

临时版本
2016 年 10 月

大会通过的决议



大会第 39 届会议

2016 年 9 月 27 日 — 10 月 6 日，蒙特利尔

国际民用航空组织

大会第39届会议通过的决议
临时版本

目录

决议	页
A39-1 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量	1
A39-2 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	14
A39-3 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场措施 (MBM) 计划	22
A39-4 修订《国际民用航空公约》第五十条第一款	29
A39-5 批准修订《国际民用航空公约》第五十条第一款的议定书	30
A39-6 对《国际民用航空公约》第五十六条的修订	30
A39-7 批准关于修订《国际民用航空公约》第五十六条的议定书	31
A39-8 民用航空的利益冲突	31
A39-9 推动1999年蒙特利尔公约	32
A39-10 推动2010年北京公约和北京议定书	33
A39-11 国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明	33
A39-12 国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划	39
A39-13 哈龙替代品	42
A39-14 通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标	43
A39-15 国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明	45
A39-16 国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明	57
A39-17 国际民航组织航空志愿者方案	62
A39-18 国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明	64
A39-19 解决民用航空网络安全问题	78

A39-20	国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明	79
A39-21	解决成员国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题	85
A39-22	标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知	86
A39-23	不让任何国家掉队（NCLB）举措	89
A39-24	关于减少航空灾害风险的战略和应对机制	90
A39-25	航空对联合国2030年可持续发展议程的贡献	92
A38-26	资源调集	93
A39-27	对航空事故受害者及其家属进行援助	94
A39-28	关于航空器灭虫和病媒控制措施的基于成效的标准和指导材料	96
A39-29	下一代航空专业人员	96
A39-30	国际民航组织两性平等方案：推进全球航空部门中的妇女参与	97
A39-31	成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动	99
A39-32	2017年、2018年和2019年普通基金的摊款	101
A39-33	周转基金	107
A39-34	对《财务条例》的修订	108
A39-35	批准本组织2013年、2014年和2015年财政年度的账目和审查各年度的审计报告 ...	109
A39-36	任命外部审计员	110
A39-37	2017年、2018年和2019年预算	110
A39-38	非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划	111

第A39/1号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量

鉴于大会A38-17号决议决定，在每届常会上，要继续通过一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

鉴于A38-17号决议由引言部分和一系列特定但相互关联的主题的附录组成；

考虑到有必要反映大会第三十八届会议以来，在航空器噪声和发动机排放方面已出现的发展情况；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录，连同 A39-2 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及 A39-3 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明—全球基于市场的措施（MBM）方案，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，这些政策是大会第三十九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1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A39-2号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，以及A39-3：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场措施（MBM）方案代替A38-17号决议和A38-18号决议。

附录A

总 则

鉴于《国际民用航空公约》序言指出“国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助……”，且《公约》第四十四条指出国际民航组织应“发展国际航行的

原则和技术，并促进国际航空运输的规划和发展，以……满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要”；

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

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

鉴于其他国际组织正在强调影响航空运输的环境政策的重要性；

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

认识到本组织的环境工作有助于实现联合国可持续发展目标（SDGs）17个目标中的其中10个；

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

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

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的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（就当地空气质量和全球气候而言）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，承认本组织及其成员国达到民用航空安全有序的发展和环境质量之间的最大兼容性的责任。为了履行这些责任，国际民航组织与其成员国将力求：

a) 限制或减少受到严重的航空器噪声影响的人数；

b) 限制或减少航空器排放对当地空气质量的影响；和

c) 限制或减少航空温室气体排放对全球气候的影响；

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

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

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

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

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，关于航空器的技术、设计和运行有相互依存性；

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

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

鉴于理事会已通过了附件16第II卷 — 航空器发动机排放，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成员国；

欢迎航空环境保护委员会的关于针对非挥发性微粒物质（nvPM）排放制定新标准的建议；

欢迎航空环境保护委员会关于针对飞机制定一项新的全球二氧化碳排放合格审定标准的建议，该标准一旦通过，将成为附件16第III卷 — 《飞机二氧化碳排放》；

认识到二氧化碳排放合格审定标准是对旨在用于二氧化碳排放合格审定过程、不旨在作为运行限制或排放征税依据的各种航空技术进行的技术对比；

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

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，以及降低航空器燃油消耗的技术和运行目标；

大会：

1. 欢迎自2006年1月1日生效的附件16第I卷第4章中更加严格的航空器噪声新标准；
2. 欢迎理事会于2014年3月通过了拟议于2017年12月31日或之后付诸实施以及于2020年12月31日或之后针对55吨最大起飞质量（MTOM）以下航空器实施的更加严格的新噪声标准；
3. 欢迎理事会于2014年3月通过了拟议于2018年1月1日或之后针对倾转斜旋翼航空器实施的新噪声标准；
4. 欢迎针对新机型制定新的飞机二氧化碳标准，拟于2020年1月1日或之后实施，小于或等于60吨最大起飞质量并且最大旅客座位容量为19或少于19的那些新机型除外，其适用日期是2023年1月1日或之后；
5. 欢迎针对在产的且生产截止日期为2028年1月1日的飞机制定新的飞机二氧化碳标准，拟于2023年1月1日或之后实施；
6. 敦促各国认识到二氧化碳排放合格审定标准不是旨在作为运行限制或排放征税的依据；
7. 欢迎针对额定推力大于26.7kN的、单个发动机的制造日期为2020年1月1日或之后的所有涡轮风扇和涡轮喷气航空器发动机制定新的非挥发性微粒物质排放标准；

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

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

10. 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成员国参加该委员会的工作；

11. 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；

12. 敦促各成员国妥当遵守按照本附录第8条款制定的国际民航组织规定；和

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

附录C

基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

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

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

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

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

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

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

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

鉴于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持续性来加以保护，而且不应被机场周围不相容的城市扩展所抵消；和

注意到航空环境保护委员会对航空器噪声趋势的分析显示，在具有先进技术改进的情况下，2030年后航空器运行的增加可能不会再导致受噪声影响区域的增加；

大会：

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

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

3. 敦促各国：

a) 在处理其国际机场的噪声问题时，采取噪声管理平衡做法，同时充分考虑国际民航组织指导原则（Doc 9829号文件）、相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；

b) 在审议降低噪声的措施时，建立或监督透明的过程，其中包括：

1) 依据客观的、可衡量的标准和其他相关因素评估有关机场的噪声问题；

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

3) 对评估结果的传播、与利害关系方协商和争议的解决等做出规定；

4. 鼓励各国：

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

- b) 按照本决议附录F运用土地规划和管理政策，限制不相容的发展侵入噪声敏感地区，并对受噪声影响地区采取减噪措施；
 - c) 在不影响安全的可能程度上，并虑及与其他环境关切之间的相互依存性，运用减噪运行程序；和
 - d) 不将运行限制作为第一手段使用，而只在考虑到从平衡做法的其他要素中获得的益处之后，以符合本决议附录E的方式使用这种限制，并考虑到这种限制对其他机场的可能影响；
5. 要求各国：
- a) 密切合作，以确保方案、计划和政策尽可能一致；
 - b) 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；
6. 请各国随时通报理事会其减缓国际民用航空中航空器噪声问题的政策和方案；
7. 要求理事会：
- a) 继续评估航空器噪声影响的变化情况；
 - b) 确保Doc 9829号文件中关于平衡做法的指导原则是最新的，并回应了各国的要求；和
 - c) 推广使用平衡做法，例如通过讲习班；和
8. 要求各国对国际民航组织的指导工作和任何有关方法的补充工作，以及在评估平衡做法措施的影响或有效性方面，提供适当的支持。

附录D

逐步淘汰超出附件16第I卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器

鉴于附件16第I卷规定了亚音速喷气航空器噪声等级的合格审定标准；

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

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

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

认识到附件16的噪声标准并非旨在对航空器实施运行限制；

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

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

大会：

1. 敦促各国在考虑下列事项之前，不要开始淘汰超出附件16第I卷第3章噪声等级的航空器：
 - a) 此类航空器的现有机队的正常缩减是否将对其机场周围的噪声环境提供必要的保护；
 - b) 是否能够通过制定规章防止经营者以购买或租用/包用/互换方式增加其机队中的此类航空器，或通过对加速机队现代化进程实行奖励来实现必要的保护；
 - c) 是否能够通过只对国家已确定和宣布其使用会产生噪声问题的机场和跑道和只对造成更大噪声干扰的时段实施限制来实现必要的保护；和
 - d) 任何限制措施对其他有关国家的影响，应与这些国家进行协商并向其发出合理的意向通知；
2. 敦促尽管作了上述决定条款1中的考虑但仍决定逐步淘汰符合附件16第1卷第2章噪声合格审定标准但超出附件16第1卷第3章噪声等级的航空器的国家：
 - a) 在拟定任何限制时，允许各经营人目前在其领土上运营的符合第2章规定的航空器可在不少于7年的时期内逐渐从这些运营中退役；
 - b) 在上述时期结束之前，不限制任何自其单机适航证首发之日起不足25年的航空器的运营；
 - c) 在该时期结束之前，不限制任何目前现有的宽体航空器或任何装有涵道比高于2:1的发动机的航空器的运营；和
 - d) 将所实施的一切限制措施通知国际民航组织以及其他有关国家；
3. 大力鼓励各国继续进行双边、地区内和地区间的合作，以期：
 - a) 在不增加航空器经营人重大经济负担的情况下，减轻机场周围社区的噪声负担；和
 - b) 考虑到发展中国家经营人就目前在其登记册上的，在逐步淘汰期结束前不可能被取代的第2章所指航空器存在的问题，但前提是要具备用于替代的符合第3章规定的航空器的订单或租赁合同的证明，而且航空器交货的首日已被接受；
4. 敦促各国不要采取逐步淘汰经初始审定或重复审定，符合附件16第I卷第3章、第4章或任何最新章节中噪声合格审定标准的航空器的措施；

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

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

附录E

当地与噪声有关的机场运行限制

鉴于附件16第I卷中规定了亚音速喷气航空器噪声合格审定标准；

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

鉴于本决议附录C呼吁各国在解决其国际机场噪声问题时采用噪声管理平衡做法；

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

大会：

1. 敦促各国在任何可能的情况下，确保任何运行限制仅在此类行动得到对预期效益和可能的不利影响进行的事先评估的支持的情况下方可采用；
2. 敦促各国在采取下列行动之前不在任何机场对符合附件16第I卷第3章规定的航空器实行运行限制：
 - a) 在有关机场，完成超出附件16第I卷第3章噪声等级的航空器的逐步淘汰；和
 - b) 按照附录C中描述的平衡做法，充分评估可利用的解决有关机场噪声问题的措施；
3. 敦促考虑了上述决定条款2所述因素之后，仍允许在机场对经初始合格审定或重复合格审定符合附件16第I卷第3章规定的航空器的运行实行限制的国家：
 - a) 以按照附件16第I卷进行的合格审定程序所确定的航空器噪声情况作为此类限制的根据；
 - b) 按照平衡做法，使这种限制与有关机场的噪声问题相适合；
 - c) 在任何可能的情况下，使这种限制只限于局部，而不是全部停止在某一机场的运行；
 - d) 考虑到对没有合适的替代办法的航空运输服务（例如远程航班）可能造成的后果；
 - e) 考虑到发展中国家经营人的特殊情况，以便通过授予豁免权，避免给这些经营人带来不应有的负担；
 - f) 在可能的情况下逐步实行这种限制，以便考虑对受影响的航空器经营人的经济影响；
 - g) 给经营人一个合理的事先通知期限；
 - h) 考虑到对民用航空的经济和环境影响；和
 - i) 将所实施的一切限制通知国际民航组织以及其他有关国家；和
4. 进一步敦促各国不允许实行旨在停止经初始合格审定或重复合格审定符合附件16第I卷第4章和第14章噪声标准以及理事会通过的任何进一步严格度的航空器的任何运行限制。

附录F

土地使用规划和管理

鉴于土地使用规划和管理是噪声管理平衡做法的四大要素之一；

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

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

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

考虑到对当地社区利益而言，将这些改善保持到可行的最大程度是至关重要的；

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

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

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

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

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

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有害影响；和

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

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

认识到超音速航空器的适航合格审定能够在2020-2025年这个时间框架内进行。

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取得的进展，进一步减少了航空器的排放；

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

大会：

1. 要求理事会与其他相关的国际组织如世界卫生组织等合作，监测并增进了解航空排放的颗粒物、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颗粒物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，继续制定关于非挥发性颗粒物排放的合格审定要求；
4. 鼓励各成员国帮助制定关于非挥发性颗粒物排放的合格审定要求；
5. 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；
6. 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
7. 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；
8. 鼓励各成员国和有关其他各方采取行动，通过自愿措施限制或减少影响当地空气质量的国际航空排放，并使国际民航组织保持了解情况；
9. 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；
10. 要求理事会同各国和各利害攸关方一道努力推行和分享在机场适用的减少航空排放对当地空气质量不利影响的最佳做法；
11. 欢迎制定关于涉及当地空气质量的排放收费的指导，要求理事会使此种指导保持最新状况，并敦促各成员国交流关于实行此种收费的信息；和
12. 敦促各成员国确保尽可能最大程度地遵守并适当地考虑到国际民航组织关于与当地空气质量有关的排放收费的政策和指导原则。

第 A39/2 号决议*：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化

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；

* 保留声明的摘要清单将载于随后出版的《大会有效决议》文件中。

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

确认本组织关于环境的工作对17个联合国可持续发展目标（SDGs）中的10个做出了贡献，包括可持续发展目标13“采取紧急行动应对气候变化及其影响”；

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

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

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

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

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

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

认识到2010年国际民航组织大会第37届会议上通过并在2013年其第38届会议上再次确认的国际航空部门每年改进燃油效率百分之二和从2020年其将净碳排放保持在同一水平的全球理想目标，以及结合《巴黎协定》中的2摄氏度和1.5摄氏度温度目标正在开展工作以探索国际航空的长期全球理想目标；

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

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

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

还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

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

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

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

欢迎航空环境保护委员会（CAEP）商定了飞机二氧化碳标准排放的合格审定标准；

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

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

欢迎航空系统组块升级（ASBUs）的环境效益评估已完成组块0的评估，正在开展组块1的评估；

注意到2009年11月举行的航空与代用燃料会议（CAAF/09）核准了将可持续代用燃料用于航空，尤其是在短期至中期内使用现成燃料，作为减少航空排放的一个重要手段；

还注意到航空与代用燃料会议制定了一项国际民航组织的航空代用燃料全球框架（GFAAF），通过该框架已登记了所取得的进步，包括截至目前进行合格审定航空代用燃料的5条路径，以及这样燃料的第一个机场枢纽；

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

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

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

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

注意到按照大会A38-18号决议，国际民航组织根据“不让任何国家掉队”举措为协助编制和提交国家行动计划进行了重大能力建设战略和其他技术与财务援助，包括举办地区研讨会、制定和更新国际民航组织Doc 9988号文件——《有关制定国家减少二氧化碳排放活动的行动计划的指导》、交互式网络界面、国际民航组织燃料节省估算工具（IFSET）和国际民航组织环境效益工具（EBT）；

欢迎至2016年6月8日为止，代表全球国际航空运输量逾88%的94个成员国自愿编制并向国际民航组织提交其行动计划；

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

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

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

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

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

大会：

1. 决定本决议及A39-1号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量和A39-3号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场的措施（MBM）计划，取代A38-17号决议和A38-18号决议并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 要求理事会：

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

3. 重申：

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

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

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

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

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

8. 同意在大会第40届会议上，根据朝着目标迈进的进展情况、关于实现目标的可行性进行的研究以及各国提供的相关信息，审查上文第7段所列出的目标；

9. 要求理事会继续探索国际航空长期全球理想目标的可行性，其方式是进行详细研究，评估任何提出的目标的可实现性和影响，包括对所有国家特别是对发展中国家的增长和成本产生的影响，并将这项工作的进展情况提交国际民航组织大会第39届会议。对长期目标的评估应包括成员国就其致力于达成中期目标的经验所提出的资料；

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

11. 邀请那些选择编制或更新其行动计划的国家尽快并最好在2018年6月底以前向国际民航组织提交该项计划，且此后每三年提交一次，以便国际民航组织可以继续汇编实现全球理想目标的量化资料，并且该行动计划应包括关于各国考虑采取的反映各自国家能力和情况的一揽子措施的资料、关于实施该一揽子措施中选定措施所带来的预期环境效益的量化资料以及关于任何具体援助需要的资料；

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

13. 要求理事会协助分发关于理想目标的经济和技术研究报告和最佳做法，并在20182015年6月底以前继续为各国编制和更新行动计划提供指导和其他技术援助，以便各国进行必要的研究，并自愿向国际民航组织提交行动计划；

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

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

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

17. 要求理事会：

- a) 继续在向其成员国提供援助方面发挥关键作用，其方式是发布关于最佳做法的最新信息和提供指导及其他技术援助，以加强能力建设和技术转让，包括通过国际民航组织技术合作方案；
- b) 与其他国际组织建立进一步的伙伴关系巩固与其他国际组织的伙伴关系并在此基础上以满足国际民航组织各成员国的援助需要，包括通过国际民航组织的行动计划伙伴方案，将使国际航空排放减少的各成员国行动计划促进发展中国家获得现有的和新的财务资源、技术转让和能力建设，并就取得的成果以及进一步的建议在2018年底以前作初步报告，及向大会第40届会议提交报告；和
- c) 继续着手采取具体措施援助发展中国家，并便利其获得财务资源、技术转让和能力建设；

18. 要求各国：

- 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，并确保气候专委会以及其他联合国相关机构将来所作的国际评估包括航空器引起的对大气的任何影响的任何最新信息；
- b) 考虑采取鼓励在市场上推出更节省燃料的航空器的政策，并通过国际民航组织进行合作来交换信息及制定航空器寿命终止的最佳做法（例如通过航空器回收）的指导；
- c) 加快在研究和开发方面的投资，以便在2020年之前将效率更高的技术投入市场；
- d) 在考虑到航空系统组块升级（ASBUs）战略的情况下，加快开发和实施节省燃料的航线和空中航行程序，以减少航空排放，并与国际民航组织合作，使这些环境效益造福所有地区和国家的；

- e) 减少法律、安保、经济以及其他制度上的障碍，以便能执行新的空中交通管理运行概念，更具环境效益地利用空域；
- f) 根据各自国情，在国家行政机关内设定政策行动及投资的协调一致的做法，以便制定政策行动，加快航空清洁和可再生能源来源的适当开发、部署和使用，包括使用可持续的航空代用燃料的适当开发、部署和使用；
- g) 考虑采取激励措施，鼓励部署航空清洁和可再生能源来源，包括可持续的代用燃料；
- h) 考虑采取支持研究和开发以及加工技术和原料生产的措施，以便降低成本和支持可持续生产途径逐步扩大形成商业规模，同时虑及各国的可持续发展；
- i) 确认评估包括航空代用燃料在内的所有代用燃料的可持续性的现行做法，这些燃料应实现温室气体在生命周期内净排放量的减少，促进当地社会和经济的发展；应避免与食物和水的竞争；
- j) 采取措施，在现有做法或各类做法相结合的基础上，确保航空代用燃料的可持续性，并在国家一级监测航空代用燃料生产的可持续性，并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，包括关于航空代用燃料可持续性标准的协调一致；

19. 要求理事会：

- a) 为成员国就采用旨在减少或限制国际航空排放对环境影响的政策和措施继续制定和及时更新指南，并就减轻国际航空对气候变化的影响进行进一步研究；
- b) 鼓励各国合作，拟定预见性的分析模型，以评估航空的影响；
- c) 考虑到有关各方的利益，包括对发展中国家的潜在影响，继续评估各种措施的成本和效益，包括现有的措施，目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题；
- d) 协助各成员国与本地区的其他国家就研究、评价和制定程序进行合作，在全球的基础上限制或减少温室气体的排放，同时共同合作努力，通过它们不同的方案，取得最佳环境效益；
- e) 尽快通过飞机的二氧化碳排放合格审定标准；
- f) 更新航空器燃油燃烧的中、长期技术目标；
- g) 维护和更新国际航空减排运行措施的指南，并强调在国际民航组织空中航行计划（GANP）各个方面提高燃油效率；鼓励各国和利害攸关方发展最具环境效益的空中交通管理，推动并共享在机场采取的最佳做法；

- h) 继续开发和更新必要的工具和指南，以评估与改善空中交通管理相关的效益，并评估与实施航空系统组块升级（ASBUs）战略相关的环境效益；
- i) 鼓励各成员国并邀请业界、金融机构和其他国际组织积极参加信息和最佳做法的交流，并通过地区研讨会促进建立伙伴关系和将进一步推动转型至清洁、可持续航空能源资源的政策定义，包括可持续代用燃料；
- j) 继续维持国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）；
- k) 继续给出关于喷气机代用燃料未来使用情况的全球观点和说明温室气体生命周期的排放方面的变化，以便评估朝着实现全球理想目标取得的进展；
- l) 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；
- m) 与其他相关国际举措合作，包括人人享有可持续能源（SE4ALL）举措，以促进航空获取可再生能源；
- n) 与其他有关国际机构及业界合作，查明气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生潜在影响，并查明处理潜在气候变化影响的适应措施；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，包括还集成货运排放的国际民航组织碳排放计算器，并进一步制定和实施减少温室气体排放及强化本组织内部可持续性管理做法的战略。

