

临时版本
2004年10月

大会通过的决议



大会 — 第35届会议

2004年9月28日—10月8日，蒙特利尔

国际民用航空组织

大会第 35 届会议通过的决议

临时版本

目录

决议	页码
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.....	1
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.....	1
A35-3 推进通信、导航、监督/空中交通管理（CNS/ATM）的法律和机构 方面的实用做法.....	2
A35-4 大会失效决议.....	3
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.....	4
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.....	18
A35-7 采取统一战略解决与安全有关的缺陷.....	20
A35-8 国际航空安全财务机制（IFFAS）.....	22
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.....	23
A35-10 关于航空保安行动计划的财务捐助.....	31
A35-11 便携式防空系统（MANPADS）对民用航空造成的威胁.....	32
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.....	33
A35-13 国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫.....	34
A35-14 具体针对空中航行的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明.....	35
A35-15 国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统和通信、导航 和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明.....	55
A35-16 适当考虑关于发展飞行数据记录系统的规范.....	57

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.....	57
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.....	58
A35-19	防止引入外来侵入物种.....	71
A35-20	新技术合作政策的更新.....	71
A35-21	国际民航组织技术合作活动的扩大.....	73
A35-22	2005 年、2006 年和 2007 年预算.....	73
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.....	75
A35-24	2005 年、2006 年和 2007 年普通基金的分摊.....	76
A35-25	对财务规定的修订.....	81
A35-26	缔约国履行对本组织的财政义务及若未能履行时须采取的行动.....	81
A35-27	清偿长期欠款的奖励办法.....	83
A35-28	周转基金.....	84
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.....	85
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.....	86
A35-31	任命外部审计员.....	87
A35-32	信息和通信技术 (ICT) 基金.....	87

大会第 35 届会议通过的决议

临时版本

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，提高注意探测人体上的爆炸装置。

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》第七条第 3 款所示 90 天期限内做出。

A35-3：推进通信、导航、监督/空中交通管理（CNS/ATM）的法律和机构方面的实用做法

鉴于在全球范围内实施通信、导航、监督/空中交通管理（CNS/ATM），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和 2003 年第 11 次空中航行会议得到热烈批准以来已取得实质性进展；

鉴于 CNS/ATM 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缔约国之间交换的信函已使迄今为止的技术得以实施；

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 系统的法律和机构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 的法律或机构方面的问题，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 的法律或机构方面的问题，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。

A35-4: 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，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。

决议	主题	失效的原因
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
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
A31-20	各缔约国对国际民航组织费用的分摊	过时
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

决议	主题	失效的原因
A33-30	本组织 1998、1999 和 2000 年财政年度账目的核准及其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其对其审计报告的审查	行动已完成

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最新政策。

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的影响的标准、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条款 2 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制定了限制航空器运营的措施，并引起对扩建现有机场或建造新机场的激烈反对；

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

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

鉴于目前和未来的航空噪声影响评估是国际民航组织及其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）而使噪声环境得到改善应通过考虑未来增长的可持续性来加以保护，而不应受到机场周围不相容的城市扩展的侵占；

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) 是否能够通过只对其使用已被国家确定和宣布为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) 为任何限制确定框架，以便独立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使用，而且其他噪声减缓措施也已到位；

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

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

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

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

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

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

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实行运行限制，特别是载于附件 16 第 I 卷第 4 章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；

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及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》的最终目标是将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》关于科学和技术咨询的分支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》（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，并制定出具体的提案，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（Circ303 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和经济手段利用的内部化，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動，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，并努力确保采取早期行动的国家从中受益和随后不因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，对这些国家的经营人实行此种收费，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那些感兴趣的缔约国和国际组织可能提议的建立一种自愿交易制度。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。

A35-6: 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

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 32-11 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 33-8 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 33-8 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；

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；并证实缔约国发言的准确性；
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 — 《国家安全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；

说明：以安排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》；

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。

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；

认识到设立区域和次区域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；

认识到通过诸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（Euro control）合作制订运行安全和持续适航性方案（ESSAR）实施监控和支持（ESIMS）方案所进行审计所实现安全增进贡献；

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 Euro control）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有形援助；

