

临时版本
2010年11月

大会通过的决议



大会 — 第37届会议

2010年9月28日 — 10月8日，蒙特利尔

国际民用航空组织

大会第 37 届会议通过的决议

临时版本

目录

	页码
决议	
A37-1 安全信息共享与使用的行为守则的原则	1
A37-2 对某些事故和事故征候调查记录的不予公布	2
A37-3 为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料	3
A37-4 国际民航组织关于安全的全球规划	4
A37-5 普遍安全监督审计计划 (USOAP) 的持续监测做法	6
A37-6 跑道安全	8
A37-7 非洲航空安全全面的地区实施计划	9
A37-8 通过地区合作与援助来解决与安全有关的缺陷	11
A37-9 哈龙替代品	12
A37-10 无线电话通信中使用英语语言的能力	13
A37-11 基于性能导航的全球目标	15
A37-12 国际民航组织关于可持续性的全球规划	17
A37-13 防止通过航空旅行传播传染病	18
A37-14 国际航班的航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫	19
A37-15 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	20
A37-16 安全基金 (SAFE)	24
A37-17 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	25

	页码
A37-18 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 —— 一般规定、噪声和当地空气质量	36
A37-19 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 —— 气候变化 ...	49
A37-20 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明	57
A37-21 与地区组织和地区民用航空机构的合作	71
A37-22 国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明	72
A37-23 促进 2010 年北京公约和北京议定书	77
A37-24 促进 1999 年蒙特利尔公约	78
A37-25 国际民航组织语文服务政策	78
A37-26 2011 年、2012 年和 2013 年的预算	79
A37-27 2011 年、2012 年和 2013 年普通基金的摊款	81
A37-28 周转基金	86
A37-29 对《财务条例》的修订	87
A37-30 本组织 2007 年、2008 年和 2009 年财政年度账目的核准 及其审计报告审查	88
A37-31 任命外部审计员	88
A37-32 缔约国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动	88

大会第 37 届会议通过的决议 临时版本

A37-1: 安全信息共享与使用的行为守则的原则

鉴于确保国际民用航空安全是各成员国负有的集体和单独的责任；

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

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

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

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

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

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

大会：

1. 指示理事会，除其它事项外，根据下述原则，为安全信息的共享与使用制定一个行为守则：
 - a) 各成员国将收集和共享有关和适当的安全信息，以确保它们能够有效地履行对国际民用航空安全负有的单独和集体的责任；
 - b) 各成员国将利用安全信息协助确保，在其监督下的运行是完全遵照适用的标准和和建议措施（SARPs）和其它规章实施的；
 - c) 各成员国、航空界和各航空组织将确保，以恰当、公平和一致的方式使用共享的安全信息，只用于提高航空安全；
 - d) 各成员国、航空界和各航空组织在公布信息方面要谨慎，要同样铭记透明度的必要性和公布信息会阻碍今后提供这些信息的可能性；和
 - e) 从另一国接受安全信息的各成员国，将同意提供与产生该信息之国家所提供的同等保密等级，坚持与产生该信息之国家所坚持的关于公布信息的同样原则。

A37-2: 对某些事故和事故征候调查记录的不予公布

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和/或促成因素，从而能够采取预防行动；

认识到事故的预防对于保证对航空运输的继续信任是至关重要的；

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

认识到避免某些事故和事故征候记录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；

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

认识到迄今为止为确切保护某些事故和事故征候记录所采取的措施也许是不充分的；并注意到国际民航组织颁布了法律指导以在这方面协助各国；

认识到附件 13 附篇 E 中的法律指导，已协助许多国家制定和实施了各种办法，以保护某些事故和事故征候记录免于不当使用；

考虑到需要在保护安全资料和正当司法的要求之间实现平衡的必要性，保护的水平应该与每一种来源所产生资料的性质相称，以及与公布这类资料的目的相称；

念及事故调查当局和民用航空当局确认了国际民航组织就保护安全资料开展进一步研究的必要性；
和

认识到 2010 年高级别安全会议建议设立一个多学科小组，以便处理对某些安全资料的保护：

大会：

1. 敦促各缔约国继续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，并考虑国际民航组织颁布的保护安全数据收集和处理系统的资料的法律指导；

2. 指示理事会根据多学科小组的工作成果，考虑加强关于保护某些事故和事故征候记录的规定，旨在便利执行附件 13 处理安全资料保护的各项规定，同时考虑到安全机构和司法机构在公开提出报告的文化背景下进行必要的互动；和

3. 宣布本决议取代 A36-8 号决议。

A37-3: 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；

注意到一个平衡的环境的重要性，在这种环境中，不会因运营人员的与其经验和培训相称的行动而采取纪律行动，但也不容忍严重的玩忽职守获故意的违法行为；

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当司法的要求之间实现平衡的必要性，保护的水平应该与每一种来源所产生资料的性质相称，以及与公布这类资料的目的相称；

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；

注意到国际民航组织颁布了法律指导，旨在协助各国制定国内法律和规章，以保护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；

意识到附件 13 附篇 E 中的法律指导，已协助许多国家制定和实施了各种办法，以保护从安全数据收集和处理系统收集的资料；

念及事故调查当局和民用航空当局确认了国际民航组织就保护安全资料开展进一步研究的必要性；
和

意识到 2010 年高级别安全会议建议设立一个多学科小组，以便处理对某些安全资料的保护；

大会：

1. 敦促所有缔约国继续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；

2. 敦促理事会就指导原则的制定和实施与各缔约国及有关的国际组织合作，以便支持建立有效的安全报告系统，并实现一个平衡的环境，其中可获取来自所有安全数据收集和处理系统的宝贵资料，同时遵守执行司法与信息自由的各项原则；

3. 指示理事会根据多学科小组的工作成果，考虑加强关于保护从安全数据收集和处理系统（SDCPS）收集资料的规定，以期确保并持续得到安全管理所需的安全资料，同时考虑到安全机构和司法机构在公开提出报告的情况下进行必要的互动；和

4. 宣布本决议取代 A36-9 号决议。

A37-4：国际民航组织关于安全的全球规划

鉴于国际民航组织致力于通过各缔约国和其他利害攸关方之间的合作，来实现民用航空安全和有序发展的目标；

鉴于为实现这一目标，本组织尤其在安全和效率领域制定了战略目标；

认识到一个全球框架对于支持国际民航组织战略目标的重要性；

认识到基于该全球框架的地区和国家计划和举措对于有效实施的重要性；和

认识到通过在国际民航组织领导之下，与所有利害攸关方的伙伴关系，采取合作性、协作性和协调的做法，才能最好地实现在改进全球民用航空安全和效率方面的进一步的进展；

大会：

1. 决定国际民航组织应当实施全球航空安全计划（全球航空安全计划（GASP））和全球空中航行计划（GANP）并保持其常新，用以支持本组织的相关战略目标；

2. 决定应当与所有有关的利害攸关方密切合作与协调来实施这些全球计划并保持其常新；

3. 决定这些全球计划应当提供一个框架，在此框架内将制定和实施地区、次地区和国家实施计划，从而确保旨在增强国际民用航空安全和效率的努力得以协调一致；

4. 要求各国并请其他利害攸关方合作，根据全球计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；

5. 指示理事会向今后的大会常会提供关于全球计划的实施和演变情况的报告；

6. 指示秘书长宣扬、提供和有效传播全球空中航行计划、全球航空安全计划及其相关的全球航空安全路线图（GASR）全球计划；和

7. 宣布本大会决议取代关于国际民航组织全球航空安全计划（全球航空安全计划（GASP））的大会 A36-7 号决议。

附录

全球航空安全计划

重申本组织的首要目标仍然是提高国际民用航空系统的安全和相应地减少事故和相关的死亡数目；

认识到安全是国际民航组织、各缔约国和所有其他利害关系方所共同分担的责任；

认识到通过各国与业界之间的伙伴关系能够带来的安全益处，其中包括商业航空安全小组(CAST)、欧洲战略安全举措(ESSI)、泛美地区航空安全组(RASG-PA)和非洲与印度洋岛屿安全强化小组(ASET)等；

认识到高级别安全会议(2010年)重申国际民航组织的安全框架有必要继续进行演变，以确保其在不断变化的管理、经济和技术环境中持续保持有效性和高效率；

注意到国际民用航空交通量的预期增长将会导致航空器事故数量的上升，除非降低事故率；

意识到有必要通过传播安全信息，保持公众对航空运输的信心；

认识到采取积极主动的做法来查明并管理安全风险对于实现航空安全的进一步改善具有至高无上的重要意义；

认识到国际民航组织应该实施地区航空安全小组，同时顾及不同地区的需要，以业已存在的合作结构和形式为基础；

满意地注意到全球航空安全路线图是由业界关键伙伴作为业界安全战略小组(ISSG)与国际民航组织一起制定的，它构成了全球航空安全计划(全球航空安全计划(GASP))的基础；

注意到通过把行动重点放在最需要的领域，将全球航空安全计划作为一项强化安全的工具持续使用的意愿；和

注意到国际民航组织为解决与安全有关缺陷而制定的统一战略：

大会：

1. 强调有必要通过在世界所有地区都减少航空运输运行中的事故和相关的死亡数目，尤其是在安全记录远远低于世界平均值的国家，从而持续增进航空安全；

2. 强调国际航空业界的资源有限，应该首先用来支持那些安全绩效无法令人接受、但具有政治意愿来改进安全监督职能的国家或地区；

3. 敦促缔约国通过下列方式支持全球航空安全计划的目标：

a) 实施国家安全方案(SSP)；

- b) 在整个航空业内迅速实施安全管理体系，以补充现行的管理框架；
- c) 在各国和有关航空利害攸关方之间共享运行安全情报；
- d) 确保旅行公众获得易于理解的与安全有关的信息，以便做出知情决定；
- e) 创造这样一种环境，鼓励和促进报告和分享信息并在报告缺陷之后及时采取补救行动；和
- f) 根据要求向国际民航组织报告事故和事故征候数据；

4. 敦促各缔约国、地区安全监督组织和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，实施全球航空安全计划的目标和全球航空安全路线图的方法论目标，并且实施其方法论，以减少航空器事故数量和比率；

5. 敦促各缔约国显示出采取补救行动所必要的政治意愿来处理包括普遍安全监督审计计划（USOAP）审计所查明的缺陷在内的那些缺陷，并且通过采用全球航空安全计划的目标和国际民航组织地区规划进程来做到这一点；

6. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，要保证在其领土飞行的外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要情况下采取适当行动以维护安全；

7. 敦促各国制定可持续的安全解决办法，以充分履行其安全监督责任。可以通过资源共享、使用内部和/或外部资源，例如地区和次地区安全监督机构以及其他国家的专长，来做到这一点；

8. 敦促各缔约国、业界和供资机构为协调的实施国际民航组织全球航空安全计划提供必要的支持，避免重复努力。

A37-5：普遍安全监督审计计划（USOAP）的持续监测做法

鉴于本组织的主要目标仍然是确保国际民用航空在全世界范围的安全；

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

鉴于进行安全监督，确保整个国际民用航空的安全既是缔约国的集体责任也是其各自的责任，而且也依赖于国际民航组织、缔约国、业界和所有利害攸关方在有效实施全球航空安全计划（GASP）方面的积极协作；

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

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

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

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

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

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

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

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

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

认识到各国行动计划的有效实施对加强全球空中航行的总体安全至关重要；

认识到国际和地区组织进行的审计对增进安全所做出的贡献，包括那些与国际民航组织有协议的组织，如欧洲航空安全机构（EASA）、国际航空运输协会（IATA）和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）；

认识到透明性和分享安全资料是安全的航空运输系统的基本原则之一；和

认识到地区安全监督组织（RSOOs）在普遍安全监督审计计划持续监测做法中的重要作用，适用时，下述“各国”一词应包括地区安全监督组织：

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全面系统做法；
2. 指示秘书长自 2011 年 1 月 1 日起，将国际民航组织普遍安全监督审计计划演变为持续监测做法（CMA），纳入安全风险因素分析，并在普遍的基础上对其加以运用，以评估各国的安全监督能力；
3. 指示秘书长确保持续监测做法依然是有关附件所载安全条款中的核心要素：附件 1 — 《人员执照的颁发》、附件 6 — 《航空器的运行》、附件 8 — 《航空器适航性》、附件 11 — 《空中交通服务》、附件 13 — 《航空器事故和事故征候调查》及附件 14 — 《机场》；
4. 指示秘书长继续确保维持为监测和评估该计划质量而建立的质量保证机制，以及持续监测过程

各方面的透明度；

5. 指示理事会制定与有关利害关系方共享重大安全关切的标准，并且评估重大安全关切的信息如何最终以一种方式同公众共享，使公众能够就航空运输安全作出知情的决定；

6. 指示秘书长通过国际民航组织限制性网站，向所有缔约国提供由持续监测做法所生成的所有与安全监督相关的信息；

7. 指示秘书长继续促进普遍安全监督审计计划，同其它组织与航空安全相关的审计方案之间的协调与合作；共享保密的安全信息，以便减少各国因重复审计或检查所造成的负担，并减少监测活动的重复；

8. 指示秘书长继续加强飞行安全信息交流（FSIX）数据库，以便利在各缔约国、行业界和其它利害关系方之间，适当共享关键安全信息；

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国际民航组织所要求的所有资料 and 文件，以确保有成效地实施普遍安全监督审计计划的持续监测做法；

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持续监测活动，包括审计和核实访问，以便利普遍安全监督审计计划的持续监测做法的顺利进行；