附件

设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则：

- a) 基于市场的措施应支持国际航空部门的可持续发展；
- b) 基于市场的措施应支持减缓国际航空的温室气体排放；
- c) 基于市场的措施应有助于全球理想目标的实现；
- d) 基于市场的措施应透明且行政上简易；
- e) 基于市场的措施应具有成本效益；
- f) 基于市场的措施不应重复，并且国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；
- g) 基于市场的措施应尽量减少碳泄漏和市场扭曲；
- h) 基于市场的措施应确保，与其他部门相比，公平地对待国际航空部门；

- i) 基于市场的措施，在航空燃油效率方面以及在减少航空排放的其他措施方面，应认识到过去和未来的成就与投资；
- j) 基于市场的措施不应给国际航空施加不适当的经济负担；
- k) 基于市场的措施应便利对所有碳市场的适当准入；
- l) 基于市场的措施应酌情根据以二氧化碳减排量或避免排放量所衡量的绩效，相对于其他措施来进行评估；
- m) 基于市场的措施应包括微量豁免规定；
- n) 对于基于市场的措施产生的收入，强烈建议应该首先用于减缓航空器发动机排放对环境的影响，包括减缓和适应，以及援助和支持发展中国家；
- o) 通过基于市场的措施实现的减排，应在各国的排放报告中列明；和
- p) 基于市场的措施应考虑到共同但有区别的责任和各自能力的原则、特殊情况 and 各自能力、不歧视及机会均等和公平的原则。

第A39-3号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 全球基于市场措施 (MBM) 计划

鉴于大会A38-18号决议决定制定用于国际航空的全球基于市场的措施 (GMBM) 计划，供大会第39届会议做出决定；

忆及大会A38-18号决议要求理事会在成员国支持下，酌情考虑到国际航空发展的需要、航空业提出的建议及其他各种国际发展情况，并在不影响根据《联合国气变公约》进行的谈判的情况下，完成就全球基于市场的措施计划的各种可能备选方案的技术内容、环境和经济影响及其形式、包括就其可行性和切实性进行的工作；

还忆及大会A38-18号决议要求理事会在成员国支持下，查明包括成员国在内的存在的主要问题和困难，就全球基于市场的措施计划提出建议，以适当处理这些问题和各项关键设计要素，包括虑及各种特殊情况 and 各自能力的方法，以及从2020年开始作为一揽子措施的一部分实施这项计划的机制，该一揽子措施还包括实现国际民航组织的全球理想目标的各种技术、运行改进和可持续的代用燃料；

认识到国际民航组织是解决国际航空排放的适当论坛，和理事会、其环境咨询小组 (EAG) 和航空环境保护委员会 (CAEP) 为制定关于全球基于市场的措施计划及其设计要素 and 实施机制的建议所进行的大量工作，包括对各种义务分配做法的分析；

进一步忆及大会A38-18号决议要求理事会在成员国支持下，组织由各成员国及相关组织的官员和专家参与的国际航空全球基于市场的措施计划研讨会、讲习班；

认识到在2015年和2016年为所有地区举行了两轮全球航空对话（GLADs）研讨会；

注意到航空业反对分散的国家和地区基于市场的措施，支持制定单一的全球碳抵消计划，认为这是符合成本效益的措施，可补充包括技术、运行和基础设施措施在内的更为广泛的一整套措施；

认识到基于市场的措施不应重复，并且对国际航空二氧化碳排放量只应作一次性的考虑；

强调大会第38届会议关于制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划的决定，反映了成员国大力支持对国际航空业采取一个全球性解决方案，反对可能是分散的国家和地区基于市场的措施；

重申关切利用国际民用航空作为调集其他部门气候融资的收入的一个潜在来源，和基于市场的措施应确保，与其他部门相比，国际航空部门受到公平的对待；

回顾《联合国气变公约》和《巴黎协定》，并确认其在顾及国情差异的情况下反映共同但有区别的责任和各自能力的原则；

还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

欢迎《联合国气变公约》下的《巴黎协定》获得通过，并确认关于国际航空的全球基于市场的措施计划的相关工作及其实施将有助于实现《巴黎协定》所规定的各项目标；

鉴于《联合国气变公约》和《巴黎协定》规定了各种机制，例如，清洁发展机制（CDM）以及《巴黎协定》下的新的市场机制，有助于减少温室气体排放以支持可持续发展，这将特别惠及发展中国家；

欢迎《联合国气变公约》（UNFCCC）与国际民航组织在开发用于航空的清洁发展机制方法方面开展的合作；

认识到本决议不构成根据《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其他国际文书谈判的先例，不对谈判结果进行预判，不代表《联合国气变公约》、《巴黎协定》或其国际文书缔约国的立场；

大会：

1. 决定本决议以及A39-1号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量和A39-2号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——气候变化取代A38-17号决议和A38-18号决议，并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 确认在可供用于解决国际航空产生的二氧化碳排放的一揽子措施的所有要素，包括航空器技术、运行改进、可持续的代用燃料和全球基于市场的措施计划以及其他措施方面取得的进展，并申明最好使用在航空业内提供环境效益的航空器技术、运行改进和可持续的代用燃料；

3. 还确认尽管取得这一进展，但航空器技术、运行改进和可持续的代用燃料产生的环境效益可能无法提供足够的二氧化碳减排来应对国际航空运输量的增长，以便及时实现全球理想目标，即自2020年起，将国际航空产生的全球净二氧化碳排放量保持在相同水平；

4. 强调全球基于市场的措施计划具有补充实现全球理想目标的一揽子广泛措施的作用，不会给国际航空带来不适当的经济负担；

5. 决定实施一项全球基于市场的措施计划，以国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）形式来解决国际民用航空（即在一国离港并在另一国到港的民航航班）产生的高于2020年水平的二氧化碳排放总量的任何年度增长量，同时考虑到特殊情况和各自的能力；

6. 要求理事会继续确保做出一切努力，在使成员国采取的航空器技术、运行改进和可持续的代用燃料方面取得进一步进展，并反映在它们解决国际航空产生的二氧化碳排放的行动计划中，并监测和报告实施各项行动计划的进展情况，以及应制定一项方法，确保航空器运营人在某一特定年内计划下的抵消要求能够通过使用可持续的代用燃料予以削减，以便使一揽子措施中的所有要素都有所反映；

7. 要求理事会继续监测一揽子措施中的各项要素的实施情况，并审议必要的政策和行动，确保以均衡的方式使所有要素都取得进展，并增加持续实施非基于市场的措施所减少的排放量的百分比；

8. 确认各国，特别是发展中国家，在气候变化影响面前的脆弱性、经济发展水平、以及对国际航空排放的贡献等方面的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲；

9. 决定对国际航空碳抵消和减排计划采取分阶段实施的做法，以照顾到各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲，具体如下：

- a) 试办阶段在2021年至2023年实施，适用于自愿参加这个计划的国家。参加这个阶段的国家可从下文第11 e) i) 段决定其航空器运营人的抵消要求的基础；
- b) 第一阶段在2024年至2026年实施，适用于自愿参加试办阶段的国家以及任何其他自愿参加这个阶段的国家，并可依照下文第11 a)段计算抵消要求；
- c) 强烈鼓励所有国家自愿参加试办阶段和第一阶段，注意到已经自愿参加的发达国家正在发挥带头作用，另外几个国家也已经自愿参加了；
- d) 秘书处将在国际民航组织网站公布自愿参加试办阶段和第一阶段的国家的最新信息；
- e) 第二阶段在 2027 年至 2035 年实施，适用于 2018 年在以收费吨公里数表示的国际航空活动中其单个份额占到总收费吨公里数的 0.5%以上的国家，或者在从最高到最低收费吨公里数排列的国家名单中，其累计份额达到总收费吨公里数 90%的国家，但最不发达国家（LDCs）、小岛屿发展中国家（SIDS）和内陆发展中国家（LLDCs）不包括在内，除非它们自愿参加这个阶段；
- f) 强烈鼓励受到豁免或尚未参加的国家，特别是那些作为地区经济一体化组织成员的国家，尽早自愿参加这个计划。决定自愿参加这个计划或决定停止自愿参加这个计划的国家仅可从任何特定年份的1月1日开始，并且它们必须在前一年的6月30日以前将这项决定通知国际民航组织；

- g) 从2022年开始，理事会将每三年审查一次国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），包括审查它对国际航空增长的影响，将其作为理事会审议是否必须对下一阶段或遵守周期酌情作出调整的基础，并向大会建议这种调整，供其作出决定；

10. 决定国际航空碳抵消和减排计划应适用于两国之间相同航线上的所有航空器运营人，以期尽量减少市场扭曲，具体情况如下：

- a) 根据上文第9段纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均属国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求的范围；
- b) 根据上文第9段纳入国际航空碳抵消和减排计划的一个国家与另一个未被纳入该计划的国家之间航线上的所有国际航班均被免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，但保留简化的报告要求；和
- c) 根据上文第9段未被纳入国际航空碳抵消和减排计划的两国之间航线上的所有国际航班均免除国际航空碳抵消和减排计划的抵消要求，但保留简化的报告要求；

11. 决定从2021年起每年计算需要在特定年份由航空器运营人抵消的二氧化碳排放量，计算方法如下：

- a) 航空器运营人的抵消要求 = [% 部门部分 × (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量 × 既定年份部门的增长因子)] + [% 个别部分 × (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量 × 既定年份航空器运营人的增长因子)；
- b) 其中部门的增长因子 = (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量 — 2019年至2020年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的平均总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的总排放量；
- c) 其中航空器运营人的增长因子 = (特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的总排放量 — 2019年至2020年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的平均总排放量) / 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的总排放量；
- d) 其中%部门部分 = (100% - %个别部分) 和；
- e) 其中%部门部分和%个别部分适用于如下情况：
 - i) 2021年至2023年，100%部门部分和0%个别部分，不过每个参加国家可选择在此试办期间是否将其适用于：
 - a) 如上文所述，特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量，或
 - b) 2020年国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量；

- ii) 2024年至2026年，100% 部门部分和0% 个别部分；
- iii) 2027年至2029年，100% 部门部分和0% 个别部分；
- iv) 2030年至2032年，至少20%个别部分，理事会则在2028年向大会建议是否对个别部分百分率作出调整及调整程度；
- v) 2033年至2035年，至少70%个别部分，理事会则在2028年向大会建议是否对个别部分百分率作出调整及调整程度；
- f) 特定年份国际航空碳抵消和减排计划所涵盖的航空器运营人的排放量和总排放量不包括这一年免受该计划制约的排放量；
- g) 上文 11 b)分段和 11 c)分段内的排放量范围将在每年开始时重新计算，以便考虑到由于自愿参加或新的一个阶段或遵守周期的开始而增加的飞往和飞离各国的航线；

12. 决定新加入者¹免于适用国际航空碳抵消和减排计划，为期三年或直至其年排放量超过2020年总排放量的0.1%，以较早发生者为准。从随后的一年起，新加入者被纳入该计划并受到与其他航空器运营人同样方式的对待。

13. 决定，尽管有上述规定，国际航空碳抵消和减排计划不适用于以下低水平的国际航空活动，以避免行政负担：航空器运营人的国际航空业务每年产生的二氧化碳排放量不到10 000公吨；航空器最大起飞质量（MTOM）小于5 700千克；进行人道主义、医疗、消防作业；

14. 决定作为分阶段实施和豁免的结果，未被该计划所涵盖的排放量，不被指定为被纳入该计划的任何航空器运营人的抵消要求；

15. 注意到理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，在以下方面开展的工作：a) 建立监测、报告和核查（MRV）制度；b) 将由航空器运营人购买的能够顾及《联合国气变公约》的发展情况的建议排放单位标准；c) 国际航空碳抵消和减排计划下的登记处，并要求理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，尽快完成其工作，包括提供能力建设和协助，以便能从 2020 年起全面实施国际航空碳抵消和减排计划；

16. 决定设立为期三年的遵守周期，从2021年至2023年第一个周期开始，使航空器运营人能根据该计划协调其抵消要求，同时它们每年向航空器运营人所在国指定的登记处主管部门报告所需的数据；

17. 决定需要在国际航空碳抵消和减排计划中提供保障措施，以确保国际航空部门的可持续发展和防止给国际航空带来不适当的经济负担，并要求理事会决定启动此种行动的基础和标准，并确定可能的手段解决这些问题；

¹ 新加入者被定义为在该计划生效之时或之后开始从事属于该计划范围内的航空活动，并且其活动不是另一航空器运营人先前进行的航空活动的全部或部分延续的任何航空器运营人。

18. 决定为上文第9 g) 段提到的目的以及为推动国际航空部门的可持续发展和该计划的有效性，理事会从2022年起每三年对国际航空碳抵消和排放计划（CORSIA）进行一次定期审查，供大会审议。除其他外，定期审查应包括：

- a) 评估：实现国际民航组织全球期望目标的进展；该计划对各国和航空器运营人的市场和成本影响和对国际航空的影响；该计划的设计要素的运作情况；
- b) 考虑该计划的改进将能支持《巴黎协定》的宗旨，特别是长期温度目标；和更新该计划的设计要素，以便改善实施、提高成效和尽量减少市场扭曲，同时亦顾及改变该计划的设计要素如对监测、报告和核查要求带来的后果；和
- c) 在2032年底对该计划的终止、其2035年之后的延长或任何其他改进进行一次特别审查，包括考虑航空器技术、运行改善和可持续代用燃料对于实现国际民航组织的环境目标所作的贡献；

19. 决定国际航空碳抵消和减排计划或大会决定的任何其他计划将是一项适用于国际航空二氧化碳排放的基于市场的措施；

20. 要求采取以下行动，以期从2020年起实施国际航空碳抵消和减排计划建立必要的机制：

关于实施监测、报告和核查制度，

- a) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，制定关于根据国际航空碳抵消和减排计划实施监测、报告和核查制度包括简化的监测、报告和核查程序的标准和建议措施及相关指导材料，供理事会在2018年以前通过；
- b) 其航空器运营人进行国际航行的所有成员国根据监测、报告和核查的标准和建议措施，为从2019年1月1日起的实工作制定必要的安排；

关于排放单位标准（EUC），

- c) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，为支持该计划下的航空器运营人购买适当的排放单位，制定标准和建议措施（SARPs）以及关于排放单位标准（EUC）的指导材料，同时亦顾及《联合国气变公约》和《巴黎协定》第6条的相关发展情况，供理事会尽快但不晚于2018年通过；
- d) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，建立排放单位标准（EUC）问题的常设性技术咨询机构，以便就国际航空碳抵消和减排计划所使用的符合资格的排放单位向理事会提出建议；
- e) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，酌情定期审查排放单位标准（EUC）的标准和建议措施及相关指导材料，以便促进与《巴黎协定》下未来的相关决定之间的兼容性；

关于设立登记处，

- f) 理事会在航空环境保护委员会的技术协助下，为支持根据该计划制定登记处，编制政策和相关指导材料，供理事会在2018年以前通过；
- g) 理事会在国际民航组织的支持下，设立一个统一的中央登记处，不迟于2021年1月1日起运作；
- h) 各国按照国际民航组织的指导，为设立自己的登记处或由国家集团设立的集团登记处制定必要的安排，或为参加其他登记处作出安排；

关于国际航空碳抵消和减排计划的治理

- i) 理事会根据需要，在常设技术咨询机构和航空环境保护委员会的支持下，监督国际航空碳抵消和减排计划的运作；

关于监管框架，

- j) 成员国采取必要行动，以确保到2020年为遵守和执行该计划建立必要的国家政策和监管框架。

21. 决定《联合国气变公约》和《巴黎协定》建立的机制所设定的排放单位符合在国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）中使用的资格，只要它们与理事会就避免重复计算和使用时间和期限的决定以及航空环境保护委员会对此提出的技术意见取得一致；

22. 决定国际民航组织和成员国采取一切必要行动，为从 2020 年起实施国际航空碳抵消和减排计划提供能力建设和协助，并建立伙伴关系，包括：

关于实施监测、报告和核查制度，

- a) 理事会采取必要行动，为制定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和协助，以照顾到成员国从2019年1月1日起实施监测、报告和核查制度所需的能力建设和协助，包括从2017年起在各地区组织研讨会和培训，并在需要时提供财政支持，特别是向自愿参加试办阶段和需要支持进行这项工作的国家提供这种支助；
- b) 成员国之间建立伙伴关系，以便在实施监测、报告和核查制度上进行合作；

关于设立登记处，

- c) 理事会采取必要行动，为制定和实施成员国的行动计划扩大提供能力建设和协助，以照顾到成员国设立登记处所需的能力建设和协助，包括从2017年起在各地区组织研讨会和培训，并在需要时提供财政支持，特别是向自愿参加试办阶段和需要支持进行这项工作的国家提供这种支助；

d) 成员国相互之间建立伙伴关系，就设立自己的登记处或由国家集团设立的集团登记处以及进行可能的试点实施等方面进行合作；

23. 决定国际航空碳抵消和减排计划采用符合上文第20段排放单位标准（EUC）的排放单位；

24. 要求理事会促进采用能够惠及发展中国家的方案所产生的排放单位，并鼓励各国拟定本国的航空相关项目；

25. 要求理事会探索进一步拟定航空相关方法，用于各种抵消方案，包括《联合国气变公约》下的机制或其他方案，并鼓励各国使用这些方法来采取行动减少航空二氧化碳的排放，这可能会进一步促使国际航空碳抵消和减排计划使用实施这些方案所产生的信用额，而不重复计算减排量。

第 A39-4 号决议：修订《国际民用航空公约》第五十条第一款

已于2016年10月[日]在蒙特利尔召开其第三十九届会议；

注意到缔约国普遍希望扩大理事会成员数目；

考虑到适宜在理事会增加四个席位，并因此将成员数目从三十六个增至四十个；和

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

大会：

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

对《公约》第五十条第一款第二句进行修订，以“四十”取代“三十六”；

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

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

a) 该议定书应由大会主席和及其秘书长签署；

b) 该议定书应开放供已批准或加入上述《国际民用航空公约》的所有国家批准；

c) 批准书应交存国际民用航空组织；

d) 该议定书应于第一百二十八份批准书交存之日对已批准它的国家生效；

e) 秘书长应立即通知所有缔约国该议定书每一批准书的交存日期；

f) 秘书长应立即通知上述《公约》所有缔约国该议定书的生效日期；和

- g) 对于在上述日期之后批准该议定书的所有缔约国，该议定书于其批准书交存于国际民用航空组织之日生效。

第 A39-5 号决议：批准修订《国际民用航空公约》第五十条第一款的议定书

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

鉴于大会认为上述修订尽快生效是非常适宜的；

大会：

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

第A39-6号决议：对《国际民用航空公约》第五十六条的修订

已于2016年10月1日在蒙特利尔召开其第三十九届会议；

注意到缔约国普遍希望扩大空中航行委员会成员数目；

考虑到将该机构的成员数目从十九个增至二十一个是适宜的，和

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

大会：

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

“《公约》第五十六条中的‘委员十九人’改为‘委员二十一人’”；

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

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

- a) 该议定书应由大会主席和及其秘书长签署；
- b) 该议定书应开放供已批准或加入上述《国际民用航空公约》的所有国家批准；
- c) 批准书应交存国际民用航空组织；
- d) 该议定书应于第一百二十八份批准书交存之日对已批准它的国家生效；

