



ICAO

Doc 10167

2019年12月31日终止的财务年度 财务报表和外部审计员的报告



2022年大会第41届会议文件

国际民用航空组织



| ICAO

Doc 10167

2019年12月31日终止的财务年度 财务报表和外部审计员的报告

2022年大会第41届会议文件

国际民用航空组织

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

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

Doc 10167 号文件 — 《2019 年 12 月 31 日终止的财务年度财务报表和外部审计员的报告》

订购编号: 10167

ISBN 978-92-9265-840-3

© ICAO 2022

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分
复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

**2019 年 12 月 31 日终止年度
财务报表和外部审计员的报告**

国际民用航空组织

2019年12月31日终止年度

财务报表及外部审计员的报告

目录

		页
第 I 部分	秘书长的报告	
呈报		I-1
内部控制说明		I-15
第 II 部分	外部审计员的意见	II-1
第 III 部分	财务报表	
报表 I	财务状况表	III-1
报表 II	财务执行情况表	III-2
报表 III	净资产变化表	III-3
报表 IV	现金流量表	III-4
报表 V/V-A	预算和实际金额对照表	III-5
财务报表的附注		III-7
第 IV 部分:	附表	
附表 A	按基金列报的经常活动	IV-1
附表 B	经常方案 — 应收成员国摊款	IV-3
附表 C	按基金群组列报的技术合作项目活动	IV-6
附表 D	技术合作项目活动 — 信托基金和管理服务协议	IV-7
附表 E	技术合作项目活动 — 民用航空采购服务基金	IV-9
第 V 部分	外部审计员就国际民用航空组织 2019 年 12 月 31 日终止财年的财务报表审计向大会提交的报告, 和秘书长针对外部审计员的报告作出的评论	

第 I 部分：秘书长的报告

国际民用航空组织

第 I 部分：秘书长的报告

呈报

1. 导言

1.1 按照《财务条例》第12.4条，我谨荣幸地呈报国际民航组织2019年12月31日终止年度的财务报表，供理事会审议并向大会提出建议供批准。按照《财务条例》第13条的规定，外部审计员的意见及其有关2019年财务报表的报告以及我就此发表的意见（反映在秘书长的评论中），也将向理事会和大会呈报。

1.2 国际民用航空组织（ICAO）是联合国的专门机构，随着1944年12月7日在芝加哥签署《国际民用航空公约》而创建。国际民航组织是常设机构，负责管理《公约》所规定的原则。它为航空安全、安保、效率和正常以及航空环境保护制定标准，并鼓励其实施。

1.3 截至2019年12月31日，国际民航组织的成员包括193个成员国。国际民航组织总部设在蒙特利尔，在曼谷、开罗、达喀尔、利马、墨西哥城、内罗毕和巴黎设有地区办事处，并在北京设有一个地区办事处。

1.4 国际民航组织设有一个最高权力机构 — 大会及一个管理机构 — 理事会。大会由所有成员国的代表组成，每三年举行一次会议，详细审查本组织的整体工作、制定今后几年的政策并批准自上次大会以来发布的财务报表。它同时对三年期预算做出决定。大会上届会议于2019年9月举行。

1.5 理事会是由大会选举的来自36个国家的代表组成，任期三年，为国际民航组织的工作提供持续指引。理事会由空中导航委员会、航空运输委员会、财务委员会、非法干扰委员会、人力资源委员会、空中导航事务联合支助委员会、技术合作委员会、东道国关系委员会、爱德华·沃纳奖委员会和外方合作委员会提供协助。

1.6 秘书长是秘书处的首长和本组织的首席执行官，负责秘书处工作的总体方向。

1.7 秘书处由五个主要部门构成：空中导航局、航空运输局、技术合作局、法律事务和对外关系局和行政服务局。秘书长直接负责指派给秘书长办公室的涉及财务、评估和内部审计、道德操守、通信、战略规划、协调和伙伴关系、全球航空培训和七个地区办事处的活动的管理和有效工作业绩。各地区办事处主要负责与所属地区各国以及其他有关组织、地区民航机构和联合国各地区经济委员会联系。地区办事处推动国际民航组织的政策、决定、标准和建议措施（SARPs）以及地区空中导航计划的实施，并提供必要的技术援助。

1.8 除非另有说明，财务报表和构成本财务报表组成部分的附注披露及本报告以千加元（CAD）为单位列报。

2. 财务报表概览和摘要

2.1 下列财务报表是按照《国际公共部门会计准则》编制的：

- 报表 I: 财务状况
- 报表 II: 财务执行情况
- 报表 III: 净资产变化
- 报表 IV: 现金流量
- 报表 V/V-A: 预算和实际金额对照。

2.2 此外，按照《国际公共部门会计准则》的规定，财务报表包括有附注，它对财务报表中披露的条目进行描述和分类介绍，并对无资格在报表中认列的条目提供相关信息。根据《国际公共部门会计准则》的要求，附注还包括按“分部”列报国际民航组织的主要活动。两个分部被纳入经审计的财务报表。第一分部包括本组织正在进行的经常活动，如经常方案、创收活动以及技术合作方案的管理和支持。第二分部涵盖通常由国际民航组织在个别国家要求下开展的所有技术合作项目活动。

2.3 附表不是经审计的财务报表的组成部分。然而，由于这些附表提供更详细的资料并支持经审计财务报表的合计数字，它们列在本文件的第 IV 部分。

2.4 下述各段概述了本组织 2019 年财务状况及执行情况的重点信息。

2.5 **报表 I** 列报了本组织的财务状况。2019 年 12 月 31 日时 3.909 亿加元的资产总额主要包括总额 3.464 亿加元的现金及约当现金和 3 380 万加元摊款和其他应收款项。负债总额 4.594 亿加元，其中 2.424 亿加元属技术合作项目的预收款，1.643 亿加元属按《国际公共部门会计准则》的要求认列的职工福利的长期负债。

2.6 这份报表还列报了根据《国际公共部门会计准则》需要记入职工福利负债而导致的 7 150 万加元的累积亏损。不过，因为流动资产超过流动负债 8 290 万加元，未预见需要短期追加资金以填补累积亏损。

2.7 **报表 II** 介绍了 2019 年的财务执行情况。项目协议收入根据向技术合作项目（TCP）提供的服务和交付的产品认列。在征收摊款时认列来自分摊会费的收入，这项工作一般发生在年初各成员国缴付到期应付摊款之时。出版物销售也在交付出版物时按应计制会计入账。2019 年还对分摊会费收入作出 120 万加元的临时调整，以按照《国际公共部门会计准则》的要求，按公允值认列长期应收款。

2.8 2019 年扣除基金间销账后的赤字总额达 600 万加元。附表 A 按基金或基金群组列出了经常活动分部的结果。开支包括记入循环基金的 1 350 万加元，藉以在应计制基础上认列职工福利开支（离职后健康保险、年假和回国补助金）。2019 年，为这些福利共支付 410 万加元，这笔款项作为来自其他基金的筹资来源在循环基金中列报。应计的福利与支付的福利之间 940 万加元的差额列入该基金的年度赤字。下文第 3 节对经常方案经常预算基金（80 万加元）、辅助创收基金（20 万加元）以及行政和业务服务费用基金（100 万加元）的财务结果和盈余做了解释。

2.9 关于技术合作项目分部，2019 年没有出现年度盈余或赤字，因为收入是在项目完成阶段认列，通常是根据每个项目发生的费用来确定。这些项目的行政、业务和支助费用在每个项目中认列，回收的行政费在行政和业务服务费用基金中认列为主收入。

2.10 **报表 III** 介绍了本年度净资产的变化。包括年初准备金在内的净资产余额为净累积亏损 5 780 万加元。2019 年底的净累积亏损余额为 6 840 万加元。2019 年的累积亏损增加的主要原因是该年赤字的 600 万加元、离职后健康保险（ASHI）的精算损失 360 万加元以及重新分类和转拨损失 100 万加元。

2.11 **报表 IV** 显示了从 2018 年 12 月 31 日 4.024 亿加元到 2019 年 12 月 31 日 3.464 亿加元现金流量的变化。整体减少是因为 2019 年技术合作项目的预收款水平降低而导致技术合作项目现金流量余额减少 4 850 万加元，再加上由于 2019 年年底应收摊款大幅增加而导致经常活动现金流量余额减少 750 万加元。按照《国际公共部门会计准则》规定，使用的是国际民航组织前几年采用的间接方法。

2.12 **报表 V** 列出了预算（经常方案）与实际金额之间的对照。这份报表也反映了《财务条例》第 12.1 条所要求的拨款状况，包括转拨和拨款收取的费用。**报表 V-A** 涵盖本组织所有基金，并将公开提供预算的基金的预算与实际款额进行对照。本报表与其它财务报表和表格进行了核对。这些报表和财务报表附注 4 反映了《国际公共部门会计准则》要求提供的预算信息。

3. 预算执行情况和财务摘要

经常方案拨款

3.1 2016 年大会第 39 届会议根据 A39-37 号决议 C 款，表决 2019 年拨款额度为 1 04543 亿加元。按战略目标和辅助战略划分的拨款、转拨、实际支出和未支配拨款余额的详细情况见报表 V。

3.2 2019 年的预算拨款（单位：千加元）概述如下：

原始拨款额	104 543
2018 年未支付的承付款	18 747
来自 2018 年的结转额	<u>6 125</u>
核准订正的拨款	<u>129 415</u>
2019 年未支付的承付款	(16 441)
向下一年的结转额	<u>(7 225)</u>
经订正的 2019 年最终拨款额	<u>105 749</u>

3.3 **2018 年未支付的承付款**。按照《财务条例》第 5.7 条，秘书长批准 1 874.7 万加元以补充 2019 年的拨款，主要用于 2018 年 12 月 31 日终止的年度的未支付承付款。

3.4 **来自 2018 年的结转额**。按照《财务条例》第 5.6 条，秘书长从 2018 年的节余中，批准 612.5 万加元以补充 2019 年的拨款，主要用于 2019 年未编入预算的强制性及其他关键任务活动。

3.5 **2019 年未支付的承付款**。2019 年承付但预计在 2020 年才交付的承付款价值为 1 644.1 万加元。因此，根据《财务条例》第 5.7 条，已预留 1 644.1 万加元（亦见图 1, (e) 栏）的款项并结转到 2020 年，以清偿 2019 年发生的法律义务。

3.6 **转拨**。根据《财务条例》第 5.9 条，秘书长可以授权从一个战略目标（SO）或辅助实施战略（SIS）向另一个战略目标或辅助实施战略转拨拨款，但金额不得超过接受转拨的每一战略目标或辅助实施战略的年度拨款的 20%。

3.7 **向下一年的结转额**。根据《财务条例》第 5.6 条，已授权秘书长结转未用拨款，金额不超过每一战略目标或辅助实施战略每笔拨款的 10%。722.5 万加元的结转数额在此限额之内（5.6%），因此秘书长已授权将这一拨款结转至 2020 年。

结转拨款将分配给 2020 年预算没有提供资金的关键任务活动和优先活动。2020 年，由于冠状病毒（COVID-19）大流行病，只批准将结转结余的一小部分用于特定活动，剩余部分因可能出现经常预算现金赤字而临时扣留。可在必要时批准为任何关键优先活动额外提供资金。

由结转结余供资的重要活动包括在 2020 年第一季度因冠状病毒（COVID-19）大流行病形势实施了业务连续性计划，为国际民航组织 COVID-19 优先活动提供相关费用以应付航空部门的紧急需要，和为财务委员会（FIC）一揽子指导举措提供相关费用以处理信息技术和网络安保审查与改革事宜。

3.8 鉴于上述段落所述的增加和转拨，今年订正的最后拨款总额为 1.05749 亿加元。

3.9 图 1 提供了经常方案普通基金预算和实际收支金额的对比：

图 1

	2019年		按预算汇率计算的实际金额 = (b)+(c)	2019年		合计 = (d)+(e)	差额 = (f)-(a)
	预算 ¹ (a)	实际 ² (b)		未支付的 承付款 (e)	合计 (f)		
	汇兑差额 (c)	3 = (b)+(c)		差额 (g) = (f)-(a)			
收入							
分摊的会费	96 181	109 817	(12 287)	97 530		97 530	1 349
其他收入							
辅助创收基金	6 416	6 416		6 416		6 416	
杂项	410	1 274		1 274		1 274	864
AOSC支付的偿还款	1 202	1 202		1 202		1 202	
从激励计划账户中转拨的款额	334	334		334		334	
	104 543	119 043	(12 287)	106 756		106 756	2 213
支出							
员工薪金及职工福利	99 479	91 295	(8 066)	83 229	10 856	94 085	(5 394)
供应品、消耗品和其他	1 116	591	(83)	508	244	752	(364)
一般运营支出	19 783	15 400	(736)	14 663	5 251	19 915	132
差旅费	6 119	5 729	(407)	5 322		5 322	(797)
会议	2 504	1 949	(132)	1 817	74	1 891	(613)
其他支出	414	253	(43)	210	16	225	(189)
货币汇兑差额		2 610	(2 610)				
	129 415	117 826	(12 077)	105 749	16 441	122 190	(7 225)

¹ 2019年预算支出包括从上一年结转（和承付的）2 487.2万加元。

² 摘自表A：财务报表，不包括周转金。

³ 包括(1)由于按1.00美元=1.00加元编制美元交易预算而产生的1228.7万加元的分摊会费预算汇兑收益，(2)由于用来编制预算所使用的汇率与适用于核算当年支出的联合国月度汇率之间存在的差异而产生的946.7万加元的预算汇兑差额；和(3)当年普通基金261万加元的汇兑差额。

3.10 **差异解释 — 收入。** 1.04543 亿加元的整体预算（图 1, (a) 栏）包括 2019 年经常方案预算的五个主要资金来源：分摊的会费、辅助创收基金盈余、杂项收入、行政和业务服务费用基金支付的偿还款和激励计划账户的转拨。在分摊的会费方面，134.9 万加元的差额涉及到两个新成员国的额外摊款（10.8 万加元）以及经折减的长期应收会费金额（124.1 万加元）。在杂项方面，差额主要涉及到高于预算的利息收入。

3.11 **差异解释 — 支出。** 1.29415 亿加元的整体预算（图 1, (a) 栏）包括 2019 年原先拨款 1.04543 亿加元、2018 年结转额与 2018 年的未支付承付款 2 487.2 万加元。2019 年 722.5 万加元的节余（未用拨款）将结转到 2020 年。

3.12 **汇兑差额。** 产生汇兑差额的原因是在根据《国际公共部门会计准则》编制财务报表时，需要采用联合国汇率，将以非加元货币进行的交易转换为加元；此外还需要以预算汇率转换收入和支出，以便与核准的预算进行对比。预算汇兑差额（图 1, (c) 栏）的组成情况如下：

- a) 摊款方面 1 228.7 万加元的汇兑增益显示，根据编制三年期摊款时使用的预算汇率得出的摊款与根据收缴摊款时使用的联合国业务汇率得出的摊款之间存在正数差额。自 2010 年以来，实施了两种货币摊款制度并对成员国部分以美元和部分以加元开具发票。2019 年 1 月 1 日美元/加元汇率（开具美元发票之日）比 2019 年预算使用的汇率要高，给分摊会费总额带来 1 228.7 万加元的正数差额；和
- b) 在支出方面产生 946.7 万加元汇兑差额的原因在于，编制预算时使用的汇率与年度期间对支出适用的联合国月度汇率之间存在的差异。这一汇兑差额已分配到实际支出之中，以便将其以核准的预算汇率重列。以预算汇率重列的支出总额列于图 1, (d) 栏。

按照这种方式，预算节余，即预算和实际支出之间的差额，已适当作出调整，显示于图 1, (g) 栏。在《国际公共部门会计准则》的基础上认列了 261 万加元（图 1, (b) 栏）的货币汇兑差额，主要原因在于将最初以其他货币记录的资产和负债以加元重新估值而产生的负数差额。

摊款和报告货币

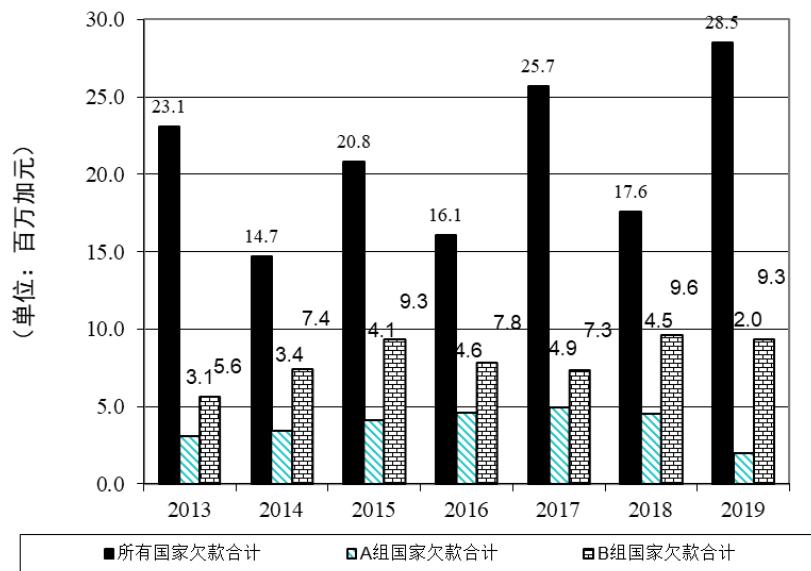
3.13 2008 年和 2009 年各成员国的摊款及其他估计的收入来源以加元列报。2010 年采用多种货币摊款，约四分之三以加元支付，四分之一以美元支付。为确保本组织经核准的预算与各账目和各基金保持一致和相互对照，从 2008 年开始，交易事项以加元反映，财务报表以加元列报。这种变化适用于第一部分列报的本组织大部分经常活动基金，而在第二部分列报的与技术合作项目有关的基金以美元入账，但在财务报表中以加元列报。2019 年期间，加元兑美元的波动年初为 1.365 加元，年底则为 1.309 加元。

摊款和其他自愿捐款

3.14 2019 年收到的摊款总额为 9 059.8 万加元，截至本年度结束时仍然有 1 798.5 万加元未缴摊款。当年年初，各国 2018 年及以前年度应收款为 1 578.2 万加元，共收到 606.2 万加元缴款，仍有 972 万加元未缴余额。截至 2019 年 12 月 31 日，所有年度的应收摊款总额为 2 770.4 万加元（包括周转金）。2 770.4 万加元包括一个美元的摊款组成部分，按 1.309 加元换算，使重估的摊款应收款余额为 2 846.6 万加元。详细情况载于本文件第 IV 部分附表 B。过去四年，收到会费与分摊会费的平均比例为 90.24%。图 2 显示了自 2013 年以来每年年底应收分摊会费的状况。

图 2

截至 2019 年 12 月 31 日应收成员国摊款



3.15 截至 2019 年 12 月 31 日未缴纳的 2 846.6 万加元会费总额中，1 552.1 万加元属理事会成员国未缴纳的会费。下图按国家群组列出了应收摊款的细节（单位：千加元）。