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

1. 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。

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。

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错误地将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，特别是要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. 敦促理事会给予通过与当前对国际民用航空保安形成的威胁相对应的预防非法干扰行为的有效措施以最高优先地位，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. 要求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度，监督其实施情况，采取一切必要步骤预防非法干扰国际民用航空的行为，并适当注意国际民航组织保安手册中所载的，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，使此种审计在国家和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。

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 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. 敦促理事会以逐步尽快的将资金要求纳入到常规预算方案的方式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。

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；

忆及联合国大会第 58/241 号决议：小武器和轻武器非法贸易的各方面问题和第 58/54 号决议军备的透明度；

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。

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，以便加强和协调旨在实施有效的认真选择的对策及其有效性和费用和打击 MANPADS 造成的威胁的国际努力；

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。

A35-12：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；

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；

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

鉴于所有国家都从安全、保安、有效率和有效性的国际民用航空系统的运作中获益；

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、烟雾和外来物种侵入的事项；

鉴于大会认识到有责任实现在民用航空运作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。

A35-14：具体针对空中航行的国际民航组织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；
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，而且各缔约国必须按照《公约》予以遵守；如果不可能遵守，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，而且各缔约国必须按照《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对标准和建议措施的修订，在确定通知不赞成的日期时，理事会应该考虑到发送已通过的修订和收受各国的通知所需要的时间。
4. 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连接性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的处理行动。

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应该迅速发出（通常航空邮寄），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

标准和建议措施及空中航行服务程序的执行

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，规定为人员培训和技术进步所要求的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，使适当的技术手册和通告能够在无不适当延误和不与例行出版物制作中的优先事项竞争的情况下，得到制作和出版。

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训练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) 本组织应该就训练设施的运行监督向各缔约国提供咨询；和
- e) 本组织不应该参与训练设施的运作，但应该鼓励此类设施的经营人并向其提供咨询。

* 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。

相关做法

1. 通过编写规范和指导材料、开办培训研讨会，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训练、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

鉴于理事会根据《公约》第二十八条，确定由各缔约国提供或使用的设施、服务和地区补充程序的地区计划；

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最新的详细而具体的指令，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 and 使用者带来最佳成本效益；

2. 不应当为了技术、运行、安全和效益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

* “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。

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中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

搜寻与救援服务的提供

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救援服务的规范；

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救援服务的公海部分，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，搜寻与救援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，则与海上搜寻与救援区域相一致；

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，包括搜寻与救援服务；

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救援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、搜寻与救援区域，若属于公海地区，则与和海上搜寻与救援区相一致是否可取，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救援服务尽可能地密切合作，可行时，建立联合救援协调中心来协调航空和海上的搜寻与救援行动；

3. 如果任何搜寻与救援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救援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救援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救援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救援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救援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救援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救援区域，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救援组织，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救援服务。

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救援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救援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承诺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

适用机场的提供

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高效地使用供当代航空器运行使用的机场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，进行充分期间的经常性访问，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以及观摩新设备和技术的试用和评估。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，为了飞行安全和事故预防，应当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有高度专业化的专家和设施参与调查的事故中进行合作，为此目的，各缔约国除其他外，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

鉴于按照《公约》附件 11，各缔约国必须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；

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。

A35-15: 国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统和通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）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，这些政策和做法是大会第三十五届会议闭幕时所存在的最新政策和做法；
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 活动的惟一的国际组织；

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

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

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. 决定绝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加以判定；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、7/3 和 6/13；

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，并认同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 系统以绩效为基础，并及时为未来系统制定绩效目的和目标；

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。

A35-16: 适当考虑关于发展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，把优先权给予搜寻和回收这些系统、淘汰问题、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执行纪律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；

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。

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

导言

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一个重要因素；

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最新政策；

- 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业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段；
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 协定和安排

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》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前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》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成员国的权利和义务；
 - d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和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；
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以及对国际义务负有责任；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；
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未來势态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和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企业案例的方法和程序，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 保护护照安全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及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、使用到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, 以保障其护照的安全和完整性, 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建议措施及指导材料, 以协助各缔约国维护其护照和其他旅行证件的完整和安全。

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物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；

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物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。

