

1. 确认下文所示的、并分别于 1998 年 5 月 1 日和 1998 年 6 月 25 日生效的对财务条例 4.4 和 5.6 的修正；

第四条 预算

.....

4.4 由工作方案和概算组成的秘书长方案预算，应当分为主要方案、方案、次级方案和方案要素，其中每一方案要素均须标明优先等级。方案预算中的每个方案要素应当尽量包含完成该项任务或该几项任务的预定日期。

.....

第五条 拨款

.....

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承付余额结转到下一年度，数额限制在用于每一主要方案的每笔拨款的 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 5.10 为其规定的在主要方案之间转拨款项的授权而作出决定。已承付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。任何未承付拨款的余额应当注销。

.....

2. 按如下方式修订财务条例 5.2 c)，1998 年 1 月 1 日生效；试工期三年；

第五条 拨款

.....

5.2

c) 尽管有上文 a) 和 b) 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杂项收入数额的，可以按超额部分为限，用作下列经费：

- i) 直接与此类超额杂项收入来源有关的支出；
- ii) 用于与航空安全和/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。

.....

3. 理事会应当向大会下届常会报告其关于财务条例 5.2 的经验。

A33-29: 财务条例的修正

鉴于理事会已对财务条例进行了实质性审查，并对其作出修正，以便提高本组织的效率和有效性，并向大会报告；

鉴于理事会向大会报告了适用经大会 A32-29 号决议修正的试行期三年的财务条例 5.2 的经验；

鉴于理事会根据其经验注意到对第五条第 5.2 款的进一步修正是适宜的，并建议大会批准理事会建议的修正；和

鉴于大会已注意到对于财务条例第四、第五、第七、第九、第十一、第十三条和附件的修正；

大会决议如下：

1. 确认下文所示的修正；

第四条* **预算**

.....

4.7 理事会的概算应当附有以下文件：

.....

c) 理事会批准并建议大会通过的每一财政年度的预算决议草案；此决议应当按主要方案列出相关财政年度所需的拨款。每一财政年度所有主要方案所需的拨款总额得视为核准的拨款总额。预算决议草案还应列出建议为每一财政年度的核准拨款总额筹资的方式以及其他相关资料；

.....

第五条* **拨款**

.....

5.10 秘书长可以从一主要方案向另一主要方案转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一主要方案每笔拨款的 10%；高于这一比例的，秘书长可以在听取财务委员会的咨询意见并经理事会事先批准后在主要方案间转移拨款。此类转拨应当向大会报告。

5.11 秘书长可以将计划于某一三年期第三个财政年度实施的具体的次级方案要素推迟到下一个三年期的第一个财政年度。经理事会批准，与被推迟的该活动相关的那部分拨款仍可在核准该拨款的财政年度结束之后的十二个月内用于承付，而且如果需要用其清偿前十二个月发生的未清偿的承付款项，可再延长十二个月。

.....

第七条 **基金的设立与管理**

.....

7.2 秘书长可以建立除另有规定外按照本规定管理的用于自筹资金活动（其费用由收入抵消的活动）的基金或特别账户。任何结余应予留存，以为与建立基金或账户的活动有关的采购供资，并可结转到下一年度。如若在财政年度的年底出现亏损，该亏损应当结转到下一年度，并由该年度的收入抵偿。任何亏损一律不得由经常方案预算供资抵偿。

.....

7.7 秘书长经授权为本组织所提供的服务收取费用。这项收费连同其利息收入或其投资收入，应当用于补偿本组织在这些服务的产生和管理中所发生的全部或部分费用。

.....

* 对于条例 4.7 和 5.10 的修订于 2002 年 1 月 1 日生效。

第九条 技术合作

.....

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、政府和其他实体支付。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，对于所有其他项目，行政费根据国际民航组织实施项目所承担的估计费用加以确定。

.....

9.5 行政和业务服务费用的概算，在经技术合作委员会和财务委员会审查并经理事会批准后，应当与经常方案预算一并提交大会。大会应当审查和批准行政和业务服务费用概算。秘书长应当在有关的预算期间对核准的概算进行必要的调整，以便根据本财务条例的条件和为此向本组织提供的预算外资源的数额，向本组织的技术合作方案提供充分的行政和支助服务，并向财务委员会报告。对年度日常行政和业务费用的任何调整，其增加幅度超过大会批准的或理事会先前依此批准的数额的10%的，须经理事会事先批准。

.....

第十一条 内部管理与内部审计

.....

11.4 对于原始价值超过 2 万美元的单个注销行动而言，秘书长经财务委员会事先核准，可以注销现金、库存和其他资产的损失，但须将注销的所有此类账目的账目表连同年度账目一道提交给审计人员。

.....

第十三条 外部审计

13.1 在得到大会确认的情况下，理事会应当任命一名外部审计员，该审计员应当是一缔约国的审计长(或行使同等职能的官员)，每年或为特殊目的在所需的其他

时间，对本组织的资金、资产和账目进行独立审计。任用期限由理事会决定并由大会确认。

13.2 如果外部审计员停止担任其国家审计长(或行使同等职能的官员)职务，其担任外部审计员的任期随即终止，并在经理事会批准的情况下，由接任其担任审计长的人接任外部审计员。外部审计员在其任期内，除大会外，不得以其他方式被免职。

13.3 最晚不迟于财政年度结束后的 5 月 15 日，或依据财务条例 12.4 发送财务报表后的六个星期(以较迟日期为准)，应当将向大会提交的关于年度审计的外部审计员报告连同秘书长对报告的意见一并送交理事会。理事会应当对秘书长就其作为对外部审计员报告中的实质性建议作出的反应而拟采取的行动所提出的意见进行审议。理事会应当将外部审计员报告、秘书长的意见及理事会对报告的意见提交大会下届会议。

.....

财务条例附件

适用于外部审计的其他职权范围

.....

5. 外部审计员应当在国际民用航空组织的财务报表上发表和签署意见。意见应当包括下列基本要素：

- a) 说明被审计的财务报表；
- b) 说明秘书长的责任和外部审计员的责任；
- c) 说明所遵循的审计标准；
- d) 说明所履行的工作；
- e) 就以下方面对财务报表发表意见：
 - i) 财务报表是否清楚地显示了财务期末的财务状况和财务期间的业务成果；
 - ii) 财务报表是否是按照声明的会计政策编制的；和

- iii) 会计政策的执行基础是否与前一财务期间的基础相一致;
- f) 对各项交易符合财务条例和立法授权的情况发表意见;
- g) 出具意见的日期;
- h) 外部审计员的姓名和职务;
- i) 如有必要, 提引外部审计员关于财务报表的报告。
-

2. 按如下方式修正《财务条例》5.2, 2002年1月1日生效。

第五条 拨款

.....

5.2 对于某一特定财政年度, 理事会可以批准超出大会表决通过的预算的拨款, 其规定数额如下:

- a) 对于预算通过后的第一年, 最多不超过核准拨款总额的 2%, 对于第二年, 最多不超过核准拨款总额的 4%, 对于第三年, 最多不超过核准拨款总额的 2%, 以偿付除条例 5.2 b) 和 c) 所列支出以外的不可避免的支出;
- b) 不超过 10 万美元, 用于与新的应急项目有关的支出, 如为属于如下情况的任何机场或空中航行设施或服务临时供资: 这些机场或空中航行设施或服务的缺乏或中断可能对国际空中航行造成严重的困难或危险, 除非理事会立即采取行动, 并针对这些机场或空中航行设施或服务应采取《公约》第十五章所规定的合资联营行动; 和
- c) 尽管有上述 a) 和 b) 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杂项收入数额的, 以超额部份为限用以偿付:

- i) 直接与此类超额杂项收入来源有关的支出; 和
- ii) 用于与航空安全和/或加强国际民航组织方案的高效执行有关的项目的支出。

A35-25: 《财务条例》的修订

鉴于理事会已经向大会报告了其在适用《财务条例》6.5 条和 6.7 条方面的经验; 和

鉴于理事会已经注意到为明晰之目的需要修改《财务条例》6.5 条和 6.7 条;

大会:

1. 决定确认以下所述的修订:

《财务条例》6.5 条

6.5 除非本条例另有规定或大会另有决定, 否则:

- a) 会费、根据清偿欠款协议的付款和周转基金预付款应自秘书长根据条例 6.4 b) 和 7.4 b) 项发出通知之日起三十天期满时, 或自与其相关的财政年度的第一天起, 以晚者为准, 被视为到期并应全额付清; 和
- b) 至下一财政年度 1 月 1 日, 任何未付的这类会费、根据清偿欠款协议的付款和周转基金预付款的差额应被视为拖欠一年。

《财务条例》6.7 条

6.7 各缔约国的付款, 包括缔结了清偿欠款协议的缔约国的付款应首先记入应付周转基金预付款的贷方, 任何余额应用来抵付与协议和会费相关的未付款额, 从最早者开始。

摊款

A21-33: 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. 任一缔约国在任一年度支付的最高分摊额原则上不超过会费总额的 25%。
 - c) 在运用 a) 款原则时，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进行调整所应依据的基础是，对人均收入低于 1500 美元的国家，最大可能的折减幅度为 60%；

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，不得超过其上年会费的 10% 或会费总额的 0.07%，以较高者为准。

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，并取代下列决议：A12-30、A18-24、A18-25、A19-3、A19-4 和 A19-5，生效日期为 1975 年 1 月 1 日。

A23-24: 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）

大会承认：

1. 作为一项有极少例外的长期存在的政策，本组织使用与联合国的相应办法相一致的低人均收入宽减办法；

2. 本组织依靠联合国提供的缔约国的国民收入数据；

* 由 A23-24 条款 1 所取代。

3. 本组织大多数成员国也是联合国的会员国，并参与通过其关于这些事项的决定；和

4. 一些国家表明，它们已开始采取国家财政措施，以便根据理事会的概算和大会第二十三届会议前提出的分摊比额草表履行其 1981 年对本组织的义务；因此

决定随着 1984 年、1985 年和 1986 年及以后的分摊比额计算方法的生效，将 A21-33 号决议条款 1 c) 3 修订为：“对每一国家国民收入进行的调整应以秘书长编制本组织会费分摊比额表时联合国在此方面有效的安排为依据。”

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度投资的利息收益额），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。

A31-25, 敦促条款 1: 周转基金

A33-26: 2002 年、2003 年和 2004 年普通基金的摊款

大会决定 2002 年、2003 年和 2004 年各缔约国遵照《公约》第十二章第六十一条分摊的数额按下述比额确定：

	2002 年 %	2003 年 %	2004 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	0.07	0.07	0.07
安道尔	0.06	0.06	0.06
安哥拉	0.06	0.06	0.06
安提瓜和巴布达	0.06	0.06	0.06
阿根廷	0.72	0.79	0.86
亚美尼亚	0.06	0.06	0.06
澳大利亚	1.66	1.64	1.62
奥地利	0.77	0.76	0.75
阿塞拜疆	0.06	0.06	0.06
巴哈马	0.06	0.06	0.06
巴林	0.06	0.06	0.06
孟加拉国	0.07	0.07	0.06
巴巴多斯	0.06	0.06	0.06
白俄罗斯	0.06	0.06	0.06
比利时	0.95	0.93	0.92
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	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	1.64	1.80	1.98
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
柬埔寨	0.06	0.06	0.06
喀麦隆	0.06	0.06	0.06
加拿大	2.30	2.26	2.24

	2002年 %	2003年 %	2004年 %		2002年 %	2003年 %	2004年 %
佛得角	0.06	0.06	0.06	日本	14.58	14.36	14.22
中非共和国	0.06	0.06	0.06	约旦	0.06	0.06	0.06
乍得	0.06	0.06	0.06	哈萨克斯坦	0.06	0.06	0.06
智利	0.29	0.29	0.29	肯尼亚	0.06	0.06	0.06
中国	1.25	1.38	1.52	基里巴斯	0.06	0.06	0.06
哥伦比亚	0.21	0.25	0.24	科威特	0.17	0.17	0.17
科摩罗	0.06	0.06	0.06	吉尔吉斯斯坦	0.06	0.06	0.06
刚果	0.06	0.06	0.06	老挝人民民主共和国	0.06	0.06	0.06
库克群岛	0.06	0.06	0.06	拉脱维亚	0.06	0.06	0.06
哥斯达黎加	0.06	0.06	0.06	黎巴嫩	0.06	0.06	0.06
科特迪瓦	0.06	0.06	0.06	莱索托	0.06	0.06	0.06
克罗地亚	0.06	0.06	0.06	利比里亚	0.06	0.06	0.06
古巴	0.06	0.06	0.06	阿拉伯利比亚民众国	0.06	0.06	0.09
塞浦路斯	0.06	0.06	0.06	立陶宛	0.06	0.06	0.06
捷克共和国	0.17	0.16	0.16	卢森堡	0.13	0.20	0.24
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	0.06	0.06	马达加斯加	0.06	0.06	0.06
刚果民主共和国	0.06	0.06	0.06	马拉维	0.06	0.06	0.06
丹麦	0.57	0.56	0.55	马来西亚	0.54	0.54	0.54
吉布提	0.06	0.06	0.06	马尔代夫	0.06	0.06	0.06
多米尼加共和国	0.06	0.06	0.06	马里	0.06	0.06	0.06
厄瓜多尔	0.06	0.06	0.06	马耳他	0.06	0.06	0.06
埃及	0.17	0.17	0.17	马绍尔群岛	0.06	0.06	0.06
萨尔瓦多	0.06	0.06	0.06	毛里塔尼亚	0.06	0.06	0.06
赤道几内亚	0.06	0.06	0.06	毛里求斯	0.06	0.06	0.06
厄立特里亚	0.06	0.06	0.06	墨西哥	0.92	0.93	0.92
爱沙尼亚	0.06	0.06	0.06	密克罗尼西亚联邦	0.06	0.06	0.06
埃塞俄比亚	0.06	0.06	0.06	摩纳哥	0.06	0.06	0.06
斐济	0.06	0.06	0.06	蒙古	0.06	0.06	0.06
芬兰	0.44	0.43	0.43	摩洛哥	0.10	0.10	0.10
法国	5.40	5.32	5.27	莫桑比克	0.06	0.06	0.06
加蓬	0.06	0.06	0.06	缅甸	0.06	0.06	0.06
冈比亚	0.06	0.06	0.06	纳米比亚	0.06	0.06	0.06
格鲁吉亚	0.06	0.06	0.06	瑙鲁	0.06	0.06	0.06
德国	7.74	7.63	7.55	尼泊尔	0.06	0.06	0.06
加纳	0.06	0.06	0.06	荷兰	1.97	1.94	1.92
希腊	0.41	0.45	0.44	新西兰	0.37	0.36	0.36
格林纳达	0.06	0.06	0.06	尼加拉瓜	0.06	0.06	0.06
危地马拉	0.06	0.06	0.06	尼日尔	0.06	0.06	0.06
几内亚	0.06	0.06	0.06	尼日利亚	0.06	0.06	0.06
几内亚比绍	0.06	0.06	0.06	挪威	0.51	0.50	0.50
圭亚那	0.06	0.06	0.06	阿曼	0.08	0.08	0.08
海地	0.06	0.06	0.06	巴基斯坦	0.16	0.16	0.16
洪都拉斯	0.06	0.06	0.06	帕劳	0.06	0.06	0.06
匈牙利	0.12	0.12	0.12	巴拿马	0.06	0.06	0.06
冰岛	0.06	0.06	0.06	巴布亚新几内亚	0.06	0.06	0.06
印度	0.40	0.40	0.39	巴拉圭	0.06	0.06	0.06
印度尼西亚	0.25	0.25	0.24	秘鲁	0.10	0.09	0.09
伊朗伊斯兰共和国	0.23	0.24	0.24	菲律宾	0.17	0.17	0.17
伊拉克	0.10	0.09	0.09	波兰	0.26	0.31	0.31
爱尔兰	0.28	0.28	0.28	葡萄牙	0.41	0.40	0.40
以色列	0.48	0.47	0.47	卡塔尔	0.06	0.06	0.06
意大利	3.78	3.73	3.69	大韩民国	1.99	2.19	2.36
牙买加	0.06	0.06	0.06				

	2002 年 %	2003 年 %	2004 年 %
摩尔多瓦共和国	0.06	0.06	0.06
罗马尼亚	0.07	0.07	0.06
俄罗斯联邦	0.84	0.83	0.82
卢旺达	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	0.63	0.62	0.61
塞内加尔	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	1.10	1.15	1.14
斯洛伐克	0.06	0.06	0.06
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	0.52	0.53	0.53
西班牙	2.04	2.01	1.99
斯里兰卡	0.06	0.06	0.06
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	0.78	0.77	0.76
瑞士	1.25	1.23	1.22
阿拉伯叙利亚共和国	0.07	0.07	0.07
塔吉克斯坦	0.06	0.06	0.06
泰国	0.58	0.58	0.57
前南斯拉夫马其顿共和国	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	0.45	0.44	0.44
土库曼斯坦	0.06	0.06	0.06
乌干达	0.06	0.06	0.06
乌克兰	0.06	0.06	0.06
阿拉伯联合酋长国	0.35	0.36	0.36
联合王国	5.39	5.31	5.26
坦桑尼亚联合共和国	0.06	0.06	0.06
美利坚合众国	25.00	25.00	25.00
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	0.20	0.19	0.19
越南	0.06	0.06	0.06
也门	0.06	0.06	0.06
南斯拉夫	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
	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>

A35-24: 2005 年、2006 年和 2007 年普通基金的分摊

大会:

1. 决定 2005 年、2006 年和 2007 年各缔约国遵照《公约》第十二章第六十一条分摊的数额按下述比额确定; 和

2. 指示理事会审议分摊计算比额的方法, 特别是大会第 A21-33 号决议 1e) 执行条款确定的限额原则, 并向下届大会报告其研究结果和建议。

	2005 %	2006 %	2007 %
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	0.07	0.07	0.07
安道尔	0.06	0.06	0.06
安哥拉	0.06	0.06	0.06
安提瓜和巴布达	0.06	0.06	0.06
阿根廷	0.72	0.72	0.71
亚美尼亚	0.06	0.06	0.06
澳大利亚	1.63	1.61	1.61
奥地利	0.72	0.71	0.71
阿塞拜疆	0.06	0.06	0.06
巴哈马	0.06	0.06	0.06
巴林	0.06	0.06	0.06
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	0.82	0.81	0.81
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	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	1.38	1.37	1.36
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
柬埔寨	0.06	0.06	0.06
喀麦隆	0.06	0.06	0.06
加拿大	2.46	2.49	2.48
佛得角	0.06	0.06	0.06
中非共和国	0.06	0.06	0.06
乍得	0.06	0.06	0.06
智利	0.30	0.30	0.30

X. 财务

X-9

	2005	2006	2007		2005	2006	2007
	%	%	%		%	%	%
中国	1.67	1.84	2.02	基里巴斯	0.06	0.06	0.06
哥伦比亚	0.23	0.23	0.23	科威特	0.18	0.18	0.18
科摩罗	0.06	0.06	0.06				
刚果	0.06	0.06	0.06	吉尔吉斯斯坦	0.06	0.06	0.06
库克群岛	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
哥斯达黎加	0.06	0.06	0.06	黎巴嫩	0.06	0.06	0.06
科特迪瓦	0.06	0.06	0.06	莱索托	0.06	0.06	0.06
克罗地亚	0.06	0.06	0.06				
古巴	0.06	0.06	0.06	利比里亚	0.06	0.06	0.06
塞浦路斯	0.06	0.06	0.06	阿拉伯利比亚民众国	0.09	0.09	0.09
				立陶宛	0.06	0.06	0.06
捷克共和国	0.16	0.15	0.15	卢森堡	0.31	0.35	0.34
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	0.06	0.06	马达加斯加	0.06	0.06	0.06
刚果民主共和国	0.06	0.06	0.06				
丹麦	0.56	0.55	0.55	马拉维	0.06	0.06	0.06
吉布提	0.06	0.06	0.06	马来西亚	0.51	0.50	0.50
				马尔代夫	0.06	0.06	0.06
多米尼加共和国	0.06	0.06	0.06	马里	0.06	0.06	0.06
厄瓜多尔	0.06	0.06	0.06	马耳他	0.06	0.06	0.06
埃及	0.19	0.18	0.18				
萨尔瓦多	0.06	0.06	0.06	马绍尔群岛	0.06	0.06	0.06
赤道几内亚	0.06	0.06	0.06	毛里塔尼亚	0.06	0.06	0.06
				毛里求斯	0.07	0.06	0.06
厄立特利亚	0.06	0.06	0.06	墨西哥	1.01	1.11	1.22
爱沙尼亚	0.06	0.06	0.06	密克罗尼西亚（联邦）	0.06	0.06	0.06
埃塞俄比亚	0.06	0.06	0.06				
斐济	0.06	0.06	0.06	摩纳哥	0.06	0.06	0.06
芬兰	0.45	0.45	0.44	蒙古	0.06	0.06	0.06
				摩洛哥	0.08	0.08	0.08
法国	5.12	5.08	5.06	莫桑比克	0.06	0.06	0.06
加蓬	0.06	0.06	0.06	缅甸	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	纳米比亚	0.06	0.06	0.06
德国	7.14	7.09	7.05	瑙鲁	0.06	0.06	0.06
				尼泊尔	0.06	0.06	0.06
加纳	0.06	0.06	0.06	荷兰	1.88	1.87	1.86
希腊	0.43	0.43	0.43	新西兰	0.34	0.34	0.34
格林纳达	0.06	0.06	0.06				
危地马拉	0.06	0.06	0.06	尼加拉瓜	0.06	0.06	0.06
几内亚	0.06	0.06	0.06	尼日尔	0.06	0.06	0.06
				尼日利亚	0.06	0.06	0.06
几内亚比绍	0.06	0.06	0.06	挪威	0.53	0.53	0.53
圭亚那	0.06	0.06	0.06	阿曼	0.09	0.09	0.09
海地	0.06	0.06	0.06				
洪都拉斯	0.06	0.06	0.06	巴基斯坦	0.14	0.14	0.14
匈牙利	0.12	0.12	0.12	帕劳	0.06	0.06	0.06
				巴拿马	0.06	0.06	0.06
冰岛	0.06	0.06	0.06	巴布亚新几内亚	0.06	0.06	0.06
印度	0.46	0.45	0.45	巴拉圭	0.06	0.06	0.06
印度尼西亚	0.24	0.24	0.24				
伊朗（伊斯兰共和国）	0.16	0.15	0.15	秘鲁	0.09	0.09	0.09
伊拉克	0.06	0.06	0.06	菲律宾	0.18	0.18	0.18
				波兰	0.36	0.36	0.35
爱尔兰	0.35	0.36	0.35	葡萄牙	0.42	0.42	0.42
以色列	0.52	0.52	0.51	卡塔尔	0.13	0.13	0.13
意大利	3.60	3.57	3.56				
牙买加	0.06	0.06	0.06	大韩民国	2.43	2.41	2.40
日本	14.57	14.46	14.39	摩尔多瓦共和国	0.06	0.06	0.06
				罗马尼亚	0.06	0.06	0.06
约旦	0.06	0.06	0.06	俄罗斯联邦	0.62	0.61	0.61
哈萨克斯坦	0.06	0.06	0.06	卢旺达	0.06	0.06	0.06
肯尼亚	0.06	0.06	0.06				

	2005 %	2006 %	2007 %
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	0.68	0.70	0.69
塞内加尔	0.06	0.06	0.06
塞尔维亚和黑山	0.06	0.06	0.06
塞舌尔	0.06	0.06	0.06
塞拉里昂	0.06	0.06	0.06
新加坡	1.25	1.26	1.25
斯洛伐克	0.06	0.06	0.06
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	0.43	0.43	0.43
西班牙	2.08	2.07	2.06
斯里兰卡	0.07	0.07	0.07
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	0.76	0.76	0.75
瑞士	1.13	1.13	1.12
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	0.58	0.57	0.57
前南斯拉夫马其顿共和国	0.06	0.06	0.06
多哥	0.06	0.06	0.06
汤加	0.06	0.06	0.06
特利尼达和多巴哥	0.06	0.06	0.06
突尼斯	0.06	0.06	0.06
土耳其	0.40	0.40	0.40
土库曼斯坦	0.06	0.06	0.06
乌干达	0.06	0.06	0.06
乌克兰	0.06	0.06	0.06
阿拉伯联合酋长国	0.43	0.50	0.53
联合王国	5.64	5.60	5.57
坦桑尼亚联合共和国	0.06	0.06	0.06
美国	25.00	25.00	25.00
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	0.14	0.14	0.14
越南	0.06	0.06	0.06
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
	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>

A35-23: 确认理事会向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转金预付款方面采取的行动

大会:

1. 注意到:

a) 《财务条例》第 6.9 款和 7.5 款规定, 大会休会期间, 理事会应确定一个新缔约国的会费摊款和其周转基金预付款, 但须经大会下一届会议批准或调整; 和

b) 理事会据此对在国际民用航空组织大会第 33 届会议之后成为一个成员的该国家采取了如下行动;

2. 确认理事会为以下国家按照所述比率分摊会费和周转基金预付款而采取的行动, 这一分摊比率自所述开始分摊的日期起适用:

新缔约国 国名	具有成员国 资格日期	开始分摊会费 的日期	分摊 比率
圣基茨和 尼维斯	2002 年 6 月 20 日	2002 年 7 月 1 日	0.06%

预算

A33-23: 2002 年、2003 年和 2004 年预算

A. 2002 - 2003 - 2004 年方案预算

大会注意到:

1. 按照《公约》第六十一条, 理事会提交了, 大会也审议了 2002、2003 和 2004 各财政年度的年度概算 (行政和业务服务费用的数字为指示性的);

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; 和

认识到技术合作方案的行政和业务服务费用主要由实施项目赚取的收入来偿付，这些项目都是由联合国开发计划署、政府和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；

认识到由于上述困难，下列 2002 年、2003 年和 2004 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：

技术合作方案		
2002 年	2003 年	2004 年
4 399 000	4 376 000	4 521 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全不可或缺的手段；

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；

大会决定：

1. 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。

2. 按照财务条例并在遵守本决议规定的条件下，特此批准 2002、2003 和 2004 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）：

	2002 年	2003 年	2004 年
I. 一般政策和指导	1 838 000	888 000	1 437 000
II. 空中航行	8 236 000	8 640 000	8 765 000
III. 航空运输	4 491 000	4 622 000	4 750 000
IV. 法律	786 000	816 000	810 000

	2002 年	2003 年	2004 年
V. 地区和其他方案	14 761 000	15 069 000	15 411 000
VI. 行政支助	21 528 000	22 039 000	22 726 000
VII. 财政、对外关系/新闻和方案评估、审计和管理审查	3 372 000	3 468 000	3 479 000
VIII. 普遍安全监督审计计划	<u>968 000</u>	<u>990 000</u>	<u>1 016 000</u>
共计	<u>55 980 000</u>	<u>56 532 000</u>	<u>58 394 000</u>
由现金结余供资的普遍安全监督审计计划			
VIII. 连续项目剩余部分	763 000	808 000	904 000
IX. 扩大	—	<u>244 000</u>	<u>1 158 000</u>
	<u>763 000</u>	<u>1 052 000</u>	<u>2 062 000</u>
核准拨款总额	<u>56 743 000</u>	<u>57 584 000</u>	<u>60 456 000</u>

3. 上述条款 (2) 中的各年度核准拨款总额按照财务条例由以下来源供资：

	2002 年	2003 年	2004 年
a) 根据关于分摊比额的决议向各缔约国的摊款	49 940 000	50 330 000	50 500 000
b) 杂项收入	4 544 000	4 454 000	4 327 000
c) 现金结余	<u>2 259 000</u>	<u>2 800 000</u>	<u>5 629 000</u>
合计	<u>56 743 000</u>	<u>57 584 000</u>	<u>60 456 000</u>

4. 通过利用以美元预算的加拿大元需求和按照远期合同购买加拿大元所需的美元之间产生的顺差，为 2002 年至 2004 年三年期的航空保安提供额外的 770 000 美元 (2002 年 250 000 美元、2003 年 260 000 美元和 2004 年 260 000 美元)。此类资金在理事会的控制之下，按照国际民航组织的财务条例加以使用。

B. 现金结余的支配

大会注意到：

1. 根据财务条例 6.2 条，在大会开会年前一年年底

实现的任何现金结余应当按照大会决定的方式加以支配；

2. 2001年1月1日，可用于分配的现金结余金额为11 688 000美元。

大会决定：

1. 本组织按照大会 A26-23 号决议，于 2002 年 1 月 1 日将现金结余中的 1 000 000 美元作为奖励办法贷记给缔约国的款项；欲将它们那部分结余返送国际航空安全财务机制的国家，应该在 2001 年 12 月 31 日前正式通知秘书长。如果未收到通知，秘书长将把这笔款项视为对航空保安机制的自愿捐款，并相应通知各国；

2. 本组织分别于 2002 年 1 月 1 日、2003 年 1 月 1 日和 2004 年 1 月 1 日划拨 763 000 美元、1 052 000 美元和 2 062 000 美元给普遍安全监督审计计划(继续项目剩余部分和扩大)；和

3. 本组织划拨 1 496 000 美元、1 748 000 美元和 3 567 000 美元用于资助 2002 年、2003 年和 2004 年的部分经常方案预算，以便将缔约国的摊款减至最低。

A35-22：2005 年、2006 年和 2007 年预算

A. 关于 2005-2006-2007 年方案预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，大会也审议了 2005、2006 和 2007 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]；和

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 AOSC 主要由实施项目赚取的收入来偿付，这些项目都是由政府和联合国开发计划署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；

认识到由于上述困难，下列 2005 年、2006 年和 2007 年的年度 AOSC 净预算数字仅为指示性概算：

2005 年	2006 年	2007 年
6 299 000	6 051 000	5 993 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全不可或缺的手段；

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 AOSC 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 AOSC 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；和

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：

认识到一方面，由于活动增加或扩展以及不可避免的费用增长而对资源不断增长的需求，已经导致预算逐年增长；而另一方面，各缔约国为这些增长提供资金的能力并非是有限的；和

认识到迫切的是：(i)继续适当地审查和控制所有业务开支；(ii)增加到方案预算中的新的方案或活动，在预算水平内、在本组织的主要目标方面具备充分的理由，并得到各缔约国的广泛支持和资金保证；和(iii)在不影响本组织性质的情况下，寻找并利用其他的资金资源；

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 2005、2006 和 2007 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）：

	2005 年	2006 年	2007 年
I. 一般政策和指导	1 090 000	1 118 000	1 718 000
II. 空中航行	9 138 000	9 314 000	9 521 000
III. 航空运输	5 363 000	5 468 000	5 561 000
IV. 法律	1 171 000	1 123 000	1 069 000
V. 地区和其他方案	17 120 000	16 493 000	16 392 000
VI. 行政支助	25 646 000	26 047 000	26 401 000
VII. 财政、对外关系/新闻和方案评估、审计和管理审查	3 984 000	4 081 000	4 101 000
VIII. 普遍安全监督审计计划	2 007 000	3 027 000	2 599 000
削减（不对总部和地区层面的安全、保安和环境活动产生不利影响）	<u>(850 000)</u>	<u>(851 000)</u>	<u>(851 000)</u>
核准拨款总额	<u>64 669 000</u>	<u>65 820 000</u>	<u>66 511 000</u>

2. 各年度核准拨款总额按照财务规定由以下来源供资：

	2005 年	2006 年	2007 年
a) 根据关于分摊比额的决议向各缔约国的摊款	58 507 000	60 407 000	60 788 000
b) 杂项收入	5 162 000	5 413 000	5 723 000
c) 从长期欠款奖励计划账户中的转款	<u>1 000 000</u>	_____	_____
合计	<u>64 669 000</u>	<u>65 820 000</u>	<u>66 511 000</u>

3. 考虑到建议的 255 万美元的削减，秘书长在 2004 年年底之前向所有缔约国通报经常方案预算各主要方案拨款的修改。

周转基金

A35-28: 周转基金

大会：

1. 注意到：

- a) 按照第 A33-28 号决议，理事会报告了，大会也审议了周转基金的足够数额以及有关借款权的问题；
- b) 近年来，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) 国际民航组织较长的三年预算周期，影响到周转基金数额和借款权的确定应取审慎作法，因为只有大会才能向缔约国征收摊款；
- d) 鉴于国际民航组织终身职员的数量，本组织每月至少有一笔无法减少的职员费用必须支付。这一数额的费用是难以通过调整工作方案实现短期削减来加以解决的，因为长期终身职员仍然在职，无论如何必须支付其薪资；
- e) 平均而言，到每年九月份，累积收到的摊款比估计支出额平均少 17.7%；
- f) 根据过去的趋势，9 月底和 11 月底累积的平均年度现金流动短缺可能在 750 万美元到 1 130 万美元的范围；
- g) 经验表明，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，某些缔约国对于公约规定的其财务义务的这种令人不可接受的逃避行为正在造成本组织内严重的财政危机，可能影响到全体缔约国；

- h) 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
- i) 理事会于 2003 年 11 月审查了周转基金额度，并决定在 2004 年没有将其额度从 600 万美元提高到 800 万美元的紧迫需要；
2. 决定：
- a) 周转基金额度仍为 600 万美元；
- b) 理事会应当不迟于 2004 年、2005 年、2006 年和 2007 年 11 月，每年审查周转基金的额度，以决定在该年度或下一个年度是否紧迫需要增加；
- c) 如果理事会确定有这种必要，周转基金额度应定为不超过 800 万美元，但须允许比额表核准后成为本组织成员的新国家缴纳的预付款将使该额度有所增加。对周转基金的这些调整将基于核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核准，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 万美元；
- e) 理事会应当向大会下届常会报告：
- i) 根据 2004 年、2005 年和 2006 年的经验，周转基金的额度是否足够；
- ii) 普通基金和周转基金的财政状况是否表明需要向缔约国摊款以弥补拖欠会费造成的现金亏空；和
- iii) 借款权额度是否适当；和
- f) A33-28 号决议不再有效，特此取代；和

3. 敦促：

- a) 所有缔约国尽早缴纳当年应付的会费，以便减少本组织不得从周转基金中提款和倚靠外部借款的可能性；和
- b) 如同 A35-26 号决议所呼吁的那样，拖欠会费的缔约国尽快履行对本组织承担的义务。

拖欠的会费

A35-26：缔约国履行对本组织的财务义务及若未能履行时须采取的行动

鉴于《国际民用航空公约》第六十二条规定：任何缔约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 条规定，各缔约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；

注意到近年来，拖欠会费的累积大量增加，连同当年会费的迟付，对工作方案的实施构成了障碍，并产生了现金流动的严重困难；

敦促所有欠款的缔约国就清偿其欠款做出适当的安排；和

敦促所有缔约国，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 2005 年 1 月 1 日起：

1. 所有缔约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细数额；

2. 指示秘书长每年至少三次向所有缔约国发送明细表，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缔约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缔约国应该：

- 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，其数额不低于 2 000 美元；对于会费高于国际民航组织最低会费分摊额的国家，这一最低数额将按比例增加；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的方式缴清全部欠款；对于特殊情况，即联合国归类为最不发达国家的那些缔约国，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，即请欠款的缔约国提出清偿提案，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条款 4 b) 所签订的协议的国家，将被中止在大会和理事会的表决权，此中止在清偿了按照协议应付的数额后，将立即取消；

7. 大会或理事会也可采取行动恢复一缔约国根据决议条款 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务义务的意愿；

8. 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条款 7 a) 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务义务的意愿；

9. 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缔约国：

- 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) 只能收到与向非缔约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) 其国民或代表丧失提名当选官员的资格；
- 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。

10. 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；和

11. 本决议取代大会第 A21-10 号决议和大会第 A31-26 号决议。

A35-27: 清偿长期欠款的奖励办法

大会，

忆及前几届大会对拖欠会费的增加所表示的关注；

重申所有缔约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 A35-26 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缔约国；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缔约国，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缔约国，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，缔约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 A35-26 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，为航空保安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. 本决议取代大会第 A33-27 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，以资助航空保安活动、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，以便为特定的航空保安活动和 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保安活动提供资金；
- 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 IFAS 提供资金。

4. 敦促秘书长对外部审计员的建议，在认为合适的情况下采取必要的行动；

5. 批准 2001 年财政年度经过审计的账目；

6. 批准 2002 年财政年度经过审计的账目；和

7. 批准 2003 年财政年度经过审计的账目。

A32-28, 敦促条款 2: 周转基金

账目和审计

A35-29: 本组织 2001 年、2002 年和 2003 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 2001 年、2002 年和 2003 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 — 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 2001 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 2002 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 2003 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；

A35-30: 2001 年、2002 年和 2003 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署项目相关帐目的核准及对同时涵盖了联合国开发计划署账目的本组织财务报表审计报告的审查

鉴于反映联合国开发计划署署长拨给国际民航组织并由国际民航组织作为执行机构管理的 2001 年、2002 年和 2003 年资金使用情况的账目，以及作为国际民航组织外部审计员的加拿大审计长 — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 就同时涵盖了联合国开发计划署账目的本组织财务报表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，以待报送联合国开发计划署署长；和

鉴于联合国开发计划署《财务规章和细则》规定，联合国系统组织受委托执行或实施联合国开发署活动的，应当向开发署署长报送反映署长所拨资金使用情况的账目，以便提交给执行局；而且，此类账目应当附有各组织外部审计员的审计证明，并附加审计报告；

大会：

1. 注意到外部审计员就同时涵盖了本组织作为执行机构管理的联合国开发计划署账目的 2001 年财政年度财务报表提交的审计报告，以及秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

2. 注意到外部审计员就同时涵盖了本组织作为执行机构管理的联合国开发计划署账目的 2002 年财政年度财务报表提交的审计报告，以及秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

3. 注意到外部审计员就同时涵盖了本组织作为执行机构管理的联合国开发计划署账目的 2003 年财政年度财务报表提交的审计报告，以及秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

4. 敦促秘书长对外部审计员的建议，在认为合适的情况下采取必要行动；

5. 批准 2001 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署相关账目；

6. 批准 2002 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署相关账目；

7. 批准 2003 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署相关账目；和

8. 指示将本组织的财务报表，其中包括国际民航组织管理的联合国开发计划署账目，连同审计报告一并报送联合国开发计划署署长，以便提交给执行局。

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。

A35-31: 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；

b) 按照《财务条例》第 13.1 款，理事会批准了延长对加拿大审计长、联合国和各专门机构联合外部审计团成员希拉·弗雷泽夫人作为国际民航组织 2002 年至 2004 年财政年度账目外部审计员的任命；和

c) 理事会审议了由缔约国于 2004 年提交的提名，批准了任命加拿大审计长希拉·弗雷泽夫人为国际民航组织 2005 年、2006 年和 2007 年财政年度账目的外部审计员；并因此

2. 对希拉·弗雷泽夫人作为本组织的外部审计员（2000 年 — 2003 年）为本组织提供的优质服务，以及在此期间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；和

3. 确认

a) 理事会所采取的行动，即任命加拿大审计长希拉·弗雷泽夫人为国际民航组 2000 年至 2004 年财政年度账目的外部审计员；和

b) 理事会所采取的行动，即任命加拿大审计长希拉·弗雷泽夫人为国际民航组织 2005 年、2006 年和 2007 年财政年度账目的外部审计员；和

4. 宣布本决议取代 A29-34 号决议和 A33-22 号决议。

杂项

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 A32-2 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见；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；和

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；和

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；

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。

A22-30: 对语文服务所有方面的审查

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。

A35-10: 关于航空保安行动计划的财务捐助

附录 A

大会失效决议

A16-1: 大会失效决议

鉴于自 1947 年 4 月 4 日国际民用航空组织成立以来，大会已通过数百项决议，但其中许多决议或决议部分已不再有效，因为除其他原因外，这些决议或决议部分已到期或由大会后来的行动明示地或默示地加以废止或取代；

鉴于正如大会 A15-2 号决议所承认的那样，其中的一些决议当前是否有效并不总是很清楚；

鉴于列出有哪些大会过去通过的决议或决议部分当前已经失效是可取的；

鉴于明确指出临时国际民用航空组织临时大会的决议已经失效是可取的；

大会宣布：

1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下，列在包括以前废止的所有决议的所附一览表中的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

而且，大会注意到：

3. 临时国际民用航空组织临时大会通过的所有决议已经失效。

大会失效决议和决议部分

大会届会	决议号
临时国际民航组织	I; II; III; IV; V; VI; VII; VIII; IX; X; XI; XII; XIII; XIV; XV; XVI; XVII; XVIII; XIX; XX; XXI; XXII; XXIII; XXIV; XXV; XXVI; XXVII; XXVIII; XXIX; XXX; XXXI; XXXII; XXXIII; XXXIV; XXXV; XXXVI; XXXVII; XXXVIII; XXXIX; XL; XLI; XLII; XLIII; XLIV; XLV; XLVI; XLVII; XLVIII; XLIX; L; LI; LII; LIII;
第一届会议	A1-1; A1-4; A1-5; A1-6; A1-7; A1-12; A1-13; A1-16; A1-18; A1-19; A1-20; A1-21; A1-22; A1-24; A1-25; A1-26; A1-27; A1-28; A1-29; A1-30; A1-31; A1-32; A1-33; A1-34; A1-35; A1-36; A1-37; A1-38; A1-39; A1-40; A1-41; A1-42; A1-43; A1-44; A1-45; A1-46; A1-47; A1-48; A1-49; A1-50; A1-51 (条款 4); A1-52; A1-53; A1-55; A1-56; A1-57; A1-58; A1-59; A1-60; A1-61; A1-62; A1-63; A1-64; A1-65 (条款 2 和该决议附录 1 的第 4.1.6 段); A1-66; A1-67; A1-68; A1-69; A1-70; A1-71;
第二届会议	A2-1; A2-2; A2-3; A2-4; A2-5; A2-7; A2-8; A2-9 (条款 1, 3); A2-10; A2-11; A2-12; A2-13; A2-14; A2-15; A2-16; A2-17; A2-18; A2-19; A2-20; A2-21; A2-22; A2-23; A2-28; A2-29; A2-30; A2-31; A2-32; A2-33; A2-34; A2-35; A2-36; A2-37; A2-38; A2-39; A2-40; A2-41; A2-42; A2-43; A2-44; A2-45; A2-46; A2-47; A2-48; A2-49; A2-50; A2-51; A2-52; Rec. 1; Rec. 2; Rec. 3; Rec. 4; Rec. 5; Rec. 6; Rec. 7; Rec. 8; Rec. 9; Rec. 10; Rec. 11; Rec. 12; Rec. 13; Rec. 14; Rec. 15;
第三届会议	A3-1; A3-2; A3-3; A3-4; A3-5 (条款 1, 3); A3-6; A3-7; A3-8; A3-9 (条款 1, 2, 3, 4 和所有鉴于条款); A3-10; A3-11; A3-12; A3-13; A3-14; A3-15; A3-16; A3-17; A3-18; A3-19; A3-20; A3-21; A3-22; A3-23; A3-24;