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

第A39-7号决议：批准关于修订《国际民用航空公约》第五十六条的议定书

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

鉴于大会认为上述修订尽快生效是非常适宜的；

大会：

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

第A39-8号决议：民用航空的利益冲突

认识到利益冲突可能妨碍有效、独立和客观公正的管理，从而对航空安全和安保构成风险；

确认需要合格业界人员的经验和专业知识，并从中获益，以帮助确保可以提供重要的监管监督职能；

忆及大会37届会议将“审议关于利益冲突的指南”这一项目引入法律委员会的总体工作方案，随后经法律委员会、理事会和大会第38届会议核准，使其优先次序得以提升；

了解根据2003年10月31日联大通过的《联合国反腐败公约》，各国有义务努力采用、维持和加强促进透明度和防止利益冲突的制度；

考虑到附件19 —《安全管理》和国际民航组织的指导材料明确了各国需要建立一项战略，以缓解因民用航空利益冲突产生的潜在问题；和

确信各国需要分享有关旨在发现、避免、缓解和管理民用航空利益冲突的政策和措施；

大会：

1. 敦促尚未采取如此行动的国家考虑制定正式的法律框架，用以发现、避免、缓解和管理民用航空利益冲突；
2. 请各国：

a) 在国家层级审查其国内法律制度中有关旨在发现、避免、缓解和管理民用航空利益冲突的措施和做法是否充分，以确保和加强民航监管活动的透明度和问责制，并在其特殊情况和其履行监管义务以处理利益冲突给航空安全和安保带来的风险的能力之间取得平衡；和

b) 必要时，颁布法律和制定系统、守则和做法，以提高对民用航空潜在利益冲突的认识；

3. 敦促各国确保执行各项规则和措施，以发现、避免、缓解和管理涉及民用航空安全监督的利益冲突；

4. 责成理事会为增进成员国的利益，为收集、分析、传播和推广处理利益冲突的最佳做法提供便利，同时利用各国和联合国及其他国际组织范围内现有的专门知识；

5. 请秘书长继续从各国和相关政府间组织收集有关旨在发现、避免、缓解和管理民用航空利益冲突的信息，以便推动对这一问题的研究；

6. 请秘书长制定一份参考文件，用于查明各个附件和手册中涉及利益冲突的所有条款；

7. 责成法律委员会定期审查民用航空利益冲突问题；和

8. 促请各国在实施本决议的过程中，包括在提供专门知识和信息方面，向秘书长提供全力支持和协助。

第A39-9号决议：推动1999年蒙特利尔公约

回顾其A37-22号决议附录C关于批准由本组织主持制定并通过的各项文书以及关于推动1999年蒙特利尔公约的A38-20号决议；

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

认识到需要一个公平、公正和方便的制度，以便赔偿损失；

大会：

1. 敦促所有缔约国支持和鼓励普遍遵守1999年5月28日订于蒙特利尔的统一国际航空运输某些规则的公约（1999年蒙特利尔公约）；

2. 敦促尚未这样做的所有缔约国尽快成为1999年蒙特利尔公约的当事国；和

3. 指示秘书长，如果有缔约国提出请求，视情况就批准过程提供协助。

4. 宣布本决议取代A38-20号决议。

第A39-10号决议：推动2010年北京公约和北京议定书

忆及题为“推动2010年北京公约和北京议定书”的A37-23号决议；

忆及在本组织主持下制定和通过的关于批准文书的A37-22号决议附录C；和

认识到为应对新的和正在出现的威胁而扩大和加强全球航空安保体系的重要性；

大会：

1. 敦促所有国家支持并鼓励普遍采用《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（2010年北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（2010年北京议定书）；
2. 敦促所有国家尽快签署和批准2010年北京公约和北京议定书；
3. 指示秘书长，如成员国有此要求，对其批准过程酌情提供协助；和
4. 宣布本决议取代A38-19号决议。

第A39-11号决议：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39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A37-22号决议。

附录A

一般政策

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

鉴于避免摩擦，促进世界和平赖以维系的国家之间和人民之间的合作是适宜的；

大会：

重申法律在避免和解决世界各国之间和人民之间的冲突和争议以及特别是在本组织实现其宗旨和目标方面的重要作用。

附录B

国际航空法公约草案核准程序

大会决议如下：

以下内容构成核准公约草案的程序：

1. 法律委员会认为可以作为定稿发给各国的任何公约草案应当连同有关该草案的报告一并提交理事会。
2. 理事会可以采取其认为适当的行动，其中包括向缔约国及其确定的其他国家和国际组织发送该草案。
3. 在发送公约草案时，理事会可以加注评论，并给予各国和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A37-22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；

敦促迄今尚未这样做的所有缔约国尽快批准尚未生效的对《芝加哥公约》的上述修正 [即关于修正最后条款以便增加阿拉伯文和中文作为公约正式文本的几项修正]，以及2016年通过的对第五十条第一款和第五十六条的那些修订；

敦促尚未批准关于在《芝加哥公约》中纳入第三条分条和第八十三条分条议定书的所有缔约国予以批准；

敦促迄今尚未这样做的所有缔约国尽快批准其他国际航空法文书，特别是1999年《蒙特利尔公约》、2001年《开普敦公约》和《航空器议定书》、2009年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》和2014年《蒙特利尔议定书》；

敦促已批准有关文书的国家向秘书长提供其在批准和执行此类文书过程中使用的并可作为样本协助同一过程中其他国家的文字和文件的副本；和

指示秘书长与各国进行合作，采取本组织可采取的一切可行措施，应要求向在批准和实施航空法文书过程中遇到困难的国家提供援助，包括组织和参加讲习班或研讨会，以促进国际航空法文书的批准进程。

附录D

航空法的讲授

大会，考虑到航空法的专业讲授对于本组织和各国不容置疑的重要性和培养对这一重要主题的知识适宜性；

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；

注意到各国在2014年4月4日于蒙特利尔举行的国际航空法会议上通过了关于修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约》的议定书，以及会议决定不在议定书内纳入关于犯罪和其他行为的清单，但建议对2002年公布的国际民航组织第288号通告 — 《关于不循规/扰乱性旅客法律问题的指导材料》进行更新；

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；

要求理事会鼓励不循规旅客法律问题任务组继续其工作，包括就本附录所载关于在民用航空器上所犯某些违法行为的示范立法进行内容审查，并向法律委员会第37届会议报告；和

决定以该任务组的工作成果为基础，在其下一次常会上审查本附录。

关于在民用航空器上所犯某些违法行为的示范立法

第1节：在民用航空器上针对机组人员实施的攻击和其他干扰行为

任何人在民用航空器上犯有任何下列行为均构成违法：

- 1) 针对机组人员实施无论身体上还是言语上的攻击、恐吓或威胁，而且此类行为干扰了机组人员履行职责或降低了机组人员履行这些职责的能力的；
- 2) 拒绝遵循机长或机组人员代表机长为确保航空器或机上任何人员或财产的安全或为维护机上良好的秩序和纪律而发出的合法指示的。

第2节：在民用航空器上实施攻击和其他危害安全或危及良好秩序和纪律的行为

- 1) 任何人在民用航空器上犯有对他人的人身暴力行为或性攻击或儿童性侵犯行为均构成违法。
- 2) 任何人在民用航空器上犯有任何下列行为的，如果此类行为可能危害航空器或机上任何人员的安全或如果此类行为危及航空器上的良好秩序和纪律的，均构成违法：
 - a) 对他人实施无论身体上还是言语上的攻击、恐吓或威胁的；
 - b) 故意造成财产损坏或损毁的；
 - c) 饮用酒精饮料或使用药物导致中毒的。

第3节：在民用航空器上所犯的其他违法行为

任何人在民用航空器上犯有任何下列行为均构成违法行为：

- 1) 在盥洗室吸烟，或以可能危害航空器安全的方式在其他地方吸烟；
- 2) 损坏航空器上的烟雾探测器或任何其他安全装置；
- 3) 操作被禁止操作的便携式电子装置。

第4节：管辖权

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

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

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

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核准；

鉴于CNS/ATM系统现有的法律框架，即《芝加哥公约》、其附件、大会决议（特别包括GNSS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4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。

第A39-12号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划

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

鉴于为实现这一目标，本组织制定了战略目标，包括安全和能力及效率的目标；

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有效实施地区和国家计划和举措的重要性；

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

注意到理事会批准了全球航空安全计划（GASP）第二版和批准了全球空中航行计划（GANP）第五版；

大会：

1. 核准全球航空安全计划（GASP）第二版和全球空中航行计划（GANP）第五版分别作为安全和空中航行的全球战略方向；

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

3. 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；

4. 决定这些全球计划应当提供一个框架，在此框架内将制定和实施地区、次地区和国家实施计划，从而确保旨在增强国际民用航空安全、能力和效率的努力的统一性和协调一致；

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

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

7. 敦促各成员国、业界和供资机构为协调的实施国际民航组织全球航空安全计划和全球空中航行计划提供必要的支持，避免重复努力；

8. 要求各国并请其他利害攸关方合作，根据全球航空安全计划和全球空中航行计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；

9. 指示秘书长促进、提供和有效传播全球航空安全计划和全球空中航行计划；和

10. 宣布本决议取代国际民航组织关于安全和空中航行的全球计划的A38-2号决议。

附录A

全球航空安全计划（GASP）

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

认识到安全是国际民航组织、各成员国和所有其他利害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效益；

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；

认识到有必要通过提供相关安全信息，保持公众对航空运输的信心；

认识到采取积极主动的做法建立一个战略来建立优先顺序、目标和指标来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已经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；

注意到通过把行动重点放在最需要的领域，使用全球航空安全计划之中的安全管理原则强化安全的意愿；

注意到制定全球航空安全路线图，作为协助航空界通过所有利害攸关方的有条理的共同参考框架，执行《全球航空安全计划》中提出的安全倡议的行动计划；和

注意到需要协助成员国实施安全管理原则并减轻查明的运行问题的风险；

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，应该战略性地用来支持那些安全监督成熟程度无法令人接受的国家或地区；

3. 敦促成员国通过实施本文件所附的安全举措支持全球航空安全计划的目标。

4. 敦促各成员国、地区安全监督组织（RSOOs）、地区航空安全小组（RASGs）和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，建立与全球航空安全计划的目标相一致的优先事项、目标和指标以期减少航空器事故数量和比率；

5. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，要保证在其领土飞行的每一个外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要时采取适当行动以维护安全；和

6. 鼓励国际民航组织根据需要继续制定全球航空安全路线图。

附录B

全球空中航行计划（GANP）

鉴于增强航空运行的安全、能力和效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了A38-12号决议 — 具体与空中航行有关的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明；

认识到全球空中航行计划作为运行战略与环境保护整体措施组成部分的重要性；和

认识到许多国家和地区正在为本国空中航行的现代化制定新一代计划；

大会：

1. 指示理事会利用全球空中航行计划（GANP）中的指导，以便制定国际民航组织在空中航行领域的技术工作方案，并将其列为优先事项；

2. 敦促理事会为各国提供全球空中航行计划中宣布的标准化路线图，作为国际民航组织工作的一个基础；

3. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动，这些活动在顾及运行需要的情况下，根据全球统一的目标确定各项优先次序、目标和指标；

4. 呼吁各国考虑将全球空中航行计划指导原则作为高效运作的环保措施；

5. 呼吁各国、地区规划实施小组（PIRGs）和航空业界及时向国际民航组织提交并相互提供关于全球空中航行计划执行情况的信息，包括从实施其规定中吸取的经验教训；

6. 邀请地区规划和实施小组利用国际民航组织的标准工具或妥当的地区工具来监测并且与国际民航组织合作分析空中航行系统的实施状况；

7. 责成理事会在地区绩效显示板和年度全球空中航行计划中公布分析结果，起码包括提供关键的实施优先工作和使用航空环境保护委员会认可的方法估计取得的环境效益；和

8. 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协调和配合其计划，以确保全球兼容与协调一致。

第A39-13号决议：哈龙替代品

认识到航空器灭火系统对飞行安全的重要性；

认识到卤化碳氢化合物（哈龙）用于民用航空器灭火系统的主要灭火剂已有五十多年；

鉴于哈龙由于释放促成臭氧消耗和气候变化，根据国际协定已不再生产；

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

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

认识到在能够使用替代品之前，每种哈龙的使用必须符合与航空器有关的严格规定；

认识到航空器制造行业已经建立了利害攸关方参与制定共同解决办法的机制，以便在切合实际的时间框架内在货舱内应用哈龙替代品；

认识到国际协定禁止生产哈龙，目前只能完全通过回收、再生和再利用获取哈龙。因此，需要对哈龙气体的再生实行严格控制，防止将被污染的哈龙提供给航空业的可能性；和

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

大会：

1. 敦促各国及其航空业加强开发和实施可接受的哈龙替代品，用于航空器货舱灭火系统；

2. 敦促各国确定和监测其哈龙的储备及哈龙的质量；

3. 鼓励国际民用航空组织继续就民用航空使用哈龙替代品的问题与国际航空器系统防火工作组和通过联合国环境规划署臭氧秘书处的技术和经济评估小组的哈龙技术备选办法委员会与臭氧秘书处合作；

4. 鼓励各国与发动机、辅助动力装置应用方面的行业联盟，以及航空航天工业协会国际协调理事会建立的货舱哈龙替代品工作组开展协作；

5. 鼓励各国支持采取措施以确保当未发生威胁安全的失火事件时将不必要的哈龙排放降至最低程序，并确保更好地管理和储存现有存量哈龙；

6. 指示理事会对2024年时间框架的某一指定日期后提交型号合格审定申请的航空器所用的货舱灭火系统规定使用哈龙替代品；和

7. 宣布本决议取代A38-9号决议。

第A39-14号决议：通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标

鉴于本组织的一项主要目标仍然是确保世界范围国际民用航空的安全；

鉴于确保国际民用航空的安全既是成员国的集体责任也是其各自的责任；

鉴于根据《国际民用航空公约》第三十七条，各成员国承允在关于航空器、人员、机场、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及组织方面进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

鉴于在世界范围的基础上改进国际民用航空的安全要求所有利害攸关方的积极协作；

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

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

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

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

鉴于国际民航组织的地区合作政策致力于就国际民用航空的技术和政策等方面尽可能向各成员国提供援助、咨询和其他任何形式的支持，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；

认识到并非所有成员国均有必要的人员、技术和财务资源来充分进行安全监督；

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

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

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

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

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

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

大会：

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

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

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

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

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

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

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

8. 敦促各成员国酌情将飞行程序方案用于基于性能导航的实施；

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

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

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

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

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

14. 要求理事会向大会下届常会报告全面的援助方案的总体实施情况；和

15. 宣布本决议取代A38-5号决议。

第A39-15号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

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

鉴于航空运输是促进和加快国家和国际一级经济可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成员国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各成员国；

鉴于需要各成员国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写相关指导材料和研究报告；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，按照“不让任何国家掉队”的举措，愈加重视制定政策标准的实施；

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成员国制定政策和做法，以促进全球化、商业化和自由化和营造一个有利于国际航空运输可持续发展的优良环境；和

鉴于各成员国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义；

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第39届会议闭幕时所存在的政策：

附录A — 国际航空运输的经济管理

附录B — 税收

附录C — 机场和空中航行服务

附录D — 航空数据和统计

附录E — 预测、规划和经济分析

2. 敦促各成员国注意这些政策和理事会和秘书长在国际民航组织的相关文件中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各成员国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是提供本组织为开展航空运输工作所要求的全面和及时的统计和其他信息；

4. 敦促各成员国在其监管职能方面必须顾及国际民航组织制定的关于国际航空运输经济监管的政策和指导材料，例如Doc 9587号文件所载的《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》；

5. 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挑战，以确保航空运输对各成员国特别是发展中国家的经济和社会福利做出尽可能最佳的贡献；

6. 要求理事会在其认为有益于关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求成员国专家代表的意见，其中包括设立由此类合格专家组成的专家组或秘书处研究小组，通过开会或通信的方式开展工作并向航空运输委员会做出报告；

7. 要求理事会在根据待处理问题的数量和重要性证明有理由召开此类会议时以及在有可能对其采取建设性行动的情况下，召开所有成员国均可参加的大会或专业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段；

8. 要求理事会和秘书长向成员国并在成员国中间传达和推广国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

9. 要求理事会和秘书长采取必要的步骤，以便落实大会有关本组织各项航空运输活动的决议和决定，并监督和协助各成员国落实国际民航组织在航空运输领域的政策；

10. 要求理事会对国际民航组织航空运输政策的综合声明不断进行审查，并在需要对声明做出修改时向大会提供咨询意见；

11. 要求理事会不断审查和更新国际民航组织在航空运输领域的政策和指导材料，针对变革和成员国的需求做出响应同时保持他们以之为基础的核心原则；和

12. 宣布本决议取代A38-14号决议。

附录A

国际航空运输的经济管理

第I节 基本原则和长期愿景

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

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，成员国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于有必要针对航空运输领域不断变化的监管和运行环境做出调整，并且本组织为此制定了政策指南，包括示范条款和航空服务协议范本，以促进对国际航空运输的监管；

鉴于提供定期和可靠的航空运输服务对于国家经济发展，特别是发展中国家，包括那些依赖旅游业的国家至关重要；

鉴于本组织通过了旨在促进国际航空运输自由化的长期愿景，其中声明：“我们作为国际民航组织的成员国，决心积极促进国际航空运输的持续自由化，以便让所有利害攸关方和经济整体受益。我们应该根据需要确保尊重安全和安保的最高水平，以及所有国家及其利害攸关方公平和均等的机会的原则为指导”；

鉴于各成员国遵守《公约》的规定而且普遍遵循《国际航班过境协定（IATA）》以及其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文件，可促进并有助于实现本组织的目标；和

鉴于制定国际航空运输政策和监管时要适当兼顾消费者的利益，

大会：

1. 敦促所有成员国在政策制定和监管做法中虑及并应用国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景；

2. 鼓励各成员国以适合不同需求和情况的步伐和方式寻求市场准入自由化，并适当虑及所有利害攸关方的利益、不断变化的商业环境和基础设施的要求，以及为确保所有国家持续有效地参与而制定的与安全保障措施有关的原则，包括特别虑及发展中国家利益和需求的原则；

3. 敦促各成员国在监管做法方面，避免采取可能影响国际航空运输有序、可持续及协调发展的单边和治外措施，并确保不要在不适当顾及特殊性的情况下将国内政策和立法适用于国际航空运输；

4. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》、《1999年蒙特利尔公约》和其他旨在规范国际航空运输的国际民航组织文书当事方的成员国对此事给予紧急考虑；

5. 敦促所有成员国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》，在国际民航组织登记有关国际民用航空的所有协定和协议，从而提高透明度；

6. 敦促各成员国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排在执行过程中产生的严重问题，以及在自由化进程中所取得的任何重大进展；

7. 敦促各成员国在航空服务协定框架内交换市场准入权时适当考虑到航空货运服务的特点，并给予适当的权利和运营灵活性，以便推动这些服务的发展；

8. 敦促各成员国在处理涉及起落时段分配和夜航限制等问题时，适当考虑其他国家的需要和关注，并且尽一切努力以透明和非歧视的方式，通过相关各方之间的协商解决问题，同时尊重并遵循国际民航组织有关管控机场航空器噪声的“平衡做法”原则；

9. 敦促各成员国和有关利害关系方在政策制定以及监管和运行做法方面虑及并实行国际民航组织关于消费者保护的高层次、非约束性、非规定性核心原则，并就其在实施过程中取得的经验或遇到的问题向国际民航组织做出及时通报；

10. 鼓励各成员国利用国际民航组织航空服务谈判（ICAN）机制并从中受益，这将便利和增进其航空服务谈判及磋商的效率；

11. 要求理事会完成对各国可据以对市场准入实行自由化的国际协定的审查工作，继续制定一项国际协定以便对航空承运人所有权和控制权实行自由化，并制定一项具体的国际协定以便利对航空货运服务实行进一步的自由化，同时虑及国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景以及各国的经验和成就，其中包括在双边、地区和多边层面达成的现行市场准入自由化协定，以及第六届世界航空运输大会（ATConf/6）期间提出的各类建议；

12. 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，从而决定是否再合适时机向成员国建议在更广泛的基础上运用的相似或其它措施；和

13. 要求理事会继续对成员国在国际航空运输监管方面的政策和做法开展比较和分析研究，包括对航空服务协定条款的比较和分析研究，并与成员国分享此类信息；

第II节 航空承运人的所有权和控制权

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

鉴于为市场准入而指定和授权航空公司应按照国家步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和安保进行有效的监管控制；

鉴于航空公司的指定和授权标准的扩大或灵活适用会有助于创造这样一个运行环境，使国际航空运输以稳定、高效和经济的方式发展和兴盛，并有助于达到使各国参与自由化进程这一目标，且不妨碍各国对航空安全和安保的义务；和

鉴于国家间的发展目标的实现正日益得到合作安排的促进，其形式是地区经济集团和象征着密切关系和利益共同体的职能性合作；

大会：

1. 敦促各成员国根据需求和形势，认识到地区或次地区经济集团内部共同利益的概念以及国际民航组织建议的措施，通过诸如在双边航空运输协定或指定规定中免除所有权和控制权限制等各种现行措施，继续对航空承运人的所有权和控制权实行自由化；

2. 敦促各成员国依据包括有关方面商定或将商定的航空运输协定在内的相互可接受的条款和条件，接受其中所作的指定，并允许其中规定的航空公司行使同一集团内的一个或多个国家，尤其是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；

3. 敦促各成员国承认地区或次地区经济集团内利益共同体的概念，作为一个或多个国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个国家，并且由该另一个或多个国家或其国民实际所有和有效控制的航空公司的有效根据；

4. 敦促各成员国考虑使用航空公司指定和授权的替代标准，包括由国际民航组织制定的标准，并采取灵活和积极的做法，以照顾到其他国家使航空承运人所有权和控制权自由化的努力，而不损害安全和安保；

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的成员国不断向理事会提交关于其经验的信息，使本组织拥有可能会对成员国有所助益的信息；

6. 要求理事会在愿意加入国际航班经营的地区或次地区经济集团的成员国提出要求时，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成员国提出要求时向其提供援助，并迅速向各国通报关于此类合作安排的信息；