12. 敦促所有缔约国与其它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；

13. 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；

14. 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；

15. 指示理事会向大会下一届常会报告普遍安全监督审计计划的持续监测做法的总体实施情况；和

16. 宣布本决议取代 A35-6 号决议：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、A36-4 号决议：对 2010 年以后的国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）应用持续监测的方法，以及 A36-2 号决议：采取统一战略解决与安全有关的缺陷的第一至第六条。

A37-6：跑道安全

鉴于跑道事故构成了所有事故中的一个较大部分，并造成了大量的伤亡；

鉴于跑道偏离是近十年来，最大审定起飞重量大于 5 700 千克的全部商业和通用航空运行的所有定翼

航空器事故当中的最高发生类别；

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

大会：

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

相关做法

1. 跑道安全方案应基于组织间安全管理方式，包括设立地方跑道安全小组，处理预防和减缓跑道偏离、跑道侵入及与跑道安全有关的其他事件的发生。
2. 理事会应进一步拟定各种规定，以协助各国制定跑道安全方案。
3. 应鼓励各国参与全球和地区研讨会及讲习班，以便交流跑道安全方面的安全资料和最佳做法。

A37-7：非洲航空安全全面的地区实施计划

鉴于国际民航组织为减少非洲——印度洋（AFI）地区损害国际民用航空运行和进一步发展的重大缺陷，而继续发挥领导作用；

注意到国际民航组织在非洲航空安全全面的地区实施计划（非印计划）项下所采取的行动，已经在加强该大陆的航空安全方面，开始显示出积极的进展；

认识到全面实现非印计划各项目标的成功，主要有赖于非洲各国自身做出的努力；

认识到虽然非印地区许多缔约国做出了努力，但在最近的将来，它们仍需要由国际民航组织和其它利害攸关方，持续提供技术和/或财务支持，以遵守《芝加哥公约》及其各个附件的要求；

认识到许多非洲国家自身无法支持一个行之有效和可持续的国家安全监督系统，因而必须敦促和支持其建立地区安全监督组织；

忆及非印地区空中航行特别会议（SP AFI/08 RAN）关于连同发展和建立地区安全监督组织一道，来建立地区事故调查机构的建议 4/5，从而使各国能通过协作和共享资源，履行其在事故调查领域的国际义务；

注意到国际民航组织在其非印全面实施方案（ACIP）项下，已经开始向许多非洲国家提供支持，以建立地区安全监督组织和地区事故调查机构；

注意到 2010 年 5 月 13 日，在乍得恩贾梅纳举行的国际民航组织与非洲民用航空委员会关于加强非洲航空安全的联席会议之各项建议；

注意到在非印地区发起或建立的地区组织，将继续需要国际民航组织在近期内提供支持，直至其得到稳固建立，并可自力更生；

认识到在国际民航组织主持下，继续协调向非印地区各国提供援助的所有利害攸关方的各项活动之益处；

认识到国际民航组织将需要额外资源，向非印地区各国成功提供支持；和

注意到强有力的地区办事处，将是加强非印地区航空安全的一项积极的推动因素；

大会：

1. 欢迎非洲各国和地区组织为加强航空安全所做出的大量努力；
2. 宣布在非洲地区办事处的工作方案中，将继续实施非印全面实施方案的各项活动；
3. 敦促秘书长确保为非洲地区办事处提供所需的人员和财务资源，确保有效地继续开展非印全面实施方案所启动的工作方案；
4. 敦促非印地区各缔约国要致力于并加快建立地区安全监督组织和地区事故调查机构，并加强整个地区的合作，以使现有资源得到最佳使用；
5. 指示理事会向各国、业界和捐助方通报，根据差距分析确定的优先项目；
6. 敦促各国、业界和捐助方实施，根据全球航空安全计划（GASP）进行的差距分析确定的优先项目；
7. 敦促各国、业界和捐助方为实施非印计划提供现金和实物捐助，并指示理事会认定所有此类捐助；
8. 敦促非洲各国、国际民航组织和非洲民用航空委员会，携手处理通过安全监督审计查明的各种缺陷，并实施国际民航组织/非洲民用航空委员会关于非洲航空安全的联席会议之各项建议；
9. 指示理事会监测实施国际民航组织/非洲民用航空委员会关于非洲航空安全的联席会议之各项建议的情况；
10. 指示理事会确保国际民航组织发挥更强的领导作用，协调旨在具体实施优先项目的各项活动、举措和实施战略，以便实现非印地区飞行安全的持续改善，并给有关地区办事处相应地划拨资源；

11. 指示理事会在整个三年期期间，监测和衡量非印地区的实施情况，向大会的下一届常会，报告所取得的进展情况；和

12. 宣布此决议取代 A36-1 号决议。

A37-8: 通过地区合作与援助来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攸关方的积极协作；

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制度；

鉴于国际民航组织可以在促进执行标准和建议措施及纠正与安全有关的缺陷方面发挥领导作用；

鉴于 2010 年的高级别安全会议建议各国应该支持国际民航组织为促进地区安全监督组织的发展和可持续性付出的努力，并应尽可能参与和积极支持地区安全监督组织；

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

认识到并非所有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；

认识到建立次地区和地区航空安全和安全监督机构，包括地区安全监督组织有可能通过规模经济和促进更大范围的协调一致，在很大程度上协助各国履行《芝加哥公约》规定的义务；和

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；

大会：

1. 指示理事会为加强安全和安全监督之目的推动地区合作的概念，包括建立地区安全监督组织；

2. 指示理事会继续与缔约国、业界和其他利害关系方建立伙伴关系，协调和便利向国家、次地区和地区的安全及安全监督机构，包括地区安全监督组织提供财务和技术援助，藉以提高安全并加强安全监督能力；

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

4. 指示理事会继续执行实施支助和发展——安全（ISD-Safety）方案，向国家、次地区和地区的安全及安全监督机构，包括地区安全监督组织提供援助；

5. 敦促各缔约国进一步开展并进一步加强地区和次地区合作，以便促进最高程度的航空安全；

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

7. 鼓励各缔约国与其他国家、航空业界、空中航行服务提供者、金融机构和其他利害关系方建立伙伴关系来加强其安全监督能力，以便更好地履行国家的责任并促进更安全的国际民用航空系统；

8. 要求理事会向大会下届常会报告方案的总体实施情况；和

9. 宣布本决议取代 A36-2 和 A36-3 号决议。

A37-9：哈龙替代品

鉴于哈龙促成气候改变，并且由于哈龙是消耗臭氧的化学物质，用作商业运输航空器内的灭火剂已有 45 年，根据国际协定已不再生产；

认识到有更多工作有待完成，因为哈龙的供应日益减少，环境人士对尚未为民用航空器所有灭火系统开发出哈龙代用品继续感到关切；

认识到国际航空器系统防火工作组在业界和管理机构的参与下，已经对每种哈龙的使用制定了最低效绩标准；

认识到在能够使用替代品之前，每种哈龙的使用必须符合与航空器有关的严格规定；

认识到国际协定禁止生产和进出口哈龙，因此可提供的哈龙主要是再生哈龙。所以需要对哈龙气体的再生实行严格控制，防止将被污染的哈龙提供给航空业的可能性；

认识到任何战略都必须依赖与其替代的哈龙相比较不会生成无法接受的环境或健康风险的替代品；和

认识到虽然已有用于盥洗室的哈龙代用品，且在开发手持灭火器所用的哈龙代用品方面已经取得进展，但仍需要进行更多工作，开发货舱和发动机/辅助动力装置灭火系统所用的哈龙代用品，需要定期进

行审查，评估和了解潜在哈龙代用品对业界和环境的影响：

大会：

1. 同意迫切需要继续为民用航空研发和实施哈龙代用品；
2. 敦促各国加强开发可接受的哈龙代用品，用于货舱和发动机/辅助动力装置灭火系统，并继续努力改进手持灭火器的哈龙代用品；
3. 指示理事会规定使用哈龙替代品于：
 - 2011年某一规定日期之后生产的航空器上所用的盥洗室灭火系统；
 - 2016年某一规定日期之后生产的航空器上所用的手持灭火器；和
 - 2014年某一规定日期之后提交型号合格证申请的航空器上所用的发动机和辅助动力装置的灭火系统。
4. 指示理事会对潜在的哈龙代用品的情况定期进行审查，根据潜在的哈龙代用品继续得到查明、测试、认证和实施而不断变化的适用性之情况，为商定的实施日期提供支持；
5. 敦促各国建议其航空器制造商、经批准的维修机构、航空运营人、化学品供应商和消防公司，根据国际公认的或国家承认的质量标准进行有效测试或认证，核查其拥有的或由供应商提供的哈龙的质量。还敦促各国要求航空运营人、经批准的维修机构和制造商在其质量体系当中规定一种方法，要求哈龙供应商提供认证文件，证明其哈龙质量达到既定和公认的国际标准；
6. 鼓励国际民用航空组织继续就民用航空使用哈龙代用品的问题与国际航空器系统防火工作组和通过联合国环境规划署（UNEP）臭氧秘书处的技术和经济评估小组的哈龙技术备选办法委员会与臭氧秘书处合作；
7. 敦促各国向国际民航组织定期通报其哈龙储量，并指示秘书长向理事会报告有关结果。此外，还指示理事会向大会下届常会报告哈龙储量情况；
8. 决定理事会应向大会下届常会报告在为货舱和发动机/辅助动力装置灭火系统开发哈龙代用品方面做出的进展，以及手持灭火器使用的哈龙代用品现状；和
9. 宣布本决议取代 A36-12 号决议。

A37-10：无线电话通信中使用英语语言的能力

鉴于为了防止事故，国际民航组织提出了语言规定，以确保空中交通人员和驾驶员具有用英语进行和理解无线电话通信的能力，包括要求为国际航班所用指定机场和航线服务的所有地面电台，根据要求使用英语；

认识到语言的规定强化了在所有规定情况下，使用国际民航组织标准化用语的要求；

认识到各缔约国已做出大量努力，以便遵守语言能力要求；

认识到一些国家在实施语言能力要求，包括建立语言培训和测验能力方面，遇到重大困难；

认识到一些国家需要超过适用日期的额外时间，才能实施语言能力的规定；

鉴于根据公约第三十八条，任何缔约国发现不能在所有方面实际遵守任何国际标准或程序的，有义务立即通知国际民航组织；

鉴于根据公约第三十九条第二款，任何持有执照的人员，如不完全符合所持执照或证书等级的国际标准所规定的条件，应在其执照上签注或加一附件，列出其不符此项条件的详情；和

鉴于根据公约第四十条，凡持有此种经签注的证书或执照的人员，除非经所进入其领土所属的一国或多国准许，否则一律不得参加国际航行：

大会：

1. 敦促各缔约国在规定的情况下，使用国际民航组织的标准化用语；

2. 指示理事会继续支持各缔约国实施语言能力要求；

3. 敦促缔约国在实施语言能力方面相互援助；

4. 敦促适用日期前尚未遵守语言能力要求的缔约国，根据下述相关做法和国际民航组织的指导材料，在国际民航组织网站上，登载其对参与国际运行的驾驶员、空中交通管制员和航空电台报务员的语言能力要求之实施计划，包括必要时，其缓解风险的临时措施；

5. 敦促各缔约国根据公约第四十条，在其管辖的空域内，对尚未达到国际民航组织语言能力要求的驾驶员，免除对准许之要求，期限不超过 2008 年 3 月 5 日的适用日期之后三年，但条件是，颁发执照或核准其有效的国家，已经将其实施计划提供给了所有其它的缔约国，并已经向国际民航组织通知关于语言规定方面的差异；

6. 敦促各缔约国，不要限制本国从事商业或通用航空运行的运营人，进入那些空中交通管制员或无线电台报务员尚未达到语言能力要求之其它国家所管辖或负责的空域，期限不超过 2008 年 3 月 5 日的适用日期之后三年，但条件是，这些国家已经将其实施计划提供给了所有其它的缔约国，并已经向国际民航组织通知关于语言规定方面的差异；

7. 敦促 2011 年 3 月 5 日尚未完全达到要求的缔约国，继续向国际民航组织提供定期更新的实施计划，包括在达到完全遵守要求的期限方面所取得的进展；

8. 敦促各缔约国在 2011 年 3 月 5 日以后对尚未达到语言能力要求的各国采取灵活做法，只要它们按照实施计划所证明的那样正在取得进展。应在不歧视的基础上作出运行决定，而不是为了获取经济益处；

9. 指示理事会监测语言能力要求的实施状况，并采取必要行动，增进国际民用航空安全，维持其正常；
10. 要求理事会向大会下届常会提交关于实施国际民航组织语言能力要求的报告；和
11. 宣布本决议取代 A36-11 号决议。

相关做法

缔约国在 2008 年 3 月 5 日前未达到语言能力要求的，应该：

1. 制定语言能力要求的实施计划，包括以下内容：
 - a) 在其国家规章中采纳语言能力要求之期限；
 - b) 建立语言培训和评估能力的期限；
 - c) 描述在实现对语言能力要求的完全遵守之前，将予实行的按风险排定优先顺序之制度的临时措施；
 - d) 完全实施语言能力要求的期限，并说明里程碑；
 - e) 签注执照以说明持照人语言能力级别的程序；和
 - f) 指定一个关于英语能力实施计划的国家协调人；
2. 通过在国际民航组织网站上进行登载，将其语言能力实施计划提供给所有其它缔约国，并定期更新，直到完全实施；
3. 通知国际民航组织其与英语能力之标准和建议措施之间的差异；和
4. 在航行资料汇编涉及提供空中航行服务的部分，公布其与语言能力要求之差异。