大会届会	决议号	大会届会	决议号
第四届会议	A4-2; A4-4; A4-5; A4-6; A4-7; A4-8; A4-9; A4-10; A4-11; A4-12; A4-13; A4-14; A4-15; A4-16; A4-17; A4-18; A4-20; A4-21; A4-22; A4-23; A4-24; A4-25; A4-26; A4-27; A4-28; A4-29; A4-30; A4-32; A4-33; A4-34; A4-35; A4-36; A4-37; Rec. 1; Rec. 2; Rec. 3; Rec. 4; Rec. 5; Rec. 6;		A12-33; A12-34; A12-36; A12-37; A12-38; A12-39; A12-40; A12-41;
第五届会议	A5-1; A5-2; A5-4; A5-6; A5-7; A5-8; A5-9; A5-11; A5-12; A5-13; A5-14; A5-15; A5-16; A5-17; A5-18; A5-19; A5-20; A5-21;	第十四届会议*	A14-2; A14-3; A14-4; A14-6 (条款 4, 5); A14-8; A14-9; A14-10; A14-11; A14-12; A14-13; A14-14; A14-15; A14-16; A14-17; A14-18; A14-19; A14-20; A14-21; A14-22; A14-23; A14-24; A14-25 (条款 1, 2); A14-26; A14-27; A14-28; A14-29; A14-30; A14-31; A14-32; A14-35; A14-36; A14-38; A14-39; A14-40; A14-41; A14-42; A14-44; A14-45; A14-46; A14-47; A14-48; A14-49; A14-50; A14-51; A14-52;
第六届会议	A6-1; A6-2; A6-3; A6-4; A6-5; A6-6; A6-7; A6-8; A6-9; A6-10; A6-11; A6-13; A6-14; A6-15;	第十五届会议	A15-1; A15-2; A15-3; A15-4; A15-5 (条款 1, 2, 4, 和除第 5 鉴于条款以外的所有鉴于条款)**; A15-6; A15-8; A15-11; A15-13; A15-14; A15-16; A15-19; A15-20; A15-21; A15-23; A15-24; A15-25; A15-26; A15-27; A15-29; A15-30; A15-31; A15-32; A15-33; A15-35; A15-36; A15-37; A15-38;
第七届会议	A7-1; A7-2; A7-4; A7-7; A7-8; A7-9; A7-10; A7-11; A7-12; A7-13; A7-14 (条款 2); A7-15 (条款 2); A7-16; A7-17; A7-18; A7-19; A7-20; A7-21; A7-22; A7-23; A7-24; A7-25; A7-26; A7-27; A7-28; A7-29; A7-30; A7-31; A7-32; A7-33;		
第八届会议	A8-2; A8-3; A8-6; A8-7; A8-8; A8-9; A8-10; A8-11; A8-12; A8-13; A8-14; A8-15; A8-16; A8-17; A8-18;		
第九届会议	A9-1; A9-2; A9-3; A9-4; A9-5; A9-6; A9-7; A9-8; A9-9; A9-10; A9-11; A9-12; A9-13; A9-14; A9-15;		
第十届会议	A10-1; A10-2; A10-3; A10-4; A10-6; A10-7; A10-8; A10-9; A10-10; A10-12; A10-13; A10-14; A10-15; A10-16; A10-17; A10-18; A10-19; A10-20; A10-21; A10-22; A10-23; A10-24; A10-25; A10-26; A10-27; A10-28; A10-29; A10-30; A10-31; A10-32 (条款 1, 2, 4, 7); A10-33; A10-34; A10-35; A10-37; A10-38; A10-39; A10-41; A10-42; A10-43; A10-44; A10-45; A10-46; A10-47; A10-48; A10-49; A10-50; A10-51; A10-52; A10-53;		
第十一届会议	A11-2; A11-3; A11-4; A11-5; A11-6; A11-7; A11-8; A11-9; A11-10; A11-11; A11-12; A11-13; A11-14; A11-15; A11-17; A11-18;		
第十二届会议	A12-1; A12-2; A12-3; A12-5; A12-6; A12-7; A12-8; A12-9; A12-10; A12-11; A12-12; A12-13; A12-14; A12-15; A12-16; A12-17; A12-19 (条款 1, 3); A12-20; A12-21; A12-22; A12-23; A12-24; A12-25; A12-26; A12-27; A12-28; A12-29; A12-31; A12-32;		

A18-1: 大会失效决议

大会宣布，出于下面提及的原因，下列决议尽管未被新决议所取代，但不再有效：

决议	主题	失效的原因
A15-28	1968 年财政年度的预算拨款	行动已完成
A15-34	1966 年、1967 年和 1968 年各缔约国间的国际民航组织费用分摊	行动已完成
A16-21	关于非定期商业航空运输的统计	行动已完成
A16-38	1968 年追加预算	行动已完成
A16-39	语言处的人员配备	行动已完成
A16-40	1969 年预算	行动已完成
A16-41	1970 年预算	行动已完成

* 从 A14-37 的第一鉴于条款中已删除“和 12-5”字样。

** 决议标题已改为“设施的经济价值”。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A16-43	本组织 1965 财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A1-54 条款 4	国际民航组织出版物	过时
A16-44	1965 财政年度技术援助账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A2-6	作为一项开放供签署的文件通过关于对航空器上的权利给予国际承认的公约	行动已完成
A16-45	1965 财政年度联合国特设基金账户的核准及对其审计报告的审查	行动已完成的	A4-19	本组织统计方案第 3 鉴于条款 2	过时 过时
A16-46	本组织 1966 财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A13-2	对修正《公约》第五十条第一款的议定书的批准	由 A17A-1 和 2 所取代
A16-47	1966 财政年度联合国开发计划署账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A14-43	外部审计员的任命	由 A21-39 所取代
A16-48	本组织 1967 财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A14-53	总部用房的空调和改建	行动已完成
A16-49	1967 财政年度联合国开发计划署账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A15-12	促进标准和建议措施及空中航行服务程序得到执行的措施	行动已完成
A16-50	对理事会就罗马尼亚、新加坡、圭亚那、巴巴多斯、乌干达、保加利亚和布隆迪的摊款所采取的行动的确认	行动已完成	A15-15	结合国际民航组织技术活动的范围审议国际通用航空的需要	行动已完成
A16-51	1966 年、1967 年和 1968 年马来西亚摊款的减少	行动已完成	A16-3	机场附近的航空器噪声第 4 和第 5 鉴于条款 1 和 4	过时 行动已完成
			A16-20	对空中航行持续政策综合声明的结构进行可能的重新调整	行动已完成
			A16-34	统计专业会议和统计专家组及会议第 3 鉴于条款 第 4 鉴于条款	过时 行动已完成
			A16-35	关于修订经《海牙议定书》修正的《华沙公约》的进一步工作	行动已完成
			A16-42	1971 年预算	行动已完成
			A16-52	1969 年、1970 年和 1971 年各缔约国间的国际民航组织费用分摊	行动已完成
			A17-4	给理事会的报告	行动已完成
			A17-10 条款 3	各国对本届大会通过的保安规范和做法的实施以及国际民航组织与此类规范和做法有关的进一步工作	行动已完成
			A17-17 附篇项目 3 和 4	飞行中航空器上的一般保安措施	行动已完成

A21-1: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下, 下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效; 和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排, 特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A1-17	国际民航组织的语文政策	过时 (此主题目前已在不同类型会议的议事规则中涵盖)

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A17-19	理事会主席致政府首脑的信函	行动已完成	A11-1	接受波兰清偿欠款的提议并恢复其表决权	行动已完成
A17-20	关于非法干扰国际民用航空行为的公约草案	行动已完成	A16-12	位于蒙特利尔的国际民航组织总部用房	行动已完成
A17-21	《国际民用航空公约》的修订	行动已完成	A17-12	机场保安委员会的成立	行动已完成 (见附件 17)
A17-22	提议的公约制定程序的简化 条款 2	行动已完成	A17-18	关于机场设计和建造的保安方面的 指导材料的制定	行动已完成
A17-23	关于双边航空协定与国际民航组织 有关非法干扰的国际公约相联系的 文件的散发	行动已完成	A18-3	对修正《公约》第五十六条的议定书 的批准	行动已完成
A17-24	理事会和国际民航组织其他机构为 打击非法干扰将要做的工作时间表	行动已完成	A18-5	位于蒙特利尔的国际民航组织总部 用房	行动已完成
A17A-2	对修正《公约》第五十条第一款的议 定书的批准	由 A21-2 和 3 取代	A18-21	地区航空运输工作 条款 3	行动已完成
A18-19	对国际民航组织交通流量统计学可 能发展的研究	研究正在进行中	A18-23	1972 年、1973 年和 1974 年预算	行动已完成
A18-22	1971 年追加预算	行动已完成	A18-26	各缔约国间的国际民航组织费用分 摊 (1972 年、1973 年和 1974 年)	行动已完成
A18-29	对理事会就匈牙利、也门人民民主共 和国、毛里求斯和苏联的摊款所采取 的行动的确认	行动已完成	A19-2	遵照关于葡萄牙的联合国大会第 2555 和第 2704 号决议所采取的措施	按照 A21-5 号决议 条款 2 废除
A18-30	本组织 1968、1969 和 1970 财政年度 账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A21-5	A19-2 号决议的废止	行动已完成
A18-31	1968、1969 和 1970 财政年度开发计 划署财务报表的核准及对其审计报 告的审查	行动已完成	A21-11	联合检查组的服务	由 A22-7 号决议所 取代
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> A22-1: 大会失效决议 </div> <p>大会宣布:</p> <p>1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下, 下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效;</p> <p>2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排, 特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。</p>			A21-20	缔约国之间在某些航空器事故调查 方面的合作	行动已完成
			A21-26	国际航空客货运价研究 条款 1 c) “给理事 会以 便提交 大会”字 样	由 A22-22 号决议 条款 4 所取代
			A21-30	1974 年追加预算	行动已完成
			A21-32	确定摊款比额时适用的原则	大会决定已保存在 A21-33 号决议中

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A21-37	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动以及按照理事会的建议重新确定巴基斯坦的摊款	行动已完成	A21-14	关于多边国际航空法公约的司法裁决摘要	行动已完成
A21-38	中国摊款的重新确定	行动已完成	A21-27	定期航班价目表的制定程序	行动已完成
A21-40	本组织 1971、1972 和 1973 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A21-31	1975 年、1976 年和 1977 年预算	行动已完成
A21-41	1971、1972 和 1973 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A21-34	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1975 年、1976 年和 1977 年的普通基金摊款	行动已完成
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">A23-1: 大会失效决议</div> <p>大会宣布：</p> <p>1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下，下列一览表中列出的决议不再有效；和</p> <p>2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。</p>			A22-34	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动以及确定朝鲜民主主义人民共和国的摊款	行动已完成
			A22-35	本组织 1974、1975 和 1976 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
			A22-36	1974、1975 和 1976 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成

A24-6: 大会失效决议

大会宣布：

1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下，下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A14-33	对国际航空运输经济状况的审议	行动已完成	A16-4	超音速航空器的商业引进 — 爆音第二条款	行动已完成
A17-15	辐射搜索技术	行动已完成	A21-15	对大会会议场地轮换制度的研究	行动已完成
A17-22	提议的公约制定程序的简化	过时	A22-21	制定国际客货运价的机制 — 国际航协交通运输会议	行动已完成
A18-15	计量单位的统一	因通过附件 5 的新版本(第 4 版)而过时			
A21-6	南非表决权的中止	行动已完成			
A21-13	《国际民用航空公约》的俄文正式文本	行动已完成			

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A22-26	指派给理事会的研究的优先地位	行动已完成	A21-3	对修正《公约》第五十条第一款的议定书的批准	行动已完成
A22-31	1978年、1979年和1980年预算	行动已完成	A21-16	国际民航组织东非地区办事处的成立	行动已完成
A22-32	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1978年、1979年和1980年的普通基金摊款	行动已完成	A21-39	外部审计员的任命	过时
A23-10	亚音速喷气航空器的航空器噪声和发动机排放	行动已完成	A23-4	《民用航空公约》的中文文本	行动已完成
A23-15	运用现行系统规划过程引进新航空器机型的成本/利得研究	行动已完成	A23-6	国际民航组织东非地区办事处	行动已完成
A23-20	未来航空燃油的供应	行动已完成	A23-12	空中交通服务及有关支助性服务中断时适用的应急措施	行动已完成
A23-23	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成	A23-16	从全世界的角度审议航空运输问题	行动已完成
A23-28	本组织1977、1978和1979年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A23-17	关于航空运输问题的国际民航组织结论汇编	行动已完成
A23-29	1977、1978和1979年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A23-25	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1981年、1982年和1983年的普通基金摊款	行动已完成
			A23-26	1981年、1982年和1983年预算	行动已完成
			A24-4	对1975年在蒙特利尔召开的国际航空法会议通过的议定书的批准	行动已完成
			A24-23	本组织1980、1981和1982年财政年度账目的核准及对其审议报告的审查	行动已完成
			A24-24	1980和1981年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
			A24-25	1982年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
			A24-26	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普遍基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成

A26-6: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款2的规定的情况下,下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效;和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排,特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A14-25	民用和军用空中交通的协调	行动已完成
A16-8	航空技术培训 — 研究金和奖学金	行动已完成

A27-6: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款(2)的规定的情况下,下列一

览表中列出的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A26-24	本组织 1983、1984 和 1985 年财政年度账目的核准及其审计报告的审查	行动已完成
A26-25	1983、1984 和 1985 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及其审计报告的审查	行动已完成

决议	主题	失效的原因
A16-28	旨在加快空运乘客、行李、货物和邮件处理过程的国家和国际经营人的简化手续行动 条款 6 条款 11	行动已完成 行动已完成
A16-30	国家简化手续委员会、国家间的合作以及秘书处就简化手续问题给各国的援助 条款 5 条款 7	过时 由增订条款所取代
A24-8 仅第二 条指示 条款	对空中航行领域工作方案的重新审查	由大会第 27 届会议通过的新条款所取代
A24-9	增进标准和建议措施及空中航行服务程序的实施	行动已完成
A24-10	运用现行规划过程引进新航空器机型的成本/利得方面	行动已完成
A24-22	1984 年、1985 年、1986 年预算	行动已完成
A24-27	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1984 年、1985 年和 1986 年的普通基金摊款	行动已完成
A26-1	国际民航组织向 1986 年国际和平年方案的捐助	行动已完成
A26-4	制定一项制止国际民用航空机场的非法暴力行为的文书	行动已完成
A26-10	对航空运输领域的工作方案的审查	行动已完成
A26-19	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成

A29-4: 大会失效决议

大会宣布：

1. 在遵守下文条款 (2) 的规定的情况下，下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A22-22	制定国际客货运价的机制	行动已完成或被取代
A23-19	第二次航空运输会议，议程项目 2	行动已完成或被取代
A24-30	外部审计员的任命	行动已完成
A26-18	1987 年、1988 年和 1989 年预算	行动已完成
A26-20	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1987 年、1988 年和 1989 年的普通基金摊款	行动已完成
A26-22	清偿拖欠会费的安排	由 A27-26 和 A28-6, C 节所取代
A27-8	为侦测目的标注可塑炸药	行动已完成
A27-19	为国家间方案分配开发计划署资金	行动已完成
A27-22	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A27-27	本组织 1986、1987 和 1988 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A27-5	谴责南非的种族隔离和种族歧视政策以及应联合国大会在此方面通过的决议所采取的措施	被 A31 废除
A27-28	1986、1987 和 1988 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A27-11	机场和空域拥挤 — 指示条款 6	行动已完成
A28-4	本组织 1989 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A27-21	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1990 年、1991 年和 1992 年的普通基金摊款	行动已完成
A28-5	1989 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A27-23	1990 年、1991 年和 1992 年预算	行动已完成
			A27-24	与方案预算的实施有关的经修订的程序	行动已完成

A31-3: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款 (2) 的规定的情况下, 下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效; 和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排, 特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A15-7	谴责南非的种族隔离和种族歧视政策	被 A31 废除	A29-6	国际民航组织在实施《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》和《最后文件》中的决议方面的作用	行动已完成
A16-17	计量单位的统一	行动已完成	A29-10	召开一次全球一级的关于从仪表着陆系统向微波着陆系统转换的特别会议	行动已完成
A18-4	遵照关于南非的联合国大会第 2555 和第 2704 号决议所采取的措施	被 A31 废除	A29-22	财务条例的修正	行动已完成
A21-20	缔约国之间在某些航空器事故调查方面的合作	与 A29-7 号决议合并	A29-24	德意志联邦共和国的摊款比例	行动已完成
A26-9	飞行安全与人的因素	与 A29-7 号决议合并	A29-25	也门共和国的分摊比例	行动已完成
A26-21	各缔约国间的国际民航组织费用分摊	行动已完成	A29-26	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成
			A29-27	立陶宛、爱沙尼亚、摩尔多瓦、亚美尼亚、拉脱维亚、乌克兰、哈萨克斯坦和俄罗斯联邦 1992 年摊款的确定	行动已完成
			A29-28	克罗地亚和斯洛文尼亚 1992 年摊款的确定	行动已完成的确定
			A29-32	本组织 1990 和 1991 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成的核准及对其审计报告的审查
			A29-33	1990 和 1991 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署的那些财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成的核准及对其审计报告的审查

A32-4: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款(2)的规定的情况下,下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效;和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排,特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A16-4	超音速航空器的商业引进 — 爆音问题	与 A31-11 号决议合并
A22-14	与超音速航空器投入商业服务有关的技术和经济问题 指示条款 1 c) 指示条款 1 最后六行 指示条款 3 a) 1) i) 指示条款 3 a) 1) ii)	与 A31-11 号决议合并 行动已完成 行动已完成 与 A31-11 号决议合并
A24-2	对把第八十三条分条纳入《国际民用航空公约》的议定书的批准	行动已完成
A27-26	清偿拖欠会费的安排	由 A31-26 所取代
A29-17	航空器的适航性	行动已完成
A29-23	1993 年、1994 年和 1995 年的普通基金摊款	行动已完成
A29-29	1993 年、1994 年和 1995 年预算	行动已完成
A31-7	国际民航组织通信、导航和监视/空中交通管理系统的实施 — 财务、组织、合作和法律方面	行动已完成
A31-8	地区空中航行计划格式和修订程序的现代化	行动已完成
A31-22	前捷克斯洛伐克的资产处置和会费分摊	行动已完成

决议	主题	失效的原因
A31-23	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成
A31-27	本组织 1992、1993 和 1994 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
A31-28	1992、1993 和 1994 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的关于联合国开发计划署的那些财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成

A33-6: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款(2)的规定的情况下,下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效;和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排,特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A31-18	财务条例的修正(第 VI 和第 VII 条的修订)	行动已完成的修订)
A31-19	财务条例的修正(第 V 条的修订)	行动已完成
A31-21	1996 年、1997 年和 1998 年的普通基金摊款	行动已完成
A32-25	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成
A31-24	1996 年、1997 年和 1998 年预算	行动已完成
A32-5	国际民航组织航行委员会五十周年纪念	行动已完成

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A32-10	国际评估标准和关于 2000 年遵守情况的通报	行动已完成	A29-2	南斯拉夫联邦共和国（塞尔维亚和黑山）的成员资格	行动已完成
A32-30	本组织 1995、1996 和 1997 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A22-14	超音速航空器投入商业服务的有关技术和经济问题	行动已完成
A32-31	1995、1996 和 1997 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的关于联合国开发计划署的那些财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A31-20	各缔约国对国际民航组织费用的分摊	过时
A35-4: 大会失效决议			A32-26	1999 年、2000 年和 2001 年普通基金的摊款	行动已完成
			A33-25	确认理事会会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成
			A32-24	1999 年、2000 年和 2001 年预算	行动已完成
			A33-30	本组织 1998、1999 和 2000 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
			A33-31	1998、1999 和 2000 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署项目有关财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成

大会宣布：

1. 在遵守以下第 2 条款的规定的情况下，列在所附一览表中的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

大会第十六届会议后宣布失效的决议或决议部分一览表
(列在 A18-1、A21-1、A22-1、A23-1、A24-6、A26-6、A27-6、
A29-4、A31-3、A32-4、A33-6 和 A35-4 号决议中的除外)

注：大会第十六届会议宣布失效的决议或决议部分一览表，见 A16-1 号决议。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A2-9	实施第五十四条第四款 — 从理事会成员国代表中选择人员成立一个航空运输委员会	由 A32-17*所取代	A15-18	航空运输会议	由 A22-25*所取代
A4-19	本组织统计方案	由 A32-17*所取代	A15-22	非商业航空统计	由 A32-17*所取代
A7-6	国际航空法公约草案的核准程序	由 A31-15 所取代	A16-2	缔约国对本组织财政义务的履行	由 A18-7*所取代
A7-14	本组织经济领域的未来方案和工作方法	由 A32-17*所取代	A16-3	机场附近的航空器噪声	并入 A22-13*
A7-15	就国际航空运输 — 定期国际航班 — 中的商业权利进一步达成国际协议的前景和方法	由 A32-17*所取代	A16-5	系统规划在引进新航空器机型方面的可能应用	由 A23-14 所取代
A10-5	国际民航组织与欧洲民用航空会议的关系	由 A27-17 所取代	A16-6	技术援助	由 A18-8*所取代
A10-11	国际民航组织的正式会徽和公章	由 A21-4*所取代	A16-9	地区计划实施方面的援助和咨询	由 A22-19 所取代
A10-32	就商业权利进一步达成国际协议	由 A32-17*所取代	A16-11	国际民航组织参与外层空间的探索和利用方案	由 A22-20*所取代
A10-36	航行日志	由 A32-17*所取代	A16-14	航行委员会的组成以及对其工作的参与	由 A22-4 所取代
A10-40	航空法教学	由 A31-15 所取代	A16-15	行政和财务做法和程序的协调	由 A18-6*所取代
A12-18	国际航空运输中的商业权利	由 A32-17*所取代	A16-17	计量单位的统一	由 A23-11 附录 F*所取代
A12-19	对机场和空中航行设施收费的研究	由 A32-17*所取代	A16-18	附件 5 中的计量单位	由 A23-11 附录 F*所取代
A12-30	确定 1960 年、1961 年和 1962 年的分摊比额和编制 1963 年、1964 年和 1965 年的分摊比额草案适用的原则	并入 A21-33	A16-19	国际民航组织具体针对空中航行的持续政策的综合声明	由 A18-13*所取代
A14-7	与超音速航空器投入商业服务有关的技术和经济问题	由 A22-14*所取代	A16-22	空中交通预测和预测方法	由 A32-17*所取代
A14-34	地区空运货物的研究	并入 A18-20	A16-23	地区航空运输工作 — 一般政策	由 A18-21*所取代
A15-5	设施的经济价值	由 A32-17*所取代			
A15-10	关于实施能力的地区规划	由 A21-21*所取代			
A15-17	国际航空旅行的发展	由 A18-20*所取代			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A16-24	运价的强制执行	由 A18-18*所取代	A17-10	各国对本届大会通过的保安规范和做法的实施以及国际民航组织与此类规范和做法有关的进一步工作	并入 A26-7*
A16-25	国际航班过境协定的国家参与	由 A21-28*所取代	A17-11	根据要求适用 A17-10 号决议附录 B 中规定的规范和程序	并入 A26-7*
A16-26	国际航空邮件	由 A32-17*所取代	A17-13	在实施保护国际民用航空的技术措施方面给各国的援助	并入 A26-7*
A16-27	附件 9 各项条款和国际民航组织简化手续领域中各项建议的实施	由 A32-17*所取代	A17-14	与非法干扰有关的国际合作和信息交流与传播	并入 A26-7*
A16-28	旨在加快空运乘客、行李、货物和邮件处理过程的国家和国际经营人的简化手续行动	由 A32-17*所取代	A17-16	关于非法干扰事件的报告	并入 A26-7*
A16-29	与其他组织在简化手续事项上的协调	由 A32-17*所取代	A17-17	飞行中航空器上的一般保安措施	并入 A26-7*
A16-30	国家简化手续委员会、国家间的合作以及秘书处就简化手续问题给各国的援助	由 A32-17*所取代	A17-23	关于双边航空协定与国际民航组织有关非法干扰民用航空的国际公约的联系的文件的散发	并入 A26-7*
A16-31	简化手续的改进对机场候机楼设计的影响	由 A32-17*所取代	A18-6	联合检查组的服务	由 A21-11*所取代
A16-32	协定和安排的登记	由 A27-4*所取代	A18-7	缔约国对本组织财政义务的履行	并入 A21-10*
A16-33	国际航班的共同所有权和联营	由 A32-17*所取代	A18-8	技术援助	由 A21-17*所取代
A16-34	统计专业会议和统计专家组及会议	由 A32-17*所取代	A18-9	迅速通过和批准一项关于非法劫持航空器行为以外的非法干扰国际民用航空行为的公约	并入 A21-9*
A16-36	国际航空法公约的国家参与	由 A31-15 所取代	A18-10	保护国际民用航空运输安全的额外技术措施	由 A21-23*所取代
A16-37	民用航空器的非法劫持	并入 A21-9*	A18-11	国际民航组织在国际人类环境问题会议（斯德哥尔摩，1972 年 6 月）上的立场	并入 A22-12*
A16-53	编制 1972 年、1973 年和 1974 年分摊比例草案适用的原则	由 A18-26*所取代	A18-12	有关人类环境质量的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定	并入 A22-13*
A16-54	任一缔约国所缴纳的会费在任一年度不应超过会费分摊总额的 30% 的原则的实施	由 A18-26*所取代	A18-13	关于具体针对空中航行的持续政策的综合声明	由 A21-21*所取代
A16-55	周转基金	由 A18-28*所取代	A18-14	国际民航组织技术手册	由 A23-11 附录 E*所取代
A16-56	缔约国未能履行其对本组织的财政义务时所应采取的行动	并入 A21-10*	A18-16	国际运营中航空器租用、包用和互换中产生的问题	由 A21-22*所取代
A17-2	对关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的《东京公约》（1963 年）的更广泛接受	并入 A21-9*			
A17-5	为减轻非法劫持后果而建议通过的措施	并入 A26-7*			
A17-6	关于非法劫持航空器的刑法	并入 A26-7*			
A17-7	加强现行引渡安排	并入 A26-7*			
A17-8	非法劫持的航空器、其机组、乘客和货物的返还	并入 A21-9*			
A17-9	国际民航组织的斡旋	并入 A26-7*			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A18-17	国际航空运输客货运价研究	由 A21-26*所取代	A21-23	保障国际民用航空运输免遭非法干扰行为的技术措施	由 A22-17*所取代
A18-18	运价的强制执行	由 A27-15*所取代	A21-25	从全世界的角度审议航空运输问题	由 A22-25*所取代
A18-20	地区航空运输研究	由 A32-17*所取代	A21-26	国际航空运输客货运价研究	由 A22-22 (条款 4)*所取代
A18-21	地区航空运输工作 — 一般政策	行动已完成	A21-26	条款 1 c) “给理事会, 以便提交给大会”字样	
条款 3		由 A27-17 所取代	其余条款		由 A32-17*所取代
条款 1 a)		由 A32-17*所取代	A21-28	国际航班过境协定	由 A32-17*所取代
其余条款			A21-29	运价的强制执行	由 A27-15*所取代
A18-24	确定分摊比例(最低分摊额)适用的原则	并入 A21-33	A21-33	各缔约国对国际民航组织费用的分摊	由 A31-20*所取代
A18-25	确定分摊比例(最高分摊额)适用的原则	由 A19-3*所取代	A21-36	周转基金	由 A22-33*所取代
A18-26	各缔约国间的国际民航组织费用分摊	行动已完成	A22-8	技术援助	由 A23-7*所取代
A18-27	追加拨款限额	由 A21-35 所取代	A22-9	技术援助活动的资金筹措	由 A23-8*所取代
A18-28	周转基金	由 A21-36*所取代	A22-10	基础和高级培训的奖学金和研究金	由 A23-9*所取代
A19-3	确定分摊比例(最高分摊额)适用的原则	并入 A21-33	A22-12	国际民用航空与人类环境	由 A31-11*所取代
A19-4	确定分摊比例(最低分摊额)适用的原则	并入 A21-33	A22-13	有关环境质量的标准和建议措施的制定	由 A31-11*所取代
A19-5	确定分摊比例(缔约国支付能力)适用的原则	并入 A21-33	A22-15	减轻航空器噪声问题的国家政策和方案	由 A31-11*所取代
A20-2	非法干扰民用航空行为	并入 A26-7*	A22-16	加强制止非法干扰民用航空行为的措施	并入 A26-7*
A21-4	国际民航组织的正式会徽和印章	由 A31-1 所取代	A22-17	保障国际民用航空运输免遭非法干扰行为的技术措施	并入 A26-7*
A21-8	国际民航组织与地区民用航空机构之间的关系及这些机构与不是其成员的缔约国之间的关系	由 A27-17 所取代	A22-18	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A23-11*所取代
A21-9	对有关非法干扰的公约的迅速批准	并入 A26-7*	A22-20	空中航行领域中空间技术的利用	由 A29-11 所取代
A21-10	缔约国对本组织财务义务的履行及如若未能履行所要采取的行动	由 A35-26 所取代	A22-23	特别航空运输会议	行动已完成
A21-11	联合检查组组织章程	由 A22-7 所取代	建议 1、2、3 和 4		
A21-17	技术援助	由 A22-8*所取代			
A21-18	为国家间方案分配开发计划署资金	由 A27-19*所取代			
A21-19	国际民用航空与人类环境	并入 A22-12*			
A21-21	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A22-18*所取代			
A21-22	国际运营中航空器的租用、包用和互换	由 A23-13 所取代			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
有关运价的强制执行的鉴于条款和决定条款		由 A27-15*所取代	A24-13	运价的强制执行	由 A27-15*所取代
A22-24	航空运输主要问题清单	由 A32-17*所取代	A24-14	影响国际航空运输的单方面措施	行动已完成
A22-25	从全世界的角度审议航空运输问题	由 A23-16*所取代	其余条款		由 A32-17*所取代
A22-27	未来航空燃油的供应	由 A23-20*所取代	A24-15	技术援助	由 A26-16 所取代
A22-28	国际运营中航空器的租用、包用和互换	由 A23-13 所取代	A24-16	技术援助活动的资金筹措	由 A26-17*所取代
A22-30	对语文服务所有方面的审查	行动已完成	A24-18	重申关于鼓励对国际航空法公约的批准和加入以及《海牙公约》第 11 条和《蒙特利尔公约》第 13 条规定的报告要求的决议	并入 A26-7*
A22-33	周转基金	由 A23-27*所取代	A24-19	加强制止非法劫持航空器的行为和威胁民用航空安全的其他非法行为的措施	并入 A26-7*
A23-7	技术援助	由 A24-15*所取代	A24-28	周转基金	由 A26-26*所取代
A23-8	技术援助活动的资金筹措	由 A24-16*所取代	A26-2	对国际民航组织国际文书的批准	由 A27-3*所取代
A23-9	基础和高级培训的奖学金和研究金	由 A24-17 所取代	A26-5	谴责南非的种族隔离和种族歧视政策以及应联合国大会在此方面通过的决议而采取的措施	由 A27-5**所取代
A23-10	亚音速喷气航空器的航空器噪声和发动机排放	由 A31-11*所取代	A26-7	国际民航组织有关防止对国际民用航空的干扰行为的持续政策的综合声明	由 A27-7*所取代
噪声方面		由 A28-3*所取代	A26-8	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A27-10*所取代
A23-11	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A24-7*所取代	A26-11	对不符合附件 16 要求的亚音速喷气航空器的可能限制	由 A28-3*所取代
A23-18	第二次航空运输会议, 议程项目 1	行动已完成	A26-12	国际民航组织在打击非法空运麻醉品方面的作用	由 A27-12 所取代
A23-21	鼓励对国际航空法公约的批准和加入以及《海牙公约》第 11 条和《蒙特利尔公约》第 13 条规定的报告要求	并入 A26-7*	A26-13	老年人和残疾人享用航空运输的权利	由 A32-17*所取代
A23-22	拒绝允许非法劫持的飞机着陆	并入 A26-7*	A26-14	对服务贸易感兴趣的其他国际机构与航空运输有关的活动	由 A27-14*所取代
A23-24	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)	按照条款 5 于 1983 年 12 月 31 日自动取消	A26-15	国际航空运输领域的税收	由 A29-18*所取代
A23-27	周转基金	由 A24-28*所取代	A26-16	技术援助	由 A29-20*所取代
A24-7	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A26-8*所取代	条款 7		
A24-11	本组织在国际航班的管理方面的持续工作	行动已完成			
A24-12	为有共同利益关系的发展中国家提供更多经营国际航班的机会的实用措施	由 A32-17*所取代			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

** 被 A31 废除。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A26-17	技术援助活动的资金筹措	由 A27-18 所取代	A31-6	国际民航组织关于通信、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	由 A33-15* 所取代
A26-26	周转基金	由 A27-25* 所取代	A31-11	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	由 A32-8* 所取代
A27-3	对国际民航组织国际文书的批准	由 A31-15 所取代	A31-12	服务贸易	由 A32-17* 所取代
A27-4	向国际民航组织登记航空协定和安排	由 A32-17* 所取代	A31-13	计算机订座系统	由 A32-17* 所取代
A27-7	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A29-5* 所取代	A31-14	向技术合作新政策的过渡	由 A32-21* 所取代
A27-10	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A29-7* 所取代	A31-18	财务条例的修正 (第 VI 条和第 VII 条的修正)	行动已完成
A27-14	服务贸易	由 A31-12* 所取代	A31-19	财务条例的修正 (第 V 条的修正)	行动已完成
A27-15	运价的强制执行	由 A32-17* 所取代	A31-20	各缔约国对国际民航组织费用的分摊	行动已完成
A27-16	计算机订座系统	由 A31-13* 所取代	A31-21	1996 年、1997 年和 1998 年普通基金的摊款	行动已完成
A27-25	周转基金	由 A29-30* 所取代	A31-24	1996 年、1997 年和 1998 年预算	行动已完成
A28-3	对于超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的亚音速喷气航空器的可能的运营限制	由 A31-11* 所取代	A31-25	周转基金	由 A32-28* 所取代
A29-5	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A31-4* 所取代	A31-26	清偿拖欠会费的安排 决定条款 2 和 4	由 A32-27* 所取代
A29-7	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A31-5* 所取代	A31-26	清偿拖欠会费的安排	由 A35-26 所取代
A29-8	国际民航组织通信、导航和监视/空中交通管理 (CNS/ATM) 系统	由 A31-6* 所取代	A32-5	国际民航组织航行委员会 50 周年纪念	行动已完成
A29-9	通信、导航和监视/空中交通管理 (CNS/ATM) 系统实施的协调统一	由 A31-6* 所取代	A32-8	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	由 A33-7* 所取代
A29-12	民用航空对高空大气层的环境影响	由 A31-11* 所取代	A32-9	防止外来侵入物种的引入	由 A33-18* 所取代
A29-18	国际航空运输领域的税收	由 A32-17* 所取代	A32-10	国际评估标准和关于 2000 年遵守情况的通报	行动已完成
A29-20	向技术合作新政策的过渡	由 A31-14* 所取代	A32-14	国际民航组织关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A33-14* 所取代
A29-30	周转基金	由 A31-25* 所取代	A32-15	国际民航组织全球航空安全计划	由 A33-16 所取代
A29-31	清偿拖欠会费的安排	由 A31-26* 所取代	A32-17	国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明	由 A33-19* 所取代
A29-34	外部审计员的任命	由 A35-31 所取代			
A31-4	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A32-22* 所取代			
A31-5	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A32-14* 所取代			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A32-18	保护护照安全和完整方面的国际合作	由 A33-19*所取代	A33-7	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	由 A35-5 所取代
A32-21	向技术合作新政策的过渡	由 A33-21*所取代	A33-8	国际民航组织普遍安全监督审计计划的继续和扩展	由 A35-6 所取代
A32-22	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A33-2*所取代	A33-10	国际航空安全财务机制(IFFAS)的建立	由 A35-8 所取代
A32-23	便携式防空系统出口管制	由 A35-11 所取代	A33-14	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	由 A35-14 所取代
A32-25	确认理事会会在为已加入《公约》的国家摊派普通基金缴款和确定其周转资金预付款方面采取的行动	行动已完成	A33-15	国际民航组织关于通信、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	由 A35-15 所取代
A32-27	对清偿长期未偿欠款的奖励	由 A33-27*所取代	A33-18	防止外来侵入物种的引入	由 A35-19 所取代
A32-28	周转基金	由 A33-28*所取代	A33-19	国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明	由 A35-18 所取代
A32-30	本组织 1995 年、1996 年和 1997 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A33-21	新技术合作政策的更新	由 A35-20 所取代
A32-31	1995 年、1996 年和 1997 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署项目有关财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A33-22	2000 和 2001 年财政年度账目的外部审计安排	由 A35-31 所取代
A33-2	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A35-9 所取代	A33-27	对清偿长期欠款的奖励办法	由 A35-27 所取代
			A33-28	周转基金	由 A35-28 所取代

附录 B

列明出处整合而成的决议一览表

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, A15-9	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。见本文件附录 A。

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	A14-4	A16-13
A1-44	A16-26	A14-32	A16-23*
A1-45	A16-32*	A14-34	A18-20
A2-8	A16-14	A14-35	A16-34
A2-13	A16-33	A14-36	A16-27, A16-28, A16-29 和 A16-30
A2-15	A16-29	A14-38	A16-36
A2-22	A16-32*	A14-48	A16-54*
A4-4	A16-14*	A15-4	A16-6*
A4-6	A16-13	A15-5	A16-9*和 A16-10
A4-17	A16-33	A15-8,	
A4-20	A16-6*	附录 H	A16-9*
A6-2	A16-56*	A15-17	A18-20
A7-1	A16-56*	A15-19	A16-6*和 A16-23*
A7-6	A31-15	A15-20	A16-23*
A8-7	A16-56*	A15-21	A16-42*
A9-6	A16-56*	A15-23	A16-27 和 A16-28
A10-6	A16-6*	A15-36	A16-54*
A10-9	A16-14*	A16-3	A22-13
A10-33	A16-26	A16-4	A31-11
A10-35	A16-27, A16-28, A16-29 和 A16-30	A16-36	A31-15
A10-38	A16-34	A16-37	A21-9*
A10-39	A16-36	A16-56	A21-10
A10-40	A31-15	A17-2	A21-9*
A11-14	A16-54*	A17-3	A21-9*
A12-5	A16-9*和 A16-10	A17-5	A26-7*
A12-8	A16-6*	A17-6	A26-7*
A12-20	A16-34	A17-7	A26-7*
A12-21	A16-27, A16-28, A16-29 和 A16-30	A17-8	A21-9*
A12-23	A16-36	A17-9	A26-7*
A12-30	A21-33	A17-10	A26-7*
A14-3	A16-6*	A17-11	A26-7*
		A17-13	A26-7*
		A17-14	A26-7*

* 不再有效。见本文件附录 A。

决议	并入以下决议	决议	并入以下决议
A17-16	A26-7 ^a	A22-15	A31-11
A17-17	A26-7 ^a	A22-16	A26-7 ^a
A17-23	A26-7 ^a	A22-17	A26-7 ^a
		A22-28	A23-13
A18-7	A21-10		
A18-9	A21-9 ^a	A23-10	A31-11
A18-11	A22-12	A23-21	A26-7 ^a
A18-12	A22-13	A23-22	A26-7 ^a
A18-16	A23-13		
A18-24	A21-33	A24-18	A26-7 ^a
A18-25	A21-33	A24-19	A26-7 ^a
A19-3	A21-33	A27-3	A31-15
A19-4	A21-33		
A19-5	A21-33	A28-3	A31-11
A20-2	A26-7 ^a	A29-8	A31-6
		A29-9	A31-6
A21-9	A26-7 ^a	A29-12	A31-11
A21-19	A22-12		
A21-22	A23-13		
A22-12	A31-11		
A22-13	A31-11		
A22-14, 指示条款			
1 c) 和 3 a) 1)	A31-11		
ii)			

* 不再有效。见本文件附录 A。

附录 D

有效决议主题索引

- 《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-10) 制定：A35-14，附录 K (II-7)
实施：A35-14，附录 M (II-8)
- GNSS
见通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM)
- 安全
数据收集和处理：A35-17 (II-18)
人的因素：A35-14，附录 W (II-14)
- 安全监督
审计计划：A32-11 (I-49); A33-9 (I-51); A35-6 (I-50); A35-7 (I-52)
改进：A29-13 (I-48)
- 巴勒斯坦解放组织：作为观察员参加 ICAO：A22-6 (I-30)
- 保安规范和措施
见非法干扰
- 标准：
定义：A35-14，附录 A (II-2)
制定：A35-14，附录 A (II-2)
实施：A35-14，附录 D (II-4)
- 表决权中止：A35-26 (X-14)
- 不循规/扰乱性旅客：违法：国家立法：A33-4 (V-4)
- 财务条例：A12-35 (X-1); A14-54 (X-1); A14-55 (X-1); A18-27 (X-1);
A21-35 (X-1); A24-29 (X-1); A32-29 (X-1); A33-29 (X-2); A35-25
(X-4)
- 差异 (SARPs 和 PANS)：A35-14，附录 D (II-4)
- 超音速航空器
见航空器
- 出版物：A1-54 (IX-3)
- 传染病：保护和预防：旅客和机组：A35-12 (I-43)
- 大会
特别大会：A14-5 (I-15)
邀请：A5-3 (I-16)
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
失效的决议：A16-1; A18-1; A21-1; A22-1; A23-1; A24-6; A26-6;
A27-6; A29-4; A31-3; A32-4; A33-6; A35-4; 附录 A
议事规则：(I-15)
阿拉伯文本：A25 决定 (I-16)
俄文文本：A22 决定 (I-15)
会议频率和场址：A8-1 (I-14); A16-13 (I-16); A22 决定 (I-16)
- 地面人员的雇佣条件：A35-14，附录 S (II-12)
- 地面设施的运营机构：A16-10，第 2 条款 (IV-4)
- 地区办事处：秘书处：A35-14，附录 U (II-13)
- 地区补充程序 (SUPPS)
- 地区计划
筹资：A16-10 (IV-3)
制定：A35-14，附录 K (II-4)
执行：A22-19 (II-16); A35-14，附录 M (II-8)
自愿捐助设备和资金：A16-7，第 6 条 (VI-8)
- 地区计划的实施：A22-19 (II-16)
- 地区民航机构：与 ICAO 的关系：A27-17 (I-29)
- 缔约国
关于技术援助的行动：A26-16，第 10-20 条 (VI-2)
合作：调查：航空器事故：A35-14，附录 V (II-13)
合作，民用航空安全：A25-3 (I-7)
合作，恢复机场运营：A22-11 (VI-7)
履行财务义务：见欠款
地面人员的雇佣：A35-14，附录 S (II-12)
参加技术工作：A35-14，附录 T (II-12)
与 ICAO 的关系：A1-14 (I-21); A1-15 (I-23); A2-26 (I-21); A2-27
(I-22)
- 缔约国之间的合作：民用航空的安全：A25-3 (I-7)
- 对国家的援助 (参见技术合作)
为地区计划供资：A16-10 (IV-3)
地区计划的实施：A16-10 (IV-3); A22-19 (II-16); A35-14，附录 M
(II-8)
SARPs 和 PANS 的实施：A35-14，附录 D (II-4)
出访，技术秘书处：A35-14，附录 U (II-13)
人员和设备，恢复机场运营：A22-11 (VI-7)
搜寻与援救服务：A35-14，附录 O (II-10)
- 俄罗斯航空器，恐怖主义行为和摧毁：A35-1 (I-26)
- 法律委员会：A7-5 (I-13)
- 飞行机组，合格证和执照：A35-14，附录 G (II-5)
- 飞行数据记录系统：规范：A35-16 (II-18)
- 非法干扰
摧毁飞行中的航空器：A27-9 (VII-9); A33-1 (VII-1); A35-1 (I-26)
大会宣言：A17-1 (VII-2)
理事会：行动：A35-9，附录 G (VII-7)
一般政策：A35-9，附录 A (VII-3)
国际法律文书：A35-9，附录 B (VII-4)
国际组织：合作：A35-9，附录 H (VII-8)
便携式防空系统出口管制：A35-11 (VII-9)
航空器的滥用：宣言：A33-1 (VII-1)
国家：行动：A35-9，附录 D (VII-5); A35-9，附录 E (VII-6)
技术保安措施：A35-9，附录 C (VII-4); A35-9，附录 F (VII-7)
- 非法劫持航空器 (参见非法干扰)：A35-9 (VII-2)
- 工作方案
空中航行：A24-8 (II-16)