图 3

	2019 年 国家数量	截至 2019 年		截至 2018 年	
		12 月 31 日 的欠款金额	2018 年 国家数量	12 月 31 日 的欠款金额	
A 组： 与理事会缔结了以若干年为期清偿欠款协议的国家	8	1 994	10	4 545	
B 组： 欠款达三整年或以上而又未与理事会缔结清偿欠款协议的国家	14	9 278	16	9 560	
C 组： 欠缴会费不到三整年的国家	7	749	9	1 217	
D 组： 仅欠当年会费的国家	19	15 776	19	1 605	
小计	48	27 797	54	16 927	
前南斯拉夫社会主义联邦共和国	-	669	-	697	
欠缴会费合计	48	28 466	54	17 624	

3.16 截至 2019 年 12 月 31 日，有 8 个国家缔结了以若干年为期清偿欠款的协议。协议规定这些国家除缴纳当年会费之外，还须每年分期偿还以前各年的欠款。本文件第 IV 部分附表 B 的附注列出了截至 2019 年 12 月 31 日尚未遵守其协议条款的国家。

3.17 2019年经常方案和分部1中的其他基金收到的主要捐助(*)总结如下(单位:千加元):

图 4

成员国	已收经常预算摊款	实物捐助 (楼舍)	其他现金 和实物捐助	总额
加拿大	2 831	25 179		28 010
中国	8 623		2 977	11 600
美国	7 684		1 952	9 636
日本	8 135		110	8 245
德国	5 944		0.13	5 944
法国	4 480	747	137	5 364
联合王国	4 632		232	4 864
泰国	640	2 489	79	3 208
俄罗斯联邦	3 005		159	3 164
意大利	2 983		160	3 143
大韩民国	2 365		204	2 569
沙特阿拉伯	1 215		1 346	2 561
	52 537	28 415	7 356	88 308

(*)十二个最高捐助

3.18 2019年的支出总额,包括借调人员、无报酬人员和无偿提供的楼舍及其他活动的开支,按战略目标和辅助实施战略(SIS)及其他活动(主要涉及循环基金、辅助创收基金以及行政和业务服务费用基金,本文件将在下文进行详细说明),列示如下(单位:千加元):

图 5

	安全	空中导航 能力和效率	安保和 简化手续	航空运输的 经济发展	环境保护	辅助实施 战略	其他	合计
经常预算	27 069	17 547	10 947	3 355	4 358	51 940		115 216
自愿基金和其他经常活动基金	3 918	2 413	3 972	84	4 747	849	37 974	53 957
楼舍						29 625		29 625
无报酬人员 和实物差旅 ⁽¹⁾ :								
中国	333	309		339		994		1 975
新加坡	396	371				169		936
法国	233	184	397					814
土耳其		460		220				680
美国		439						439
日本		219	131					350
加拿大						222		222
联合王国			222					222
韩国							203	203
沙特阿拉伯				160		40		200
其他 ⁽²⁾	297	768	58	18		26		1 167
无报酬人员和差旅小计	1 259	2 972	746	577		1 451	203	7 208
总支出	32 246	22 932	15 665	4 016	9 105	83 865	38 177	206 006

(1): 十个最高捐助

(2): 包括来自私营部门、国际组织、非政府组织等的捐助

累积亏损、现金盈余和准备金

3.19 按本文件第 IV 部分附表 A 所示，截至 2019 年 12 月 31 日，扣除经常方案预算净资产准备金的累积盈余为 2 260 万加元。累积盈余减去周转基金余额 1 050 万加元和应收成员国摊款 2 770 万加元之后，截至 2019 年 12 月 31 日出现 1 560 万加元的现金赤字。

3.20 经常方案的留存盈余总计 1 920 万加元，其中包括 2 370 万加元用于支付 2019 年未付承付款和结转到 2020 年的拨款，加上未实现累计汇兑收益 310 万加元，再由应收摊款的未实现折减和拨备 760 万加元抵消。

3.21 截至 2019 年 12 月 31 日，包括准备金在内国际民航组织所有基金的盈余和亏损的合并净额为亏损 6 840 万加元。这些数额列于本文件第 IV 部分的附表 A 和附表 C。

循环基金

3.22 2008 年 1 月 1 日，根据《财务条例》第 7.8 条设立的循环基金生效，以便记录包括没有供资的相关负债在内的关于离职后健康保险 (ASHI) 福利的所有交易，以及在适用《国际公共部门会计准则》之后本组织的任何其他没有供资的负债和亏损。体现在循环基金中的离职后福利包括离职后健康保险、年假和离回国福利。自从创始以来，循环基金的年度亏损一直在累积，因为经常方案为这些福利提供的年度供资不足以每年积累的增加福利提供资金。2019 年期间，循环基金包括准备金在内的累积亏损继续增加，在年底达到 1.683 亿加元，具体如下：

	2018 年年底净累积亏损	1.553 亿加元
加：	年度期间增加的雇员福利	1 350 万加元
减：	年度期间支付的本期服务费用	410 万加元
加：	2019 年关于离职后健康保险的精算损失	<u>360 万加元</u>
	2019 年年底净累积亏损	<u>1.683 亿加元</u>

3.23 2016 年 4 月向理事会提交了一份工作文件 (C-WP/14478)，其中提出了一系列为离职后健康保险供资的选项。2016 年 6 月，理事会请秘书处探讨激励退休人员选择退出离职后健康保险计划的可行性，并将其作为处理离职后健康保险负债的一种选项 (C-DEC 208/11)。理事会还请秘书处继续监测联合国一级的发展情况，涉及为此重要问题寻找解决办法，以及提出任何可行的备选方案，向国际民航组织不断增加的离职后健康保险负债提供资金，以便理事会稍后开展审议。

3.24 2018 年期间，秘书处就选择退出离职后健康保险计划这一选项的可行性，向在职工作人员和退休人员开展了一项利益攸关方调查。结果显示，大多数在职工作人员和退休人员都希望保持目前的离职后健康保险安排。2019 年，理事会认识到离职后健康保险相关赔偿责任可对国际民航组织造成的潜在风险，并决定，探求任何激励退休人员或工作人员选择退出离职后健康保险计划的提案都不符合本组织的最佳利益，因此秘书处应继续采用“即用即付”的方式 (参阅 C-DEC 217/16)。因此，国际民航组织将继续与其他联合国组织在离职后健康保险事项上开展密切合作，并将随时向理事会通报任何发展情况。

辅助创收基金 (ARGF)

3.25 2019 年, 辅助创收基金报告了 1 111.9 万加元的业务盈余。在按要求向经常方案预算转拨 641.6 万加元并进一步向国际民航组织工作方案转拨 264.8 万加元捐助, 和从准备金中支出获批准的 195 万加元用于向组织的各类项目提供资金之后, 净年度盈余为 18.5 万加元。

3.26 按业务活动列报了包括小卖部基金在内的辅助创收基金的收入和支出摘要 (单位: 千加元):

图 6

	收入	支出	盈余
出版物、分发和印刷服务	8 415	3 773	4 642
培训 (包括升级版航空培训)	5 892	5 203	689
许可	3 739	357	3 382
活动	3 331	2 651	680
代表团和会议服务	2 942	1 565	1 377
新产品	1 404	863	541
期刊	644	626	18
辅助创收基金业务和行政费及管理支助费	634	761	(127)
小卖部	409	412	(3)
运行结果	27 410	16 211	11 199
辅助创收基金内部销账	(473)	(473)	-
	26 937	15 738	11 199
转拨至经常方案预算款额		6 416	(6 416)
对国际民航组织工作方案的进一步捐助 s		2 648	(2 648)
	26 937	24 802	2 135
获批准的准备金特殊项目支出		1 950	(1 950)
当年净盈余	26 937	26 752	185

3.27 下表列出了业务盈余的预算对照表 (单位: 千加元)。

图 7

	实际数额	预算	差异
收入	27 410	26 839	571
支出	16 211	17 126	915
盈余	11 199	9 713	1 486

3.28 辅助创收基金实现了 2 741 万加元的业务收入 (超出预算的 2%) 和 1 119.9 万加元的业务盈余 (超出预算的 15%)。由于辅助创收基金 2019 年大约 75% 的销售额以美元定价, 有利的美元兑加元汇率继续对辅助创收基金的收入造成有利影响。实际支出为 1 621.1 万加元 (低于预算的 5%)。

3.29 按本文件第 IV 部分附表 A 所示，截至 2019 年 12 月 31 日，扣除辅助创收基金净资产准备金的累积盈余为 24.9 万加元。1 837.1 万加元的准备金包括：

辅助创收基金 25%的业务准备金	6 229
对 2020 年至 2022 年经常方案预算的额外捐助	5 700
特殊项目指定用途款项	<u>6 442</u>
总计	<u>18 371</u>

行政和业务服务费用基金 (AOSC)

3.30 设立行政和业务服务费用基金是为了支付技术合作方案 (TCP) 的管理和业务费用，其主要资金来源是向技术合作项目收取的支助费用，其中包括联合国开发计划署的安排和信托基金协议、管理服务协议 (MSA) 及民用航空采购服务协议 (CAPS) 管理的项目。本文件第 IV 部分附表 A 对行政和业务服务费用基金的财务结果做了报告。与预算的对照列于图 8 (单位：千加元)。

3.31 为了补充行政和业务服务费用基金，理事会设立了技术合作局 (TCB) 效率和效力基金 (C-DEC 155/7 并在 C/DEC 172/8 中增加)，授权技术合作局局长在指定年份支配最多为 25% 的前一年行政和业务服务费用基金年度盈余，以实施各项措施，根据缔约国的需求改善技术合作局的效率和效力。截至 2019 年 12 月 31 日，技术合作局效率和效力基金的累积盈余达到 150 万加元。

3.32 此外，针对技术合作方案设立了特别储备基金 (C-DEC 200/2)，以便填补任何特定年份中因行政和业务服务费用基金减少而导致的潜在亏空，这将影响其根据下文第 3.36 段的描述，完成向核准的经常预算进行年度转拨的能力。在这方面，自其于 2014 年成立以来，没有从技术合作局特别储备基金提取任何金额，因为行政和业务服务费用基金在本报告期间取得积极结果，并且现三年期结束时的余额，截至 2019 年 12 月 31 日时为 260 万加元，已随后转拨至行政和业务服务费用累积盈余中。

图 8

2019 年行政和业务服务费用基金预算和支出¹

	提交大会的 金额 ²	2019 年经订 正的预算 ³	2019 年实际 支出/收入 ⁴	经订正预算的 余额
拨款/支出				
主要方案	9 930	<u>10 344</u>	<u>10 377</u>	<u>(33)</u>
收入		<u>11 630</u>	<u>11 812</u>	
收支相抵之后的盈余/ (亏空)		<u>1 286</u>	<u>1 435</u>	

¹ 不包括技术合作局效率和效力基金与特别储备基金 (SRF)。

² 经 2016 年大会 (A39) 核准。

³ 理事会第 218 届会议注意到这项修订 (C-WP/14960 号文件)。

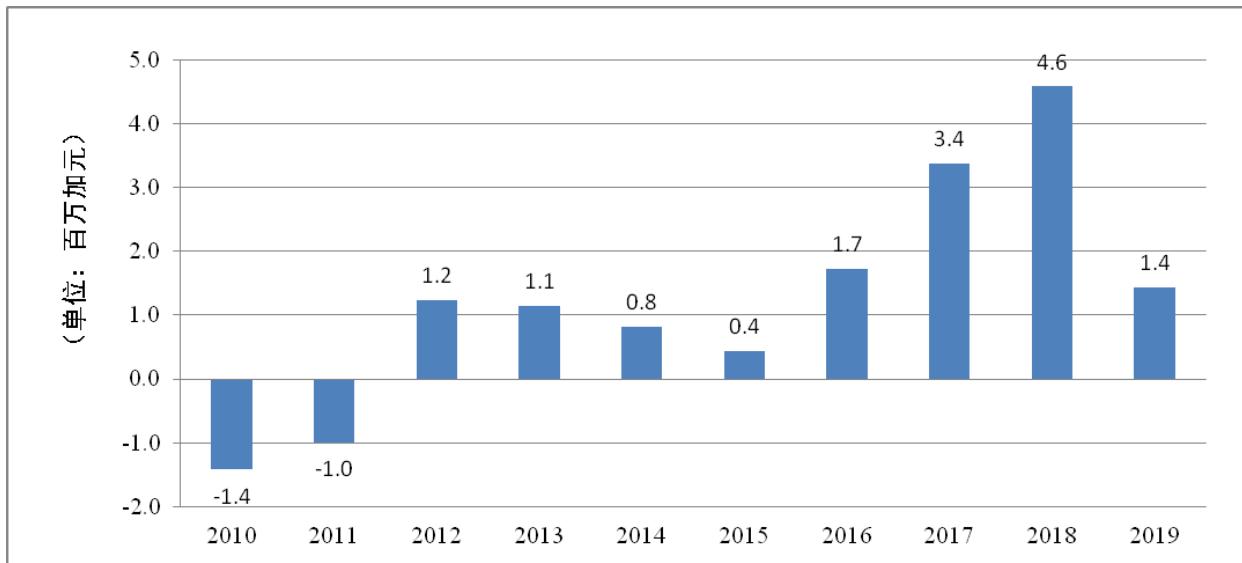
3.33 如上所述，大会批准了 2019 年财政年度行政和业务服务费用基金 993 万加元的指示性预算概算（支出）。同年，根据《财务条例》第 9.5 条，秘书长通过 C-WP/14960 号工作文件向理事会提交了对 2019 年预算概算（支出）的更新。2019 年经订正的支出概算为 1 034.4 万加元，估计收入为 1 163 万加元。

3.34 行政和业务服务费用收入超出预算 18.2 万加元，主要是因为以美元赚取的行政和业务服务收入从美元持续强劲中获益，回报高于投资，以及从技术合作项目中获得了更多管理收入。在支出方面，工作人员费用略超出预算 3.3 万加元，收入与支出之间的总体结果是 143.5 万加元的正差额。

3.35 下图报告了过去 10 年年度盈余/（亏空）的走势（以百万加元计）。

图 9

截至 12 月 31 日行政和业务服务费用基金盈余和亏空情况



3.36 大会第 37 届会议期间，行政委员会建议经常方案和技术合作（TC）方案之间分担费用的问题应报告给理事会审议。理事会审议了这个问题，并根据一项时间调查，于 2012 年批准继续在 2017 年至 2019 年三年期内，经常方案每年从 AOSC 基金回收 120.2 万加元，作为与项目直接有关的经常方案支助费用。

技术合作方案

3.37 技术合作局（TCB）对技术合作方案进行管理，按照大会 A36-17 号决议所述，技术合作方案是国际民航组织的一项永久的优先活动，它通过支持成员国执行国际民航组织的法规、政策和程序，对经常方案的作用予以补充。国际民航组织通过这一方案提供广泛的服务，包括协助各国审查国家民航机构的组织和结构、更新机场的基础设施和服务、促进技术转让与能力建设、推动国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）、空中导航计划（ANPs）、支持普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）产生的改正行动。

3.38 在与技术合作委员会密切协调下，为技术合作局编制了三年滚动运行计划，确定了本期内的目标与战略，旨在改进国际民航组织技术合作方案活动的治理、效率和质量。随后，作出了持续的努力，通过对

技术合作局的组织结构、人员编制、节约成本和提高效率的措施进行审查，确保持续改善行政和业务服务费用基金的财政状况。

3.39 技术合作项目是本组织的主要活动之一。项目经费由政府和其他捐助方提供，2019年，进出资金总额为1.403亿加元（2018年为1.706亿加元）。本文件第IV部分附表C至附表E介绍了这些项目的有关细节，以下列图表做了概述（单位：百万加元）。

图 10

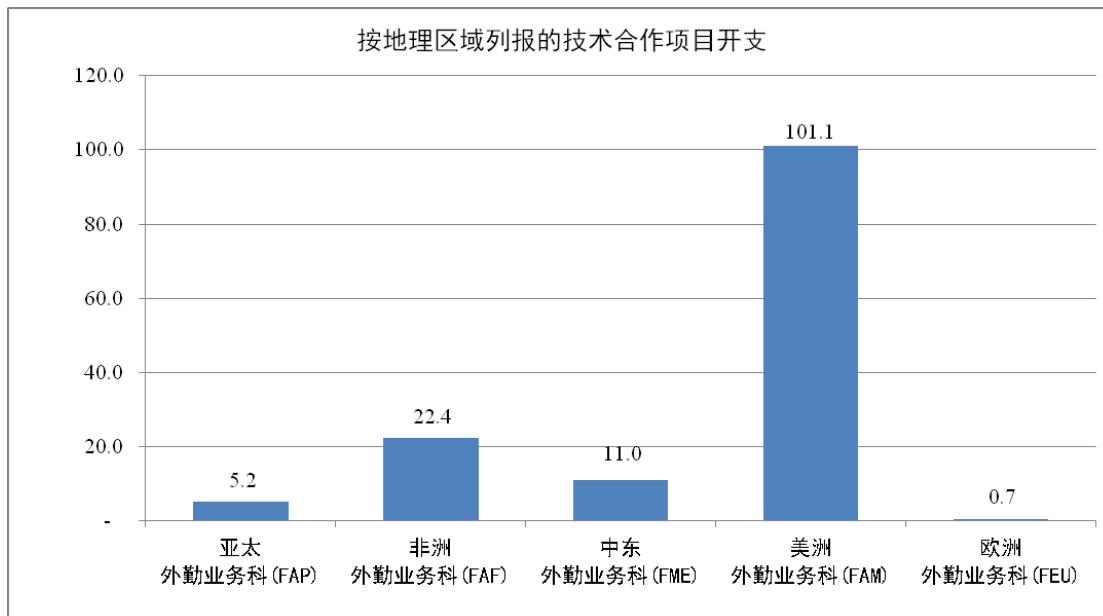
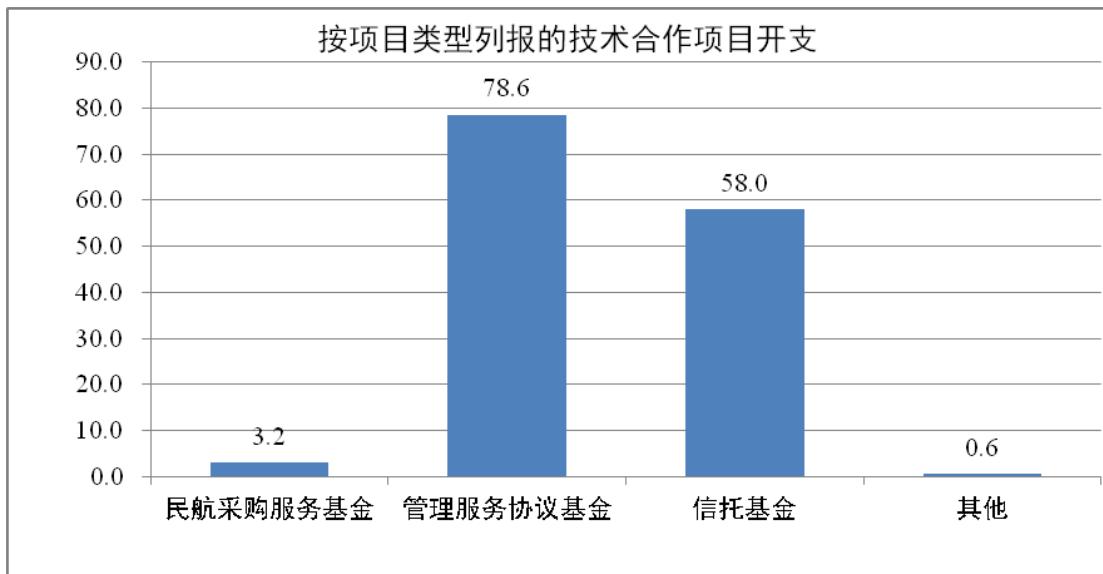