A37-11：基于性能导航的全球目标

鉴于国际民航组织的一项主要目标是确保全球空中航行系统的安全和高效的效绩；

鉴于在协调一致和世界范围的基础上，改进空中航行系统的效绩需要所有利害攸关方的积极协作；

鉴于第十一次空中航行会议建议国际民航组织作为当务之急，处理和推动与引入区域导航（RNAV）和所需导航性能（RNP）相关的问题；

鉴于第十一次空中航行会议建议国际民航组织为定翼航空器制定由全球导航卫星系统（GNSS）支持的区域导航程序，通过曲线提供高航迹和速度跟踪精度以保持间隔并允许灵活的进近排序；

鉴于第十一次空中航行会议建议国际民航组织为定翼航空器和旋翼航空器制定由全球导航卫星系统支持的区域导航程序，以便能够在障碍物多或有其他限制的环境中降低最低运行标准；

鉴于 A33-16 号决议要求理事会按照国际民航组织的规定，制定一项方案，鼓励各国利用全球导航卫星系统或测距仪（DME）/DME 等，实施垂直引导的进近程序（APV）；

认识到并非所有机场都有基础设施能支持垂直引导进近运行，并非所有航空器目前都能垂直引导的进近；

认识到许多国家已经有所需要的基础设施，以及能够实施基于所需导航性能各项规范、有横向引导（LNAV 进近）的直线进近的航空器，而直线进近比盘旋进近有明显和重大的安全改进；

认识到全球航空安全计划已确定了全球安全举措（GSIs），以集中精力制定未来的航空安全战略，包括有效地使用技术、增强安全、一致地采用业界的最佳做法、全球业界安全战略的一致和管理监督的一致；

认识到全球空中航行计划已确定了全球计划举措（GPIs），以集中精力将先进的航空器导航能力与航空航行系统基础设施相结合；通过改进设计和管理技巧，实现终端管制区域的优化；通过实施所需导航性能（RNP）及区域导航（RNAV）的标准仪表离场（SIDs）和标准仪表进近（STARs），实现终端管制区域的优化；以及通过基于频率管理系统（FMS）的进近程序，实现终端管制区域的优化，以提供更为节油降耗的航空器运行；和

认识到继续制定彼此不同的航行规范将影响安全和效率并损害各国与业界；

满意地注意到各地区规划和实施小组（PIRGs）已经完成了基于性能导航的地区实施计划；和

认识到并非所有国家都在 2009 年预计日期之前，制定出了基于性能导航的实施计划：

大会：

1. 敦促所有国家根据《基于性能导航手册》（Doc 9613 号文件）规定的国际民航组织基于性能的导航的概念，来实施区域导航和所需导航性能的空中交通服务（ATS）航路和进近程序；

2. 决定：

a) 各国作为紧迫事项，要制定一项基于性能导航的实施计划，以实现下列目标：

- 1) 按照既定的时间表和近期进度表，（视情）为航路以及终端区域实施区域导航（RNAV）和所需导航性能（RNP）；
- 2) 无论是作为一次进近或作为精密进近的备份办法，所有仪表跑道头应该在 2016 年之前，实施垂直引导进近程序（APV）（Baro-VNAV 和/或增强的 GNSS），包括只有横向导航的最低标准，其中期进度表如下：2010 年之前 30%、2014 年之前 70%；和
- 3) 对于没有提供当地高度设定之机场的仪表跑道，并且在那里没有为垂直引导运行有合

适设备的、最大审定起飞质量在 5 700 千克或以上的航空器，实施直线的只有横向引导的程序，作为上述第 2) 段的例外；

- b) 国际民航组织为协助各国实施基于性能的导航制定一项协调行动计划，并确保制定和/或维护全球一致的标准和建议措施、空中航行服务程序（PANS）与指导材料，包括一项全球一致的安全评估方法，以跟上运行要求的步伐；

3. 敦促各国在其基于性能的导航实施计划中列入关于所有最大起飞全重超过 5 700 千克的航空器准备使用的跑道在既定时限内和根据近期进度表实施垂直引导进近程序（APV）的规定；

4. 指示理事会向大会下届常会提供关于基于性能的导航的实施进展报告；

5. 要求地区规划和实施组（PIRGS）在其工作方案中包括一项内容，即根据确定的实施计划审查各国实施基于性能的导航的状况，并每年向国际民航组织报告可能出现的任何缺陷；和

6. 宣布本决议取代 A36-23 号决议。

A37-12：国际民航组织关于可持续性的全球规划

鉴于增强航空运行的效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A35-15 号决议“国际民航组织关于全球空中交通管理系统以及通信、导航和监视/空中交通管理系统的持续政策和做法的综合声明”；

注意到理事会于 2006 年 11 月 30 日接受了经修订的全球空中航行计划（GANP）；和

认识到许多国家正在为各自空中航行的现代化制定新一代的计划：

大会：

1. 指示理事会修改全球空中航行计划，以便包括一个框架，能够使国际民航组织易于就各国空中航行现代化计划对全球系统的影响进行分析，然后根据需要采取适当行动，以确保全球和谐统一；

2. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGS）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动；

3. 敦促各缔约国、业界和供资机构为协调的实施全球空中航行计划提供必要的支持，避免重复努力；

4. 敦促正在为各自的空中航行现代化制定新一代计划的国家，要及时与国际民航组织分享其计划，以供审查与评估，以确保全球兼容与和谐统一；

5. 指示理事会确保根据运行和技术方面的进一步发展情况，与各国和其它利害攸关方紧密协作，持续保持全球空中航行计划处于最新状态；和

6. 指示理事会在 2012 年举办第十二次空中航行会议，根据全球空中航行计划的最新资料，为国际民航组织制订较长期规划。

A37-13：防止通过航空旅行传播传染病

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

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

鉴于国际民航组织第 A35-12 号决议指出：“保护国际航班上旅客和机组的健康是安全航空旅行的一个不可缺少的组成部分，应该建立条件，确保以及时和具有成本效益的方式来加以维护”；

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条指出：“本组织的宗旨和目的在于发展国际空中航行的原则和技术，并促进国际空中航空运输的规划和发展，以：……满足世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要”；

鉴于《国际民用航空公约》附件 6 ——《航空器的运行》、附件 9 ——《简化手续》、附件 11 ——《空中交通服务》、附件 14 ——《机场》第 I 卷 —— 机场设计和运行以及《航行服务程序 —— 空中交通管理》（Doc 4444 号文件），载有应由各国采取的与卫生措施相关的若干标准和建议措施及程序，以管理国际关注的紧急公共卫生事件，防止通过航空旅行传播传染病；和

鉴于国际民航组织防止通过航空旅行传播传染病的合作性安排（CAPSCA）项目，是改进和统一防备计划的一项适当措施：

大会：

1. 敦促各缔约国和各地区安全监督组织确保公共卫生部门与航空业开展协作，为航空制定处理国际关注的紧急公共卫生事件，并纳入国家总防备计划的国家防备计划；

2. 敦促各缔约国制定符合世界卫生组织《国际卫生条例（2005年）》，并以各种科学原理和国际民航组织及世界卫生组织的指南为基础的国家航空防备计划；

3. 敦促各缔约国和酌情敦促各地区安全监督组织设定条件，使诸如机场运营人、航空器运营人和空中航行服务提供者等利害攸关方，参与制定国家航空防备计划；和

4. 敦促各缔约国在适用情况下，加入并参与防止通过航空旅行传播传染病的合作性安排（CAPSCA）项目，确保实现其各项目标，除非已经有了等同的措施。

A37-14: 国际航班的航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫

鉴于国际民航组织大会对生活质量以及人类在其中工作及生存的环境，包括与发动机排放、臭氧层、航空器噪声、吸烟和外来入侵物种等有关事项已表示出了关切；

鉴于大会第 35 届会议宣布“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”；

鉴于 2005 年对《国际卫生条例》的修改，加强了旅行和运输中的公共卫生安全，并将健康风险减至最小，扩大了灭虫的定义，以包括控制以及消灭昆虫载体；

鉴于人们关切一些国家的现行作法要求以杀虫剂对航空器灭虫可造成令人不适而且可能对航空器的机组及旅客健康产生有害影响，将来可能造成卫生紧急情况；

鉴于关于使用杀虫剂灭虫的功效的报告和关于现行杀虫剂灭虫方案的有效性的报告，互相矛盾；

鉴于最近爆发的病媒转染的疾病突出了有必要控制昆虫病媒的空运运输；和

鉴于一些最近进行的研究已表明，非化学方法灭虫是防止蚊虫和其它飞行昆虫进入航空器的有效办法；

大会：

1. 要求理事会敦促世界卫生组织继续探讨客舱和驾驶舱的灭虫方法，其中包括：
 - a) 审查化学和非化学两方面灭虫的进展情况；
 - b) 把非化学灭虫的效率及安全与基于杀虫剂灭虫的效率及安全进行比较；和
 - c) 对可接受的灭虫措施提出建议；
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；
3. 鼓励各缔约国允许对飞越其领土的航班上的非化学性航空器灭虫进行评价，同时不妨碍现行的各项灭虫要求；
4. 鼓励各缔约国，同世界卫生组织合作，为各项灭虫要求制定并采用基于成效的标准；
5. 敦促各缔约国确保航空器运营人认识到航空器灭虫的各项要求。所提供的信息应包含该国家是否要求灭虫、具体航线，以及可接受的灭虫方法；
6. 要求理事会就本决议的执行情况向大会下一届常会报告；和
7. 宣布本决议取代A36-24号决议。

A37-15: 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 A36-13 号决议附录 A 至 W 通过了大会第三十六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 A36-13 号决议附录 A 至 W 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，以反映第三十七届会议期间做出的决定；和

鉴于特此废止 A36-13 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三十七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 A36-13 号决议及其附录 A 至 W。

附录 A

标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定

.....

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. 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最为恰当的方式来制定、翻译、处理和散发技术规范。

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

30 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。

.....

附录 O

民用和军用空中交通的协调与合作

鉴于空域是民用和军用航空的共同资源，并鉴于许多空中航行设施和服务是由民用和军用航空两者提供和使用的；

鉴于《国际民用航空公约》序言规定，签字各国政府“议定了若干原则和办法，使国际民用航空按照安全和有秩序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营”；

鉴于《公约》第三条第一款指出，“本公约仅适用于民用航空器、不适用于国家航空器”，且第三条第四款要求“各缔约国承允在发布关于其国家航空器的规章时，对民用航空器的航行安全予以应有的注意”；

认识到增长的民用空中交通和以任务为导向的军用空中交通将从更灵活地使用军用空域中受益以及尚未在所有地区找出令人满意地解决合作出入空域问题的办法；

鉴于民用和军用空中交通两者灵活使用空域可被视为最终目标，军民协调与合作方面的改善是得以更有效进行空域管理的直接办法；和

忆及国际民航组织全球空中交通管理（ATM）运行概念声明，所有空域均是可利用资源，对使用空域任何特定容量的限制应视为是暂时的，应对所有空域灵活管理：

大会决议如下：

1. 应当安排民用和军用航空共同使用空域及某些设施和服务，以确保民用航空的安全、正常和效率并确保满足军用空中交通的要求；

2. 各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；

3. 秘书长应当提供关于军民协调与合作的最佳做法的指南；

4. 缔约国可以在其出席国际民航组织会议的代表团中酌情包括军方当局的代表；和

5. 国际民航组织作为一个国际论坛，可以发挥作用，促进改善军民合作、协作和共享最佳做法，在军民伙伴的支持下，提供必要的后续活动，巩固关于军民合作的全球空中交通管理论坛（2009 年）的成果。

相关做法

1. 各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与合作，以实施上述决定条款 1 中的政策。
2. 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。
3. 理事会应该确保按照上述决定条款 3、4 和 5，将空域使用中的民用和军用协调与合作事宜酌情纳入专业和地区会议的议程。

附录 P

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；
4. 各国应该确保在其机场采用安全管理系统；和
5. 各国应更加强调机场运行的管理，把跑道安全放在高度优先地位。

相关做法

1. 根据上述决定条款 1 提及的持续审查结果，理事会在考虑进一步提高现有安全等级的要求的情况下，应该：

- a) 制定关于未来发展的新的指导材料；
- b) 制定机场运行的管理程序；和
- c) 不断向各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 U

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，各缔约国和地区安全监督组织除其他外，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. 应该鼓励各缔约国和地区安全监督组织评价其航空器事故调查和预防领域的需要和能力，目的在于制定有关事故调查和预防基础课程的培训大纲。应该充分探索利用地区培训中心教授此类课程，以及采用提供国际标准化培训的航空培训项目方法。

4. 应该鼓励各缔约国参照国际民航组织于 2007 年拟定的供各国使用的谅解备忘录（MOU）范本，以鼓励各国在航空器事故和严重事故征候的调查过程中相互合作。谅解备忘录（MOU）范本登载在国际民航组织飞行安全信息交流（FSIX）网站上。

.....