- 工作人员养恤金委员会: A3-9 (VIII-3)
- 古巴航空器, 破坏和摧毁: A22-5 (I-25)
- 国际公务员制度委员会: A21-12 (I-30)
- 国际航空安全财务机制 (IFFAS): A35-8 (I-54)
- 国际和平日: A24-1 (I-45)
- 国际民航组织
 会徽和公章: A31-1 (I-21)
 50 周年庆祝 (1994 年): A29-1 (I-1)
 增强有效性: A31-2 (I-17); A32-1 (I-19); A33-3 (I-20)
 成员: A1-3 (I-8); A1-9 (I-9)
 永久地址: A8-4 (I-16); A8-5 (I-17)
 政策: 法律领域: A31-15 (V-1)
 政策: 法律领域: 一般政策: A31-15, 附录 A (V-1)
- 国际民航组织的会徽和公章: A31-1 (I-21)
- 国际民用航空公约, 1944 年
 见芝加哥公约, 1944 年
- 国际文书, ICAO
 批准状况: A31-15, 附录 C (V-1)
- 国际组织
 与 ICAO 的关系: A1-10 (I-27); A1-11 (I-27); A5-3 (I-16)
 联合国
 见联合国
- 航空保安行动计划: 财务捐助: A35-10 (VII-8)
- 航空承运人经济: A35-18, 附录 G (III-9)
- 航空法
 公约: A31-15, 附录 B (V-1)
 讲授: A31-15, 附录 D (V-2)
- 航空器
 设计规范: A33-11 (I-46)
 灭虫: A35-13 (I-44)
 租用, 包用和互换: A23-13 (II-21)
 新机型, 系统规划: A23-14 (II-20)
 噪声: 政策和方案: A35-5, 附录 C (I-34)
 噪声, 亚音速: A35-5, 附录 D (I-35)
 超音速: A35-5, 附录 G (I-38)
- 航空器发动机排放: A35-5, 附录 I (I-40)
- 航空邮件: A35-18, 附录 H (III-9)
- 航空运输
 综合声明: 国际民航组织的政策: A35-18 (III-1)
 服务: A27-13 (I-45)
- 航空战争风险保险: 援助: A33-20 (V-5)
- 航路: 极地航路的使用: A33-13 (II-15)
- 航行安全: A32-6 (I-26)
- 和平与安全: A5-5 (I-28)
- 环境保护
 总则: A35-5, 附录 A (I-32)
 ICAO 政策和做法: A35-5 (I-31)
 外来侵入物种, 预防: A35-19 (I-42)
- 会议
 空中航行: A35-14, 附录 B (II-3); A35-14, 附录 C (II-3); A35-14, 附录 L (II-8)
 文件: A3-5 (IX-4); A35-14, 附录 B (II-3); A35-14, 附录 L (II-8)
 ICAO, 巴解组织作为观察员参加: A22-6 (I-30)
 非正式: A22-19, 条款 c) (II-16)
 筹备和进行: A11-16 (I-20)
 专门机构, 邀请解放运动: A21 号决定 (I-30)
- 机场
 噪声: A35-5, 附录 E (I-36)
 提供: A35-14, 附录 Q (II-11)
 恢复运营: A22-11 (VI-7)
- 机场和空域拥挤: A27-11 (II-20)
- 机场和空中航行服务: A35-18, 附录 F (III-8)
- 计量单位: A35-14, 附录 F (II-5)
- 技术工作: 国家的参与: A35-14, 附录 T (II-12)
- 技术合作
 国家的行动: A26-16, 第 10-20 条 (VI-2)
 活动和政策: A26-16 (VI-1); A35-21 (VI-4)
 对应人员: A26-16, 第 18 条 (VI-3)
 专家: A26-16, 第 21-22 条 (VI-3)
 筹资活动: A27-18 (VI-5)
 SARPs、PANS 和地区计划的实施: A35-14, 附录 D (II-4); A35-14, 附录 M (II-8)
 政策: A26-16, 第 1-9 条 (VI-1); A35-20 (VI-3)
 培训研究金和奖学金: A24-17 (VI-6)
 培训中心和机构: A16-7, 第 4 和 5 条 (VI-8); A26-16, 第 5 和 13 条 (VI-1)
- 简化手续: A35-18, 附录 D (III-6)
- 建议措施
 定义: A35-14, 附录 A (II-2)
 制定: A35-5, 附录 B (I-33)
 制定: A35-14, 附录 A (II-2)
 执行: A35-14, 附录 D (II-4)
- 奖学金和研究金: A16-7 (VI-7); A24-17 (VI-6)
- 劫机
 见非法干扰
- 经济发展: A26-16 第 1 和 3 个鉴于 (VI-1)
- 经济管理: A35-18, 附录 A (III-2)
- 酒精: 滥用: 检测方案: A33-12 (II-23)
- 空域拥挤
 见机场和空域拥挤
- 空中航行服务程序 (PANS)
 制定: A35-5, 附录 B (I-33)
 制定: A35-14, 附录 A (II-2)
 执行: A35-14, 附录 D (II-4)
- 空中航行设施和服务
 经济理由: A16-10 (IV-3)
 实施: A22-19 (II-16); A35-14, 附录 M (II-8)
 联合融资: A1-65 (IV-1)
 地区计划和地区补充程序: A35-14, 附录 K (II-7)
 SARPs 和 PANS: A35-14, 附录 A (II-2)
 搜寻与援救: A35-14, 附录 O (II-10)
- 空中航行委员会
 组成: A22-4 (I-12)

- 委员名额: A18-2 (I-12); A27-2 (I-13)
专家组: A35-14, 附录 C (II-3)
语言的使用: A22-29 (IX-1)
- 空中航行政策: A15-9 (II-1); A35-14 (II-1)
- 空中交通
军民协调: A35-14, 附录 P (II-11)
服务, 空域划分: A35-14, 附录 N (II-9)
服务的提供: A35-14, 附录 X (II-14)
- 黎巴嫩航空器被改航和劫持: A20-1 (I-23)
- 理事会
仲裁机构: A1-23 (I-16)
特别会议: A24-5 (I-24)
成员国的义务: A4-1 (I-12)
成员的增加: A13-1 (I-9); A17A-1 (I-10); A21-2 (I-10); A28-1 (I-11); A28-2 (I-11)
- 利比亚航空器被击落: A19-1 (I-23)
- 联合国
与 ICAO 的协定: A1-2 (I-27)
经社理事会关于教育和培训的第 906 号决议: A26-16, 第 6 条 (VI-1)
通行证: A2-25 (I-28)
与 ICAO 的关系: A2-24 (I-28)
十周年: A9-16 (I-29)
- 联合国和专门机构: 联合检查组: A22-7 (I-30)
- 联合国开发计划署 (UNDP): A26-16 (VI-1); A35-30 (X-17)
- 联合检查组: A22-7 (I-30)
- 联合融资: A1-65 (IV-1); A14-37 (IV-3); A16-10 (IV-3)
- 镰形血球症状: A21-24 (II-22)
- 麻醉药物
制止非法空运: ICAO 的作用: A27-12 (I-42)
检测方案: A33-12 (II-23)
- 秘书处:
任命和晋升: A1-8 (VIII-2)
一般政策: A1-51 (VIII-1)
地域分配: A4-31 (VIII-1); A14-6 (VIII-1); A24-20 (VIII-2)
特权与豁免: A2-27 (I-22)
招聘政策: A14-6, 第 2 和 3 条 (VIII-2)
借调: A1-51, 第 3 条 (VIII-1)
短期任命: A14-6, 第 2 条 (VIII-2)
技术: A35-14, 附录 U (II-13)
技术援助专家: A26-16, 第 17、21 和 22 条 (VI-2)
- 民用航空: 环境影响: A35-5, 附录 H (I-39)
- 民用航空器: 滥用: 宣言: A33-1 (VII-1)
- 培训
航空: A16-7 (VI-7); A24-17 (VI-6); A27-20 (VI-6); A35-14, 附录 H (II-5)
中心和机构: A16-7, 第 4 和 5 条 (VI-8); A26-16, 第 5 和 13 条 (VI-1)
协调 (技术合作): A26-16, 第 6 条 (VI-1)
设备: A16-7 (VI-7); A27-20 (VI-6)
- 欠款: 清偿: A34-1 (X-16); A35-26 (X-14); A35-27 (X-15)
- 全球规则的协调一致: A29-3 (I-45)
- 全球航空安全计划 (GASP): A33-16 (II-17)
- 全球空地通信
见通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM)
- 人道主义飞行: A29-14 (I-57)
- 商业权利
见协定和协议
- 审计报告: A35-29 (X-17)
- 事故
事故和事故征候记录: 不予公布: A33-17 (I-56)
对遇难者的援助: 规章和方案: A32-7 (I-58)
调查: A19-1 (I-23); A35-14, 附录 V (II-13)
预防: A31-10 (I-55)
- 适航证: A33-11 (I-46); A35-14, 附录 G (II-5)
- 手册, 技术: A35-14, 附录 E (II-4)
- 税收: A35-18, 附录 E (III-7)
- 搜寻与援救服务: A35-14, 附录 O (II-10)
- 摊款
确认和确定: A35-23 (X-10)
支付, 延误: A26-23 (X-6)
原则: A21-33 (X-5); A23-24 (X-5)
2002-2004 年比额: A33-26 (X-6)
2005-2007 年比额: A35-24 (X-8)
- 特权与豁免: A2-26 (I-21); A2-27 (I-22); A26-3 (I-22)
- 条约法: 1986 年维也纳公约: 确认 A33-5 (I-22)
- 通告: A35-14, 附录 E (II-4)
- 通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM)
综合声明: ICAO 政策和做法: A35-15 (I-46)
1998 年会议的后续行动: A32-12 (I-48)
全球空地通信: 法律方面: A29-19 (I-8)
全球导航卫星系统 (GNSS):
国家的权利和义务宪章: A32-19 (V-2)
实施: 法律方面: A32-20 (V-3); A35-3 (V-6)
法律和体制方面: A35-3 (V-6)
- 通信: A35-14, 附录 R (II-12)
- 通行证: A2-25 (I-28)
- 统计: A35-18, 附录 B (III-5)
- 土地使用: 规划与管理: A35-5, 附录 F (I-37)
- 外部审计员: A5-10 (X-18); A35-31 (X-18)
- 外层空间: A29-11 (I-31)
- 文件
发送: A3-5 (IX-4); A35-14, 附录 B (II-3); A35-14, 附录 L (II-8)
出版物和分发: A24-21 (IX-3)
- 无线电话通信: 英语: 能力: A32-16 (II-23)
- 无线电频谱: ICAO 的政策: A32-13 (I-56)
- 无线电助航设施
见助航设施
- 物质滥用
药物和酒精: 检测方案: A33-12 (II-23)

- 工作地点：ICAO 的作用：A29-16 (II-22)
- 吸烟：限制：国际旅客航班：A29-15 (I-43)
- 系统
开发的协调：A35-14，附录 I (II-6); A35-14，附录 J (II-7)
规划：A23-14 (II-20)
- 协定和协议
双边，地区计划的实施：A22-19，条款 b) (II-16)
国际民航组织—联合国：A1-2 (I-27)
联合国通行证：A2-25 (I-28)
- 新闻政策：A1-15 (I-23)
- 信托基金：A26-16，第 15 条 (VI-2)
- 信息和通信技术 (ICT) 基金：A33-24 (X-18); A35-32 (X-19)
- 研究与开发的协调：A35-14，附录 I (II-6)
- 耶路撒冷机场：A21-7 (I-24); A23-5 (I-24)
- 伊拉克入侵科威特：航空后果：A28-7 (I-25)
- 以色列：A19-1 (I-23); A20-1 (I-23)
- 有控飞行撞地 (CFIT)
防止方案：实施：A31-9 (I-54)
- 语言
阿拉伯文，在 ICAO 扩大服务：
A26 决定：(IX-2); A29-21 (IX-2)
有限使用：A21 决定 (IX-2)
在大会上的使用：A23 决定 (IX-2)
中文，在 ICAO 扩大服务：A31-16 (IX-2)
引入：A22 决定 (IX-2)
服务：A22-30 (IX-1); A31-17 (IX-1)
使用：空中航行委员会：A22-29 (IX-1)
- 预测和经济规划：A35-18，附录 C (III-5)
- 预算
2002-2003-2004：A33-23 (X-10)
- 2005-2006-2007：A35-22 (X-12)
- 争端，解决：A1-23 (I-16)
- 证书
适航：A35-14，附录 G (II-5); A33-11 (I-46)
飞行机组，合格和执照：A21-24 (II-22); A35-14，附录 G (II-5)
- 芝加哥公约，1944 年
修正政策：A4-3 (I-1)
第三条分条 — 增加：A25-1 (I-6); A25-2 (I-7); A27-1 (I-7)
第四十五条 — 永久地址：A8-4 (I-16); A8-5 (I-17)
第四十八条第一款 — 大会特别会议：A14-5 (I-15)
第五十条第一款 — 理事会成员：A13-1 (I-9); A17A-1 (I-10);
A21-2 (I-10); A28-1 (I-11); A28-2 (I-11)
第五十六条 — 空中航行委员会：A28-2 (I-11); A22-4 (I-12);
A27-2 (I-13)
第八十三条分条 — 增加：A23-3 (I-5)
第八十三条分条 — 某些职能和义务的转移：A23-2 (I-5)
第九十三条分条 — 国际民航组织成员国：A1-3 (I-8)
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-14)
正式文本，中文：A32-2 (I-4)
正式文本，法文和西班牙文：A16-16 (I-2)
正式文本，俄文：A22-2 (I-3)
最后条款，修正：A22-3 (I-3); A24-3 (I-3); A31-29 (I-4); A32-3 (I-4)
- 执照，飞行机组：A21-24 (II-22); A35-14，附录 G (II-5)
- 周转基金：A35-28 (X-13)
- 助航设施
研究与开发的协调：A35-14，附录 I (II-6)
试验：A35-14，附录 R (II-12)
- 专家
地区办事处：A35-14，附录 U (II-13)
技术援助：A26-16，第 21-22 条 (VI-3)
- 专家组：A35-14，附录 C (II-3)
- 总部：永久地址 A8-4 (I-16); A8-5 (I-17)

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-27	A8-1	I-14	A21-24	II-22
A1-3	I-8	A8-4	I-16	A21-33	X-5
A1-8	VIII-2	A8-5	I-17	A22-1	A-4
A1-9	I-9	A9-16	I-29	A22-2	I-3
A1-10	I-27	A11-16	I-20	A22-3	I-3
A1-11	I-27	A13-1	I-9	A22-4	I-12
A1-14	I-21	A14-5	I-15	A22-5	I-25
A1-15	I-23	A14-6	VIII-1	A22-6	I-30
A1-23	I-16	A14-37	IV-3	A22-7	I-30
A1-51	VIII-1	A15-9	II-1	A22-11	VI-7
A1-54	IX-3	A16-1	A-1	A22-19	II-16
A1-65	IV-1	A16-7	VI-7	A22-29	IX-1
A2-24	I-28	A16-10	IV-3	A22-30	IX-1
A2-25	I-28	A16-13	I-16	A23-1	A-5
A2-26	I-21	A16-16	I-2	A23-2	I-5
A2-27	I-22	A17-1	VII-2	A23-3	I-5
A3-5	IX-4	A17A-1	I-10	A23-5	I-24
A3-9	VIII-3	A18-1	A-2	A23-13	II-21
A4-1	I-12	A18-2	I-12	A23-14	II-20
A4-3	I-1	A19-1	I-23	A23-24	X-5
A4-31	VIII-1	A20-1	I-23	A24-1	I-45
A5-3	I-16	A21-1	A-3	A24-3	I-3
A5-5	I-28	A21-2	I-10	A24-5	I-24
A5-10	X-18	A21-7	I-24	A24-6	A-5
A7-5	I-13	A21-12	I-30	A24-8	II-16

*注：关于失效的决议，见 A16-1 号决议（截至大会第十五届会议的决议）及 A18-1、A21-1、A22-1、A23-1、A24-6、A26-6、A27-6、A29-4、A31-3、A32-4、A33-6 和 A35-4 号决议以及本文件的附录 A。

除列在本索引中的决议外，其他九项决议亦有效，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。
- A12-35、A14-54、A14-55、A18-27、A21-35 和 A24-29：这些决议是关于财务条例的。财务条例的现行版本见于 Doc 7515 号文件。

决议	页码	决议	页码	决议	页码
A24-17	VI-6	A31-3	A-8	A33-29	X-2
A24-20	VIII-2	A31-9	I-54	A34-1	X-16
A24-21	IX-3	A31-10	I-55	A35-1	I-26
A25-1	I-6	A31-15	V-1	A35-2	VII-10
A25-2	I-7	A31-16	IX-2	A35-3	V-6
A25-3	I-7	A31-17	IX-1	A35-4	A-10
A26-3	I-22	A31-29	I-4	A35-5	I-31
A26-6	A-6	A32-1	I-19	A35-6	I-50
A26-16	VI-1	A32-2	I-4	A35-7	I-52
A26-23	X-6	A32-3	I-4	A35-8	I-54
A27-1	I-7	A32-4	A-9	A35-9	VII-2
A27-2	I-13	A32-6	I-26	A35-10	VII-8
A27-6	A-6	A32-7	I-58	A35-11	VII-9
A27-9	VII-9	A32-11	I-49	A35-12	I-43
A27-11	II-20	A32-12	I-48	A35-13	I-44
A27-12	I-42	A32-13	I-56	A35-14	II-1
A27-13	I-45	A32-16	II-23	A35-15	I-46
A27-17	I-29	A32-19	V-2	A35-16	II-18
A27-18	VI-5	A32-20	V-3	A35-17	II-18
A27-20	VI-6	A32-29	X-1	A35-18	III-1
A28-1	I-11	A33-1	VII-1	A35-19	I-42
A28-2	I-11	A33-3	I-20	A35-20	VI-3
A28-7	I-25	A33-4	V-4	A35-21	VI-4
A29-1	I-1	A33-5	I-22	A35-22	X-12
A29-3	I-45	A33-6	A-9	A35-23	X-10
A29-4	A-7	A33-9	I-51	A35-24	X-8
A29-11	I-31	A33-11	I-46	A35-25	X-4
A29-13	I-48	A33-12	II-23	A35-26	X-14
A29-14	I-57	A33-13	II-15	A35-27	X-15
A29-15	I-43	A33-16	II-17	A35-28	X-13
A29-16	II-22	A33-17	I-56	A35-29	X-17
A29-19	I-8	A33-20	V-5	A35-30	X-17
A29-21	IX-2	A33-23	X-10	A35-31	X-18
A31-1	I-21	A33-24	X-18	A35-32	X-19
A31-2	I-17	A33-26	X-6		

© ICAO 2005
4/05, C/P1/20

Order No. 9848
Printed in ICAO



前言

本文件载有国际民航组织大会第三十五届会议（2004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：

- 被宣布失效的决议或失效的部分一览表（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）；
- 有效决议索引（附录 E）。

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，以及附录 A 中所列失效决议标题的译文。

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。

目录

	页码		页码
第 I 部分 — 根本法律和一般政策事项	I-1	第 VII 部分 — 非法干扰	VII-1
国际民用航空公约.....	I-1	总则	VII-1
国际民航组织成员资格.....	I-8	国际民航组织关于非法干扰的	VII-2
本组织及其机构.....	I-9	持续政策.....	VII-9
大会议事规则.....	I-15	有关非法干扰的其他事项	VII-9
与缔约国的关系.....	I-21	第 VIII 部分 — 组织和人事	VIII-1
与国际组织和其他机构的关系.....	I-27	组织事项	VIII-1
关于特别方案的一般政策.....	I-31	一般人事政策	VIII-1
第 II 部分 — 空中航行	II-1	征聘和人员配置	VIII-1
空中航行委员会、其附属机构、技术会议和		任命和晋级	VIII-2
国家的参与.....	II-1	杂项	VIII-3
技术秘书处.....	II-1	第 IX 部分 — 语文和行政服务	IX-1
关于空中航行的持续政策和相关做法.....	II-1	语文	IX-1
附件、空中航行服务程序和手册.....	II-15	行政事务	IX-3
地区计划.....	II-15	第 X 部分 — 财务	X-1
实施.....	II-16	财务条例	X-1
空中航行领域的工作方案.....	II-16	摊款	X-5
特别方案.....	II-17	预算	X-10
航空器的适航性和运行.....	II-21	周转基金	X-13
人员执照颁发和培训.....	II-22	拖欠的会费	X-14
航空器事故调查.....	II-24	账目和审计	X-17
计量单位.....	II-24	杂项	X-18
地面设施、服务和人员.....	II-24	附录 A	A-1
防止非法干扰行为的技术措施.....	II-24	大会失效决议	A-1
第 III 部分 — 航空运输	III-1	大会第十六届会议后宣布失效的决议或决议	
关于航空运输的持续政策.....	III-1	部分一览表（列在 A18-1、A21-1、A22-1、	
第 IV 部分 — 合资联营	IV-1	A23-1、A24-6、A26-6、A27-6、A29-4、	
第 V 部分 — 法律事项	V-1	A31-3、A32-4、A33-6 和 A35-4 号决议中	
第 VI 部分 — 技术合作	VI-1	的除外）	A-11

	页码		页码
附录 B.....	B-1	附录 D.....	D-1
列明出处整合而成的决议一览表		有效决议主题索引	
附录 C.....	C-1	附录 E.....	E-1
经过整合并标明了整合后所产生的决议一览表		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》法文和西班牙文文本；

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英文、阿拉伯文、中文、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: 全球空一地通信的法律问题

鉴于法律委员会在其第二十八届会议上审议了“全球空一地通信的法律问题”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，任何人均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。

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规则 45* 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。

A22-4: 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，航行委员会应由理事会从缔约国提名的人选中任命的十五名委员组成，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缔约国尽可能全面参与航行委员会的工作作出规定；

鉴于通过理事会制定适当的程序，可以实现与《公

* 现为规则 55。

约》的要求一致的上述目标；和

鉴于大会审查了 A2-8 (条款 3 的部分内容和条款 4)、A4-4 和 A10-9 号决议，决定根据 A15-2 号决议把这些决议加以整合后再行废止；

大会：

1. 决定指示理事会每次决定航行委员会新的任命时，力图确保从所有缔约国获得提名，然后从中选出委员会十五名委员；

2. 敦促所有缔约国，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缔约国一名以上的被提名人，并充分考虑到世界每个区域都有代表参加是适宜的；

4. 建议理事会采取措施，规定并鼓励每个缔约国尽可能全面参与委员会的工作；

5. 宣布本决议取代 A16-14 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；

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。”

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、第二十二和第二十五届会议决定（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。

A31-2: 增强国际民航组织的有效性

鉴于 50 多年来，国际民航组织遵照《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第二部分，卓有成效地履行了职能；

鉴于《芝加哥公约》第四十四条所表述的本组织基本宗旨与第五十四和第五十五条所表述的理事会职能仍然至关重要；

鉴于本组织正面临具有技术、经济、社会和法律性质的新的和迅速演变的挑战；和

鉴于本组织需要在航空界正经历财务困难之际有效地应对这些挑战；

大会：

1. 对理事会和秘书长在制定本组织的《战略行动计划》方面所取得的进展表示赞赏；

2. 核可理事会已作出的继续制定《战略行动计划》和建立包括年度进度审查在内的监督机制的决定；

3. 指示理事会和秘书长在其各自权限范围内：

a) 加强努力，结合提高有效性、透明度和问责制并推动开展方案预算的系统规划过程，继续制定《战略行动计划》；和

b) 向缔约国提供《战略行动计划》，并向大会每届常会提交最新版本以及相关三年期间的执行进度报告；

4. 指示理事会：
- a) 简化大会工作方法和程序，以提高透明度和效率，并从下届常会起，缩短大会会期；
 - b) 对理事会及其附属机构的决策过程、工作方法和程序进行集中审查，以期理顺关系、赋予权力和提高本组织的成本效益；
 - c) 确保具有向理事会进行独立报告程序的监督机制的有效性，以提高方案的有效性、透明度和问责制；

5. 请秘书长在其权限范围内，通过程序、管理和行政改革，继续带头提高本组织的有效性和效率，并就此向理事会提出报告；

6. 请理事会和秘书长在实施上述第 3 至 5 款时，充分考虑本决议附录中不安全的考虑事项清单；和

7. 请理事会向各国通报截至 1997 年 5 月 1 日在实施本决议第 3 至 5 款方面的进展情况，并向大会下届常会提交一份详尽的报告。

附录

增强国际民航组织有效性的 考虑事项清单

系统规划过程（决议第 3 a)款）

- a) 建立《战略行动计划》和《方案预算》之间直接而透明的联系；
- b) 建立拟订注重在战略级别上分配资源而非行政细目（“自上而下”而非“自下而上”）的《方案预算》的程序；
- c) 建立设定目标、预期结果、优先事项和指标以及运用业绩指标的程序；
- d) 在《战略行动计划》框架内，由相关附属机构和秘书处各办公室制定更加具体的计划（例如，更新航空领域的《技术工作方案》）；

- e) 由秘书处不断审查并由理事会及各附属机构定期审查《战略行动计划》的执行进度；和
- f) 至少每三年增订和更新《战略行动计划》一次。

大会工作方法和程序（决议第 4 a) 款)

- a) 简化议程和减少文件，注重战略和高级别政策事项、主要优先领域和资源分配；
- b) 遵守为编写和分发文件确定的最后期限；
- c) 向当选官员提供更加全面的情况简报；
- d) 简化报告程序，特别是避免相同文件在不同机构中进行不必要的重复介绍和审议；
- e) 取消委员会会议记录的要求（本届会议已经暂停）；
- f) 改进进行一般发言和遵守指定会议时间的程序；和
- g) 引进更加现代和有效的表决程序，特别是用于理事会的选举。

注：如果要求对大会议事规则（Doc 7600/5 号文件）作出修订，须在大会下届常会之前提前通知各国，以便有关修正在该届会议开始之时即可获得通过并立即生效。

理事会决策过程、工作方法和程序（决议第 4 b) 款)

审查时应作为中心议题的有：

- a) 理事会按照《芝加哥公约》继续履行其职能和任务并特别注重高级别政策问题的概念；和
- b) 秘书长按照《芝加哥公约》第五十四条第八款，作为本组织行政首长，在采取管理行动和作出管理决定时履行其职责。

监督机制（决议第 4 c) 款)

这一方面的重点在于向理事会**独立和直接**报告国际

民航组织所有方案的有效性、透明度和问责制的有力的程序。按照通常的审计惯例，秘书长有机会就独立报告发表意见，但不得改动。

提高本组织有效性和效率的其他措施(决议第 5 款)

- a) 引进更加及时地制定或有必要时修订航空法文书、国际民航组织标准和建议措施以及地区航空计划的程序；
- b) 更加着重于鼓励国家批准航空法文书和尽可能在世界最大范围内执行国际民航组织标准和建议措施；
- c) 改善和加快与缔约国的通信，特别是与标准和措施有关的通信，其中包括更加广泛地使用电子传输；
- d) 在确保全球一级进行适当协调的同时，加强给予地区规划过程的自主程度和给予国际民航组织地区办事处的有关授权和资源；
- e) 审查国际民航组织和其他（航空和相关的非航空全球性和地区性）机构之间的关系，以便界定各自的职责范围、消除重叠部分并酌情建立联合方案；
- f) 规定航空界所有利益关系方，其中包括提供服务者和企业，适当参与国际民航组织的活动；
- g) 简化国际民航组织一般会议的时间安排和文件提交，并缩短其会期；和
- h) 审议在必要时邀请外部专家协助上述任何事项的可行性和可取性。

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保安的工作；

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) 改进标准和措施的建议的制定和通过过程，

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、保安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保安问题的专家机构；

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保安至关重要的标准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，并由国际组织采取正式确认为行；

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。

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；

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

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；

考虑到国际民航组织在 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。

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为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当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。

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

A33-5: 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

A33-9: 附录 H: 在航空保安领域的国际和地区性合作

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

A32-13: 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

A29-11: 空间技术在航行领域中的应用

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方面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。

A35-5: 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

鉴于大会 A33-7 号决议决定在每届常会上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 A33-7 号决议由导言和一系列有关特定的但相互联系的主题的附录组成；

考虑到有必要在环境保护领域中纳入国际民航组织的新目标（附录 A）；

考虑到有必要反映国际民航组织关于航空器噪声，特别是关于噪声管理的“平衡做法”（附录 C）和关于土地使用规划和管理（附录 F）的新指导材料，并对大会第三十三届会议以来在此领域的其他发展情况作出反应；和

考虑到还有必要反映大会第三十三届会议以来在航空器发动机排放方面的事态发展情况，其中包括国际民航组织关于运行措施的新指导材料，以及对基于市场措施的进一步研究，以限制或减少航空所产生的温室气体（附录 H 和 I）；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录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，这些政策是大会第三十五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 — 民用航空对大气层的环境影响

附录 I — 针对航空器发动机排放基于市场的措施

2. 要求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持续政策和做法的综合声明，以供审查；和

3. 宣布本决议取代 A33-7 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”；

鉴于民用航空活动的许多不利的环境影响可以通过运用综合措施加以减少，包括进行技术改进、采取适当的运行程序、适当组织空中交通和合理使用机场规划、实施土地使用规划和管理以及采取基于市场的措施等；

鉴于其他国际组织正开始参与与影响航空运输的环境政策有关的活动；

鉴于国际民航组织在发挥其作用的同时，力求通过民用航空的不断发展，在国际社会从民用航空得到的利益和在某些方面对环境造成的损害之间取得平衡；

鉴于有关航空对环境影响的可靠信息是国际民航组织及其缔约国制定政策必不可少的；和

鉴于国际民航组织设想如有必要，与其他国际组织进行合作，包括可能参与联合国环境基金资助的项目；

大会：

1. 宣布国际民航组织意识到并将继续考虑可能与民用航空有关的不利的环境影响，以及本组织及其缔约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，国际民航组织将力求：

- a) 限制或减少受到严重的航空器噪声影响的人数；
- b) 限制或减少航空器排放对当地空气质量的影响；和
- c) 限制或减少航空温室气体的排放对全球气候的影响；

2. 强调国际民航组织在与环境有关的一切民用航空事务方面发挥领导作用的重要性，并要求理事会坚持主动制定关于这些事务的政策指导，而不是将这类主动行动留给其他组织；

3. 要求理事会经常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. 要求理事会以适当的形式，例如通过常规报告和讲习班，散发关于航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来影响的资料，以及关于国际民航组织在环境方面的政策和指导材料的信息；

5. 请各国在一切适当场合，继续积极支持国际民航组织与环境有关的活动；

6. 请各国和国际组织提供必要的科学资料以使国际民航组织在这一领域的工作有据可寻；

7. 鼓励理事会，在其认为适宜时，与联合国环境规划署就实施联合国环境基金资助的环境项目达成合作安排；和

8. 敦促各国避免采取会对国际民用航空的有序发展产生不利影响的单方面环境措施。

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；

鉴于理事会通过了附件 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（短场起降和垂直起降除外），并已将这一行动通知各缔约国；

鉴于一些机场通行与噪声有关的收费和目前存在由来已久的国际民航组织关于这一主题的政策指导（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）；

鉴于航空器发动机排放具有在当地和全球一级的环境影响，这虽未被充分认识，却是引起关注的原因；

鉴于理事会通过了附件 16 第 II 卷 — 航空器发动机排放，其中包括新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国；

鉴于随着近期交通量的下降以及航班数量的减少，暂时减缓了对环境问题关注的压力，但预期 2005 年及以后，航空业将恢复其一贯的增长势头；

鉴于航空的未来发展可能增加和加剧航空器噪声和航空器发动机排放问题，除非采取行动缓解这一情况；

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

注意到 A35-14 号决议（附录 Q），该决议提请航空器制造商和经营人注意，未来航空器的设计必须使航空器能够从供现代喷气航空器使用的机场高效运营，并产生尽可能最小的环境干扰；

大会：

1. 欢迎理事会于 2001 年 6 月通过附件 16 第 I 卷第 4 章中更加严格的航空器噪声新标准，以及最近提出并将于 2008 年 1 月 1 日执行的关于氮氧化物排放更加严格的新标准；

2. 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；

3. 要求理事会确保其航空环境保护委员会迅速实

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；

4. 敦促世界各地目前在航空环境保护委员会中代表性不足的缔约国参加该委员会的工作；和

5. 敦促各缔约国妥当遵守按照本附录第 2 条款制定的国际民航组织规定。

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缔约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缔约国掌握，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；

鉴于按照 2001 年大会的要求，已制定了国际民航组织的指导原则以协助各国实施平衡做法(《关于航空器噪声管理平衡做法的指导原则》(Doc 9829 号文件)；

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；和

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；

大会：

1. 要求国际民航组织各缔约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. 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作出规定；
3. 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；
 - 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，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；
4. 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) 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
 - c) 考虑发展中国家的特定经济条件；
5. 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；
6. 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；和
 - c) 推广使用平衡做法，例如通过讲习班；和

7. 要求各国对国际民航组织的指导工作提供适当的支持。

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；

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全球相互承认所遇到的困难及其不同的关注事项之间的平衡的基础上；

大会：

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

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

- b) 是否能够通过制定规章防止经营者以购买或租用/包用/互换方式增加其机队中的此类航空器, 或通过对加速机队现代化进程实行奖励来实现必要的保护;
- c) 是否能够通过只对国家已确定和宣布其使用会产生噪声问题的机场和跑道和只对造成更大噪声干扰的时段实施限制来实现必要的保护;
- d) 任何限制措施对其他有关国家的影响, 应与这些国家进行协商并向其发出合理的意向通知;

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

- a) 在拟定任何限制时, 允许各经营人目前在其领土上运营的符合第 2 章规定的航空器可在不少于 7 年的时期内逐渐从这些运营中退役;
- b) 在上述时期结束之前, 不限制任何自其单机适航证首发之日起不足 25 年的航空器的运营;
- c) 在该时期结束之前, 不限制任何目前现有的宽体航空器或任何装有涵道比高于 2:1 的发动机的航空器的运营; 和
- d) 将所实施的一切限制措施通知国际民航组织以及其他有关国家;

3. 大力鼓励各国继续进行双边、地区内和地区间的合作, 以期:

- a) 在不增加航空器经营人重大经济负担的情况下, 减轻机场周围社区的噪声负担; 和
 - b) 考虑到发展中国家经营人就目前在其登记册上的, 在逐步淘汰期结束前不可能被取代的第 2 章所指航空器存在的问题, 但前提是要具备用于替代的符合第 3 章规定的航空器的订单或租赁合同的证明, 而且航空器交货的首日已被接受;
4. 敦促各国不要采取逐步淘汰经初始审定或重复

审定, 符合附件 16 第 I 卷第 3 或第 4 章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的范围受到限制, 因为以往降低噪声技术的改进正逐渐被机队所消化, 而预计在可预见的未来不会有技术上的重大突破;

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 章的新标准所基于的谅解是，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空运航班（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 章噪声标准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；

鉴于还预期载于附件 16 第 I 卷第 4 章的新标准将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；和

鉴于关于适当的土地使用规划和减轻噪声措施最新情况的指导材料载于《机场规划手册》(Doc 9184 号文件)第 2 部分 — 土地使用和环境控制，并于近期得到了更新。

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或侵占；

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

3. 敦促仍然有机会通过预防措施将航空器噪声问题降至最低限度的国家：

- a) 将新机场设置在适宜的地方，如远离对噪声敏感的地区；
- b) 采取适当措施，以便在任何新机场或现有机场发展的初始阶段充分考虑到土地使用规划；
- c) 结合人口水平和增长以及交通增长预测的考虑，划定机场周围不同噪声等级的区域，并结合国际民航组织提供的指导，建立适当使用这

些土地的标准；

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

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

4. 要求理事会：

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

附录 G

超音速航空器 — 爆音问题

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

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

大会：

1. 重申重点是确保商业服务中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

民用航空对大气层的环境影响

鉴于对诸如全球升温和臭氧层耗竭等大气层环境问题的关注日益增长；

鉴于 1992 年联合国环境与发展会议通过的“21 世纪议程”行动纲领呼吁各国政府与有关的联合国机构合作，解决这些问题；

鉴于迄今关于航空对这些问题所起作用的最全面评价载于《航空与全球大气》特别报告，该报告是应国际民航组织的要求，由政府间气候变化问题小组与关于耗竭臭氧层物质的蒙特利尔议定书科学评估小组合作编制的，于 1999 年发表，其中特别报告：

- 航空器排放出改变大气中温室气体浓度的气体和颗粒，造成凝结尾迹的形成，并可增加卷云云量，所有这些都促成气候变化；
- 估计航空器造成人类全部活动导致的总放射性压力（气候变化的一种测量方法）的 3.5%，不包括可能的卷云云量变化的影响在内的这一百分比，预计还会增长；和
- 尽管航空器和发动机技术的改进以及空中交通系统效率的提高将带来环境方面的益处，但不能全部抵消航空的预期增长造成排放增加的影响；

鉴于政府间气候变化问题小组的特别报告承认一些种类的航空器排放影响已被充分了解，说明其他影响尚未得到了解，并确定了限制预测航空对气候和臭氧影响能力的科学上的不确定性的一些关键方面；

鉴于自政府间气候变化问题小组的特别报告公布以来，对报告中所查明的一些科学上不确定因素的关键领域进行了进一步的工作，例如凝结尾迹和悬浮颗粒对卷云的影响，以及氮氧化物和甲烷对气候的影响；

鉴于国际民航组织要求政府间气候变化问题小组在准备于 2007 年公布其第四个评估报告时，要包含该特别报告中主要结论的最新情况；

鉴于《联合国气候变化框架公约》的最终目标是防止大气中的温室气体浓度稳定在防止人类对气候系统进行危险干扰的水平上；

鉴于《联合国气候变化框架公约》科学和技术咨询附属机构就有关在国家一级收集和报告温室气体的方法问题寻求过国际民航组织的帮助；

鉴于《联合国气候变化框架公约》缔约方大会于 1997 年 12 月通过但尚未生效的《京都议定书》要求发达国家通过国际民航组织进行工作，限制或减少“航空机载燃料”产生的温室气体（第 2.2 条）；

鉴于《京都议定书》区别对待航空部门的国际和国内排放，其中呼吁发达国家通过国际民航组织，限制或减少国际航空产生的温室气体（《议定书》第 2.2 条），而国内排放则包括在呼吁 2008 年至 2012 年期间全面减少所有来源总排放的 5.2%（与 1990 年水平相比并以六种特定温室气体为基础）的发达国家的国家目标中，并已注意到一致对待国内和国际航空排放的潜在好处；

鉴于国际民航组织理事会特别是为了对大会 A33-7 号决议附录 H 和 I 作出响应，一直在探索限制或减少民用航空的航空器发动机排放对环境影响的备选政策，而且关于技术和标准、减少燃料消耗从而减少排放的运行措施以及基于市场的措施（见附录 I）方面的工作正在进行，并已向《联合国气候变化框架公约》缔约方大会提交定期报告；

认识到通过改进空中交通管理（ATM）能够大量节省燃油和减少排放；和

欢迎国际民航组织为推广使用运行措施而采取的步骤，包括出版《最大限度减少燃油用量和减少排放的运行机会》（Cir 303 号通告），以及为此题目举办的两个讲习班；

大会：

1. 敦促各国：

- a) 促进旨在解决政府间气候变化问题小组关于航空和全球大气层的特别报告中查明的各种不确定因素的科学研究；和

- b) 确保由政府间气候变化问题小组以及其他相关联合国机构对气候变化进行的未来国际评估，包括关于航空器对大气层产生影响的最新信息；

2. 要求理事会：

- a) 继续与政府间气候变化问题小组和参与界定航空对环境问题所起作用的其他组织，以及参与在此方面决策的组织，特别是《联合国气候变化框架公约》缔约方大会进行密切合作；
- b) 继续研究有关的政策选项，以限制或减少航空器发动机排放的环境影响，并制定出具体提案，尽速向《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC) 缔约方大会提出咨询意见，其侧重点，是强调采用技术解决办法，同时兼顾对发展中国家以及发达国家的潜在影响，继续考虑各项基于市场的措施；
- c) 在方法问题上继续协助《联合国气候变化框架公约》的科学和技术咨询附属机构；和
- d) 继续制定必要的工具以评估与改进 ATM 有关的收益，并促进使用国际民航组织指导原则 (Cir 303 号通告) 中所载的运行措施，将其作为限制或减少航空器发动机排放的环境影响的手段；和

3. 请各缔约国和国际组织不断向国际民航组织通报在此方面的发展。

附录 I

针对航空器发动机排放基于市场的措施

鉴于本决议附录 H 规定了包括基于市场的措施在内的备选政策一般在什么情况下被认为是限制或减少航空器发动机排放的环境影响的手段；

鉴于基于市场的措施是旨在以比传统管理措施更加低廉的成本和更加灵活的方式实现环境目标的政策手段；

鉴于近年来，各国政府越来越多地承认每一经济部门需要支付其造成环境损害的全部费用，而且保护环境的基于市场的措施这一主题，其中包括航空运输收费或征税，排放权交易制度或自愿措施等，例如已经结合控制温室气体排放的问题被提了出来；

鉴于《关于环境与发展的里约宣言》(1992 年) 第 16 条原则指出，“国家当局应努力促进环境成本的内部化和利用经济手段，同时考虑到在充分重视公众利益和不扭曲国际贸易与投资的情况下，污染者原则上应承担污染成本的办法”；

鉴于《京都议定书》区别对待航空部门的国际和国内排放，已注意到一致对待两类排放的潜在益处，并确认一些缔约国或国家集团已采取行动，制定减少国内部门的排放，包括国内航空排放的备选办法；

鉴于国际民航组织政策对费与税作了概念上的区分，其中“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，而税收是旨在提高通常不全部用于，也不针对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”；

鉴于国际民航组织制定了关于缔约国税收的政策指导(《国际民航组织关于国际航空运输领域收税的政策》，Doc 8632 号文件)，其中特别建议相互免除对有关国际航空服务的航空器机载燃料征收的全部税收 — 通过双边航空运输协定实际实施的一项政策，还呼吁各缔约国在可行的最大范围内，减少或取消与国际航空运输的销售或使用有关的税收；