第III节 监管安排和竞争领域的合作

鉴于国家层面单方面采取的经济、金融和运行方面的某些限制影响国际航空运输的稳定性并且导致不公平的歧视性贸易行为，有悖于《公约》的基本原则，不利于国际航空运输的有序协调发展；和

鉴于本组织已经为各国制定出包括关于竞争事项在内的政策指南，以促进国际航空运输管理做法和措施的协调一致及兼容并蓄；

大会：

1. 敦促各成员国在处理国际航空运输业务运营和相关的竞争问题时，充分顾及公平和均等的机会的原则；

2. 敦促各成员国制定适用于航空运输的竞争法律和政策，同时顾及国家主权和国际民航组织关于竞争问题的指南；

3. 敦促各成员国在处理有关国际航空运输的问题时，包括在核准联盟和合并的情况下，鼓励地区和/或国家竞争主管当局之间开展合作；

4. 鼓励成员国将《公约》规定的、国际民航组织政策和指南中体现的竞争、非歧视、透明、统一、兼容和合作的基本原则纳入国家立法、规则和条例以及航空服务协定；

5. 请理事会开发诸如交流论坛这类工具，以增进各国之间的合作、对话和交流有关竞争的信息，从而促进形成可兼容的国际航空运输管理方法；和

6. 要求理事会持续监控国际航空运输竞争方面的发展情况，并根据需要对其有关公平竞争的相关政策和指导进行更新。

第IV节 服务贸易

鉴于世界贸易组织（“世贸组织”）通过的《服务贸易总协定》已经包括了国际航空运输的某些方面；和

鉴于国际民航组织已经积极促进所有有关方面理解《国际民用航空公约》条款和国际民航组织在国际航空运输方面的特殊任务和作用；

大会：

1. 重申国际民航组织需要继续探索未来的管理安排并拟订应对国际航空运输面临的挑战的建议和提案，以便对影响它的内部和外部变化做出回应；

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

3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；

4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的成员国：

a) 确保国家各管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业直接参与谈判；

b) 确保各位代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；

c) 考虑到相对于那些非世贸组织成员的国际民航组织成员国的权利和义务；

- d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和安保诸方面之间的密切联系；
 - e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
 - f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；
5. 要求世贸组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：
- a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的自由化；
 - b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和安保的基本责任；和
 - c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；
6. 要求理事会：
- a) 继续发挥全球领导作用，促进和协调经济自由化进程，同时确保国际航空运输的安全、安保和环境保护；
 - b) 提前主动跟踪服务贸易中可能影响国际航空运输的发展变化，并随后通知成员国；和
 - c) 促进国际民航组织、世贸组织及涉及服务贸易的其他政府间和非政府组织之间继续开展有效的沟通、合作和协调。

附录B

税收

鉴于对国际航空运输征税，例如对航空器、燃油和消耗性技术供应品、国际航空运输企业的收入以及对此种服务的销售或使用征税，可能对国际航空运输运营带来不利的经济上和竞争上的影响；

鉴于Doc 8632号文件中所载的《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》对收费和收税作了概念上的区分，即：“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而收税则是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于一些成员国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通征收的款项（其中若干可归类为国际航空运输销售或使用税）正在激增是引起极大关注的事项；

鉴于有关航空器发动机排放物的款项征收已在大会A39-1号决议《国际民航组织有关环境保护的持

续性政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量》(附录H——航空对当地空气质量的影响)中提及；和

鉴于Doc 8632号文件中的国际民航组织关于税收的政策补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的性质和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；

大会：

1. 敦促各成员国遵循载于Doc 8632号文件的《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》，并避免对国际航空进行歧视性征税；
2. 敦促各成员国避免在航空运输领域重复征税；和
3. 要求理事会继续推广国际民航组织关于税收的政策，监控其发展情况，并在必要时更新其政策。

附录 C

机场和空中航行服务

第I节 收费政策

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据；

鉴于Doc 9082号文件所载的《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》对收费和税收作了概念上的区分，即“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所附成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本地用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项，已在大会A39-1号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量》(附录H——航空对当地空气质量的影响)，以及大会A39-2号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——气候变化中单独提及；

鉴于已指示理事会拟订建议，以便在国际民用航空机场和空中航行服务的提供者收取费用以收回提供这些服务所付成本并从中产生其他合理收入所依据的原则问题上，以及在就此所采用的方法问题上对成员国提供指导；和

鉴于制定航空运输基础设施和全球航空系统组块升级(ASBUs)要求具备必要的资金和筹资以支持其实施；

大会：

1. 敦促各成员国确保《公约》第十五条得到充分遵守；

2. 敦促各成员国依据《公约》第十五条和Doc 9082号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中表述的原则收回其为国际民用航空提供或共同提供机场和空中航行服务所付的成本，而不论机场和空中航行服务运营的组织结构如何；

3. 敦促各成员国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本；

4. 敦促各成员国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一成员国因任何其他成员国的航空器使用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. 敦促各成员国在国家立法、规章或政策中以及航空运输协定中采纳Doc 9082号文件中所阐述的非歧视、与成本挂钩、透明度和协商的原则，以确保机场和空中航行服务提供者予以遵守；

6. 敦促各成员国确保Doc 9082号文件中所列出的目前国际民航组织关于机场和空中航行服务提供者安保措施及职能的成本回收政策得到实施，以使安保使用费合理、具有成本效益，并促进世界范围内的协调一致；和

7. 要求理事会继续制定或酌情完善关于为航空运输基础设施、适当的监督职能以及航空运输系统筹资的指导，包括支持全球航空系统组块升级模块中所述运行改善的各种机制；

第II节 航空基础设施经济学和管理

鉴于在全球提供机场和空中航行服务的成本将继续上升，以处理日益增长的交通量；

鉴于成员国日益重视提高提供机场和空中导航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；

鉴于成员国呼吁本组织提供建议和指导，以推广平等回收机场和空中航行服务成本的方法；

鉴于各成员国正日益将机场和空中航行服务的运营交给商业化和私有化的实体，而其对于《公约》及其各附件中规定的各国的义务和国际民航组织在经济领域的政策和指导材料可能缺乏认识 and 了解，而且各国正在使用多国设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；和

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

大会：

1. 提醒各成员国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；

2. 鼓励各成员国虑及经济可行性及用户和其他相关各方的利益，审议建立运行机场的自主实体和空中航行服务提供者；

3. 敦促各成员国通过善治促进高质量的空中航行服务的效绩；
4. 敦促各成员国在收回多国空中航行设施和服务成本方面进行合作，并考虑使用国际民航组织关于全球导航卫星系统成本分摊的政策指导；
5. 要求理事会继续制定国际民航政策和指导材料，从而促进提高机场和空中导航服务的提供和运行效率，改善成本效益，其中包括为提供者和用户之间开展务实合作奠定基础；
6. 要求理事会根据需要进行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；和
7. 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，以便增强各成员国及其机场和空中航行服务实体的认识和实施水平；

附录D

航空数据和统计

鉴于国际民航组织的航空数据和统计方案为促进国际航空运输的规划与可持续的发展之目的，提供了一个独立的和全球性的基础；

鉴于每一成员国承诺其国际航空公司将按照《公约》第六十七条提交理事会所要求的数据和统计数字；

鉴于理事会还遵照《公约》第五十四和第五十五条，拟定了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施的数据和统计数字的要求；

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和统计的要求；

鉴于本组织有必要从各国收集关于年度航空燃油消耗的数据和统计，以监测和报告与国际航空运输及相关基础设施的运行方面相联系的经济措施的潜在影响；

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

鉴于在收集和发布航空数据和统计方面表现活跃的国际组织间开展合作可以增进数据的范围、覆盖率和质量，避免重复性工作，并使各国的负担得以减轻；

鉴于国际民航组织在处理 and 传播航空数据和统计方面的作用让各国能够将其用作促进健全而经济地运作的国际民用航空服务的安全和有序增长的一种重要工具；

鉴于国际民航组织通过制定一套电子工具一直在不断努力，以使有关航空数据和统计的进程高效和有效，以便回应各成员国日益变化的需求；

大会：

1. 敦促各成员国提名航空数据和统计联络人，并尽一切努力，及时将其提交给国际民航组织，并尽可能以电子形式提交；

2. 鼓励各成员国在提供和获取航空数据和统计时使用现有的电子工具，并通过提供支助和反馈，以及分享相关知识及经验，积极参与开发这类工具；

3. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家，定期审查国际民航组织收集的数据和统计，以便更加有效地满足本组织及其成员国的需要，为监测本组织在实现战略目标方面的效绩确立必要的衡量标准，并改进数据和统计数字的统一性、成员国报告的完整性和及时性，以及分析的形式和内容；和

4. 要求理事会：

- a) 继续探索在收集和发布航空数据、统计和分析方面与联合国、其所属机构和其他国际组织一道开展更密切合作的方式；
- b) 在适当基础上做出安排，由国际民航组织按照要求向成员国提供援助，以改进航空数据、统计和分析及向本组织提供的统计报告；
- c) 开发一种能够协调统一不同来源的航空数据和统计的进程，以便利提供各国进行知情决策时所需要的准确、可靠和一致的数据；和
- d) 根据《公约》所载的原则和规定及本组织的相关决定，建立、主办和管理一个平台，航空界可以籍此分享并推广其数据、统计和电子工具。

附录E

预测、规划和经济分析

第I节 预测和规划

鉴于成员国出于各种规划和实施的目的，需要对全球和地区民用航空未来的发展做出预测；

鉴于理事会在履行其航空运输经济领域的持续职能时，必须预见到可能需要本组织采取行动的未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效绩，并侧重于安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展和环境保护；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；

大会：

1. 要求理事会编制和更新民用航空未来趋势和发展态势的预测，并使成员国可以得到这些数据；
2. 要求理事会编制和更新单独的一套长期业务量预测，根据这种预测可以制作各种目的的专门或较详细的预测，例如空中运输系统规划和环境分析；和
3. 要求理事会不断审查和改进预测方法和程序。

第II节 经济分析

鉴于各成员国、国际组织、金融机构以及旅游、航空和贸易界均一直十分关注有关国际航空运输的经济分析，包括航空对全球、区域和国家经济的贡献；

鉴于目前有关航空在世界各国经济中日益重要的作用的信息严重缺乏；

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所开展的经济研究促进了中立和客观性，并导致产生了更公平的航空公司收入分享制度；和

鉴于国际民航组织需要经济分析，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的；

大会：

1. 要求理事会指示秘书长，制定一个对航空活动进行经济衡量的方法框架，包括航空业对国内生产总值（GDP）的贡献、航空业创造的工作岗位数量、航空消费和航空对收支平衡的影响；
2. 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；
3. 要求理事会指示秘书长，制定有关评估新措施的经济影响、开展成本效益或成本有效性分析及编制商业案例的方法和程序，以满足本组织、地区性空中航行规划组织、环境规划机构和本组织其它活动的需要；和
4. 要求理事会监控进展情况，就具有全球重要性的重大问题开展研究，并与各国、国际组织和航空业分享其分析结果。

第III节 航空邮件

鉴于航空邮件是国际航空运输领域的一个有机组成部分，而且正在日益受到电子商务的影响；

大会：

1. 敦促各成员国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟（UPU）的会议上考虑到对国际民用航空的影响；和

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

第 A39-16 号决议：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明

鉴于理事会以技术援助和技术合作的形式批准了新的技术支助政策，且大会第38届会议核准了这些政策；

鉴于“技术合作”是由国家和/或组织要求和出资并通过技术合作局在成本回收基础上实施的项目，有关该项目的直接和间接成本均收回；

鉴于“技术援助”是国际民航组织向国家提供的援助，由经常预算和/或自愿基金出资，并根据项目性质和持续时间通过任何局/办事处实施；

大会：

1. 决定本决议各附录构成国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明，这些政策指截至大会第39届会议闭幕时存在的政策；

2. 宣布本决议取代A36-17号决议。

附录A

国际民航组织技术合作和技术援助方案

鉴于民用航空的增长和改善能够对各国的经济发展做出重要贡献；

鉴于民用航空对于所有国家尤其是发展中国家的技术、经济、社会和文化进步及其次地区、地区和全球合作是重要的；

鉴于国际民航组织能够援助各国发展其民用航空，同时促进本组织战略目标的实现；

鉴于1949年8月15日联合国经济和社会理事会的第222（IX）A号决议于1949年11月16日经联大决议批准，并经国际民航组织大会A4-20号决议核准，其中要求联合国系统所有各组织充分参与经济发展的技术援助扩大方案，而国际民航组织作为联合国在民用航空领域的专门机构，于1951年开始执行技术合作和技术援助项目，其资金来源于依据以上决议而设立的联合国技术援助专门账户；

鉴于1983年至1995年经历的高额赤字使得有必要界定新的技术合作和技术援助政策以及技术合作局新的组织结构；

鉴于执行新的技术合作和技术援助政策得到大会第31届会议核准，其基础是逐步执行核心工作人员概念、把技术合作局纳入本组织的结构中、建立国际民航组织目标施行筹资机制、以及在20世纪90年代执行的技术合作局新的组织结构，新政策使技术合作和技术援助方案的成本大幅降低，并使财务状况得到极大改善；

鉴于新政策的目标强调了技术合作和技术援助方案对在全球执行国际民航组织标准和建议措施及空中航行规划（ANPs）的重要性，以及对发展需要国际民航组织技术合作或技术援助的各发展中国家的民航基础设施和人力资源的重要性；

鉴于将标准和建议措施的实施予以标准化和进行监测仍是本组织的重要职能，且重点已放到国际民航组织在开展实施工作及支助缔约国方面所起到的作用；

鉴于A35-21号决议鼓励理事会和秘书长采取一种按商业导向做法的结构和机制，以便能够与供资伙伴和受援国建立起富有成效的伙伴关系；

鉴于理事会同意应该给予技术合作局更大程度的运作灵活性，同时对技术合作和技术援助活动进行适当监督和控制；

鉴于本组织的所有技术合作活动在可能的情况下继续以成本回收为原则，并应该采取措施，将行政和运作成本降至最低；

鉴于本三年期及今后的技术合作和技术援助方案和相关行政和业务服务费用（AOSC）基金收入不能精确估算，可能会根据国际民航组织掌控之外的各种要素大幅变动；

鉴于理事会就经常预算和行政和业务服务费用基金之间经常方案向技术合作局提供服务及技术合作局向经常方案提供服务的成本分摊问题通过了一项成本回收政策。

大会：

技术合作和技术援助方案

1. 认识到技术合作和技术援助方案对促进本组织战略目标的实现的重要性；
2. 重申在国际民航组织规则、条例和程序范围内执行的技术合作和技术援助方案是国际民航组织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；
3. 重申应在现有财务资源内，在地区办事处一级和在实地加强国际民航组织技术合作和技术援助方案，以使技术合作局能更加切实有效地发挥作，但有一项谅解：不得增加项目的开支；
4. 重申技术合作局是国际民航组织为了整个国际民用航空界的利益协助各国弥补其民用航空领域缺陷的主要工具之一；
5. 确认应通过明确划分每个局的任务和活动、加强合作以及更密切地协调技术合作和技术援助方案，以避免重复和冗余，从而增强国际民航组织技术合作和技术援助活动的协调；
6. 重申如果行政和业务服务费用基金在任何确定的财政年度运作结束时出现赤字，这一赤字首先应该由行政和业务服务费用基金累计的结余来填补，要求经常方案预算予以支助应该作为最后手段；

7. 要求秘书长执行提高效率的措施，逐步减少用于技术合作和技术援助项目的行政支助开支；

8. 重申本组织针对提供给技术合作局的支助服务收回的成本必须直接且仅与项目运行相关，以便将行政支助费用控制在最低水平；

国际民航组织作为公认的民用航空机构

9. 建议各捐助国、筹资机构和其它发展伙伴，包括航空业界和私营部门，在任何适当的情况下，优先考虑让国际民航组织负责技术合作和技术援助领域民用航空项目的确定、拟订、分析、实施和评估，并要求秘书长与此类实体和潜在的受援国继续联系，以便将国际民航组织作为执行机构，对发展民用航空的资金进行分配；

10. 建议接受双边或其他由政府发起的援助的国家考虑利用国际民航组织技术合作和技术援助方案来帮助支助实施其民用航空相关方案的价值；

扩大国际民航组织技术合作和技术援助活动

11. 重申技术合作局在采用以商业为导向的做法时，需要确保维护国际民航组织的良好声誉；

12. 重申有必要把由国际民航组织提供的技术合作和技术援助扩大到直接参与民用航空的非国家实体（公共或私营），以推动实现国际民航组织的战略目标，此种合作和援助将包括，除其它外，那些一贯由国家民用航空当局提供、而在某种程度上正在被私营化的活动，但是对此国家仍然应当根据《芝加哥公约》为所提供的服务质量并使其符合国际民航组织的标准和建议措施继续承担责任，并要求秘书长在开始同非国家实体进行谈判时立即将项目的技术问题通告有关民航当局；

13. 重申国际民航组织应该应要求，向在各缔约国民用航空领域里实施旨在加强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）扩大提供技术合作和技术援助服务；并指示秘书长在个案的基础上，考虑此类实体请国际民航组织在传统的技术合作和技术援助领域提供合作和援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施，在适用的情况下，也符合受援国所公布的有关国家政策和规定；

技术合作和技术援助协定

14. 重申国际民航组织在其技术合作和技术援助方案的框架内，使用信托基金（TF）协定、管理服务协定（MSA）、民用航空采购服务（CAPS）和其它必要的框架协定及筹资安排，为执行民航项目的利害攸关方提供最大限度的合作和援助；和

15. 满意地看到各国更多地利用这些安排以在民用航空领域得到技术合作和技术援助。

附录B

技术合作和技术援助方案的筹资

鉴于在民用航空领域进行技术合作和技术援助的可用资金不足以满足民用航空的需要，在发展中国家尤为如此；

鉴于技术合作方案除少数例外之外，是由为其自己的项目供资的发展中国家提供资金；

鉴于技术援助方案是通过国际民航组织自愿基金并通过本组织的经常预算予以供资；

鉴于尤其最不发达国家的民用航空管理局所需的支助最多，同时，还最依靠金融机构和部门行业资助其技术合作项目；

鉴于联合国开发计划署的供资主要针对的是民用航空之外的发展部门，其对民用航空活动的财务捐助已经显著减少到国际民航组织技术合作和技术援助方案1%以下的水平，但联合国开发计划署继续在国家一级为国际民航组织提供行政支持；

鉴于民用航空技术的迅速发展要求发展中国家在航空地面设施上大量支出，以跟上这一发展，并继续加大对国家航空人员进行培训的要求，而这超出了其财政资源和培训设施的能力；

鉴于大会引入了国际民航组织目标施行筹资机制，以调动额外资源，用于必要的技术合作和技术援助项目，支持标准和建议措施以及空中航行规划所列的设施和服务得到执行，以及执行与国际民航组织审计有关的建议和纠正所查明的缺陷；

鉴于供资机构期望其资助项目的实施者能够迅速有效地实施项目，并能提供关于项目活动和财务状况的详细而实时的资料；

大会：

1. 要求筹资机构、捐助国和其它发展伙伴，包括业界和私营部门，给予发展中国家航空运输分支行业的发展以更优先的地位，并要求理事会主席、秘书长和秘书处加强与联合国，包括联合国开发计划署的接触，以增加其对于国际民航组织技术合作和技术援助项目的捐款；

2. 提请筹资机构、捐助国和其它发展伙伴注意，国际民航组织是有关民用航空的联合国专门机构，并以此身份被联合国认定为向发展中国家的民用航空项目提供技术合作和技术援助的专门权威机构；

3. 敦促与筹资来源有关的缔约国提请其驻这些组织的代表注意向民用航空项目提供合作和援助的价值，特别是当这些项目对于国家关键的航空运输基础设施的提供和/或经济发展必不可少时；

4. 敦促各缔约国对民用航空发展给予高度优先地位，并在为此寻求外部合作和援助时，通过某一适当级别的政府机构与筹资机构讲明希望国际民航组织作为执行机构参与实施可能得到资助的民用航空项目；

5. 鼓励发展中国家采取行动，从所有适当来源寻求发展其民用航空的资金，以补充从国家预算、筹资机构、捐助国和其它发展伙伴获得的资金，以便使这一发展以可行的最大速度取得进展；

6. 认识到来自捐助者的预算外捐助将使技术合作和技术援助方案在民用航空安全、空中航行安保、

环境保护和效率方面扩大给各国的服务，从而进一步促进战略目标的实现，尤其是标准和建议措施的执行以及纠正审计所查明的缺陷；

7. 授权秘书长代表国际民航组织技术合作和技术援助方案接收对技术合作和技术援助项目的财务和实物捐助，包括来自国家、筹资机构和其它公共和私人来源的奖学金、研究金、培训设备和培训资金形式的自愿捐助，并充当国家之间授予奖学金、研究金和提供培训设备的中介；