A37-16: 安全基金（SAFE）

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

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

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

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

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

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

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

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

大会：

1. 表示赞赏各缔约国和各国际组织向国际民航组织与改进民用航空安全相关的基金提供捐款；

2. 敦促各缔约国、各国际组织和与国际民用航空相关的公共及私营部门，向安全基金提供自愿捐款；

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

4. 要求理事会尽一切努力，争取各国和其它捐助者向安全基金捐款。

A37-17：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 A36-20 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 A36-20 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 37 届会议期间做出的决定：

大会：

1. 决定本决议所附各附录构成国际民航组织关于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 37 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 A36-20 号决议。

附录 A

一般政策

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

鉴于针对民用航空的非法干扰行为已成为对其安全和有序发展的主要威胁；

鉴于恐怖行为的威胁，包括由那些将航空器用作杀伤性武器、针对航空器使用便携式防空系统（MANPADS）、其他地对空导弹系统、轻武器和火箭弹，将作为简易爆炸装置组件的液体、凝胶和气溶胶带上航空器，使用简易爆炸装置进行破坏或企图破坏，非法劫持航空器，对航空设施的攻击和针对民用航空的其他非法干扰行为所造成的恐怖行为的威胁，对国际民用航空的安全、效率和正常具有严重的不利影响，危及机上和地面人员的生命，并有损世界人民对国际民用航空安全的信心；

鉴于针对国际民用航空的一切非法干扰行为均构成违反国际法的严重犯罪；

忆及大会第 A33-1 号决议和第 A36-19 号决议和 2002 年 2 月召开的航空保安部长级高级别会议的建议；

注意到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，以便打击针对民用航空的新的和现有的威胁；和

核准理事会于 2010 年 2 月 17 日通过的国际民航组织综合航空保安战略及其七个战略重点领域，以此为下两个三年期（2011 年—2016 年）的国际民航组织航空保安活动提供框架，并接续航空保安行动计划；

大会：

1. 强烈谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因针对民用航空的一切非法干扰行为；
2. 憎恶地注意到包括任何错误地将民用航空器作为杀伤性武器的行为在内的，旨在飞行中破坏从事商业服务的民用航空器的非法干扰行为和未遂行为，以及机上和地面人员的丧生；
3. 重申航空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，并提供充分的资源；
4. 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，以防止非法干扰行为和惩罚任何此类行为的罪犯、策划者、赞助者、及同谋者的供资人；
5. 重申国际民用航空组织对促进一致和统一解决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的责任；
6. 指示理事会作为一项紧迫的优先事项继续其关于非法干扰行为预防措施的工作，以国际民航组织综合航空保安战略下的战略方向为基础，并确保以最高效率和反应来开展这项工作；
7. 对在 2008 年—2010 年的三年期期间，以人力和财务资源形式向航空保安行动计划提供自愿捐助的缔约国表示感激，和鼓励继续提供这种自愿捐助以便为编有预算的经常方案以外的其他航空保安活动提供经费；和
8. 敦促所有缔约国继续在财务上，支持本组织通过国际民航组织综合航空保安战略开展的航空保安活动。

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的 国际法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

a) 国际法律文书

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

大会：

1. 敦促尚未成为《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971年）和《蒙特利尔公约1988年补充议定书》、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010年）以及《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010年）的缔约方的缔约国成为这些公约的缔约方。各项航空保安法律文书缔约国的名单可从 www.icao.int 网站国际民航组织条约汇编项下查阅；

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，并要求制造可塑炸药的国家尽快实施给此类炸药进行标注的工作；和

3. 要求理事会指示秘书长继续提醒各国成为《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《蒙特利尔公约》的1988年补充议定书、《关于制止非法劫持航空器的公约》的2010年补充议定书和《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适当协定

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策划、赞助、供资或便利非法劫持航空器的行为，破坏或破坏未遂行为，或其他非法干扰民用航空的行为或未遂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的行为，破坏或破坏未遂行为，或其他非法干扰民用航空的行为或未遂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成员国不断保持警惕并采取积极的保障行动；

鉴于显然需要加强与人员、其客舱和货舱行李、货物、邮件、信袋和快递包裹的运输相关的所有阶段和过程的保安；

鉴于机读旅行证件通过改进证实旅行者及航空机组身份的证件的完好性以加强保安；

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

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

鉴于确保政府机构、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、合格认证和质量控制以外，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，以虑及该威胁的创新性和不断演变性，并从威胁和风险角度不断更新《芝加哥公约》附件 17 的条款；

2. 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，还要完成对侦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，为防止非法干扰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 所要求或建议的以及理事会所建议的措施；

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《保护国际民用航空免遭非法干扰行为保安手册》（Doc 8973 号文件）中所载的，以及国际民航组织受限制访问网站上所提供的指导材料；

5. 鼓励各缔约国将民航保安作为国家、社会和经济的优先事项、规划与运行的一个基本组成部分来推动；

6. 鼓励各缔约国依照其国内法、规章和航空保安方案，并根据适用的标准和建议措施及各国的能力，以务实的方式促进实施航空保安措施，以便：

- a) 为了交流信息和及早发现对民用航空运行的保安威胁，酌情扩大各国和业界之间现有的合作机制；
- b) 共享与保安预防措施有关的专长、最佳做法和信息，包括检查和检查技巧，侦测炸药、机场保安行为侦测、对机场工作人员的检查和背景检查、人力资源发展和相关技术的研究与开发；
- c) 利用现代技术侦测违禁材料，预防将此类材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；和
- d) 在合适的爆炸物检查技术可广为应用时，以对液体、凝胶和气溶胶（LAGs）进行检查取代限制运载液体、凝胶和气溶胶；

7. 要求各缔约国审视信息交流机制，包括使用联络官员和进一步使用由航空承运人提供的预报旅客资料（API），以减少对旅客的风险，同时确保对隐私和公民自由的保护；

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

9. 呼吁各缔约国在要求另外一国实施保安措施对飞入该缔约国领土的航空器加以保护时，应全面考虑在另外一国国内已经实施的保安措施，并在适当的情况下承认这些措施是等效的；

10. 敦促尚未这样做的缔约国，按照 Doc 9303 号文件第 1 部分的规范，开始只签发机读护照；

11. 要求理事会指示秘书长：

- a) 确保在保安措施的有效性不受损害的情况下，附件 17 和附件 9 —《简化手续》的条款相互融合和补充；
- b) 如果相关，在国际民航组织会议的议程中包括处理航空保安项目；
- c) 继续通过提高认识来促进采取有效的保安进程和概念，并应有关国家的要求，促进地区和次地区的航空保安活动；
- d) 制定和更新国际民航组织航空保安培训方案和航空保安培训成套培训资料（ASTPs）；
- e) 在现有框架内监督、发展和推广航空保安培训中心（ASTCs）网络，以确保保持培训标准，并达到良好的合作水平；
- f) 继续与航空保安专家组合作，以应对针对民用航空的新的和现有的威胁，并制订适当的预防措施，包括对可进入机场保安设施的机场工作人员进行检查；对旅客和行李加强检查；对货物、供应链和服务提供者采取适当的保安管制；以及甄选和培训保安措施的执

行和实施人；和

g) 促进制定相互承认的进程，以便协助各国实现互惠安排，包括一站式保安安排；

12. 指示理事会要求秘书长每隔一定时间，根据需要更新和修订旨在协助各缔约国对新的和现有的针对航空的威胁做出回应，并实施有关民用航空保安的规范和程序的《保安手册》并制定新的指导材料，包括有关液体、凝胶及气溶胶和人的因素的详细指导材料；

13. 指示理事会责成航空保安专家组为航空保安确定和拟定一种风险评估方法，并在附件 17 或者在国际民航组织的任何其他文件中载入基于风险的评估和关于通过新的或者经修订的航空保安措施的建议；和

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

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. 对新的和现有的威胁以及使用不断改变的运作手段进行非法干扰行为而对民用航空保安带来的挑战表示关切；

2. 忆及《芝加哥公约》、《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》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. 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；

4. 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；

5. 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；

6. 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；

7. 敦促各缔约国进行合作，以便对非法干扰行为共同做出反应，并在必要时动用遭受非法干扰行为的经营人所属国、制造国和航空器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；

8. 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和毫不拖延地向主管当局移交或引渡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；

9. 谴责谎报对民用航空的威胁和要求缔约国起诉这种行为的肇事者以便防止危害民用航空运行；
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

鉴于非法干扰行为所涉国家提交的正式报告，应该提供可靠的信息并且是评价和分析该行为的基础；和

鉴于国际民航组织关于非法干扰行为的在线数据库，是立即发送关于航空保安事件之信息的有效工具，已经就绪，可供各缔约国使用：

大会：

1. 关切地注意到许多遭遇非法干扰行为的国家经常不向理事会提供关于此类行为的正式报告；

2. 敦促各国根据《海牙公约》第 11 条和《蒙特利尔公约》第 13 条以及附件 17 履行其义务，在非法干扰行为发生后，尽快提交这些条款及标准和建议措施所要求的全部相关信息，以使秘书处保持准确及完整的资料，并对各种趋势及新的针对民用航空的威胁进行分析；

3. 指示理事会指示秘书长，在具体非法干扰事件发生之日起的合理时间内，要求有关国家按照其国家法律向理事会提交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；和

4. 要求理事会指示秘书长与航空保安专家组一道，对经报告的非法干扰行为进行监测、整理、核实和分析，向各国通报有关趋势及潜在的和新的威胁，并制定适当的指导，以阻止新的和现有的威胁。

附录 E

国际民航组织普遍保安审计计划

鉴于国际民航组织普遍保安审计计划（USAP），已经成功地完成了 A36-20 号决议附录 E 的任务；

鉴于本组织的主要目标仍然是确保在全世界范围国际民用航空的安全和保安；

鉴于各国建立一个有效的保安监督系统，可支持执行国际航空的保安标准，并有助于这一目标；

忆及确保民用航空安全及保安的最终责任都在各成员国；

忆及大会第 36 届会议指示理事会，在 2007 年底第一轮审计之后，要确保继续实施普遍保安审计计划，在可能的情况下，通过有效地实施保安监督系统的关键要素，将重点放在一个国家对其航空保安活动提供适当的国家监督之能力方面；并扩展今后的审计，以包含附件 9 ——《简化手续》中与保安相关的规定；

虑及普遍保安审计计划已经证明有助于查明对航空保安的关切，为解决这些关切提出建议；并且该计划已经证实提高了执行国际民航组织保安标准的水平；

认识到有效地实施国家纠正行动计划以处理审计查明的缺陷，是为了实现加强全球航空保安总体目标，在审计过程中的一个关键组成部分；

虑及在国际民航组织航空保安审计结果方面，要推行有限程度的透明度；要在既需要使各国认识到未解决的保安关切，又需要使敏感的保安的信息不公之于众之间保持平衡；

虑及理事会批准了一个及时处理重大保安关切（SSeCs）的机制；

认识到制定一项经协调的战略，通过高级别的秘书处审计结果审查委员会，便利对各国进行援助的重要性；

认识到继续实施普遍保安审计计划，对成员国之间在航空保安一级建立相互信任，并对鼓励充分执行与保安有关的标准至关重要；和

认识到有必要考虑在现行审计周期于 2013 年完成之后，普遍保安审计计划未来的性质和方向，以及理事会为进行一项研究，以评估在现行审计周期完成后，将持续监测做法（CMA）扩展到普遍保安审计计划的可行性，而指明的方向：

大会：

1. 满意地注意到，国际民航组织普遍保安审计计划（USAP）已经证明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；

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

3. 要求理事会建立一个机制，核实国家纠正行动计划的实施情况，在一个国家提出了足够证据有必要这样做的时，进行经国际民航组织协调的核实访问或采取其它手段；

4. 核准普遍保安审计计划第二个周期保安审计结果的透明度政策，尤其是关于立即通报存在着重大保安关切的政策；

5. 敦促所有成员国通过以下方式，全力支持国际民航组织：

- a) 按照本组织与有关国家协调后安排的计划，接受审计任务；
- b) 便利审计组的工作；
- c) 拟定并向国际民航组织提交所要求的审计前的文件；和
- d) 拟定并提交一份用以处理审计中查明之缺陷的适当的纠正行动计划，以及其它审计后的文件；

6. 敦促所有成员国在其它国家的要求下，在与其主权一致的情况下，酌情共享国际民航组织进行审计的结果，以及被审计国家采取的纠正行动；和

7. 要求理事会向大会下一届常会，报告普遍保安审计计划的总体实施情况，包括其关于评估在现行审计周期于 2013 年完成后，将持续监测做法扩展到普遍保安审计计划的可行性之研究的决定。

附录 F

在建立保护国际民用航空的航空保安监督能力 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财物资源和人员培训；和

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

大会：

1. 指示理事会责成秘书长根据普遍保安审计计划(USAP)报告中查明的情况，便利和协调向需要改进保安监督和机场保安的国家提供技术援助和支持；

2. 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、其客舱和货舱行李和货物、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；

3. 请各缔约国考虑要求得到国际民航组织和其他国际组织的援助，以满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；

4. 请各缔约国利用国际民航组织的短期补救援助和长期国家援助项目，补救审计中查明的缺陷；

5. 指示理事会要求秘书长对国际民航组织援助项目的质量和有效性进行评估；

6. 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，以通过经充分协调的双边和多边努力，通过国际民航组织来改进航空保安；

7. 敦促缔约国利用国际民航组织航空保安培训中心进行保安培训；

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

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

10. 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法律文书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多边和双边合作中得到补充和加强；

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

鉴于航空保安条款应成为多边和双边航空运输协定的一个组成部分：

大会：

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

2. 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和 1989 年 6 月 30 日理事会通过的协定范本，在其多边和双边航空运输协定中插入一个航空保安条款；

3. 敦促所有尚未参加国际民航组织航空保安联络点（PoC）网络的国家加入该网络，其建立是为了通报对民用航空运输运行的紧迫威胁，目的在于提供一个在每一国国内均有国际航空保安联络点的网络；