注意到国际民航组织关于对航空油料免于征税的政策在有些缔约国引起了质疑，这些缔约国对其他运输模式和其他温室气体来源征税；

鉴于《国际民用航空公约》第十五条包含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的特定指导在内的关于各缔约国收费的政策指导(《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，只要能够适当确定此类成本并可将其直接归因于航空运输；

注意到理事会收到其航空环境保护委员会 (CAEP) 的报告，内容涉及利用基于市场的措施限制或减少航空器发动机排放 (最初集中解决二氧化碳问题) 方面可能的选择，而且进一步的工作正在规划之中；

注意到有必要为国际民用航空使用的排放权交易制度做进一步的研究并制定进一步的指导原则；

注意到航空环境保护委员会已经为各缔约国以及其他有关各方在短期内使用的自愿措施准备了一个协议范本和相关指导原则；

认识到为给各缔约国提供有关排放收费的附加指导原则而进行的广泛研究发现了大量存在不同意见的未决问题；和

鉴于各缔约国已有法律义务、现行协议、现用法律和既定政策；

大会：

1. 要求理事会继续制定关于各缔约国运用旨在减少或限制航空器发动机排放的环境影响特别是在减轻航空对气候变化影响方面的基于市场措施的指导原则，并尽快拟订具体提案，向《联合国气候变化框架公约》缔约方大会提出建议；

2. 鼓励各缔约国和理事会，在考虑有关各方利益、包括对发展中国家的潜在影响的同时，以用成本效益最高的方式解决航空器发动机排放为目标，评估各种措施、包括现行措施的成本和效益，并采取符合下述框架的行动，在此过程中，各缔约国应力求以对国内和国际航空

排放一视同仁的方式采取行动：

a) 自愿措施

- 1) 鼓励各缔约国和其他有关各方采取行动，特别通过自愿措施限制或减少国际航空排放，并随时告知国际民航组织；
- 2) 要求秘书长通过提供国际民航组织为此类措施而制定的指导原则，包括一份自愿协议的范本，以便利这方面的行动，并确保采取早期行动的国家从中受益和随后不因此而处于不利地位；

b) 与排放有关的收费

- 1) 承认 1996 年 12 月 9 日理事会关于排放收费的决议的持续有效性；
- 2) 敦促各国遵循其中包含的现行指导原则；
- 3) 认识到国际民航组织的现行指导原则对于在国际上实行温室气体排放收费目前还不充分，但不排除地区经济一体化组织的成员国，通过相互协议，对这些国家的经营者实行此种收费，并要求理事会：

a) 就此问题开展进一步研究并制定附加的指导原则；

b) 特别侧重于早期研究和大会已查明的悬而未决问题；

c) 争取在 2007 年的大会下届常会之前完成此项工作；

4) 敦促各缔约国在 2007 年的大会下届常会再次对此事项进行审议和讨论之前，避免单方面实行温室气体排放收费；

5) 要求理事会在 2007 年的大会下届常会之前，研究与当地空气质量有关的排放收费的效果，并为此制定进一步指导原则；和

6) 敦促各缔约国确保与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尽可能保持最高程度的一致。

c) 排放权交易

- 1) 核可进一步建立国际航空的开放性排放权交易制度；和
- 2) 要求理事会在其关于此问题的进一步工作中，侧重两种做法。根据一种做法，国际民航组织将支持建立那些感兴趣的缔约国和国际组织可能提议的一种自愿交易制度。根据另一种做法，国际民航组织将为各缔约国提供指导原则，由各缔约国视情用来将国际航空排放纳入符合《联合国气候变化框架公约》进程的各缔约国排放权交易计划中。根据这两种做法，理事会均应确保适用于自由排放权交易制度的指导原则为航空参加自由排放权交易制度规范结构和法律基础，包括诸如报告、监测和遵守的关键因素。

A35-18: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

A33-13: 穿越极地航线的使用

A35-19: 防止外来侵入物种的引入

鉴于国际社会日益认识到外来侵入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，是引进外来侵入物种的潜在通道；和

鉴于《生物多样性公约》、《全球侵入物种方案》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侵入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制定指导材料及适当的标准和建议措施，协助各缔约国减少将潜在的外来侵入物种引入其自然分布区以外地区的危险，并在这方面继续与有关组织共同工作；

3. 要求国际民航组织理事会向大会下届常会报告本决议的执行情况；和

4. 宣布本决议取代 A33-18 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。

A35-18: 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会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。

A35-13: 国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫

鉴于所有国家都从国际民用航空系统的运行安全、保安、效率和效力中获益；

鉴于大会表明关切并促进人的安康和生活质量以及人类在其中工作和从事其他活动的环境，包括与发动机排放、臭氧层、航空器噪声、烟雾和外来侵入物种的事项；

鉴于大会认识到有责任实现在民用航空运行和人类环境质量之间最大程度的兼容性；

鉴于人们关切一些国家的现行做法要求以杀虫剂对航空器灭虫可造成令人不适，而且可能引起有关对机组和旅客健康可能产生有害影响的问题；和

鉴于最近进行的研究表明以非化学方法灭虫是防止蚊虫和其他飞行昆虫进入航空器的有效办法；

大会：

1. 要求理事会协助世界卫生组织评价以非化学方法对航空器灭虫；

2. 要求理事会鼓励探讨以非化学方法对航空器客舱和飞行驾驶舱进行灭虫；和

3. 要求理事会就本决议的执行情况向大会下一届常会报告。

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为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。

A35-18：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

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

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，这些政策是大会第三十五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 A33-15 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 活动的唯一的国际组织；

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，以及设施筹资、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. 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;

3. 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;

4. 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;

5. 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;

6. 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

7. 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。

A35-18: 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继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；甚至连最高度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。

A35-18: 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。

**A35-6: 国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USOAP)
向用全面的系统方法实施审计过渡**

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；

鉴于促进执行国际标准有助于实现这一目标；

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；

忆及大会第 32 届常会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；

鉴于国际民航组织的普遍安全监督审计计划 (USOAP) 在完成第 A32-11 号决议赋予任务方面是成功的；

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

忆及安全监督的最终责任属于各缔约国，各缔约国应当持续地审查其各自的安全监督能力；

忆及大会第 A32-11 号决议要求理事会为向该计划

长期提供资金提出提议；

忆及大会第 A33-8 号决议指示秘书长对把该计划扩展到其他与安全相关的领域进行研究；

忆及大会第 A33-8 号决议要求理事会确保 USOAP 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；

认识到实施 USOAP 有助于查明对安全的关切，并为解决这些关切提出建议；

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 USOAP 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；和

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；

大会：

1. 表示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；

2. 决定自 2005 年起，进一步扩展国际民航组织的普遍安全监督审计计划，以涵盖《国际民用航空公约》所有与安全相关各附件中所载的与安全相关的规定；

3. 要求秘书长自 2005 年 1 月 1 日起，调整国际民航组织普遍安全监督审计计划，用全面的系统方法对所有缔约国进行安全监督审计；

4. 指示秘书长确保全面的系统解决办法依然是一项附件所载安全条款中的核心要素，包括附件 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》；在资源允许情况下尽量缩短审计之间的间隔时间；让缔约国了解审计过程的各个方面；并证实缔约国声明的准确性；

5. 要求秘书长更改安全监督审计报告的结构，以

反映国际民航组织 Doc 9734 号文件—《安全监督手册》A 部分—《国家监督制度的建立与管理》中提出的安全监督制度的关键要素；

6. 要求秘书长在长远的基础上采取更灵活的方法实施该计划；

7. 指示秘书长向所有缔约国提供最后的安全监督审计报告，同时通过国际民航组织保密网站获取审计结果和差异数据库（AFDD）得出的相关资料；

注：审计最后报告载有结果、建议、各国行动计划和评论，以及安全监督审计科对各国行动计划的评论。

8. 要求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；

9. 要求所有有能力的缔约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实施该计划；

10. 敦促所有缔约国及时向国际民航组织提交并更新有关准备和进行审计的全部资料 and 文件，以确保有效果、有效率地实施该计划；

11. 敦促所有缔约国与国际民航组织进行合作，在可行情况下，尽量接受本组织安排的审计任务，以便利该计划的顺利进行；

12. 敦促所有缔约国在考虑是否有必要由其他国家来进行额外的或补充的安全监督审计时，接受 USOAP 审计结果作为符合既定的国际标准、建议措施和程序的首要依据；

13. 宣布本决议取代第 A33-8 号决议：《国际民航组织的普遍安全监督审计计划的继续和扩展》；和

14. 要求理事会向大会下一届常会报告该计划的总体实施情况。

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。

A35-7：采取统一战略解决与安全有关的缺陷

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缔约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关系人的积极协作；

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，因而要求所有缔约国尽量执行标准和建议措施并充分地进行安全监督；

鉴于普遍安全监督审计计划(USOAP)的结果表明，有些缔约国尚未能建立令人满意的国家安全监督系统；

鉴于国际民航组织技术合作局(TCB)能够向有需要的国家提供所要求的援助；

鉴于建立了国际航空安全财务机制(IFFAS)来协助缔约国为与安全相关的项目提供资金，以纠正主要是通过普遍安全监督审计计划所查明的缺陷，否则他们不可能为此提供或获得必要的财务资源；

认识到并非所有缔约国均有必要的人员、技术和财务资源来充分进行安全监督；

认识到设立地区和次地区安全监督机构有可能，通过规模经济和促进更大范围的一致性，在很大程度上协助各国履行《芝加哥公约》规定的义务；

认识到通过采取涉及所有缔约国、国际民航组织和

民用航空运行中有关的其他各方的统一战略可以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；

认识到国际和地区组织进行的审计对增进安全所作出的贡献，如国际航空运输协会（IATA）运行安全审计（IOSA）方案和欧洲空中航行安全组织（Eurocontrol）安全监管要求（ESARR）实施监控和支持（ESIMS）方案；

认识到透明度和分享安全资料是安全的航空运输系统的基本原则之一；

大会：

1. 敦促所有缔约国与其他缔约国分享可能影响国际空中航行安全的关键性安全资料，并便利获取所有有关的安全资料；

2. 鼓励各缔约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资料；

3. 指示理事会进一步制定实际措施，便利在各缔约国之间分享此种安全资料；

4. 提醒各缔约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；

5. 指示理事会制订一项程序，在一个国家就遵守国际民航组织与安全相关的标准和建议措施方面出现较大缺陷时，根据《芝加哥公约》第五十四条 j) 款向所有缔约国说明情况；

6. 指示理事会推动关于地区安全监督机构的概念；

7. 请秘书长继续增进普遍安全监督审计计划和与航空安全相关的其它组织（尤其是 IATA 和 EUROCONTROL）的审计计划之间的协调与合作。

8. 敦促各缔约国进一步开展地区和次地区合作，并在可行时，主动发展与其他国家、航空业界、空中航行服务提供者、金融机构和其他利害关系人的伙伴关系

来加强其安全监督能力，以便促进更安全的国际民用航空系统和更好地履行其各自的责任；

9. 鼓励各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，以培养其各自的安全监督能力；

10. 鼓励所有有能力的国家参与加强和推动地区安全监督机构或提供切实援助；

11. 请各缔约国使用国际民航组织技术合作局（TCB）的服务，以解决通过普遍安全监督审计计划所查明的缺陷；

12. 请那些为采取必要措施以纠正通过普遍安全监督审计计划所查明的与安全有关的缺陷，而在筹措资金方面遇到困难的缔约国，利用国际航空安全财务机制（IFFAS）提供资金的机会；

13. 要求理事会在提高透明度、加强合作和协助的原则基础上实施统一战略，并视情促进各国、使用者、空中航行服务提供者、航空业界、金融机构和其他利害关系人之间的伙伴关系，来分析原因，制定和实施可持续的解决办法，以便帮助各缔约国解决与安全有关的缺陷；

14. 指示理事会通过一项灵活解决办法，借助于国际民航组织地区办事处提供援助，以支持负责安全监督工作的地区和次地区机构，并实施一个有效的系统，跟踪统一战略的实施情况；和

15. 要求秘书长探讨办法，确定可在国家和地区一级采取的措施，以便支持各国发展 ATM 安全监督能力和程序。

相关措施

理事会应该制定办法，通过国际民航组织的保密网站向所有缔约国提供审计结果和差异数据库（AFDD）中的全部相关资料。

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

A35-8: 国际航空安全财务机制 (IFFAS)

鉴于依据《芝加哥公约》第四十四条，国际民航组织的宗旨和目标除其他外，是促进国际航空运输的规划与发展，以便确保国际民用航空安全而有序的增长，满足世界人民对于安全、正常和经济的航空运输的需要，以及提高国际空中航行中的飞行安全；

鉴于依据《芝加哥公约》第六十九条，如果理事会认为一缔约国的机场或空中航行设施不适合以安全、正常、高效和经济的方式经营国际航班，理事会将与直接有关国家和受影响的其他国家协商，以便找到补救这一局面的手段，并为此提出建议；

鉴于按照 A32-11 号决议，理事会已使普遍安全监督审计计划自 1999 年 1 月 1 日起生效，并已收到该计划下几乎所有缔约国的初步审计结果；

鉴于这些审计显示，一些缔约国不得不从国家其他优先事项中抽调紧缺的资源，以便实施有效的安全监督，而且这些国家需要不同程度的援助，以履行其安全监督责任；

鉴于为其机场和空中航行服务基础设施，包括这些基础设施的有关安全部分筹措资金时，大多数发展中国家在众多金融市场来源准入、特别是外国资本市场准入方面存在困难；

鉴于大会第三十三届会议对理事会为证明 IFFAS 必要性所做的研究表示满意，并核准建立 IFFAS；和

考虑到国际航空安全财务机制将提供财务支持，通过实施国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USOAP) 确定的必要纠正措施，以实现加强航空安全的目标；

大会：

1. 对理事会和秘书长的以下工作表示赞赏：

- a) 考虑到 A33-10 号决议的原则和目标，特别是各国自愿参加；一国的受益资格取决于该国的捐款或其他参与；以及完全独立于国际民航组织的方案预算；制定并通过了明晰的 IFFAS 管理章程；

b) 建立了国际航空安全财务机制 (IFFAS)；

c) 建立了确保参加各方有充分代表性的 IFFAS 主管机构；

d) 制定了符合国际民航组织法律制度的 IFFAS 主管机构的议事规则和指导方针；和

e) 确保了 IFFAS 在 2002 年 — 2004 年三年期初步实施；

2. 表示感谢缔约国和国际组织对 IFFAS 的捐款和认捐；

3. 请那些为采取必要措施以纠正通过作为全球航空安全计划 (GASP) 一部分的国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USOAP) 所查明的与安全有关的缺陷，而在筹措资金方面遇到困难的缔约国，利用 IFFAS 可以提供的援助，通过直接供资或作为对其他供资来源的促进和催化，为此类措施筹措资金，以便确保在全球保持所需要的航空安全标准；

4. 敦促各缔约国考虑通过向该机制做出自愿的财务或实物捐助来参加 IFFAS；

5. 强烈鼓励与国际航空有关的（民间和公共）国际组织、航空公司、机场、空中航行服务提供者、机体、发动机和航空电子设备制造商、宇航工业的其他成员以及民间社会向 IFFAS 做出自愿的财务或实物捐助；

6. 要求理事会向大会下届常会提交关于国际航空安全财务机制活动的报告，其中包括绩效评估和经过审计的财务报表；和

7. 宣布本决议取代 A33-10 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

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管责任，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，并审查其安全监管程序，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。

A33-16: 国际民航组织全球航空安全计划 (GASP)

A35-16: 适当考虑关于发展飞行数据记录系统的规范

A35-17: 为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料

A31-10: 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；和

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；

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。

A33-17：对某些事故和事故征候记录的不予公布

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者提供所有相关资料，以促进查明事故和事故征候原因，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受到不当利用对于确保未来调查中继续获取事故调查的所有相关资料是至关重要的；

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对有关法律方面的问题加以考虑是有道理的；

大会：

1. 敦促各缔约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，保护某些事故和事故征候记录，以减轻事故和事故征候调查的障碍；

2. 指示理事会对保护某些事故和事故征候记录问题的法律方面做出进一步审议；

3. 指示秘书长制定与保护某些事故和事故征候记录的法律和规章有关的适当的指导材料；和

4. 指示理事会进一步审查附件 13 的现行规定，目的在于加强有关保护并限制授权人员和授权方取阅事故和事故征候调查以及编制和发表事故报告期间收集的保密资料的那些规定。

A32-13：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；

鉴于国际电联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的立场是对国际航空无线电频谱要求进行协调的结果；

认识到如果航空对于无线电频谱分配的要求得不到满足和不实现对这些分配的保护，则可能会严重危及通信、导航和监视/空中交通管理系统的开发与实施以及国际民用航空的安全；

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；

考虑到与两年一次的世界无线电通信会议制度有关的国际电联世界无线电通信会议筹备活动的增加；

考虑到特别通信/运行专业会议(1995年)(SP COM/OPS/95)的建议 7/3、7/5 和 7/6；

大会：

1. 敦促各缔约国和国际组织通过下列方式坚定地支持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) 承诺在确定向参与世界无线电通信会议联合提案编制工作的地区性电信论坛表示的立场的过程中，充分考虑航空的利益；
- b) 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；
- c) 支持国际民航组织在 2000 年世界无线电通信会议上表示的关于将 1 559—1 610 兆赫波段分配给航空无线电导航服务和无线电导航卫星服务专用的立场；
- d) 承诺要求航空当局充分参与国家立场的制定；和
- e) 在最大可能的程度上，确保其世界无线电通信会议代表团中包括民用航空管理局的代表或做好了代表航空利益的充分准备的其他官员；

2. 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是至关重要的；和

3. 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，确保可供支持国际民航组织更多地参与国际和地区性频谱管理活动所必需的资源。

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。

A35-14, 附录 V: 缔约国之间在某些航空器事故调查方面的合作

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明

A35-18: 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

A33-4: 通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为（不循规/扰乱性旅客）的国家立法

A35-3：推进通信、导航、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

A32-7：关于对航空事故遇难者及其家属进行援助的规章和方案的协调一致

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；

鉴于国际民航组织的政策应是确保国际民航组织及其缔约国考虑到和照顾到民用航空事故遇难者及其家属的心理、生理和精神安康；

鉴于至关重要的一项是，国际民航组织及其缔约国认识到及时通知民用航空事故遇难者家庭成员、迅速搜寻和准确查明遇难者、归还遇难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遇难者所属国家政府在通知和援助遇难者家属方面的作用；

鉴于至关重要的一项是，无论事故在何处发生，应当向民用航空事故遇难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，及时传达给其他缔约国和国际民航组织，以改善各国的家属支持工作；

考虑到处理民用航空事故遇难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选择性职能；

考虑到各国应提供解决民用航空事故遇难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；

注意到无论事故在何处发生或遇难者的国籍为何，民用航空事故遇难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. 要求各缔约国重申其支持民用航空事故遇难者及其家属的承诺；

2. 敦促各缔约国与国际民航组织及其他国家合作，迅速审查、制定和实施支持民用航空事故遇难者及其家庭成员的规章和方案；

3. 敦促已有处理民用航空事故遇难者及其家属事务的规章和方案的国家，向国际民航组织提供这些规章和方案，以便为其他国家提供可能的协助；

4. 敦促理事会制定可包括标准和建议措施在内的材料，其中应说明各缔约国及其航空承运人编制支持民用航空事故遇难者及其家庭成员的规章和方案的必要性；和

5. 要求理事会向大会下届会议报告所取得的进展。

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

A22-4: 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

A35-14, 附录 B: 世界范围的空中航行会议

A35-14, 附录 C: 空中航行委员会各专家组

A35-14, 附录 L: 地区空中航行会议

A35-14, 附录 T: 国家对国际民航组织技术工作的参与

A32-13: 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

A35-14, 附录 U: 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

鉴于 A14-28 号决议指示理事会，向今后设立技术委员会的每届大会届会，提交在该届大会开始时存在的、具体针对空中航行的大会持续政策的声明草案；和

鉴于大会认为大会此类会议通过的国际民航组织持续政策的综合声明应是最新的，并应代表该届会议结束时存在的政策；

大会：

1. 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国际民航组织具体针对空中航行的持续政策的综合声明；和

2. 宣布本决议取代 A14-28 号决议。

A35-14: 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 A33-14 号决议附录 A 至 X 通过了大会第三十三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 A33-14 号决议附录 A 至 X 中包括的持续政策和相关做法的声明的提案，并对声明进行了修正，以反映第三十五届会议期间做出的决定；和

鉴于特此废止 A33-14 号决议中的持续政策声明；

大会：

1. 决定：

- a) 本决议所附录构成大会第三十五届会议闭幕时存在的、本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；和

2. 宣布本决议取代 A33-14 号决议及其附录 A 至 X。

附录 A

标准和建议措施（SARPs） 及空中航行服务程序（PANS）的制定

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；和

鉴于“标准”和“建议措施”两词具有下列含义：

- a) 标准 — 有关物理特征、形态、材料、性能、人员或程序的任何规范，其统一适用被认为是对国际空中航行的安全和正常所必需的，而且各缔约国将按照《公约》予以遵守；如果不能遵守，必须依照《公约》第三十八条通知理事会；和
- b) 建议措施 — 有关物理特征、形态、材料、性能、人员或程序的任何规范，其统一适用被认为有利于提高国际空中航行的安全、正常或效率，而且各缔约国将按照《公约》尽力加以遵守；

大会决议如下：

1. 标准和建议措施及空中航行服务程序应当在必要

时加以修订，以反映不断变化的要求和技术，从而除其他外，为地区规划及设施和服务的提供奠定坚实的基础；

2. 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，以使各缔约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；

3. 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。对于复杂的航空系统，标准和建议措施由规定系统等级、功能和性能要求并规定必需的安全水平和可互用性的广义的、成熟的和稳定的条款组成。对于此类系统，任何必要的技术规范应当作为附件的附录。任何相关的详细技术规范都应当置于单独文件中，并在附件中以注的方式提及；

4. 在标准和建议措施、程序及指导材料的制定中，国际民航组织应该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。在理事会认为适宜之时，国际民航组织的文件应该参考这些其他标准制定组织制定的材料；

5. 在符合安全和正常的要求范围内，规定设施和服务提供的标准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；

6. 在理事会采取行动之前，应当就修订标准和建议措施及空中航行服务程序的提案与各缔约国进行协商，但理事会认为必须采取紧急行动的除外。此外，经过适当的核查和确认过程，理事会可以不经与各国协商而就复杂系统的技术规范采取行动。然而，此类材料应当应要求提供给各国；

7. 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，应当保证各缔约国有足够的时间加以实施；和

8. 除非非常情况另有要求，对附件和空中航行服务程序修订的适用日期的确定，应当避免让缔约国在一个日历年内修订其国家规章超过两次。在任何可行的情况下，在适用上述规定时，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。

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更为恰当的方式来制定、处理和散发复杂系统的技术规范。

2. 各缔约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、详细的意见，或至少对其内容表示同意或不同意。为此，应该给各缔约国至少三个月时间。而且，各缔约国应该至少提前三十天收到准备核准或通过未与其进行协商的详细材料的通知。

3. 应该给各缔约国整三个月时间，用于通知不赞成已通过的的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. 在应用上述决定条款 8 的规定时，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。

附录 B

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，并需要各缔约国和本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，而不给缔约国或本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缔约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，其中包括拟订附件和空中航行领域的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，以使指定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. 为便利所有缔约国的参加，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作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 C

空中航行委员会（ANC）各专家组

鉴于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

鉴于有必要确保从航行委员会各专家组中取得最大效益，而不给缔约国或本组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 当有必要对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，应当在航行委员会设立各种专家组；

2. 专家组的职权范围和工作方案应当简单明了，而且专家组必须予以遵守；和

3. 应当定期审查航行委员会各专家组的工作进度，分派给专家组的工作一经完成，专家组即告解散。仅在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四年以上。

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航行委员会，以免将其视为代表缔约国的看法。

附录 D

标准和建议措施（SARPs） 及空中航行服务程序（PANS）的执行

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求每一缔约国进行合作，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；

鉴于按照《公约》第三十八条，任何缔约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；和

鉴于重要的是，要利用本组织一切可利用的手段鼓励和协助各缔约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；

大会决议如下：

1. 应通过一切可利用的手段鼓励和协助各缔约国执行标准和建议措施及空中航行服务程序；和

2. 各缔约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别应当受到监测，以便鼓励消除对于国际空中航行的安全和正常重要的或不符合国际标准目标的那些差异。

相关做法

1. 在鼓励和协助各缔约国运用标准和建议措施及空中航行服务程序方面，理事会应该利用包括总部、国际民航组织地区办事处和联合国开发计划署的资源在内的一切现有手段。

2. 各缔约国应该继续并在必要时加强其努力，在其运营设施中运用与现行标准和建议措施及空中航行服务程序相符的做法和程序。在这方面，各缔约国应该考虑对使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程序进行修改是否切实可行，如果这种修改会加快或简化这种程序或使其更加有效。

3. 理事会应该敦促各缔约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。应该将收到的关于与标准和建议措施有差异的通知迅速发布在相关附件的补篇中。还应该要求各缔约国在其航行资料汇编中公布与标准和建议措施及空中航行服务程序的任何重大差异。

4. 在监测与标准和建议措施及空中航行服务程序的差异的过程中，理事会应该要求未曾或未完全向本组织报告标准和建议措施执行情况的缔约国进行报告。而且，理事会还应该要求未在其航行资料汇编中公布关于标准和建议措施及空中航行服务程序执行情况的信息的缔约国公布这一信息。

附录 E

国际民航组织技术手册和通告

鉴于通过国际民航组织获取的最新技术指导材料为各管理局规划标准和建议措施、空中航行服务程序和地

区计划的实施提供了极有价值的帮助；

鉴于同等重要的是，有必要为技术进步所要求的人员培训和管理人员的知识更新提供适当的技术指导，从而提高空中航行服务质量和加强航空运行安全；

鉴于除了在国际民航组织主持下所做的之外，不存在在国际一级提供此类指导材料的令人满意的选择；和

鉴于维持国际民航组织的现行手册和酌情编写新的手册和通告从对技术和行政人员的要求的角度讲，是一项繁重的工作，其中包括相互冲突的优先事项和需要对秘书处的能力和出版做法采取特别措施；

大会决定优先进行国际民航组织现行技术手册内容的不断更新和技术进步所要求的对附加指导材料的编制，从而确保各缔约国在其实施标准、建议措施和空中航行服务程序以及规划和实施各项设施和服务方面取得最佳效果。

相关做法

1. 理事会应该在考虑到进一步提高现有安全水平的需要的基础上，不断审查国际民航组织技术手册和通告方案，以便确保必要的指导材料充分涵盖所有适当的技术领域。

2. 理事会应该寻求各种方式，以便在无不当延误和与例行出版物制作中的优先事项竞争的情况下，制作和出版适当的技术手册和通告。

附录 F

计量单位

鉴于为了国际空中和地面运行的安全，应该实现计量单位的统一；

鉴于重要的是，在国际民航组织空中航行出版物中以统一方式使用标准计量单位；和

鉴于附件 5 第四版规定在国际民用航空空中和地面运行中使用以国际单位制为基础的标准化计量单位制，但允许长期使用某些非国际单位制单位，和临时使用其

余非国际单位制单位；

大会决议如下：

1. 应当鼓励各缔约国尽可能快地使其国家规章和做法与附件 5 的规定保持一致；和

2. 在国际民航组织的所有空中航行出版物中，计量单位应当以附件 5 所列相关单位加以表示。

附录 G

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员的标准和建议措施生效之前，缔约国是否有义务承认其他缔约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员等级而言，标准和措施可能需要多年才能生效，或对一些类别或等级不采用标准和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缔约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，应当被其他缔约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. 在关于特定航空器类别、等级或型别或飞行员等级的国际标准生效之前，作为航空器登记国的缔约国依据国家规章颁发或核准有效的证书和执照，应当由其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而给予承认。

附录 H

航空培训

鉴于令人满意的地面设施和服务的提供和运作以及

标准和建议措施及空中航行服务程序的实施取决于高标准的人员培训；

鉴于由于缺乏足够的专门人才，各缔约国在这些事项上正在经历困难；

鉴于需要作出特别努力，以促进高标准的人员培训和协助缔约国满足其培训需要；和

鉴于本组织开办的培训研讨会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. 应当鼓励和协助各缔约国维持高标准的航空人员培训，特别是对为国际空中航行提供服务 and 操作设施的那些雇员进行培训。为此目的，作为经常工作方案的一部分，本组织应当实施被称为国际民航组织航空培训方案*的持续培训方案；和

2. 国际民航组织航空培训方案应当遵循下列原则：

- a) 航空培训是各缔约国的责任；
- b) 本组织应该对制定同安全和保安相关的方案给予高度重视；
- c) 应该鼓励和促进各缔约国之间在航空人员培训方面的相互援助，特别是在缺乏足够的培训可能对国际空中航行的安全、保安和正常产生不利影响的那些事项方面；
- d) 本组织应该就培训设施的运行监督向各缔约国提供咨询；和
- e) 本组织不应该参与培训设施的运作，但应该鼓励此类设施的经营人并向其提供咨询。

相关做法

1. 通过编写规范和指导材料、开办培训研讨会，

* 国际民航组织在联合国开发计划署和其他方案下提供的援助由 A16-7 和 A26-16 号决议指导。

以及通过直接咨询与协商，理事会应该协助缔约国：

- a) 尽量使培训班的课程、方法和内容标准化，并建立适当的考试和证书颁发规定；
- b) 使成绩评级符合国际标准；和
- c) 运用以上 a) 和 b) 中所提及的标准，以便在运作实践和程序方面保持更大程度的一致性。

2. 应该持续关注对设施进行安装、操作和维护与服务方面需要提供所需技能时开设的专业的和高级的培训班。

3. 理事会应该鼓励各缔约国制定如下要求：

- a) 在职培训，包括对已经完成基础培训、在被分配到负责的操作岗位之前仍需要取得实际操作条件下的实践经验的人员，助其熟悉相关的操作条件；在这方面，应该提请各国注意充分汲取各种技术合作和援助方案资源的可能性；和
- b) 定期进修培训，特别是当引进新的设备、程序和技术时。

4. 理事会应该要求各缔约国为向其他国家进行传播的目的，提供关于其主办或在其国家所提供的能接受其他国家学员的航空课程种类的资料，其中包括更多细节的查询地址。同时，理事会应该向缔约国提供关于通过国际民航组织援助的、接纳其他国家学员的培训设施的所有相关资料。

5. 理事会应该敦促各缔约国在可行的范围内最大限度地利用在没有相应的国内学校的领域培训其航空人员的地区培训中心。为此目的，理事会应该鼓励各国为本地区其他国家的国民参加培训创造有利条件。

附录 I

关于通信、导航、监视和 空中交通管理（CNS/ATM）及机场服务领域的 研究、开发、试验和示范活动的协调

鉴于本组织在 CNS/ATM 和机场服务领域的研究和

开发工作的协调中发挥着有益的作用；和

鉴于对从事研究和开发的国家而言，重要的是及时掌握本组织关于国际民用航空这些方面的业务要求的资料；

大会决定鼓励有关 CNS/ATM 和机场服务的研究、开发、试验和示范活动的国际协调，但不得妨碍研究和开发行动的基本自由。

相关做法

1. 理事会应该对及时确定国际民用航空在 CNS/ATM 和机场服务领域的业务要求给予应有的注意。

2. 理事会应该鼓励各缔约国向本组织提供关于具有重大意义的、现行的和计划的研究和开发项目的性质和方向的现有资料，以便使本组织得以监测、协调和统一这些活动，并使所有缔约国获取这些资料。

附录 J

航空系统和子系统的协调

鉴于为了普遍的经济利益，避免安装在航空器上或地面或空间设施上的设备所发挥的功能出现不必要的重复是适宜的；

鉴于通过对新的特定设备的一般功能规格与航空器上或地面或空间设施上的其他设备的规格进行协调，可能减少未来设备总体上的复杂性；

鉴于承认此类协调可能会遇到技术和操作困难，并必须考虑到成本效益和在不造成不应有损失的情况下逐步加以实施的必要性；和

鉴于航行委员会已在必要的范围内，对在其控制下的各种技术活动发挥了协调职能，并对各国向其提供的资料给予了应有的考虑；

大会决定紧密协调关于航空系统和子系统的工作，同时适当注意其相互关系，并考虑到运营要求、预期技术进步和运营成本/效益问题。

附录 K

包括地区补充程序在内的地区计划的制定

鉴于理事会制定出地区计划，规定各缔约国根据《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；

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，将通过本组织和各缔约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。

相关做法

1. 理事会应该在考虑到进一步提高现有安全程度的要求的情况下，持续审查不断变化的要求对地区计划的影响，以及时确定是否需要对其做出任何修订。

2. 在评价任何地区计划修订的紧迫程度时，理事会应该考虑到缔约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. 理事会应该利用在各地区设立的规划小组，协助保持地区计划和任何补充文件的最新状态。

附录 L

地区空中航行 (RAN) 会议

鉴于地区空中航行会议是确定各缔约国按照《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缔约国和本组织投入大量的人力和财力；和

鉴于必须确保从这些会议中获取最大效益，而不给缔约国或本组织带来任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 由理事会召开的地区空中航行会议应当成为对地区计划进行使其符合不断变化的要求所需的全面审查和修订的主要手段；

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缔约国单独或联合作为东道主。

2. 已核准的议程和包括说明基本运作要求和规划标准在内的主要支持性文件，通常应该通过航空发送；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；其他文件则应尽快发送。

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. 与会的每一缔约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 M

地区计划的实施

鉴于按照《公约》第二十八条，各缔约国承诺在其认为可行的情况下，提供促进国际空中航行所必需的空中航行设施和服务；

鉴于地区计划提出了对国际民用航空设施和服务的要求；和

鉴于地区计划实施中的任何严重缺陷可以影响国际航空运营的安全、正常和效率，因此应尽快消除；

大会决议如下：

1. 在缔约国的实施方案中，应当把提供缺少了它就可能对国际航空运营（包括持续运营）产生严重影响的设施和服务列为优先事项；

2. 本组织对于地区计划实施中存在的严重缺陷的确定、调查和行动应当在可行的最短时间内进行；和

3. 地区规划和实施小组应当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. 理事会应该在考虑到进一步提高现有安全等级要求的情况下，全面而迅速地通知每一缔约国关于提供依据地区计划适用于该国的空中航行设施和服务的建议。

2. 各缔约国应该编制并随时更新包括人员要求在内的适当计划，用于有序地实施适用于该国的地区计划部分。

3. 理事会应该就监测地区计划实施状况和就定期提交应包括地区计划实施中存在的严重缺陷在内的进度报告事宜作出安排。

4. 空中航行设施和服务的用户应该报告由于缺乏地区计划所要求的空中航行设施和服务而遇到的任何严重问题。报告应该送交负责实施的缔约国。这些国家应该按此类报告采取行动，以解决问题，但当没有采取补救行动时，用户应该酌情通过国际组织通知国际民航组织。

5. 理事会应该安排定期审查由于缺乏空中航行设施或服务而使用户遇到的严重问题，并酌情就促使问题尽快解除拟采取的措施作出安排。

附录 N

空中交通服务 (ATS) 空域*的划定

鉴于《公约》附件 11 要求各缔约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 还规定各缔约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，并给服务提供者和服务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；

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. 任何缔约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. 各缔约国应该与其他有关国家和本组织合作，寻求以最高效而经济的方式划定空中交通服务空域，寻

* “空中交通服务空域”一词包括飞行情报区、管制区和管制地带。

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. 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 O

搜寻与援救服务的提供

鉴于按照《公约》第二十五条，各缔约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 包含有关在缔约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，如果理事会认为一缔约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，则与和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. 任何缔约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. 各缔约国应该与其他国家和本组织合作，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 P

民用和军用空中交通的协调

鉴于空域以及许多设施和服务应该由民用航空和军用航空共同使用；

鉴于《公约》第三条第四款要求缔约国在颁布其国家航空器条例时，对民用航空器的航行安全给予应有的考虑；

鉴于尚未在所有地区找出令人满意地解决共同使用空域问题的办法；和

鉴于尽管民用和军用空中交通管制的全面统合也许被视为最终目标，但许多国家提供的协调方面的改善是目前解决现有困难的直接办法；

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，以确保国际民用空中交通的安全、正常和效率；和

2. 各缔约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。

相关做法

1. 各缔约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，以实施上述决定条款 1 中的政策。

2. 理事会应该确保将空域使用中的民用和军用协调事宜酌情纳入专业和地区会议的议程。

3. 当制定决定条款 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。

附录 Q

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的新型航空器；和

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；

大会决议如下：

1. 机场的技术要求应当由本组织不断加以审查；

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. 各国应当对机场进行合格审定；和

4. 各国应该确保在其机场采用安全管理系统。

相关做法

1. 根据上述决定条款 1 提及的持续审查结果，理

事会在考虑进一步提高安全等级的要求的情况下,应该:

- a) 制定关于未来发展的新的指导材料; 和
- b) 不断向各缔约国通报发展情况。

2. 理事会应该继续提请航空器制造商和经营人注意决定条款 2 中表述的政策。

附录 R

无线电导航设备的地面和飞行试验

鉴于通过经常性试验来检查无线电导航设施的性能是至关重要的; 和

鉴于发展得到极大改进的地面试验设施可将飞行试验的需要减至最小;

大会决议如下:

1. 在可能获得经过极大改进的地面试验设施之前,无线电导航设施应当通过经常性飞行试验进行检查; 和

2. 为使定期飞行试验的需要减至最小, 应该对无线电导航地面设备进行改进, 其中包括相关的地面试验和监测设施, 其所提供的性能保证应与飞行试验相同。

相关做法

1. 在可能发展经过极大改进的地面试验设施之前, 各缔约国应该建立其本国的飞行试验单位、或与其他国家建立联合试验单位或与拥有相关设施的国家或机构达成为其进行飞行试验的协议。

2. 理事会应该继续努力, 协调各缔约国做出的无线电导航设施经常性飞行试验安排。

3. 理事会应该调查并与从事开发和制造无线电导航系统的缔约国协商改进地面试验设施的一切可能的手段, 以便将定期飞行试验的需要减至最小。

4. 理事会应该向各缔约国传播关于无线电导航地

面设备改进方面重大发展的信息, 包括相关的地面试验和监测设施, 以利这些发展将飞行试验的需要减至最小。

附录 S

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 T

国家对国际民航组织技术工作的参与

鉴于各缔约国技术上的贡献对于本组织的技术工作取得令人满意的进展是至关重要的;

鉴于在得到缔约国对本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, 而不给缔约国和本组织带来不应有的负担是必要的;

大会决定各缔约国有必要为本组织的技术工作做出有效的技术贡献。

相关做法

1. 理事会应该鼓励各缔约国有效参与本组织的技术工作, 同时对将本组织和参与此类工作的缔约国的成本降至最低的需要给予应有的重视。

2. 各缔约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) 按照本组织要求，从事专业研究；和
- e) 通过理事会设定的任何其他办法，协助本组织的技术工作。

附录 U

总部和各地区办事处的技术秘书处

鉴于不断需要向各缔约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区域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缔约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缔约国解决其实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及区域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缔约国的要求，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本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 V

缔约国之间在某些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；

鉴于许多缔约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；

鉴于至关重要的是，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；和

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；

大会决定建议各缔约国在重大航空器事故或需要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，各缔约国除其他外，在可能的程度上应该：

- a) 按照其他缔约国的请求，提供重大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缔约国参加重大航空器事

故调查的机会，以便发展和促进调查专业知识。

相关做法

1. 应该鼓励各缔约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. 应该鼓励各缔约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. 应该鼓励各缔约国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培训的航空培训项目方法。

附录 W

飞行安全和人的因素

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”；

鉴于认识到人的因素是指航空环境中人的行为能力的局限性；

鉴于人的因素的影响在多数事故中（约占 70%）显现是存在的，因此不断需要采取旨在减少航空器事故数量的适当措施；

鉴于飞行和地面活动日益使用自动操作和引进带有其相关复杂性的新技术，如不采取适当而及时的措施，可能会进一步加剧人的因素问题；

鉴于一些国家正在实施人的因素方案，它们所取得的经验应得到实际应用，以提高航空运输的安全水平；和

鉴于已得到公认的是，为在提高航空安全水平方面取得实质性进展，必须进一步减少人的因素对航空器事故的影响；

大会决议如下：

1. 各缔约国在设计或审定设备和操作程序以及在进行培训和/或颁发人员执照时，应该考虑相关的人的因素方面；

2. 应该鼓励各缔约国开展长期而广泛的合作，并相互交换与人的因素对民用航空运营安全的影响有关的问题方面的信息；和

3. 理事会应该收集和分析各国的经验，制定和推出关于人的因素各个方面的适当的国际民航组织材料。

附录 X

空中交通服务的提供

鉴于《公约》附件 11 要求各缔约国安排在已经确定需要空中交通服务的空域和机场提供此类服务；

鉴于《公约》附件 11 要求各缔约国确保制定空中交通服务安全管理方案；和

鉴于各缔约国之间的合作努力可导致更效率的空中交通管理；

大会决议如下：

1. 在实施空中交通服务时，各国应当确保所提供的服务符合国际民用航空安全、正常和效率的既定要求；

2. 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，各国应当考虑进行合作努力，采用更效率的空域管理，特别是高层空域的管理；和

3. 各国应该确保相关的空中交通服务提供者在提供空中交通服务的所有空域和所有机场采用安全管理方案。

相关做法

各缔约国应该在必要时考虑联合设立单一的空中交通服务管理机构，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。

A35-18: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

A33-13: 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 and 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；和

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。

附件、空中航行服务程序和手册

A35-14, 附录 A: 标准和建议措施及空中航行服务程序的制定

A35-14, 附录 D: 标准和建议措施及空中航行服务程序的执行

A35-14, 附录 E: 国际民航组织技术手册和通告

地区计划

A22-19: 地区计划实施方面的援助和咨询

A35-14, 附录 K: 包括地区补充程序在内的地区计划的制定

A35-14, 附录 M: 地区计划的实施

A27-11: 机场和空域拥挤

实施

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程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。

A35-14, 附录 D: 标准和建议措施及空中航行服务程序的实施

A35-14, 附录 M: 地区计划的实施

A35-14, 附录 U: 总部和地区办事处的技术秘书处

A35-18: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

空中航行领域的工作方案

A24-8: *对空中航行领域工作方案的重新审查

* 作为 A27-6 号决议的结果，第二条指示条款已由一个新条款所取代。

鉴于国际民航组织的工作方案应该让本组织集中精力解决对国际航空的发展和运营的安全与正常具有最大影响的问题；和

鉴于最有效地利用本组织和各国所获得的有限资源是国际民航组织义不容辞的责任；

大会指示理事会：

1. 作为紧急事项，重新审查本组织关于空中航行领域的工作方案，并酌情确定工作方案中各项目的优先次序以及项目的目标和完成项目的估计时间表，其中，应该对有关安全、正常和效率的项目给予特别关注，并考虑到第二十四届大会期间提交的文件，同时认识到国际民航组织和各国可利用的资源是有限的；和

2. 向今后的大会常会介绍本组织的工作方案，其中应该确定工作方案各项目的优先次序、目标和时间表，并且把本组织关于空中航行领域的方案预算和技术工作方案的详细方案说明结合起来。