图 11



4. 管理层的责任

根据《财务条例》的要求，秘书长须保存必要的会计记录，并根据联合国各组织采用的会计标准呈报年度财务报表。这些财务报表是：报表 I — 财务状况表；报表 II — 财务执行情况表；报表 III — 净资产变动表；报表 IV — 现金流量表和报表 V — 预算和实际金额对照报表。本文件同时反映了大会未列入预算的拨款（经常方案普通基金）和贷记款的状况。

管理层对财务报表的编制和完整性负责。这些报表乃是按照国际公共部门会计标准（IPSAS）编制的，其中必然包含管理层根据最佳估计和判断得出的某些数字。贯穿本文件的财务信息与经审计的财务报表之中的财务信息一致。管理层认为，财务报表公正地反映了本组织的财务状况、财务执行情况和现金流量，本文件所公布的信息按照国际民航组织《财务条例》的规定呈报。

为了履行其责任，本组织建立有内部控制制度、政策和程序，以确保财务资料的可靠性并对资产实行保护。内部控制制度接受内部与外部审计。外部审计员已对财务报表及其附注进行过审计，审计员所附的报告说明了他的审计范围及其对财务报表意见的意见。

理事会也有责任对财务报表进行审议并建议大会批准，并有权在秘书长发布这些报表之后要求对其进行修订。

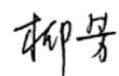
作为国际民航组织财务处处长，我谨此核证本文件中所载的财务报表。



财务处处长

Monica Hemmerde

本人作为国际民航组织秘书长，特此批准并呈报国际民航组织 2019 年的财务报告，及其各份财务报表和附表。



秘书长

柳 芳

2020 年 3 月 31 日于
加拿大，蒙特利尔

内部控制说明

2019 年

责任范围

1. 作为国际民用航空组织 (ICAO) 的秘书长, 根据委派给我的责任, 尤其是《财务条例》第 11 条, 我有责任维持一个健全的内部控制系统, 并且就监督问题向理事会承担问责。

内部控制系统的目的

2. 内部控制是为了降低和管理不能实现本组织的宗旨、目标和相关政策的风险, 并将其减缓至可以接受的水平。因此, 内部控制能提供合理而不是绝对的有效性的保障。它基于一个持续的流程, 旨在查明主要风险、评估这些风险的性质和程度, 并对之进行高效率和有成效的管理。

3. 通过内部控制这一流程, 秘书长、高级管理层和其他人员向理事机构提供合理的保障, 以实现下述总体内部控制目标:

- a) 运作的有效性和效率;
- b) 资产的保障;
- c) 财务报告的可靠性; 和
- d) 对于适用的条例与规则的遵守。

4. 因此, 在运作层面上, 国际民航组织的内部控制系统不只是在某个时刻履行的政策或程序, 而是要通过内部控制流程在本组织之内所有层级持续运作, 以确保实现上述目标。

应付风险的能力

5. 在 2012 年, 国际民航组织启动了部署内部控制概念性框架的工作, 其中包括一个风险管理系统。国际民航组织对于风险管理的做法是采用一种整体和系统性的流程, 以查明、减缓、监测和沟通本组织面临的首要风险。今年制定了新的机构风险管理 (ERM) 政策, 使本组织能够更好地将风险管理融入其重大活动和职能, 从而强化决策进程。

6. 自 2017 年以来, 秘书长办公室 (OSG) 下设立了一个新的战略规划、协调和伙伴关系 (SPCP) 办公室, 该办公室负责协调本组织各个局和办公室之间高级别和跨领域的战略和优先事项以及总部和地区办事处之间的协调活动。尤其是, 战略规划、协调和伙伴关系办公室负责制定和维护国际民航组织业务计划和运行计划、机构绩效管理框架、机构关键绩效指标和风险登记册, 这为资源分配奠定了基础, 并协助我监测本组织在实施大会决议和理事会决定方面的问责性和绩效。2018 年, 根据评价和审计咨询委员会的建议, 管理国际民航组织的内部控制框架的授权从财务处转移至战略规划、协调和伙伴关系办公室, 以便拓展视野, 鼓励本组织将内部控制作为一个整体掌握所有权。此外, 这种职能安排更加适当, 因为财务处本身就是内部控制进程中不可或缺的部分。

7. 作为本组织的秘书长，我与由主要管理人员构成的高级管理小组（SMG）进行协作，负责建立控制环境，并制订纪律和结构，以实现内部控制系统的主要目标。秘书处致力于解决国际民航组织机构风险登记册的充分性问题，并确保具备一个流程以查明、评估和监测与本组织方案和项目实施及总体运行有关的各种风险，且确保该流程按照预期要求运作。

风险和内部控制框架

8. 本组织的风险和内部控制框架包括以下内容：

- a) 查明按活动领域、事件的相关性、影响和发生概率分类的风险；和
- b) 建立由我的高级管理人员组成的风险管理审查机制，其任务是实施减缓行动以处理重大风险，构建一个一体化的风险管理框架，加强风险管理文化，并根据不断演进的环境来定期重新评价各项风险及本组织的耐受程度。对风险和已采取以及将要采取的减缓行动作出书面记录，并在风险登记册中进行归纳。

9. 制定了一个全面的“内部控制系统框架”，确保以全美反舞弊性财务报告委员会下属的发起组织委员会（COSO）所提出并由多个联合国组织采用的最佳做法为基础来制定五项准则，藉此高效地实现本组织的各项目标。高级管理人员所确认的一系列明确声明以及基于适当的操守价值观的一系列政策、程序和做法为该框架提供支持。此外，国际民航组织于 2018 年 6 月支持设立调查委员会（C-DEC 214/11），以便增强本组织调查不法行为指控的能力。

10. 此外，我的高级管理人员和我个人将致力于不断改进这一方案，以在本组织全面加强内部控制系统。

对有效性的审查

11. 我对于内部控制系统有效性的审查，主要通过以下方面提供的信息进行：

- a) 我的高级管理人员，尤其是各局的局长和办公室负责人，他们对于预期结果、绩效、各局/办公室活动及为其划拨的资源的控制发挥重要作用并承担问责。信息渠道主要依靠由高级管理小组（SMG）和秘书处全体高级管理小组召集的定期会议。在截至 2019 年 12 月 31 日的一年之中，通过自我评估流程以及运用最佳做法确定了一系列控制问题及纠正行动，并在我的高级管理人员的个人书面证明中得到确认；
- b) 还向我提供评价和内部审计办公室（EAO）关于内部审计、评价和咨询服务的报告以及外部审计员关于账户对财务条例遵守情况的报告和国际民航组织选定领域绩效情况的报告。这包括关于遵守情况和方案有效性的独立和客观信息，并附有改进建议；

- c) 道德操守官员向我、本组织及其工作人员提供关于道德操守和行为标准的意见和咨询，推动道德操守意识和负责任的行为，以处理关于不道德行为的投诉，包括利益冲突；
- d) 评价和审计咨询委员会（EAAC）的目的是就风险管理、财务和内部控制以及相关的监督职能向我和理事会提供咨询意见；
- e) 联合国系统联合检查组关于适用于国际民航组织的事项的报告；和
- f) 理事会的意见和决定。

重大内部控制问题

12. 与先前年份一样，高级管理层就其负责领域提交了内部控制有效性的管理保障声明和宣言（MASDs）。高管层 2019 年内部控制有效性保障声明列出了以下改进领域，以确保：

- a) 管理层和工作人员都意识到与开展具体涉及其所在局/办公室业务的所有重要行政流程相关的所有内部政策和程序；
- b) 每年为每名工作人员准备绩效和能力增强（PACE）报告；
- c) 审查并随时更新风险登记册；需要更好地评价出事情的概率和潜在影响（货币或其他形式的），包括已被归类为可容忍或要求采取行动的风险；
- d) 意识到已具备一个执行信息系统以便及时提供信息和报告，确保报告的细节内容与管理层级相适应且对数据进行了归纳总结以便利进行决策；
- e) 管理层就先前查明的内部控制改进领域开展年中审查；
- f) 内部控制措施须有一个正式和持续的内部评估流程；
- g) 在绩效管理工具中定期更新经常方案活动的结果和可交付成果并使之与预期成果保持一致；和
- h) 管理层定期填写自我评估问卷，包括定期评价其风险评估流程的效果。

13. 今年将更新现行内部控制框架与管理保障声明和宣言中的问题，以支持新的机构风险管理政策，并确保在国际民航组织实行正确的内部控制措施，处理上述某些内部控制弱点领域。

14. 评价和内部审计办公室已向理事会提交了 2019 年评价和内部审计办公室主任年度报告（C-WP/14990 号文件）。下文总结了该报告所载关键风险/挑战和控制问题，目的是改善内部控制。通过内部审计和评价查明的所有控制方面的弱点都通过相应的秘书处行动计划得到解决，并由评价和内部审计办公室对其进行定期监测：

- a) **网络安全：**继针对国际民航组织的严重网络攻击之后并由于严重的逻辑安保弱点使国际民航组织暴露在巨大的财务、运行和声誉风险中，网络安全仍然是本组织的一项最大风险。这要求国际民航组织各局继续共同努力，ICT不仅要进一步加强技术基础设施同时还要进一步提高国际民航组织工作人员对于网络安全问题的意识。
- b) **财务管理**和**可持续性：**财务资源匮乏再加上预算制约和效率问题始终是本组织面临的风险，使之难以实现预期成果，并限制了其有成效地为成员国提高协助和开展新活动的能力。
- c) **机构风险管理（ERM）：**国际民航组织尚处建立一个全组织范围的机构风险管理制度的初期阶段。充分实施将要求高级管理层积极参与、划拨适当的财力与人力资源和制定现实的时限以成功完成这项关键举措，这也和问责框架及以结果为基础的管理密切相关。
- d) **组织复原力管理：**这要求具备稳健的业务连续性管理和灾害恢复程序。目前，由于这些机制和程序缺乏适当的防范层级和成熟度，使国际民航组织在发生业务中断时暴露在严重风险之中。
- e) **第三方风险管理：**严重依赖短期顾问是国际民航组织目前面临的一项关键风险，因为这些人员的数量在过去几年呈爆炸性增长，其中有些还被分配履行敏感核心职能。这种情况再加上对顾问缺乏适当的背景调查和将越来越多的IT服务外包给第三方服务提供者，使得国际民航组织势在必行，需要有成效地查明和管理与第三方相关的风险，将其作为优先事项并以战略方式加以处理。
- f) **人才管理/继任规划：**国际民航组织正面临吸引、留住和培养人才并确保关键职位平顺接任的挑战。获得新的人才和保持机构记忆对于国际民航组织至为重要，以便在不断变化的全球环境中有效地履行任务并为成员国服务。
- g) **数据保护和管理：**数据保护和数据管理程序薄弱仍然是国际民航组织面临的一项关键挑战，这会加大与数据外泄及数据缺乏保密性、完好性和可提供性相关的风险。未能利用可促成生产力和效率收益的现代IT工具，这也仍然是国际民航组织的另一关键挑战，本组织目前主要是在基于纸张的环境里运作。
- h) **问责框架：**国际民航组织没有一个全组织范围与结果挂钩的成熟完善的问责框架，但还是具备了一些组成部分，让工作人员和各局对交付的产出问责（例如PACE系统、各局的年度报告等）。需要着重加大力度，以展示本组织的产出和工作对于实现成果一级的结果的贡献，而这也一个完善的以结果为基础的管理系统的关键要求。
- i) **组织文化：**没有一个稳健和稳定的道德操守框架，加上没有政策和程序且在实施现有程序时做法不一致，可以被认为是妨碍了国际民航组织加强其控制环境的努力同时又损害了本组织声誉并恶化了工作环境的一些因素。
- j) **及时实施监督建议：**尽管秘书长做出了艰苦努力，但国际民航组织仍然面临挑战，难以及时实施监管监督建议，带来对本组织系统、程序和流程的预期改进和强化。

15. 评价和审计咨询委员会 (EAAC) 在其向理事会提交的年度报告中, 让秘书处注意进一步加强国际民航组织内部控制系统的必要性。我完全同意评价和审计咨询委员会的观点, 有成效地管理和接触风险对于一个组织的成功至关重要, 将一种积极的风险文化植入一个组织之中是一个迭代式进程, 需要时间来成熟。评价和审计咨询委员会指出了因在风险登记册中明确包括了地区风险而在过去 12 个月中取得的一些进展。关于内部控制的完好性, 评价和审计咨询委员会审查了 2018 年的内部控制声明 (SIC), 认为这份声明应该是所收到的关于内部控制措施和流程的所有保障的集成之作, 应该由适当证据予以充分支持。然而, 由于没有明确的框架和深入的专长, 使得植入风险管理做法更具挑战性。鉴于完善的内部控制框架和机构风险管理的重要性, 国际民航组织征聘了一名顾问, 以帮助制定并在 2020 年年底之前实施机构风险管理 (ERM) 方案。

16. 此外, 管理保障声明 (MAS) 已与各局/办公室的宣言相结合 (现称为“管理保障声明和宣言 (MASD)”), 并已更新和进一步完善成为一个文件, 为综合内部控制声明 (SIC) 提供依据。最后, 在 2020 年 2 月 27 日举行的高级管理层全体会议上, 做了关于机构风险管理的介绍。将为 2020 年的内部控制声明提供经更新的管理保障声明和宣言, 及与新的机构风险管理政策一致的内部控制框架。

17. 如上所述, 一个有成效的内部控制系统的建设无论多么严谨, 都存在固有的局限性, 包括被规避的可能性, 因此, 这一系统只能提供合理范围内的保障。此外, 由于条件的变化, 内部控制的有效性也可能随着时间的推移而改变。

18. 有鉴于此, 根据我所了解的情况和掌握的信息, 我认为, 在 2019 年 12 月 31 日终止的一年之中和直至财务报表批准之日时止, 国际民航组织的内部控制系统的运作令人满意。

19. 2020 年, 国际民航组织将继续就内部控制和治理开展工作, 并尤其侧重于审查本组织的总体内部控制框架和治理流程。



秘书长
柳芳

2020 年 3 月 31 日于
加拿大, 蒙特利尔

第 II 部分：外部审计员的意见



意大利审计院

审计证明书

意见

我们审计了国际民用航空组织（ICAO）的财务报表，包括截至 2019 年 12 月 31 日的财务状况报表，至上述日期止的财务执行情况报表、净资产变化报表、现金流量报表以及经常方案普通基金的预算与实际金额对比表以及各财务报表的附注，包括重大会计政策和其他说明信息的摘要。

我们认为，所附各项财务报表遵照《国际公共部门会计准则》以及国际民航组织《财务条例》和财务规则，公允地展现了截至 2019 年 12 月 31 日国际民用航空组织（ICAO）财务状况的所有重要方面，及其当时结束的当年的财务绩效、净资产变动、现金流和经常方案普通基金预算与实际金额的对比。

意见的依据

我们根据国际审计机构准则（ISSAIs）以及国际民航组织《财务条例》和财务规则进行了审计。在财务报表审计领域，国际最高审计机构准则直接转换自国际审计准则（ISAs）。意大利审计院在国际审计准则之规定符合其具体审计性质的情况下对其予以适用。在报告稿审计员审计财务报表的责任一节中，进一步阐述了这些准则下我们的责任。遵照我们在联合国系统开展财务报表审计的相关道德操守要求，我们独立于国际民航组织，并且我们遵照这些要求履行了我们在其他方面的道德操守责任。我们认为，我们掌握的审计证据充分且适当，足以作为我们所提供的审计意见的依据。

其他信息

国际民航组织秘书长对其他信息负责。其他信息包括“第 IV 部分 — 附表（未经审计）”。

我们对财务报表的意见不适用于其他信息，也不做任何形式的保证结论。

关于我们在对财务报表的审计，我们的责任是审读其他信息，在此过程中，审议其他信息是否与财务报表或与我们审计中掌握的情况存在重大不符，或者看似存在重大错报。根据我们开展的审计，如果我们认为这方面的其他信息存在重大错报，我们便需要报告该事实。对此，我们没有需要报告的事项。

国际民航组织秘书长及财务报表管理责任人的责任

秘书长负责按照《国际公共部门会计准则》编制和公允列报财务报表，并负责其认为必要的此类内部控制措施，以使所编制的财务报表不存在由于欺诈或差错而导致重大错报。

在编制财务报表时，秘书长负责评估国际民航组织持续运营、根据适用情况披露与持续运营有关的事项以及适用持续运营会计基础的能力，除非秘书长有意对本组织进行清算或停止运营，或者除此之外没有现实的替代办法。

管理责任人负责监督国际民航组织的财务报告流程。

审计员审计财务报表的责任

我们的目标是获得财务报表作为一个整体免于无论欺诈或差错所致出现重大错报的合理保证，并签发包含我们意见的审计报告。合理保证是高水平的保证，但不担保遵照《国际审计准则》进行的审计总会发现存在的重大错报。错报可能源自欺诈或差错，如果可以合理预期它们对用户根据这些财务报表做出的经济决策可能单独或共同造成影响，则可以将其视为重大错报。

作为遵照《国际审计准则》进行审计的一部分，我们在整个审计过程中运用专业判断并保持专业警惕。我们同时：

- 查明并评估了由于欺诈或错误导致的财务报表的重大错报的风险，制定和执行了对这些风险作出相应的审计程序，并掌握充分适当的审计证据，为我们的意见提供依据。未能发现欺诈所致重大错报的风险高于差错所致重大错报的风险，因为可能涉及串通、伪造、故意遗漏、虚假陈述或无视内部控制。
- 了解与审计有关的内部控制，以便制定适合这种情况下的审计程序，而不是为了就国际民航组织内部控制的有效性发表意见。
- 评价了所采用的会计政策的适当性以及管理层所做会计概算和相关披露的合理性。
- 对管理层使用持续运营会计基础的适当性作出结论，并根据所掌握的审计证据，断定是否存在与可能对国际民航组织持续运营能力产生重大疑惑的事件或条件有关的重大不确定性。如果我们断定存在重大不确定性，我们便需要在我的审计报告中提请注意财务报表中的相关披露；如果此类披露不足，我们便需要修改我们的意见。我们的结论是根据截至我们审计报告之日所掌握的审计证据作出的。但是，未来各种事件或条件可能导致国际民航组织停止继续运营。
- 评价财务报表的整体表述、结构和内容，包括披露情况，以及财务报表是否以符合公允呈现的方式表述基础账目往来和各种事件。

除其他事项外，我们与管理责任人就计划进行的审计范围和时间以及审计发现的重大问题，包括就我们在审计过程中查明的内部控制方面的任何重大控制进行沟通。

关于法律和监管方面其他要求的报告

此外，我们还认为，我们所接触到的、或者作为我们审计的一部分进行核查的国际民航组织账目往来，在所有重要方面均符合国际民航组织《财务条例》和财务规则及其立法授权。

根据国际民航组织《财务条例》和职务工资（第十三条）以及管理外部审计的补充职权范围（本《财务条例》和财务规则附件 B），我们同时签发了我们对国际民航组织 2019 年财务报表的详细审计报告。