8. 敦促有能力的国家通过国际民航组织自愿基金，向国际民航组织技术合作和技术援助方案提供额外资金，用于实施民用航空项目；

9. 鼓励各国和其它发展伙伴，包括行业界和私营部门，为国际民航组织目标施行筹资机制捐款，使它们能够参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；和

10. 要求理事会向发展中国家提供咨询和援助，帮助它们争取得到筹资机构、捐助国和其它发展伙伴的支助，以实施国际民航组织地区和次地区的安全和保安方案，如合作制定运营安全和持续适航性方案（COSCAP）以及航空保安合作方案（CASP）。

附录C

技术合作和技术援助方案的实施

鉴于国际民航组织的宗旨是确保全世界国际民用航空的安全而有序的发展；

鉴于实施技术合作和技术援助项目在实现国际民航组织战略目标方面是经常方案下所做努力的补充；

鉴于各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询、技术合作和技术援助，以执行标准和建议措施，并通过加强其行政管理、使其基础设施现代化和开发其人力资源来发展其民用航空；

鉴于迫切需要根据国际民航组织普遍安全监督审计计划/持续监测做法（USOAP CMA）和普遍保安审计计划（USAP）的结果采取有效后续和补救行动，以便为解决查明的缺陷，包括重大安全和安保关切，向各国提供支持；

鉴于提供给技术合作和技术援助方案的预算外资金使国际民航组织能够通过其技术合作局向各国提供初步支持，以便处理通过普遍安全监督审计计划持续监测做法、国际民航组织经协调的核实访问（ICVMs）和USAP审计查明的缺陷；需要

鉴于技术合作局或国际民航组织之外的任何其他第三方在实施项目时符合标准和建议措施，会极大地加强世界范围内民用航空的安全、保安和效率；

鉴于事后评估可以成为确定航空项目的影响和规划今后项目的宝贵工具；

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营）越来越多地要求国际民航组织通过技

术合作局，在传统的技术合作和技术援助领域提供咨询、技术合作和技术援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施；

大会

1. 提请要求技术合作和技术援助的缔约国注意以民航总体规划为基础的经过良好界定的项目所产生的优势；

2. 提请各缔约国注意通过由国际民航组织执行的次地区和地区项目所提供的合作和援助，如 COSCAPs 和 CASPs；并敦促理事会考虑到此种项目的巨大利益而对通过技术合作和技术援助方案管理和执行的此种项目继续给予高度优先的地位；

3. 敦促各国制定综合培训方案，对其国家民航技术、运营和管理人员的培训给予高度优先的地位，并提醒各国提供适当的此种培训的重要性，以及提供适当奖励措施的必要性，以留住此类人员，在他们完成其培训后在其各自领域工作；

4. 鼓励各国将其努力集中于现有培训中心的进一步发展上，并向所在地区的地区培训中心提供支持，在不能在国家内进行此种培训时，可为其国家民航人员提供高级培训，以提高该地区自力更生的能力；

5. 敦促通过国际民航组织接受技术合作和技术援助的国家避免项目实施方面的延误，为此，应按照国家项目协定的条件确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；

6. 提请各缔约国注意民用航空采购服务（CAPS），这是国际民航组织向发展中国家提供的购买高价值的民用航空设备和订立技术服务合同的一项服务；

7. 要求各缔约国，尤其是发展中国家，鼓励完全合格的技术专家提出申请，以列入国际民航组织技术合作和技术援助方案的专家备用名册中；

8. 鼓励各国利用技术合作局在成本回收的基础上提供的质量保障服务，来监督在国际民航组织技术合作和技术援助方案之外由第三方所执行的项目，包括审查其对国际民航组织标准和建议措施的遵守情况；和

9. 鼓励各国和各捐助方将事后评估纳入其民用航空项目，并将其作为项目规划和执行的一个组成部分，同时为此提供经费。

第A39-17号决议：国际民航组织航空志愿者方案

鉴于根据《公约》第三十七条，各缔约国承允在关于航空器、人员、机场、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及组织方面进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

鉴于许多缔约国很难落实根据《公约》承担的义务以及在执行国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的水平方面仍存在很大差距；

鉴于一些国家财政和人力资源能力不足，无法充分地解决本国民用航空系统中的缺陷；

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

鉴于需要并且应当向各国提供援助，解决国际民航组织安全和保安审计中发现的不足之处，发展执行国际民航组织标准和建议措施的能力，应对影响各国航空系统的各种紧急情况 and 促进自力更生和增长；

回顾联合国大会第70/129号决议 — 将志愿服务纳入和平与发展工作：下一个十年及其后的行动计划；

鉴于自愿服务内容丰富和具有普遍性及价值，能够成为世界范围内各国和各伙伴的强有力发展的工具和资产，应该充分利用自愿服务作为技术支助的补充资源的潜力；和

鉴于来自国际民航组织、航空界、各国和私营部门的熟练和经验丰富的航空专业人员是知识的宝贵来源，能够有助于民用航空的可持续发展。

大会：

1. 推动自愿服务，使之成为具备资格的专家积极参与全世界民用航空可持续发展的重要而有益的工具；
2. 核准理事会就建立和宣传国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）所作的各项决定；
3. 鼓励国际民航组织、各国、航空业界和私营部门技能娴熟和经验丰富的航空专业人员，通过国际民航组织航空志愿者方案，作为志愿者切实参与和融入国际民航组织的技术援助/合作方案和项目；
4. 邀请各缔约国酌情考虑让国际民航组织航空志愿者方案成为技术援助/合作的对象；
5. 强调为志愿者行动提供足够的手段对于充分借助自愿服务和国际民航组织航空志愿者方案的潜力而言至关重要；
6. 鼓励各缔约国和有能力这样做的其他利害攸关方与国际民用航空界进行协调，通过提供财政和人力资源，支持发展中国家和最不发达国家努力履行根据《国际民用航空公约》承担的义务，参与到国际民航组织航空志愿者方案中来；
7. 邀请各捐助国、金融机构和其他发展伙伴通过国际民航组织航空志愿者方案，提供持续的资金，支持国际民航组织航空志愿者方案的管理、监测和实施；和
8. 促请理事会支持和协助宣传国际民航组织航空志愿者方案。

第A39-18号决议：国际民航组织关于航空安保持续政策的综合声明

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A38-15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A38-15号决议中包括附录A至I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39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39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A38-15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做杀伤性武器、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，对航空设施包括陆侧区域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A27-12号决议和A29-16号决议仍然有效；

认识到各种犯罪活动不当利用航空部门，包括非法航空运送麻醉品和精神药物；

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

忆及大会第37届会议通过的关于航空安保的宣言；

忆及2011年和2012年举行的国际民航组织航空安保地区会议通过的联合声明；

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

忆及2012年9月在蒙特利尔举行的高级别航空安保会议的公报以及会议的结论和建议；

满意地注意到为实施理事会于2010年2月17日通过的国际民航组织综合航空安保战略（ICASS）及其七个战略重点领域所采取的行动。该战略为2011年—2016年三年期的国际民航组织航空安保活动提供了框架；

铭记从实施国际民航组织综合航空安保战略过程中汲取的宝贵经验，它为应对当前和未来的航空安保挑战奠定了依据和坚实的基础，并应被用来制定全球航空安保计划（GASeP），作为不断加强航空安保的未来全球框架；

铭记联合国安全理事会第2309（2016年）号决议 — 恐怖行为对国际和平与安全造成的威胁：航空安保；

认识到为制定并完善全球航空安保计划与成员国全球磋商以及推广力度的重要性；和

认识到本组织有必要继续实施国际民航组织综合航空安保战略，直至全球航空安保计划充分制定并被批准实施。

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，旨在飞行中破坏民用航空器的所有非法干扰行为和未遂行为，以及机上和地面人员的丧生；
3. 重申航空安保必须继续作为国际民用航空组织及其成员国的最高优先事项来对待，并提供充分的资源；
4. 要求所有成员国确认其对于国际民航组织既定政策的坚决支持，单独地和相互合作地运用最有效的安保措施，以防止非法干扰行为和惩罚任何此类行为的罪犯、策划者、赞助者、及同谋者的供资人；
5. 重申国际民用航空组织对促进一致和统一解决成员国之间就影响全世界国际民用航空安全而有序运营事宜可能产生的问题的责任；
6. 指示理事会作为一项紧迫的优先事项继续其关于非法干扰行为预防措施的工作，以国际民航组织综合航空安保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. 感谢各成员国在2014年-2016年的三年期期间以人力和财务资源形式向国际民航组织全面航空安保战略提供自愿捐助；

8. 敦促所有成员国继续在财务上支持本组织通过国际民航组织综合航空安保战略开展编入经常性方案预算以外的航空安保活动；

9. 指示理事会在建立基于明确和集体的航空安保目的与目标及得到具体和可衡量指标支持的全局航空安保计划时，审议从国际民航组织综合航空安保战略汲取的经验，指导国际民航组织、各国和利害攸关方确保航空安保的持续改进；

10. 指示理事会责成航空安保专家组加快编制全球航空安保计划，并在2017年下半年之前将该计划提交给理事会，以便对其进行批准以及就其与各成员国和主要利害攸关方进行磋商；

11. 敦促所有成员国积极参与全球和地区协商，以便使全球航空安保计划真正具有全球性，同时反映国家和地区层面的愿望、需求和优先事项。

附录B

制止非法干扰民用航空行为的 国际法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

a) 国际航空法律文书

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

大会：

1. 敦促尚未成为《关于在航空器内所犯违法行为和某些其他行为的公约》（东京，1963年）、《关于制止非法劫持航空器的公约》（海牙，1970年）、《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》（蒙特利尔，1971年）和《蒙特利尔公约1988年补充议定书》、《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》（蒙特利尔，1991年）、《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（北京，2010年）、《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（北京，2010年）以及《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉的议定书》（2014年，蒙特利尔）的缔约方的成员国成为这些公约的缔约方。各项航空安保法律文书成员国的名单可从www.icao.int网站国际民航组织条约汇编项下查阅；

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

3. 要求理事会指示秘书长继续提醒各国成为《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《蒙特利尔公约》的1988年补充议定书、《关于制止非法劫持航空器的公约》的2010年补充议定书、《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉》的2014年议定书和《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》缔约方的重要性，并提供在成为这些文书缔约方中遭遇任何困难的国家所要求的援助。

b) 颁布国家立法和缔结适当协定

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

大会：

1. 要求各成员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. 要求各成员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

技术安保措施的实施

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

鉴于显然需要加强与人员、其客舱和货舱行李、货物、邮件、信袋和快递包裹的运输相关的所有阶段和过程的安保以及保护民用航空免受网络攻击，以及对机场陆侧区域的威胁和内部人员发起或协助发起的攻击；

鉴于机读旅行证件通过改进证实旅行者及航空机组身份的证件的完整性以加强安保；

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

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

鉴于对航空货运和邮件的整个威胁要求必须采取全球性做法制定和实施安保规定和最佳做法，包

括与世界海关组织（WCO）、万国邮政联盟（UPU）和国际海事组织（IMO）等相关国际组织进行合作；

鉴于确保政府机构、机场当局和航空器经营人采取安保措施的责任由成员国承担；

鉴于实施国际民航组织倡导的安保措施是预防非法干扰民用航空行为的有效手段；

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

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

鉴于需要进行技术和做法创新，实现有效和高效的航空安保和简化手续措施和确定安保检查制度的未来；

大会：

1. 敦促理事会给予通过与当前对国际民用航空安保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，特别是附件17所要求或建议的以及理事会所建议的措施；

3之二. 重申各国有责任在考虑到不断演变的威胁的基础上在其领土内实施有效的航空安保措施；

4. 敦促各成员国通过全面持续地落实附件17 —《安保》和附件9 —《简化手续》中与安保相关的规定加强其对有关航空安保的现行标准和建议措施（SARPs）以及程序的实施力度，监督其实施情况，作为紧急事项弥补差距或不足，采取一切必要步骤预防非法干扰国际民用航空的行为，并适当注意国际民航组织《航空安保手册》（Doc 8973号文件 — 限制发行）中所载的指导材料，以及国际民航组织受限制访问网站上所提供的其他与安保有关的指导材料；

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

6. 鼓励各成员国与行业建立伙伴关系，制定、试用和实施有效的安保措施；

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

- a) 为了交流信息和及早发现对民用航空运行的安保威胁，酌情扩大各国和业界之间现有的合作机制；
- b) 共享与安保预防措施有关的专长、最佳做法和信息，包括检查和检查技巧，侦测炸药、机场安保行为侦测、对机场工作人员的检查 and 背景检查、人力资源发展和相关技术的研究与开发；
- c) 利用现代技术侦测违禁材料，预防将此类材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；
- d) 确定基于风险的、适当和与威胁相称的、有效、高效、操作上可行、经济上可持续和可持续运作的，并顾及了对旅客和合法贸易的影响的航空安保措施；
- e) 处理液体、气溶胶和凝胶（LAGs）炸药持续构成的威胁，包括实施所需技术解决方案以逐步解除在客舱行李中携带液体、气溶胶和凝胶的限制；
- f) 对来自对液体、气溶胶和凝胶实施检查的国家的航班，与来自对液体、气溶胶和凝胶实行限制的国家的航班，同等对待；
- g) 加大保障航空货运和邮件安保系统努力的力度，办法是：
 - i. 建立强有力、可持续和适应性强的航空货运安保框架；
 - ii. 有效实施健全的安保保障；
 - iii. 就航空货运和邮件安保采取整体供应链做法；
 - iv. 建立和加强对航空货运和邮件安保的监督和质量控制；
 - v. 开展双边和多边努力以协调各项行动，以便统一和加强航空货运和邮件安保及保障全球航空货运供应链；
 - vi. 同其他国家分享最佳做法和所吸取的经验教训，以便提高航空货运和邮件安保的整体水平；和
 - vii. 加强强化航空货运和邮件安保能力建设的各项举措；
- h) 考虑遥控驾驶航空器系统的潜在安保脆弱性，以防止非法干扰；
- i) 确保就对于民用航空空域的威胁和风险进行评估，以及各国及时向相关利害关系方提供关于对民用航空产生的所有可能风险的信息；
- j) 通过与所有利害关系方合作开展以下行动，应对针对陆侧区域，包括针对候机楼发起攻击的风险：
 - i. 在有效和可持续性的安保措施与为旅客提供便利的需求之间保持切实的平衡；
 - ii. 实施一组灵活且切实的基于风险的措施，并明确有关各方的责任；
 - iii. 避免在候机楼内部或附近区域出现人群聚集的地方；和
 - iv. 维持时刻保持警惕、威慑、预防、在不断变化的威胁面前以协调一致的方式应对和适应的文化；和

k) 确保保护民用航空免受网络攻击和网络威胁。

8. 要求各成员国提高使用其信息交流机制，尤其是使用由航空承运人提供的预报旅客资料（API），以加强航空安保和减少对旅客的风险，同时确保对隐私和公民自由的保护；

9. 要求各成员国并在尊重其主权的同时通过合作及协调行动，以便一致、高效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；

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

11. 要求理事会指示秘书长：

- a) 确保在安保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安保项目；
- c) 通过应有关国家要求举行的提高认识的地区和次地区航空安保活动，继续促进制定有效和创新性安保进程和概念，包括与行业利害攸关方和设备制造商合作，制定下一代旅客和货物检查流程；
- d) 继续与航空安保专家组合作，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，包括对可进入机场安保设施的旅客以外的人员进行检查和实施安保控制措施；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安保管制；以及甄选和培训安保措施的执行和实施人；
- e) 促进制定相互承认的进程，以便协助各国实现互惠安排，包括一站式安保安排，这些安排承认各国航空安保措施的同等性，这些措施在这些国家取得同样的成果，这些安排还立足于商定的全面和持续的验证进程以及就其航空安保系统有效地交流信息；和
- f) 继续与航空安保专家组协商以处理其他威胁和风险，包括对航空安保的网络威胁，以及对机场陆侧区域和空中交通管理安保的风险；

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成员国对新的和现有的针对航空的威胁做出回应，并实施有关民用航空安保的规范和程序的《航空安保手册》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. 指示理事会责成秘书长和航空安保专家组确保定期审议和更新国际民航组织全球风险背景综述，该综述为航空安保提供了风险评估方法，各成员国可考虑利用该声明进一步制定本国风险评估，以及列入基于风险的评估，同时提出供通过附件17或国际民航组织任何其他文件中的新的和经修订航空安保措施时采纳的建议；

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

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

附录D

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安保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《北京公约》、《芝加哥公约1988年补充议定书》、《2010年制止非法劫持航空器公约的补充议定书》以及2014年《关于修订〈关于在航空器内的犯罪和犯有某些其它行为的公约〉的议定书》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. 敦促各成员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. 敦促各成员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的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. 敦促各成员国进行合作，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. 谴责成员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成员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. 要求各成员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向国际民航组织及时提交的正式报告，应该载有全面而可靠的信息，并且构成评价和分析此种行为的基础；和

鉴于国际民航组织关于非法干扰行为的在线数据库是迅速传播与航空安保事故征候相关信息的有
效工具，成员国可随时通过国际民航组织加密门户网站（<https://portal.icao.int>）进行查阅；

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安保专家组一道，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

国际民航组织普遍安保审计计划

鉴于国际民航组织普遍安保审计计划（USAP），已经成功地完成了A38-15号决议附录E的任务；

鉴于本组织的主要目标之一仍然是确保在全世界范围国际民用航空的安保；

鉴于各成员国承诺遵守附件17和附件9中与安保相关的规定；

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

忆及确保民用航空安保的最终责任都在各成员国；

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

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

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

虑及理事会批准了一个及时处理重大安保关切（SSeCs）的机制；

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

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

考虑到理事会已批准在2013年第二个周期审计完成后将持续监测做法（CMA）适用于普遍安保审计计划；和

考虑到普遍安保审计计划持续监测做法自2015年1月1日起开始全面实施；

忆及大会第38届会议要求理事会报告普遍安保审计计划持续监测做法的总体实施情况；

大会：

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

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

3. 要求理事会确保普遍安保审计计划继续并监测各国有效实施航空安保监督系统的重要内容、遵守国际民航组织与安保有关的标准和建议措施以及实施国家纠正行动计划的同时，监督普遍安保审计计划持续监测做法的活动；

4. 要求理事会指示国际民航组织秘书处与各成员国协商审查普遍安保审计计划的范围和方法，以确保该计划向各成员国提供关于地面航空安保措施有效实施情况的可靠信息，以及该方法考虑为航空安保措施的实施采取一种基于风险的做法；

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

6. 敦促所有成员国通过以下方式，全力支持国际民航组织：

- a) 接受本组织与有关国家协调后安排的普遍安保审计计划持续监测做法的访问团；
- b) 便利普遍安保审计计划持续监测做法小组的工作；
- c) 编制并向国际民航组织提交所有规定的审计前的文件；和
- d) 拟定并提交一份用以处理普遍安保审计计划持续监测做法活动中查明之缺陷的适当纠正行动计划；

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

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

附录F

国际民航组织实施支助和发展 — 安保方案 (ISD-SEC) 方案

鉴于实施预防非法干扰国际民用航空的行为的技术措施需要财物资源和人员培训；和

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

大会：

1. 指示理事会责成秘书长通过制定协调、有的放矢和有效的国际航空安保能力建设框架，为便利和协调向需要加强其航空安保监督的国家提供技术援助和支持；

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

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

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

5. 请各成员国还考虑要求得到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；

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

7. 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；
8. 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；
9. 敦促各成员国和相关利害攸关方协同组织和实施能力建设活动，记录每一当事方所做的承诺；
10. 要求理事会责成秘书长加强国际民航组织的航空安保培训方案、航空安保成套培训资料（ASTPs）和航空安保讲习班，并推动航空安保培训的其他方法，如电子学习和混合学习；
11. 敦促成员国提供培训文件，以协助今后制定和更新国际民航组织的航空安保培训方案，除其他外，包括航空安保成套培训资料和航空安保讲习班；
12. 要求理事会责成秘书长监督、制定、促进和定期重估航空安保培训中心（ASTCs）网络，以确保维持培训标准和达到良好的合作水平；
13. 敦促成员国利用国际民航组织航空安保培训中心进行安保培训；和
14. 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

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

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

鉴于航空安保条款应成为多边和双边航空运输协定的一个组成部分；和

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

大会：

1. 认识到要成功地消除对民用航空的威胁，只能通过有关各方的共同努力以及所有成员国在各国家机构与航空安保监管者之间建立起密切的工作关系方能实现；
2. 敦促所有成员国考虑1986年6月25日理事会通过的示范条款和1989年6月30日理事会通过的协定范本，在其多边和双边航空运输协定中插入一个航空安保条款；
3. 敦促所有成员国通过下列主要原则，作为航空安保国际合作的基础，并确保各国、国际民航组织和其他相关国际组织间的有效航空安保合作：

- a) 尊重双边和/或多边航空运输协定中规定的合作精神；
- b) 承认同等的安保措施；和
- c) 着重于安保成果；

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

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

6. 要求理事会继续：

- a) 收集各国在相互合作防止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；
- b) 分析世界不同地区防止对国际民用航空的威胁的不同情况和趋势；和
- c) 编制加强阻止和防止此类非法干扰行为的措施的建议；