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

重申本组织的首要目标仍然是提高全世界国际民用航空的安全；

认识到一些年来，全世界航空运输运营中机毁人亡的事故发生率一直停留在一个低水平上；

注意到国际民用航空量的预期增长将导致航空器事故数量的不断增加，除非事故发生率有所下降；

认识到公众对航空安全的看法主要基于航空器事故的数量，而非事故发生率；

认识到就包括国际民航组织、国家、航空器制造商

和经营人在内的航空业的所有参与者而言，事故发生率的下降需要新的办法，特别是积极主动、以风险分析为基础的方法；

认识到航空系统中人的因素对于事故预防行动和航空安全的至关重要性；和

关切地注意到有控飞行撞地与进近和着陆类事故仍然是航空运营中的主要事故；

大会：

1. 强调需要降低航空运输运营中机毁人亡事故的数量和发生率；

2. 敦促各缔约国采纳全球航空安全计划的目标，减少航空器事故和降低全世界事故的发生率；

3. 敦促各缔约国将政治意愿付诸实践，采取普遍安全监督审计计划审计确定的补救行动，纠正地区规划过程和有关活动中查明的缺陷，并颁布必要的规章，实施根据全球航空安全计划制定的安全制度；

4. 重申实施国际民航组织有控飞行撞地预防方案及进近和着陆事故减少方案的必要性；

5. 敦促所有缔约国为国际民航组织全球航空安全计划的各个组成部分提供所需的支持；

6. 核可这样一个概念，即将国际民航组织有关安全的活动集中在已计划好的或目前正在进行的、能够在降低事故发生率方面提供最大安全利益的安全行动上；

7. 要求理事会和秘书长确保属于全球航空安全计划的所有有关安全项目全部由国际民航组织预算资助，其中包括地区办事处执行的有关安全的任务；

8. 指示理事会和秘书长参与各国改善现有的安全数据库系统和交换有关安全资料的努力，并参与旨在开发综合数据分析和资料传播网的活动，同时还要考虑到适当保护保密资料及其来源的需要；

9. 鼓励航空系统用户之间有关安全资料的自由交流，其中包括各国向国际民航组织事故/事故征候数据报

告系统报告事故和事故征候数据；

10. 敦促所有缔约国检查并在必要时调整其法律、规章和政策，以取得事故预防努力各要素（例如管理、执行、培训和鼓励自愿报告的奖励）之间适当的平衡和鼓励更多地自愿报告可能影响航空安全的事件，并指示国际民航组织制定该方面的适当政策和指导原则；

11. 敦促所有缔约国确保其航空器经营人、空中航行服务和设备提供者以及维修机构制定自愿报告可能影响航空安全的事件的任何程序和政策；

12. 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等，实施垂直引导的进近程序；

13. 鼓励各国扶持地区安全小组；

14. 鼓励各国促进就航空安全和援助问题成立国际专家咨询小组，或酌情采取其他行动，以便：

- a) 把有关国家、国际和地区组织、航空制造商和经营人、金融和其他供资机构以及国际民航组织的努力、经验和资源汇聚在一起；
- b) 研究某一次级类别成员国的航空安全问题；和
- c) 制定民用航空安全管理框架和建议，以加强安全和提供援助；

15. 指示秘书长通过国家级信件或在国际民航组织公共网站上定期发布全球航空安全计划文件；和

16. 指示理事会向大会今后会议提交关于国际民航组织全球航空安全计划的进度报告。

A35-16: 适当考虑发展关于飞行数据记录系统的规范

考虑到本组织的首要目标是确保世界范围国际民用航空的安全；

考虑到制定国际标准有助于这一目标；

认识到飞行数据记录器对安全性的重要性；和

认识到有必要为这些系统制定规范；

大会：

1. 指示理事会用适当方式尽早恢复关于飞行记录器的工作，优先处理这些系统的搜寻和回收、淘汰、记录参数数量不足、以及有必要规定对驾驶舱进行录相等问题；和

2. 要求理事会向大会下一届会议报告本决议的执行情况。

A35-17: 为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料

鉴于本组织的主要目标依然是为了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关系人之间自由流通的重要性；

意识到保护安全资料免于不当使用对于确保继续得到所有相关的安全资料极其重要，以便能够采取恰当和及时的预防行动；

关注到安全资料被用于惩戒和执法行动以及允许作为诉讼证据这一趋势；

虑及将安全资料用于同安全无关的目的可能妨害提供这类资料，而对航空安全产生不利影响；

考虑到需要在保护安全资料和正常司法要求之间实现平衡的必要性；

意识到技术进步已经使新的安全数据收集、处理和交换系统成为可能，为提高航空安全产生了必不可少的多种来源的安全资料；和

注意到现行的国际法律和许多国家的国内法律和规章未能以适当的方式充分地解决保护安全资料被不适当使用的问题；

大会:

1. 指示理事会制定适当的法律指导, 协助各国制定国内法律和规章, 以适当方式保护所有来自安全数据收集和处理系统的资料, 同时兼顾各国的正常司法;
2. 敦促所有缔约国审议其现行立法和做出必要调整, 或者制定法律和规章, 尽可能地根据国际民航组织制定的法律指导, 以适当方式保护所有来自安全数据收集和处理系统的资料; 和
3. 指示理事会就这一议题向大会下届常会提出进展报告。

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

A35-5: 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

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

A35-13: 国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫

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

A35-6: 国际民航组织普遍安全监督审计计划(USOAP)向用全面的系统方法实施审计过渡

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

A35-7: 采取统一战略解决与安全有关的缺陷

A35-8: 国际航空安全财务机制(IFAS)

A35-18: 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

A35-14, 附录 I: 关于通信、导航、监视和空中交通管理(CNS/ATM)领域及机场服务的研究、开发、试验和示范活动的协调

A35-14, 附录 J: 航空系统和子系统的协调

A33-13: 穿越极地航线的使用

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。

A35-18: 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

A35-14, 附录 G: 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。

A35-5: 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

人员执照颁发和培训

A16-7: 航空技术培训

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，在认为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。

A32-16: 通晓英语以利于无线电话通信

鉴于最近的重大事故调查表明机组和空中交通管制员通晓和理解英语的程度不足是一项促成因素；和

鉴于为预防此类事故，至关重要的是国际民航组织找出各种方式和手段，促使所有缔约国采取步骤，确保在需要使用英语的空域中参与飞行活动的空中交通管制员和飞行机组熟练地使用英语进行和理解无线电话通信；

大会：

敦促理事会指示航行委员会，高度优先地审议本事项，并完成加强附件 1 和附件 10 中相关条款的工作，目

的在于强制各缔约国采取步骤，确保在需要使用英语的空域中参与飞行活动的空中交通管制员和飞行机组熟练地使用英语进行和理解无线电通信。

A35-14, 附录 G: 适航证、合格证书和飞行机组执照

A35-14, 附录 H: 航空培训

航空器事故调查

A35-14, 附录 V: 各缔约国之间在某些航空器事故调查方面的合作

A35-14, 附录 W: 飞行安全和人的因素

A31-10: 改进民用航空事故预防

A33-17: 对某些事故和事故征候记录的不予公布

计量单位

A35-14, 附录 F: 计量单位

地面设施、服务和人员

A35-14, 附录 N: 空中交通服务 (ATS) 空域的划定

A35-14, 附录 O: 搜寻与援救服务的提供

A35-14, 附录 P: 民用和军用空中交通的协调

A35-14, 附录 Q: 适用机场的提供

A35-14, 附录 R: 无线电导航设备的地面和飞行试验

A35-14, 附录 S: 聘用航空地勤人员的充分条件

A27-11: 机场和空域拥挤

A32-16: 通晓英语以利于无线电通信

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

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为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

A35-18: 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

引言

鉴于《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而协调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；

鉴于航空运输是促进和加快国家和国际一级经济持续发展的重要因素；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证航空运输发展的必要资源日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各缔约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，而且这应保持现时性、突出重点和具有针对性，并应通过最有效的方式传达给各缔约国；

鉴于需要各缔约国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写这些指导材料、研究报告和统计资料；

鉴于本组织制定的指南应协助各缔约国制定政策和做法，以便促进国际航空运输的全球化、商业化和自由化；和

鉴于各缔约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政策的综合声明，这些政策是大会第三十五届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 经济管理

附录 B — 统计

附录 C — 预测和经济规划

附录 D — 简化手续

附录 E — 税收

附录 F — 机场和空中航行服务

附录 G — 航空承运人经济

附录 H — 航空邮件

2. 敦促各缔约国注意这些政策和理事会在本综合声明所确定的文件中和秘书长在各种手册和通告中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各缔约国尽一切努力，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，特别是尽可能全面而迅速地提供本组织进行航空运输研究所要求的统计和其他信息；

4. 要求理事会特别重视为必要的人力和技术资源开发筹资的问题，以确保航空运输对发展中国家的经济和社会福利做出尽可能最佳的贡献；

5. 要求理事会在其认为有助于其关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求缔约国专家代表的意见，其中包括设立向航空运输委员会报告工作的合格专家组或秘书处研究小组；并通过通信或开会的方式开展工作；

6. 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，召开所有缔约国均可参加的大会或专题会议，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；

7. 要求理事会根据需要，提供讲习班、研讨会和

其他此类会议，以便向缔约国和在它们中间传达国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

8. 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，并在需要对声明作出修改时酌情向大会提供咨询意见；和

9. 宣布本决议取代 A33-19 号决议。

附录 A

经济管理

第 I 节 协定和协议

鉴于大会认为目前不存在达成全球综合多边协定的希望，虽然在商业权利方面在可能的最大程度上实行多边主义继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，缔约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《公约》的目标之一是国际航空运输服务可以健康而经济地运营，而且在此方面《国际航班过境协定》（IASTA）加强了国际定期航班的运营，并为已成为其当事方的缔约国实现这一目标提供了便利；

鉴于大会反复强调，各缔约国有义务遵守《公约》第八十三条的规定，根据《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》尽快在理事会登记有关国际民用航空的所有协议；

鉴于在航空协定和协议的登记问题上出现不应有的延误和不遵守登记要求对于管理信息的准确性和完整性以及提高透明度而言是不可取的；

鉴于公平而合理且意在促进航空服务令人满意地向发展的国际航空运输客货运价的制定对于许多国家的经济来说是一件具有重大意义的事项；

鉴于与国际航空运输客货运价有关的规则和条件应避免不必要的复杂化，并应尽可能加以统一和合理地保护用户的利益；和

鉴于按照其国家立法和双边及其他航空服务协定对其规定的义务，各国政府在客货运价事项方面负有责任；

大会：

1. 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和在促进有保障的自由化方面的主要作用；

2. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》当事方的缔约国对此事给予紧急考虑；

3. 敦促所有缔约国按照《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合作协定和协议；

4. 敦促各缔约国让理事会随时充分了解双边协定的执行中产生的重要问题和所取得的或预期的、向商业权利交换中的多边主义目标迈进的任何进展；

5. 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缔约国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；

6. 要求理事会继续对缔约国和航空公司进行关于商业权利的政策和做法以及航空服务协定条款的比较和分析研究，并向所有缔约国通报关于商业权利的国际合作的新发展，其中包括自由化安排；

7. 要求理事会对确定国际关税的机制以及与国际关税有关的规则和条件不断进行审查；

8. 要求理事会定期审查登记规则，以期简化航空协定和协议的登记过程；

9. 要求秘书长提醒各缔约国毫不迟延地登记航空协定和协议的重要性，并应要求向缔约国提供在理事会登记航空协定和协议方面的援助；和

10. 要求理事会主席和秘书长促进《国际航班过境协定》的普遍加入和实施，并请各缔约国通知秘书处关于其加入协定的意图。

第 II 节 管理安排方面的合作

鉴于在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》的基本原则和国际航空运输的有序而协调的发展相抵触；

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许多发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

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发展中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而平等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空承运人应按照每个国家的步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和保安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；

鉴于此类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特别在属于此类地区经济一体化运动的发展中国家间共有的密切关系和共同利益关系的职能性合作；

鉴于由享有上述共同利益关系的一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的一家航空公司行使拥有同样共同利益关系的另一发展中国家的航线和其他航空运输权利，将有利于促进发展中国家的上述利益；

大会：

1. 敦促各缔约国避免采用可能影响国际航空运输有序而协调发展的单方面措施，并确保在将国内政策和立法用于国际航空运输时充分考虑到其特性；

2. 敦促各缔约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国家或多个国家、特别是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各缔约国承认地区或次地区经济集团内的共同利益关系概念，作为一个或多个发展国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个发展中国家，并且由该另一个或多个发展中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. 敦促各缔约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，而不损害安全和保安；

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的缔约国不断向理事会提交关于其经验的全部信息，以便本组织在这一特定领域拥有可能有助于缔约国的全部信息；

6. 要求理事会在愿意加入国际航班经营的地区或次地区经济集团的缔约国提出要求时，向其提供全部可行的援助；

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缔约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 计算机订座系统

鉴于需要界定以透明、可进入和无差别对待为基础的计算机订座系统的全球适用原则，以加强航空公司之间和此类系统之间的竞争，给予国际航空运输用户满足其需要的尽可能最广泛的选择机会，并避免对这些系统的滥用，滥用这些系统可能导致航空承运人产品分销中的有害做法；

大会：

1. 敦促各缔约国：

a) 遵循理事会于 1996 年 6 月 25 日通过的经修订

的《国际民航组织关于计算机订座系统管理和经营的行为准则》；

- b) 酌情使用理事会为加强和补充《准则》在同一天通过的《示范条款》；和
- c) 在双边、地区和地区间各级进行合作，目的在于减少与世界各地计算机订座系统的采用和经营有关的困难；和

2. 要求理事会在必要时修订国际民航组织计算机订座系统准则。

第 IV 节 服务贸易

鉴于关于把国际航空运输包括在《服务贸易总协定》(GATS) 之中的问题，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作出回应；

2. 认识到此类安排的基础应是朝着市场准入逐步、渐进、有序和有保障地变化的总目标以及所有缔约国在确保其有效而持续地参与国际航空运输方面的利益；

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、协定和安排的缔约国：

- a) 确保其国家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) 确保其代表充分了解《芝加哥公约》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) 考虑到其相对于那些非世界贸易组织成员的国

际民航组织缔约国的权利和义务；

- 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、安全和保安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国际航空运输经济管理、包括自由化的政策指导方面的作用和职权的充分理解，并考虑使用这一指导；和
- f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下作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逐步自由化；
- b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和保安的基本责任；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、保安和环境保护；
- 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，并随后通知缔约国；和
- c) 促进国际民航组织、世界贸易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。

第 V 节 政策指导的拟订

鉴于各国政府在国际航空运输经济管理方面负有国

际义务和责任；和

鉴于本组织已解决了许多有关的管理问题，并汇编了由此而产生的建议和其他指导材料；

大会：

1. 敦促各缔约国在其管理职能方面注意载于 Doc 9587 号文件《关于国际航空运输经济管理的政策和指导材料》中的咨询意见；和

2. 要求理事会确保载于 Doc 9587 号文件的咨询意见是最新的，并对缔约国的要求作出回应。

附录 B

统计

鉴于每一缔约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，拟订了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施统计数字的要求；

鉴于国际民航组织已开发出综合统计数据库，以便向各缔约国和其他用户提供高效的在线系统，进行统计数据的验证、存储和检索；

鉴于一些缔约国仍尚未提交或尚未全面提交理事会所要求的统计数字；和

鉴于在收集和发布航空统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以使提交统计数字的负担得以减轻；

大会：

1. 敦促各缔约国尽一切努力，及时提交所要求的统计数字，并只要可能就以电子形式提交；

2. 要求理事会按照要求召集统计和会计专家，审查缔约国和国际民航组织的统计问题，以便更加有效地满足本组织的需要，并改进统计数字的统一性、缔约国

报告的完整性和及时性，分析和出版物的形式和内容，以及本组织的散发速度；和

3. 要求理事会：

a) 继续探索与积极从事收集和发布航空统计数字的其他国际组织一道开展更密切合作的方式；和

b) 在适当基础上作出安排，由秘书处人员按照要求向缔约国提供援助，以改进其民用航空统计及其向本组织的统计报告。

附录 C

预测和经济规划

鉴于缔约国出于各种目的需要对全球和地区未来民用航空发展做出预测；

鉴于理事会在履行其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态势发展并必须适时启动此类行动；和

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境规划目的的特定预测和经济支持；

大会：

1. 要求理事会在必要时作出并保持一般和特定种类的民用航空未来趋势和发展的长期和中期预测，其中包括在可能的情况下，得出地区以及全球的数据，并使缔约国可以得到这些数据；

2. 要求理事会制定做出预测、分析成本利得或成本效益和编写业务案例的方法和程序，以满足各地区空中航行规划小组的需要，并按照要求，满足本组织其他系统或环境规划机构的需要；

3. 要求理事会做出安排，收集和制定关于现行预测方法的材料，既用于条款 1 和 2 中所述目的，又作为其自身预测和经济规划的指导随时向缔约国传播。

附录 D

简化手续

第 I 节 简化手续条款的制定

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缔约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；

鉴于各缔约国继续追寻实现航空运输最大效率的目标，同时保障国际民用航空运营免遭非法干扰行为侵害是至关重要的；

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，同时加强保安和移民监察方案是行之有效的；和

鉴于制定一套标准标志，以便利旅客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；

大会：

1. 要求理事会确保附件 9《简化手续》是最新的，并满足各缔约国在边境管制管理方面的现时要求；
2. 要求理事会确保附件 9《简化手续》和附件 17《保安》的规定相互一致和相互补充；
3. 要求理事会确保其在 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》中的规范和指导材料保持与技术进步同步，并继续探索旨在改进放行程序的技术办法；和
4. 要求理事会确保 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》是最新的，并对缔约国的要求作出反应。

第 II 节 附件 9 的实施

鉴于附件 9 中旨在改进边境管制点程序，以便于航空器、旅客及其行李、货物和邮件放行的标准和建议措施的实施对航空运输的效率至关重要；

大会：

1. 敦促各缔约国对《公约》第二十二、第二十三和第二十四条所产生的其义务给予特别注意，并加大其实施附件 9 标准和建议措施的力度；

2. 敦促各缔约国至少一年一次严格检查其领土上存在的其国家规章和做法与现版附件 9 的规定之间的任何差异，并作出特别努力，修改其政策，以便消除这些差异；

3. 敦促各缔约国按照《公约》第三十八条，通知本组织附件 9 在其领土上的实施状况；和

4. 要求理事会在任何必要的时候或每三年一次审查附件 9 的实施状况，并指出需要缔约国重点实施的那些方面。

第 III 节 保护护照保安和完整方面的国际合作

鉴于护照是表示一个人的身份和公民身份的基本正式文件，并向过境国和目的地国提供了持有者能够返回护照颁发国的保证；

鉴于对护照完整性的国际信任是国际旅行系统发挥职能的根本所在；

鉴于联合国大会要求国际民航组织审议加强防止外国人偷渡的国际合作的方式和手段，同时强调此类努力不应削弱国际法对难民提供的保护；

鉴于联合国大会和经济及社会理事会要求会员国建立或改进可即时发现假旅行证件的程序，进行双边合作和在多边基础上的合作，以防止欺诈性证件的使用，并采取措施，对假旅行证件的制造和分送以及国际商业航空的滥用进行处罚；和

鉴于需要各国之间的高度合作，以便加强对护照欺诈的抵制，包括伪造或仿造护照、使用伪造或仿造的护照、冒名者使用有效护照、合法持有者滥用真实护照以便于违法行为的实施、使用过期或作废的护照以及使用以欺诈手段取得的护照；

大会:

1. 敦促各缔约国加强努力, 以保障其护照的保安和完整性, 保护其护照免遭护照欺诈, 并在这些事项上相互援助; 和

2. 要求理事会继续正在进行的、加强控制护照欺诈的有效性的工作, 包括编写必要的标准和措施及指导材料, 以协助各缔约国维护其护照和其他旅行证件的完整和保安。

第 IV 节 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于各缔约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; 和

鉴于缔约国之间以及与国家和国际简化手续事项各有关方在简化手续事项方面的合作给所有有关方面带来了效益;

大会:

1. 敦促各缔约国成立和利用国家简化手续委员会并采取相邻国家之间在地区基础上合作的政策;

2. 敦促各缔约国参与其他政府间航空组织的地区和次地区简化手续方案;

3. 敦促各缔约国通过国家简化手续委员会或其他适当手段, 采取一切必要步骤, 以便:

- a) 定期要求其政府所有有关部门注意以下需要:
 - 1) 使国家规章和做法符合附件 9 的规定和意图; 和
 - 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; 和
- b) 采取所需要的任何后续行动;

4. 敦促各缔约国鼓励其国家及其他简化手续委员会研究简化手续问题, 并和与其有航空联系的缔约国一道协调其委员会关于简化手续问题的研究成果;

5. 敦促相邻和接壤国家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. 敦促各缔约国鼓励其航空器经营人在以下方面继续与其政府加强合作:

- 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、非法移民和对国家利益的其他威胁的合作安排;

7. 敦促各缔约国呼吁国际经营人及其协会尽可能地参与电子数据交换系统, 以便在处理国际航站的客货运输方面取得最大效率; 和

8. 敦促各国和经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。

附录 E

税收

鉴于国际航空运输在国际贸易和旅行的发展和扩展方面发挥重大作用, 而对国际航空运输所用的航空器、燃油和消耗性技术供应品征税, 对国际航空运输企业的收入和对与国际航空运输的航空器运营有关的航空器及其他动产以及对其出售或使用征税, 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;

鉴于国际民航组织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付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”;

鉴于一些缔约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的收费(其中若干可划分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的款项征收已在大会 A35-5 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续性政策和做法的综合声明》中提及；和

鉴于 Doc 8632 号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》中的决议补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的独特性和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；

大会：

1. 敦促各缔约国遵循载于 Doc 8632 号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》的理事会决议；和

2. 要求理事会确保载于 Doc 8632 号文件的指导原则和咨询意见是最新的，并对缔约国的要求做出反应。

附录 F

机场和空中航行服务

第 I 节 收费政策

鉴于国际民航组织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付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已在大会 A35-5 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续性政策和做法的综合声明》中单独提及；

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缔约国提供指导；和

鉴于理事会已通过了并在必要时修订了，且在 Doc 9082 号文件中公布了《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》；

大会：

1. 敦促各缔约国确保《公约》第十五条得到充分遵守；

2. 敦促各缔约国依据《公约》第十五条表述的和 Doc 9082 号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中补充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. 敦促各缔约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. 敦促各缔约国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一缔约国因任何其他缔约国的航空器使用空中航行设施和机场而可能征收或允许征收的任何费用；和

5. 要求理事会确保载于 Doc 9082 号文件的指导原则和咨询意见是最新的并对各缔约国的要求做出反应。

第 II 节 经济和管理

鉴于在处理日益增长的交通量中，全球提供机场和空中航行服务的成本继续上升；

鉴于各缔约国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的财政效率；

鉴于应在机场和空中航行服务提供者与航空承运人和其他用户的各自财政利益之间保持平衡；

鉴于各缔约国呼吁本组织提供旨在公平收回机场和空中航行服务成本的咨询意见和指导；和

鉴于各缔约国正在越来越大的程度上把机场和空中航行服务的运营交给自治实体和利用多国空中航行设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；

大会:

1. 提醒各缔约国, 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独自负责, 而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务;

2. 敦促各缔约国在收回多国空中航行设施和服务成本方面积极合作;

3. 要求理事会向缔约国提供关于提供机场和空中航行服务的经济、组织和管理咨询;

4. 要求理事会保持对机场和空中航行服务的经济状况的审查, 并每隔一定适当的时间就此向各缔约国提交报告; 和

5. 敦促各缔约国尽一切努力, 尽可能毫不迟延地提供有关其机场和空中航行服务的财政数据, 以使理事会能够提供此类咨询和编写此类报告。

附录 G

航空承运人经济

鉴于用户、旅游者、航空和贸易业及其国际组织均一直十分关注国际航空承运人的运营成本、客货运价和适当营业收益的水平;

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所提交的客观的研究报告被各缔约国和其他国际组织广泛使用, 而且做到了不偏不倚并导致产生了更公平的收入分享制度; 和

鉴于国际民航组织需要航空承运人的收入和成本数据, 用于环境规划、投资研究和其他目的;

大会:

1. 要求理事会指示秘书长, 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; 和

2. 敦促各缔约国尽一切努力, 尽量毫不迟延地从

其国际航空承运人获取理事会所要求的成本、收入及其他数据。

附录 H

航空邮件

鉴于大会就国际民航组织在国际航空邮件领域的工作一直不间断地发出指示;

大会:

1. 敦促各缔约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. 指示秘书长按照要求, 向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。

A35-5: 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

A35-14: 国际民航组织关于具体涉及空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

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

A22-14: 超音速航空器投入商业服务的有关技术和经济问题

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》第二十七条，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。

4.1.7 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。

4.1.8 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持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”更多的参加合资联营协定

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 A12-5 3、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

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

A31-15: 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，这些政策是大会第三十一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 A7-6、A10-40、A16-36 和 A27-3 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；

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，并给予各国和各组织不少于四个月的时间向本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 A27-3 号决议；

关切地注意到上述各项修正议定书，尤其是将第三条分条和第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的修正议定书的批准进程一直十分缓慢；

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；

敦促迄今尚未采取行动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 [即纳入第三条分条和第八十三条分条、最后条款、第五十六条（1989年）和第五十条第一款（1990年）的几项修正]；

敦促迄今尚未采取行动的所有缔约国尽快批准其他国际航空法文书，特别是修正“华沙体制”的1975年第三号和第四号《蒙特利尔议定书》；

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，

1. 请理事会采取一切可能的行动，在尚未举办航空法讲授的国家，促进航空法的讲授；和

2. 敦促各国采取有利上述目标实现的适当措施。

A7-5: 经过修订的法律委员会组织章程

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为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提议以及全球导航卫星系统法律和技术专家组拟订的提议为制定和实施 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 系统实施会议的提议，以及关于建立 GNSS 法律框架的法律和技术专家组（LTEP）拟订的提议，特别是关于体制问题和责任问题的提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。

A33-4：通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为（不循规/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/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/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/扰乱性行为的违法行为进行起诉；

因此：

敦促所有缔约国尽快制定有效地处理不循规/扰乱性旅客问题的国内法律和规章，其中应尽可能纳入本决议附录中所规定的条款；和

要求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。

附录

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：在民用航空器上针对机组人员实施的攻击和其他干扰行为

任何人在民用航空器上犯有任何下列行为均构成违法：

- 1) 针对机组人员实施无论身体上还是言语上的攻击、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的；

- 2) 拒绝遵循机长或机组人员代表机长为确保航空器或机上任何人员或财产的安全或为维护机上良好的秩序和纪律而发出的合法指示的。

第 2 节：在民用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) 任何人在民用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) 任何人在民用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：在民用航空器上所犯的其他违法行为

任何人在民用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，或以可能危害航空器安全的方式在其他地方吸烟；
- 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。

第 4 节：管辖权

1. (国名) 的管辖权应当扩大到本法第 1、第 2 或第 3 节下的任何违法行为，如果构成违法的行为发生在下列航空器上：

- 1) 在(国名)登记的任何民用航空器；或

- 2) 由主要经营地在(国名)的经营人，或若无主要经营地，其永久居住地在(国名)的经营人租用的带或不带机组的任何民用航空器；或

- 3) 处在(国名)领土或领空的任何民用航空器；或

- 4) 在(国名)以外的飞行中的任何其他民用航空器，如果：

- a) 该航空器的下一个着陆点在(国名)；和
- b) 该航空器的机长向(国名)主管当局交出犯罪嫌疑人，并要求该当局起诉犯罪嫌疑人，并肯定机长或经营人没有也不会向任何其他国家提出类似要求的。

2. 本节中所用“飞行中”一词意指从起飞时使用动力的一刻起至着陆滑跑终止的一刻止。

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。

A35-3：推进通信、导航、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、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批准；

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 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；和

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；

大会：

1. 认识到法律委员会总体工作计划第一项“审议建立包括全球导航卫星系统（GNSS）在内的 CNS/ATM 系统法律框架”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。

第 VI 部分 技术合作

A26-16: *技术援助

发展中国家来自其他多边和
双边来源的资金

鉴于民用航空的增长和改善能够对发展中国家的经济发展作出重要贡献；

鉴于国际民航组织，作为联合国开发计划署的参加者，能够在物质上援助这些国家发展其民用航空，同时促进本组织目标的实现；

鉴于联合国大会关于《建立新的国际经济秩序的行动纲领》的第 3202 (S-VI) 号决议委托联合国系统的所有组织、机构、附属机构和会议实施《行动纲领》，该纲领是对《联合国第二个发展十年的国际发展战略》中所含目的和目标的补充和加强；和

鉴于大会于 1971 年通过了涉及技术援助政策和程序的 A18-8 号综合性决议，大会于 1974 年又以 A21-17 号决议增订和取代了 A18-8 号决议，大会决定以下列内容进一步增订和取代 A21-17 号决议：

大会：

A. 国际民航组织的政策

国际民航组织对技术 援助方案的参与

1. 重申其赞同国际民航组织理事会至今为国际民航组织参加开发计划署所采取的行动，其中包括受援国分担费用的支持；认可和鼓励理事会在以可获得的有限资金有效提供的技术援助方面所采取的行动；批准理事会在利用和发展信托基金伙伴关系方面所采取的行动；批准和欢迎理事会在推出民用航空采购服务方面所采取的主动行动，以协助政府和组织购买高价值的民用航空设备和相关服务；并要求理事会继续采取必要的此类步骤，为发展中国家发展民用航空提供最大限度的援助，包括利用一切可获得的适当资金来源和设施；

2. 鼓励发展中国家采取行动，从其他多边和双边来源寻求发展其民用航空的资金，以补充从国家预算和开发计划署获得的资金，以便使这一发展以可行的最大速度取得进展；

与其他援助方案的协调

3. 确认为了促进国际民航组织的技术援助活动与其他民用航空或有关互助方案的技术援助活动的协调，应该在可行的范围内，在国际民航组织和这些其他互助方案之间定期交换关于计划和进度报告的资料；

地区和地区间项目

4. 要求继续高度优先地处理地区和地区间项目，因为这些项目代表着巨大的效益；

培训中心

5. 同意国家要求开发计划署和其他资金来源提供资金，在方便的地点援建国家或多国培训中心的政策；鼓励缔约国将这些机构视为地区培训中心，可为有关地区邻近国家的学员提供先进的航空培训，以提高该地区自力更生的能力；

在教育和培训领域
与其他机构的协调

6. 同意经济及社会理事会关于教育和培训主题的第 906 (XXXIV) 号决议，并强调这一主题在民用航空领域和在学员为接受此类专业培训做更好准备方面的重要性；

程序和做法

8. 要求理事会根据技术援助的实际需要、本组织的总目标和本组织的国际性质所内含的特殊保障，审查

* 决定条款 7 由 A29-20 号决议所取代。

技术援助方案的管理、实施和评估程序；并研究可能的改进，以便确保所使用的程序符合本组织的政策和大会决议的相关规定，同时铭记以最及时和高效的方式满足发展中国家技术援助需要这一压倒一切的要求；

采购

9. 确认国际民航组织的一般政策是为在某一门槛之上的技术援助项目的设备采购和订约承办事务做宣传，除非根据秘书长的见解和按照理事会订立的标准，考虑到发展中国家的需要和要求，存在反对这一方针的压倒一切的迫切理由或其他考虑；

B. 国家的行动

优先事项和项目规划

10. 敦促各缔约国确保在拟订开发计划署国别计划及其他多边和双边援助方案时，对其在民用航空领域的援助需求给予充分的考虑；

项目文件的编制

11. 提请要求开发计划署及其他来源援助的缔约国注意由以民用航空发展为基础的明确界定的项目组成的独立方案所产生的优势，敦促各国与本组织合作，尽可能准确地界定其独立方案中所包括的每一位专家的任务，并在向开发计划署或其他一些互助方案提出请求时，明确说明所需援助的范围；提醒参与国别方案编制工作的国家，在此项工作进行期间，需要尽早为每一项目准备项目文件，以便能够尽快和完整地实施项目；

地区和地区间项目

12. 提请各缔约国注意通过由国际民航组织实施的地区和地区间项目提供的开发计划署援助的有用性；敦促各国进一步利用此类援助，并确保其国家协调机构在编制其国家间方案时对这些项目给予充分的支持，以便满足其民用航空服务的需要；并强调除非每个项目都得到充分的优先支持，否则将会失去对民用航空非常有用的项目；

12(a). 敦促各缔约国要求将民用航空领域新的人力和培训调查纳入开发计划署地区方案，以便更新几年

前由国际民航组织在开发计划署资助下实施的方案，目标在于确定发展中国家目前对训练有素的民用航空人员的需要，以便更充分地利用培训中心；或者在证明必要时，扩建或新建培训中心；

地区培训中心

13. 敦促各国支持位于其区域内的地区培训中心，特别是通过同意使用培训中心提供的课程培训其学员，如果国家不能提供这种培训的话；并提醒各国需要通过适当分配从一切可用来源（包括国家预算、开发计划署国别方案及其他多边和双边资金）获得的学员研究金来确保对这些学员的资助；

研究金的授予

14. 提醒各国需要通过确保候选人的及时提名改进研究金的落实情况，并建议有关国家在任何项目开始时，为每一笔研究金制定一个详细的落实计划表，以便执行机构及时收到提名，作出正确的安排；

信托基金

15. 赞赏信托基金办法，并满意地看到各国采取主动行动，建立信托基金方案，以此作为通过向国际民航组织直接支付所需款项，取得除从开发计划署基金所提供的援助之外的民用航空领域的技术和运营援助；并敦促各国更多地利用这一安排，以加速地区计划的实施；

运营援助（OPAS）

16. 提请各缔约国注意开发计划署、信托基金或其他资金来源下的运营援助专家的重要性及其产生的效益，鼓励其民用航空活动需要这些专家的国家将之纳入其对开发计划署及其他资金来源的援助申请中；

对专家的认可

17. 敦促接受援助的国家做好安排，就国际民航组织向其提议的国家项目专家迅速作出决定，从而避免项目实施上的延误；

对应人员和国家工作人员

18. 提醒接受开发计划署援助的国家，作为需要具备顾问或教员身份的专家服务的任何项目的一部分，有义务从其自己的人员中提供适当合格的对应人员，与国际民航组织专家一道工作，并提供吸引此类人员继续服务的必要机会和服务条件；此外，提醒各国需要在其资源限度内提供适当的奖励措施，以使所有学员在完成培训后继续留在其各自领域内工作；

民用航空采购服务的获得

19. 提请各缔约国注意民用航空采购服务机构（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机构；

开发计划署理事会和民用航空项目的优先地位

20. 敦促作为开发计划署理事会成员的缔约国提请其代表注意民用航空在国家、次地区和地区的整体经济发展中所发挥的重要作用，以便在提交供核准的任何方案中给予民用航空项目应有的优先地位；

C. 专家

专家的征聘

21. 要求各缔约国在可能的情况下与国际民航组织合作，鼓励在职专家申请从事国际民航组织民用航空各分支领域的技术援助工作和以可能的最小延误促进其为此目的的借调；在向本组织提供候选人时，各缔约国应尽力确保其在技术上完全合格，在个人条件上适于从事技术援助工作；各缔约国应对专家进行提名以便收入国际民航组织专家名册，特别是发展中国家应对其合格的国民进行提名以收入名册；提供专家的国家自己应该保留合适的候选人名册，对雇用刚退休专家的可能性也应该给予应有的考虑；并敦促各缔约国考虑是否有可能使其组织形式随时能够提供若干名专家从事技术援助工作；

22. 要求秘书长在可能的情况下考虑具体项目的时间因素和紧迫性，及时向各国宣布国际民航组织实施的技术援助项目存在的人员空缺，以便使提供专家的国家得以提出候选人以供考虑；此类宣布应包含充分准确

的细节，以使各国能够提供具备补充空缺所需要的具体资格的人选。

此外大会：

宣布本决议取代 A24-15 号决议。

A35-20: 新技术合作政策的更新

鉴于已经采取新技术合作政策的措施，且 A33-21 号决议指示理事会编制一项关于所有技术合作活动和方案的综合性决议供其审议；

鉴于各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询和援助，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；

鉴于供资机构期望实施其资助项目的国家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；

鉴于联合国开发计划署的供资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方案 3% 以下的水平；

鉴于尤其最不发达国家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；

鉴于在 1996 年至 1998 年、1999 年至 2001 年和 2002 年至 2004 年的各个三年期内，推行了技术合作局的一体化和实施了核心工作人员概念，且技术合作局的财务状况随之得到改善；

鉴于迫切需要根据国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍保安审计计划（USAP）的结果采取有效后续和补救行动，以便为解决查明的缺陷向各国提供支持；和

鉴于从预算外资源向技术合作方案提供的初始资金已开始支持技术合作局解决 USOAP 和 USAP 审计所查明的缺陷；

大会：

1. 重申技术合作方案是国际民航组织一项长期的重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和措施及空中航行规划以及发展其民用航空管理基础设施和人力资源方面的作用；

2. 重申技术合作局是国际民航组织协助各国弥补通过国际民航组织的评估和审计活动查明的缺陷的主要工具之一；

3. 确认应通过明确划分每个局的任务和活动、加强其各自活动的合作与协调以及避免重复和冗余而实现国际民航组织活动的进一步一体化；

4. 确认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方案，以使技术合作局能更加切实有效地发挥作用；

5. 承认通过提供来自预算外资源的资金，国际民航组织将使技术合作方案得以继续并扩大其为各国提供的与民用航空安全、保安和效率有关的服务，从而进一步促进执行标准和措施以及地区规划和实施小组的建议；

6. 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方案之外由第三方所执行的项目；

7. 承认有必要把由国际民航组织提供的技术合作扩大到直接参与民用航空的非国家实体（公共和私营实体），以推动实现国际民航组织的目标，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 SARPs 继续承担责任；

8. 要求联合国开发计划署给予发展中国家航空运输行业的发展以优先地位，并要求主席、秘书长和秘书处加强与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项目的捐款；

9. 鼓励各国和其他发展合作伙伴，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，以

便可参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；

10. 批准如果行政和业务服务费用（AOSC）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 AOSC 基金累计的结余来填补，要求经常方案预算予以支助应该作为最后手段；

11. 指示理事会向大会下一届常会报告本决议的执行情况；和

12. 决定本决议将取代并废止第 A33-21 号决议。

A35-21：国际民航组织技术合作活动的扩大

鉴于 A33-21 号决议重申技术合作方案是国际民航组织一项长期的重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和措施（SARPs）及空中航行规划（ANPs），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；

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，同时对技术合作活动进行适当监督和控制；

鉴于 A33-21 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合作伙伴关系；

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做到协调统一并且完全符合标准和措施，会极大地加强世界范围内民用航空的安全、保安和效率；和

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营实体）越来越多地要求国际民航组织通过技术合作局，在传统的技术合作领域提供咨询和援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和措施；

大会：

1. 决议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国际航空运输的安全、保安和效率的项目的非国家实体（公共和私营实体）扩大提供技术合作服务；

2. 强调技术合作方案应该始终在国际民航组织的规则、规章和程序范围之内运作；

3. 认识到在采用以商业为导向的措施时，需要确保维护国际民航组织的良好声誉；和

4. 指示秘书长在个案的基础上，考虑在各缔约国民用航空领域里实施项目的非国家实体（公共和私营实体）请国际民航组织在传统的技术合作领域提供援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施。

A22-7: 联合检查组章程

A27-18: 技术援助活动的资金筹措

鉴于民用航空对于所有国家 — 特别是发展中国家 — 的技术、经济、社会和文化进步以及次地区、地区和全球合作是重要的；

鉴于国际民航组织可获得的用于为发展中国家提供技术援助以帮助其促进民用航空发展的大部分资金到目前为止都来自开发计划署；和

鉴于从开发计划署及包括信托基金和费用分担在内的其他目前可用来源得到的资金远远满足不了发展中国家的民用航空需要；

大会：

A. 国家的行动：

向开发计划署的自愿捐款
— 1990 年及其后各年

1. 敦促作为开发计划署捐助国的缔约国对增加其 1990 年及其后各年向开发计划署的自愿捐款的可能性给予紧迫而有利的考虑，以期改善在开发计划署下为更多民用航空项目筹资的前景，同时承认开发计划署被发展中国家认定为理想的技术援助供资来源，因为用于国家整体发展的开发计划署的资金分配是由受援国政府自

己决定的；

其他多边筹资

2. 敦促与其他多边筹资来源，其中特别包括：

世界银行、亚洲开发银行、非洲开发银行、美洲开发银行、欧洲投资银行/欧洲开发基金、阿拉伯国家开发基金、加勒比开发银行、伊斯兰开发银行和欧佩克基金

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援助的价值，特别是当这些项目对于一个国家关键的航空运输基础设施的提供和/或一个国家的经济发展必不可少时；

双边或其他援助方案

3. 建议具有双边或其他政府发起的援助方案的缔约国，考虑利用国际民航组织技术援助组织帮助实施其民用航空援助方案的价值；

受援国

4. 敦促各缔约国对民用航空发展给予高度优先地位，并在为此寻求外部援助时，通过某一适当级别的政府机构与供资组织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。

B. 供资组织：

国际民航组织作为
联合国开发计划署（UNDP）
在民用航空领域
公认的执行机构

5. 提请供资组织，其中特别包括世界银行、亚洲开发银行、非洲开发银行、美洲开发银行、欧洲投资银行/欧洲开发基金、阿拉伯国家开发基金、加勒比开发银行、伊斯兰开发银行和欧佩克基金，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援助的专门权威机构；

供资组织在民用航空事务上
对国际民航组织的认可

6. 建议以上供资组织在任何适当的情况下，优先考虑让国际民航组织负责技术援助领域民用航空项目的确定、拟订、分析、实施和评估；

秘书长与供资组织的行动

7. 要求秘书长与诸如以上列举的有关供资组织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，分配资金，促进民用航空的发展。

此外大会：

宣布本决议取代 A26-17 号决议。

A24-17：基础培训和高级培训的奖学金和研究金

鉴于技术和航空人员的基础培训、专业化培训和高级培训的费用在一些情况下构成向地区航空培训中心派送学员的障碍；

虑及直至 1975 年，联合国开发计划署使得一大部分由国际民航组织管理的、用于发展中国家的技术和航空人员培训的方案获得了资金；和

念及为民用航空领域的技术援助提供的可用于缔约国申请的航空奖学金和研究金的开发计划署地区资金，不足以满足特别是发展中国家的民用航空需要；

大会决议如下：

1. 敦促作为开发计划署理事会成员的缔约国，考虑发展中国家培训技术和航空人员的需要，并向联合国各机构提供资源，以期增加现有援助资金，满足民用航空发展的需要；

2. 敦促这些国家与国际民航组织联合采取必要措施，以便开发计划署可为用于技术和航空人员的基础培训、专业化培训和高级培训的民用航空研究金建立一个预算项；

3. 敦促可以得到开发计划署援助的缔约国，高度优先地考虑以开发计划署国别计划下资助的国家民用航空项目研究金的方式开展培训，或通过其他资源促进此类培训，以便此类培训得以进行，并寻求在其各自地区内建立的民用航空培训机构的继续生存；