4. 敦促理事会要求秘书长推动能够建立各缔约国之间交流航空保安信息的技术平台的各种举措；

5. 要求理事会继续：

a) 收集各国在相互合作防止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；

b) 分析世界不同地区防止对国际民用航空的威胁的不同情况和趋势；和

c) 编制加强阻止和防止此类非法干扰行为的措施的建议；和

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

附录 H

在航空保安领域的国际和地区性合作

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

大会：

1. 提请民用空中航行服务组织（CANSO）、国际原子能机构（IAEA）、国际刑事警察组织（ICPO/INTERPOL）、欧洲安全与合作组织（OSCE）、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）以及其他利害攸关方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. 指示理事会考虑八国集团（G8）关于保安和便利国际旅行的倡议（SAFTI），继续与该集团及类似亚太地区亚太经济合作安全贸易（STAR）倡议等其他有关国家集团，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组进行合作，并鼓励所有缔约国实施这些反措施；和
3. 指示理事会继续与联合国反恐委员会（CTC）在打击恐怖主义的全球努力中合作。

关于航空保安的宣言

大会认识到，鉴于针对民用航空的持续威胁，包括 2009 年 12 月 25 日对西北航空公司 253 号航班的破坏未遂事件，有必要加强全球的航空保安；并确认为加强国际合作而举行的地区性会议所产生的关于民用航空保安的联合声明之价值，特此敦促各成员国采取以下行动，加强国际合作，打击针对民用航空的威胁：

- 1) 加强并促进国际民航组织的标准和建议措施的有效适用，尤其注重于附件 17 ——《保安》，并制定各项战略以解决当前和新出现的威胁；
- 2) 加强保安检查程序，加强人的因素和利用现代化技术来探测违禁物品和支持对探测爆炸物、武器和违禁物品技术的研究和开发，以便预防非法干扰行为；
- 3) 制订加强的保安措施以保护机场设施及提高飞行中的保安，并适当加强技术与培训；
- 4) 为航空货运的保安制订并执行强化和统一的措施及最佳做法，并考虑到需要保护整个航空货运的供应链；
- 5) 促进加强旅行证件的安全，结合生物鉴别信息，使用国际民航组织的公钥簿（PKD）对其进行验证，并承诺定期向国际刑警组织的丢失和被盜旅行证件数据库，报告护照遗失或被盜的情况，以防止将此类旅行证件用于非法干扰民用航空的行为；
- 6) 通过在各成员国之间适当地提供审计结果，提高各成员国对根据普遍保安审计计划（USAP）所查明的缺陷加以纠正的能力，这会促成更多地注重能力建设和技术援助工作；

- 7) 与其他国家、国际组织和行业伙伴合作向有需要的国家提供技术援助，包括提供资金、开展能力建设和技术转让，以有效地解决针对民用航空的保安威胁；
- 8) 促进在各成员国之间并与民用航空业界，更多地使用合作机制，包括作为一项保安辅助工具，通过收集和传送预报旅客资料（API）、旅客订座记录（PNR）数据，来实现保安措施的信息交换以酌情避免冗余和早期发现并发送对民用航空保安的威胁之信息，同时要确保保护旅客的隐私和公民的自由；和
- 9) 共享关键领域的最佳做法与信息，比如检查和监察技术，包括对探测武器和炸药的先进检查技术的评估、文件安全和欺诈检测、行为检测和基于威胁的风险分析、对机场员工的检查、人员的隐私与尊严和航空器的保安。

A37-18：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 —— 一般规定、噪声和当地空气质量

鉴于大会 A36-22 号决议决定，在每届常会上，要继续通过一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

鉴于 A36-22 号决议由引言和一系列有关特定的、但相互联系的主题的附录组成；

考虑到有必要反映大会第三十六届会议以来，在航空器噪声和发动机排放方面已出现的发展情况；和

考虑到有必要明确国际民航组织的具体政策，以处理航空对全球气候的影响（A37-19：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化），以及对航空与气候变化日益增加的关切，并将其作为国际民航组织关于环境保护的政策和做法的组成部分：

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录，连同 A37-19 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，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，这些政策是大会第三十七届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 总则

附录 B — 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导性材料的制定

附录 C — 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

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

附录 E — 地方与噪声有关的机场运营限制

附录 F — 土地使用规划和管理

附录 G — 超音速航空器 — 爆音问题

附录 H — 航空对当地空气质量的影响

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

3. 宣布本决议连同 A37-19 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，取代 A36-22 号决议。

附录 A

总则

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

鉴于民用航空活动对环境的许多不利影响可以通过运用综合措施加以减少，这些综合措施包括进行技术改进、实行更加有效的空中交通管理和运行程序、适当利用机场规划、土地使用规划和管理以及采取基于市场的措施等；

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

鉴于其他国际组织正在强调影响航空运输的环境政策的重要性；

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

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

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

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

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

认识到燃油效率和航空替代燃料的研发工作的重要性，它将能够使国际航空运输业降低对环境的影响；

大会:

1. 宣布国际民航组织作为在涉及国际民用航空事务中牵头的联合国（UN）机构，认识到并将继续处理可能与民用航空活动有关的不利的环境影响问题，承认本组织及其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，国际民航组织与其缔约国将力求：

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

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

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

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

6. 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之影响与趋势的资料，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；

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

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

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

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

附录 B

与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定

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

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

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

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

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

鉴于理事会已通过了附件 16 第 II 卷 — 航空器发动机排放，其中包括新型航空器发动机的排放合格审定标准，并已将这一行动通知了各缔约国；

鉴于理事会已开始了制定和通过航空器二氧化碳标准的工作，并已将这一行动通知了各缔约国；

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

鉴于理事会已通过了减少噪声和氮氧化物（NO_x）的中期和长期技术目标，同时在降低航空器燃油消耗的技术和运行目标方面，正在取得重大进展；

大会：

1. 欢迎自 2006 年 1 月 1 日生效的附件 16 第 I 卷第 4 章中更加严格的航空器噪声新标准，以及 2010 年启动的关于评估更加严格的噪声标准设想的工作；

2. 欢迎理事会于 2010 年 5 月，审议了拟议于 2013 年 12 月 31 日付诸实施的关于氮氧化物排放更加严格的新标准；并审议了拟议于 2012 年 12 月 31 日付诸实施的关于未达到氮氧化物排放的现行标准之航空器发动机的停产日期；

3. 欢迎理事会于 2010 年 5 月批准了关于制定航空器二氧化碳标准的计划；

4. 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；

5. 欢迎理事会于 2010 年 5 月通过了关于减少航空器噪声和发动机氮氧化物（NO_x）的中期和长期技术目标；

6. 要求理事会在本组织其他机构和其他国际组织的协助与合作下，除了最近拟定的氮氧化物和减噪目标以外，制定有关航空器燃油燃烧的中期和长期技术目标和运行目标；

7. 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；

8. 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；
9. 要求理事会向各国和国际组织提供关于减少航空运行对环境影响的可用措施的信息，以便于使用适当的措施来采取行动；
10. 敦促各缔约国妥当遵守按照本附录第 4 条款制定的国际民航组织规定；和
11. 要求理事会继续在为评估航空排放对未来环境的影响拟定和运用设想方面开展工作，并与其他国际组织在此方面进行合作。

附录 C

基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

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

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

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

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

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

鉴于目前和未来的航空噪声影响评估是国际民航组织及其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；

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

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

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

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

认识到一些国家可能还有关于噪声管理的更广泛的政策；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做出规定；

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，同时虑及与其他环境关切之间的相互依存性；

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

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

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

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和任何有关方法的补充工作，以及在评估平衡做法措施的影响或有效性方面，提供适当的支持。

附录 D

逐步淘汰超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器

鉴于附件 16 第 I 卷规定了亚音速喷气航空器噪声等级的合格审定标准；

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

鉴于航空环境保护委员会得出的结论认为，让已规定逐步淘汰第 2 章所规定的航空器运营的所有国家全面淘汰第 3 章所规定的航空器运营，从成本效益的角度讲站不住脚；

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

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实施运行限制；

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

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

大会：

1. 敦促各国在考虑下列事项之前，不要开始淘汰超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器：
 - a) 此类航空器的现有机队的正常缩减是否将对其机场周围的噪声环境提供必要的保护；

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

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

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

3. 大力鼓励各国继续进行双边、地区内和地区间的合作，以期：

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

4. 敦促各国不要采取逐步淘汰经初始审定或重复审定，符合附件 16 第 I 卷第 3 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；

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

认识到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侵占；

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

3. 敦促仍然有机会通过预防措施将航空器噪声问题降至最低限度的国家：

- a) 将新机场设置在适宜的地方，如远离对噪声敏感的地区；
- b) 采取适当措施，以便在任何新机场或现有机场发展的初始阶段充分考虑到土地使用规划；
- c) 结合人口水平和增长以及交通增长预测的考虑，划定机场周围不同噪声等级的区域，并结合国际民航组织提供的指导，建立适当使用这些土地的标准；
- d) 颁布法律、拟订指导材料或采取其他适当的办法，以使这些土地使用标准得到遵守；和
- e) 确保机场附近社区可以得到关于航空器运营及其环境影响的通俗易懂的资料；和

4. 要求理事会：

- a) 确保 Doc 9184 号文件中关于土地使用的指导原则是最新的并是对各国的要求做出的反应；和
- b) 考虑采取何种措施来推行土地使用管理，特别是在世界上那些有可能在未来避免航空器噪声问题的地区。

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

航空对当地空气质量的影响

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

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

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

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

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

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

鉴于在诸如持续下降运行等运行程序方面最近取得的进展, 进一步减少了航空器的排放;

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

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

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

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

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

鉴于《国际民用航空公约》第十五条载有关于机场和类似收费的规定，其中包括无差别对待原则，而且国际民航组织制定了包括关于有关噪声收费和关于当地空气质量的有关排放收费的具体指导在内的关于各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均应以收费而非收税的形式进行，收集的资金应首先用于减轻航空器发动机排放对环境的影响；

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

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

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

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

大会：

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

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

3. 要求理事会在继续监测对微粒物质的挥发性和非挥发性成分排放的科学和技术理解方面的进展情况的同时，制定关于非挥发性微粒物质排放的合格审定要求；

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

5. 要求理事会继续开展工作，就航空环境问题，包括航空器的氮氧化物排放问题，制定长期的技术和运行目标；

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

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

8. 欢迎制定并宣传关于与评估机场空气质量有关问题的指导材料，并要求理事会积极开展这一活动，以便在 2011 年完成机场空气质量指导材料的编写工作；

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

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

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

A37-19：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 —— 气候变化

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

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

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

鉴于在 1997 年 12 月《气变公约》缔约方会议通过并在 2005 年 2 月 16 日生效的《京都议定书》，呼吁发达国家（附件一列国）通过国际民航组织谋求限制或减少“航空舱载燃料”（国际航空）产生的温室气体排放（第二条第 2 款）；

确认目前占全球二氧化碳排放总量 2% 以下的国际航空排放，预计会由于该行业的继续发展而增长；

鉴于 1999 年公布的应国际民航组织的请求由政府间气候变化专门委员会（IPCC，气专委）与《消耗臭氧层物质的蒙特利尔议定书》科学评估小组协作编写的《航空与全球大气》的特别报告中载有关于航空对大气影响的综合性评估；

鉴于气专委的特别报告承认一些类型航空器排放的影响已被充分认识，指出其它类型的航空器排放影响并未被充分认识，并查明了一系列在科学上具有不确定性的关键领域，而这些不确定性限制了预计航空对气候和臭氧的全部影响的能力；

鉴于国际民航组织要求气专委将特别报告中的最新主要调查结论纳入 2007 年公布的第四次评估报告和拟于 2014 年公布的第五次评估报告；

注意到全球平均气温上升与工业化前的水平相比不得超过 2 摄氏度的科学观点；

确认《气变公约》及《京都议定书》中关于共同但有区别的责任及各自的能力并由发达国家率先的原则和规定；

还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到本决议不应首开先例或预断《气变公约》及其《京都议定书》之下的谈判结果，也不代表《气变公约》及其《京都议定书》缔约方的立场；

注意到 2009 年 10 月的国际航空与气候变化高级别会议（HLM-ENV/09，2009 年高级别环境会议）按照大会 A36-22 号决议，核准了《国际航空与气候变化行动方案》，其中包括以燃油效率形式体现的全球理想目标、一揽子措施以及衡量进展的方法；

认识到每年燃油效率改进 2%这一理想目标不大可能实现必要的减排量，以稳定并进而削减航空促成气候变化的绝对排放量，需要考虑更宏大的目标，以便为航空提供可持续的途径；

注意到为促进航空的可持续发展需要一种全面作法，包括为减少排放而就技术和标准、运行和基于市场的措施开展工作；

注意到 2009 年高级别环境会议宣布国际民航组织将建立一个进程，制定国际航空基于市场措施的框架，同时虑及 2009 年高级别环境会议的结论和《气变公约》缔约方会议第十五次会议的成果，并且铭记国际民航组织大会有关决议及其附录，以便快速完成这一进程；

注意到 2009 年 11 月的航空与代用燃料会议（CAAF/09，2009 年航空与代用燃料会议）核准了使用可持续的航空代用燃料，尤其是在短期至中期使用现成燃料，作为削减航空排放的重要手段；

还注意到 2009 年航空与代用燃料会议制定了一个国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）；

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

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

鉴于《京都议定书》规定了各种灵活工具（比如清洁发展机制—CDM）以使涉及发展中国家的项目受益；

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

认识到有必要监测和报告气候变化对于国际航空运行和相关基础设施的潜在影响；和

认识到国际民航组织在实施联合国不影响气候之举措方面所取得的进展，和国际民航组织为这一举措提供的大力支持，尤其是通过开发共同方法来计算航空旅行所产生的温室气体排放；

大会:

1. 决定本决议及 37-18 号决议: 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法 —— 一般规定、噪声和当地空气质量的综合声明, 取代 A36-22 号决议, 并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明;

2. 要求理事会:

- a) 确保国际民航组织继续发挥领导作用, 处理与国际民用航空有关的环境问题, 包括温室气体排放;
- b) 继续研究政策性选择以限制或减少航空器发动机排放的环境影响, 并尽快向《气变公约》缔约方会议拟定具体方案, 提出建议, 包括技术解决方案和基于市场的措施, 同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响; 和
- c) 继续同参与这一领域决策的组织, 尤其是同《气变公约》缔约方会议合作;

3. 重申:

- a) 国际民航组织继续主动宣传有关对航空影响的科学理解以及采取行动解决航空排放问题的信息, 并且继续提供便于讨论针对航空排放的解决方案的论坛; 和
- b) 应着重强调那些将减少航空器发动机排放又不会对尤其是发展中经济体的航空运输的发展造成不利影响的政策选项;

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

5. 同意上述第 4 段提到的目标并不对个别国家构成具体义务, 发展中国家和发达国家的不同情况、各自能力和航空排放进入大气的温室气体浓度的数量, 将决定每一个国家如何能自愿帮助达成全球理想目标;

6. 还决定, 在不对个别国家构成具体义务的情况下, 国际民航组织及其成员国将与有关组织携手努力, 力求实现集体中期全球理想目标, 即自 2020 年起将国际航空产生的全球净二氧化碳排放保持在相同水平, 同时顾及:

- a) 发展中国家的特殊情况和各自能力;
- b) 各国的不同情况、各自能力和航空排放进入大气的温室气体浓度的数量, 将决定每一个国家如何能帮助达成全球理想目标;
- c) 有些国家在 2020 年以前可能采取更加雄心勃勃的行动, 这可能抵消发展中国家航空运输增长增加的排放量;

- d) 航空市场的成熟程度；
- e) 国际航空业的可持续增长；和
- f) 在降低排放的技术和燃料以及其他减缓措施得到开发和部署以前，由于预期国际空中交通的增长，排放量可能还会增加；

7. 同意在大会第 38 届会议上，根据朝着目标迈进的进展情况、关于实现目标的可行性所作的新研究以及各国提供的相关信息，审查上文第 6 段所述的目标；

8. 要求理事会探索制定国际航空长期全球理想目标的可行性，其方式是进行详细研究，评估任何提出的目标的可实现性和影响，包括对所有国家特别是对发展中国家的增长和成本产生的影响，并将这项工作的进展情况提交国际民航组织大会第 38 届会议。对长期目标的评估应包括成员国就其致力于达成中期目标的经验所提出的资料；

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

10. 邀请那些选择编制其行动计划的国家尽快并最好在 2012 年 6 月底前向国际民航组织提交该项计划，以便国际民航组织可以汇编实现全球理想目标的资料，并且该行动计划应包括关于各国考虑采取的一揽子措施，其中反映各国能力和情况，以及任何需要具体援助的资料；

11. 要求理事会协助分发关于理想目标的经济和技术研究报告和最佳做法，并在 2012 年 6 月底以前为各国编制行动计划提供指导和其他技术援助，以便各国进行其必要的研究，并自愿向国际民航组织提交它们的行动计划；

12. 决定总吨公里收益的 1% 的国际航空活动的最低门槛值应用于各国提出行动计划如下：

- a) 不期望低于门槛值以下的国家提交实现全球目标的行动计划；和
- b) 期望低于门槛值但同意自愿帮助实现全球目标的国家提交行动计划；

13. 要求理事会在各成员国支持下，开展工作，制订一个国际航空基于市场措施（MBMs）的框架，包括进一步阐述附件中所列的指导原则，供国际民航组织大会第 38 届会议审议；

14. 敦促各国在设计新的和执行现有的国际航空基于市场措施时，遵守附件所列的指导原则，并与其他国家开展建设性的双边和/或多边磋商和谈判，以便达成协议；

15. 决定符合附件各项指导原则的总吨公里收益的 1% 的国际航空活动的最低门槛值应用于基于市场措施（MBMs）如下：

- a) 低于门槛值以下的国家的商业航空器运营人应有资格免除适用在国家、地区和全球各级设立的基于市场措施；和
- b) 实施基于市场措施的国家 and 地区也可能愿意考虑豁免其他非常小的航空器运营人；

16. 要求理事会在 2011 年底以前根据附件所列的各项指导原则, 审查第 15 段基于市场措施的最低门槛值, 同时考虑到各国的具体情况和对航空业和市场可能产生的影响;

17. 敦促各国审查国际航空现有的和计划的基于市场措施, 以确保它们符合附件所列的各项指导原则和上文第 15 段和第 16 段的规定;

18. 要求理事会在各成员国和国际组织的支持下, 对全球基于市场措施计划的技术内容、环境益处、经济影响及其方法开展进一步研究, 同时考虑到联合国气候变化框架公约下的谈判结果和其他国际发展情况, 继续探索全球基于市场措施计划的可行性, 供国际民航组织大会第 38 届会议审议;

19. 认识到就短期而言, 自愿碳抵消计划是一个抵消二氧化碳排放量的实用办法, 并请各国鼓励其愿意及早采取措施的运营人使用碳抵消, 尤其是通过使用清洁发展机制 (CDM) 等国际公认的计划所产生的信用额;

20. 要求理事会收集因航空运输而购买的碳抵消量信息, 并继续制定和分发诸如国际民航组织碳排放计算器等最佳做法和工具, 以协助统一执行碳抵消方案;

21. 要求理事会定期向《气变公约》报告国际航空的二氧化碳排放情况, 作为其基于其成员国批准的信息, 评估该部门在实施行动上所取得进展的一部分贡献;

22. 要求理事会:

- a) 研究、查明和制定进程和机制, 促进向发展中国家提供技术和财务援助, 并便利其获得现有的和新的财务资源、技术转让和能力建设, 并将其取得的进展, 包括制定的进程和机制、取得的成果以及进一步的建议在 2012 年底以前初步报告并向大会第 38 届会议提出报告; 和
- b) 着手采取具体措施援助发展中国家, 并便利其获得财务资源、技术转让和能力建设;

23. 要求各国:

- a) 推动科学研究, 旨在继续研究政府间气候变化专门委员会关于航空与全球大气特别报告和第四次评估报告中所认定的不确定性;
- b) 确保政府间气候变化问题小组以及其它联合国相关机构将来对气候变化所做的国际评估, 包括航空器引起的对大气的任何影响的最新信息;
- c) 加快在研究和发展方面的投资, 以便在 2020 年之前将效率更高的技术投入市场;
- d) 加快开发和实施节省燃料的航线和程序, 以减少航空排放;
- e) 加紧努力通过利用卫星技术提高空中航行效率实现环保效益, 与国际民航组织合作, 把这些效益带给所有地区和国家;
- f) 减少法律、保安、经济以及其它制度上的障碍, 以执行更具环境效益地利用空域的新空

中交通管理运行概念；

- g) 制定政策行动，以加速可持续的航空代用燃料的适当开发、部署和使用；
- h) 通过国际民航组织和其他有关国际机构共同努力，交流信息和最佳做法；和
- i) 考虑采取措施，支持可持续的航空代用燃料的研究和开发，为新原料的栽培和生产设施投资，以及提供激励办法，以刺激可持续的航空代用燃料的商业化和使用，加快削减航空二氧化碳排放；

24. 要求理事会：

- a) 为成员国就采用旨在减少或限制航空排放对环境影响的政策和措施继续制定和及时更新指南，并就减轻航空对气候变化的影响进行进一步研究；
- b) 鼓励各国合作，拟定预见性的分析模型，以评估航空的影响；
- c) 考虑到有关各方的利益，包括对发展中世界的潜在影响，继续评估各种措施的成本和收益，包括现有的措施，目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题；
- d) 为国际民航组织各地区办事处提供必要的指导和方向，帮助各成员国与本地区的其他国家就研究、评估和制定程序进行合作，在全球的基础上限制或减少温室气体的排放，同时共同合作努力，通过它们不同的方案，取得最佳环境效益；
- e) 争取在 2013 年制定航空器的全球二氧化碳标准；
- f) 进一步仔细研究包括国际公务航空在内的相关燃油效率的衡量尺度，并制定航空器燃油燃烧的中、长期技术和运行目标；
- g) 鼓励各成员国并邀请业界积极参加关于可持续的航空代用燃料的进一步工作；
- h) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续的航空代用燃料的基础设施开发项目获得供资，并为克服初期的市场障碍提供激励办法；
- i) 继续开发必要的工具，评估改善空中交通管理的相关效益，加强努力制定关于国际航空减排运行措施的新指南；
- j) 使国际民航组织《全球空中航行计划》中提出的对提高燃油效率的强调落到实处，鼓励各国和利害攸关方发展最具环境效益的空中交通管理，推动并共享在机场为减少民航温室气体排放不利影响而采取的最佳做法；
- k) 确定衡量/估算、监测和核查国际航空产生的全球温室气体排放的适当标准方法和机制，各国通过报告年度业务量和燃油消耗数据，支持国际民航组织关于衡量进展情况的工作；
- l) 要求各国继续支持国际民航组织关于提高衡量/估算国际航空产生的全球温室气体排放的

可靠性的努力；

- m) 研究将《京都议定书》的清洁发展机制（CDM）应用于国际航空的可能性；
- n) 与其他有关国际机构及业界合作，监测和散发气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生潜在影响的有关信息；和
- o) 继续与联合国不影响气候之举措合作，在为这一举措拟定量化航空温室气体排放的方法和工具方面，保持领先地位，进一步制定并实施减少温室气体排放及强化本组织内部可持续性管理做法的战略。

附件

设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则：

- a) 基于市场的措施应支持国际航空部门的可持续发展；
- b) 基于市场的措施应支持减缓国际航空的温室气体排放；
- c) 基于市场的措施应有助于全球理想目标的实现；
- d) 基于市场的措施应透明且行政上简易；
- e) 基于市场的措施应具有成本效益；
- f) 基于市场的措施不应重复，国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；
- g) 基于市场的措施应尽量减少碳泄漏和市场扭曲；
- h) 基于市场的措施应确保，与其他部门相比，公平地对待国际航空部门；
- i) 基于市场的措施，在航空燃油效率方面以及在减少航空排放的其他措施方面，应认识到过去和未来的成就与投资；
- j) 基于市场的措施不应国际航空施加不适当的经济负担；
- k) 基于市场的措施应便利对所有碳市场的适当准入；
- l) 基于市场的措施应酌情根据以二氧化碳减排量或避免排放量所量度的绩效，相对于其他措施来进行评估；
- m) 基于市场的措施应包括微量豁免规定；
- n) 对于基于市场的措施产生的收入，强烈建议应该首先用于减缓航空器发动机排放对环境的影响，包括减缓和适应，以及援助和支持发展中国家；和

o) 通过基于市场的措施实现的减排，应在各国的排放报告中列明。

对 A37-19 号决议的保留

记录了下述代表团对于 A37-19 号决议具体条款的以下保留，并登载在 <http://www.icao.int/Assembly37/docs/> 网站上：

6 条、12 条、14 条、15 条、16 条	阿根廷、玻利维亚、巴西、古巴、印度、伊朗、伊拉克、阿拉伯利比亚民众国、巴基斯坦、沙特阿拉伯、委内瑞拉
6 条 c)款、15 条	澳大利亚
6 条、14 条、15 条、17 条	比利时代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民航委员会其它成员国
6 条 c)款、15 条	加拿大
6 条、14 条、15 条	中国
6 条 c)款	日本
12 条、15 条	俄罗斯联邦
15 条	新加坡、阿拉伯联合酋长国
6 条、15 条	美国

A37-20: 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《国际民用航空公约》确定了各国政府为了确保国际航空运输服务能以有序、正常、高效、经济、协调和可持续的方式发展将遵循的基本原则，因此，国际民航组织的宗旨之一是支持各项原则和安排，以便国际航空运输服务能够建立在机会均等、健康而经济的运营、相互尊重国家权利和考虑到普遍利益的基础上；

鉴于航空运输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，保证最有效地利用机遇及迎接航空运输发展固有挑战所需的必要资源和跟上航空运输需求所造成的挑战的步伐日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各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，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各缔约国；

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；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，愈加重视执行而非标准制定；

鉴于本组织制定的指南和本组织在实施其战略目标方面采取的行动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性政策的综合声明，这些政策是大会第三十七届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 国际航空运输的经济管理

附录 B — 统计

附录 C — 预测、规划和经济分析

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此类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，并在需要对声明做出修改时酌情向大会提供咨询意见；和
9. 宣布本决议取代 A36-15 号决议。

附录 A

国际航空运输的经济管理

第 I 节 协定和安排

鉴于《公约》中规定的主权、公平和均等的机会、不歧视、相互依存、统一与合作等项基本原则一直很好地服务于国际航空运输并将继续构成其未来发展的基础；

鉴于在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》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；

鉴于国际航空运输客货运价的制定应该公平而透明且意在促进航空服务令人满意地向前发展；

鉴于在制定国际航空运输政策和规章时，应该充分注意消费者利益；

鉴于有必要适应航空运输领域变化着的管理和运营环境，本组织已相应地为国际航空运输的管理制定了政策指导，包括示范条款和样板航空运输协定，供各国在双边或地区协定中选择使用；和

注意到本组织已发展并向各国提供了一个创新的会议设施，即国际民航组织航空运输协定谈判会议（ICAN），为航空运输协定谈判和磋商提供了便利并提高了其效率：

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必要时在协助和促进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航空运输协定或安排的执行中产生的严重问题和向商业权利交换中的多边主义目标迈进的任何进展；