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

附录H

在航空安保领域的国际和地区性合作

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

大会：

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

2. 指示理事会考虑八国集团（G8）关于安保和便利国际旅行的倡议（SAFTI），继续与该集团及其他有关国家集团协作，如亚太地区亚太经济合作安全贸易（STAR）倡议针对便携式防空系统（MANPADS）所造成威胁制定反措施，并鼓励所有成员国实施这些反措施；和
3. 指示理事会继续与联合国反恐委员会（CTC）在打击恐怖主义的全球努力中合作。

航空安保宣言

（大会第37届会议通过）

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安保；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安保的联合声明之价值，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 — 《安保》，并制定各项战略以解决当前和新出现的威胁；
- 2) 加强安保检查程序，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) 制订加强的安保措施以保护机场设施及提高飞行中的安保，并适当加强技术与培训；
- 4) 为航空货运的安保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安保审计计划（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安保威胁；
- 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，包括作为一项安保辅助工具，通过收集和传送预报旅客资料（API）、旅客姓名记录（PNR）数据，来实现安保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安保的威胁之信息，同时要确保保护旅客的隐私和公民的自由；和
- 9) 共享各种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安保。

第 A39-19 号决议：解决民用航空网络安全问题

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

注意到航空业越来越依赖信息和通信技术系统的可用性以及数据的完整性和保密性；

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

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

重申保护民用航空的重要基础设施系统和数据免受网络威胁的紧迫性和重要性；

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

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

忆及国际机场理事会（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）和国际民航组织等各机构首长的举措，即认识到有必要携手合作，通过共享的愿景、战略和路线图加以指导，加强全球航空系统的保护免受网络威胁并增强其抵御能力；和

认识到网络安保的挑战和解决方案的多方位和多学科性质；

大会，

1. 呼吁各国和行业利害攸关方采取以下行动打击针对民用航空的网络威胁：

- a) 查明可能针对民用航空运行和关键系统的网络事件的威胁和风险，以及这种事件产生的严重后果；
- b) 确定国家机构和行业利害攸关方对于民用航空网络安全责任；
- c) 鼓励各成员国之间对网络威胁和风险达成共识，并制定共同的标准确定需要保护的资产和系统的重要性；
- d) 鼓励政府/行业在航空网络安全战略、政策和计划以及共享信息方面进行协调，帮助确定需要解决的重大漏洞；
- e) 在国内和国际层次制定并参与政府/业界的合作伙伴关系和机制，系统地共享网络威胁、事件、趋势及缓解措施的信息；

- f) 根据对网络威胁和风险的共同理解，采取灵活、基于风险的方法，通过实施网络安全管理系统保护重要的航空系统；
 - g) 鼓励国家机构内部和整个航空业塑造强有力的全方位网络安全文化；
 - h) 确定利用网络薄弱环节危害航空安全的活动的法律后果；
 - i) 促进国际标准、战略和最佳做法的制定和实施，保护用于民用航空的关键信息和通信技术系统免受可能危及民用航空安全的干扰；
 - j) 制定政策并根据需要分配资源，确保关键的航空系统：系统架构设计安保；系统具备抵御能力；数据传输方法安保，确保数据的完整性和保密性；实施系统监控以及事件检测和报告方法；开展网络事件取证分析；和
 - k) 根据涉及空中航行、通信、监视、航空器运行和适航性及其他相关学科的横向、跨部门和职能方法，协作制定国际民航组织的网络安全框架。
2. 指示秘书长：
- a) 协助并促进各国及行业采取这些行动；和
 - b) 确保在国际民航组织内部的所有相关学科充分审议并协调网络安全问题。

第A39-20号决议：国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明

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

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

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

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录构成了国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明，这些政策是在大会第39届会议闭幕时所存在的政策：

附录A — 简化手续条款的制定与执行

附录B — 确保旅行者身份识别和边境管制的安保和完整方面的国家和国际行动

附录C — 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

附录D — 旅客数据交换系统

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

3. 宣布本决议取代A38-16号决议关于简化手续的持续政策的综合声明。

附录 A

简化手续条款的制定与执行

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

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

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

大会：

1. 敦促各成员国特别注意加强执行附件9的标准和建议措施的努力；

2. 敦促各成员国在实施附件9的相关规定时适当注意Doc 9984号文件：《关于残疾人利用航空运输的手册》；

3. 要求理事会确保附件9 — 《简化手续》是最新的，并能满足各成员国在实施边境管制、货物和旅客、与此种行政管理相关的技术进步、货物简化手续、处理和应对与健康相关和对航空的其他干扰事件以及无人陪伴的未成年人等方面的现时要求；

4. 要求理事会确保相关指导材料保持常新，并对成员国的要求做出反应；

5. 要求理事会确保附件9 — 《简化手续》和附件17 — 《安保》的规定相互一致和相互补充；和

6. 要求理事会更新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》，并确保其保持常新，并对成员国的要求做出反应。

附录 B

确保旅行者身份识别和边境管制措施的安保和完整方面的国家和国际行动

鉴于各成员国承认旅行者身份识别和边境管制措施管理对于航空安保和简化手续的重要性；

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

- a) 确保身份识别的权威性证据所需要的基本证件、工具和进程；
- b) 符合国际民航组织规格的标准化机读旅行证件（MRTDs）、包括电子护照的设计和制作；
- c) 主管当局印发提供给经授权持有人的证件的程序和规约，以及应对盗窃、篡改和丢失的控制措施；
- d) 边界使用的机读旅行证件的高效和安全读取和识别的检查系统和工具；和
- e) 开展检查行动时能够及时、安全和可靠地将机读旅行证件及其持有人同可获得的相关数据联系起来兼容运作。

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

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

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

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

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

鉴于护照是表示一个人的身份和公民身份的主要正式文件，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；

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

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

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

鉴于联合国会员国在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层面的努力与合作，提高身份和旅行证件制作和签发的安保，防止和查明篡改或欺诈使用证件的行为；

鉴于2001年9月28日联合国安理会通过的第1373号决议决定各成员国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；

鉴于需要各成员国之间改进和加强合作，以便打击和防止身份和旅行证件欺诈行为；

鉴于全世界犯罪的重点已经越来越多地从旅行证件欺诈转向身份欺诈；

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

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

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

大会：

1. 敦促各成员国通过其旅行证件和边境管制措施方案独特地对个人进行身份识别，以取得最大程度的安保和身份识别惠益，包括防止非法干扰行为和对民用航空的其他威胁；

2. 敦促各成员国实施严格的流程和工具，以保障种文件的安全性和完整性；

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

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

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

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

7. 敦促尚未采取如此举措的成员国，根据Doc 9303号文件第四部分中的规范颁发机读护照；

8. 提醒各成员国确保非机读护照不再流通；

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

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

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

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

13. 要求理事会继续探讨旨在加强边境管制措施的安保和简化手续的技术解决办法，同时改进放行程序，例如自动边境管制（ABC）登机门。

14. 要求理事会更新国际民航组织/联合国难民署（UNHCR）《关于向难民和无国籍人签发机读公约旅行证件的指南》；

15. 要求理事会继续致力于进一步加强旅行者身份识别和边境管制措施的安保和完整性，并致力于制定指导材料以协助各成员国推动这些目标；

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

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

18. 提醒尚未采取如此举措的成员国，向国际刑警组织被盗和丢失旅行证件（SLTD）数据库定期、及时地提供被盗、丢失和注销的旅行证件的数据；

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

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

附录 C

简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于各成员国需要采取持续行动，增强放行管制手续的效力和效率；

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

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

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

鉴于过去几年来在世界范围内通过航空运输传播传染病的威胁与日俱增；

鉴于附件9规定促进向航空器事故受害者及其家属提供协助；

大会：

1. 敦促各成员国成立和利用国家简化手续方案和简化手续委员会，并采纳邻国之间区域合作的政策；
2. 敦促各成员国参与其他政府间航空组织的地区和次地区简化手续方案；
3. 敦促各成员国通过国家简化手续方案和简化手续委员会或其他适当手段，采取一切必要步骤，以便：
 - a) 定期要求其政府所有有关部门注意以下需要：
 - i) 使国家规章和做法符合附件9的规定和意图；和
 - ii) 详细拟订解决简化手续方面日常问题的令人满意的办法；和
 - b) 采取所需的任何后续行动；
4. 敦促各成员国鼓励其国家及其他简化手续方案和委员会研究简化手续问题，并和与其有航空联系的成员国一道协调其委员会关于简化手续问题的研究成果；
5. 敦促相邻和接壤的成员国在处理简化手续方面可能具有的共同问题时，凡是在协商似乎可以导致出现对问题的一致解决办法的情况下相互进行协商；
6. 敦促各成员国航空器经营人和机场经营人在以下方面继续密切合作：
 - a) 简化手续问题的确定和解决；和
 - b) 制定防止麻醉品非法贩运、非法移民、传染病和对国家利益的其他威胁的合作安排；
7. 敦促各成员国呼吁航空器和机场运营人及其协会参与电子数据交换系统，以便在处理国际航站的货物运输方面取得最大效率；
8. 敦促各成员国实施附件9的规定，促进向航空器事故受害者及其家属提供协助；
9. 敦促各国和航空器和机场运营人与有关国际组织合作，尽一切可能努力加快空运货物的办理和放行，同时确保国际供应链的安保；和
10. 敦促各成员国在国家和地区简化手续和安保相关机构之间展开对话和合作。

附录 D

旅客数据交换系统

鉴于需要各成员国持续采取行动，增强放行管制手续的效力和效率；

鉴于联合国安理会第2178号决议（2014年）第9段促请成员国“要求在其境内营运的航空公司将旅客信息预报提供给国家主管部门，以发现第1267（1999）号和第1989（2011）号决议所设委员会（以下简称“委员会”）指认的个人通过民用飞机从其领土出发，或企图入境或过境的情况，并进一步促请会员国酌情并依照国内法和国际义务向委员会报告这些人将从其领土出发，或企图入境或过境的情况，并将这一信息与这些人的居住国或国籍国分享”；

大会：

1. 敦促各成员国促请提供国际航空运输服务的航空器运营人通过提供预报旅客信息，参加电子数据互换系统，以实现国际航站区处理客流的最大效率；
2. 敦促各成员国使用电子数据互换系统，以确保旅客数据要求符合联合国相关机构为此目的通过的国际标准，并确保此种数据的安全；和
3. 敦促各成员国在建立旅客数据交换系统方面视情援助其它成员国，并共享最佳做法。

第 A39-21 号决议：解决成员国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题

鉴于《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第三十七条要求本组织通过并修订国际标准和建议措施以及程序，并要求每一缔约国进行合作，确保在采取统一做法可便利和改进空中航行的所有事项中，使规章和做法达到最可能高的一致性；

认识到国家级信件是本组织在秘书长授权下向其成员国和其他相关方正式传达其标准和建议措施及政策并与其互动的媒介；

关切成员国对国家级信件答复率低的问题存在已久，可能对按照《芝加哥公约》第三十七、三十八、五十四、五十七和九十条履行义务造成不利影响；

忆及 A29-3 号决议敦促各国对国际民航组织理事会提出的就国际民航组织的拟议标准提出意见和表明同意与否的要求作出答复，以避免其以少量答复为依据做出决策；

大会：

1. 呼吁成员国重申通过国际民航组织地区办事处和/或地区民用航空委员会，以完整和及时的方式答复国际民航组织签发的所有国家级信件的必要性并信守其承诺，共享最佳做法，以便与国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）的举措相呼应，促进持续改进，调集资源并在成员国内部开展能力建设；

2. 指示秘书长实施一项国家级信件登记属性计划，确定类别、优先级、科目或主题，以及答复要求，以便利成员国和其他接收方改进对国家级信件的处理；

3. 要求秘书长审查并在必要时修改国家级信件和电子公告的格式，包括设计布局，以便更有效地将其内容传达给成员国和其他接收方；

4. 要求秘书长调查并在必要时采用新的通信联络工具，包括基于网络的解决方案，以便改进与成员国和国家级信件其他接收方之间的交流和互动，以及改进国际民航组织记录管理系统中对答复的记录；

5. 指示秘书长实施能够报告国家级信件答复率的自动网基交互系统，以便提高按成员国、地区和/或全球分列的国家级信件答复情况的可见性，并在成员国当中进行宣传和能力建设；

6. 指示秘书长在国际民航组织所有地区办事处推行后续程序，根据必要情况将其作为地区办事处手册的一个组成部分，以便进一步通知并与其所属地区内答复较低或没有答复的成员国协调人互动，并且为此借助各代表团驻国际民航组织总部之便利；

7. 指示理事会定期监测和分析国家级信件的答复率，在成员国答复率低于全球平均值时提出建议；

8. 呼吁成员国考虑设立进行内部（国家一级）协调和采取国家级信件后续行动的联络人，持续审查国际民航组织民航局局长（DGCA）人名录，以及确保国家级信件接收方的联系方式是最新的，并完整、及时地将任何变化通知国际民航组织；和

9. 要求秘书长通过国际民航组织各地区办事处、地区民航局长会议和/或诸如地区民用航空委员会等其他论坛，开展针对成员国的宣传活动，以提高成员国对答复国际民航组织签发的所有国家级信件及保持最新联系方式重要性的认识程度。

第 A39-22 号决议：标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求每一成员国进行合作，确保在采取统一办法能便利和改进空中航行的所有事项中，使规章和做法达到最可能高的一致性；

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求本组织通过和修订国际标准和建议措施及程序，并说明这一行动的目的和其中将要处理的事项，而且第三十八、第五十四、第五十七和第九十条则包含了附加的相关规定；

鉴于按照《公约》第三十八条，任何成员国如认为在所有方面都遵守任何国际标准或程序不切实际，并或认为有必要采用与之不同的规章或做法时，务必立即通知国际民航组织；

鉴于大会认为制定若干履行《公约》这些规定时应予遵循的政策是可取的；

认识到标准和建议措施及空中航行服务程序的有效执行将促进国际民用航空的安全、安保和可持续发展；

认识到差异信息易于及时提供给所有利害关系方对促进国际民用航空的安全、正常和效率至关重要；

注意到许多成员国很难落实根据公约第三十七条和第三十八条承担的义务以及与时常修订附件的步伐保持一致；

认识到通过国际民航组织获取的 latest 技术指导材料为各成员国规划有效执行标准和建议措施、空中航行服务程序和地区计划提供了极有价值的协助；

认识到国际民航组织为标准和建议措施及空中航行服务程序制定和维持所有技术指导材料需要大量资源；

注意到向国际民航组织通报差异的数目增加；和

认识到强烈需要寻求和运用一切手段，鼓励和协助各成员国克服其在执行标准和建议措施及空中航行服务程序中的困难；和

认识到通过建立一个鼓励将各国和相关业界利害关系方的各种观点都包含在内的制定过程，可加强一项标准在全球范围的实施；

大会：

1. 呼吁各成员国重申其承诺遵守根据《公约》第三十七条和第三十八条承担的义务；
2. 决定标准和建议措施及空中航行服务程序应在必要时加以修订，以便反映不断变化的需求和技术，从而除其他外，为全球和地区规划和实施提供稳固的基础；
3. 同意在遵守上款规定的前提下，标准和建议措施及空中航行服务程序应当保持高度稳定，以使各成员国得以保持其国家规章的稳定性。为此目的，修订应当限于对于安全、正常和效率具有重要意义修订，编辑性修订则仅应当在关系重大时进行；
4. 重申标准和建议措施及空中航行服务程序应当用简明扼要的语言起草。标准和建议措施需由规定功能和性能要求并规定必需的安全、正常和效率水平的广义、成熟和稳定的条款组成。由国际民航组织制定的辅助性技术规范应该及时翻译成国际民航组织的所有工作语文，并且应当尽可能置于单独文件中；
5. 在标准和建议措施、空中航行服务程序及国际民航组织技术指导材料的制定中，国际民航组织应指示理事会在适当的最大程度上，并经过适当的核查和确认过程，利用其他得到承认的标准制定组织的工作。这些其他标准制定组织制定的材料，理事会可能认为在符合国际民航组织的要求方面是适宜的；在这种情况下，国际民航组织的文件应该参考此类材料；

6. 决定在符合安全、正常和效率的要求范围内，规定设施和服务提供的标准和建议措施应当反映出此类设施和服务的运作要求与提供它们的经济含义之间适度的平衡；

7. 指示理事会在对修订标准和建议措施及空中航行服务程序的提案采取行动之前，与各成员国就这些提案进行协商，但理事会认为必须采取紧急行动的提案除外。此外，经过适当的核查和确认过程，理事会可以不经与各成员国协商而就技术规范采取行动。然而，此类材料应当应要求提供给各成员国；

8. 决定标准和建议措施及空中航行服务程序修订的适用日期的确定，应当保证各成员国有足够的时间加以实施；

9. 同意任一附件或空中航行服务程序文件的修订均不得超过一日历年一次；

10. 提醒各成员国附件 15 规定，需要在其航行资料汇编（AIP）中公布任何重大差异，并以平实的语言用英文表明这些差异部分；

11. 鼓励各成员国在通知其与国际民航组织的差异时，使用电子申报差异系统（EFOD）；

12. 指示秘书长继续改进电子申报差异系统，并协助各成员国从基于纸面的流程过渡到使用电子申报差异系统；

13. 指示理事会监测和分析各成员国的规章和做法与标准和建议措施及空中航行服务程序之间的差异，以便鼓励消除对于国际空中航行的安全、正常和效率重要的那些差异，并采取适当行动；

14. 指示理事会探索将各种差异的信息更方便地提供给所有关心的利害攸关方的可能性，并对提供此类信息的适当机制和形式进行评估；

15. 决定应通过一切可利用的手段鼓励和协助各成员国执行标准和建议措施及空中航行服务程序，并及早向他们提供关于通知和公布差异的更多指南；

16. 呼吁所有有能力这么做的成员国，以财务资源和技术资源的方式，向提出要求的国家提供技术合作，使这些国家能够落实它们根据《公约》第三十七条和第三十八条承担的义务；

17. 指示国际民航组织设定优先次序，继续更新国际民航组织现行各项技术指导材料的内容，并制定其他指导材料，从而确保各成员国在其规划和实施标准和建议措施及空中航行服务程序方面取得最佳效果；

18. 决定本决议中的各项相关做法构成旨在促进和确保这项决议得到实施的指导材料；

19. 敦促成员国审查其标准和建议措施的制定程序，以便让范围更广泛的航空业界利害攸关方更多地参与进来；

20. 要求国际民航组织考虑为成员国制定一项贯穿各个规划和实施阶段的过渡和沟通战略，这反过来应有助于与利害攸关方开展外联；

21. 指示国际民航组织加强其地区办事处的作用，促进和监督标准和建议措施的修订审查过程；
22. 呼吁各成员国答复国际民航组织关于对附件和空中航行服务程序进行拟议修订的国家级信件；
和
23. 宣布本决议取代 A38-11 号决议。

第A39-23号决议：不让任何国家掉队（NCLB）举措

鉴于《国际民用航空公约》第44条之规定，国际民航组织的宗旨和目标是制定国际航空的原则和方法，促进国际航空运输的规划与发展，旨在满足世界人民对于安全、定期和经济实惠的航空运输的需求；

鉴于为了实现这些目标，国际民航组织已就航空运输的安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、经济发展和环境保护制定了战略目标；

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

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

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

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

认识到理事会已制定不让任何国家掉队举措；

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

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

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

大会：

1. 敦促成员国签署不让任何国家掉队举措；

2. 敦促成员国通过积极参加国际民航组织工作和有效实施国际民航组织标准和建议措施及政策，改进各自的民用航空系统，从而促进当地和区域的可持续繁荣，并充分受益于完善的全球连通性；
3. 指示理事会继续通过支持不让任何国家掉队举措和未来的国际民航组织世界航空论坛，将航空界的重点放在航空对全球的贡献和价值上；
4. 指示秘书长通过与所有利害攸关方展开合作来协调、促进和实施全面援助方案，这将有助于成员国完善其民用航空系统和监督能力；
5. 敦促成员国、行业、金融机构、捐赠者和其他利害攸关方之间以及通过国际民航组织展开协调与合作，并按照国际民航组织确立的全球和地区优先次序支持实施援助活动，进而避免重复工作；
6. 敦促成员国、国际和区域组织以及金融机构使用国际民航组织数据驱动决策工具和服务来帮助识别航空中的缺陷，实施国际民航组织项目和方案，制定相关解决方案，开发业务案例，并查明供资需要以便寻找可能的捐赠者和投资者；
7. 鼓励成员国在其航空基础设施发展项目中，纳入旨在加强其民用航空当局的培训和能力建设要素，以促成对此种基础设施的有效监督；
8. 鼓励各成员国和其他成员国、行业、金融机构、捐赠者及其他利害攸关方通过国际民航组织建立合作关系，从而完善成员国的民用航空系统和监督能力；
9. 鼓励各成员国利用和得益于国际民航组织航空服务谈判（ICAN）会议，作为成员国谈判和缔结双边和/或多边航空服务协定的论坛，这些协定有助于提高航空运输连通性，进而发展旅游业、贸易和国家与全球经济；
10. 呼吁所有成员国和有能力的相关合作伙伴为各国提供所需要的财务和技术资源，帮助他们通过实施标准和建议措施完善其民用航空系统并履行监督职责；
11. 责成秘书长进一步完善其协调和全面实施与评价机制，帮助成员国实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划和方案；
12. 要求秘书长与各国、国际组织、行业和捐赠者进行协调，通过在国际民航组织航空发展网络建立合作伙伴关系，开展援助活动；
13. 要求秘书长通过各国和金融机构的参与，获得各国和金融机构对增强全球航空系统的安全、安保和效率的支持；
14. 敦促行业和金融机构制定和向国际民航组织提交其支持全面实施这一决议的行动方案。