4. 指示理事会采取步骤，以使国际民航组织尽可能保持缔约国的需要和可获取资源之间的平衡，以便提供与所有地理区域和地区培训中心成比例的奖学金和研究金；

5. 提醒各国 A16-7 号决议（自愿捐款）仍然有效，并敦促有能力的国家以现金或实物形式向国际民航组织捐赠用于提供民用航空研究金的额外资金。

此外大会：

宣布本决议取代 A23-9 号决议。

A27-20：加强技术援助中的培训和设备维修能力

鉴于由于供资持续不足，应采取一切手段提高与参与国的技术合作的效率；

鉴于对国际民航组织执行的项目进行的评估显示，许多发展中国家共同存在一些损害民用航空安全的老问题，特别是在对应人员的可获得性和培训、项目活动的自我维系能力以及为迅速而有效地维修运营设备提供零备件等方面；

对应人员
的指派

1. 提醒各缔约国，按照技术援助项目的条件（无论其资金来源如何）及时指派对应人员对于自立活动的确立是至关重要的；

进行时间
长的培训

2. 提请各缔约国注意在诸如飞行和适航等某些民用航空专门领域培训本国人员需要持久的时间，而且在拟订项目时需要给这一要求给予应有的考虑。鉴于本国人员取得有关专业的专业技能和实践经验所需的长久时间，敦促各缔约国向实施周期

- 必须很长的培训项目岗位指派一名以上的对应人员；
- 管理技能的提高
3. 提醒各缔约国特别是在机构建设项目中，必须采取适当措施，提高本国工作人员的管理技能，以便确保民用航空服务得到切实有效的组织和管理；
- 设备维修
4. 敦促各缔约国高度重视设备的预防性维修，以便确保提供对于民用航空安全必不可少的正常而可靠的运营；
- 用于零备件的外汇
5. 提醒各缔约国，有效的维修需要迅速地获得零备件。为此，敦促各缔约国根据需要维修设备的使用年限和状况，允许民用航空管理部门合理留存部分外汇收入。

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。

A16-7: 航空技术培训

鉴于民用航空技术的迅速发展有助于给各国带来许多社会和经济效益，但这需要发展中国家在培训所需航行人员方面作出超出其财政资源和培训设施能力的努力；

鉴于虽然发展中国家利用通过开发计划署和双边援助方案获得的培训设施，但这些方案中能够用于民用航空的资源部分仍不足以满足航空培训日益增长的要求；

鉴于同时，在现有的航空技术培训中心存在空位；和

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；

大会：

1. 授权理事会：

- a) 接受来自国家及其他公共和私人来源的奖学金、研究金、培训设备和培训资金形式的自愿捐助；
- b) 充当国家之间授予奖学金、研究金和提供培训设备的中介；

2. 要求理事会采取必要措施，在本组织可用资源范围内，以灵活的方式执行上述条款 1，并允许做出符合国际民用航空最佳利益的各种安排；

3. 请各国合作执行上述条款 1，并由理事会决定如何取得国际机构的支助，并通过政府取得其各自国内的公共和私人来源的支助；

4. 要求理事会鼓励各国将其努力集中于其地区内现有培训中心的进一步发展上，并通过派送学员接受基础培训、专业培训和复训课程，充分利用这些中心的设施；

5. 要求理事会向发展中国家提供咨询和援助，帮助它们在根据其需要实施地区培训方案方面争取得到开发署的支助；

6. 要求理事会在情况表明存在成功希望时，重新考虑制定自愿捐助方案的问题，这种捐助采取设备和资金的形式，旨在援助发展中国家实施地区计划；

7. 要求理事会向大会下届常会报告所取得的结果。

A35-14, 附录 D: 标准和建议措施及空中航行服务程序 (PANS) 的执行

A35-14, 附录 H: 航空培训

A35-9, 附录 F: 在实施保护国际民用航空技术措施方面向国家提供援助

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

A35-6: 国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USAOP) 向用全面的系统方法实施审计过渡

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

A35-7: 采取统一战略解决与安全有关的缺陷

A35-8: 国际航空安全财务机制 (IFFAS)

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

A33-16: 国际民航组织全球航空安全计划 (GASP)

A35-16: 适当考虑关于发展飞行数据记录系统的规范

A35-17: 为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料

A32-16: 通晓英语以利于无线电话通信

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作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作杀伤性武器的人，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保安的多边公约，以及国际民航组织有关保安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保安措施，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保安机制进行捐助，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保安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保安方面的行动，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保安公约是否充分；审查国际民航组织航空保安方案，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保安安排和民用航空保安方案有关的国际民航组织普遍保安监督审计计划；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保安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保安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保安；

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

A35-9: 国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明

鉴于认为整合有关防止对国际民用航空的非法干扰行为的政策的大会决议，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；

鉴于大会在第 A33-2 号决议中决定，在每届会议上通过一份国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明；和

鉴于大会审查了理事会关于修正第 A33-2 号决议中包括附录 A 至 H 在内的国际民航组织持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 35 届会议期间作出的决定：

大会：

1. 决定本决议所附各附录构成国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，这些政策是大会第 35 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保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，以供审查；和

3. 宣布本决议取代第 A33-2 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；

鉴于由便携式防空系统（MANPADS）和其他地对空导弹系统、轻武器和火箭弹、非法劫持航空器、攻击设施和针对民用航空的其他非法干扰行为造成的恐怖行为的威胁，包括企图破坏航空器的行为，以及企图将航空器用作杀伤性武器的行为，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，并削弱世界人民对国际民用航空安全的信任；

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；

忆及第 A33-1 号决议指示理事会召开一次国际性的航空保安部长级高级会议，目标是防止、打击和根除针对民用航空的恐怖主义行为；加强国际民航组织在通过

保安领域里的标准和建议措施以及在审计其执行情况方面的作用；和确保有必要的财务手段；

虑及 2002 年 2 月召开的航空保安部长级高级会议的建议，通过一项国际民航组织航空保安行动计划，其中尤其包括对新的和正在出现的威胁进行识别、分析和制定有效的全球应对办法；整合在一些具体领域里，包括机场、航空器和空中交通管制系统方面应采取的措施；以及制定后续方案来帮助纠正所查明缺陷；和

核可理事会迄今所采取的行动，特别是在 2002 年 6 月通过了国际民航组织航空保安行动计划以及新的预防措施、加强了本组织可利用的手段和承担了有关实施《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》的职能；

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. 重申国际民用航空组织对促进解决缔约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发挥着重要作用；

3. 重申航空保安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；

4. 憎恶地注意到包括任何滥用民用航空器作为杀伤性武器的行为在内的，企图在飞行中破坏从事商业服务的民用航空器的非法干扰行为，以及机上和地面人员的丧生；

5. 要求所有缔约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保安措施，以制止非法干扰行为和惩罚任何此类行为的罪犯；

6. 指示理事会继续其关于非法干扰行为预防措施的工作，特别是执行国际民航组织航空保安行动计划；和

7. 敦促所有缔约国为国际民航组织航空保安行动计划进行捐助，因为该计划的执行大部分依靠自愿捐助。

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的
国际法律文书、国内立法和双边协定

a) 国际法律文书

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》和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 年补充议定书以及《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)的缔约方的缔约国成为这些公约的缔约方;

2. 要求尚未成为《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》缔约方的国家甚至在批准、接受、核准或加入之前, 实行该文书的原则, 并呼吁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. 指示秘书长继续提醒各国成为《东京公约》、《海牙公约》和《蒙特利尔公约》、《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书和《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国家所要求的援助。

b) 颁布国家立法和缔结双边协定

鉴于由缔约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. 要求各缔约国特别注意对犯有非法劫持航空器行为或其他非法干扰民用航空行为的人员采取有力措施, 特别是在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定; 和

2. 要求各缔约国采取引渡或起诉犯有非法劫持航空器行为或其他非法干扰民用航空行为的人员的适当措施, 如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款或加强现行安排, 和缔结制止此类行为的有关协定, 在其中规定引渡对国际民用航空犯有暴力攻击的人员。

附录 C

技术保安措施的实施

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

鉴于显然需要加强与人员、其客舱和交运行李、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保安;

鉴于确保政府机构、机场当局和航空器经营人采取保安措施的责任由缔约国承担;

鉴于实施国际民航组织倡导的保安措施是预防非法干扰民用航空行为的有效手段; 和

鉴于除了背景审查、合格认证和质量管理以外, 只有通过雇用经过良好培训的保安人员, 保护民用航空的反措施才能有效;

大会:

1. 敦促理事会继续把采取与当前对国际民用航空保安的威胁相对应的预防非法干扰行为的有效措施作为最高优先事项, 并不断更新《芝加哥公约》附件 17 的条款;

2. 要求理事会, 除了《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》所规定的国际炸药技术委员会(IETC)的任务之外, 还要完成对探测炸药或爆炸材料

的方法的研究，特别是对可塑炸药以外的引起关切的对炸药加标注的研究，以便在必要时，发展一种适当的综合性法律制度；

3. 敦促所有国家以单独方式和以与其他国家合作的方式，为制止服务于国际民用航空的机场上发生的暴力行为采取一切可能的措施，特别是《国际民用航空公约》附件 17 所要求或建议的措施；

4. 敦促各缔约国加强努力，实施关于航空保安的现行标准和建议措施（SARPs）以及有关航空保安的程序，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《保安手册》中所载的，以及国际民航组织安全网站上所提供的指导材料；

5. 要求各缔约国在尊重主权的同时，切实加强相互之间的合作与协调，以便加强上述标准、建议措施和程序的实施；

6. 要求理事会在航空保安技术方面，确保：

- a) 在保安措施的有效性不受损害的情况下，使附件 17 和附件 9 — 简化手续的条款相互融合和补充；
- b) 在认为必要时，在国际民航组织会议的议程中包括处理与此类会议主题相关的航空保安项目；
- c) 在与有关国家磋商后或应其要求，由国际民航组织召开地区航空保安研讨会；
- d) 继续制定供各国使用的由航空保安培训计划组成的国际民航组织航空保安培训方案；
- e) 国际民航组织与航空保安机制捐助国合作，起到航空保安培训中心的协调作用，以确保保持培训标准和达到理想的合作水平；和

7. 指示秘书长继续每隔一定时间更新和修订旨在协助各缔约国实施有关民用航空保安的规范和程序的《保安手册》并制定新的指导材料。

附录 D

针对非法干扰行为的国家行动

a) 非法干扰行为

鉴于非法干扰行为继续严重地危害国际民用航空的安全、正常和效率；

鉴于遭受非法劫持行为的航空器的飞行安全可能由于导航设备和空中交通服务的被拒使用、跑道和滑行道的封锁以及机场的关闭而受到进一步的危害；和

鉴于如果遭受非法劫持行为的航空器在仍处于被劫持状态下时被允许起飞，该航空器的乘客和机组的安全也可能受到进一步的危害；

大会：

1. 关切地注意到大量的非法干扰行为，尤其是在候机楼内安全检查点之前以旅客和公众为目标而对设施的攻击；

2. 忆及《芝加哥公约》、《东京公约》、《海牙公约》和《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书关于此事的相关条款；

3. 敦促尚未成为《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书缔约方的缔约国成为其缔约方；

4. 建议各国在制定其处理非法干扰行为的政策和应急计划时考虑上述因素；

5. 敦促各缔约国向遭受非法劫持行为的航空器提供援助，包括提供导航设备、空中交通服务和允许着陆；

6. 敦促各缔约国确保在其领土上着陆的遭受非法劫持行为的航空器在地面被扣押，但出于保护人的生命安全的压倒一切的责任而必须让其起飞的除外；

7. 认识到遭受非法劫持行为的航空器着陆国和该航空器经营人所属国之间进行协商，以及航空器着陆国通知推定的或明示的目的地国的重要性；

8. 敦促各缔约国进行合作，以便对非法干扰行为共同作出反应，并在必要时动用遭受非法干扰行为的航空器经营人所属国、制造国和登记国的经验和能力，同时在各自领土上采取措施，解救该航空器上的乘客和机组成员；

9. 谴责缔约国不履行其毫不拖延地归还被非法扣押的航空器或毫不拖延地向主管当局引渡或移交被指控犯有非法干扰民用航空行为的任何人员的案件的义务；和

10. 要求各缔约国继续协助对此类行为的调查及对责任人的拘捕和起诉。

b) 对非法干扰行为的报告

大会：

1. 提醒各当事国，根据《海牙公约》第 11 条和《蒙特利尔公约》第 13 条，它们有义务在非法干扰行为发生后，向理事会提交这些条款所要求的全部相关信息；和

2. 指示秘书长，在具体非法干扰事件发生之日起的合理时间内，要求有关当事国按照其国家法律向理事会提交这些条款所要求的关于此类事件的全部相关信息，特别是有关引渡或其他法律诉讼的信息。

附录 E

国际民航组织普遍保安审计计划

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和保安；

鉴于促进执行国际航空保安标准有助于实现这一目标；

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，凡采取统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

忆及大会第 33 届会议指示理事会和秘书长考虑制定一个国际民航组织普遍保安监督审计计划，其中特别涉及机场保安安排和民用航空保安方案；

忆及大会第 33 届会议指示理事会尽早召开一次国际性的航空保安部长级高级会议，其目的特别是加强国际民航组织在通过保安领域中的标准和建议措施并审计其执行情况方面的作用；

虑及 2002 年 2 月在蒙特利尔召开的航空保安部长级高级会议的建议，即要求通过一项国际民航组织航空保安行动计划，其中特别提出制定一个全面计划，由国际民航组织对所有缔约国进行定期、强制性、系统化和协调一致的航空保安审计；

虑及国际民航组织理事会在其第 166 届会议上通过了国际民航组织航空保安行动计划；

虑及 2002 年 11 月进行了第一个国际民航组织航空保安审计 (USAP)，启动了国际民航组织普遍保安审计计划；

认识到 USAP 的实施证明该计划有助于查明对航空保安的关切，并为解决这些关切提出建议；

认识到继续实施 USAP 对在缔约国之间的航空保安一级建立相互信任并对确保充分实施与保安有关的标准至关重要；和

认识到 USAP 的所有活动目前都是通过各缔约国的自愿捐助提供资金；

大会：

1. 要求秘书长继续实施国际民航组织普遍保安审计计划 (USAP)，包括对所有缔约国进行定期、强制性、系统化和协调一致的航空保安审计，使此种审计在国家 and 机场两个层面上进行，以便评估各国的航空保安监督能力以及在选定的关键机场所采取的实际保安措施；

2. 敦促所有缔约国同意根据国际民航组织的倡议进行审计，并按照理事会在其第 167 届会议上所批准的方式，与本组织签定双边谅解备忘录；

3. 敦促所有缔约国全力支持国际民航组织，按照本组织的日程安排接受审计任务，便利审计组的工作，以及拟定并向国际民航组织提交一份适当的纠正行动计划，以处理审计中查明的缺陷；

4. 敦促所有缔约国在别国的要求下，并在与其主权相适宜和一致的情况下，分享国际民航组织进行的审计结果和被审计国家采取的纠正行动；

5. 要求理事会通过将其活动逐步地尽快地纳入经常方案预算的方式确保 USAP 的长期财政可持续性；和

6. 要求理事会向大会下一届常会报告 USAP 的总体实施情况。

保安；

5. 敦促所有缔约国利用可获得的国际民航组织航空保安培训中心（ASTCs），以提高培训标准；和

6. 敦促国际社会考虑增加对各国的援助和加强国家之间的合作，以便能够从特别是通过国际炸药技术委员会（IETC）实现《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》的宗旨和目标中受益。

附录 F

在实施保护国际民用航空的技术措施 方面对各国的援助

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资金投入和人员培训；

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，在全面实施预防措施方面仍然面临困难；和

鉴于航空保安对于所有缔约国的航空公司在全世界的正常运营都是至关重要的；

大会：

1. 请发达国家对没有能力实施为保护地面上的航空器，特别是正在对乘客、其客舱和交运行李、货物、邮件、信袋和快递包裹进行处理的航空器建议实施的技术措施方案的国家给予援助；

2. 请各缔约国铭记有效实施载于附件 17 的标准和建议措施机制、联合国开发计划署和发展中国家间技术合作有可能满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；

3. 请各缔约国利用通过航空保安机制提供的短期补救援助和通过技术合作方案提供的长期国家援助项目来补救审计中查明的缺陷；

4. 敦促具备能力的所有国家增加对需要此类援助的国家的技术、财政和物质援助，以通过双边和多边努力，特别是通过国际民航组织航空保安机制来改善航空

附录 G

理事会关于在世界不同地区的 多边和双边合作的行动

鉴于各项国际航空保安公约和理事会通过的关于航空保安的标准和建议措施所规定的国家权利和义务可在国家之间的双边合作中得到补充和加强；

鉴于双边航空运输协定是乘客、行李、货物和邮件的国际运输的主要法律基础；和

鉴于航空保安条款应成为双边航空运输协定的一个组成部分；

大会：

1. 敦促所有缔约国考虑 1986 年 6 月 25 日理事会通过的示范条款，在其双边航空运输协定中插入一个航空保安条款，并考虑 1989 年 6 月 30 日理事会通过的协定范本；和

2. 建议理事会继续：

a) 收集各国在合作制止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；

b) 分析世界不同地区同非法干扰国际民用航空行为进行斗争的当前形势；

c) 编制加强制止此类非法干扰行为的措施的建议。

附录 H

在航空保安领域的国际和地区性合作

念及加强措施防止针对民用航空的所有非法干扰行为的必要性；和

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

大会：

1. 请国际刑事警察组织（ICPO/INTERPOL）、联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）、万国邮政联盟（UPU）、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）和欧洲安全与合作组织（OSCE）继续与国际民航组织合作，在最大可能的程度上，保护国际民用航空免遭非法干扰行为；

2. 指示理事会考虑 8 国集团（G8）关于保安和便利国际旅行的倡议（SAFTI），与该集团及其他有关国家集团在其针对便携式防空系统（MANPADS）所造成威胁制定反措施的有关工作中进行合作，并鼓励所有缔约国实施这些反措施；和

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

A35-10：关于航空保安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 A33-1 和 A33-2 号决议；

核准理事会通过的航空保安行动计划，以便紧急处理新的和正在出现的对民用航空的威胁，特别是建立尤其是与机场保安安排和民用航空保安方案有关的国际民航组织普遍保安审计计划，审查现有航空保安公约是否充分，并审查国际民航组织航空保安方案，包括审查《公约》附件 17 及其他有关附件；

深信航空保安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 A33-1 号和 A33-2 号决议所查明的问题；和

注意到由于预算和财务限制，实施航空保安工作方案所需的很大一部分资金不能纳入 2005 年 — 2007 年的经常方案预算；

大会

1. 对有关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 2004 年年底将达到至少 1 200 万美元，用于在 2002 年 — 2004 年三年期内实施航空保安行动计划；

2. 核准实施航空保安行动计划预算外资源的指示性资金要求，2005 年、2006 年和 2007 年财政年度的方案总额为 2 000 万美元；

3. 敦促所有缔约国向增强的 AVSEC 机制提供自愿捐助，以便为实施航空保安行动计划提供资金，建议的捐助将以大会批准 2005 年、2006 年和 2007 年经常方案预算的摊款比额为基础；

4. 敦促所有缔约国提前做出自愿捐助的认捐，并且在财政年度初期提供捐助，以便确保航空保安行动计划的适当规划和实施；和

5. 敦促理事会逐步并尽快地将资金要求纳入到经常预算方案，以确保航空保安行动计划的长期持续性，并相应地要求秘书长在准备 2008 年 — 2010 年方案预算草案时，考虑到给予航空保安的优先性，对此提出具体建议。

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保安的标准、建议措施和程序，并在威胁程度的增加要求采取额外保安措施的任何时候，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保安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**A35-11: 便携式防空系统 (MANPADS) 对民用航空造成的威胁**

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表示深切的关切；

忆及大会第 A33-1 号决议：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，其中指示理事会和秘书长采取紧急行动处理新的和正在出现的对民用航空的威胁；

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 58/241 号决议和关于军备的透明度的第 58/54 号决议；

注意到《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》；

欢迎其他国际和地区组织旨在对 MANPADS 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；

认识到 MANPADS 造成的具体威胁需要各国采取全面作法和负责任的政策；和

虑及大会第 A32-23 号决议：便携式防空系统出口管制已不再适宜，现在需要一个更具有深远意义的决议；

大会：

1. 敦促所有缔约国采取必要措施，对 MANPADS 的进口、出口、转让或再转让以及存储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 MANPADS 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 MANPADS；

4. 敦促所有缔约国积极参加制定一个国际文书，旨在识别和跟踪联合国大会第 58/241 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非法小武器和轻武器；

5. 敦促所有尚未加入《瓦塞纳尔安排 — MANPADS 出口管制的要素》的缔约国，实施该安排中规定的原则；和

6. 宣布本决议取代第 A32-23 号决议：便携式防空系统出口管制。

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 天期限内做出。

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

第 VIII 部分 组织和人事

组织事项

A31-2: 增强国际民航组织的有效性

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。

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

征聘和人员配置

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.一征聘政策）的原则含有一项规定，即征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，国际征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、征聘政策和服务条件；

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征聘的人员承担；

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征聘条件的人员；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. 在征聘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。

A35-14，附录 U：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

A31-17: 使用国际民航组织工作语文提供服务的水平

鉴于按照相关的大会决议和决定提供和采用国际民航组织工作语文的适当服务水平对于国际民航组织的文件资料，特别是标准和建议措施在全世界的传播和使本组织及其常设机构正常发挥职能是极其重要的；和

鉴于保持本组织所有工作语文服务的平等和质量是至关重要的；

大会：

1. 重申其关于加强国际民航组织工作语文的先前决议；
2. 决定国际民航组织所有工作语文服务的平等和质量是本组织的持续目标；
3. 决定新语文的采用不应影响本组织其他工作语文服务的质量；
4. 决定理事会继续监测将作为审查对象的语文服务；和
5. 要求理事会向 1998 年的大会下届常会提交报告。

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功能和预算问题进行了全面研究；

考虑到按照航行委员会议事规则第 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议事规则第 38 条的适用过程中决定，按照法律委员会议事规则第 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航行委员会工作文件的原则;

2. 责成理事会按照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委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

A35-14, 附录 D: 标准和建议措施及空中航行服务程序的执行

A35-14, 附录 E: 国际民航组织技术手册和通告

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、多种语文学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。

A35-14，附录 B：世界范围的空中航行会议

A35-14，附录 L：地区空中航行会议

* “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

A12-35、A14-54、A14-55、A18-27、A21-35 和 24-29 号决议

注：关于规范财务条例本文及修正的上述决议未在本出版物中复制。财务条例的现行版本见 Doc 7515/11 号文件。

A32-29：财务条例的修正

鉴于理事会注意到需要尽可能确定预算过程中每一方案要素和任务的完成日期；

鉴于理事会注意到在执行全部工作方案中遇到的由于财务条例中包含的对资金使用的限制所产生的困难；和

鉴于理事会建议大会扩大对超额杂项收入的使用，以便能将其用于与航空安全和/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；

大会决议如下：

1. 确认下文所示的、并分别于 1998 年 5 月 1 日和 1998 年 6 月 25 日生效的对财务条例 4.4 和 5.6 的修正；

第四条 预算

.....

4.4 由工作方案和概算组成的秘书长方案预算，应当分为主要方案、方案、次级方案和方案要素，其中每一方案要素均须标明优先等级。方案预算中的每个方案要素应当尽量包含完成该项任务或该几项任务的预定日期。

.....

第五条 拨款

.....

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承付余额结转到下一年度，数额限制在用于每一主要方案的每笔拨款的 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 5.10 为其规定的在主要方案之间转拨款项的授权而作出决定。已承付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。任何未承付拨款的余额应当注销。

.....

2. 按如下方式修订财务条例 5.2 c)，1998 年 1 月 1 日生效；试工期三年；

第五条 拨款

.....

5.2

c) 尽管有上文 a) 和 b) 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杂项收入数额的，可以按超额部分为限，用作下列经费：

- i) 直接与此类超额杂项收入来源有关的支出；
- ii) 用于与航空安全和/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。

.....

3. 理事会应当向大会下届常会报告其关于财务条例 5.2 的经验。

A33-29: 财务条例的修正

鉴于理事会已对财务条例进行了实质性审查，并对其作出修正，以便提高本组织的效率和有效性，并向大会报告；

鉴于理事会向大会报告了适用经大会 A32-29 号决议修正的试行期三年的财务条例 5.2 的经验；

鉴于理事会根据其经验注意到对第五条第 5.2 款的进一步修正是适宜的，并建议大会批准理事会建议的修正；和

鉴于大会已注意到对于财务条例第四、第五、第七、第九、第十一、第十三条和附件的修正；

大会决议如下：

1. 确认下文所示的修正；

第四条* **预算**

.....

4.7 理事会的概算应当附有以下文件：

.....

c) 理事会批准并建议大会通过的每一财政年度的预算决议草案；此决议应当按主要方案列出相关财政年度所需的拨款。每一财政年度所有主要方案所需的拨款总额得视为核准的拨款总额。预算决议草案还应列出建议为每一财政年度的核准拨款总额筹资的方式以及其他相关资料；

.....

第五条* **拨款**

.....

5.10 秘书长可以从一主要方案向另一主要方案转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一主要方案每笔拨款的 10%；高于这一比例的，秘书长可以在听取财务委员会的咨询意见并经理事会事先批准后在主要方案间转移拨款。此类转拨应当向大会报告。

5.11 秘书长可以将计划于某一三年期第三个财政年度实施的具体的次级方案要素推迟到下一个三年期的第一个财政年度。经理事会批准，与被推迟的该活动相关的那部分拨款仍可在核准该拨款的财政年度结束之后的十二个月内用于承付，而且如果需要用其清偿前十二个月发生的未清偿的承付款项，可再延长十二个月。

.....

第七条 **基金的设立与管理**

.....

7.2 秘书长可以建立除另有规定外按照本规定管理的用于自筹资金活动（其费用由收入抵消的活动）的基金或特别账户。任何结余应予留存，以为与建立基金或账户的活动有关的采购供资，并可结转到下一年度。如若在财政年度的年底出现亏损，该亏损应当结转到下一年度，并由该年度的收入抵偿。任何亏损一律不得由经常方案预算供资抵偿。

.....

7.7 秘书长经授权为本组织所提供的服务收取费用。这项收费连同其利息收入或其投资收入，应当用于补偿本组织在这些服务的产生和管理中所发生的全部或部分费用。

.....

* 对于条例 4.7 和 5.10 的修订于 2002 年 1 月 1 日生效。

第九条 技术合作

.....

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、政府和其他实体支付。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，对于所有其他项目，行政费根据国际民航组织实施项目所承担的估计费用加以确定。

.....

9.5 行政和业务服务费用的概算，在经技术合作委员会和财务委员会审查并经理事会批准后，应当与经常方案预算一并提交大会。大会应当审查和批准行政和业务服务费用概算。秘书长应当在有关的预算期间对核准的概算进行必要的调整，以便根据本财务条例的条件和为此向本组织提供的预算外资源的数额，向本组织的技术合作方案提供充分的行政和支助服务，并向财务委员会报告。对年度日常行政和业务费用的任何调整，其增加幅度超过大会批准的或理事会先前依此批准的数额的10%的，须经理事会事先批准。

.....

第十一条 内部管理与内部审计

.....

11.4 对于原始价值超过 2 万美元的单个注销行动而言，秘书长经财务委员会事先核准，可以注销现金、库存和其他资产的损失，但须将注销的所有此类账目的账目表连同年度账目一道提交给审计人员。

.....

第十三条 外部审计

13.1 在得到大会确认的情况下，理事会应当任命一名外部审计员，该审计员应当是一缔约国的审计长(或行使同等职能的官员)，每年或为特殊目的在所需的其他

时间，对本组织的资金、资产和账目进行独立审计。任用期限由理事会决定并由大会确认。

13.2 如果外部审计员停止担任其国家审计长(或行使同等职能的官员)职务，其担任外部审计员的任期随即终止，并在经理事会批准的情况下，由接任其担任审计长的人接任外部审计员。外部审计员在其任期内，除大会外，不得以其他方式被免职。

13.3 最晚不迟于财政年度结束后的 5 月 15 日，或依据财务条例 12.4 发送财务报表后的六个星期(以较迟日期为准)，应当将向大会提交的关于年度审计的外部审计员报告连同秘书长对报告的意见一并送交理事会。理事会应当对秘书长就其作为对外部审计员报告中的实质性建议作出的反应而拟采取的行动所提出的意见进行审议。理事会应当将外部审计员报告、秘书长的意见及理事会对报告的意见提交大会下届会议。

.....

财务条例附件

适用于外部审计的其他职权范围

.....

5. 外部审计员应当在国际民用航空组织的财务报表上发表和签署意见。意见应当包括下列基本要素：

- a) 说明被审计的财务报表；
- b) 说明秘书长的责任和外部审计员的责任；
- c) 说明所遵循的审计标准；
- d) 说明所履行的工作；
- e) 就以下方面对财务报表发表意见：
 - i) 财务报表是否清楚地显示了财务期末的财务状况和财务期间的业务成果；
 - ii) 财务报表是否是按照声明的会计政策编制的；和

- iii) 会计政策的执行基础是否与前一财务期间的基础相一致；
 - f) 对各项交易符合财务条例和立法授权的情况发表意见；
 - g) 出具意见的日期；
 - h) 外部审计员的姓名和职务；
 - i) 如有必要，提引外部审计员关于财务报表的报告。
-

2. 按如下方式修正《财务条例》5.2，2002年1月1日生效。

第五条 拨款

.....

5.2 对于某一特定财政年度，理事会可以批准超出大会表决通过的预算的拨款，其规定数额如下：

- a) 对于预算通过后的第一年，最多不超过核准拨款总额的 2%，对于第二年，最多不超过核准拨款总额的 4%，对于第三年，最多不超过核准拨款总额的 2%，以偿付除条例 5.2 b) 和 c) 所列支出以外的不可避免的支出；
- b) 不超过 10 万美元，用于与新的应急项目有关的支出，如为属于如下情况的任何机场或空中航行设施或服务临时供资：这些机场或空中航行设施或服务的缺乏或中断可能对国际空中航行造成严重的困难或危险，除非理事会立即采取行动，并针对这些机场或空中航行设施或服务应采取《公约》第十五章所规定的合资联营行动；和
- c) 尽管有上述 a) 和 b) 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杂项收入数额的，以超额部份为限用以偿付：

- i) 直接与此类超额杂项收入来源有关的支出；和
- ii) 用于与航空安全和/或加强国际民航组织方案的高效执行有关的项目的支出。

A35-25: 《财务条例》的修订

鉴于理事会已经向大会报告了其在适用《财务条例》6.5 条和 6.7 条方面的经验；和

鉴于理事会已经注意到为明晰之目的需要修改《财务条例》6.5 条和 6.7 条；

大会：

1. 决定确认以下所述的修订：

《财务条例》6.5 条

6.5 除非本条例另有规定或大会另有决定，否则：

- a) 会费、根据清偿欠款协议的付款和周转基金预付款应自秘书长根据条例 6.4 b) 和 7.4 b) 项发出通知之日起三十天期满时，或自与其相关的财政年度的第一天起，以晚者为准，被视为到期并应全额付清；和
- b) 至下一财政年度 1 月 1 日，任何未付的这类会费、根据清偿欠款协议的付款和周转基金预付款的差额应被视为拖欠一年。

《财务条例》6.7 条

6.7 各缔约国的付款，包括缔结了清偿欠款协议的缔约国的付款应首先记入应付周转基金预付款的贷方，任何余额应用来抵付与协议和会费相关的未付款额，从最早者开始。

摊款

A21-33: 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. 任一缔约国在任一年度支付的最高分摊额原则上不超过会费总额的 25%。
 - c) 在运用 a) 款原则时，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进行调整所应依据的基础是，对人均收入低于 1500 美元的国家，最大可能的折减幅度为 60%；

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，不得超过其上年会费的 10% 或会费总额的 0.07%，以较高者为准。

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，并取代下列决议：A12-30、A18-24、A18-25、A19-3、A19-4 和 A19-5，生效日期为 1975 年 1 月 1 日。

A23-24: 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）

大会承认：

1. 作为一项有极少例外的长期存在的政策，本组织使用与联合国的相应办法相一致的低人均收入宽减办法；

2. 本组织依靠联合国提供的缔约国的国民收入数据；

* 由 A23-24 条款 1 所取代。

3. 本组织大多数成员国也是联合国的会员国，并参与通过其关于这些事项的决定；和

4. 一些国家表明，它们已开始采取国家财政措施，以便根据理事会的概算和大会第二十三届会议前提出的分摊比额草表履行其 1981 年对本组织的义务；因此

决定随着 1984 年、1985 年和 1986 年及以后的分摊比额计算方法的生效，将 A21-33 号决议条款 1 c) 3 修订为：“对每一国家国民收入进行的调整应以秘书长编制本组织会费分摊比额表时联合国在此方面有效的安排为依据。”

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。

A31-25, 敦促条款 1: 周转基金

A33-26: 2002 年、2003 年和 2004 年普通基金的摊款

大会决定 2002 年、2003 年和 2004 年各缔约国遵照《公约》第十二章第六十一条分摊的数额按下述比额确定：

	2002 年 %	2003 年 %	2004 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	0.07	0.07	0.07
安道尔	0.06	0.06	0.06
安哥拉	0.06	0.06	0.06
安提瓜和巴布达	0.06	0.06	0.06
阿根廷	0.72	0.79	0.86
亚美尼亚	0.06	0.06	0.06
澳大利亚	1.66	1.64	1.62
奥地利	0.77	0.76	0.75
阿塞拜疆	0.06	0.06	0.06
巴哈马	0.06	0.06	0.06
巴林	0.06	0.06	0.06
孟加拉国	0.07	0.07	0.06
巴巴多斯	0.06	0.06	0.06
白俄罗斯	0.06	0.06	0.06
比利时	0.95	0.93	0.92
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	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	1.64	1.80	1.98
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
柬埔寨	0.06	0.06	0.06
喀麦隆	0.06	0.06	0.06
加拿大	2.30	2.26	2.24

	2002年 %	2003年 %	2004年 %		2002年 %	2003年 %	2004年 %
佛得角	0.06	0.06	0.06	日本	14.58	14.36	14.22
中非共和国	0.06	0.06	0.06	约旦	0.06	0.06	0.06
乍得	0.06	0.06	0.06	哈萨克斯坦	0.06	0.06	0.06
智利	0.29	0.29	0.29	肯尼亚	0.06	0.06	0.06
中国	1.25	1.38	1.52	基里巴斯	0.06	0.06	0.06
哥伦比亚	0.21	0.25	0.24	科威特	0.17	0.17	0.17
科摩罗	0.06	0.06	0.06	吉尔吉斯斯坦	0.06	0.06	0.06
刚果	0.06	0.06	0.06	老挝人民民主共和国	0.06	0.06	0.06
库克群岛	0.06	0.06	0.06	拉脱维亚	0.06	0.06	0.06
哥斯达黎加	0.06	0.06	0.06	黎巴嫩	0.06	0.06	0.06
科特迪瓦	0.06	0.06	0.06	莱索托	0.06	0.06	0.06
克罗地亚	0.06	0.06	0.06	利比里亚	0.06	0.06	0.06
古巴	0.06	0.06	0.06	阿拉伯利比亚民众国	0.06	0.06	0.09
塞浦路斯	0.06	0.06	0.06	立陶宛	0.06	0.06	0.06
捷克共和国	0.17	0.16	0.16	卢森堡	0.13	0.20	0.24
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	0.06	0.06	马达加斯加	0.06	0.06	0.06
刚果民主共和国	0.06	0.06	0.06	马拉维	0.06	0.06	0.06
丹麦	0.57	0.56	0.55	马来西亚	0.54	0.54	0.54
吉布提	0.06	0.06	0.06	马尔代夫	0.06	0.06	0.06
多米尼加共和国	0.06	0.06	0.06	马里	0.06	0.06	0.06
厄瓜多尔	0.06	0.06	0.06	马耳他	0.06	0.06	0.06
埃及	0.17	0.17	0.17	马绍尔群岛	0.06	0.06	0.06
萨尔瓦多	0.06	0.06	0.06	毛里塔尼亚	0.06	0.06	0.06
赤道几内亚	0.06	0.06	0.06	毛里求斯	0.06	0.06	0.06
厄立特里亚	0.06	0.06	0.06	墨西哥	0.92	0.93	0.92
爱沙尼亚	0.06	0.06	0.06	密克罗尼西亚联邦	0.06	0.06	0.06
埃塞俄比亚	0.06	0.06	0.06	摩纳哥	0.06	0.06	0.06
斐济	0.06	0.06	0.06	蒙古	0.06	0.06	0.06
芬兰	0.44	0.43	0.43	摩洛哥	0.10	0.10	0.10
法国	5.40	5.32	5.27	莫桑比克	0.06	0.06	0.06
加蓬	0.06	0.06	0.06	缅甸	0.06	0.06	0.06
冈比亚	0.06	0.06	0.06	纳米比亚	0.06	0.06	0.06
格鲁吉亚	0.06	0.06	0.06	瑙鲁	0.06	0.06	0.06
德国	7.74	7.63	7.55	尼泊尔	0.06	0.06	0.06
加纳	0.06	0.06	0.06	荷兰	1.97	1.94	1.92
希腊	0.41	0.45	0.44	新西兰	0.37	0.36	0.36
格林纳达	0.06	0.06	0.06	尼加拉瓜	0.06	0.06	0.06
危地马拉	0.06	0.06	0.06	尼日尔	0.06	0.06	0.06
几内亚	0.06	0.06	0.06	尼日利亚	0.06	0.06	0.06
几内亚比绍	0.06	0.06	0.06	挪威	0.51	0.50	0.50
圭亚那	0.06	0.06	0.06	阿曼	0.08	0.08	0.08
海地	0.06	0.06	0.06	巴基斯坦	0.16	0.16	0.16
洪都拉斯	0.06	0.06	0.06	帕劳	0.06	0.06	0.06
匈牙利	0.12	0.12	0.12	巴拿马	0.06	0.06	0.06
冰岛	0.06	0.06	0.06	巴布亚新几内亚	0.06	0.06	0.06
印度	0.40	0.40	0.39	巴拉圭	0.06	0.06	0.06
印度尼西亚	0.25	0.25	0.24	秘鲁	0.10	0.09	0.09
伊朗伊斯兰共和国	0.23	0.24	0.24	菲律宾	0.17	0.17	0.17
伊拉克	0.10	0.09	0.09	波兰	0.26	0.31	0.31
爱尔兰	0.28	0.28	0.28	葡萄牙	0.41	0.40	0.40
以色列	0.48	0.47	0.47	卡塔尔	0.06	0.06	0.06
意大利	3.78	3.73	3.69	大韩民国	1.99	2.19	2.36
牙买加	0.06	0.06	0.06				

	2002 年 %	2003 年 %	2004 年 %
摩尔多瓦共和国	0.06	0.06	0.06
罗马尼亚	0.07	0.07	0.06
俄罗斯联邦	0.84	0.83	0.82
卢旺达	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	0.63	0.62	0.61
塞内加尔	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	1.10	1.15	1.14
斯洛伐克	0.06	0.06	0.06
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	0.52	0.53	0.53
西班牙	2.04	2.01	1.99
斯里兰卡	0.06	0.06	0.06
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	0.78	0.77	0.76
瑞士	1.25	1.23	1.22
阿拉伯叙利亚共和国	0.07	0.07	0.07
塔吉克斯坦	0.06	0.06	0.06
泰国	0.58	0.58	0.57
前南斯拉夫马其顿共和国	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	0.45	0.44	0.44
土库曼斯坦	0.06	0.06	0.06
乌干达	0.06	0.06	0.06
乌克兰	0.06	0.06	0.06
阿拉伯联合酋长国	0.35	0.36	0.36
联合王国	5.39	5.31	5.26
坦桑尼亚联合共和国	0.06	0.06	0.06
美利坚合众国	25.00	25.00	25.00
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	0.20	0.19	0.19
越南	0.06	0.06	0.06
也门	0.06	0.06	0.06
南斯拉夫	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
	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>

A35-24: 2005 年、2006 年和 2007 年普通基金的分摊

大会:

1. 决定 2005 年、2006 年和 2007 年各缔约国遵照《公约》第十二章第六十一条分摊的数额按下述比额确定; 和

2. 指示理事会审议分摊计算比额的方法, 特别是大会第 A21-33 号决议 1e) 执行条款确定的限额原则, 并向下届大会报告其研究结果和建议。

	2005 %	2006 %	2007 %
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	0.07	0.07	0.07
安道尔	0.06	0.06	0.06
安哥拉	0.06	0.06	0.06
安提瓜和巴布达	0.06	0.06	0.06
阿根廷	0.72	0.72	0.71
亚美尼亚	0.06	0.06	0.06
澳大利亚	1.63	1.61	1.61
奥地利	0.72	0.71	0.71
阿塞拜疆	0.06	0.06	0.06
巴哈马	0.06	0.06	0.06
巴林	0.06	0.06	0.06
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	0.82	0.81	0.81
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	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	1.38	1.37	1.36
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
柬埔寨	0.06	0.06	0.06
喀麦隆	0.06	0.06	0.06
加拿大	2.46	2.49	2.48
佛得角	0.06	0.06	0.06
中非共和国	0.06	0.06	0.06
乍得	0.06	0.06	0.06
智利	0.30	0.30	0.30