重点事项 — Covid-19 大流行及后续事件

在不修改我们意见的前提下，我们提请您注意财务报表中的附注，其中描述了在世界卫生组织于 2020 年 3 月宣布 Covid-19 为全球大流行病这一背景之下的局势。局势不断演变，采取的措施对当地、地区、国家和全球经济都有多重影响。管理层正在密切监测局势，并在可能的情况下在附注中已适当考虑了报告日期之后的后续事件。但是，这些事件对本组织及其运作的总体影响非常难以确定，因此目前尚无法估计。在已知影响后，会将其纳入考虑并可能进行评估。

因此，在这些财务报表发布之日，我们无法估计其对本组织业务的潜在影响。

重点事项 — 精算负债的影响

我们还提请注意以下事实：财务状况表显示的净资产为负值（-6 840 万加元），主要归因于财务状况中认列的工作人员长期福利精算负债 1.643 亿加元的影响。我们的详细分析载于我们的报告中。管理层根据其权限和权力行事，并不断监测局势。关于需要考虑在长期采取进一步行动这一点，向理事会提出了警示。我们对此事项的意见没有改变。



意大利审计院院长
吉多·卡利诺 (Guido Carlino)

2020 年 10 月 15 日，罗马

第 III 部分：财务报表

国际民用航空组织

报表I

财务状况表

2019年12月31日

(单位: 千加元)

	附注	2019年	2018年
资产			
流动资产			
现金和约当现金	2.1	346 365	402 414
应收成员国分摊会费	2.2	16 599	2 847
应收款和预付款	2.3	12 584	17 466
库存	2.4	696	550
其他	2.3	1 674	2 177
		377 918	425 454
非流动资产			
应收成员国分摊会费	2.2	4 322	5 963
应收款和预付款	2.3	312	373
财产、厂房和设备	2.5	6 369	4 391
无形资产	2.6	2 003	700
		13 006	11 427
资产总额		390 924	436 881
负债			
流动负债			
预收款	2.8	242 425	304 944
应付账款和应计负债	2.9	43 320	29 207
职工福利	2.10	7 648	7 944
缔约国政府/服务提供过政府的贷记额	2.11	1 635	1 562
		295 028	343 657
非流动负债			
职工福利	2.10	164 329	151 001
		164 329	151 001
负债总额		459 357	494 658
净资产			
累积亏损	2.12	(71 540)	(53 911)
准备金	2.12	3 107	(3 866)
		(68 433)	(57 777)
净资产 (累积亏损)			
负债和累积亏损总额		390 924	436 881

所附各附注均为财务报表之组成部分。

国际民用航空组织

报表II

财务执行情况表

2019年12月31日终止的一年

(单位: 千加元)

附注

收入

项目协议捐款	3.2	138 172	169 439
分摊的会费	3.2	109 824	98 400
其他创收活动	3.2	25 395	25 549
其他自愿捐款		16 511	14 532
行政管理费收入		3 644	3 721
其他收入	3.2	3 760	9 852
收入总额		297 306	321 493

支出

工作人员薪资和职工福利	3.3	172 118	173 568
供应品、消耗品和其他	3.3	86 791	101 368
一般运营支出	3.3	19 993	17 876
差旅	3.3	13 927	15 701
会议		2 679	2 266
培训		1 390	1 500
其他支出	3.3	6 368	1 622
支出总额		303 266	313 901
当年盈余		(5 960)	7 592

所附各附注均为财务报表之组成部分

国际民用航空组织

报表 III
净资产变化表
2019年12月31日终止的一年
 (单位: 千加元)

	附注	累计亏损	准备金	净资产 (经累计亏损)
2018年12月31日的余额		(53 911)	(3 866)	(57 777)
2019年基金余额和准备金的变动				
结转余额的变化	2.12	1 206	(1 206)	
精算收益/ (亏损) 的变化	2.10		(3 611)	(3 611)
从激励计划转拨至准备金	2.12	334	(334)	
从辅助创收基金盈余转拨至业务准备金	2.12	(339)	339	
向辅助创收基金限制性盈余的转拨	2.12	(12 142)	12 142	
其他重新分类和转拨	2.12	(968)		(968)
汇兑差额的变化	2.12	240	(240)	
这算调整的变化	2.12		(117)	(117)
当年盈余		(5 960)		(5 960)
年内变动总计		(17 629)	6 973	(10 656)
2019年12月31日的余额		(71 540)	3 107	(68 433)

所附各附注均为财务报表之组成部分

国际民用航空组织

报表IV
现金流量表
2019年12月31日终止的一年

(单位: 千加元)

附注	2019年	2018年
运营活动现金流量:		
当年盈余(亏损)	(5 960)	7 592
应收会费(增加)减少	2.2	(13 752)
应收账款和预付款(增加)减少	2.3	4 882
库存(增加)减少	2.4	(146)
其他资产(增加)减少	2.3	503
非当期应收会费(扣除折减部分)(增加)减少	2.2	1 641
非当期应收账款和预付款(增加)减少	2.3	61
预收款增加(减少)	2.8	(62 519)
应付款项及应计负债增加(减少)	2.9	14 113
短期职工福利增加(减少)	2.10	(296)
储备金中反映的精算增益(损失)	2.11	73
长期职工福利增加(减少)	2.10	13 328
储备金中反映的精算增益(损失)	2.10	(3 611)
利息收入	3.2	(7 775)
折旧和摊销	2.5和2.6	1 137
处置财产、厂房和设备的(增益)/损失		(18)
外币换算调整	2.12	(117)
运营活动净现金流量	(58 456)	(37 440)
投资活动净现金流量		
购置财产、厂房和设备及无形资产	2.5和2.6	(4 419)
处置财产、厂房和设备的收益		19
利息收入	3.2	7 775
投资活动净现金流量	3 375	5 556
融资活动现金流量:		
从净资产向负债转拨,和其他转拨	2.12	(968)
融资活动净现金流量	(968)	(2 192)
现金及约当现金净增加(减少)		(56 049)
年初现金及约当现金		402 414
年末现金及约当现金	2.1	346 365
		402 414

所附各附注均为财务报表之组成部分

国际民用航空组织

报表V

经常方案普通基金
预算和实际金额对照表
2019年12月31日终止的一年

(单位: 千加元)

战略目标/辅助实施战略	拨款								支出			余额
	原始款额 A39-37	2018年 未支付 承付款 ^a	上年度 结转额 ^b	2019年 转拨前 的拨款	2019年 未支付 承付款 ^a	目标/辅助实施 之间的转拨 ^c	向年度的 结转额 ^b	经修改的 2019年 拨款额	合计 ¹	预算 汇兑 差额 ²	按预算 汇率	
安全	24 008	3 148	2 430	29 586	(2 766)	(350)	(2 955)	23 515	27 069	(3 554)	23 515	
空中航性能力和效率	15 320	1 742	1 834	18 896	(1 502)	(1 289)	(1 114)	14 991	17 547	(2 556)	14 991	
安保和简化手续	9 173	652	920	10 745	(717)	819	(1 070)	9 777	10 947	(1 170)	9 777	
航空运输的经济发展	3 494	239	286	4 020	(278)	(208)	(400)	3 133	3 355	(222)	3 133	
环境保护	3 883	1 197	418	5 497	(910)	(64)	(540)	3 983	4 358	(375)	3 983	
小计	55 878	6 979	5 887	68 744	(6 173)	(1 094)	(6 079)	55 399	63 276	(7 877)	55 399	
方案支助	34 076	8 123	73	42 271	(6 199)	100	(1 146)	35 026	35 912	(886)	35 026	
管理和行政	14 589	3 645	166	18 400	(4 069)	994		15 324	16 028	(705)	15 324	
小计	48 665	11 768	238	60 671	(10 268)	1 094	(1 146)	50 350	51 940	(1 591)	50 350	
总计	104 543	18 747	6 125	129 415	(16 441)		(7 225)	105 749	115 216	(9 467)	105 749	

^a 秘书长批准。《财务条例》第5.7条。^b 秘书长批准。《财务条例》第5.6条。^c 秘书长批准。《财务条例》第5.9条。

8

¹ 加元以外的支出按联合国汇率列示。² 汇兑差额: (I) 货币汇兑增益为779.8万加元, 原因在于编制预算时使用的汇率与在年度期间对支出适用的联合国月度汇率不同。

所附各附注均为财务报表之组成部分。

报表 V-A

2019年12月31日终止的一年本组织所有基金的
预算和实际金额对照表

(单位: 千加元)

参考	2019年 预算*	实际金额	预算差额	可比条件下 的实际金额	在可比条件下预 算与实际金额的 差异		无IPSAS要求 的实际金额				
					(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	
				(b)+(c)	(a)-(d)						
收入											
经常预算											
会费摊款	图1: 附表A	96 182	109 817	(12 395)	97 422	(1 240)	108 577				
其他	图1: 附表A	8 361	9 226		9 226	(865)	9 226				
经常预算总额	图1: 附表A	104 543	119 043		106 648	(2 105)	117 803				
7							7				
周转基金 - 新成员国	附表A		119 050					117 810			
AOSC (不包含效率/效力基金和特别储备基金)											
行政费	附表A	5 460	11 067		11 067	(5 607)	11 067				
其他收入	附表A	6 170	758		758	5 412	758				
AOSC总额	图8: 附表A	11 630	11 825		11 825	(195)	11 825				
50 358								41 885			
其他经常性活动基金											
收入总额 - 经常活动 (RA)	附表A		181 233					171 520			
减去: 基金间余额销账 - 经常活动	附表A		(14 960)					(6 487)			
净收入总额 - 经常活动 (RA)	附注5.3		166 273					165 033			
技术合作项目 (TCP)	附注5.3		140 278					140 278			
收入总额 - 经常活动和技术合作项目			306 551					305 311			
减去: 基金间余额销账 - 经常活动和技术合作项目	附注5.3		(9 245)					(9 245)			
收入总额	报表II		297 306					296 066			
支出											
经常预算											
所有SO/SIS	报表 V	129 415	115 216	(9 467)	105 749	23 666	123 689				
未付承付款	报表V				16 441	16 441	(16 441)				
记账汇兑	附表A		2 610		2 610			2 610			
经常预算总额:	图1: 附表A	129 415	117 826		124 800	7 225	126 299				
448								448			
周转基金 - 汇兑	附表A		118 275					126 748			
AOSC (不包含效率/效力基金和特别储备基金)	图8: 附表A	10 344	10 390		10 390	(46)	10 390				
其他AOSC基金								401			
其他经常活动基金								61 835			
支出总额 - 经常活动 (RA)	附表A		190 900					181 272			
减去: 基金间余额销账 - 经常活动	附表A		(18 667)					(18 667)			
净支出总额 - 经常活动 (RA)	附注5.3		172 233					162 605			
技术合作项目 (TCP)	附注5.3		140 277					140 277			
净支出总额 - 经常活动 (RA)			312 511					302 883			
减去: 基金间余额销账 - 经常活动和技术合作项目	附注5.3		(9 245)					(9 245)			
支出总额	报表II		303 266					293 638			
年度盈余	报表II		(5 960)					2 428			
参考:											
图1和图8参照文件所载秘书长的呈报;											
附表A、附注5.3、报表II和报表V包含在财务报表和附表中。											
因四舍五入, 各个分项相加不一定等于总额											
所附各附注均为财务报表之组成部分。											

* 只包含公开可获得的预算

最后一栏的图不包括《国际公共部门会计准则》(IPSAS)已取代以往针对经常活动的《联合国会计准则》(UNSA),
因而产生以下影响

增加了:

经折减长期应收款的增加	2.2	1 241
资本化存货的变动	2.4	146
固定资产资本化	2.5	2 770
无形资产	2.6	1 508
离职后健康保险 - 动用	2.10	2 094
服务终了 - 年假 - 动用	2.10	475
服务终了 - 回国补助金 - 动用	2.10	1 480

扣减了:

折旧	2.5	(792)
无形资产摊销	2.6	(205)
离职后健康保险 - 支出	2.10	(13 147)
服务终了 - 年假 - 支出	2.10	(1 896)
服务终了 - 回国补助金 - 支出	2.10	(2 062)

净影响

年度盈余	(5 960)	(8 388)
------	---------	---------

参考:

图1和图8参照文件所载秘书长的呈报;
附表A、附注5.3、报表II和报表V包含在财务报表和附表中。

因四舍五入, 各个分项相加不一定等于总额

所附各附注均为财务报表之组成部分。

**国际民用航空组织
财务报表的附注
2019 年 12 月 31 日**

附注 1：会计政策

报告实体

1. 国际民用航空组织 (ICAO) 是联合国的一个专门机构, 由 1944 年 12 月 7 日签署的《国际民用航空公约》创立。国际民航组织是负责管理《公约》所载各项原则的常设机构, 为航空安全、安保、效率和正常以及为航空环境保护制定标准并鼓励其实施。国际民航组织总部设在加拿大蒙特利尔, 并有七个地区办事处和一个地区分办事处。

2. 财务报表仅包括国际民航组织的业务。国际民航组织没有在联营公司或共同控制实体中的利益。

3. 国际民航组织为以下非合并实体提供行政管理服务:

- 欧洲民用航空会议 (ECAC)
- 医疗福利计划 (MBP)

这些实体由其自身且不受国际民航组织控制的章程和治理架构管辖。他们准备自己的财务报表并开展单独的认证流程。资产和负债归各实体分别拥有; 如果解散, 全部资产和负债在成员和伙伴组织之间的划分, 须按照事先界定的章程、细则和治理架构商定。

编制基准

4. 国际民航组织的财务报表是根据《国际公共部门会计准则》在应计制会计基础上编制的。这些标准自 2010 年 1 月 1 日起适用。

5. 除非上述报表另有列明, 编制财务报表采用的计量基准是历史成本。

6. 现金流量表 (附表 IV) 采用间接法编制。

7. 国际民航组织的报告货币是加拿大元 (加元)。国际民航组织经常活动的功能货币是加元。鉴于技术合作项目 (TCP) 活动通常使用美元执行, 因此其功能货币是美元 (USD)。账目往来中使用加元之外和技术合作项目使用美元之外的其他货币, 在账目往来时均按合理地接近当时即期汇率的当时联合国业务汇率 (UNORE) 折算。以加元之外的货币计算的资产和负债, 以及技术合作项目以美元之外的货币计算的资产和负债, 则在年终结算时按当时联合国业务汇率折算。所得收益或亏损记入财务执行情况表, 但包括为呈报财务报表之目的将技术合作项目活动折算加元时产生的差额在内的未实现差额除外, 它反映在财务状况表准备金项下。

现金及约当现金

8. 现金及约当现金包括库存现金、银行现金及短期存款。

9. 产生利息收入时予以认列，并将实际收益率考虑在内。

财务单据

10. 财务单据在国际民航组织成为单据合同规定的缔约方时予以认列，直至从这些资产（负债）实收（支付）现金流量的权利（或义务）过期或被转让（结清）时为止。

11. 应收款是未经活跃市场报价的固定或可确定支付的非衍生金融资产。应收款包括应收会费现金及其他应收款。长期应收款，包括应收摊款，使用实际利率法按摊销成本列报。

12. 除预收的分摊会费之外，所有负债均产生于交换交易。所有非衍生金融负债起初按公允价值认列，并随后在适当时，使用实际利率法随后按摊销成本计量。

存货

13. 财务期结束时的出版物及小卖部商品作为存货记账。出版物按成本和现行重置成本中的较低值估值，小卖部存货按成本和可实现净值中的较低值估值。

14. 出版物成本包括采购成本及将出版物送至销售或发行国家发生的所有其他费用。小卖部商品的成本是购买价格。成本值以加权平均法确定。

15. 内部使用的出版物和其他文件列作支出。

应收款和收入

16. 分摊的会费是成员国的法律义务。这些会费是征收摊款当年年初认列的非交换交易的收入。技术合作项目（TCP）活动的捐款是根据国际民航组织和捐助者签订的协定确认的交换交易的收入，它按项目完成阶段所交付的货物或提供的服务予以确定，在有些情况下，国际民航组织可能认为最好的估算方式是依照适用的项目合同分阶段支付。其他自愿捐款一般是在捐助者以书面形式确认，或实际收到捐款时认列为收入的非交换交易。

17. 从技术合作项目回收的管理费按照行政和业务服务费用（AOSC）基金的收入以及各个项目的支出列报。根据《国际公共部门会计准则》，技术合作项目产生的管理费收入按照完成阶段认列。完成阶段估算如下：

- 90%管理费逐步认列，直至发出设备采购订单（PO），其余 10%在全额支付所有采购订单发票时认列；
- 对于服务，管理费按照实际发生的成本认列。

18. 2011 年作出了分享利息收入的新安排。根据这项安排，对月平均余额超过 10 万美元的项目基金，国际民航组织通常留存基金存款所获得的利息的 50%。这一收入在行政和业务服务费用基金的行政管理费收入中列报。

19. 其他收入是交换交易，应收余额按应收款及预付款列报。
20. 应收会费是扣除与会费收入减少、呆帐及摊销（折减）有关的备抵之后的净额：
- 与自愿捐款收入减少相关的备抵是应收会费和收入的减少，即捐款所指向的项目不再需要资金或资金不再提供；
 - 分摊会费呆账的备抵是指基于历史经验和发生了一些事件，表明一成员国没有能力履行其义务；和
 - 经折减的长期应收会费代表国家分摊会费的未付余额，为此，国家已缔结协议，在几年内清偿其拖欠会费。考虑到缔结上述协议清偿拖欠的可能性，折减也适用于众多其他长期拖欠的会费。这些应收款是使用实际利息法以摊销（折减）成本列示，因此，是按扣除累积折减的净额列报。

21. 实物捐助按公允价值列报。直接用于支持经批准的行动和活动并能可靠估价的捐赠物品在账目中认列。免费提供的服务不在账目中认列，但为参考之目的在财务报表附注中列报。这些捐助包括房地、运输和人员的使用。

财产、厂房和设备

22. 财产、厂房和设备(PP&E)按历史成本减去累计折旧及任何减值损失后列报。折旧是使用直线方法，对财产、厂房和设备按其估计使用年限折旧，但土地除外，它不折旧。财产、厂房和设备类别的使用年限估算如下：

<u>类别</u>	<u>估计使用年限(年)</u>
楼舍	5-50
信息技术 (IT) 设备	3-10
家具、装置及配件	5-10
机械和办公室设备	3-10
汽车	5-15

23. 如果财产、厂房和设备的成本超过或等于设定为 3 000 加元的阈值限制，或在租赁项目改善的情况下超过或等于设定为 25 000 加元的阈值限制时，则应对财产、厂房和设备进行资本化。阈值水平定期得到审查。租赁项目改善按成本估值，并在改善项目的剩余使用年限或剩余租期中取较短者折旧。

24. 须至少每年对全部财产、厂房和设备进行减损审查，任何减值损失均须在财务执行情况表中认列。减损指标包括财产、厂房和设备的陈旧与老化，以及可能无法收回账面价值的事件和情况。

无形资产

25. 无形资产按历史成本减去累计摊销及任何减值损失后列报。无形资产的认列需要符合严格标准：即可辨认、在国际民航组织控制之下和促进未来经济效益或服务潜力且能够可靠衡量。剩余使用年限也是考虑因素之一。还制定了具体标准，即低于 5 000 加元购买的物品以及低于 2.5 万加元的内部开发资产不列报，因为难以对列为支出的内部业务和研究费用及应当资本化的开发费用的金额进行准确计量。根据《国际公共部门会计准则第 31 号》规定，这条标准预计自 2010 年 1 月 1 日起适用。