第A39-24号决议：关于减少航空灾害风险的战略和应对机制

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条规定国际民用航空组织的一个宗旨和目的是在于促进国际航空运输的规划和发展，以满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要；

鉴于联合国大会在其第三次联合国世界减少灾害风险大会通过了《2015 — 2030年仙台减少灾害风险框架》；

铭记自然灾害破坏所有国家的社会和经济基础设施，而且自然灾害的长期后果对发展中国家尤为严重，阻碍了他们的可持续发展；

铭记国家在预防和减少灾害风险方面负有主要责任，本组织所采取的任何应对措施应由受影响的国家主导、并与其协调；

认识到附件1 — 《人员执照的颁发》、附件6 — 《航空器的运行》、附件9 — 《简化手续》、附件11 — 《空中交通服务》、附件14 — 《机场》和附件19 — 《安全管理》等，分别就国家应急规划和应急响应、以及天灾人祸后的救援飞行边防管制手续等，提出了标准和建议措施（SARPs）；

认识到减少灾害风险是联合国系统的一项重要职能，应该得到持续关注，并强调国际社会需要拿出必要的坚定政治决心来利用科学和技术知识减少面对自然灾害和环境危害时的脆弱性，同时顾及发展中国家的特殊需求；

认识到所有国家对具有灾害复原能力的航空基础设施都有很大需求，这些设施可推动社会经济发展且在需要时支持及时和高效地分发援助；和

认识到所有国家可以从将减少灾害风险的战略纳入他们的航空运输部门战略计划中受益。

大会：

1. 敦促各国在国家一级的减少灾害风险背景下，包括在其航空运输部门战略计划中，认识到航空的重要作用；

2. 敦促各国在制定他们国家的应急响应计划及在对航空服务提供者的应急响应计划要求中，对《2015 — 2030年仙台减少灾害风险框架》中减少灾害风险的优先事项予以考虑；

3. 指示理事会建立危机应对政策和关于减少航空灾害风险的战略；

4. 指示理事会协助各国实施关于减少航空灾害风险的战略，重点协助最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）；

5. 指示秘书长与受影响国家及其邻国协调，建立国际民航组织的危机应对和援助机制；

6. 指示秘书长继续与联合国系统进行协作，以确保为受灾害危及人们健康和发展的所有国家提供及时、协调和高质量的援助；和

7. 指示秘书长确保国际民航组织在适用时且符合其战略目标时参与现行适当机制，以支持跨部门实施《2015 — 2030年仙台减少灾害风险框架》和《联合国关于为促进复原能力减少灾害风险的行动计划》。

第A39-25号决议：航空对联合国2030年可持续发展议程的贡献

认识到航空运输是可持续发展的催化剂，对于最不发达国家（LDCs），尤其是对于内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）而言，它是与世界相连的重要生命线；

认识到航空运输连通性对各成员国及其人口的经济、社会 and 领土凝聚力具有至高重要性；

认识到只有在各国具有安全、高效、有安保保障、经济可行且环境无害的航空运输系统的情况下，方能实现航空运输带来的各种效益；

鉴于不让任何国家掉队（NCLB）的举措旨在协助各国有效实施国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）、计划、政策及方案并处理重大安全和安保关切，以确保所有国家都能够获取航空运输带来的巨大社会经济效益；

鉴于联合国大会通过了变革我们的世界：2030年可持续发展议程，其中包括一组由169个具体目标予以支持的17个普遍性变革目标，在可持续发展的经济、社会与环境方面进行了平衡；

忆及2030年可持续发展议程的规模和雄心要求开展全球合作，将各政府、私营部门、民间团体、联合国系统及其他行为人聚集在一起，以便调动所有可用资源开展其实施工作；

鉴于完成国际民航组织的安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展及环境保护的战略目标，有助于实现联合国可持续发展目标（SDGs）；

大会：

1. 敦促成员国认识到通过刺激国家、地区及全球层面的就业、贸易、旅游和其他方面的经济发展，以及通过便利对各种危机和公共卫生突发事件做出人道主义及救灾响应所实现的航空对可持续发展的重大贡献；

2. 指示理事会和秘书长在其各自能力范围内，通过提高成员国、联合国系统、捐助各方以及所有相关利害攸关方对航空为可持续发展及实现可持续发展目标之贡献的认识，彰显国际民航组织继续作为航空倡导者的作用；

3. 敦促各成员国通过有效实施标准和建议措施及政策，加强其航空运输系统，与此同时，由健全的航空运输部门战略计划和民用航空总体规划提供支助，将航空部门纳入其国家发展计划并提升其优先地位，从而促使实现可持续发展目标；

4. 指示秘书长，为了加强联合国框架内查明的最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家的航空运输系统，在对援助方案进行协调、优先安排、简化手续及实施方面，虑及这些国家的特殊需求和特点；

5. 指示秘书长在适用情况下，持续监测和审查通过实施国际民航组织战略目标和工作方案，进而对实现可持续发展目标做出的贡献；

6. 指示秘书长确保国际民航组织在适用情况下并且按照其战略目标，参与现有的相关机制，以支助实施2030年可持续发展议程，以使航空在各成员国的发展计划中得到承认和优先地位；和

7. 要求秘书长加强现行合作，并与成员国、航空业、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、捐助者及其他行为人建立新的伙伴关系，协助成员国加强其航空系统，以期进而对实现可持续发展目标做出贡献。

第A39-26号决议：资源调集

认识到航空运输是可持续发展的助推剂，尽管其有巨大社会经济意义，但是航空运输从现有国际资金提供机制中获得支持其发展的资金却十分有限；

认识到成功实施“不让任何国家掉队”（NCLB）举措将有赖于各成员国提高供资水平和所支持的投资水平；

考虑到在一些情况下，成员国可能无法获得必要资源来纠正通过国际民航组织审计方案查明的缺陷并加强他们的航空运输体系；

鉴于大多数发展中国家在获得很多金融市场资源来资助民用航空的可持续发展方面经历着困难，特别是外国资本市场；

鉴于理事会已经根据国际民航组织的战略目标建立了主题基金和多捐助人信托基金，其目标在于协助成员国加强民用航空；

忆及多个大会决议，包括A38-2号决议、A38-5号决议、A38-7号决议、A38-15号决议、A37-16号决议、A36-17号决议、A36-18号决议、A35-15号决议、A33-1号决议、A33-9号决议、A29-13号决议和A22-19号决议，敦促各国、国际组织和金融机构建立伙伴关系，为技术援助调集资源并对国际民航组织的基金提供自愿捐款；

感谢各成员国、国际和地区组织及捐助方对有关实现国际民航组织目标的国际民航组织基金做出的重大贡献；

认识到整体划一和具有针对性的资源调集能力有潜力增加国际民航组织对各国提供支持，促进资金获取以加强他们的民用航空体系；

鉴于国际民航组织已有资源调集政策，该政策旨在取得充足、更可预测和可持续的自愿捐款来完成本组织的使命，补充国际民航组织经常方案预算和协助各国促进获取资金以加强他们安全、高效、安保、经济方面可存续和环境方面健康的航空运输体系；

大会：

1. 指示理事会和秘书长在各自主管范围内，通过提高各成员国、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、私营部门和捐助人群体对调集资源用于所有成员国航空运输体系可持续发展并为此投资的益处的认识，确保国际民航组织继续发挥航空倡导者的作用；

2. 敦促各成员国、业界、国际和地区组织、金融机构、捐助人和其他利害关系方支持按照全球和地区航空计划及国际民航组织确立的优先事项实施援助活动，同时避免重复努力；

3. 要求秘书长制定指导材料以协助各国，在其国家发展计划中纳入航空部门和提高其优先地位，并发展充实的航空运输部门战略计划与民用航空总计划；

4. 敦促各成员国确保各国对航空运输的可持续发展提供国家资金并鼓励他们酌情寻求国际民航组织的援助；

5. 敦促提供官方发展援助（ODA）的成员国认识到航空对可持续发展的重大贡献，考虑为有需要的国家做出资金流量的承诺和调配以加强其航空运输，并鼓励秘书长协助各国实现该项工作；

6. 敦促各成员国、业界、国际和地区组织、金融机构、捐助人和其他利害关系方能够一如既往地继续对国际民航组织的基金提供捐款，继续与有需要的各国开展伙伴关系，旨在提供金融和技术资源来协助他们加强自己的民用航空运输体系，包括其监督能力；

7. 指示理事会和秘书长在其各自主管范围内，继续加强国际民航组织与金融机构的伙伴关系，力图在其议程和工作方案中对航空给予优先或将其纳入，从而便利各国就航空发展项目取得供资或融资；

8. 指示秘书长制定战略和手段，以调集所有成员国、联合国系统、国际和地区组织、金融机构、私营部门和相关机制的资源，为有需要的国家提供援助，在适当且符合“不让任何国家掉队”举措时加强他们的航空运输体系，特别是最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）；

9. 指示秘书长与各国际组织合作，以确保航空方面的优先事项和机遇在有关调集资源发展航空运输的国际和地区举措中得以恰当体现；和

10. 指示秘书长与各国际组织合作，以确保国际民航组织的资源调集举措与相关供资和发展框架保持一致和一体化。

第A39-27号决议：对航空事故受害者及其家属进行援助

考虑到即使国际航空运输是最安全的运输方式，也不能保证彻底消除严重事故；

鉴于事故发生所在国的行动应解决受民用航空事故影响的人员最关键的需要；

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

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

认识到民用航空事故受害者所属国家政府在通知和援助受害者家属方面的作用；

忆及1999年蒙特利尔公约第二十八条的规定以及蒙特利尔会议通过的第二号决议，其中呼吁不迟地向航空器事故受害者及其家属提供预付款；

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

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

考虑到各国应提供解决民用航空事故受害者及其家属待遇的同类办法；

认识到民用航空事故所涉及的航空承运人往往最有条件在事故发生后立即援助家属；

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

认识到公众注意力将继续集中于国家的调查行动以及民用航空事故的人性方面；

忆及国际民航组织于2001年发布了《关于援助航空器事故受害者及其家属的指南》（Circ 285号通告），并于2005年在附件9中纳入了规定，以便使航空器事故受害者家属能够迅速进入事故发生所在国；

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

注意到，2015年在附件9中纳入了一项关于制订支持援助航空器事故受害者及其家属的立法、规章和/或政策的规定。

大会：

1. 呼吁各成员国重申其支持民用航空事故受害者及其家属的承诺；
2. 敦促各成员国虑及Doc 9998号文件和附件9中所载的国际民航组织政策，并按照1999年5月28日的蒙特利尔公约第二十八条的规定和蒙特利尔会议通过的第二号决议，为支持民用航空事故受害者及其家庭成员制定立法、规章和/或政策；
3. 鼓励已具有处理支持民用航空事故受害者及其家属事务的立法、规章和/或政策的国家，虑及Doc 9998号文件中所载的国际民航组织政策和Doc 9973号文件中所载的指导材料，必要时对这些文件进行审查；
4. 敦促各成员国通过电子差异通报系统（EFOD）中的遵守情况检查单（CC），向国际民航组织通报对于附件9中关于家属援助计划的各项规定的实施水平；

5. 指示理事会在审议通过遵守情况检查单获得的关于家属援助计划的实施水平时，进一步考虑制定支持民用航空事故受害者及其家庭成员的标准和建议措施；和

6. 宣布本决议取代A38-1号决议。

第A39-28号决议：关于航空器灭虫和病媒控制措施的基于成效的标准和指导材料

鉴于近年来爆发的病媒携带的疾病导致缔约国规定了化学灭虫要求；

鉴于世界卫生组织尚未就非化学灭虫方法提出建议；

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

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

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

大会：

1. 指示理事会与世界卫生组织合作制定：

a) 基于成效的标准，以便评价各种灭虫方法，包括非化学灭虫手段；

b) 关于非化学灭虫方法的建议；和

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

2. 敦促各缔约国规定机场和相关设施实施虫害管理方案，这些方案应能够减少规定航空器灭虫要求的必要性；

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

4. 请理事会在大会下一届会议上报告本决议的执行情况；和

5. 宣布本决议取代A37-14号决议。

第A39-29号决议：下一代航空专业人员

认识到航空是一个正在增长的行业，在支持全世界经济发展和增长的同时，它对于促进全球连通性至关重要；

认识到为了支持日益增长的航空需求并确保航空运输体系的安全和高效运行，要求有合格并能够胜任的航空专业人员以及多样化的航空员工队伍；

考虑到要满足当前和未来人力资源需求，对于各国和业界而言重要的是接触下一代航空专业人员；

注意到政府、地区组织、业界和教育组织之间的伙伴关系对于吸引、教育和留住下一代航空专业人员并顾及两性平等很重要；

大会：

1. 敦促成员国与航空界合作，查明长期人力资源需求以及制定吸引、教育和在部门内留住航空专业人员并顾及两性平等的战略；

2. 鼓励各民用航空当局与政府教育和劳工机构、航空培训升级版方案（TPP）网络和航空业进行沟通和合作，以制定推动航空和培养能够胜任的航空专业人员并将其留在国内战略；

3. 鼓励成员国通过在国际上商定的用于相互承认资格和执照的指导和评估做法，简化行政流程，以允许专业人员跨境自由流动；

4. 指示理事会确保国际民航组织继续发挥领导作用，促进与各国和业界的沟通和协作，以支持制定预测、战略、共享最佳做法、规划工具和指导原则，接触和培养下一代航空专业人员；

5. 鼓励成员国继续推广着眼于满足下一代航空专业人员需求和实现其价值的最佳做法，以促使形成员工的生产力、绩效、征聘、留住和安全；和

6. 鼓励各成员国、国际和地区组织、学术界及业界通过提供技术专业知识和指导意见以及资源（人力、财务和数据资源），支持下一代航空专业人员方案，将其作为能力建设重要内容之一，以帮助实现方案的目标。

第A29-30号决议：国际民航组织两性平等方案：推进全球航空部门中的妇女参与

认识到世界人口的一半是由妇女组成的。

确认2000年6月在联合国大会第二十三届特别会议上，在审查1995年9月在第四届世界妇女大会上通过的《北京宣言》和《行动纲要》的实施情况时，各国政府承诺采取进一步行动，加快实施《行动纲要》并确保在性别平等、发展与和平方面所做的承诺要得以充分实现；

考虑到2014年12月18日联合国大会通过的A/RES/69/151号决议，强调在以往关于“加强支持性别平等和妇女赋权的体制安排”的决议中提出的需要，促请所有行为体，包括联合国专门机构和私营部门，加强和加速行动以实现完全和有效实施《北京宣言》和《行动纲要》；

注意到在2015年9月召开的2015年联合国可持续发展峰会上，世界领导人聚集在纽约联合国总部通过了《2030年可持续发展议程》，承诺各国发展一种新的全球伙伴关系来减少极端贫困，设定了一系列目标即广为人知的可持续发展目标，其中第5项目标便是实现性别平等和为所有女性赋权；

欢迎2015年9月两性平等和妇女赋权全球领导人会议：“从承诺到行动”的成果，其间80多位世界领导人承诺将终结对女性的歧视，采取更多措施并设立更多目标，以加快实现妇女赋权和两性平等；

还欢迎联合国2016年国际妇女节主题：“2030，男女共擎一片天：为了两性平等，向前一步”，作为一项适时举措以协助各国领导人强化其对两性平等及妇女赋权的承诺，并加快其有效实施的势头；

强调在2016年，即《行动纲要》通过后20年，男女之间巨大程度的不公在一些关键领域持续存在，其中包括但不限于得到体面工作和弥合性别薪酬差距；

忆及国际民航组织大会A36-27号决议：两性平等，尤其是其决议第1条b)款，其中指出：“国际民航组织应该继续尽一切努力实现两性平等和公平，并充分尊重公平地域代表性的原则”；

还忆及联合国秘书长在1995年北京行动纲领中敦促各国际组织和联合国各专门机构，如国际民航组织，制定方案以便实现在所有级别50/50两性平衡的目标；

欢迎国际民航组织和各国根据国际民航组织大会A36-27号决议取得的成就；和

确认对国际民航组织秘书处的任命以才干为基础，同时适当虑及在尽可能广泛的地域基础上进行工作人员征聘的重要性，并确保两性公平代表性；和

认识到尽管有现存的挑战，国际民航组织应当继续发挥自身作用，更加注重妇女权利和性别平等，从而进一步朝着实现《北京宣言》和《行动纲要》以及联合国可持续发展目标5的目标前进。

大会：

1. 重申其对通过支持联合国可持续发展目标5：“实现性别平等，为所有女性赋权”来提高性别平等和推进妇女发展的承诺，包括在2030年之前在全球航空部门的所有专业级别和更高级别就业当中实现50/50（女性/男性）两性平等的远大目标；

2. 敦促各国、各地区和国际航空组织以及国际航空业展现对推进妇女权益的强有力和坚定的领导及承诺，并采取必要措施，通过支持性政策来加强性别平等，以及通过制定和改进各种方案和项目来进一步推进国际民航组织治理和技术机构、国际民航组织秘书处和全球航空业中妇女的职业；

3. 敦促各国作为其各自国家对两性平等承诺的一部分，通过共享最佳做法和与国际民航组织携手开展各种方案和项目，提高航空部门的妇女人员储备，并鼓励妇女进一步发展其航空职业，包括通过负责高等教育的国家部委促进妇女航空职业的发展，与国际民航组织进行合作；

4. 指示秘书长在2017年年中前制定一项国际民航组织两性平等方案，其主要目的是为了促进及协调目标方案及项目，以便支持并定期报告在2030年之前为实现两性平等目标，尤其是在国际民航组织内部以及各国和全球航空部门内部的专业级别和更高级别的就业方面取得的进展；

5. 要求秘书长每年向理事会报告在国际民航组织秘书处所有级别各类工作人员中促进性别平等方面所实施的措施以及所取得的进展，以及各国和国际航空业在自愿基础上提供的有关航空业性别平等的统计数据。

6. 宣布本决议取代A36-27号决议。

第A39-31号决议：成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动

鉴于《国际民用航空公约》第六十二条规定：任何成员国如在合理期限内未能履行其对本组织的财务义务时，大会可以中止其在大会和理事会的表决权；

大会：

考虑到《国际民航组织财务条例》第6.5条a)款规定，各成员国的会费应从与其相关财政年度的第一天起被视为到期并应全额付清，并且第6.5条b)款规定至下一财政年度1月1日，任何未付余额均应当被视为拖欠一年；；

注意到当年会费的迟付，对工作方案的实施构成了障碍，并产生了现金流的严重困难；

敦促所有欠款的成员国就清偿其欠款做出适当的安排；和

敦促所有成员国，特别是当选进入理事会的国家，采取一切必要措施，及时缴纳其会费；

决定，自2017年1月1日起：

1. 所有成员国应该认识到有必要在年初缴纳其当年应付的会费，以便避免本组织需要提取周转基金弥补亏绌数额；

2. 指示秘书长每年至少三次向所有成员国发送明细表，表明当年和截至前一年12月31日应付款额的最新情况；

3. 授权理事会与拖欠三年或三年以上会费的成员国讨论和缔结清偿对本组织的累积欠款的协议，任何此类清偿办法或安排均须向大会下届会议报告；

4. 拖欠会费三年或三年以上的所有成员国：

a) 毫不拖延地缴纳周转基金预付款、当年会费未付数额并部分清偿其欠款，其数额为欠款总额的5%；和

b) 在上述a)中提及的缴纳日期后的6个月内，仍无协议的国家应当与本组织缔结一项清偿其拖欠余额的协议，此类协议应规定在不超过十年的期限内每年全额缴纳其当年会费和以分期付款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成员国，理事会可自行决定将此期限延长至最多二十年；

5. 理事会应当进一步加强现行政策，即请欠款的成员国提出清偿提案，按照上述决议条款4的规定，清偿长期拖欠的会费，同时充分考虑有关国家的经济状况，包括按照财务条例第6.6条，接受用其他货币支付的可能性，只要秘书长可以使用这些货币；

6. 欠款数额等同或超过前三个财政年度摊款总数的国家和那些未遵守按照上述决议第4条b)款所签订的协议的国家, 将被中止在大会和理事会的表决权, 此中止在清偿了到期未缴数额以及按照协议应付的数额后, 将立即取消;