X. 财务

X-9

	2005	2006	2007		2005	2006	2007
	%	%	%		%	%	%
中国	1.67	1.84	2.02	基里巴斯	0.06	0.06	0.06
哥伦比亚	0.23	0.23	0.23	科威特	0.18	0.18	0.18
科摩罗	0.06	0.06	0.06				
刚果	0.06	0.06	0.06	吉尔吉斯斯坦	0.06	0.06	0.06
库克群岛	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
哥斯达黎加	0.06	0.06	0.06	黎巴嫩	0.06	0.06	0.06
科特迪瓦	0.06	0.06	0.06	莱索托	0.06	0.06	0.06
克罗地亚	0.06	0.06	0.06				
古巴	0.06	0.06	0.06	利比里亚	0.06	0.06	0.06
塞浦路斯	0.06	0.06	0.06	阿拉伯利比亚民众国	0.09	0.09	0.09
				立陶宛	0.06	0.06	0.06
捷克共和国	0.16	0.15	0.15	卢森堡	0.31	0.35	0.34
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	0.06	0.06	马达加斯加	0.06	0.06	0.06
刚果民主共和国	0.06	0.06	0.06				
丹麦	0.56	0.55	0.55	马拉维	0.06	0.06	0.06
吉布提	0.06	0.06	0.06	马来西亚	0.51	0.50	0.50
				马尔代夫	0.06	0.06	0.06
多米尼加共和国	0.06	0.06	0.06	马里	0.06	0.06	0.06
厄瓜多尔	0.06	0.06	0.06	马耳他	0.06	0.06	0.06
埃及	0.19	0.18	0.18				
萨尔瓦多	0.06	0.06	0.06	马绍尔群岛	0.06	0.06	0.06
赤道几内亚	0.06	0.06	0.06	毛里塔尼亚	0.06	0.06	0.06
				毛里求斯	0.07	0.06	0.06
厄立特里亚	0.06	0.06	0.06	墨西哥	1.01	1.11	1.22
爱沙尼亚	0.06	0.06	0.06	密克罗尼西亚（联邦）	0.06	0.06	0.06
埃塞俄比亚	0.06	0.06	0.06				
斐济	0.06	0.06	0.06	摩纳哥	0.06	0.06	0.06
芬兰	0.45	0.45	0.44	蒙古	0.06	0.06	0.06
				摩洛哥	0.08	0.08	0.08
法国	5.12	5.08	5.06	莫桑比克	0.06	0.06	0.06
加蓬	0.06	0.06	0.06	缅甸	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	纳米比亚	0.06	0.06	0.06
德国	7.14	7.09	7.05	瑙鲁	0.06	0.06	0.06
				尼泊尔	0.06	0.06	0.06
加纳	0.06	0.06	0.06	荷兰	1.88	1.87	1.86
希腊	0.43	0.43	0.43	新西兰	0.34	0.34	0.34
格林纳达	0.06	0.06	0.06				
危地马拉	0.06	0.06	0.06	尼加拉瓜	0.06	0.06	0.06
几内亚	0.06	0.06	0.06	尼日尔	0.06	0.06	0.06
				尼日利亚	0.06	0.06	0.06
几内亚比绍	0.06	0.06	0.06	挪威	0.53	0.53	0.53
圭亚那	0.06	0.06	0.06	阿曼	0.09	0.09	0.09
海地	0.06	0.06	0.06				
洪都拉斯	0.06	0.06	0.06	巴基斯坦	0.14	0.14	0.14
匈牙利	0.12	0.12	0.12	帕劳	0.06	0.06	0.06
				巴拿马	0.06	0.06	0.06
冰岛	0.06	0.06	0.06	巴布亚新几内亚	0.06	0.06	0.06
印度	0.46	0.45	0.45	巴拉圭	0.06	0.06	0.06
印度尼西亚	0.24	0.24	0.24				
伊朗（伊斯兰共和国）	0.16	0.15	0.15	秘鲁	0.09	0.09	0.09
伊拉克	0.06	0.06	0.06	菲律宾	0.18	0.18	0.18
				波兰	0.36	0.36	0.35
爱尔兰	0.35	0.36	0.35	葡萄牙	0.42	0.42	0.42
以色列	0.52	0.52	0.51	卡塔尔	0.13	0.13	0.13
意大利	3.60	3.57	3.56				
牙买加	0.06	0.06	0.06	大韩民国	2.43	2.41	2.40
日本	14.57	14.46	14.39	摩尔多瓦共和国	0.06	0.06	0.06
				罗马尼亚	0.06	0.06	0.06
约旦	0.06	0.06	0.06	俄罗斯联邦	0.62	0.61	0.61
哈萨克斯坦	0.06	0.06	0.06	卢旺达	0.06	0.06	0.06
肯尼亚	0.06	0.06	0.06				

	2005 %	2006 %	2007 %
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	0.68	0.70	0.69
塞内加尔	0.06	0.06	0.06
塞尔维亚和黑山	0.06	0.06	0.06
塞舌尔	0.06	0.06	0.06
塞拉里昂	0.06	0.06	0.06
新加坡	1.25	1.26	1.25
斯洛伐克	0.06	0.06	0.06
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	0.43	0.43	0.43
西班牙	2.08	2.07	2.06
斯里兰卡	0.07	0.07	0.07
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	0.76	0.76	0.75
瑞士	1.13	1.13	1.12
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	0.58	0.57	0.57
前南斯拉夫马其顿共和国	0.06	0.06	0.06
多哥	0.06	0.06	0.06
汤加	0.06	0.06	0.06
特利尼达和多巴哥	0.06	0.06	0.06
突尼斯	0.06	0.06	0.06
土耳其	0.40	0.40	0.40
土库曼斯坦	0.06	0.06	0.06
乌干达	0.06	0.06	0.06
乌克兰	0.06	0.06	0.06
阿拉伯联合酋长国	0.43	0.50	0.53
联合王国	5.64	5.60	5.57
坦桑尼亚联合共和国	0.06	0.06	0.06
美国	25.00	25.00	25.00
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	0.14	0.14	0.14
越南	0.06	0.06	0.06
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
	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>

A35-23: 确认理事会向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转金预付款方面采取的行动

大会:

1. 注意到:

a) 《财务条例》第 6.9 款和 7.5 款规定, 大会休会期间, 理事会应确定一个新缔约国的会费摊款和其周转基金预付款, 但须经大会下一届会议批准或调整; 和

b) 理事会据此对在国际民用航空组织大会第 33 届会议之后成为一个成员的该国家采取了如下行动;

2. 确认理事会为以下国家按照所述比率分摊会费和周转基金预付款而采取的行动, 这一分摊比率自所述开始分摊的日期起适用:

新缔约国 国名	具有成员国 资格日期	开始分摊会费 的日期	分摊 比率
圣基茨和 尼维斯	2002 年 6 月 20 日	2002 年 7 月 1 日	0.06%

预算

A33-23: 2002 年、2003 年和 2004 年预算

A. 2002 - 2003 - 2004 年方案预算

大会注意到:

1. 按照《公约》第六十一条, 理事会提交了, 大会也审议了 2002、2003 和 2004 各财政年度的年度概算 (行政和业务服务费用的数字为指示性的);

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; 和

认识到技术合作方案的行政和业务服务费用主要由实施项目赚取的收入来偿付，这些项目都是由联合国开发计划署、政府和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；

认识到由于上述困难，下列 2002 年、2003 年和 2004 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：

技术合作方案		
2002 年	2003 年	2004 年
4 399 000	4 376 000	4 521 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全不可或缺的手段；

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；

大会决定：

1. 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。

2. 按照财务条例并在遵守本决议规定的条件下，特此批准 2002、2003 和 2004 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）：

	2002 年	2003 年	2004 年
I. 一般政策和指导	1 838 000	888 000	1 437 000
II. 空中航行	8 236 000	8 640 000	8 765 000
III. 航空运输	4 491 000	4 622 000	4 750 000
IV. 法律	786 000	816 000	810 000

	2002 年	2003 年	2004 年
V. 地区和其他方案	14 761 000	15 069 000	15 411 000
VI. 行政支助	21 528 000	22 039 000	22 726 000
VII. 财政、对外关系/新闻和方案评估、审计和管理审查	3 372 000	3 468 000	3 479 000
VIII. 普遍安全监督审计计划	<u>968 000</u>	<u>990 000</u>	<u>1 016 000</u>
共计	<u>55 980 000</u>	<u>56 532 000</u>	<u>58 394 000</u>
由现金结余供资的普遍安全监督审计计划			
VIII. 连续项目剩余部分	763 000	808 000	904 000
IX. 扩大	—	<u>244 000</u>	<u>1 158 000</u>
	<u>763 000</u>	<u>1 052 000</u>	<u>2 062 000</u>
核准拨款总额	<u>56 743 000</u>	<u>57 584 000</u>	<u>60 456 000</u>

3. 上述条款 (2) 中的各年度核准拨款总额按照财务条例由以下来源供资：

	2002 年	2003 年	2004 年
a) 根据关于分摊比额的决议向各缔约国的摊款	49 940 000	50 330 000	50 500 000
b) 杂项收入	4 544 000	4 454 000	4 327 000
c) 现金结余	<u>2 259 000</u>	<u>2 800 000</u>	<u>5 629 000</u>
合计	<u>56 743 000</u>	<u>57 584 000</u>	<u>60 456 000</u>

4. 通过利用以美元预算的加拿大元需求和按照远期合同购买加拿大元所需的美元之间产生的顺差，为 2002 年至 2004 年三年期的航空保安提供额外的 770 000 美元 (2002 年 250 000 美元、2003 年 260 000 美元和 2004 年 260 000 美元)。此类资金在理事会的控制之下，按照国际民航组织的财务条例加以使用。

B. 现金结余的支配

大会注意到：

1. 根据财务条例 6.2 条，在大会开会年前一年年底

实现的任何现金结余应当按照大会决定的方式加以支配；

2. 2001年1月1日，可用于分配的现金结余金额为11 688 000美元。

大会决定：

1. 本组织按照大会 A26-23 号决议，于 2002 年 1 月 1 日将现金结余中的 1 000 000 美元作为奖励办法贷记给缔约国的款项；欲将它们那部分结余返送国际航空安全财务机制的国家，应该在 2001 年 12 月 31 日前正式通知秘书长。如果未收到通知，秘书长将把这笔款项视为对航空保安机制的自愿捐款，并相应通知各国；

2. 本组织分别于 2002 年 1 月 1 日、2003 年 1 月 1 日和 2004 年 1 月 1 日划拨 763 000 美元、1 052 000 美元和 2 062 000 美元给普遍安全监督审计计划(继续项目剩余部分和扩大)；和

3. 本组织划拨 1 496 000 美元、1 748 000 美元和 3 567 000 美元用于资助 2002 年、2003 年和 2004 年的部分经常方案预算，以便将缔约国的摊款减至最低。

A35-22: 2005 年、2006 年和 2007 年预算

A. 关于 2005-2006-2007 年方案预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，大会也审议了 2005、2006 和 2007 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]；和

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 AOSC 主要由实施项目赚取的收入来偿付，这些项目都是由政府和联合国开发计划署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；

认识到由于上述困难，下列 2005 年、2006 年和 2007 年的年度 AOSC 净预算数字仅为指示性概算：

2005 年	2006 年	2007 年
6 299 000	6 051 000	5 993 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全不可或缺的手段；

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 AOSC 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 AOSC 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；和

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：

认识到一方面，由于活动增加或扩展以及不可避免的费用增长而对资源不断增长的需求，已经导致预算逐年增长；而另一方面，各缔约国为这些增长提供资金的能力并非是有限的；和

认识到迫切的是：(i)继续适当地审查和控制所有业务开支；(ii)增加到方案预算中的新的方案或活动，在预算水平内、在本组织的主要目标方面具备充分的理由，并得到各缔约国的广泛支持和资金保证；和(iii)在不影响本组织性质的情况下，寻找并利用其他的资金资源；

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 2005、2006 和 2007 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）：

	2005 年	2006 年	2007 年
I. 一般政策和指导	1 090 000	1 118 000	1 718 000
II. 空中航行	9 138 000	9 314 000	9 521 000
III. 航空运输	5 363 000	5 468 000	5 561 000
IV. 法律	1 171 000	1 123 000	1 069 000
V. 地区和其他方案	17 120 000	16 493 000	16 392 000
VI. 行政支助	25 646 000	26 047 000	26 401 000
VII. 财政、对外关系/新闻和方案评估、审计和管理审查	3 984 000	4 081 000	4 101 000
VIII. 普遍安全监督审计计划	2 007 000	3 027 000	2 599 000
削减（不对总部和地区层面的安全、保安和环境活动产生不利影响）	(850 000)	(851 000)	(851 000)
核准拨款总额	<u>64 669 000</u>	<u>65 820 000</u>	<u>66 511 000</u>

2. 各年度核准拨款总额按照财务规定由以下来源供资：

	2005 年	2006 年	2007 年
a) 根据关于分摊比额的决议向各缔约国的摊款	58 507 000	60 407 000	60 788 000
b) 杂项收入	5 162 000	5 413 000	5 723 000
c) 从长期欠款奖励计划账户中的转款	<u>1 000 000</u>	_____	_____
合计	<u>64 669 000</u>	<u>65 820 000</u>	<u>66 511 000</u>

3. 考虑到建议的 255 万美元的削减，秘书长在 2004 年年底之前向所有缔约国通报经常方案预算各主要方案拨款的修改。

周转基金

A35-28: 周转基金

大会：

1. 注意到：

- a) 按照第 A33-28 号决议，理事会报告了，大会也审议了周转基金的足够数额以及有关借款权的问题；
- b) 近年来，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) 国际民航组织较长的三年预算周期，影响到周转基金数额和借款权的确定应取审慎作法，因为只有大会才能向缔约国征收摊款；
- d) 鉴于国际民航组织终身职员的数量，本组织每月至少有一笔无法减少的职员费用必须支付。这一数额的费用是难以通过调整工作方案实现短期削减来加以解决的，因为长期终身职员仍然在职，无论如何必须支付其薪资；
- e) 平均而言，到每年九月份，累积收到的摊款比估计支出额平均少 17.7%；
- f) 根据过去的趋势，9 月底和 11 月底累积的平均年度现金流动短缺可能在 750 万美元到 1 130 万美元的范围；
- g) 经验表明，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，某些缔约国对于公约规定的其财务义务的这种令人不可接受的逃避行为正在造成本组织内严重的财政危机，可能影响到全体缔约国；

- h) 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
- i) 理事会于 2003 年 11 月审查了周转基金额度，并决定在 2004 年没有将其额度从 600 万美元提高到 800 万美元的紧迫需要；
2. 决定：
- a) 周转基金额度仍为 600 万美元；
- b) 理事会应当不迟于 2004 年、2005 年、2006 年和 2007 年 11 月，每年审查周转基金的额度，以决定在该年度或下一个年度是否紧迫需要增加；
- c) 如果理事会确定有这种必要，周转基金额度应定为不超过 800 万美元，但须允许比额表核准后成为本组织成员的新国家缴纳的预付款将使该额度有所增加。对周转基金的这些调整将基于核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核准，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 万美元；
- e) 理事会应当向大会下届常会报告：
- i) 根据 2004 年、2005 年和 2006 年的经验，周转基金的额度是否足够；
- ii) 普通基金和周转基金的财政状况是否表明需要向缔约国摊款以弥补拖欠会费造成的现金亏空；和
- iii) 借款权额度是否适当；和
- f) A33-28 号决议不再有效，特此取代；和

3. 敦促：
- a) 所有缔约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倚靠外部借款的可能性；和
- b) 如同 A35-26 号决议所呼吁的那样，拖欠会费的缔约国尽快履行对本组织承担的义务。

拖欠的会费

A35-26: 缔约国履行对本组织的财务义务及若未能履行时须采取的行动

鉴于《国际民用航空公约》第六十二条规定：任何缔约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 条规定，各缔约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；

注意到近年来，拖欠会费的累积大量增加，连同当年会费的迟付，对工作方案的实施构成了障碍，并产生了现金流动的严重困难；

敦促所有欠款的缔约国就清偿其欠款做出适当的安排；和

敦促所有缔约国，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 2005 年 1 月 1 日起：

1. 所有缔约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细数额；

2. 指示秘书长每年至少三次向所有缔约国发送明细表，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缔约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缔约国应该：

- 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，其数额不低于 2 000 美元；对于会费高于国际民航组织最低会费分摊额的国家，这一最低数额将按比例增加；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的方式缴清全部欠款；对于特殊情况，即联合国归类为最不发达国家的那些缔约国，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，即请欠款的缔约国提出清偿提案，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条款 4 b) 所签订的协议的国家，将被中止在大会和理事会的表决权，此中止在清偿了按照协议应付的数额后，将立即取消；

7. 大会或理事会也可采取行动恢复一缔约国根据决议条款 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务义务的意愿；

8. 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条款 7 a) 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务义务的意愿；

9. 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缔约国：

- 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) 只能收到与向非缔约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) 其国民或代表丧失提名当选官员的资格；
- 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。

10. 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；和

11. 本决议取代大会第 A21-10 号决议和大会第 A31-26 号决议。

A35-27: 清偿长期欠款的奖励办法

大会，

忆及前几届大会对拖欠会费的增加所表示的关注；

重申所有缔约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 A35-26 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缔约国；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缔约国，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缔约国，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，缔约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 A35-26 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，为航空保安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. 本决议取代大会第 A33-27 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，以资助航空保安活动、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，以便为特定的航空保安活动和 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保安活动提供资金；
- 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 IFAS 提供资金。

4. 敦促秘书长对外部审计员的建议，在认为合适的情况下采取必要的行动；

5. 批准 2001 年财政年度经过审计的账目；

6. 批准 2002 年财政年度经过审计的账目；和

7. 批准 2003 年财政年度经过审计的账目。

A32-28, 敦促条款 2: 周转基金

账目和审计

A35-29: 本组织 2001 年、2002 年和 2003 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 2001 年、2002 年和 2003 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 — 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 2001 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 2002 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 2003 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；

A35-30: 2001 年、2002 年和 2003 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署项目相关帐目的核准及对同时涵盖了联合国开发计划署账目的本组织财务报表审计报告的审查

鉴于反映联合国开发计划署署长拨给国际民航组织并由国际民航组织作为执行机构管理的 2001 年、2002 年和 2003 年资金使用情况的账目，以及作为国际民航组织外部审计员的加拿大审计长 — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 就同时涵盖了联合国开发计划署账目的本组织财务报表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，以待报送联合国开发计划署署长；和

鉴于联合国开发计划署《财务规章和细则》规定，联合国系统组织受委托执行或实施联合国开发署活动的，应当向开发署署长报送反映署长所拨资金使用情况的账目，以便提交给执行局；而且，此类账目应当附有各组织外部审计员的审计证明，并附加审计报告；

大会：

1. 注意到外部审计员就同时涵盖了本组织作为执行机构管理的联合国开发计划署账目的 2001 年财政年度财务报表提交的审计报告，以及秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

2. 注意到外部审计员就同时涵盖了本组织作为执行机构管理的联合国开发计划署账目的 2002 年财政年度财务报表提交的审计报告，以及秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

3. 注意到外部审计员就同时涵盖了本组织作为执行机构管理的联合国开发计划署账目的 2003 年财政年度财务报表提交的审计报告，以及秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

4. 敦促秘书长对外部审计员的建议，在认为合适的情况下采取必要行动；

5. 批准 2001 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署相关账目；

6. 批准 2002 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署相关账目；

7. 批准 2003 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署相关账目；和

8. 指示将本组织的财务报表，其中包括国际民航组织管理的联合国开发计划署账目，连同审计报告一并报送联合国开发计划署署长，以便提交给执行局。

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。

A35-31: 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；
- b) 按照《财务条例》第 13.1 款，理事会批准了延长对加拿大审计长、联合国和各专门机构联合外部审计团成员希拉·弗雷泽夫人作为国际民航组织 2002 年至 2004 年财政年度账目外部审计员的任命；和
- c) 理事会审议了由缔约国于 2004 年提交的提名，批准了任命加拿大审计长希拉·弗雷泽夫人为国际民航组织 2005 年、2006 年和 2007 年财政年度账目的外部审计员；并因此

2. 对希拉·弗雷泽夫人作为本组织的外部审计员（2000 年 — 2003 年）为本组织提供的优质服务，以及在此期间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；和

3. 确认

- a) 理事会所采取的行动，即任命加拿大审计长希拉·弗雷泽夫人为国际民航组 2000 年至 2004 年财政年度账目的外部审计员；和
- b) 理事会所采取的行动，即任命加拿大审计长希拉·弗雷泽夫人为国际民航组织 2005 年、2006 年和 2007 年财政年度账目的外部审计员；和

4. 宣布本决议取代 A29-34 号决议和 A33-22 号决议。

杂项

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 A32-2 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见；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；和

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；和

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；

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。

A22-30: 对语文服务所有方面的审查

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。

A35-10: 关于航空保安行动计划的财务捐助

附录 A

大会失效决议

A16-1: 大会失效决议

鉴于自 1947 年 4 月 4 日国际民用航空组织成立以来，大会已通过数百项决议，但其中许多决议或决议部分已不再有效，因为除其他原因外，这些决议或决议部分已到期或由大会后来的行动明示地或默示地加以废止或取代；

鉴于正如大会 A15-2 号决议所承认的那样，其中的一些决议当前是否有效并不总是很清楚；

鉴于列出有哪些大会过去通过的决议或决议部分当前已经失效是可取的；

鉴于明确指出临时国际民用航空组织临时大会的决议已经失效是可取的；

大会宣布：

1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下，列在包括以前废止的所有决议的所附一览表中的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

而且，大会注意到：

3. 临时国际民用航空组织临时大会通过的所有决议已经失效。

大会失效决议和决议部分

大会届会	决议号
临时国际民航组织	I; II; III; IV; V; VI; VII; VIII; IX; X; XI; XII; XIII; XIV; XV; XVI; XVII; XVIII; XIX; XX; XXI; XXII; XXIII; XXIV; XXV; XXVI; XXVII; XXVIII; XXIX; XXX; XXXI; XXXII; XXXIII; XXXIV; XXXV; XXXVI; XXXVII; XXXVIII; XXXIX; XL; XLI; XLII; XLIII; XLIV; XLV; XLVI; XLVII; XLVIII; XLIX; L; LI; LII; LIII;
第一届会议	A1-1; A1-4; A1-5; A1-6; A1-7; A1-12; A1-13; A1-16; A1-18; A1-19; A1-20; A1-21; A1-22; A1-24; A1-25; A1-26; A1-27; A1-28; A1-29; A1-30; A1-31; A1-32; A1-33; A1-34; A1-35; A1-36; A1-37; A1-38; A1-39; A1-40; A1-41; A1-42; A1-43; A1-44; A1-45; A1-46; A1-47; A1-48; A1-49; A1-50; A1-51 (条款 4); A1-52; A1-53; A1-55; A1-56; A1-57; A1-58; A1-59; A1-60; A1-61; A1-62; A1-63; A1-64; A1-65 (条款 2 和该决议附录 1 的第 4.1.6 段); A1-66; A1-67; A1-68; A1-69; A1-70; A1-71;
第二届会议	A2-1; A2-2; A2-3; A2-4; A2-5; A2-7; A2-8; A2-9 (条款 1, 3); A2-10; A2-11; A2-12; A2-13; A2-14; A2-15; A2-16; A2-17; A2-18; A2-19; A2-20; A2-21; A2-22; A2-23; A2-28; A2-29; A2-30; A2-31; A2-32; A2-33; A2-34; A2-35; A2-36; A2-37; A2-38; A2-39; A2-40; A2-41; A2-42; A2-43; A2-44; A2-45; A2-46; A2-47; A2-48; A2-49; A2-50; A2-51; A2-52; Rec. 1; Rec. 2; Rec. 3; Rec. 4; Rec. 5; Rec. 6; Rec. 7; Rec. 8; Rec. 9; Rec. 10; Rec. 11; Rec. 12; Rec. 13; Rec. 14; Rec. 15;
第三届会议	A3-1; A3-2; A3-3; A3-4; A3-5 (条款 1, 3); A3-6; A3-7; A3-8; A3-9 (条款 1, 2, 3, 4 和所有鉴于条款); A3-10; A3-11; A3-12; A3-13; A3-14; A3-15; A3-16; A3-17; A3-18; A3-19; A3-20; A3-21; A3-22; A3-23; A3-24;

大会届会	决议号	大会届会	决议号
第四届会议	A4-2; A4-4; A4-5; A4-6; A4-7; A4-8; A4-9; A4-10; A4-11; A4-12; A4-13; A4-14; A4-15; A4-16; A4-17; A4-18; A4-20; A4-21; A4-22; A4-23; A4-24; A4-25; A4-26; A4-27; A4-28; A4-29; A4-30; A4-32; A4-33; A4-34; A4-35; A4-36; A4-37; Rec. 1; Rec. 2; Rec. 3; Rec. 4; Rec. 5; Rec. 6;		A12-33; A12-34; A12-36; A12-37; A12-38; A12-39; A12-40; A12-41;
第五届会议	A5-1; A5-2; A5-4; A5-6; A5-7; A5-8; A5-9; A5-11; A5-12; A5-13; A5-14; A5-15; A5-16; A5-17; A5-18; A5-19; A5-20; A5-21;	第十四届会议*	A14-2; A14-3; A14-4; A14-6 (条款 4, 5); A14-8; A14-9; A14-10; A14-11; A14-12; A14-13; A14-14; A14-15; A14-16; A14-17; A14-18; A14-19; A14-20; A14-21; A14-22; A14-23; A14-24; A14-25 (条款 1, 2); A14-26; A14-27; A14-28; A14-29; A14-30; A14-31; A14-32; A14-35; A14-36; A14-38; A14-39; A14-40; A14-41; A14-42; A14-44; A14-45; A14-46; A14-47; A14-48; A14-49; A14-50; A14-51; A14-52;
第六届会议	A6-1; A6-2; A6-3; A6-4; A6-5; A6-6; A6-7; A6-8; A6-9; A6-10; A6-11; A6-13; A6-14; A6-15;	第十五届会议	A15-1; A15-2; A15-3; A15-4; A15-5 (条款 1, 2, 4, 和除第 5 鉴于条款以外的所有鉴于条款)**; A15-6; A15-8; A15-11; A15-13; A15-14; A15-16; A15-19; A15-20; A15-21; A15-23; A15-24; A15-25; A15-26; A15-27; A15-29; A15-30; A15-31; A15-32; A15-33; A15-35; A15-36; A15-37; A15-38;
第七届会议	A7-1; A7-2; A7-4; A7-7; A7-8; A7-9; A7-10; A7-11; A7-12; A7-13; A7-14 (条款 2); A7-15 (条款 2); A7-16; A7-17; A7-18; A7-19; A7-20; A7-21; A7-22; A7-23; A7-24; A7-25; A7-26; A7-27; A7-28; A7-29; A7-30; A7-31; A7-32; A7-33;		
第八届会议	A8-2; A8-3; A8-6; A8-7; A8-8; A8-9; A8-10; A8-11; A8-12; A8-13; A8-14; A8-15; A8-16; A8-17; A8-18;		
第九届会议	A9-1; A9-2; A9-3; A9-4; A9-5; A9-6; A9-7; A9-8; A9-9; A9-10; A9-11; A9-12; A9-13; A9-14; A9-15;		
第十届会议	A10-1; A10-2; A10-3; A10-4; A10-6; A10-7; A10-8; A10-9; A10-10; A10-12; A10-13; A10-14; A10-15; A10-16; A10-17; A10-18; A10-19; A10-20; A10-21; A10-22; A10-23; A10-24; A10-25; A10-26; A10-27; A10-28; A10-29; A10-30; A10-31; A10-32 (条款 1, 2, 4, 7); A10-33; A10-34; A10-35; A10-37; A10-38; A10-39; A10-41; A10-42; A10-43; A10-44; A10-45; A10-46; A10-47; A10-48; A10-49; A10-50; A10-51; A10-52; A10-53;		
第十一届会议	A11-2; A11-3; A11-4; A11-5; A11-6; A11-7; A11-8; A11-9; A11-10; A11-11; A11-12; A11-13; A11-14; A11-15; A11-17; A11-18;		
第十二届会议	A12-1; A12-2; A12-3; A12-5; A12-6; A12-7; A12-8; A12-9; A12-10; A12-11; A12-12; A12-13; A12-14; A12-15; A12-16; A12-17; A12-19 (条款 1, 3); A12-20; A12-21; A12-22; A12-23; A12-24; A12-25; A12-26; A12-27; A12-28; A12-29; A12-31; A12-32;		

A18-1: 大会失效决议

大会宣布，出于下面提及的原因，下列决议尽管未被新决议所取代，但不再有效：

决议	主题	失效的原因
A15-28	1968 年财政年度的预算拨款	行动已完成
A15-34	1966 年、1967 年和 1968 年各缔约国间的国际民航组织费用分摊	行动已完成
A16-21	关于非定期商业航空运输的统计	行动已完成
A16-38	1968 年追加预算	行动已完成
A16-39	语言处的人员配备	行动已完成
A16-40	1969 年预算	行动已完成
A16-41	1970 年预算	行动已完成

* 从 A14-37 的第一鉴于条款中已删除“和 12-5”字样。

** 决议标题已改为“设施的经济价值”。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A16-43	本组织 1965 财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A1-54 条款 4	国际民航组织出版物	过时
A16-44	1965 财政年度技术援助账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A2-6	作为一项开放供签署的文件通过关于对航空器上的权利给予国际承认的公约	行动已完成
A16-45	1965 财政年度联合国特设基金账户的核准及对其审计报告的审查	行动已完成的	A4-19	本组织统计方案第 3 鉴于条款 2	过时 过时
A16-46	本组织 1966 财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A13-2	对修正《公约》第五十条第一款的议定书的批准	由 A17A-1 和 2 所取代
A16-47	1966 财政年度联合国开发计划署账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A14-43	外部审计员的任命	由 A21-39 所取代
A16-48	本组织 1967 财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A14-53	总部用房的空调和改建	行动已完成
A16-49	1967 财政年度联合国开发计划署账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A15-12	促进标准和建议措施及空中航行服务程序得到执行的措施	行动已完成
A16-50	对理事会就罗马尼亚、新加坡、圭亚那、巴巴多斯、乌干达、保加利亚和布隆迪的摊款所采取的行动的确认	行动已完成	A15-15	结合国际民航组织技术活动的范围审议国际通用航空的需要	行动已完成
A16-51	1966 年、1967 年和 1968 年马来西亚摊款的减少	行动已完成	A16-3	机场附近的航空器噪声第 4 和第 5 鉴于条款 1 和 4	过时 行动已完成
			A16-20	对空中航行持续政策综合声明的结构进行可能的重新调整	行动已完成
			A16-34	统计专业会议和统计专家组及会议第 3 鉴于条款 第 4 鉴于条款	过时 行动已完成
			A16-35	关于修订经《海牙议定书》修正的《华沙公约》的进一步工作	行动已完成
			A16-42	1971 年预算	行动已完成
			A16-52	1969 年、1970 年和 1971 年各缔约国间的国际民航组织费用分摊	行动已完成
			A17-4	给理事会的报告	行动已完成
			A17-10 条款 3	各国对本届大会通过的保安规范和做法的实施以及国际民航组织与此类规范和做法有关的进一步工作	行动已完成
			A17-17 附篇项目 3 和 4	飞行中航空器上的一般保安措施	行动已完成

A21-1: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下, 下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效; 和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排, 特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A1-17	国际民航组织的语文政策	过时 (此主题目前已在不同类型会议的议事规则中涵盖)

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A17-19	理事会主席致政府首脑的信函	行动已完成	A11-1	接受波兰清偿欠款的提议并恢复其表决权	行动已完成
A17-20	关于非法干扰国际民用航空行为的公约草案	行动已完成	A16-12	位于蒙特利尔的国际民航组织总部用房	行动已完成
A17-21	《国际民用航空公约》的修订	行动已完成	A17-12	机场保安委员会的成立	行动已完成 (见附件 17)
A17-22	提议的公约制定程序的简化 条款 2	行动已完成	A17-18	关于机场设计和建造的保安方面的 指导材料的制定	行动已完成
A17-23	关于双边航空协定与国际民航组织 有关非法干扰的国际公约相联系的 文件的散发	行动已完成	A18-3	对修正《公约》第五十六条的议定书 的批准	行动已完成
A17-24	理事会和国际民航组织其他机构为 打击非法干扰将要做的工作时间表	行动已完成	A18-5	位于蒙特利尔的国际民航组织总部 用房	行动已完成
A17A-2	对修正《公约》第五十条第一款的议 定书的批准	由 A21-2 和 3 取代	A18-21	地区航空运输工作 条款 3	行动已完成
A18-19	对国际民航组织交通流量统计学可 能发展的研究	研究正在进行中	A18-23	1972 年、1973 年和 1974 年预算	行动已完成
A18-22	1971 年追加预算	行动已完成	A18-26	各缔约国间的国际民航组织费用分 摊 (1972 年、1973 年和 1974 年)	行动已完成
A18-29	对理事会就匈牙利、也门人民民主共 和国、毛里求斯和苏联的摊款所采取 的行动的确认	行动已完成	A19-2	遵照关于葡萄牙的联合国大会第 2555 和第 2704 号决议所采取的措施	按照 A21-5 号决议 条款 2 废除
A18-30	本组织 1968、1969 和 1970 财政年度 账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A21-5	A19-2 号决议的废止	行动已完成
A18-31	1968、1969 和 1970 财政年度开发计 划署财务报表的核准及对其审计报 告的审查	行动已完成	A21-11	联合检查组的服务	由 A22-7 号决议所 取代
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> A22-1: 大会失效决议 </div> <p>大会宣布:</p> <p>1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下, 下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效;</p> <p>2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排, 特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。</p>			A21-20	缔约国之间在某些航空器事故调查 方面的合作	行动已完成
			A21-26	国际航空客货运价研究 条款 1 c) “给理事 会以 便提交 大会”字 样	由 A22-22 号决议 条款 4 所取代
			A21-30	1974 年追加预算	行动已完成
			A21-32	确定摊款比额时适用的原则	大会决定已保存在 A21-33 号决议中

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A21-37	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动以及按照理事会的建议重新确定巴基斯坦的摊款	行动已完成	A21-14	关于多边国际航空法公约的司法裁决摘要	行动已完成
A21-38	中国摊款的重新确定	行动已完成	A21-27	定期航班价目表的制定程序	行动已完成
A21-40	本组织 1971、1972 和 1973 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A21-31	1975 年、1976 年和 1977 年预算	行动已完成
A21-41	1971、1972 和 1973 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A21-34	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1975 年、1976 年和 1977 年的普通基金摊款	行动已完成
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">A23-1: 大会失效决议</div> <p>大会宣布：</p> <p>1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下，下列一览表中列出的决议不再有效；和</p> <p>2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。</p>			A22-34	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动以及确定朝鲜民主主义人民共和国的摊款	行动已完成
			A22-35	本组织 1974、1975 和 1976 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
			A22-36	1974、1975 和 1976 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成

A24-6: 大会失效决议

大会宣布：

1. 在遵守下文条款 2 的规定的情况下，下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A14-33	对国际航空运输经济状况的审议	行动已完成	A16-4	超音速航空器的商业引进 — 爆音第二条款	行动已完成
A17-15	辐射搜索技术	行动已完成	A21-15	对大会会议场地轮换制度的研究	行动已完成
A17-22	提议的公约制定程序的简化	过时	A22-21	制定国际客货运价的机制 — 国际航协交通运输会议	行动已完成
A18-15	计量单位的统一	因通过附件 5 的新版本(第 4 版)而过时			
A21-6	南非表决权的中止	行动已完成			
A21-13	《国际民用航空公约》的俄文正式文本	行动已完成			

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A22-26	指派给理事会的研究的优先地位	行动已完成	A21-3	对修正《公约》第五十条第一款的议定书的批准	行动已完成
A22-31	1978年、1979年和1980年预算	行动已完成	A21-16	国际民航组织东非地区办事处的成立	行动已完成
A22-32	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1978年、1979年和1980年的普通基金摊款	行动已完成	A21-39	外部审计员的任命	过时
A23-10	亚音速喷气航空器的航空器噪声和发动机排放	行动已完成	A23-4	《民用航空公约》的中文文本	行动已完成
A23-15	运用现行系统规划过程引进新航空器机型的成本/利得研究	行动已完成	A23-6	国际民航组织东非地区办事处	行动已完成
A23-20	未来航空燃油的供应	行动已完成	A23-12	空中交通服务及有关支助性服务中断时适用的应急措施	行动已完成
A23-23	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成	A23-16	从全世界的角度审议航空运输问题	行动已完成
A23-28	本组织1977、1978和1979年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A23-17	关于航空运输问题的国际民航组织结论汇编	行动已完成
A23-29	1977、1978和1979年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A23-25	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1981年、1982年和1983年的普通基金摊款	行动已完成
			A23-26	1981年、1982年和1983年预算	行动已完成
			A24-4	对1975年在蒙特利尔召开的国际航空法会议通过的议定书的批准	行动已完成
			A24-23	本组织1980、1981和1982年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
			A24-24	1980和1981年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
			A24-25	1982年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
			A24-26	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成

A26-6: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款2的规定的情况下,下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效;和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排,特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A14-25	民用和军用空中交通的协调	行动已完成
A16-8	航空技术培训 — 研究金和奖学金	行动已完成

A27-6: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款(2)的规定的情况下,下列一

览表中列出的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A26-24	本组织 1983、1984 和 1985 年财政年度账目的核准及其审计报告的审查	行动已完成
A26-25	1983、1984 和 1985 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及其审计报告的审查	行动已完成

决议	主题	失效的原因
----	----	-------

A16-28	旨在加快空运乘客、行李、货物和邮件处理过程的国家和国际经营人的简化手续行动 条款 6 条款 11	行动已完成 行动已完成
--------	--	----------------

A16-30	国家简化手续委员会、国家间的合作以及秘书处就简化手续问题给各国的援助 条款 5 条款 7	过时 由增订条款所取代
--------	--	----------------

A24-8 仅第二 条指示 条款	对空中航行领域工作方案的重新审查	由大会第 27 届会议通过的新条款所取代
---------------------------	------------------	----------------------

A24-9	增进标准和建议措施及空中航行服务程序的实施	行动已完成
-------	-----------------------	-------

A24-10	运用现行规划过程引进新航空器机型的成本/利得方面	行动已完成
--------	--------------------------	-------

A24-22	1984 年、1985 年、1986 年预算	行动已完成
--------	------------------------	-------

A24-27	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1984 年、1985 年和 1986 年的普通基金摊款	行动已完成
--------	---	-------

A26-1	国际民航组织向 1986 年国际和平年方案的捐助	行动已完成
-------	--------------------------	-------

A26-4	制定一项制止国际民用航空机场的非法暴力行为的文书	行动已完成
-------	--------------------------	-------

A26-10	对航空运输领域的工作方案的审查	行动已完成
--------	-----------------	-------

A26-19	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成
--------	---	-------

A29-4: 大会失效决议

大会宣布：

1. 在遵守下文条款 (2) 的规定的情况下，下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A22-22	制定国际客货运价的机制	行动已完成或被取代
A23-19	第二次航空运输会议，议程项目 2	行动已完成或被取代
A24-30	外部审计员的任命	行动已完成
A26-18	1987 年、1988 年和 1989 年预算	行动已完成
A26-20	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1987 年、1988 年和 1989 年的普通基金摊款	行动已完成
A26-22	清偿拖欠会费的安排	由 A27-26 和 A28-6, C 节所取代
A27-8	为侦测目的标注可塑炸药	行动已完成
A27-19	为国家间方案分配开发计划署资金	行动已完成
A27-22	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A27-27	本组织 1986、1987 和 1988 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A27-5	谴责南非的种族隔离和种族歧视政策以及应联合国大会在此方面通过的决议所采取的措施	被 A31 废除
A27-28	1986、1987 和 1988 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A27-11	机场和空域拥挤 — 指示条款 6	行动已完成
A28-4	本组织 1989 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A27-21	各缔约国间的国际民航组织费用分摊 — 1990 年、1991 年和 1992 年的普通基金摊款	行动已完成
A28-5	1989 年财政年度联合国开发计划署财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A27-23	1990 年、1991 年和 1992 年预算	行动已完成
			A27-24	与方案预算的实施有关的经修订的程序	行动已完成

A31-3: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款 (2) 的规定的情况下, 下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效; 和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排, 特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A15-7	谴责南非的种族隔离和种族歧视政策	被 A31 废除	A29-6	国际民航组织在实施《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》和《最后文件》中的决议方面的作用	行动已完成
A16-17	计量单位的统一	行动已完成	A29-10	召开一次全球一级的关于从仪表着陆系统向微波着陆系统转换的特别会议	行动已完成
A18-4	遵照关于南非的联合国大会第 2555 和第 2704 号决议所采取的措施	被 A31 废除	A29-22	财务条例的修正	行动已完成
A21-20	缔约国之间在某些航空器事故调查方面的合作	与 A29-7 号决议合并	A29-24	德意志联邦共和国的摊款比例	行动已完成
A26-9	飞行安全与人的因素	与 A29-7 号决议合并	A29-25	也门共和国的分摊比例	行动已完成
A26-21	各缔约国间的国际民航组织费用分摊	行动已完成	A29-26	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成
			A29-27	立陶宛、爱沙尼亚、摩尔多瓦、亚美尼亚、拉脱维亚、乌克兰、哈萨克斯坦和俄罗斯联邦 1992 年摊款的确定	行动已完成
			A29-28	克罗地亚和斯洛文尼亚 1992 年摊款的确定	行动已完成的确定
			A29-32	本组织 1990 和 1991 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成的核准及对其审计报告的审查
			A29-33	1990 和 1991 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署的那些财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成的核准及对其审计报告的审查

A32-4: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款(2)的规定的情况下,下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效;和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排,特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A16-4	超音速航空器的商业引进 — 爆音问题	与 A31-11 号决议合并
A22-14	与超音速航空器投入商业服务有关的技术和经济问题 指示条款 1 c) 指示条款 1 最后六行 指示条款 3 a) 1) i) 指示条款 3 a) 1) ii)	与 A31-11 号决议合并 行动已完成 行动已完成 与 A31-11 号决议合并
A24-2	对把第八十三条分条纳入《国际民用航空公约》的议定书的批准	行动已完成
A27-26	清偿拖欠会费的安排	由 A31-26 所取代
A29-17	航空器的适航性	行动已完成
A29-23	1993 年、1994 年和 1995 年的普通基金摊款	行动已完成
A29-29	1993 年、1994 年和 1995 年预算	行动已完成
A31-7	国际民航组织通信、导航和监视/空中交通管理系统的实施 — 财务、组织、合作和法律方面	行动已完成
A31-8	地区空中航行计划格式和修订程序的现代化	行动已完成
A31-22	前捷克斯洛伐克的资产处置和会费分摊	行动已完成

决议	主题	失效的原因
A31-23	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成
A31-27	本组织 1992、1993 和 1994 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
A31-28	1992、1993 和 1994 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的关于联合国开发计划署的那些财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成

A33-6: 大会失效决议

大会宣布:

1. 在遵守下文条款(2)的规定的情况下,下列一览表中列出的决议或决议部分不再有效;和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排,特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议	主题	失效的原因
A31-18	财务条例的修正(第 VI 和第 VII 条的修订)	行动已完成的修订)
A31-19	财务条例的修正(第 V 条的修订)	行动已完成
A31-21	1996 年、1997 年和 1998 年的普通基金摊款	行动已完成
A32-25	确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金摊款和确定其周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成
A31-24	1996 年、1997 年和 1998 年预算	行动已完成
A32-5	国际民航组织航行委员会五十周年纪念	行动已完成

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A32-10	国际评估标准和关于 2000 年遵守情况的通报	行动已完成	A29-2	南斯拉夫联邦共和国（塞尔维亚和黑山）的成员资格	行动已完成
A32-30	本组织 1995、1996 和 1997 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A22-14	超音速航空器投入商业服务的有关技术和经济问题	行动已完成
A32-31	1995、1996 和 1997 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的关于联合国开发计划署的那些财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A31-20	各缔约国对国际民航组织费用的分摊	过时
A35-4: 大会失效决议			A32-26	1999 年、2000 年和 2001 年普通基金的摊款	行动已完成
			A33-25	确认理事会会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转基金预付款方面采取的行动	行动已完成
			A32-24	1999 年、2000 年和 2001 年预算	行动已完成
			A33-30	本组织 1998、1999 和 2000 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成
			A33-31	1998、1999 和 2000 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署项目有关财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成

大会宣布：

1. 在遵守以下第 2 条款的规定的情况下，列在所附一览表中的决议或决议部分不再有效；和

2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

大会第十六届会议后宣布失效的决议或决议部分一览表
(列在 A18-1、A21-1、A22-1、A23-1、A24-6、A26-6、A27-6、
A29-4、A31-3、A32-4、A33-6 和 A35-4 号决议中的除外)