26. 使用直线法对预期使用年限进行摊销。无形资产类别估计使用年限如下：

类别	估计使用年限 (年)
外部采购的软件	3-6
内部开发的软件	3-6
许可证和权利及其他无形资产	2-6
版权	3-10

27. 许可证、权利和版权按许可证、权利和版权期限进行摊销。

28. 减损指标包括无形资产陈旧与老化，以及可能无法收回账面价值的事件和情况。

预收款项

29. 执行技术合作项目之前收到的自愿捐款作为预收款项记录。在捐款人的要求得到履行时，通常是在国际民航组织提供了服务时，或按照捐款人与本组织的协议条件交付货物时，认列收入。

30. 有待支付给捐款人的未用捐款余额，以及提供服务之前或者货物由国际民航组织交付给第三方之前收到的资金，均包括在预收款项中。

31. 在相关年份之前从成员国收到的摊款在预收款项下列示。

职工福利

32. 国际民航组织认列下述类别的职工福利：

- 在工作人员提供相关服务的会计期结束之后十二个月之内应结清的短期职工福利；
- 离职后福利，如离职后健康保险福利；
- 其他长期职工福利；和
- 终止服务福利。

33. 短期职工福利包括新聘雇员福利（派任补助金）、定期薪酬、带薪缺勤和根据所提供的服务向在职雇员提供的其他短期福利（死亡抚恤金、教育补助金、税金偿还和回籍假）。所有在报告之日应计但尚未支付的此种福利，均在财务状况表中确认为流动负债。

34. 下列福利按设定受益计划核算：离职后健康保险（离职后福利）、离职回国福利（其他长期福利）和离开国际民航组织时折算为现金的累积年假（其他长期福利）。这些福利的短期部分列为财务状况表内的流动负债。设定受益计划是那些国际民航组织有义务提供商定福利的计划，因此该组织承担精算风险。根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的要求，国际民航组织在准备金账户中认列与离职后健康保险福利有关的保险精算损益。至于年假和离职回国福利等其他与离开组织有关的福利，保险精算损益会立即认列，并反映在财务执行情况表中。

35. 终止任用福利仅在以下情况下才确认为费用：国际民航组织明确承诺将实施一项正式的详细计划并且没有撤回该计划的现实可能性，目的是在正常退休日期前终止对一个雇员的雇用，或者因提出鼓励雇员自愿接受裁减的提议而给予终止任用福利。在 12 个月内结算的终止任用福利按预计支付的数额列报。当终止任用福利在报告日之后超过 12 个月才需结清时，如折现的影响重大，则予以折现。

36. 国际民航组织是参加联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF 或称基金）的成员组织，该基金是由联合国大会为雇员提供退休、死亡、残障和有关福利而设立的。该基金是一项由多个雇主界定的注资福利计划。根据《基金条例》第 3 条(b)款的规定，基金的成员资格向专门机构和参加联合国及专门机构的共同薪金、补贴制度和其他服务条件的任何其他国际性的政府间组织开放。

37. 该基金使各组织承受着与其他参与该基金的各组织的现任和前任雇员有关的保险精算风险，导致没有连贯一致和可靠的依据来向参与该计划的各个组织划拨承付款项、计划资产和费用。国际民航组织和养恤基金及其他参与基金的各组织无法为会计之目的，以充分可靠的方式来确定国际民航组织在所规定的福利承付款项、计划资产和与计划有关的费用当中的合乎比例的份额。因此，根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的要求，国际民航组织将该计划假定视为一个约定提取计划。在财务执行情况表中，国际民航组织在财务期间向基金的缴款被认列为支出。

拨备及或有负债

38. 如果国际民航组织将来可能被要求履行义务，并且可以可靠地估算其金额，则需为未来的负债和指控编列拨备金，以便应付国际民航组织因过去的事件而担负的现行法律或推定义务。

39. 不符合负债认列标准的其他承付款，作为或有负债在财务报表附注中披露，这取决于国际民航组织内部无法完全控制的一个或多个不确定的未来事件是否发生。

按“分部”报告和基金会计

40. 分部是一组特点可分辨的活动，其财务信息单独报告，以便评估一个实体为实现其目标而做的工作并对未来资源分配作出决定。国际民航组织将所有项目、业务和基金活动分为两个分部：i) 经常活动；和 ii) 技术合作项目活动。国际民航组织对财务期内各分部的账目往来及期末余额进行报告。分部间收费根据项目协议进行。

41. 基金是一个自行平衡的会计实体，用来记入与特定目的或目标有关的账目往来。基金是为开展特殊活动或实现某些目标按照具体的规定、约束或限制划分。财务报表是按基金会计基础编制，显示国际民航组织所有基金在这一时期结束时的综合状况。基金余额代表收入和支出的累计剩余。

42. 经常活动分部包括普通基金和经常方案的营运基金、特别账户和为航空安全、安保、环境及本组织的其他支助活动而管理的基金。为普通基金经常方案预算表决通过的未动用拨款在一定条件下可结转至下一个财政年度。大会或理事会根据《财务条例》第 7.1 条主要为特定活动专用的特殊捐款或资源设立的特别基金和特别账户，其余额可结转到下一个财务期。此“分部”的主要资金来源是会费、创收活动、其他自愿捐款和行政收费。

43. 经常活动“分部”包括下列基金或者基金组：

- **经常预算基金包括普通基金 (RB)**，由根据大会所定分摊比额表上缴的成员国分摊会费、杂项收入、辅助创收基金 (ARGF) 盈余和从周转基金拨出的垫款提供资金。大会设立的周转基金的目的是在收到成员国会费之前根据需要向普通基金先行垫付款项，以资助预算拨款以及在特殊情况下向其他基金预拨款。在普通基金和其他基金的资金到位后，将立即归还周转基金垫付的金额。
- **资本基金**，用来记录为经常活动购置的财产、厂房和设备、其折旧与摊销及无形资产。
- **循环基金**，设立用来按照《国际公共部门会计准则第 39 号》(IPSAS 39) 记录例如离职后健康保险福利等离职后福利和其他长期职工福利的账目往来，据此在经常活动分部中将这些账目往来单独列报。
- **辅助创收基金 (ARGF)**，用来将创收和成本回收活动合并到一项基金之中。辅助创收基金当中的特别账户和基金是秘书长根据《财务条例》第 7.2 条设立的，以记录与收入和支出有关的全部自我筹资活动。任何没有计划支配或支出的盈余可被转拨到普通基金，余额可被结转到下一个财政期。这一分部的主要资金来源是出版物、数据和服务的销售。
- **行政和业务服务费用基金(AOSC)**根据《财务条例》第 9.4 条设立，包括 a) **特别储备基金(SRF)** 和 b) **下述技术合作局效率和效力基金**。行政和业务服务费用基金用以支付技术合作项目的行政、业务和支助费用。当行政和业务服务费用业务在任何一年出现财政亏损时，首先由行政和业务服务费用基金的累积盈余补足亏损，最后由经常预算补足。行政和业务服务费用基金的资金主要来源于技术合作项目的管理费。

- a) **特别储备基金 (SRF)** 是根据《财务条例》第 7.1 条设立的基金，它为填补任何特定年份中因行政和业务服务费用基金减少而导致的潜在亏空提供了一个机制。根据理事会批准的一个机制，自 2014 年起，特别储备基金须由行政和业务服务费用基金超出经批准的每年给经常预算偿还款额度的任何金额供资（按照经批准的公式算出）。如果在任何一年，行政和业务服务费用基金不足以支付根据所批准公式确定的偿还款，则须使用特别储备基金来补充行政和业务服务费用基金每年批准向经常预算转拨的款项。
- b) **技术合作局效率和效力基金**由理事会设立，它授权技术合作局局长在指定年份支配最多为 20% 的前一年行政和业务服务费用基金年度盈余金额，以实施各项措施，根据缔约国的需求改善技术合作局的效率和效力。
- **航空安保 (AVSEC) 活动**，包含为反映理事会批准航空安保行动计划 (ASAP) 而设立的各项专用基金及特别账户基金，其中包括拟由航空安保信托基金之内的资金供资的项目。航空安保行动计划项目的相关活动由自愿和实物捐助供资。
- **非洲航空安全全面地区实施计划 (AFI 计划)**，设立用于提高国际民航组织在整个非印地区方案协调和管理方面的领导能力和问责制，并确保有效实施，以纠正安全与基础设施方面的缺陷。
- **联营导航基金**包括丹麦和冰岛合资联营协议，用以反映所设立基金的账目往来，以报告国际民航组织监督冰岛政府以及丹麦政府在格陵兰提供空中导航服务的运行情况，有关费用由服务提供者通过使用费和向缔约国政府摊款回收。使用费由联合王国收取并直接汇给冰岛和丹麦政府。国际民航组织负责征收和收集摊款并汇给服务提供国政府。因此，这些账目往来在财务状况表上反映为资产和负债。同时还包括**北大西洋高度监视系统基金 (HMU)**，以记录北大西洋高度监视系统联营安排各项规定之下的账目往来。其业务和维修费用由服务提供者通过向飞越北大西洋上空的民用航空器征收使用费回收。国际民航组织收取的使用费直接支付给服务提供者，因此在账目中反映为资产和负债。
- **奖励清偿长期欠款账户**，用以将缔约国缴纳的拖欠会费的部分款项在一个单独账户中列报，以便为本组织的特定活动提供资金。
- **资源调集基金 (RMF)** 由理事会设立，通过使用自愿捐助，支助各国加强其民航系统。自愿基金将推动国际民航组织标准和建议措施和政策方面的能力建设和实施，并对经常预算没有涵盖或无法充分供资的国际民航组织工作方案进行补充。

- **公钥簿（PKD）基金**，理事会设立的一个成本回收基金，用于报告支持电子增强型机读护照可互用性项目的各项活动。这些业务由自愿捐款供资，按照协议，该基金的余额作为参加国应付款项记账。
- **地区分办事处（RSO）**，为了加强国际民航组织在亚太地区（APAC）的力量，设立了亚太地区分办事处，以改善整个地区的空域组织和管理，最大程度地提高空中交通管理（ATM）绩效。亚太地区分办事处设立在中华人民共和国北京。根据国际民航组织和中国民航局（CAAC）之间的协议，中国民航局承担该地区分办事处的所有运营支出。
- **安全基金（SAFE）**，由理事会设立，其目的是通过使用基于绩效的办法提高民用航空的安全，它将对行政费用作出限制并且不会对本组织的经常预算增加任何费用，而同时确保对基金的自愿捐助以负责、有用和及时的方式得以使用。
- **其他基金**包括合资联营管理费、普遍安全监督审计计划基金、国际登记处基金、法国合作基金、信息和通信技术基金、临时工作人员薪金基金（TSSF）、人力资源发展基金（HRDF）、国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）基金以及资助专家和初级专业人员的各类基金。
- 根据与由国际民航组织一些会员国组成的**欧洲民航会议（ECAC）**签订的协议，国际民航组织提供某些秘书处服务。先由国际民航组织从欧洲民航会议收取的收入中支付，必要时从经常预算普通基金中支付，然后再偿还国际民航组织。代表欧洲民航会议进行的所有账目往来的净应收款或应付款记入应收款或应付款账户中
- 国际民航组织的健康保险计划为**医疗福利计划（MBP）**，Cigna 是计划管理人。这一计划有自己的治理架构，并报销国际民航组织和其他参加组织的工作人员、退休人员、代表及其合格家庭成员经医学上认定的医疗费的大部分。医疗福利计划由参加者和组织的会员费和投资收入供资。代表医疗福利计划所做全部账目未来的净金额在账户中反映为资产和负债。

44. 技术合作项目活动分部包括秘书长根据《财务条例》第 9.1 条设立的技术合作（TC）项目基金，用于管理技术合作方案。这一分部的主要资金来源是项目协议的自愿捐款。

45. 技术合作项目包括联合国开发计划署的各项安排以及根据信托基金协议、管理服务协议（MSA）和民用航空采购服务协议（CAPS）管理的各个项目。信托基金和管理服务协议旨在涵盖范围广泛的技术合作服务，而民用航空采购服务协议则是以提供采购服务为目的。国际民航组织还与成员国签订称之为总价合同的技术合作协议。这类合同与管理服务协议和信托基金协议不同之处在于其期限较短，而且合同金额固定。实际支出回收有余或不足的情况反映在行政和业务服务费用基金之中。

附注 2：资产及负债

附注 2.1：现金及约当现金

46. 资金按照集中投资方式存放在银行，不属急需的资金按定期存款投资。12月31日的余额组成如下：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
银行现金	37 922	52 671
定期存款	308 443	349 743
现金及约当现金	346 365	402 414

45. 截至 2019 年 12 月 31 日，银行现金平均利率为 1.891%（2018 年 12 月 31 日为 1.857%）。定期存款平均利率为 2.417%（2018 年 12 月 31 日为 1.997%），平均存期为 103 天（2018 年为 155 天）。定期存款数额包括存入投资储蓄账户的 1.45 亿美元（2018 年 12 月 31 日为 1.05 亿美元），平均利率为 2.397%（2018 年 12 月 31 日为 1.992%）。年底时银行现金包括代表欧洲民航会议所存的 992 万加元的约当现金。年底时定期存款包括代表医疗福利计划所存的 713.5 万加元。

附注 2.2：应收会员国分摊会费

48. 截至 12 月 31 日的应收分摊会费净余额组成如下：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
当期金额	16 599	2 847
折减的非当期金额	4 322	5 963
应收会费总净额	20 921	8 810

49. 当期应收会费是十二个月内应付的会费，非当期应收会费是根据会计政策对于应收款和收入的规定，财务报表日期十二个月之后应付或预计缴付的会费。应收会费的总额和净额所述如下：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
分摊的会费—经常方案	28 466	17 624
减去：		
呆帐备抵	(669)	(697)
长期应收款累积折减额	(6 876)	(8 117)
应收会费总净额	20 921	8 810

50. 下表列报了经常方案应收摊款的组成。

摊款年度	2019 年		2018 年	
	单位: 千加元	%	单位: 千加元	%
2019	17 643	62.0	4 174	23.7
2018	1 501	5.3	2 124	12.1
2017	1 296	4.5	1 683	9.5
2016	1 139	4.0	1 395	7.9
2015 年以前	6 887	24.2	8 248	46.8
总额	28 466	100.0	17 624	100.0

51. 2019 年摊款呆账备抵没有增加。

	2018 年	动用	增加/ (减少)	2019 年
	单位: 千加元			
呆账备抵总额	697	-	(28)	669

66.9 万加元的数额是前南斯拉夫社会主义联邦共和国原欠国际民航组织 51.1 万美元（等于 2010 年确定的 50.1 万加元）经 2019 年汇兑收益 2.8 万加元调整之后得出的。联合国大会仍在对有关决议进行积极讨论，因为这是继承国能支付这一债务的特例。

52. 2019 年没有应收会费注销。呆账备抵增加或减少作为这一期间的支出列示，并在财务执行情况表中报告。

53. 2019 年与会费收入减少相关的备抵没有出现余额。

54. 2019 年经折减长期应收会费的变动如下：

	2018 年	动用	增加/ (减少)	2019 年
	单位: 千加元			
经折减长期应收会费	5 963	(2 882)	1241	4 322

55. 经折减的长期应收会费涉及到与理事会缔结协议以不超过 20 年为期不计利息清偿欠款的 A 组国家，以及未缴摊款超过 3 年且未与理事会缔结协议的 B 组国家的应付摊款。2013 年 10 月的国际民航组织大会会议后，对应收摊款余额的公平市场价值进行了重新评估。估算是，虽然这些应收款仍然有效并在账户中对之进行了适当认列，但是对于在过去连续两届大会上失去了表决权的国家而言，他们的应收款余额的公平市场价值需要进一步降低。因此，这些应收款在 2019 年全额折减了 605.3 万加元。288.2 万加元是将欠款重新分类为长期款项，再减去该年支付的金额。折减后长期应收账户余额增加 124.1 万加元表明累积折减额减少，并在收入中反映。

56. 长期应收会费的折减额是在初始认列时将应收款余额调整为公允价值时所需的金额。鉴于非当期部分一年之内不会收取，因此使用大致相当于加拿大长期政府债券利率的原始有效利率对其折减。这笔款项反映为长期应收款余额减少。这种差额在应收款款期内逐渐认列为收入。这种折减是对未来计划的分期付款使用 1.85% 至 2.40% 的利率计算得出的金额。

附注 2.3：应收款、预付款及其他资产

57. 应收款及预付款包括：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
工作人员借支	1 505	1 403
应收联合国机构款	663	589
其他	4 811	9 797
总额	5 605	5 677
	12 584	17 466

58. 工作人员借支是指教育补助金、房租补贴、差旅费和其他工作人员应享权利。

59. 应收联合国机构款与其他国际组织，主要是与联合国组织有关。

60. 其他应收款包括创收活动的收入，例如出版物的销售款、代表团会议室和场地的租金等。

61. 其他流动资产包括：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
可收回省销售税	511	639
可收回联邦销售税	275	367
预付费用	774	935
可收回美国所得税	31	111
可收回地区办事处销售税	83	125
总额	1 674	2 177

62. 应收款的非当期部分包括非洲民航委员会 (AFCAC) 这一地区机构的应付款。这笔款项产生于国际民航组织和非洲民航委员会关于非洲民航委员会清偿拖欠本组织款项的谈判和讨论。自 2007 年 1 月 1 日起，非洲民航委员会全面负责承担原由国际民航组织代表其执行的账目往来和业务。2019 年 12 月 31 日未折减应收款为 36.1 万加元 (2018 年 12 月 31 日为 43.9 万加元)。非洲民航委员会的折减后应付款项在账目上反映为 31.2 万加元，属应收款的非当期部分 (2018 年 12 月 31 日为 37.3 万加元)。

附注 2.4：存货

63. 国际民航组织的存货包括内部印刷并向全世界民航界销售的出版文件库存，以及小卖部保存的向持有外交身份个人出售的免税商品存货。

64. 下表列出 12 月 31 日存货的总价值。

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
现有出版物—成品	208	268
原材料和在制品	77	104
出版物总额	285	372
小卖部商品总额	411	178
存货总额	696	550

65. 进一步细节列在以下出版和小卖部存货对账表中，以反映本年度扣除当年存货销售值与减损备抵之后的期初余额和进货额。

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
出版物对账：		
期初余额	372	296
直接材料	355	368
直接人工	1 086	1 120
间接成本	446	485
购买与生产的存货总额	2 259	2 269
减去：已售出版物的成本	(1 898)	(1 859)
减去：减损	(76)	(38)
期末余额	285	372
小卖部商品对账：		
期初余额	178	85
购买的存货	558	479
购买的存货总额	736	564
减去：已售产品的成本	(325)	(386)
期末余额	411	178

66. 国际民航组织存货查询系统得出的出版物及小卖部商品与数量得到实际存货盘点的核对验证。

67. 存货价值已扣除任何已查明的减损。2019 年期间，共查出价值 7.6 万加元的出版物存货减损，包括对积压出版物的处置，并从存货记录中删除。这笔调整代表此期间的支出，在财务执行情况表“一般业务费用”项目中入账。

附注 2.5：财产、厂房和设备

68. 财产、厂房和设备费用涵盖国际民航组织蒙特利尔总部以及七个地区办事处所拥有的物项。这些物项为本组织提供裨益或服务潜力，本组织全面控制这些物项的购置、实际位置、使用和处置。