A35-19：防止引入外来侵入物种

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。

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；

鉴于最不发达国家的民用航空管理局所需的支助最多，同时，它们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；

鉴于迫切需要采取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；

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成本（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。

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；

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；

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。

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]；
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

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、联合国开发计划署和

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 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；和

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。

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，条件是按照财务规定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. 按照财务规定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

	2005 年	2006 年	2007 年
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	64 669 000	65 820 000	66 511 000

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	1 000 000		
合计	64 669 000	65 820 000	66 511 000

3. 秘书长将修改后的主要方案向经常方案的拨款，其中将结合拟议削减 255 万元的情况，在 2004 年年底之前通知所有缔约国。

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) 财务规定第 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. 确认理事会在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%

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. 委员会指示理事会审议分摊计算比额的方法，特别是经大会第 A21-33 号决议第一执行条款第 e 款做过定义的限额原则，并向下届大会报告其研究结果和建议。

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
	%	%	%
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

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
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
中国	1.67	1.84	2.02
哥伦比亚	0.23	0.23	0.23
科摩罗	0.06	0.06	0.06
刚果	0.06	0.06	0.06
库克群岛	0.06	0.06	0.06
哥斯达黎加	0.06	0.06	0.06
科特迪瓦	0.06	0.06	0.06
克罗地亚	0.06	0.06	0.06
古巴	0.06	0.06	0.06
塞浦路斯	0.06	0.06	0.06
捷克共和国	0.16	0.15	0.15
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	0.06	0.06
刚果民主共和国	0.06	0.06	0.06
丹麦	0.56	0.55	0.55
吉布提	0.06	0.06	0.06
多米尼加共和国	0.06	0.06	0.06
厄瓜多尔	0.06	0.06	0.06
埃及	0.19	0.18	0.18
萨尔瓦多	0.06	0.06	0.06
赤道几内亚	0.06	0.06	0.06
厄立特利亚	0.06	0.06	0.06
爱沙尼亚	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
芬兰	0.45	0.45	0.44
法国	5.12	5.08	5.06
加蓬	0.06	0.06	0.06

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
冈比亚	0.06	0.06	0.06
格鲁吉亚	0.06	0.06	0.06
德国	7.14	7.09	7.05
加纳	0.06	0.06	0.06
希腊	0.43	0.43	0.43
格林纳达	0.06	0.06	0.06
危地马拉	0.06	0.06	0.06
几内亚	0.06	0.06	0.06
几内亚比绍	0.06	0.06	0.06
圭亚那	0.06	0.06	0.06
海地	0.06	0.06	0.06
洪都拉斯	0.06	0.06	0.06
匈牙利	0.12	0.12	0.12
冰岛	0.06	0.06	0.06
印度	0.46	0.45	0.45
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
伊拉克	0.06	0.06	0.06
爱尔兰	0.35	0.36	0.35
以色列	0.52	0.52	0.51
意大利	3.60	3.57	3.56
牙买加	0.06	0.06	0.06
日本	14.57	14.46	14.39
约旦	0.06	0.06	0.06
哈萨克斯坦	0.06	0.06	0.06
肯尼亚	0.06	0.06	0.06
基里巴斯	0.06	0.06	0.06
科威特	0.18	0.18	0.18
吉尔吉斯斯坦	0.06	0.06	0.06
老挝人民民主共和国	0.06	0.06	0.06
拉脱维亚	0.06	0.06	0.06
黎巴嫩	0.06	0.06	0.06
莱索托	0.06	0.06	0.06
利比里亚	0.06	0.06	0.06
阿拉伯利比亚民众国	0.09	0.09	0.09
立陶宛	0.06	0.06	0.06
卢森堡	0.31	0.35	0.34
马达加斯加	0.06	0.06	0.06
马拉维	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
马里	0.06	0.06	0.06
马耳他	0.06	0.06	0.06