注：大会第十六届会议宣布失效的决议或决议部分一览表，见 A16-1 号决议。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A2-9	实施第五十四条第四款 — 从理事会成员国代表中选择人员成立一个航空运输委员会	由 A32-17*所取代	A15-18	航空运输会议	由 A22-25*所取代
A4-19	本组织统计方案	由 A32-17*所取代	A15-22	非商业航空统计	由 A32-17*所取代
A7-6	国际航空法公约草案的核准程序	由 A31-15 所取代	A16-2	缔约国对本组织财政义务的履行	由 A18-7*所取代
A7-14	本组织经济领域的未来方案和工作方法	由 A32-17*所取代	A16-3	机场附近的航空器噪声	并入 A22-13*
A7-15	就国际航空运输 — 定期国际航班 — 中的商业权利进一步达成国际协议的前景和方法	由 A32-17*所取代	A16-5	系统规划在引进新航空器机型方面的可能应用	由 A23-14 所取代
A10-5	国际民航组织与欧洲民用航空会议的关系	由 A27-17 所取代	A16-6	技术援助	由 A18-8*所取代
A10-11	国际民航组织的正式会徽和公章	由 A21-4*所取代	A16-9	地区计划实施方面的援助和咨询	由 A22-19 所取代
A10-32	就商业权利进一步达成国际协议	由 A32-17*所取代	A16-11	国际民航组织参与外层空间的探索和利用方案	由 A22-20*所取代
A10-36	航行日志	由 A32-17*所取代	A16-14	航行委员会的组成以及对其工作的参与	由 A22-4 所取代
A10-40	航空法教学	由 A31-15 所取代	A16-15	行政和财务做法和程序的协调	由 A18-6*所取代
A12-18	国际航空运输中的商业权利	由 A32-17*所取代	A16-17	计量单位的统一	由 A23-11 附录 F*所取代
A12-19	对机场和空中航行设施收费的研究	由 A32-17*所取代	A16-18	附件 5 中的计量单位	由 A23-11 附录 F*所取代
A12-30	确定 1960 年、1961 年和 1962 年的分摊比例和编制 1963 年、1964 年和 1965 年的分摊比例草案适用的原则	并入 A21-33	A16-19	国际民航组织具体针对空中航行的持续政策的综合声明	由 A18-13*所取代
A14-7	与超音速航空器投入商业服务有关的技术和经济问题	由 A22-14*所取代	A16-22	空中交通预测和预测方法	由 A32-17*所取代
A14-34	地区空运货物的研究	并入 A18-20	A16-23	地区航空运输工作 — 一般政策	由 A18-21*所取代
A15-5	设施的经济价值	由 A32-17*所取代			
A15-10	关于实施能力的地区规划	由 A21-21*所取代			
A15-17	国际航空旅行的发展	由 A18-20*所取代			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A16-24	运价的强制执行	由 A18-18*所取代	A17-10	各国对本届大会通过的保安规范和做法的实施以及国际民航组织与此类规范和做法有关的进一步工作	并入 A26-7*
A16-25	国际航班过境协定的国家参与	由 A21-28*所取代	A17-11	根据要求适用 A17-10 号决议附录 B 中规定的规范和程序	并入 A26-7*
A16-26	国际航空邮件	由 A32-17*所取代	A17-13	在实施保护国际民用航空的技术措施方面给各国的援助	并入 A26-7*
A16-27	附件 9 各项条款和国际民航组织简化手续领域中各项建议的实施	由 A32-17*所取代	A17-14	与非法干扰有关的国际合作和信息交流与传播	并入 A26-7*
A16-28	旨在加快空运乘客、行李、货物和邮件处理过程的国家和国际经营人的简化手续行动	由 A32-17*所取代	A17-16	关于非法干扰事件的报告	并入 A26-7*
A16-29	与其他组织在简化手续事项上的协调	由 A32-17*所取代	A17-17	飞行中航空器上的一般保安措施	并入 A26-7*
A16-30	国家简化手续委员会、国家间的合作以及秘书处就简化手续问题给各国的援助	由 A32-17*所取代	A17-23	关于双边航空协定与国际民航组织有关非法干扰民用航空的国际公约的联系的文件的散发	并入 A26-7*
A16-31	简化手续的改进对机场候机楼设计的影响	由 A32-17*所取代	A18-6	联合检查组的服务	由 A21-11*所取代
A16-32	协定和安排的登记	由 A27-4*所取代	A18-7	缔约国对本组织财政义务的履行	并入 A21-10*
A16-33	国际航班的共同所有权和联营	由 A32-17*所取代	A18-8	技术援助	由 A21-17*所取代
A16-34	统计专业会议和统计专家组及会议	由 A32-17*所取代	A18-9	迅速通过和批准一项关于非法劫持航空器行为以外的非法干扰国际民用航空行为的公约	并入 A21-9*
A16-36	国际航空法公约的国家参与	由 A31-15 所取代	A18-10	保护国际民用航空运输安全的额外技术措施	由 A21-23*所取代
A16-37	民用航空器的非法劫持	并入 A21-9*	A18-11	国际民航组织在国际人类环境问题会议（斯德哥尔摩，1972 年 6 月）上的立场	并入 A22-12*
A16-53	编制 1972 年、1973 年和 1974 年分摊比例草案适用的原则	由 A18-26*所取代	A18-12	有关人类环境质量的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定	并入 A22-13*
A16-54	任一缔约国所缴纳的会费在任一年度不应超过会费分摊总额的 30% 的原则的实施	由 A18-26*所取代	A18-13	关于具体针对空中航行的持续政策的综合声明	由 A21-21*所取代
A16-55	周转基金	由 A18-28*所取代	A18-14	国际民航组织技术手册	由 A23-11 附录 E*所取代
A16-56	缔约国未能履行其对本组织的财政义务时所应采取的行动	并入 A21-10*	A18-16	国际运营中航空器租用、包用和互换中产生的问题	由 A21-22*所取代
A17-2	对关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的《东京公约》（1963 年）的更广泛接受	并入 A21-9*			
A17-5	为减轻非法劫持后果而建议通过的措施	并入 A26-7*			
A17-6	关于非法劫持航空器的刑法	并入 A26-7*			
A17-7	加强现行引渡安排	并入 A26-7*			
A17-8	非法劫持的航空器、其机组、乘客和货物的返还	并入 A21-9*			
A17-9	国际民航组织的斡旋	并入 A26-7*			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A18-17	国际航空运输客货运价研究	由 A21-26*所取代	A21-23	保障国际民用航空运输免遭非法干扰行为的技术措施	由 A22-17*所取代
A18-18	运价的强制执行	由 A27-15*所取代	A21-25	从全世界的角度审议航空运输问题	由 A22-25*所取代
A18-20	地区航空运输研究	由 A32-17*所取代	A21-26	国际航空运输客货运价研究	由 A22-22 (条款 4)*所取代
A18-21	地区航空运输工作 — 一般政策	行动已完成	A21-26	条款 1 c) “给理事会, 以便提交给大会”字样	
条款 3		由 A27-17 所取代	其余条款		由 A32-17*所取代
条款 1 a)		由 A32-17*所取代	A21-28	国际航班过境协定	由 A32-17*所取代
其余条款			A21-29	运价的强制执行	由 A27-15*所取代
A18-24	确定分摊比例(最低分摊额)适用的原则	并入 A21-33	A21-33	各缔约国对国际民航组织费用的分摊	由 A31-20*所取代
A18-25	确定分摊比例(最高分摊额)适用的原则	由 A19-3*所取代	A21-36	周转基金	由 A22-33*所取代
A18-26	各缔约国间的国际民航组织费用分摊	行动已完成	A22-8	技术援助	由 A23-7*所取代
A18-27	追加拨款限额	由 A21-35 所取代	A22-9	技术援助活动的资金筹措	由 A23-8*所取代
A18-28	周转基金	由 A21-36*所取代	A22-10	基础和高级培训的奖学金和研究金	由 A23-9*所取代
A19-3	确定分摊比例(最高分摊额)适用的原则	并入 A21-33	A22-12	国际民用航空与人类环境	由 A31-11*所取代
A19-4	确定分摊比例(最低分摊额)适用的原则	并入 A21-33	A22-13	有关环境质量的标准和建议措施的制定	由 A31-11*所取代
A19-5	确定分摊比例(缔约国支付能力)适用的原则	并入 A21-33	A22-15	减轻航空器噪声问题的国家政策和方案	由 A31-11*所取代
A20-2	非法干扰民用航空行为	并入 A26-7*	A22-16	加强制止非法干扰民用航空行为的措施	并入 A26-7*
A21-4	国际民航组织的正式会徽和印章	由 A31-1 所取代	A22-17	保障国际民用航空运输免遭非法干扰行为的技术措施	并入 A26-7*
A21-8	国际民航组织与地区民用航空机构之间的关系及这些机构与不是其成员的缔约国之间的关系	由 A27-17 所取代	A22-18	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A23-11*所取代
A21-9	对有关非法干扰的公约的迅速批准	并入 A26-7*	A22-20	空中航行领域中空间技术的利用	由 A29-11 所取代
A21-10	缔约国对本组织财务义务的履行及如若未能履行所要采取的行动	由 A35-26 所取代	A22-23	特别航空运输会议	行动已完成
A21-11	联合检查组组织章程	由 A22-7 所取代	建议 1、2、3 和 4		
A21-17	技术援助	由 A22-8*所取代			
A21-18	为国家间方案分配开发计划署资金	由 A27-19*所取代			
A21-19	国际民用航空与人类环境	并入 A22-12*			
A21-21	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A22-18*所取代			
A21-22	国际运营中航空器的租用、包用和互换	由 A23-13 所取代			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
有关运价的强制执行的鉴于条款和决定条款		由 A27-15*所取代	A24-13	运价的强制执行	由 A27-15*所取代
A22-24	航空运输主要问题清单	由 A32-17*所取代	A24-14	影响国际航空运输的单方面措施	行动已完成
A22-25	从全世界的角度审议航空运输问题	由 A23-16*所取代	其余条款		由 A32-17*所取代
A22-27	未来航空燃油的供应	由 A23-20*所取代	A24-15	技术援助	由 A26-16 所取代
A22-28	国际运营中航空器的租用、包用和互换	由 A23-13 所取代	A24-16	技术援助活动的资金筹措	由 A26-17*所取代
A22-30	对语文服务所有方面的审查	行动已完成	A24-18	重申关于鼓励对国际航空法公约的批准和加入以及《海牙公约》第 11 条和《蒙特利尔公约》第 13 条规定的报告要求的决议	并入 A26-7*
A22-33	周转基金	由 A23-27*所取代	A24-19	加强制止非法劫持航空器的行为和威胁民用航空安全的其他非法行为的措施	并入 A26-7*
A23-7	技术援助	由 A24-15*所取代	A24-28	周转基金	由 A26-26*所取代
A23-8	技术援助活动的资金筹措	由 A24-16*所取代	A26-2	对国际民航组织国际文书的批准	由 A27-3*所取代
A23-9	基础和高级培训的奖学金和研究金	由 A24-17 所取代	A26-5	谴责南非的种族隔离和种族歧视政策以及应联合国大会在此方面通过的决议而采取的措施	由 A27-5**所取代
A23-10	亚音速喷气航空器的航空器噪声和发动机排放	由 A31-11*所取代	A26-7	国际民航组织有关防止对国际民用航空的干扰行为的持续政策的综合声明	由 A27-7*所取代
噪声方面		由 A28-3*所取代	A26-8	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A27-10*所取代
A23-11	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A24-7*所取代	A26-11	对不符合附件 16 要求的亚音速喷气航空器的可能限制	由 A28-3*所取代
A23-18	第二次航空运输会议, 议程项目 1	行动已完成	A26-12	国际民航组织在打击非法空运麻醉品方面的作用	由 A27-12 所取代
A23-21	鼓励对国际航空法公约的批准和加入以及《海牙公约》第 11 条和《蒙特利尔公约》第 13 条规定的报告要求	并入 A26-7*	A26-13	老年人和残疾人享用航空运输的权利	由 A32-17*所取代
A23-22	拒绝允许非法劫持的飞机着陆	并入 A26-7*	A26-14	对服务贸易感兴趣的其他国际机构与航空运输有关的活动	由 A27-14*所取代
A23-24	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)	按照条款 5 于 1983 年 12 月 31 日自动取消	A26-15	国际航空运输领域的税收	由 A29-18*所取代
A23-27	周转基金	由 A24-28*所取代	A26-16	技术援助	由 A29-20*所取代
A24-7	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A26-8*所取代	条款 7		
A24-11	本组织在国际航班的管理方面的持续工作	行动已完成			
A24-12	为有共同利益关系的发展中国家提供更多经营国际航班的机会的实用措施	由 A32-17*所取代			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

** 被 A31 废除。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A26-17	技术援助活动的资金筹措	由 A27-18 所取代	A31-6	国际民航组织关于通信、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	由 A33-15* 所取代
A26-26	周转基金	由 A27-25* 所取代	A31-11	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	由 A32-8* 所取代
A27-3	对国际民航组织国际文书的批准	由 A31-15 所取代	A31-12	服务贸易	由 A32-17* 所取代
A27-4	向国际民航组织登记航空协定和安排	由 A32-17* 所取代	A31-13	计算机订座系统	由 A32-17* 所取代
A27-7	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A29-5* 所取代	A31-14	向技术合作新政策的过渡	由 A32-21* 所取代
A27-10	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A29-7* 所取代	A31-18	财务条例的修正 (第 VI 条和第 VII 条的修正)	行动已完成
A27-14	服务贸易	由 A31-12* 所取代	A31-19	财务条例的修正 (第 V 条的修正)	行动已完成
A27-15	运价的强制执行	由 A32-17* 所取代	A31-20	各缔约国对国际民航组织费用的分摊	行动已完成
A27-16	计算机订座系统	由 A31-13* 所取代	A31-21	1996 年、1997 年和 1998 年普通基金的摊款	行动已完成
A27-25	周转基金	由 A29-30* 所取代	A31-24	1996 年、1997 年和 1998 年预算	行动已完成
A28-3	对于超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的亚音速喷气航空器的可能的运营限制	由 A31-11* 所取代	A31-25	周转基金	由 A32-28* 所取代
A29-5	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A31-4* 所取代	A31-26	清偿拖欠会费的安排 决定条款 2 和 4	由 A32-27* 所取代
A29-7	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A31-5* 所取代	A31-26	清偿拖欠会费的安排	由 A35-26 所取代
A29-8	国际民航组织通信、导航和监视/空中交通管理 (CNS/ATM) 系统	由 A31-6* 所取代	A32-5	国际民航组织航行委员会 50 周年纪念	行动已完成
A29-9	通信、导航和监视/空中交通管理 (CNS/ATM) 系统实施的协调统一	由 A31-6* 所取代	A32-8	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	由 A33-7* 所取代
A29-12	民用航空对高空大气层的环境影响	由 A31-11* 所取代	A32-9	防止外来侵入物种的引入	由 A33-18* 所取代
A29-18	国际航空运输领域的税收	由 A32-17* 所取代	A32-10	国际评估标准和关于 2000 年遵守情况的通报	行动已完成
A29-20	向技术合作新政策的过渡	由 A31-14* 所取代	A32-14	国际民航组织关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A33-14* 所取代
A29-30	周转基金	由 A31-25* 所取代	A32-15	国际民航组织全球航空安全计划	由 A33-16 所取代
A29-31	清偿拖欠会费的安排	由 A31-26* 所取代	A32-17	国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明	由 A33-19* 所取代
A29-34	外部审计员的任命	由 A35-31 所取代			
A31-4	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A32-22* 所取代			
A31-5	关于具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明	由 A32-14* 所取代			

* 亦被取代或行动已完成 — 见本表。

决议	主题	失效的原因	决议	主题	失效的原因
A32-18	保护护照安全和完整方面的国际合作	由 A33-19*所取代	A33-7	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	由 A35-5 所取代
A32-21	向技术合作新政策的过渡	由 A33-21*所取代	A33-8	国际民航组织普遍安全监督审计计划的继续和扩展	由 A35-6 所取代
A32-22	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A33-2*所取代	A33-10	国际航空安全财务机制(IFFAS)的建立	由 A35-8 所取代
A32-23	便携式防空系统出口管制	由 A35-11 所取代	A33-14	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	由 A35-14 所取代
A32-25	确认理事会在为已加入《公约》的国家摊派普通基金缴款和确定其周转资金预付款方面采取的行动	行动已完成	A33-15	国际民航组织关于通信、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	由 A35-15 所取代
A32-27	对清偿长期未偿欠款的奖励	由 A33-27*所取代	A33-18	防止外来侵入物种的引入	由 A35-19 所取代
A32-28	周转基金	由 A33-28*所取代	A33-19	国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明	由 A35-18 所取代
A32-30	本组织 1995 年、1996 年和 1997 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A33-21	新技术合作政策的更新	由 A35-20 所取代
A32-31	1995 年、1996 年和 1997 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署项目有关财务报表的核准及对其审计报告的审查	行动已完成	A33-22	2000 和 2001 年财政年度账目的外部审计安排	由 A35-31 所取代
A33-2	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明	由 A35-9 所取代	A33-27	对清偿长期欠款的奖励办法	由 A35-27 所取代
			A33-28	周转基金	由 A35-28 所取代

附录 B

列明出处整合而成的决议一览表

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, A15-9	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。见本文件附录 A。

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	A14-4	A16-13
A1-44	A16-26	A14-32	A16-23*
A1-45	A16-32*	A14-34	A18-20
A2-8	A16-14	A14-35	A16-34
A2-13	A16-33	A14-36	A16-27, A16-28, A16-29 和 A16-30
A2-15	A16-29	A14-38	A16-36
A2-22	A16-32*	A14-48	A16-54*
A4-4	A16-14*	A15-4	A16-6*
A4-6	A16-13	A15-5	A16-9*和 A16-10
A4-17	A16-33	A15-8,	
A4-20	A16-6*	附录 H	A16-9*
A6-2	A16-56*	A15-17	A18-20
A7-1	A16-56*	A15-19	A16-6*和 A16-23*
A7-6	A31-15	A15-20	A16-23*
A8-7	A16-56*	A15-21	A16-42*
A9-6	A16-56*	A15-23	A16-27 和 A16-28
A10-6	A16-6*	A15-36	A16-54*
A10-9	A16-14*	A16-3	A22-13
A10-33	A16-26	A16-4	A31-11
A10-35	A16-27, A16-28, A16-29 和 A16-30	A16-36	A31-15
A10-38	A16-34	A16-37	A21-9*
A10-39	A16-36	A16-56	A21-10
A10-40	A31-15	A17-2	A21-9*
A11-14	A16-54*	A17-3	A21-9*
A12-5	A16-9*和 A16-10	A17-5	A26-7*
A12-8	A16-6*	A17-6	A26-7*
A12-20	A16-34	A17-7	A26-7*
A12-21	A16-27, A16-28, A16-29 和 A16-30	A17-8	A21-9*
A12-23	A16-36	A17-9	A26-7*
A12-30	A21-33	A17-10	A26-7*
A14-3	A16-6*	A17-11	A26-7*
		A17-13	A26-7*
		A17-14	A26-7*

* 不再有效。见本文件附录 A。

决议	并入以下决议	决议	并入以下决议
A17-16	A26-7 ^a	A22-15	A31-11
A17-17	A26-7 ^a	A22-16	A26-7 ^a
A17-23	A26-7 ^a	A22-17	A26-7 ^a
		A22-28	A23-13
A18-7	A21-10		
A18-9	A21-9 ^a	A23-10	A31-11
A18-11	A22-12	A23-21	A26-7 ^a
A18-12	A22-13	A23-22	A26-7 ^a
A18-16	A23-13		
A18-24	A21-33	A24-18	A26-7 ^a
A18-25	A21-33	A24-19	A26-7 ^a
A19-3	A21-33	A27-3	A31-15
A19-4	A21-33		
A19-5	A21-33	A28-3	A31-11
A20-2	A26-7 ^a	A29-8	A31-6
		A29-9	A31-6
A21-9	A26-7 ^a	A29-12	A31-11
A21-19	A22-12		
A21-22	A23-13		
A22-12	A31-11		
A22-13	A31-11		
A22-14, 指示条款			
1 c) 和 3 a) 1)	A31-11		
ii)			

* 不再有效。见本文件附录 A。

附录 D

有效决议主题索引

- 《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-10) 制定：A35-14，附录 K (II-7)
实施：A35-14，附录 M (II-8)
- GNSS
见通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM)
- 安全
数据收集和处理：A35-17 (II-18)
人的因素：A35-14，附录 W (II-14)
- 安全监督
审计计划：A32-11 (I-49); A33-9 (I-51); A35-6 (I-50); A35-7 (I-52)
改进：A29-13 (I-48)
- 巴勒斯坦解放组织：作为观察员参加 ICAO：A22-6 (I-30)
- 保安规范和措施
见非法干扰
- 标准：
定义：A35-14，附录 A (II-2)
制定：A35-14，附录 A (II-2)
实施：A35-14，附录 D (II-4)
- 表决权中止：A35-26 (X-14)
- 不循规/扰乱性旅客：违法：国家立法：A33-4 (V-4)
- 财务条例：A12-35 (X-1); A14-54 (X-1); A14-55 (X-1); A18-27 (X-1);
A21-35 (X-1); A24-29 (X-1); A32-29 (X-1); A33-29 (X-2); A35-25
(X-4)
- 差异 (SARPs 和 PANS)：A35-14，附录 D (II-4)
- 超音速航空器
见航空器
- 出版物：A1-54 (IX-3)
- 传染病：保护和预防：旅客和机组：A35-12 (I-43)
- 大会
特别大会：A14-5 (I-15)
邀请：A5-3 (I-16)
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
失效的决议：A16-1; A18-1; A21-1; A22-1; A23-1; A24-6; A26-6;
A27-6; A29-4; A31-3; A32-4; A33-6; A35-4; 附录 A
议事规则：(I-15)
阿拉伯文本：A25 决定 (I-16)
俄文文本：A22 决定 (I-15)
会议频率和场址：A8-1 (I-14); A16-13 (I-16); A22 决定 (I-16)
- 地面人员的雇佣条件：A35-14，附录 S (II-12)
- 地面设施的运营机构：A16-10，第 2 条款 (IV-4)
- 地区办事处：秘书处：A35-14，附录 U (II-13)
- 地区补充程序 (SUPPS)
- 地区计划
筹资：A16-10 (IV-3)
制定：A35-14，附录 K (II-4)
执行：A22-19 (II-16); A35-14，附录 M (II-8)
自愿捐助设备和资金：A16-7，第 6 条 (VI-8)
- 地区计划的实施：A22-19 (II-16)
- 地区民航机构：与 ICAO 的关系：A27-17 (I-29)
- 缔约国
关于技术援助的行动：A26-16，第 10-20 条 (VI-2)
合作：调查：航空器事故：A35-14，附录 V (II-13)
合作，民用航空安全：A25-3 (I-7)
合作，恢复机场运营：A22-11 (VI-7)
履行财务义务：见欠款
地面人员的雇佣：A35-14，附录 S (II-12)
参加技术工作：A35-14，附录 T (II-12)
与 ICAO 的关系：A1-14 (I-21); A1-15 (I-23); A2-26 (I-21); A2-27
(I-22)
- 缔约国之间的合作：民用航空的安全：A25-3 (I-7)
- 对国家的援助 (参见技术合作)
为地区计划供资：A16-10 (IV-3)
地区计划的实施：A16-10 (IV-3); A22-19 (II-16); A35-14，附录 M
(II-8)
SARPs 和 PANS 的实施：A35-14，附录 D (II-4)
出访，技术秘书处：A35-14，附录 U (II-13)
人员和设备，恢复机场运营：A22-11 (VI-7)
搜寻与援救服务：A35-14，附录 O (II-10)
- 俄罗斯航空器，恐怖主义行为和摧毁：A35-1 (I-26)
- 法律委员会：A7-5 (I-13)
- 飞行机组，合格证和执照：A35-14，附录 G (II-5)
- 飞行数据记录系统：规范：A35-16 (II-18)
- 非法干扰
摧毁飞行中的航空器：A27-9 (VII-9); A33-1 (VII-1); A35-1 (I-26)
大会宣言：A17-1 (VII-2)
理事会：行动：A35-9，附录 G (VII-7)
一般政策：A35-9，附录 A (VII-3)
国际法律文书：A35-9，附录 B (VII-4)
国际组织：合作：A35-9，附录 H (VII-8)
便携式防空系统出口管制：A35-11 (VII-9)
航空器的滥用：宣言：A33-1 (VII-1)
国家：行动：A35-9，附录 D (VII-5); A35-9，附录 E (VII-6)
技术保安措施：A35-9，附录 C (VII-4); A35-9，附录 F (VII-7)
- 非法劫持航空器 (参见非法干扰)：A35-9 (VII-2)
- 工作方案
空中航行：A24-8 (II-16)

- 工作人员养恤金委员会: A3-9 (VIII-3)
- 古巴航空器, 破坏和摧毁: A22-5 (I-25)
- 国际公务员制度委员会: A21-12 (I-30)
- 国际航空安全财务机制 (IFFAS): A35-8 (I-54)
- 国际和平日: A24-1 (I-45)
- 国际民航组织
 会徽和公章: A31-1 (I-21)
 50 周年庆祝 (1994 年): A29-1 (I-1)
 增强有效性: A31-2 (I-17); A32-1 (I-19); A33-3 (I-20)
 成员: A1-3 (I-8); A1-9 (I-9)
 永久地址: A8-4 (I-16); A8-5 (I-17)
 政策: 法律领域: A31-15 (V-1)
 政策: 法律领域: 一般政策: A31-15, 附录 A (V-1)
- 国际民航组织的会徽和公章: A31-1 (I-21)
- 国际民用航空公约, 1944 年
 见芝加哥公约, 1944 年
- 国际文书, ICAO
 批准状况: A31-15, 附录 C (V-1)
- 国际组织
 与 ICAO 的关系: A1-10 (I-27); A1-11 (I-27); A5-3 (I-16)
 联合国
 见联合国
- 航空保安行动计划: 财务捐助: A35-10 (VII-8)
- 航空承运人经济: A35-18, 附录 G (III-9)
- 航空法
 公约: A31-15, 附录 B (V-1)
 讲授: A31-15, 附录 D (V-2)
- 航空器
 设计规范: A33-11 (I-46)
 灭虫: A35-13 (I-44)
 租用, 包用和互换: A23-13 (II-21)
 新机型, 系统规划: A23-14 (II-20)
 噪声: 政策和方案: A35-5, 附录 C (I-34)
 噪声, 亚音速: A35-5, 附录 D (I-35)
 超音速: A35-5, 附录 G (I-38)
- 航空器发动机排放: A35-5, 附录 I (I-40)
- 航空邮件: A35-18, 附录 H (III-9)
- 航空运输
 综合声明: 国际民航组织的政策: A35-18 (III-1)
 服务: A27-13 (I-45)
- 航空战争风险保险: 援助: A33-20 (V-5)
- 航路: 极地航路的使用: A33-13 (II-15)
- 航行安全: A32-6 (I-26)
- 和平与安全: A5-5 (I-28)
- 环境保护
 总则: A35-5, 附录 A (I-32)
 ICAO 政策和做法: A35-5 (I-31)
 外来侵入物种, 预防: A35-19 (I-42)
- 会议
 空中航行: A35-14, 附录 B (II-3); A35-14, 附录 C (II-3); A35-14, 附录 L (II-8)
 文件: A3-5 (IX-4); A35-14, 附录 B (II-3); A35-14, 附录 L (II-8)
 ICAO, 巴解组织作为观察员参加: A22-6 (I-30)
 非正式: A22-19, 条款 c) (II-16)
 筹备和进行: A11-16 (I-20)
 专门机构, 邀请解放运动: A21 号决定 (I-30)
- 机场
 噪声: A35-5, 附录 E (I-36)
 提供: A35-14, 附录 Q (II-11)
 恢复运营: A22-11 (VI-7)
- 机场和空域拥挤: A27-11 (II-20)
- 机场和空中航行服务: A35-18, 附录 F (III-8)
- 计量单位: A35-14, 附录 F (II-5)
- 技术工作: 国家的参与: A35-14, 附录 T (II-12)
- 技术合作
 国家的行动: A26-16, 第 10-20 条 (VI-2)
 活动和政策: A26-16 (VI-1); A35-21 (VI-4)
 对应人员: A26-16, 第 18 条 (VI-3)
 专家: A26-16, 第 21-22 条 (VI-3)
 筹资活动: A27-18 (VI-5)
 SARPs、PANS 和地区计划的实施: A35-14, 附录 D (II-4); A35-14, 附录 M (II-8)
 政策: A26-16, 第 1-9 条 (VI-1); A35-20 (VI-3)
 培训研究金和奖学金: A24-17 (VI-6)
 培训中心和机构: A16-7, 第 4 和 5 条 (VI-8); A26-16, 第 5 和 13 条 (VI-1)
- 简化手续: A35-18, 附录 D (III-6)
- 建议措施
 定义: A35-14, 附录 A (II-2)
 制定: A35-5, 附录 B (I-33)
 制定: A35-14, 附录 A (II-2)
 执行: A35-14, 附录 D (II-4)
- 奖学金和研究金: A16-7 (VI-7); A24-17 (VI-6)
- 劫机
 见非法干扰
- 经济发展: A26-16 第 1 和 3 个鉴于 (VI-1)
- 经济管理: A35-18, 附录 A (III-2)
- 酒精: 滥用: 检测方案: A33-12 (II-23)
- 空域拥挤
 见机场和空域拥挤
- 空中航行服务程序 (PANS)
 制定: A35-5, 附录 B (I-33)
 制定: A35-14, 附录 A (II-2)
 执行: A35-14, 附录 D (II-4)
- 空中航行设施和服务
 经济理由: A16-10 (IV-3)
 实施: A22-19 (II-16); A35-14, 附录 M (II-8)
 联合融资: A1-65 (IV-1)
 地区计划和地区补充程序: A35-14, 附录 K (II-7)
 SARPs 和 PANS: A35-14, 附录 A (II-2)
 搜寻与援救: A35-14, 附录 O (II-10)
- 空中航行委员会
 组成: A22-4 (I-12)

- 委员名额: A18-2 (I-12); A27-2 (I-13)
 专家组: A35-14, 附录 C (II-3)
 语言的使用: A22-29 (IX-1)
- 空中航行政策: A15-9 (II-1); A35-14 (II-1)
- 空中交通
 军民协调: A35-14, 附录 P (II-11)
 服务, 空域划分: A35-14, 附录 N (II-9)
 服务的提供: A35-14, 附录 X (II-14)
- 黎巴嫩航空器被改航和劫持: A20-1 (I-23)
- 理事会
 仲裁机构: A1-23 (I-16)
 特别会议: A24-5 (I-24)
 成员国的义务: A4-1 (I-12)
 成员的增加: A13-1 (I-9); A17A-1 (I-10); A21-2 (I-10); A28-1 (I-11);
 A28-2 (I-11)
- 利比亚航空器被击落: A19-1 (I-23)
- 联合国
 与 ICAO 的协定: A1-2 (I-27)
 经社理事会关于教育和培训的第 906 号决议: A26-16, 第 6 条
 (VI-1)
 通行证: A2-25 (I-28)
 与 ICAO 的关系: A2-24 (I-28)
 十周年: A9-16 (I-29)
- 联合国和专门机构: 联合检查组: A22-7 (I-30)
- 联合国开发计划署 (UNDP): A26-16 (VI-1); A35-30 (X-17)
- 联合检查组: A22-7 (I-30)
- 联合融资: A1-65 (IV-1); A14-37 (IV-3); A16-10 (IV-3)
- 镰形血球症状: A21-24 (II-22)
- 麻醉药物
 制止非法空运: ICAO 的作用: A27-12 (I-42)
 检测方案: A33-12 (II-23)
- 秘书处:
 任命和晋升: A1-8 (VIII-2)
 一般政策: A1-51 (VIII-1)
 地域分配: A4-31 (VIII-1); A14-6 (VIII-1); A24-20 (VIII-2)
 特权与豁免: A2-27 (I-22)
 招聘政策: A14-6, 第 2 和 3 条 (VIII-2)
 借调: A1-51, 第 3 条 (VIII-1)
 短期任命: A14-6, 第 2 条 (VIII-2)
 技术: A35-14, 附录 U (II-13)
 技术援助专家: A26-16, 第 17、21 和 22 条 (VI-2)
- 民用航空: 环境影响: A35-5, 附录 H (I-39)
- 民用航空器: 滥用: 宣言: A33-1 (VII-1)
- 培训
 航空: A16-7 (VI-7); A24-17 (VI-6); A27-20 (VI-6); A35-14, 附录 H
 (II-5)
 中心和机构: A16-7, 第 4 和 5 条 (VI-8); A26-16, 第 5 和 13 条
 (VI-1)
 协调 (技术合作): A26-16, 第 6 条 (VI-1)
 设备: A16-7 (VI-7); A27-20 (VI-6)
- 欠款: 清偿: A34-1 (X-16); A35-26 (X-14); A35-27 (X-15)
- 全球规则的协调一致: A29-3 (I-45)
- 全球航空安全计划 (GASP): A33-16 (II-17)
- 全球空地通信
 见通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM)
- 人道主义飞行: A29-14 (I-57)
- 商业权利
 见协定和协议
- 审计报告: A35-29 (X-17)
- 事故
 事故和事故征候记录: 不予公布: A33-17 (I-56)
 对遇难者的援助: 规章和方案: A32-7 (I-58)
 调查: A19-1 (I-23); A35-14, 附录 V (II-13)
 预防: A31-10 (I-55)
- 适航证: A33-11 (I-46); A35-14, 附录 G (II-5)
- 手册, 技术: A35-14, 附录 E (II-4)
- 税收: A35-18, 附录 E (III-7)
- 搜寻与援救服务: A35-14, 附录 O (II-10)
- 摊款
 确认和确定: A35-23 (X-10)
 支付, 延误: A26-23 (X-6)
 原则: A21-33 (X-5); A23-24 (X-5)
 2002-2004 年比额: A33-26 (X-6)
 2005-2007 年比额: A35-24 (X-8)
- 特权与豁免: A2-26 (I-21); A2-27 (I-22); A26-3 (I-22)
- 条约法: 1986 年维也纳公约: 确认 A33-5 (I-22)
- 通告: A35-14, 附录 E (II-4)
- 通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM)
 综合声明: ICAO 政策和做法: A35-15 (I-46)
 1998 年会议的后续行动: A32-12 (I-48)
 全球空地通信: 法律方面: A29-19 (I-8)
 全球导航卫星系统 (GNSS):
 国家的权利和义务宪章: A32-19 (V-2)
 实施: 法律方面: A32-20 (V-3); A35-3 (V-6)
 法律和体制方面: A35-3 (V-6)
- 通信: A35-14, 附录 R (II-12)
- 通行证: A2-25 (I-28)
- 统计: A35-18, 附录 B (III-5)
- 土地使用: 规划与管理: A35-5, 附录 F (I-37)
- 外部审计员: A5-10 (X-18); A35-31 (X-18)
- 外层空间: A29-11 (I-31)
- 文件
 发送: A3-5 (IX-4); A35-14, 附录 B (II-3); A35-14, 附录 L (II-8)
 出版物和分发: A24-21 (IX-3)
- 无线电话通信: 英语: 能力: A32-16 (II-23)
- 无线电频谱: ICAO 的政策: A32-13 (I-56)
- 无线电助航设施
 见助航设施
- 物质滥用
 药物和酒精: 检测方案: A33-12 (II-23)

- 工作地点：ICAO 的作用：A29-16 (II-22)
- 吸烟：限制：国际旅客航班：A29-15 (I-43)
- 系统
开发的协调：A35-14，附录 I (II-6); A35-14，附录 J (II-7)
规划：A23-14 (II-20)
- 协定和协议
双边，地区计划的实施：A22-19，条款 b) (II-16)
国际民航组织—联合国：A1-2 (I-27)
联合国通行证：A2-25 (I-28)
- 新闻政策：A1-15 (I-23)
- 信托基金：A26-16，第 15 条 (VI-2)
- 信息和通信技术 (ICT) 基金：A33-24 (X-18); A35-32 (X-19)
- 研究与开发的协调：A35-14，附录 I (II-6)
- 耶路撒冷机场：A21-7 (I-24); A23-5 (I-24)
- 伊拉克入侵科威特：航空后果：A28-7 (I-25)
- 以色列：A19-1 (I-23); A20-1 (I-23)
- 有控飞行撞地 (CFIT)
防止方案：实施：A31-9 (I-54)
- 语言
阿拉伯文，在 ICAO 扩大服务：
A26 决定：(IX-2); A29-21 (IX-2)
有限使用：A21 决定 (IX-2)
在大会上的使用：A23 决定 (IX-2)
中文，在 ICAO 扩大服务：A31-16 (IX-2)
引入：A22 决定 (IX-2)
服务：A22-30 (IX-1); A31-17 (IX-1)
使用：空中航行委员会：A22-29 (IX-1)
- 预测和经济规划：A35-18，附录 C (III-5)
- 预算
2002-2003-2004：A33-23 (X-10)
- 2005-2006-2007：A35-22 (X-12)
- 争端，解决：A1-23 (I-16)
- 证书
适航：A35-14，附录 G (II-5); A33-11 (I-46)
飞行机组，合格和执照：A21-24 (II-22); A35-14，附录 G (II-5)
- 芝加哥公约，1944 年
修正政策：A4-3 (I-1)
第三条分条 — 增加：A25-1 (I-6); A25-2 (I-7); A27-1 (I-7)
第四十五条 — 永久地址：A8-4 (I-16); A8-5 (I-17)
第四十八条第一款 — 大会特别会议：A14-5 (I-15)
第五十条第一款 — 理事会成员：A13-1 (I-9); A17A-1 (I-10);
A21-2 (I-10); A28-1 (I-11); A28-2 (I-11)
第五十六条 — 空中航行委员会：A28-2 (I-11); A22-4 (I-12);
A27-2 (I-13)
第八十三条分条 — 增加：A23-3 (I-5)
第八十三条分条 — 某些职能和义务的转移：A23-2 (I-5)
第九十三条分条 — 国际民航组织成员国：A1-3 (I-8)
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-14)
正式文本，中文：A32-2 (I-4)
正式文本，法文和西班牙文：A16-16 (I-2)
正式文本，俄文：A22-2 (I-3)
最后条款，修正：A22-3 (I-3); A24-3 (I-3); A31-29 (I-4); A32-3 (I-4)
- 执照，飞行机组：A21-24 (II-22); A35-14，附录 G (II-5)
- 周转基金：A35-28 (X-13)
- 助航设施
研究与开发的协调：A35-14，附录 I (II-6)
试验：A35-14，附录 R (II-12)
- 专家
地区办事处：A35-14，附录 U (II-13)
技术援助：A26-16，第 21-22 条 (VI-3)
- 专家组：A35-14，附录 C (II-3)
- 总部：永久地址 A8-4 (I-16); A8-5 (I-17)

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-27	A8-1	I-14	A21-24	II-22
A1-3	I-8	A8-4	I-16	A21-33	X-5
A1-8	VIII-2	A8-5	I-17	A22-1	A-4
A1-9	I-9	A9-16	I-29	A22-2	I-3
A1-10	I-27	A11-16	I-20	A22-3	I-3
A1-11	I-27	A13-1	I-9	A22-4	I-12
A1-14	I-21	A14-5	I-15	A22-5	I-25
A1-15	I-23	A14-6	VIII-1	A22-6	I-30
A1-23	I-16	A14-37	IV-3	A22-7	I-30
A1-51	VIII-1	A15-9	II-1	A22-11	VI-7
A1-54	IX-3	A16-1	A-1	A22-19	II-16
A1-65	IV-1	A16-7	VI-7	A22-29	IX-1
A2-24	I-28	A16-10	IV-3	A22-30	IX-1
A2-25	I-28	A16-13	I-16	A23-1	A-5
A2-26	I-21	A16-16	I-2	A23-2	I-5
A2-27	I-22	A17-1	VII-2	A23-3	I-5
A3-5	IX-4	A17A-1	I-10	A23-5	I-24
A3-9	VIII-3	A18-1	A-2	A23-13	II-21
A4-1	I-12	A18-2	I-12	A23-14	II-20
A4-3	I-1	A19-1	I-23	A23-24	X-5
A4-31	VIII-1	A20-1	I-23	A24-1	I-45
A5-3	I-16	A21-1	A-3	A24-3	I-3
A5-5	I-28	A21-2	I-10	A24-5	I-24
A5-10	X-18	A21-7	I-24	A24-6	A-5
A7-5	I-13	A21-12	I-30	A24-8	II-16

*注：关于失效的决议，见 A16-1 号决议（截至大会第十五届会议的决议）及 A18-1、A21-1、A22-1、A23-1、A24-6、A26-6、A27-6、A29-4、A31-3、A32-4、A33-6 和 A35-4 号决议以及本文件的附录 A。

除列在本索引中的决议外，其他九项决议亦有效，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。
- A12-35、A14-54、A14-55、A18-27、A21-35 和 A24-29：这些决议是关于财务条例的。财务条例的现行版本见于 Doc 7515 号文件。

决议	页码	决议	页码	决议	页码
A24-17	VI-6	A31-3	A-8	A33-29	X-2
A24-20	VIII-2	A31-9	I-54	A34-1	X-16
A24-21	IX-3	A31-10	I-55	A35-1	I-26
A25-1	I-6	A31-15	V-1	A35-2	VII-10
A25-2	I-7	A31-16	IX-2	A35-3	V-6
A25-3	I-7	A31-17	IX-1	A35-4	A-10
A26-3	I-22	A31-29	I-4	A35-5	I-31
A26-6	A-6	A32-1	I-19	A35-6	I-50
A26-16	VI-1	A32-2	I-4	A35-7	I-52
A26-23	X-6	A32-3	I-4	A35-8	I-54
A27-1	I-7	A32-4	A-9	A35-9	VII-2
A27-2	I-13	A32-6	I-26	A35-10	VII-8
A27-6	A-6	A32-7	I-58	A35-11	VII-9
A27-9	VII-9	A32-11	I-49	A35-12	I-43
A27-11	II-20	A32-12	I-48	A35-13	I-44
A27-12	I-42	A32-13	I-56	A35-14	II-1
A27-13	I-45	A32-16	II-23	A35-15	I-46
A27-17	I-29	A32-19	V-2	A35-16	II-18
A27-18	VI-5	A32-20	V-3	A35-17	II-18
A27-20	VI-6	A32-29	X-1	A35-18	III-1
A28-1	I-11	A33-1	VII-1	A35-19	I-42
A28-2	I-11	A33-3	I-20	A35-20	VI-3
A28-7	I-25	A33-4	V-4	A35-21	VI-4
A29-1	I-1	A33-5	I-22	A35-22	X-12
A29-3	I-45	A33-6	A-9	A35-23	X-10
A29-4	A-7	A33-9	I-51	A35-24	X-8
A29-11	I-31	A33-11	I-46	A35-25	X-4
A29-13	I-48	A33-12	II-23	A35-26	X-14
A29-14	I-57	A33-13	II-15	A35-27	X-15
A29-15	I-43	A33-16	II-17	A35-28	X-13
A29-16	II-22	A33-17	I-56	A35-29	X-17
A29-19	I-8	A33-20	V-5	A35-30	X-17
A29-21	IX-2	A33-23	X-10	A35-31	X-18
A31-1	I-21	A33-24	X-18	A35-32	X-19
A31-2	I-17	A33-26	X-6		

© ICAO 2005
4/05, C/P1/20

Order No. 9848
Printed in ICAO