69. 下表是根据《国际公共部门会计准则》在账户中列报为资本的财产、厂房和设备。

	家具和 固定装置	信息信息 技术设备	车辆	机械和设备	租赁项目 改善	租赁项目 改善（正在 处理中）	总额
千加元							
截至2019年1月1日的费用	159	3 936	554	1 769	3 553	1 034	11 005
新增	21	1 406	141	131	2 209	36	3 944
处置		(79)	(62)				(141)
转拨						(1 034)	(1 034)
截至2019年12月31日的费用	180	5 263	633	1 900	5 762	36	13 774
截至2019年1月1日的累计折旧	(118)	(3 191)	(350)	(1 070)	(1 884)		(6 613)
折旧	(14)	(268)	(74)	(179)	(397)		(932)
处置		79	61				140
截至2019年12月31日的累计折旧	(132)	(3 380)	(363)	(1 249)	(2 281)		(7 405)
净结转金额							
2019年1月1日	40	745	204	698	1 670	1 034	4 391
2019年12月31日	48	1 883	270	651	3 481	36	6 369

70. 2019 年，财产、厂房和设备未发现任何减损。

71. 有关租赁的承付情况载于附注 6。

72. 总部财产 — 国际民航组织大楼建于 1995 年，并由加拿大政府于 2016 年购买。加拿大政府将整栋楼宇交由国际民航组织使用，免租金使用 20 年，自 2016 年 12 月 1 日开始，至 2036 年 11 月 30 日终止。

73. 国际民航组织以 114.5 万加元的原始成本拥有欧洲大西洋巴黎地区办事处 46% 的财产，其余 54% 财产属名义融资租赁，如附注 3.1 所示认列为实物服务捐助。又如附注 3.1 和附注 6 所示，国际民航组织使用的其他楼舍则属经营租赁或名义租赁。

74. 国际民航组织拥有一些因其文化、教育或历史意义而被归类为遗产资产的资产物品。遗产资产物品由国际民航组织多年来通过成员国、组织和公司捐赠获得，不用来产生任何未来的经济收益或潜在服务，因此国际民航组织选择不在财务状况表中对其加以认列。国际民航组织拥有的重要遗产资产包括飞机模型和原型机、艺术品、家具和装置、书籍、地图、照片、记录和具有历史价值的文献资料等。

附注 2.6：无形资产

75. 下表列出自 2010 年 1 月 1 日以来在账户中认列的无形资产。

	购置的软件	执照和权利	内部研发的软件	其他无形资产	开发中的软件	总额
	千加元					
截至 2019 年 1 月 1 日的费用	1 124	585	536	281		2 526
新增	319	6			1 183	1 508
处置						
截至 2019 年 12 月 31 日的费用	1 443	591	536	281	1 183	4 034
截至 2019 年 1 月 1 日的累计折旧	(1 113)	(277)	(155)	(281)		(1 826)
折旧	(40)	(76)	(89)			(205)
处置						
截至 2019 年 12 月 31 日的累计折旧	(1 153)	(353)	(244)	(281)		(2 031)
净结转金额						
2019 年 1 月 1 日	12	307	381			700
2019 年 12 月 31 日	290	238	292		1 183	2 003

76. 2019 年未发现无形资产有任何减损。

附注 2.7：金融工具**2.7.1 金融资产和负债**

77. 金融工具的会计政策列于附注 1。国际民航组织的金融资产分类为贷款及应收款（无衍生投资资产或可出售金融资产），12 月 31 日的余额组成如下：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
应收分摊会费（当期）	16 599	2 847
应收分摊会费（非当期）	4 322	5 963
应收款及预付款（当期）	12 584	17 466
应收款及预付款（非当期）	312	373
其他资产	900	1 242
总额	34 717	27 891

所有重大金融负债是按摊销成本列出的金融工具。

78. 国际民航组织面临的金融风险在下列各段做了归纳。

2.7.2 信贷风险

79. 国际民航组织的信贷风险分散广泛，而国际民航组织的风险管理政策限制对任何一个对应方的信贷风险金额，且包括最低信贷质量准则。

80. 确保将金融资产存放在主要评级机构给予高投资评级的主要金融机构的高流动性及多元化的货币市场基金中和/或存放于其他有信誉的对应方之处，从而显著地将信贷风险和与现金及约当现金有关的流动性风险降至最低。

81. 应收会费主要包括主权国家的应缴款项。应收会费细节见附注 2.2。正如附注 1 和 2.2 所述，长期会费使用有效利率法按摊销（折减）成本列报。鉴于这些应收款不计利息，因此用于计算折减后成本的利率是适用于加拿大政府长期债券的利率。

2.7.3 利率风险

82. 国际民航组织的定期存款面临利率风险。2019 年平均利率和定存期限见附注 2.1。2019 年利率有所提高。

2.7.4 外国货币风险

83. 2019 年 12 月 31 日，现金及约当现金和投资均以加元（15%）和美元（78%）计价，这是本组织使用的基准货币（2018 年 12 月 31 日，14% 以加元基准货币计价，79% 以美元基准货币计价）。所持非加元或非美元货币的首要目标是支持以加元以外的其他货币开展的业务活动。此外，49% 的应收会费以加元计价，51% 的应收会费以美元基准货币计价（2018 年 12 月 31 日，43% 以加元基准货币计价，57% 以美元基准货币计价）。

84. 2010 年开始，为了尽量减少美元波动风险，本组织采用多种货币摊款，即根据对两种货币的预测需求，一部分按美元一部分按加元向会员国摊款。由于采用多种货币摊款制度，管理层认为没有必要再签订远期外汇合同来为经常预算购买美元。

85. 与技术合作项目有关的采购订单有时以加元或美元之外的其他货币计价。为了限制货币波动的风险，已采取一项对冲政策，允许在货币波动可能对项目的财务状况产生重大影响的情况下，在发出订单时即买进承付款货币。换汇收益或亏损按购汇当日联合国业务汇率与有效即期汇率之间的差额约当额认列。

2.7.5 流动性风险

86. 周转基金的金额为 800 万美元，目的是在收到成员国会费和在特殊情况下为其他基金供款之前根据需要向普通基金先行垫付预算拨款。资金按集中投资方式存放在银行，不属急需的资金按定期存款投资。

附注 2.8：预收款项

87. 预收款项包括：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
技术合作项目的自愿捐款	216 472	274 604
预收会费摊款	6 861	8 527
其他预收款项	19 092	21 813
总额	242 425	304 944

88. 技术合作项目的自愿捐款的预收款项代表年底收到的捐款减去相关支出（参考附表 D 和附表 E）。其他预收款包括成员国和私有公司的自愿会费和赠款预付款 1 405.2 万加元、销售出版物的 127.6 万加元、成员国参加公钥簿活动的 242.4 万加元、递延收入和其他预收款。

附注 2.9：应付账款及应计负债

89. 应付账款及应计负债组成如下：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
应计负债	14 076	7 110
职工应付款	1 495	1 898
交易应付款	10 694	10 014
欧洲民航会议	7 135	710
其他	9 920	9 475
总额	43 320	29 207

90. 对供应商的应付账款指对已收到发票的货物和服务的应付款。应计项目是未开具发票期间对已收取或提供给国际民航组织的商品和服务的负债。应付医疗福利计划款项和应付欧洲民航会议款项为国际民航组织代表其所存的现金余额（参阅附注 2.1）。

附注 2.10：职工福利

91. 职工福利负债包括离职后健康保险、服务终了年假偿金、应给付回国补助金及其他短期款项。

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
组成：		
当期	7 648	7 944
非当期	164 329	151 001
总额	171 977	158 945

2.10.1 职工福利负债的估值

92. 服务终了福利、年假和回国补助金以及离职后健康保险（ASHI）产生的负债均由独立咨询精算师确定。这些职工福利用于总部和地区办事处受国际民航组织工作人员细则管辖的工作人员。

93. 其他职工福利由国际民航组织根据人员数据与以往的经验计算。这些福利包括技术合作项目工作人员离职时估计的回国补助金和年假偿金。这些项目工作人员福利不属国际民航组织工作人员条例和细则范围之内，但包含在技术合作项目的具体条件之下。

94. 2019 年职工福利负债变动如下：

	期初余额	增加/ (减少)	精算 亏损/ (收益)	期末余额
	2019 年			2019 年
	1 月 1 日			12 月 31 日
单位：千加元				
退休后计划 (离职后医疗保险)	133 568	(2 094)	9 536	3 611
服务终了 — 年假	8 990	(475)	904	992
服务终了 — 回国 补助金	14 223	(1 480)	1 165	897
国际专家的	2 164	(15)	(9)	-
其他职工福利				2 140
总额	158 945	(4 064)	11 596	5 500
				171 977

95. 动用一栏表示年内支付的款项。离职后健康保险费、年假和回国补助金及国际专家的其他职工福利金的增加（减少）组成如下：

	本期服务费用	利息费用	2019 年总计	2018 年总计
	单位：千加元			
退休后计划（离职后医疗保险）	6 412	3 124	9 536	8 807
服务终了 — 年假	695	209	904	783
服务终了 — 回国补助金	856	309	1 165	1 122
其他职工福利负债	(9)	-	(9)	347
总额：	7 954	3 642	11 596	11 059

为了便于比较，精算亏损（和收益）载列如下：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
退休后计划（离职后医疗保险）	3 611	(2 433)
服务终了 — 年假	992	286
服务终了 — 回国补助金	897	64
总额：	5 500	(2 083)

96. 年假和回国补助金以及本期服务费用和利息费用（包括离职后健康保险的本期服务费用和利息费用）的精算收益/亏损在 2019 年为 13 494 加元（2018 年为 11 062 加元）。这些款项已列入循环基金的支出。

2.10.2 雇员福利负债 — 敏感度分析

97. 针对雇员福利负债的折减率敏感度分析载列如下。

	折减率增加 1%	折减率减少 1%
	单位: 千加元	
本期服务费用+利息费用	(1 044)	1 335
累积福利给付义务	(28 180)	37 434

98. 如附注 2.10.4 所述, 针对退休后计划的医疗及牙科趋势费率敏感度分析载列如下。

	趋势费率增加 1%	趋势费率减少 1%
	单位: 千加元	
本期服务费用+利息费用	2 985	(2 044)
累积福利给付义务	32 816	(25 236)

99. 如附注 2.10.4 所述, 针对退休后计划的死亡率表假设敏感度分析载列如下。

	死亡率表延长一年	死亡率表缩短一年
	单位: 千加元	
本期服务费用+利息费用	469	(459)
累积福利给付义务	7 620	(7 444)

2.10.3 2020 年预期费用

100. 国际民航组织 2020 年对界定的福利计划的预期缴款为 550.8 万加元, 这是根据 2020 年预期福利支付确定的。

	退休后计划	服务终了 —	服务终了 —	总计
	年假	回国补助金		
	单位: 千加元			
2019 年预期缴款	2 379	977	2 152	5 508

2.10.4 精算假设和方法

101. 国际民航组织每年都对精算师年底估值时使用的假设及方法进行审查和选择，以确定国际民航组织离职后福利计划（离职后福利和其他与离职有关的福利）的支出与缴款要求。根据《国际公共部门会计准则第39号》的规定，需要在财务报表中披露所用的精算假设。此外，每项精算假设也需要以绝对数值披露。下列主要假设和方法已用于计算国际民航组织在2019年12月31日承担的离职后和其他与离职有关的工作人员福利的负债额。

离职后健康保险计划使用的假设：

精算方法	离职后健康保险：使用预测单位信贷成本法，根据服务年限按比例分摊，直到雇员完全有资格享受退休福利的年龄。
折减率	会计和供资 1.85%（2018年12月31日估值为 2.25%）。
医疗及牙科趋势费率	药品和其他卫生保健 20 年间 8% 至 4%，牙科 20 年间为 4%。
资产的预期回报	不适用，因为计划被视为资金无供资。
使用的汇率	1.00 美元等于 1.309 加元（先前估值为 1.365 加元）
医疗及牙医报销费用	年龄 60 岁，平均每人每年药品费用 2 400 加元、牙医费用 400 加元至 1 600 加元、其他医疗费用为 600 加元至 7 200 加元。
医疗及牙医费用的年龄变化	药品方面，在加拿大从 40 至 59 岁的 5.8% 至 85 岁（含）以上的 0%。加拿大医疗保健方面，从 59 岁以下的 2% 至 85 岁（含）以上的 0.75%。加拿大之外的医疗保健方面，从 40 岁的 2.7% 至 90 岁（含）以上的 0%。牙科保健每年负 0.5%。由加拿大公众药品计划涵盖的人群，在 65 岁时药品费用减少，65%（2018 年为 65%）。
年度行政费用	每份证书每月 31.6 美元。通胀为每年 2.5%（2018 年为 3.25%）。
死亡率表	CMM 2014，使用 2017 年预测表 MI。
退出率	联合国合办工作人员养恤基金 2019 年的假设依一般服务类和专业类的不同而异，从 2019 年开始。
退休年龄	联合国合办工作人员养恤基金 2019 年的假设依一般服务类和专业类的不同而异，从 2019 年开始。
退休时受扶养人的保险覆盖率	60%（2018 年为 60%）。妻子假定比其男性配偶年轻五年。到退休年龄时，每个家庭没有子女。

年假和离职补助金使用的假设：

精算方法	年假和回国补助金：基于预测薪资的未来福利精算现值。
折减率	每年 1.85% (2018 年为 2.25%)。
加薪	每年 2.50%。
结余年假净累积	第一年 8 天至服务 35 年 (含) 以上不予累积，但以 60 天为限。
自愿退出	10% (2018 年为 10%)。
离职回国搬家费	拥有合格家庭成员的每名雇员 1.85 万加元，没有合格家庭成员的每名雇员 1.30 万加元。随后每年上调 2.50%。
差旅费	每名雇员 5 900 加元，每年上调 2.50%。

102. 国际民航组织目前使用加拿大政府债券利率贴现与职工福利有关的负债。在某些管辖地区，政府债券缺乏深入的市场，或政府债券比优质公司债券风险更大。在这种情况下，使用公司债券利率更为合适，是一个更接近无风险利率的利率。国际民航组织的精算师曾经考虑过这个问题，并确定根据国际民航组织的情况，按照《国际公共部门会计准则第 39 号》第 88 段提出的理由，及鉴于加拿大政府债券存在一个深入的市场，使用加拿大债券利率比使用公司债券利率更为适当。因此，国际民航组织继续使用政府债券利率贴现负债。

103. 选取假定的医疗费用增加(趋势费率)时参考了国际民航组织精算师最新的全球医疗趋势费率调查、联合国关于退休人员医疗计划的经济假设以及预计在长期可能出现的可持续增加。就离职后健康保险计划而言，其趋势费率在 2019 年 12 月 31 日的估值中没有发生变化。

104. 医疗费用是离职后健康保险估值中一项关键的估值假设。在选取这些假设时参考了国际民航组织最近根据历史医疗趋势费率调整的经验以及由于老龄化而预期作出的利用调整。就离职后健康保险估值而言，医疗费用发生了变化，具体见上文表中的假设。国际民航组织的预期离职后健康保险报销是基于三年报销的平均值，趋势延伸至估值日之后的一年，并根据估值日美元对加元的即期汇率作出调整。

2.10.5 联合国合办工作人员养恤基金 (UNJSPF)

105. 联合国合办工作人员养恤基金的《条例》规定，养恤金委员会应该责成顾问精算师至少每三年对基金进行一次精算估值。养恤金委员会的做法是，使用开放群体组合方法每两年进行一次精算估值。精算估值的主要目的是确定养恤基金现有和未来的估计资产是否足以应付其负债。

106. 国际民航组织对于联合国合办工作人员养恤基金的财政义务，包括按照联合国大会目前确定的费率缴纳规定缴款（目前参加方为 7.9%，成员组织为 15.8%），并根据《基金条例》第 26 条缴付因精算短缺而应分摊的款额。这种短缺缴款，只有在联合国大会根据对估值之日基金精算充足性的评估结果，认定有必要补足短缺缴款并且援引第 26 条的规定时，才应缴付。各成员组织应按其在估值之日前三年缴款总额的比例补足短缺款额。

107. 基金最近完成的精算估值截至 2017 年 12 月 31 日。截至 2019 年 12 月 31 日的估值正在进行中。基金使用将截至 2017 年 12 月 31 日的参与数据滚动至 2018 年 12 月 31 日来完成其 2018 年财务报表。

108. 假设未来不对养恤金进行调整，通过截至 2017 年 12 月 31 日的精算估值得出的精算资产与精算负债的资金比例为 139.2%。如果将目前的养恤金调整制度考虑在内，资金比例为 102.7%。

109. 顾问精算师对基金的精算充足情况进行评估后作出结论，截至 2017 年 12 月 31 日，无需根据《基金条例》第 26 条作出短缺缴款，因为精算资产价值超过了计划内所有应计负债的精算价值。此外，截至估值日期，资产的市场价值也超过了所有应计负债的精算价值。截至本报告时，联合国大会尚未援引过第 26 条的规定。

110. 如果由于精算短缺而援引第 26 条，不论是在持续运作过程中还是由于联合国合办工作人员养恤基金的养恤金计划终止，向每个成员组织要求的短缺款额都将基于估值之日前三年中各成员组织向基金支付的缴款占总缴款的比例。之前三年（2016、2017 和 2018）向联合国合办工作人员养恤基金支付的总缴款数额达到 71.3156 亿美元，其中国际民航组织的缴款比例为 0.78%。

111. 2019 年期间，国际民航组织向联合国合办工作人员养恤基金缴付款额为 2 030 万美元，相当于 2 690 万加元（2018 年为 1 940 万美元，相当于 2 510 万加元）。2020 年应交款额预计将保持在同一水平上。

112. 联合国大会可根据养恤金委员会提出的肯定建议，就确定基金成员资格做出决定。应按照前成员组织与基金共同商定的安排，将基金在终止资格之日的总资产中按比例确定的份额付给该组织，这些资金的受益人限定为在该日属于基金参与人的该组织工作人员。具体数额由联合国工作人员养恤金联合委员会根据对终止资格之日基金资产和负债的精算估值进行确定，但不包括资产超出负债的部分。

113. 联合国审计委员会每年对联合国合办工作人员养恤基金进行一次审计，并每年向该基金的养恤金委员会报告审计情况。联合国合办工作人员养恤基金每季度出版其投资报告，可访问该基金网站 www.unjspf.org 查阅这些报告。

2.10.6 持有服务合同的雇员的社会保障安排

114. 持有服务合同的国际民航组织雇员通常享受符合当地条件和标准的社会保障。但是，国际民航组织并没有对服务合同下的社会保障做出任何全球性安排。社会保障安排可以从国家社会保障制度、当地私人计划或个人计划的现金补偿之中获取。提供与当地劳工法律和惯例相符的妥善社会保障是服务合同的一项关键要求。服务合同持有人不是国际民航组织工作人员，不能享有工作人员的正常福利。

附注 2.11：缔约国/服务提供国政府的贷记款

115. 贷记款包括缔约国政府分摊并由国际民航组织根据丹麦和冰岛合资联营协议代表服务提供国政府收取并将其汇给缔约国/服务提供国政府的款项。另外，记入负债的还有国际民航组织根据北大西洋高度监视系统合资联营协议代表服务提供国政府收取的使用费。

附注 2.12：净资产额（净累计亏损额）

116. 净资产额由本组织在期末的累计亏损和准备金组成。期末结余是国际民航组织扣除其所有负债之后资产中剩余的权益。由于负债超过资产，预计未来的资金将用于弥补累计亏损。累计亏损和准备金的差异载于报表 III。