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
马绍尔群岛	0.06	0.06	0.06
毛里塔尼亚	0.06	0.06	0.06
毛里求斯	0.07	0.06	0.06
墨西哥	1.01	1.11	1.22
密克罗尼西亚（联邦）	0.06	0.06	0.06
摩纳哥	0.06	0.06	0.06
蒙古	0.06	0.06	0.06
摩洛哥	0.08	0.08	0.08
莫桑比克	0.06	0.06	0.06
缅甸	0.06	0.06	0.06
纳米比亚	0.06	0.06	0.06
瑙鲁	0.06	0.06	0.06
尼泊尔	0.06	0.06	0.06
荷兰王国	1.88	1.87	1.86
新西兰	0.34	0.34	0.34
尼加拉瓜	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
挪威	0.53	0.53	0.53
阿曼	0.09	0.09	0.09
巴基斯坦	0.14	0.14	0.14
帕劳	0.06	0.06	0.06
巴拿马	0.06	0.06	0.06
巴布亚新几内亚	0.06	0.06	0.06
巴拉圭	0.06	0.06	0.06
秘鲁	0.09	0.09	0.09
菲律宾	0.18	0.18	0.18
波兰	0.36	0.36	0.35
葡萄牙	0.42	0.42	0.42
卡塔尔	0.13	0.13	0.13
大韩民国	2.43	2.41	2.40
摩尔多瓦共和国	0.06	0.06	0.06
罗马尼亚	0.06	0.06	0.06
俄罗斯联邦	0.62	0.61	0.61
卢旺达	0.06	0.06	0.06
圣基茨和尼维斯	0.06	0.06	0.06
圣卢西亚	0.06	0.06	0.06
圣文森特和格林纳丁斯	0.06	0.06	0.06
萨摩亚	0.06	0.06	0.06
圣马力诺	0.06	0.06	0.06
圣多美和普林西比	0.06	0.06	0.06
沙特阿拉伯	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

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
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	<u>0.06</u>	<u>0.06</u>	<u>0.06</u>
	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>

A35-25: 对财务规定的修订

鉴于理事会已经向大会报告了其在适用财务规定 6.5 和 6.7 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规定 6.5 和 6.7 条。

大会:

1. 决定确认以下所做的修订:

财务规定 6.5

6.5 除非本规定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资金预付款应自秘书长根据规定 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资金预付款的差额应被视为拖欠一年。

财务规定 6.7

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资金预付款的贷方和用来抵付任何未付的与协议和会费相关的数额的差额，从最早者开始。

A35-26: 缔约国履行对本组织的财政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《国际民航组织财务规定》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，在造成财政不确定的同时，对工作方案的实施构成了障碍，并产生了现金流的严重困难；

敦促所有欠款的缔约国就清偿其欠款做出适当的安排；

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绌数额；

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；
- b) 在上述 a) 中提及的缴纳日期后的 6 个月内，仍无协议的国家应当与本组织缔结一项清偿其拖欠余额的协议，此类协议应规定在不超过十年的期限内每年全额缴纳其当年会费和以分期付款方式缴清全部欠款；对于特殊情况，即联合国归类为最不发达国家的那些缔约国，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，包括按照财务规定第 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；和

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政义务的意愿；

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政义务的意愿；

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。

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。

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) 鉴于国际民航组织长期工作人员的数量, 本组织每月至少有一笔无法减少的人事费必须支付。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, 因为长期工作人员仍然在职, 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政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迫切需要增加;
- 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；
 - 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。

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。

A35-29：本组织 2001 年、2002 年和 2003 年财政年度账目的核准及其审计报告的审查

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；

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。

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。

A35-31: 任命外部审计员

大会:

1. 注意到:

- a) 根据财务规定，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) 按照财务规定第 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。

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。

大会

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；
3. 另需 500 000 美元以维护和加强国际民航组织网站。

大会

决定：

1. 批准从技术合作方案行政和业务服务基金的累积资金中结转 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，此数额应是该帐户可以提供，并认为对资助财务和其他相关系统的现代化是合适的。

大会

要求：

1. 各国为财务和相关系统的现代化以及进一步开发国际民航组织网站，给予现金或实物的自愿捐助；
2. 理事会监督通过使用 ICT 基金所取得的进展，并向下一届大会常会报告 ICT 基金的使用情况。
3. 外部审计员在审计过程中，特别注意划拨给财务和相关系统现代化的资金的适当使用情况。

NOT FOR SALE
11/04, C/P1/30
Printed in ICAO