7. 理事国如果拖欠年度分摊会费或其部分超过18个月, 将被中止在理事会的表决权, 此中止在清偿了到期未缴数额后, 将立即取消; 和

8. 大会或理事会也可采取行动恢复一成员国根据决议条款6被中止的表决权, 条件是:

a) 它已与理事会缔结规定清偿其未偿债务和缴纳当年会费的协议, 并已遵守该协议的条款;
或

b) 大会确信, 该国已表现出公平清偿其对本组织的财政义务的意愿;

9. 经大会根据《公约》第六十二条中止了其表决权的任何国家, 可由理事会按照上述决议第8条a)款规定的条件恢复其表决权, 但其必须表现出公平清偿其对本组织财政义务的意愿;

10. 以下补充措施适用于根据《公约》第六十二条被终止表决权的那些成员国:

a) 失去主办全部或部分由经常方案提供资金的各种会议、讲习班和研讨会的资格;

b) 只能收到与向非成员国所提供的相同的免费文件, 包括用电子媒体提供的此类文件, 以及对国际空中航行的安全、正常或效率至关重要的任何其他文件;

c) 其提名人选或代表丧失当选官员的资格;

d) 为秘书处职位征聘之目的, 如果所有其他条件相同, 来自欠款国家的候选人将被认为具有来自代表性已达理想水平的国家的候选人的地位(根据公平地域代表性原则), 即便该国尚未达到这一水平; 和

e) 丧失参加国际民航组织熟悉课程的权利;

11. 只有那些除了当年的摊款外没有未付年度分摊会费的国家, 才将有资格被选举进入理事会、各委员会和机构;

12. 指示秘书长向理事会报告根据决议第6条和第7条表决权被中止和中止被取消, 以及根据第11条没有资格被选举进入理事会、各委员会和机构的情况, 并据此适用决议第10条规定的措施; 和

13. 本决议取代A38-24号决议。

第A39-32号决议：2017年、2018年和2019年普通基金的摊款

大会：

决定根据《公约》第七章第六十一条，应当按照下表提出的比额确定2017年、2018年和2019年各成员国的摊款额。

	2017	2018	2019
	%	%	%
阿富汗	0.06	0.06	0.06
阿尔巴尼亚	0.06	0.06	0.06
阿尔及利亚	0.13	0.13	0.13
安道尔	0.06	0.06	0.06
安哥拉	0.09	0.09	0.09
安提瓜和巴布达	0.06	0.06	0.06
阿根廷	0.69	0.69	0.69
亚美尼亚	0.06	0.06	0.06
澳大利亚	2.06	2.06	2.06
奥地利	0.60	0.60	0.60
阿塞拜疆	0.06	0.06	0.06
巴哈马	0.06	0.06	0.06
巴林	0.09	0.09	0.09
孟加拉国	0.08	0.08	0.08
巴巴多斯	0.06	0.06	0.06
白俄罗斯	0.06	0.06	0.06
比利时	0.76	0.76	0.76
伯利兹	0.06	0.06	0.06
贝宁	0.06	0.06	0.06
不丹	0.06	0.06	0.06
玻利维亚（多民族国）	0.06	0.06	0.06
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	0.06	0.06
博茨瓦纳	0.06	0.06	0.06
巴西	2.94	2.94	2.94
文莱达鲁萨兰国	0.06	0.06	0.06
保加利亚	0.06	0.06	0.06
布基纳法索	0.06	0.06	0.06
布隆迪	0.06	0.06	0.06
佛得角	0.06	0.06	0.06

	2017	2018	2019
	%	%	%
柬埔寨	0.06	0.06	0.06
喀麦隆	0.06	0.06	0.06
加拿大	2.61	2.61	2.61
中非共和国	0.06	0.06	0.06
乍得	0.06	0.06	0.06
智利	0.42	0.42	0.42
中国	7.95	7.95	7.95
哥伦比亚	0.31	0.31	0.31
科摩罗	0.06	0.06	0.06
刚果	0.06	0.06	0.06
库克群岛	0.06	0.06	0.06
哥斯达黎加	0.06	0.06	0.06
科特迪瓦	0.06	0.06	0.06
克罗地亚	0.07	0.07	0.07
古巴	0.06	0.06	0.06
塞浦路斯	0.06	0.06	0.06
捷克	0.27	0.27	0.27
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	0.06	0.06
刚果民主共和国	0.06	0.06	0.06
丹麦	0.45	0.45	0.45
吉布提	0.06	0.06	0.06
多米尼加共和国	0.06	0.06	0.06
厄瓜多尔	0.07	0.07	0.07
埃及	0.22	0.22	0.22
萨尔瓦多	0.06	0.06	0.06
赤道几内亚	0.06	0.06	0.06
厄立特里亚	0.06	0.06	0.06
爱沙尼亚	0.06	0.06	0.06
埃塞俄比亚	0.16	0.16	0.16
斐济	0.06	0.06	0.06
芬兰	0.43	0.43	0.43
法国	4.13	4.13	4.13
加蓬	0.06	0.06	0.06
冈比亚	0.06	0.06	0.06
格鲁吉亚	0.06	0.06	0.06

	2017	2018	2019
	%	%	%
德国	5.48	5.48	5.48
加纳	0.06	0.06	0.06
希腊	0.35	0.35	0.35
格林纳达	0.06	0.06	0.06
危地马拉	0.06	0.06	0.06
几内亚	0.06	0.06	0.06
几内亚比绍	0.06	0.06	0.06
圭亚那	0.06	0.06	0.06
海地	0.06	0.06	0.06
洪都拉斯	0.06	0.06	0.06
匈牙利	0.18	0.18	0.18
冰岛	0.06	0.06	0.06
印度	0.85	0.85	0.85
印度尼西亚	0.55	0.55	0.55
伊朗（伊斯兰共和国）	0.38	0.38	0.38
伊拉克	0.09	0.09	0.09
爱尔兰	0.60	0.60	0.60
以色列	0.41	0.41	0.41
意大利	2.75	2.75	2.75
牙买加	0.06	0.06	0.06
日本	7.50	7.50	7.50
约旦	0.06	0.06	0.06
哈萨克斯坦	0.17	0.17	0.17
肯尼亚	0.07	0.07	0.07
基里巴斯	0.06	0.06	0.06
科威特	0.25	0.25	0.25
吉尔吉斯斯坦	0.06	0.06	0.06
老挝人民民主共和国	0.06	0.06	0.06
拉脱维亚	0.06	0.06	0.06
黎巴嫩	0.06	0.06	0.06
莱索托	0.06	0.06	0.06
利比里亚	0.06	0.06	0.06
阿拉伯利比亚民众国	0.11	0.11	0.11
立陶宛	0.06	0.06	0.06
卢森堡	0.27	0.27	0.27
马达加斯加	0.06	0.06	0.06

	2017	2018	2019
	%	%	%
马拉维	0.06	0.06	0.06
马来西亚	0.60	0.60	0.60
马尔代夫	0.06	0.06	0.06
马里	0.06	0.06	0.06
马耳他	0.06	0.06	0.06
马绍尔群岛	0.06	0.06	0.06
毛里塔尼亚	0.06	0.06	0.06
毛里求斯	0.06	0.06	0.06
墨西哥	1.16	1.16	1.16
密克罗尼西亚（联邦）	0.06	0.06	0.06
摩纳哥	0.06	0.06	0.06
蒙古	0.06	0.06	0.06
黑山	0.06	0.06	0.06
摩洛哥	0.11	0.11	0.11
莫桑比克	0.06	0.06	0.06
缅甸	0.06	0.06	0.06
纳米比亚	0.06	0.06	0.06
瑙鲁	0.06	0.06	0.06
尼泊尔	0.06	0.06	0.06
荷兰	1.58	1.58	1.58
新西兰	0.31	0.31	0.31
尼加拉瓜	0.06	0.06	0.06
尼日利亚	0.06	0.06	0.06
尼日尔	0.16	0.16	0.16
挪威	0.76	0.76	0.76
阿曼	0.13	0.13	0.13
巴基斯坦	0.13	0.13	0.13
帕劳	0.06	0.06	0.06
巴拿马	0.12	0.12	0.12
巴布亚新几内亚	0.06	0.06	0.06
巴拉圭	0.06	0.06	0.06
秘鲁	0.16	0.16	0.16
菲律宾	0.30	0.30	0.30
波兰	0.62	0.62	0.62
葡萄牙	0.41	0.41	0.41

	2017	2018	2019
	%	%	%
卡塔尔	0.83	0.83	0.83
大韩民国	2.18	2.18	2.18
摩尔多瓦共和国	0.06	0.06	0.06
罗马尼亚	0.14	0.14	0.14
俄罗斯联邦	2.77	2.77	2.77
卢旺达	0.06	0.06	0.06
圣基茨和尼维斯	0.06	0.06	0.06
圣卢西亚	0.06	0.06	0.06
圣文森特和格林纳丁斯	0.06	0.06	0.06
萨摩亚	0.06	0.06	0.06
圣马力诺	0.06	0.06	0.06
圣多美和普林西比	0.06	0.06	0.06
沙特阿拉伯	1.12	1.12	1.12
塞内加尔	0.06	0.06	0.06
塞尔维亚	0.06	0.06	0.06
塞舌尔	0.06	0.06	0.06
塞拉利昂	0.06	0.06	0.06
新加坡	1.01	1.01	1.01
斯洛伐克	0.11	0.11	0.11
斯洛文尼亚	0.06	0.06	0.06
所罗门群岛	0.06	0.06	0.06
索马里	0.06	0.06	0.06
南非	0.39	0.39	0.39
南苏丹	0.06	0.06	0.06
西班牙	2.03	2.03	2.03
斯里兰卡	0.08	0.08	0.08
苏丹	0.06	0.06	0.06
苏里南	0.06	0.06	0.06
斯威士兰	0.06	0.06	0.06
瑞典	0.71	0.71	0.71
瑞士	1.04	1.04	1.04
阿拉伯叙利亚共和国	0.06	0.06	0.06
塔吉克斯坦	0.06	0.06	0.06
泰国	0.59	0.59	0.59
前南斯拉夫的马其顿共和国	0.06	0.06	0.06

	2017	2018	2019
	%	%	%
东帝汶	0.06	0.06	0.06
多哥	0.06	0.06	0.06
汤加	0.06	0.06	0.06
特立尼达和多巴哥	0.06	0.06	0.06
突尼斯	0.06	0.06	0.06
土耳其	1.30	1.30	1.30
土库曼斯坦	0.06	0.06	0.06
乌干达	0.06	0.06	0.06
乌克兰	0.10	0.10	0.10
阿拉伯联合酋长国	2.25	2.25	2.25
联合王国	4.27	4.27	4.27
坦桑尼亚联合共和国	0.06	0.06	0.06
美国	20.24	20.24	20.24
乌拉圭	0.06	0.06	0.06
乌兹别克斯坦	0.06	0.06	0.06
瓦努阿图	0.06	0.06	0.06
委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	0.41	0.41	0.41
越南	0.14	0.14	0.14
也门	0.06	0.06	0.06
赞比亚	0.06	0.06	0.06
津巴布韦	0.06	0.06	0.06
	100.00	100.00	100.00

第A39-33号决议：周转基金

大会：

1. 注意到：

- a) 按照第 A38-27 号决议，理事会报告且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) 根据过去的趋势，周转基金额度可能不足以涵盖可预见未来需求的风险十分有限；
- d) 经验表明，通常某些国家在年初应缴会费时，没有予以缴付，国际民航组织甚至都不能指望这些国家在有关年度的年底前缴纳会费，某些成员国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潜在财政危机，可能影响到全体成员国；
- e) 只要现金流仍不确定，国际民航组织便需要周转基金作为缓冲，利用该基金偿付其不可避免的现金承付款项；和
- f) 理事会于2016年2月审查了本组织的财务状况及周转基金额度，并指出不需要使用2015年的周转基金。

2. 决定：

- a) 周转基金额度保持在800万美元；
- b) 理事会应当不迟于2017年、2018年和2019年11月，每年继续监测周转基金的额度，以决定在该年度或下一个年度是否紧迫需要提高；
- 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1000万美元，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300万加元；
- e) 理事会应当向大会下届常会报告：
 - i) 根据2016年、2017年和2018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成员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。

f) A38-27号决议不再有效，而以本决议取代；和

3. 敦促：

a) 所有成员国尽早缴纳当年应付的会费，以便减少本组织不得不从周转基金中提款和采取外部借款的可能性；和

b) 按照A39-31号决议的要求，拖欠会费的成员国尽快履行对本组织承担的义务。

第A39-34号决议：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 and 事态发展；

鉴于理事会需要具有在大会休会期间应对财务需求变化的灵活性；

大会决定：根据《财务条例》第14.1款，确认对《财务条例》第5.9款、第7.3款和第11.4款的下列修订。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
5.9	秘书长可以从一战略目标或辅助战略，向另一战略目标或辅助战略转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标或辅助战略的年度拨款的 40 20%；高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标或辅助战略之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。	秘书长可以从一战略目标或辅助战略，向另一战略目标或辅助战略转移拨款，但数额不得超过转拨所涉及的每一战略目标或辅助战略的年度拨款的20%；高于这一比例的，秘书长可以在听取了财务委员会的咨询意见，并经理事会事先批准后，在各战略目标或辅助战略之间转移拨款。所有的转拨，包括属于秘书长权限内的转拨，均应当向大会报告。
7.3	<p>b) 周转基金应当在必要时用作预付款：</p> <p>i) 列入普通基金，为由于延迟收到收入而造成的暂时现金亏损提供资金，一旦收到为此目的的款项，即须偿还预付的金额；</p> <p>ii) 列入根据《公约》第十五章缔结的协议进行项目运作的有关合资联营基金，目的是在收到的这些协议参加国的分摊款之前支付费用，</p>	<p>b) 周转基金应当在必要时用作预付款：</p> <p>i) 列入普通基金，为由于延迟收到收入而造成的暂时现金亏损提供资金，一旦收到为此目的的款项，即须偿还预付的金额；</p> <p>ii) 列入根据《公约》第十五章缔结的协议进行项目运作的有关合资联营基金，目的是在收到的这些协议参加国的分摊款之前支付</p>

条例 编号	编辑修改	新修订的案文
	任何时候，这种预付款的未付余额，不得超过 100 000 美元，并且一但从参加国收到为此目的的款项，即须偿还；和 iii) 在理事会已根据条例第 5.2 款 a) 项和 b) 项批准拨款时，列入根据条例第 8.4 款设立的特别基金，但不得超过其中规定的限额。	费用，任何时候，这种预付款的未付余额，不得超过 100 000 美元，并且一但从参加国收到为此目的的款项，即须偿还；和 iii) 在理事会已根据条例第 5.2 款 a) 项和 b) 项批准拨款时，列入根据条例第 8.4 款设立的特别基金，但不得超过其中规定的限额。
11.4	秘书长可以注销现金、库存和其它资产的损失，但应当将注销的所有此类账目的账目表，连同年度账目，一并提交给外部审计员。对于原始价值账面净值超过 2 万加元的单个注销行动，必须事先获得财务委员会批准。	秘书长可以注销现金、库存和其它资产的损失，但应当将注销的所有此类账目的账目表，连同年度账目，一并提交给外部审计员。对于账面净值超过 2 万加元的单个注销行动，必须事先获得财务委员会批准。

第A39-35号决议：批准本组织2013年、2014年和2015年财政年度的账目和审查各年度的审计报告

鉴于本组织2013年、2014年和2015年财政年度的账目和作为国际民航组织外部审计员的法国审计院（2013年）和意大利审计院（2014年和2015年）— 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 就此提交的审计报告，在传发给各成员国后已提交给大会；

鉴于理事会已经审查了审计报告，并已将其提交大会审查；和

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查；

大会：

1. 注意到外部审计员关于2013年财政年度财务报表的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
2. 注意到外部审计员关于2014年财政年度财务报表的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
3. 注意到外部审计员关于2015年财政年度财务报表的报告和秘书长就外部审计员报告发表的评论；
4. 批准2013年财政年度经过审计的财务报表；
5. 批准2014年财政年度经过审计的财务报表；和
6. 批准2015年财政年度经过审计的财务报表。

第A39-36号决议：任命外部审计员

大会：

1. 注意到：

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

b) 理事会批准继续任命审计院院长为2017年、2018年和2019年国际民航组织外部审计员。

2. 确认理事会采取的行动，即任命审计院院长Raffaele Squitieri先生担任国际民航组织2017年、2018年和2019年财政年度的外部审计员。

第A39-37号决议：2017年、2018年和2019年预算

A. 关于2017年—2018年—2019年预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了2017年、2018年和2019年财政年度的年度概算 [技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）的指示性估算]；

2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准本组织的预算。

B. 关于技术合作方案，大会：

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

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

认识到由于上述情况，下列2017年、2018年和2019年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

	2017年	2018年	2019年
支出估计数	9 560 000	9 700 000	9 930 000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性措施的必要性；和

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

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，理解是按照《财务条例》第九条在年度行政和业务服务费用概算的框架内对指示性概算进行随后调整。

C. 关于经常方案，大会：

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此批准2017年、2018年和2019年财政年度用于支出的以下分列的经常方案金额：

	2017年	2018年	2019年	总计
战略目标（方案）				
安全	22,962,000	23,181,000	24,008,000	70,151,000
空中航行能力和效率	14,627,000	15,116,000	15,320,000	45,063,000
安保和简化手续	8,773,000	8,878,000	9,173,000	26,824,000
航空运输的经济发展	3,112,000	3,182,000	3,494,000	9,788,000
环境保护	3,432,000	3,484,000	3,883,000	10,799,000
方案支助	30,957,000	31,774,000	34,076,000	96,807,000
管理和行政	13,779,000	14,253,000	14,589,000	42,621,000
拟议批款总额	97,642,000	99,868,000	104,543,000	302,053,000
运作批款	96,568,000	98,922,000	103,778,000	299,268,000
资本批款	1,074,000	946,000	765,000	2,785,000

2. 各年度核准拨款总额按照《财务条例》由以下来源以加元供资：

	2017年	2018年	2019年	总计
a) 各国的摊款	89,344,000	91,540,000	96,181,000	277,065,000
b) 辅助创收基金的偿付款	1,202,000	1,202,000	1,202,000	3,606,000
c) 辅助创收基金盈余转账	6,415,000	6,415,000	6,416,000	19,246,000
d) 长期欠款激励计划资金转账	333,000	333,000	334,000	1,000,000
e) 杂项收入	348,000	378,000	410,000	1,136,000
共计	97,642,000	99,868,000	104,543,000	302,053,000

第A39-38号决议：非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划

鉴于在国际民航组织领导下增强协调性努力以减少非洲-印度洋（AFI）地区严重的、不利于国际民用航空运行和进一步发展的航空安保与简化手续缺陷是至关重要的；

注意到国际民航组织理事会已采取各种步骤，通过制定非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划（AFI SECFAL Plan）并将其作为一项国际民航组织方案，来解决航空安保与简化手续问题；

注意到在非洲联盟委员会（AUC）和非洲民用航空委员会（AFCAC）的协作下，已经朝着在非洲重申政治承诺的方向做出了重大努力，以及《温得和克宣言》和具体目标已经获得2016年4月在纳米比亚温得和克举行的非洲航空安保与简化手续部长级会议的通过，并且将提交非洲联盟国家和政府首脑大会核准；

认识到非印地区的很多缔约国可能没有充足的技术或财政资源来遵守《芝加哥公约》及其附件的要求，因此，依赖于国际民航组织、发展合作伙伴、业界和其他利益攸关方来提供专门知识与援助；

认识到有必要在国际民航组织主持下，协调向非印地区国家提供援助的所有利益攸关方的各项活动；

认识到国际民航组织可能需要额外资源来成功发挥其协调作用；和

考虑到国际社会愿意协助非印地区尽快对非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划做出具体的和实质性的承诺；

大会：

1. 敦促非印地区各成员国承诺实现非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划的各项目标和目的；
2. 鼓励非印地区各成员国加强地区合作，以便通过涵盖航空安保与简化手续监督所有方面的地区和次地区项目来优化可用资源的使用和共享；
3. 鼓励所有成员国、联合国各组织（尤其是联合国开发计划署、联合国毒品和犯罪问题办公室、安理会反恐怖主义委员会和其他组织）、航空业、财政捐款人和其他捐助者支持非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划并与国际民航组织合作实施该计划；
4. 指示理事会在协调特别旨在实现该项计划的目标和目的的各项活动、举措和实施战略方面，确保国际民航组织发挥强有力的领导作用，以便在非印地区实现对航空安保与简化手续的持续改进，并相应地向相关的地区办事处分配资源；
5. 指示理事会按照业务计划原则、方案管理做法和可用资源情况来实施非洲航空安保与简化手续的全面地区实施计划；和
6. 指示理事会在整个三年期内监测和衡量该计划在非印地区的实施状况，并向下届大会报告所取得的进展。