117. 准备金由以下部分组成：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
经常活动		
结转的拨款（报表 V）	23 666	24 872
未实现的汇兑差额的预留赤字	(4 428)	(4 188)
离职后医疗保险的精算积累收益/（亏损） (附注 2.10.1)	(34 746)	(31 135)
辅助创收基金的业务准备金	6 229	5 890
激励基金中的预存款	12 142	
	237	571
技术合作项目活动	3 100	(3 990)
总计	7	124

118. 未实现的差额的预留赤字是资产和汇兑差额的未实现损益的计提款，直到相应资产得以实现。

119. 根据《财务条例》第 7.3 条和理事会 C-DEC 190/5 号决定，在辅助创收基金的业务准备金中纳入了 622.9 万加元。

120. 辅助创收基金的限制性盈余包括留出 570 万加元为 2020 年至 2022 年三年期经常方案预算筹资（参阅大会 A40-34 号决议），和为进行中的项目提供 644.2 万加元专用款。

121. 技术合作项目活动的准备金包括美元转换为加元的调整，以便以报告货币（加元）反映技术合作项目活动。

122. 其他的重新分类和转拨与转拨为预收款项的未使用自愿捐款有关。

附注 3：收入和支出

附注 3.1：捐助 — 实物服务

123. 根据加拿大、埃及、法国、秘鲁、塞内加尔、泰国和墨西哥政府与本组织分别签订的协议，上述各国政府承诺负担位于各国的办公楼舍的全部或部分租金。加拿大政府负担总部办公楼的大部分使用和维护费用。实物捐助不记账，但为参考之目的在下列附注中列报。

124. 按租约或无租约时按估计市值计算，向经常活动提供的各项实物捐助的估计公允价值如下：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
加拿大	25 179	23 848
埃及	115	97
法国	747	751
秘鲁	825	811
塞内加尔	270	242
泰国	2 489	2 258
总额	29 625	28 007

125. 加拿大政府向国际民航组织提供总部楼舍而不收取租金，并且承担 80%的运行和维护费用以及全部的财产税。加拿大的上述实物捐助中还包括魁北克政府提供的一笔相当于 189.9 万加元（2018 年为 186.1 万加元）的捐助，帮助在贝尔办公楼内提供楼层供技术合作局使用。

126. 此外，墨西哥政府为设在墨西哥城的地区办事处提供一笔现金捐款以支付其租金。2019 年的捐款额为 42.9 万加元（2018 年为 37.4 万加元），在财务执行情况表的收入中列报。

127. 各国还为经常活动免费提供工作人员服务和差旅费。2019 年的这些捐助估算为 811 万加元（2018 年为 1 098.3 万加元）。

附注 3.2：收入

128. 当年认列的主要收入来源包括当年执行的技术合作项目捐款（参考附注 5.3 和附表 C）和分摊会费。分摊会费部分以加元部分以美元收缴，以为大部分拨款提供资金。当年认列的收入由以下部分组成：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
按大会决议向各国摊款	96 181	91 540
向新国家摊款	115	71
汇兑差额*	12 287	8 330
长期应收款累积折减额的减少（增加）	1 241	(1 541)
总额	109 824	98 400

* 汇兑差额是指在征收摊款时，分别以预算汇率和以联合国业务汇率编制摊款预算所得出的正数（负数）差额。

129. 以下是其他创收活动的详细情况：

	2019 年	2018 年
	单位：千加元	
培训/评估、课程和会员费	6 029	5 546
出版物销售和印刷服务	5 160	5 779
活动和专题讨论会	3 115	3 484
危险品许可费用	3 003	2 468
代表团服务	2 685	2 642
出版物版税	1 474	1 433
使用费/订阅费	870	1 104
期刊	746	256
执照颁发	620	593
小卖部销售	409	479
网站	408	463
其他	876	1 302
总额	25 395	25 549

130. 其他收入包括以下内容:

	2019 年	2018 年
	单位: 千加元	
利息收入*	2 267	1 844
服务费	700	461
职业责任保险费	123	161
旅行社手续费	101	102
汇兑收益**	62	6 160
其他	506	1 124
总额	3 760	9 852

* 利息收入不包括与非自有基金（主要是技术合作项目）有关的 550.8 万加元，因为这笔金额作为技术合作项目预收款以及行政和业务服务费用基金的行政管理费收入列报。

**汇兑收益主要与最初以其他货币认列的资产和负债在以加元进行重新估值时产生的正数差额相关。

附注 3.3: 支出

3.3.1 工人员薪金及职工福利

131. 薪金包括本组织职工、根据技术合作项目运行援助协定（OPAS）聘用的国际外勤专家和顾问当年的薪酬以及职工福利金，如健康保险、年假、离职回国补助金、教育补助金、派任和搬迁补助金、解雇偿金和国际民航组织对养恤基金的缴款等。

3.3.2 分包合同、供应品和消耗品

132. 这些支出包括在技术合作项目活动下为信托基金、管理服务协定、民用航空采购服务和开发计划署项目采购物品和服务。

3.3.3 一般运营支出

133. 一般运营支出主要包括房舍租金、维护和运行费、信息技术和印刷费。此外，还包括 93.2 万加元的财产、厂房和设备折旧和 20.5 万加元的无形资产摊销（2018 年分别为 58.3 万加元和 21.2 万加元）。

3.3.4 差旅费

134. 差旅费包括公务出差费用，其中包括机票、每日生活津贴和机场费用。

3.3.5 其他开支

135. 其他开支包括:

	2019 年	2018 年
	单位: 千加元	
汇兑损失*	5 103	548
辅助创收基金为会议和演讨会提供的服务	551	420
银行费用	477	560
特别实施项目费用	148	-
其他	89	94
总额	6 368	1 528

** 汇兑损失与最初以其他货币认列的资产和负债在以加元进行重新估值时产生的负数差额相关。

附注 4: 预算和实际金额对照表

136. 本组织大会在三年期之中的每一年分别授权针对经常方案的加元支出, 并且核准技术合作方案的行政和业务服务费用基金的指示性预算总估计数。这两项预算均为公开提供, 并且可能在之后接受理事会的修正, 或者通过授权的履行接受修正。

137. 报表 V 呈列了最初和最终核准经常方案预算之间的变化, 并且根据《财务条例》第 12.1 条的要求, 在根据战略目标和辅助实施战略分类的预算基础上对比了最终的预算和支出。报表 V-A 在可比基础上, 对比了公开核准的可用预算与实际数额, 并且将收入和支出与列示于财务执行情况表 (报表 II) 的本组织所有基金的实际数额进行对账。

138. 在报表 V-A 中, 经常方案的预算收入和实际收入之间的差异 (1 239.5 万加元) 来源于本组织以加元和美元评估捐款的做法。在根据《国际公共部门会计准则》收取摊款时, 用于编制预算的汇率与用于认列收入的汇率不同 (1 228.7 万加元)。因此, 这种汇兑差额被排除在用于对比的实际数额之外。另一项预算差异是两个新成员国的摊款 (10.8 万加元), 因为预算中没有这笔款项。因为实际收入应当建立在可比的基础上, 同样没有经过预算的其他差异包括折减后应收款 (124.1 万加元的差额) 和其他额外收入 (86.5 万加元)。

139. 报表 V 和 V-A 比较按照预算汇率计算的核准的经常方案转拨 (1.29415 亿加元) 与按照联合国业务汇率计算的相应的经常方案普通基金支出 (1.15216 亿加元)。为了对比核准的经常方案预算与实际支出, 对以下因素加以考虑: i) 利用预算汇率与根据《国际公共部门会计准则》在支出年份适用联合国汇率之间产生的汇兑差额 (946.7 万加元), 将支出的实际数额按预算汇率计算 (1.05749 亿加元); 和 ii) 出于预算目的认列未支付的承付款, 预见这些承付款只会在来年产生 (1 644.1 万加元)。这些因素可以将经常方案的支出建立在可比的基础上 (1.248 亿加元)。净影响造成未利用拨款的结转 (722.5 万加元)。

140. 还将预算估计数 (最终修订稿) 与报表 V-A 中关于行政和业务服务费用基金的实际数额进行比较。本文件中包含的秘书处关于财务报表的呈报进一步解释了经常方案与行政和业务服务费用基金的预算与实际数额之间的实际差异。

141. 在可比基础上, 2019 年 12 月 31 日终止的年度的预算和实际金额对照表 (报表 V-A) 中的实际金额与现金流量表 (报表 IV) 实际金额之间的对账列报如下:

	运作	投资	融资	总额
单位: 千加元				
可比基础上的实际金额 (报表 V-A, (d) 栏):				
收入 — 经常方案	106 648			106 648
收入 — AOSC	11 825			11 825
支出 — 经常方案	(124 800)			(124 800)
支出 — AOSC	(10 390)			(10 390)
预算差异 (报表 V-A, (c) 栏):				
i) 预算摊款和支出与新成员国摊款之间的净汇兑差额 (上文第 138 和 139 段)	2 928			2 928
ii) 不需要花费基金的未支付的承付款 (上文第 137 段)	16 441			16 441
实体差异 (下文第 142 段)	(8 612)			(8 612)
呈报差异 (下文第 143 段)	(52 496)	3 375	(968)	(50 089)
现金流量表 (报表 IV) 中的实际金额	(58 456)	3 375	(968)	(56 049)

142. 如果公开核准的可用预算进程所遗漏的方案或基金是编制财务报表的实体的一部分, 就会出现实体差异。实体差异为报表 V-A 中报告的收入 (1.66438 亿加元) 减去支出 (1.7505 亿加元), 该差异载于财务执行情况表 (报表 II), 并且与其他经常活动和技术合作项目活动相关。这些活动和项目一般由预算外资源供资, 并且被排除在经常方案与行政和业务服务费用基金的预算进程之外。

143. 出现呈报差异的原因在于呈报现金流量表 (报表 IV) 及预算和实际金额对照表 (报表 V-A) 采用的格式和分类制度存在差异。编制现金流量报表采用间接方法, 并且反映出所有收支的影响; 预算和实际金额对照表呈报收入和支出, 且支出经过大会和理事会的授权。鉴于这些报表覆盖的是相同的财年, 因此不存在时间方面的差异。

附注 5: 分部报告

附注 5.1: 按分部报告的财务状况和财务执行情况表

144. 《国际公共部门会计准则》要求按分部报告，并在附注 1 中做了描述。下表列出了按分部列报的财务状况，随后附有按分部列报的财务执行情况表。两个分部之间的一些活动导致会计账目往来，在财务报表中产生分部间的收入和支出结余。分部间的账目往来反映在上表中，以准确地呈报这些会计账目往来，然后予以消除以便与报表 I 和 II 对账调节。

145. 经常活动分部包括行政和业务服务费用基金向技术合作项目收取 740 万加元的管理费收入（2018 年为 970 万加元）。一笔相同的金额也作为行政管理费用记入技术合作项目分部和其他支出。截至 2019 年 12 月 31 日，经常活动分部应付技术合作项目款额为 24 万加元（2018 年 12 月 31 日为 175.3 万加元）。为呈报之目的，这些款额已被消除。

国际民用航空组织

按分布列报的财务状况

截至2019年12月31日

(单位: 千加元)

附注5.2

	附注	经常活动		技术合作项目活动		销账		合计	
		2019年	2018年	2019年	2018年	2019年	2018年	2019年	2018年
资产									
流动资产									
现金及约当现金	2.1	119 812	127 356	226 553	275 058			346 365	402 414
应收成员国分摊会费	2.2	16 599	2 847	1 753	240	(240)	(1 753)	16 599	2 847
分部间余额									
应收款和预付款	2.3	7 773	7 669	4 811	9 797			12 584	17 466
库存	2.4	696	550					696	550
其他	2.3	1 670	1 783	4	394			1 674	2 177
		146 550	141 958	231 608	285 249	(240)	(1 753)	377 918	425 454
非流动资产									
应收成员国分摊会费	2.2	4 322	5 963					4 322	5 963
应收款和预付款	2.3	312	373					312	373
财产、厂房和设备	2.5	6 369	4 391					6 369	4 391
无形资产	2.6	2 003	700					2 003	700
		13 006	11 427					13 006	11 427
资产总额		159 556	153 385	231 608	285 249	(240)	(1 753)	390 924	436 881
负债									
流动负债									
预收款	2.8	25 953	30 340	216 472	274 604			242 425	304 944
应付账款和应计负债	2.9	30 331	22 592	12 989	6 615			43 320	29 207
职工福利	2.10	5 508	5 791	2 140	2 153			7 648	7 944
分部间余额									
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额	2.11	240		1 753	(240)	(1 753)		1 635	1 562
		1 635	1 562						
		63 667	60 285	231 601	285 125	(240)	(1 753)	295 028	343 657
非流动负债									
职工福利	2.10	164 329	151 001					164 329	151 001
		164 329	151 001					164 329	151 001
负债总额		227 996	211 286	231 601	285 125	(240)	(1 753)	459 357	494 658
净资产									
累计亏损	2.12	(71 540)	(53 911)					(71 540)	(53 911)
准备金	2.12	3 100	(3 990)	7	124			3 107	(3 866)
净资产(累计负债)		(68 440)	(57 901)	7	124			(68 433)	(57 777)
负债和净资产总额		159 556	153 385	231 608	285 249	(240)	(1 753)	390 924	436 881

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

按分部列报的财务执行情况
2019年12月31日终止的一年
(单位: 千加元)

	附注	经常活动		技术合作项目活动		销账		合计	
		2019年	2018年	2019年	2018年	2019年	2018年	2019年	2018年
收入									
项目协议捐款	3.2			139 868	170 269	(1 696)	(830)	138 172	169 439
分摊的会费	3.2	109 824	98 400					109 824	98 400
其他创收活动	3.2	25 395	25 549					25 395	25 549
其他自愿捐助		16 511	14 532					16 511	14 532
行政管理费收入		11 010	13 403			(7 366)	(9 682)	3 644	3 721
其他收入	3.2	3 533	9 760	410	288	(183)	(196)	3 760	9 852
收入总额		166 273	161 644	140 278	170 557	(9 245)	(10 708)	297 306	321 493
支出									
工作人员薪资和职工福利	3.3	129 840	122 088	42 278	51 591			172 118	173 568
供应品、消耗品和其他	3.3	2 863	1 377	83 928	99 991			86 791	101 368
一般运营支出	3.3	18 884	15 854	1 109	2 022			19 993	17 876
差旅	3.3	10 667	10 896	3 443	5 001	(183)	(196)	13 927	15 701
会议		2 679	2 266					2 679	2 266
培训				1 390	1 500			1 390	1 500
行政管理费				7 372	9 647	(7 372)	(9 647)		
其他支出	3.3	7 300	1 571	758	805	(1 690)	(754)	6 368	1 622
支出总额		172 233	154 052	140 278	170 557	(9 245)	(10 708)	303 266	313 901
当年盈余(亏损)		(5 960)	7 592					(5 960)	7 592

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

附注 6：承付款项及应急款项

附注 6.1：承付款

146. 租赁承付款主要涉及国际民航组织楼舍。

	2019 年	2018 年
单位: 千加元		
最低财产租赁债务:		
1 - 5 年	402	502
5 年以上	-	17
财产租赁债务总额	402	519

147. 上述租赁承付款包括国际民航组织应为墨西哥办事处支付的租金的 30%。截至 2019 年 12 月 31 日, 如附注 2.5 和附注 3.1 所述, 国际民航组织不存在关于总部或地区办事处楼舍的其他应付租赁承付款。

148. 2020 年, 根据不可撤销的经营租赁, 未来的最低租赁收入总额为 220 万加元 (2019 年为 210 万加元)。这些租赁收入包括各代表团办公场所的租金。

附注 6.2：法律或或有负债

149. 目前没有任何诉讼和索赔引起的或有负债可能导致国际民航组织出现重大负债。

150. 在南美洲的有关技术合作项目对本组织提出一些诉讼和索赔。这些诉讼和索赔主要是根据当地劳动法, 个人要求得到超出雇佣合同规定的额外支付。这些索赔总额为 260 万美元 (2018 年 12 月 31 日为 350 万美元)。鉴于有关国家政府在基础项目协议中已承诺承担此类索赔可能出现的任何财务责任, 因此断定不大可能对国际民航组织产生财务责任。

附注 7：关联方及高级管理人员披露

附注 7.1：主要管理人员

人数	补偿和 针对应享					
	工作地点 差价调整	应享 权利	养老金和 医疗计划	薪酬 总额	权利的待付 预付款	未偿还 贷款
单位: 千加元						
理事会主席/主要管理人员	12	2 863	337	909	4 109	16

151. 主要管理人员（根据《国际公共部门会计准则第 20 号》的定义）包括：(i) 组织的理事机构 — 理事会，包括理事会主席；和 (ii) 秘书处高级管理小组（SMG）的成员。理事会由 36 个非个人任命的成员国组成。高级管理小组包含秘书处的负责人，即秘书长；总部各局长；以及直接向秘书长报告的多名处长。主要管理人员有权力负责规划、指导和控制国际民航组织的活动和制定政策。上文报告的薪酬总额是支付给理事会主席和高级管理小组成员的。

152. 支付给主要管理人员的总薪酬包括：薪金净额、工作地点差价调整数和各项应享权利，如交际费、离职回国补助金与教育补助金以及雇主养恤金和当期医疗保险费。针对应享权利的待付预付款包括教育补助金预付款。

153. 主要管理人员亦有资格享有与其他工作人员同等水平的退休福利（附注 2.10）。这些福利无法按个别情况准确量化，因此未列入上表。

154. 主要管理人员是联合国合办工作人员养恤基金的普通成员，但若干 D-2 级以上人员除外，他们不参加联合国合办工作人员养恤基金。国际民航组织代替缴款向该计划支付的款项，即应计养恤金的薪酬的 15.8%，记入总薪酬之中。

155. 总薪酬也包括当年支付给主要管理人员之家庭成员近亲的 19.7 万加元。主要管理人员之家庭成员近亲在同一局工作，并与主要管理人员有直接的上下级关系，直至该主要管理人员于 2019 年 12 月离职。

附注 7.2：关联方账目往来

156. 除报表中另外注明属来自非交换交易，包括实物捐助的收入之外，与包括联合国各组织第三方之间的所有账目往来，均按公允价值在供应商或客户正常关系之内并以正常商业交易的条款进行。

附注 8：报告日期之后的事项

157. 国际民航组织的报告日期为 2019 年 12 月 31 日。在秘书长在签署本财务报表之前，2020 年 3 月爆发的 COVID-19 大流行病扰乱了国际民航组织以及国际民航组织绝大多数成员国的正常业务运行。这一大流行病还给航空部门造成了巨大挑战，并需要国际民航组织处理疫情和未来恢复阶段中的各种经济和监管遵守关切。在 3 月中旬启动了业务连续性计划（BCP），实行远程办公和虚拟会议以减轻对于我们的业务的影响。暂停了非必需旅行，并对工作方案相应重新优先排序。国际民航组织已开始实行一系列措施处理可能的流动性风险，并减轻辅助创收基金与行政和业务服务费用基金收入下降的程度。国际民航组织满意地看到，由于采取了这些措施，并由于辅助创收基金与行政和业务服务费用基金的贮备和盈余，持续运行的假设没有受到大流行病的影响。