5. 鼓励各缔约国利用国际民航组织航空运输协定谈判会议的服务并从中受益；

6. 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；

7. 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；

8. 要求理事会对制定本组织关于国际航空运输管理的政策指导的机制不断进行审查，并根据需要对其进行修改或更新；

9. 要求理事会定期审查航空协定和安排的登记规则，以期简化登记过程；

10. 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

11. 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，并敦促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各国尤其是发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

鉴于授权航空公司行使航线和其他航空运输权利所适用的实际所有和有效控制标准的严格运用可能使许多国家无法在运营国际航班和充分利用从中获得的好处方面享有公平和均等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空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，且不妨碍各国对航空安全和保安的义务；

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；和

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或多个国家，尤其是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各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；和

7. 要求理事会在主动直接在其彼此间订立国际航班联合所有和联合经营的合作安排或其航空公司订立此类安排的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 航空公司产品的分销

鉴于信息和电子技术的发展对航空公司业的运营方式、尤其是其产品的分销产生了重大影响；和

鉴于国际民航组织已经制定出计算机订座系统（CRSs）管理和运营的行为准则供各国遵守，以及供各国在航空运输协定中选择使用的两个相关示范条例：

大会：

1. 要求理事会监测航空公司产品分销及其相关管理措施的发展情况，并将有关重大发展情况的信息发送各缔约国；和

2. 要求理事会根据业界及管理方面的变化，不断审查国际民航组织计算机订座系统准则和示范条款是否仍有必要。

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做出回应；

2. 承认此类安排能够创造出一个国际航空运输得以有序、高效和经济地发展并持续繁荣且无损于安全和保安的环境，同时又能保障所有缔约国的利益及其有效而持续地参与国际航空运输；

3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；

4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的缔约国；

- 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《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
 - c) 考虑到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经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
 - f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；
5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：
- a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的自由化；
 - b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和保安的基本责任；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的经济管理方面负有国际义务和责任；

鉴于经济自由化和航空运输业的演变将继续带来国际航空运输管理方面的机遇、挑战和问题；和

鉴于本组织已解决了许多管理问题，并汇编了相关的政策和指导材料；

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》中的国际民航组织关于国际航空运输经济管理所制定的政策和指导材料; 和
2. 要求理事会确保这些政策和指导材料是最新的, 对缔约国的要求做出了反应, 并根据需要就普遍关心的、正在出现的问题制定指导。

附录 B

统计

鉴于国际民航组织的统计方案为促进国际航空运输的规划与可持续的发展之目的, 提供了一个独到的全球基础;

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, 拟定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;

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条, 拟定了收集在册民用航空器数据的要求;

鉴于本组织有必要从各国收集关于年度航空燃油消耗的数据, 以用于应对航空运输可持续发展的正产生的挑战;

鉴于各国提名航空统计联络人将便利及时呈报国际民航组织所要求的统计和数据;

鉴于理事会已采行“按目标管理”的政策, 要求收集相关数据和分析, 以便在实现本组织各项战略目标方面对本组织整体的和各个局部的效绩做出衡量;

鉴于开发国际民航组织用于验证和存储数据的综合统计数据库, 可以向各缔约国和其他用户提供高效的在线系统来检索统计数据;

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. 敦促各缔约国提名航空统计联络人, 并尽一切努力, 及时提交国际民航组织所要求的统计数字, 并尽可能以电子形式提交;
2. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家, 定期审查国际民航组织收集的统计数据, 以便

更加有效地满足本组织及其成员国的需要，为监测本组织在实现战略目标方面的绩效确立必要的衡量标准，并改进统计数字的统一性、缔约国报告的完整性和及时性，以及分析的形式和内容；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) 在适当基础上做出安排，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、规划和经济分析

鉴于国际民航组织在调查趋势与运用经济分析的独到之处为促进国际航空运输的规划与可持续发展提供了一个必要的基础；

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势态发展并必须适时启动此类行动；

鉴于本组织必须定期针对其战略目标评估其绩效，重点尤其放在安全、保安、环境保护和航空运输的可持续发展；和

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境监测和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做出并保持一般和特定种类的民用航空未来趋势和发展的预测，其中包括在可能的情况下，得出当地、地区以及全球的数据，并使缔约国可以得到这些数据，以支持安全、保安、环境和效率方面对数据的需要；

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，以满足本组织和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；和

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、规划和经济分析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与执行

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；

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

鉴于各缔约国继续追寻实现此种放行业务中使效率和保安最大化的目标是至关重要的；

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

鉴于由本组织制定的机读旅行证件规范已经证明对于开发各种系统，加速国际旅客和机组成员通过机场放行控制，同时加强移民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. 敦促各缔约国特别注意加强执行附件 9 的标准和建议措施的努力；
2. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》是最新的，并能满足各缔约国在实施边境管制、货物和旅客保护旅客和机组健康和残疾人使用航空运输等方面的现时要求；
3. 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；
4. 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
5. 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，并对缔约国的要求做出反应。

第 II 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，旨在通知过境国和目的地国持有者能够返回护照颁发国；

鉴于对护照完整性的国际信任对国际旅行系统发挥职能至关重要；

鉴于机读旅行证件（MRTDs）的真实性和有效性依赖于用于确定护照申请人的身份、确认公民身份或国籍和评估权利的文件（即“种”文件）；

鉴于联合国会员国在 2006 年 9 月 8 日通过的全球反恐战略中，决定在适当情况下加强每一级的努力与合作，提高身份和旅行证件制作和签发的安全性，防止和查明篡改或欺诈使用证件的行为；

鉴于 2001 年 9 月 28 日联合国安理会通过的第 1373 号决议决定，通过有效的边界管制和对签发身份证和旅行证件的控制，并通过防止伪造、伪造或冒用身份证和旅行证件，防止恐怖分子或恐怖主义集团的移动；

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，包括伪造或假造护照、使用伪造或假造的护照、冒名者使用有效护照、使用到期或作废的护照以及使用以欺诈手段取得的护照；

鉴于使用被盗空白护照企图利用虚假身份进入一个国家的情况在全世界有所增加；和

鉴于国际民航组织在与机读旅行证件有关的所有事项上向各国提供协助，包括进行项目规划、实施、教育、培训和系统评估服务，并建立了公钥簿（PKD）以加强利用生物鉴别增强的机读护照（电子护照）的安全性：

大会：

1. 敦促各缔约国加强努力，以保障其种文件的安全性和完整性；
2. 敦促各缔约国加强努力，以保障其护照的安全性和完整性，保护其护照免遭护照欺诈，并在这些事项上相互援助；
3. 敦促尚未如此做的缔约国，根据 Doc 9303 号文件第 1 部分中的规范颁发机读护照；
4. 敦促各缔约国确保非机读护照的失效日期定在 2015 年 11 月 24 日之前；
5. 敦促在实施机读旅行证件标准和规范方面需要援助的各缔约国毫不延迟地与国际民航组织联系；
6. 要求理事会采取适当措施，制定关于种文件的指南；
7. 要求理事会继续通过执行附件 9 中的相关标准和建议措施并制定指导材料以加强控制护照欺诈有效性等工作，协助各缔约国维护其护照和其他旅行证件的完整和安全；
8. 敦促颁发电子护照的国家加入国际民航组织的公钥簿，并敦促所有接受国核实与该护照相关的数字签名；和
9. 敦促尚未如此做的缔约国，向国际刑警组织自动搜寻设施/被盗和丢失旅行证件数据库定期、及时地提供丢失和被盗护照的数据。

第 III 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；

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；和

鉴于不统一的旅客数据交换系统对航空运输业的生存能力产生不利影响，此种合作至关重要：

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；
8. 敦促各缔约国在使用电子数据交换系统时，确保其旅客数据要求符合联合国有关机构为此目的所通过的国际标准；和
9. 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，同时确保国际供应链的保安。

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 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》中的国际民航组织政策对收费和收税作了概念上的区分，即：“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而收税则是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于一些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 A37-18 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量（附录 H：航空对当地空气质量的影响）中提及；和

鉴于 Doc 8632 号文件中的决议补充了《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 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》中的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、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的措施的事项，已在大会 A37-18 号决议：国际

民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 —— 一般规定、噪声和当地空气质量(附录 H: 航空对当地空气质量的影响)和大会 A37-19 号决议: 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 —— 气候变化)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;
5. 鼓励各缔约国在其国家立法、规章或政策中以及航空运输协定中采纳 Doc 9082 号文件中所倡导的非歧视、与成本挂钩、透明度和与用户协商的原则,以确保机场和空中航行服务提供者予以遵守;和
6. 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效率和成本效益;

鉴于应在机场和空中航行服务提供者与航空承运人及其他用户的各自财政利益之间保持平衡,而且应该以促进提供者与用户之间的合作为基础;

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;

鉴于各缔约国正日益将机场和空中航行服务的运营交给商业化和私有化的实体,而其对于《公约》及其各附件中规定的各国的义务和国际民航组织在经济领域的政策和指导材料可能缺乏认识和了解,而

且各国正在使用多国设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；和

鉴于理事会已经通过了关于全球导航卫星系统（GNSS）成本分摊的临时性政策指导，以确保所有用户得到公平待遇：

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进行合作，并考虑使用理事会关于全球导航卫星系统成本分摊的临时性政策指导；
3. 要求理事会继续制定国际民航组织的政策和指导材料，以便在机场和空中航行服务的提供和运行方面促使其效率有提高和成本效益有改善，包括在提供者与用户之间建立良好的合作基础；
4. 要求理事会继续完善其关于全球导航卫星系统成本分摊的政策指导以及在技术、法律和经济方面的协调,包括成本效益的相互适用性；
5. 要求理事会推行国际民航组织关于使用费的政策及相关的指导材料，包括组织上和管理上的建议，以便增强各国、各商业化和私有化的机场和空中航行服务实体对其的认识和了解；
6. 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
7. 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，包括与旅游、航空和贸易相关的国际组织，均一直十分关注国际航空承运人的运营成本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、成本和运营数据，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的：

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，尽量毫不延迟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. 指示秘书长根据要求并按照万国邮政联盟与国际民航组织之间的有关合作安排的规定，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。

A37-21：与地区组织和地区民用航空机构的合作

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

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

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

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

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

大会：

1. 核准国际民航组织关于地区合作的政策与框架；

2. 鼓励地区组织和地区民用航空机构，按照国际民航组织关于地区合作的政策与框架，与国际民

航组织做出合适的安排；

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

A37-22：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 37 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 A36-26 号决议。

附录 A

一般政策

鉴于国际民用航空能够极大地有助于增进和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解，但其滥用却可能成为对普遍安全的威胁；和

鉴于避免摩擦，促进世界和平赖以维系的各国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 A36 -26 号决议附录 C;

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》的修正议定书以及最后条款(关于阿拉伯文和中文文本)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尚未生效的修正生效的迫切需要;

认识到加速本组织主持制定和通过的航空法文书的批准和生效的必要性;

意识到只有普遍参加这些修正议定书及其他文书，才能保证和增进其所体现的国际规则的统一化带来的利益：

敦促迄今尚未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 [即关于修正最后条款以便增加阿拉伯文和中文作为公约正式文本的几项修正]；

敦促尚未批准关于在《芝加哥公约》中纳入第三条分条和第八十三条分条并修订第五十条第一款（1990年）和第五十六条（1989年）的议定书的所有缔约国予以批准；

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1999年《蒙特利尔公约》、2001年开普敦各项文书、2009年5月2日的两项蒙特利尔公约、2010年《北京公约》和《北京议定书》；

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：

请理事会采取所有可能的行动，在那些尚未进行航空法讲授的国家推广该项工作，

敦促各国采取有利上述目标实现的适当措施；和

要求各缔约国和感兴趣的各方向阿萨德·柯台特研究生和博士后研究金基金提供捐助。

附录 E

通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为 (不循规/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，其中应尽可能纳入以下所规定的条款；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。

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) 故意造成财产损失或损毁的；
 - 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。

附录 F

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）和地区多国组织在内的 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。

A37-23：促进2010年北京公约和北京议定书

提及在本组织主持下制定和通过的关于批准文书的A37-22号决议附录C；

认识到为应对新的和正在出现的威胁而扩大和加强全球航空保安体系的重要性；

大会：

1. 敦促所有国家支持并鼓励普遍采用《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（2010年北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（2010年北京议定书）；

2. 敦促所有国家尽快签署和批准2010年北京公约和北京议定书；和

3. 指示秘书长，如成员国有此要求，在批准程序方面酌情提供协助。

A37-24: 促进 1999 年蒙特利尔公约

提及在本组织主持下制定和通过的关于批准文书的 A37-22 号决议附录 C;

认识到关于航空公司对国际航班旅客和托运人的赔偿制度获得普遍接受的重要性; 和

认识到需要一个公平、公正和方便的制度, 以便充分赔偿损失:

大会:

- 1 敦促所有国家支持并鼓励普遍采用 1999 年 5 月 28 日订于蒙特利尔的《统一国际航空运输某些规则的公约》(1999 年蒙特利尔公约);
2. 敦促尚未采取行动的所有国家, 尽快成为《1999 年蒙特利尔公约》的缔约国; 和
3. 指示秘书长, 如果有国家提出请求, 视情况就批准过程提供协助。

A37-25: 国际民航组织语文服务政策

鉴于根据大会相关决议和决定, 以国际民航组织的工作语文提供高质量的服务, 对在全球范围分发国际民航组织编制的文件, 尤其是标准和建议措施 (SARPs), 以及对本组织及其常设机构的正常运作都非常重要;

鉴于使本组织所有工作语文等同提供服务 and 维持质量至关重要; 和

鉴于确保所有缔约国以国际民航组织所有工作语文统一和一致地理解国际民航组织出版物以维持国际民用航空的安全和保安并尽量减少航空对环境的影响极其重要:

大会:

1. 重申使用多种语文是实现作为联合国的专门机构的国际民航组织的目标的基本原则之一;
2. 重申大会以前关于加强国际民航组织工作语文的决议;
3. 认识到语文服务是国际民航组织任何方案的一个不可或缺的组成部分;
4. 决定国际民航组织所有工作语文等同提供服务及其质量是本组织的持续目标;
5. 决定采用新的语文不应影响以本组织其他工作语文所提供服务的品质;
6. 决定理事会继续监督将作为审查对象的语文服务;
7. 要求秘书长在语文服务领域制定和实施一个质量管理体系;
8. 要求国际民航组织秘书长采用联合国与语文服务相关的最佳做法; 包括在最繁忙时期临时征聘

工作人员和外包笔译和口译的水平；

9. 请理事会审议对 Doc 7231/11 号文件“国际民航组织出版物条例”进行修订，以便以国际民航组织的所有工作语文传播国际民航组织出版物的必要性；

10. 请以国际民航组织各种工作语文为母语的成员国，如果愿意的话，通过设立官方认可的国际民航组织出版物翻译中心和通过向国际民航组织秘书处包括地区办事处借调有胜任能力的工作人员，对国际民航组织提供支持，以便减少工作积压和支持特别活动；和

11. 宣布本决议替代大会 A31-17 号决议。

A37-26：2011 年、2012 年和 2013 年的预算

A. 关于 2011 年—2012 年—2013 年的预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了 2011 年、2012 年和 2013 年财政年度的年度概算 [技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）的指示性估算]；

2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准了本组织的预算。

B. 关于技术合作方案，大会：

认识到行政和业务服务费用主要由实施项目赚取的费用来偿付，这些项目都是由各国政府、联合国开发计划署及其它来源等外部供资来源指定国际民航组织执行的；

认识到在援助国政府和受援国政府就相关项目作出决定之前，不可能高度精确地确定技术合作方案；

认识到由于上述情况，下列以加元（CAD）表示的 2011 年、2012 年和 2013 年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

2011 年	2012 年	2013 年
10 700 000	11 000 000	11 600 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性措施的必要性；和

认识到如果行政和业务服务费用在任何确定的财政年度运行结束时出现赤字，这一赤字应该首先由行政和业务服务费用基金的累计结余来填补，对经常方案预算的支助要求，应该作为最后的手段；

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，条件是应按照《财务条例》第九条中的规定在年度行政和业务服务费用概算框架内对指示性概算进行随后调整。

C. 关于经常方案，大会：

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此分别为 2011 年、2012 年和 2013 财政年度批准下列需要支出资金的以加元表示的金额，用于经常方案开支：

方案	2011 年	2012 年	2013 年	共计
安全	22,815,000	23,437,000	24,913,000	71,165,000
保安	13,403,000	13,771,000	13,866,000	41,040,000
环境保护和航空运输的可 持续发展	11,431,000	11,843,000	12,311,000	35,585,000
方案支助	19,748,000	20,714,000	22,143,000	62,605,000
管理和行政	13,265,000	13,475,000	14,080,000	40,820,000
管理和行政—理事机构	6,932,000	7,004,000	7,951,000	21,887,000
核准批款总额	87,594,000	90,244,000	95,264,000	273,102,000
运作批款	86,555,000	89,554,000	94,681,000	270,790,000
资本批款	1,039,000	690,000	583,000	2,312,000

2. 各年度核准拨款总额按照《财务条例》由以下来源以加元供资：

	2011 年	2012 年	2013 年	共计
a) 各国的摊款	82,024,000	84,256,000	88,727,000	255,007,000
b) 来自辅助创收基金 结余的划拨款	4,370,000	4,688,000	5,082,000	14,140,000
c) 杂项收入	1,200,000	1,300,000	1,455,000	3,955,000
合计：	87,594,000	90,244,000	95,264,000	273,102,000

3. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此分别为 2011 年、2012 年和 2013 财政年度批准下列需要支出资金的以加元表示的追加金额，用于经常方案开支，资金筹措不会增加各国的摊款，而是通过来自行政和业务服务费用基金的 5 311 500 加元的偿付款，和通过来自长期欠款偿还奖励计划账户的 2 202 200 加元的划拨款来解决：

方案	2011 年	2012 年	2013 年	共计
安全	119,000	977,000	888,000	1,984,000
保安	71,000	73,000	76,000	220,000
环境保护和航空运输的 可持续发展	48,000	49,000	51,000	148,000

方案支助	387,000	399,000	425,000	1,211,000
管理和行政	1,262,000	1,295,000	1,349,000	3,906,000
管理和行政—理事机构	14,000	15,000	16,000	45,000
核准批款总额	1,901,000	2,808,000	2,805,000	7,514,000

A37-27：2011 年、2012 年和 2013 年普通基金的摊款

大会：

1. 决定应当按照 A37-WP/42，AD/1 号工作文件第 1 号修改稿中提出的比额来确定，根据《公约》第七章第六十一条，2011 年、2012 年和 2013 年各缔约国的摊款额。

	<u>2011</u> %	<u>2012</u> %	<u>2013</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	0.11	0.11	0.11
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	0.25	0.25	0.25
亚美尼亚	0.06	0.06	0.06
澳大利亚	1.72	1.72	1.72
奥地利	0.65	0.65	0.65
阿塞拜疆	0.06	0.06	0.06
巴哈马	0.06	0.06	0.06
巴林	0.13	0.13	0.13
孟加拉国	0.06	0.06	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	0.82	0.82	0.82
伯利兹	0.06	0.06	0.06
贝宁	0.06	0.06	0.06
不丹	0.06	0.06	0.06
玻利维亚（多民族国）	0.06	0.06	0.06
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	0.06	0.06
博茨瓦纳	0.06	0.06	0.06
巴西	1.33	1.33	1.33
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

	<u>2011</u> %	<u>2012</u> %	<u>2013</u> %
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	2.55	2.55	2.55
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	0.28	0.28	0.28
中国	4.06	4.06	4.06
哥伦比亚	0.22	0.22	0.22
科摩罗	0.06	0.06	0.06
刚果	0.06	0.06	0.06
库克群岛	0.06	0.06	0.06
哥斯达黎加	0.06	0.06	0.06
科特迪瓦	0.06	0.06	0.06
克罗地亚	0.07	0.07	0.07
古巴	0.07	0.07	0.07
塞浦路斯	0.06	0.06	0.06
捷克共和国	0.27	0.27	0.27
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	0.06	0.06
刚果民主共和国	0.06	0.06	0.06
丹麦	0.56	0.56	0.56
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	0.17	0.17	0.17
萨尔瓦多	0.06	0.06	0.06
赤道几内亚	0.06	0.06	0.06
厄立特里亚	0.06	0.06	0.06
爱沙尼亚	0.06	0.06	0.06
埃塞俄比亚	0.08	0.08	0.08
斐济	0.06	0.06	0.06
芬兰	0.50	0.50	0.50
法国	4.92	4.92	4.92
加蓬	0.06	0.06	0.06
冈比亚	0.06	0.06	0.06
格鲁吉亚	0.06	0.06	0.06
德国	6.56	6.56	6.56
加纳	0.06	0.06	0.06

	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>
	%	%	%
希腊	0.50	0.50	0.50
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	0.22	0.22	0.22
冰岛	0.06	0.06	0.06
印度	0.73	0.73	0.73
印度尼西亚	0.26	0.26	0.26
伊朗（伊斯兰共和国）	0.20	0.20	0.20
伊拉克	0.06	0.06	0.06
爱尔兰	0.65	0.65	0.65
以色列	0.39	0.39	0.39
意大利	3.52	3.52	3.52
牙买加	0.06	0.06	0.06
日本	9.08	9.08	9.08
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	0.23	0.23	0.23
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	0.31	0.31
马达加斯加	0.06	0.06	0.06
马拉维	0.06	0.06	0.06
马来西亚	0.47	0.47	0.47
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>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</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	0.06	0.06	0.06
墨西哥	1.72	1.72	1.72
密克罗尼西亚（联邦）	0.06	0.06	0.06
摩纳哥	0.06	0.06	0.06
蒙古	0.06	0.06	0.06
黑山	0.06	0.06	0.06
摩洛哥	0.10	0.10	0.10
莫桑比克	0.06	0.06	0.06
缅甸	0.06	0.06	0.06
纳米比亚	0.06	0.06	0.06
瑙鲁	0.06	0.06	0.06
尼泊尔	0.06	0.06	0.06
荷兰	1.85	1.85	1.85
新西兰	0.30	0.30	0.30
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	0.61	0.61	0.61
阿曼	0.07	0.07	0.07
巴基斯坦	0.15	0.15	0.15
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	0.10	0.10	0.10
菲律宾	0.16	0.16	0.16
波兰	0.59	0.59	0.59
葡萄牙	0.48	0.48	0.48
卡塔尔	0.41	0.41	0.41
大韩民国	2.41	2.41	2.41
摩尔多瓦共和国	0.06	0.06	0.06
罗马尼亚	0.15	0.15	0.15
俄罗斯联邦	1.46	1.46	1.46
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

	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>
	%	%	%
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	0.77	0.77	0.77
塞内加尔	0.06	0.06	0.06
塞尔维亚	0.06	0.06	0.06
塞舌尔	0.06	0.06	0.06
塞拉利昂	0.06	0.06	0.06
新加坡	1.07	1.07	1.07
斯洛伐克	0.11	0.11	0.11
斯洛文尼亚	0.07	0.07	0.07
所罗门群岛	0.06	0.06	0.06
索马里	0.06	0.06	0.06
南非	0.42	0.42	0.42
西班牙	2.47	2.47	2.47
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	0.74	0.74	0.74
瑞士	0.95	0.95	0.95
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	0.50	0.50	0.50
前南斯拉夫的马其顿共和国	0.06	0.06	0.06
东帝汶	0.06	0.06	0.06
多哥	0.06	0.06	0.06
汤加	0.06	0.06	0.06
特立尼达和多巴哥	0.06	0.06	0.06
突尼斯	0.06	0.06	0.06
土耳其	0.63	0.63	0.63
土库曼斯坦	0.06	0.06	0.06
乌干达	0.06	0.06	0.06
乌克兰	0.10	0.10	0.10
阿拉伯联合酋长国	1.07	1.07	1.07
联合王国	5.68	5.68	5.68
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

	<u>2011</u> %	<u>2012</u> %	<u>2013</u> %
委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	0.22	0.22	0.22
越南	0.10	0.10	0.10
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>

A37-28：周转基金

大会：

1. 注意到：

- a) 按照第 A36-34 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，累积收到的摊款比上个三年期 5.0% 的估计支出额平均少 10.0%；
- f) 根据过去的趋势，周转基金额度可能不足以满足可预见的将来之需求的风险十分有限；
- 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 2009 年 11 月审查了周转基金额度，并决定目前不需要提高 600 万美元的额度。

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 2010 年、2011 年、2012 年和 2013 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提高;
- 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提高。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 2010 年、2011 年和 2012 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) A36-34 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 [A37/XX] 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。

A37-29: 对《财务条例》的修订

鉴于理事会尊重大会批准本组织预算和拨款的立场;

鉴于理事会能够定期召开会议处理影响拨款数额的紧急情况和事态发展; 和

鉴于理事会需要具有在大会休会期间应对财务需求变化的灵活性;

大会决定:

- 1. 批准 A37-WP/57,AD/14 号文件所载的对《财务条例》第 5.2 款的修订并自 2011 年 1 月 1 日起生效, 同时根据《财务条例》第 14.1 款确认对其它《财务条例》的修订。

A37-30：本组织 2007 年、2008 年和 2009 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查

鉴于本组织 2007 年、2008 年和 2009 年财政年度的账目和作为国际民航组织外部审计员的加拿大审计长(2007 年)和法国审计法院(2008 年和 2009 年) — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 就其提交的审计报告在缔约国传阅后已提交给大会；

鉴于理事会已经审查了审计报告，并已将其提交大会审查；和

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查：

大会：

1. 注意到外部审计员关于 2007 年财政年度经过审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

2. 注意到外部审计员关于 2008 年财政年度经过审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

3. 注意到外部审计员关于 2009 年财政年度经过审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的相关评论，以及关于外部审计员前些年建议执行情况的报告；

4. 批准 2007 年财政年度经过审计的账目；

5. 批准 2008 年财政年度经过审计的账目；和

6. 批准 2009 年财政年度经过审计的账目。

A37-31：任命外部审计员

大会：

1. 注意到：

a) 财务条例规定，在经大会确认的情况下，应由理事会为本组织任命一名外部审计员；和

b) 理事会批准继续任命审计法院第一院长作为 2011 年、2012 年和 2013 年国际民航组织外部审计员，所付费用与本三年期的相同。

2. 确认理事会所采取的行动，即任命法国审计法院第一院长 Didier Migaud 先生为国际民航组织 2011 年、2012 年和 2013 年财政年度账目的外部审计员。

A37-32：缔约国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动

鉴于《国际民用航空公约》第六十二条规定：任何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，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；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 2011 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，其数额为欠款总额的 5%；和
- b) 在上述 a) 中提及的缴纳日期后的 6 个月内，仍无协议的国家应当与本组织缔结一项清偿其拖欠余额的协议，此类协议应规定在不超过十年的期限内每年全额缴纳其当年会费和以分期付款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，接受用其它货币支付的可能性，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 4b) 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家根据决议条款 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它文件；
- 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，如果所有其它条件相同，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. 指示秘书长向理事会报告根据第 6 条表决权被中止及中止被取消，以及据此适用第 9 条规定的措施；和

12. 本决议取代大会 A36-33 号决议。