国际民航组织根据医疗费用、死亡率和通胀率最适当的长期预测以及截至衡量日的收益率曲线，制定了离职后健康保险、年假和回国补助金相关负债的设想。截至这些报表的签属日期，要明确 COVID-19 大流行病对于这些设想的长期影响尚为时过早。国际民航组织将继续监测这一大流行病的影响，为今后计算这些方案的负债制定设想。根据《国际公共部门会计准则第 14 号》（IPSAS 14），这一情形属非调整性事件，对国际民航组织 2019 年的财务执行情况和截至 2019 年 12 月 31 日的财务状况没有影响。

尽管财务环境不利，但国际民航组织的投资组合仍然是健康的，这主要是在 AA 等级及以上的金融机构的定期存款。有些固定资产暂时闲置，但不需要任何减值，因为远程办公和人际距离要求是临时性的。截至这些报表的签属日期，由于及时实行了业务连续性计划，只产生了一些个人保护设备和用品的最低消费。随着大流行病在全世界蔓延，国际民航组织预计会看到在受大流行病冲击的国家中项目实施的不利影响。辅助创收基金讲习班和培训活动预计也会延误或采用虚拟形式举办。国际民航组织将继续监测形势，以相应调整我们的业务运行。

第 IV 部分：附表
(未经审计)

国际民用航空组织

按基金列报的经常活动
 截至2019年12月31日的资产、负债、净资产和
 2019年的收入、支出和盈余（亏损）
 （单位：千加元）

	经常预算	资本基金	循环基金	辅助创收基金	行政/业务服务费用基金	航空安保活动	非印计划基金	合资联营基金	奖励清偿欠款账户
资产									
流动资产									
现金及约当现金	52 629		1 517	16 563	15 660	9 760	711	1 892	243
应收成员国分摊会费	16 599				412	65			
基金间余额					5 016	125	128		86
应收款和预付款	1 774				696				
库存					98	35	3	8	
其他	1 507								
	72 509	8 372	1 517	22 785	15 885	9 891	719	1 978	243
非流动资产									
应收成员国分摊会费	4 322								
应收款和预付款	312								
财产、厂房和设备					6 369				
无形资产					2 003				
	4 634	8 372	1 517	22 785	15 885	9 891	719	1 978	243
资产总额	77 143	8 372	1 517	22 785	15 885	9 891	719	1 978	243
负债									
流动负债									
预收款	7 053				2 738	3	11		
应付账款和应付负债	27 537				1 427	254	69	4	343
职工福利					5 508				
基金间余额	717								
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额									1 635
	35 307	8 372	1 517	22 785	4 165	257	80	4	1 978
非流动负债									
职工福利					164 329				
					164 329				
	35 307	8 372	1 517	22 785	4 165	257	80	4	1 978
负债总额	35 307	8 372	1 517	22 785	4 165	257	80	4	1 978
净资产									
累计盈余（亏损）	22 599	8 372	(133 574)	249	15 628	9 811	715		6
准备金	19 237		(34 746)		18 371				237
净资产（累计亏损）	41 836	8 372	(168 320)	18 620	15 628	9 811	715		243
负债和净资产总额	77 143	8 372	1 517	22 785	15 885	9 891	719	1 978	243
收入									
分摊会费	109 824								
其他创收活动	1				26 577				(22)
其他自愿捐款									
行政管理费收入						2 420	67		
其他收入	9 225	4 437	4 081	361	11 067				
					758	276	19	50	6
收入总额	119 050	4 437	4 081	26 938	11 825	2 696	86	28	6
支出									
工作人员薪资和职工福利	91 295		13 494	13 415	10 251	1 461			5
供应品、消耗品和其他	591			360					
一般业务费用	15 400	1 137		10 467	292	103			334
差旅	5 729			1 593	234	1 344	336		
会议	1 949			124		6	66		
行政管理费				31		106	5		
其他支出	3 311			763	13	399	44		22
支出总额	118 275	1 137	13 494	26 753	10 790	3 419	451	5	356
当年净盈余/（亏损）	775	3 300	(9 413)	185	1 035	(723)	(365)	23	(350)

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

按基金列报的经常活动
截至2019年12月31日的资产、负债、净资产和
2019年的收入、支出和盈余(亏损)
(单位:千加元)

	资源调集基金	公钥簿	地区分办事处	安全基金	环境基金	其他基金	总额	销账/调整	2019年	2018年
资产										
流动资产										
现金及约当现金	4 315	2 334	1 153	2 578	2 331	8 126	119 812		119 812	127 356
应收成员国分摊会费							16 599		16 599	2 847
基金间余额						1	478	(478)		1 753
应收款和预付款		326				318	7 773		7 773	7 669
库存							696		696	550
其他	2		1			16	1 670		1 670	1 783
	4 317	2 660	1 154	2 578	2 331	8 461	147 028	(478)	146 550	141 958
非流动资产										
应收成员国分摊会费							4 322		4 322	5 963
应收款和预付款							312		312	373
财产、厂房和设备							6 369		6 369	4 391
无形资产							2 003		2 003	700
	4 317	2 660	1 154	2 578	2 331	8 461	13 006		13 006	11 426
资产总额	4 317	2 660	1 154	2 578	2 331	8 461	160 034	(478)	159 556	153 384
负债										
流动负债										
预收款项		2 423					721	12 949	13 004	25 953
应付账款和应计负债	211	237	15	3	192	39	30 331		30 331	22 592
职工福利							5 508		5 508	5 791
基金间余额						1	718	(478)	240	
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额							1 635		1 635	1 562
	211	2 660	15	3	192	761	51 141	12 526	63 667	60 285
非流动负债										
职工福利							164 329		164 329	151 001
							164 329		164 329	151 001
负债总额	211	2 660	15	3	192	761	215 470	12 526	227 996	211 286
净资产										
累积盈余(亏损)	4 106		1 139	2 575	2 139	7 699	(58 536)	(13 004)	(71 540)	(53 912)
准备金						1	3 100		3 100	(3 990)
净资产(累积盈亏)	4 106	2 660	1 139	2 575	2 139	7 700	(55 436)	(13 004)	(68 440)	(57 901)
负债和净资产总额	4 317	2 660	1 154	2 578	2 331	8 461	160 034	(478)	159 556	153 384
收入										
分摊会费							109 824		109 824	98 400
其他创收活动			3				169	26 728	(1 333)	25 395
其他自愿捐款	3 204	2 396	805	394	166	3 352	12 804	3 707	16 511	14 532
行政管理费收入							11 066	(56)	11 010	13 403
其他收入	72	54	8	60	83	1 320	20 811	(17 278)	3 533	9 760
收入总额	3 276	2 450	816	454	249	4 841	181 233	(14 960)	166 273	161 643
支出										
工作人员薪资和职工福利	263	2 173	360			583	3 023	136 324	(6 484)	129 840
供应品、消耗品和其他			14			3 404		4 368	(1 505)	2 863
一般业务费用	165	30	276	16	86	376		28 682	(9 798)	18 884
差旅	387	58	60	90	68	768		10 667		10 667
会议	309		13	2	8	202		2 679		2 679
行政管理费	121	83	4	9	290	223		872	(872)	2 266
其他支出	1 668	106	108	333	240	300	7 307	(7)	7 300	1 571
支出总额	2 913	2 450	835	450	4 679	4 892	190 899	(18 666)	172 233	154 052
当年净盈余/(亏损)	363	2 660	(19)	4	(4 430)	(51)	(9 666)	3 706	(5 960)	7 591

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

表B

国际民用航空组织

经常方案
应收成员国分摊会费
和预收会费
截至2019年12月31日

(单位: 千加元)

普通基金

成员国	大会A39- 37、A39-32和A39-33号决议	2019年 分摊比例	2019年 摊款	2019年 收到的摊款	2019年应收 摊款余额	以前年度应收 摊款余额	应收余额总额	累积汇兑	调整后应收 余额总额	预收会费
阿富汗		0.06	65		65		65	(1)	64	
阿尔巴尼亚		0.06	65	65						
阿尔及利亚		0.13	141	141						
安道尔		0.06	65	65						
安哥拉		0.09	98	98		110	110	1	111	
安提瓜和巴布达(**)		0.06	65		65	1 116	1 182	203	1 384	
阿根廷		0.69	748	748						20
亚美尼亚		0.06	65	65						61
澳大利亚		2.06	2 234	2 234						1 942
奥地利		0.60	651	651						
阿塞拜疆		0.06	65	65						
巴哈马		0.06	65	65						
巴林		0.09	98	98						
孟加拉国		0.08	87	87						
巴巴多斯		0.06	65	65						
白俄罗斯		0.06	65	65						
比利时		0.76	824	824						
伯利兹		0.06	65	65						
贝宁 [†]		0.06	65	65						
不丹		0.06	65	26	39		39		39	
多民族玻利维亚国		0.06	65	65						
波斯尼亚和黑塞哥维那		0.06	65	65						
博茨瓦纳		0.06	65	65						
巴西		2.94	3 189	1 959	1 230		1 230	(50)	1 179	
文莱达鲁萨兰国		0.06	65	65						
保加利亚		0.06	65	65						
布基纳法索		0.06	65	65						
布隆迪		0.06	65	65						
佛得角		0.06	65	65						
柬埔寨		0.06	65	65		27	27	9	36	
科迈隆		0.06	65	65						
加拿大		2.61	2 831	2 831						2 548
中非共和国		0.06	65	65						
乍得		0.06	65	65						2
智利		0.42	456	434	22		22		22	
中国		7.95	8 623	8 623						265
哥伦比亚		0.31	336	336						
科摩罗		0.06	65	65						
刚果		0.06	65	65						
库克群岛		0.06	65	65						
哥斯达黎加		0.06	65	65						
科特迪瓦		0.06	65	65						
克罗地亚		0.07	76	76						
古巴		0.06	65	65						
塞浦路斯		0.06	65	65						
捷克		0.27	293	293						
朝鲜民主主义共和国		0.06	65	65						
尼泊尔		0.06	65	65						
埃及		0.22	239	239						
萨尔瓦多		0.06	65	65						
赤道几内亚		0.06	65	65						
厄立特里亚		0.06	65		65		12	77	(1)	76
爱沙尼亚		0.06	65	65						
斯威士兰		0.06	65	65						
埃塞俄比亚		0.16	174	174						
斐济		0.06	65	65						
芬兰		0.43	466	466						
法国		4.13	4 480	4 480						
加蓬		0.06	65	65						
冈比亚		0.06	65	65						
格鲁吉亚		0.06	65	65		65	155	220	(1)	219
						25	25	8	33	61

国际民用航空组织

经常方案
应收成员国分摊会费
和预收会费
截至2019年12月31日

(单位: 千加元)

普通基金

成员国	大会A39-37、A39-32和A39-33号决议	2019年分摊比例	2019年摊款		2019年应收摊款余额	以前年度应收摊款余额	应收余额总额	累积汇兑	调整后应收余额总额	预收会费
			2019年摊款	收到的摊款						
德国		5.48	5 944	5 944						
加纳		0.06	65	65						
希腊		0.35	380	380						
格林纳达		0.06	65	65		413	413	35	448	
危地马拉		0.06	65	65	65	112	177	(1)	177	
几内亚(*)		0.06	65	65		73	138	23	161	
几内亚比绍		0.06	65	65						
圭亚那		0.06	65	65						
海地		0.06	65	65		65	211	276	(1)	275
洪都拉斯		0.06	65	65						
匈牙利		0.18	195	195						
冰岛		0.06	65	65						
印度		0.85	922	922						
印度尼西亚		0.55	597	597						
伊朗(伊斯兰共和国)		0.38	412		412	1 079	1 491	(14)	1 477	
伊拉克(*)		0.09	98	96	2	91	93	28	121	
爱尔兰		0.60	651	651						
以色列		0.41	445	445						186
意大利		2.75	2 983	2 983						
牙买加		0.06	65	65						
日本		7.50	8 135	8 135						
约旦		0.06	65	65						
哈达克斯坦		0.17	184	184						
肯尼亚		0.07	76	76						
基里巴斯		0.06	65	64	1		1		1	
科威特		0.25	271	259	13		13		13	
吉尔吉斯斯坦		0.06	65	65						
老挝人民民主共和国		0.06	65	65						
拉脱维亚		0.06	65	65						
黎巴嫩		0.06	65		65		65	(1)	64	
莱索托		0.06	65	65						
利比里亚(*)		0.06	65		65	103	168	32	200	
利比亚		0.11	119		119	373	493	(2)	491	
立陶宛		0.06	65	65						
卢森堡		0.27	293	293						
马达加斯加		0.06	65	65						
马拉维		0.06	65		65	787	852	93	945	
马来西亚		0.60	651	651						
马尔代夫		0.06	65	65						
马里		0.06	65	65						
马耳他		0.06	65	65						
马绍尔群岛		0.06	65	65						
毛里塔尼亚		0.06	65	65						
毛里求斯		0.06	65	65						61
墨西哥		1.16	1 258	1 258						
密克罗尼西亚(联邦)		0.06	65		65	287	353	4	356	
摩纳哥		0.06	65	65						
蒙古		0.06	65	65						
黑山		0.06	65	65						
摩洛哥		0.11	119	119						
莫桑比克		0.06	65	65						
缅甸		0.06	65	64	1		1		1	
纳米比亚		0.06	65	65						
瑙鲁(**)		0.06	65		65	975	1 040	156	1 196	
尼泊尔		0.06	65	65						
荷兰		1.58	1 714	1 714						
新西兰		0.31	336	336						352
尼加拉瓜		0.06	65	65						
尼日尔		0.06	65	65						
尼日利亚		0.16	174	174						
挪威		0.76	824	824						
阿曼		0.13	141	141						
巴基斯坦		0.13	141	141						
帕劳		0.06	65		65	557	622	24	645	
巴拿马		0.12	130	106	24		24	(1)	23	

表B
(续)

国际民用航空组织

经常方案
应成员国际摊会费
和预收会费
截至2019年12月31日

(单位: 千加元)

成员国	大会A39- 37、A39-32和A39-33号决议	普通基金							
		2019年 分摊比例	2019年摊款	收到的摊款	2019年应收 摊款余额	以前年度应收 摊款余额	应收余额总额	累积汇兑	调整后应收 余额总额
巴布新几内亚		0.06	65		65	120	185	(1)	184
巴拉圭		0.06	65	65					
秘鲁		0.16	174	174					
菲律宾		0.30	325	325					
波兰		0.62	673	673					
葡萄牙		0.41	445	445					
卡塔尔		0.83	900	900					
大韩民国		2.18	2 365	2 365					
摩尔多瓦共和国		0.06	65	65					61
罗马尼亚		0.14	152	152					
俄罗斯联邦		2.77	3 005	3 005					75
卢旺达		0.06	65	65					
圣基茨和尼维斯		0.06	65	65					12
圣卢西亚		0.06	65	65					
圣文森特和格林纳丁斯		0.06	65		65	84	149	(1)	148
萨摩亚		0.06	65	65					
圣马力诺		0.06	65	65					
桑多美和普林西比		0.06	65		65	907	972	133	1 105
沙特阿拉伯		1.12	1 215	1 215					
塞内加尔		0.06	65	65					
塞尔维亚		0.06	65	65					
塞舌尔		0.06	65	65					
塞拉利昂		0.06	65	65					
新加坡		1.01	1 096	1 096					
斯洛伐克		0.11	119	119					
斯洛文尼亚		0.06	65	65					
所罗门群岛		0.06	65	63	2				2
索马里		0.06	65		65			(1)	64
南非		0.39	423	423					
南苏丹		0.06	65		65	275	340	1	340
西班牙		2.03	2 202	2 202					
斯里兰卡		0.08	87	87					
苏丹		0.06	65	51	14			(1)	13
苏里南		0.06	65		65	176	241	(3)	239
瑞典		0.71	770	770					
瑞士		1.04	1 128	1 128					
阿拉伯叙利亚共和国		0.06	65		65	345	410	10	421
塔吉克斯坦		0.06	65	65					
泰国		0.59	640	640					
南斯拉夫的马其顿共和国		0.06	65	65					
东帝汶		0.06	65	65					
多哥		0.06	65	65					
汤加		0.06	65		65	24	89		89
特立尼达和多巴哥		0.06	65	65					
突尼斯		0.06	65	59	6				6
土耳其		1.30	1 410	1 410					
土库曼斯坦		0.06	65	65					
图瓦卢(***)		0.06	65		65	2	67	(1)	66
乌干达		0.06	65	65					
乌克兰		0.10	108	108					
阿拉伯联合酋长国		2.25	2 441	2 441					
联合王国		4.27	4 632	4 632					
坦桑尼亚联合共和国		0.06	65	65					
美利坚合众国		20.24	21 954	7 684	14 270			(248)	14 022
乌拉圭		0.06	65	65					
乌兹别克斯坦		0.06	65	65					
瓦努阿图		0.06	65	65					
委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)		0.41	445	445					
越南		0.14	152		152			(3)	149
也门		0.06	65		65			(1)	64
赞比亚		0.06	65	64	2				2
津巴布韦		0.06	65	65					
前南斯拉夫社会主义联邦共和国(I)						501	501	168	669
合计(****)		100.12	108 583	90 598	17 985	9 720	27 704	762	28 466
									6 860

注1: 前南斯拉夫社会主义联邦共和国欠款的转移尚待确认。

* 截至2019年12月31日未能根据其协议条款偿还债务的国家。

** 应收款包括运营基金。

*** 图瓦卢作为新成员国自2017年11月18日起生效。

**** 由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

表C

按基金群组列报的技术合作项目活动
 截至2019年12月31日的资产、负债、净资产和
 2019年的收入、支出和盈余（亏损）
 （单位：千加元）

	联合国 开发计划署	信托基金 管理服务协议	民用航空 采购服务基金	销账	2019年	2018年
资产						
流动资产						
现金和约当现金		219 742	6 811		226 553	275 058
基金间余额	240	814		(814)	240	
应收款和预付款	699	4 001	111		4 811	9 797
其他		4			4	394
资产总额	939	224 561	6 922	(814)	231 608	285 249
负债						
流动负债						
预收款		210 344	6 128		216 472	274 604
应付账款和预计负债	90	12 105	794		12 989	6 615
职工福利	28	2 112			2 140	2 153
基金间余额	814			(814)		1 753
负债总额	932	224 561	6 922	(814)	231 601	285 125
净资产						
准备金*	7				7	124
净资产（累计亏损）	7				7	124
负债和净资产总额	939	224 561	6 922	(814)	231 608	285 249
收入						
项目协议捐款		136 739	3 129		139 868	170 269
其他收入		383	27		410	288
收入总额		137 122	3 156		140 278	170 557
支出						
工作人员薪资和员工福利		42 128	150		42 278	51 591
供应品、消耗品和其他		81 140	2 788		83 928	99 991
一般运营支出		1 108	1		1 109	2 022
差旅		3 419	24		3 443	5 001
培训		1 390			1 390	1 500
行政管理费		7 186	186		7 372	9 647
其他支出		751	7		758	805
支出总额		137 122	3 156		140 278	170 557
当年盈余（亏损）						

* 准备金由折算差额组成

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

技术合作项目活动
信托基金和管理服务协议
收入、支出和预收款余额
2019年12月31日终止的一年
(单位: 千美元)

表D

国际民用航空组织

表D
(续)

技术合作项目活动
信托基金和管理服务协议
收入、支出和预收款余额
2019年12月31日终止的一年
(单位: 千美元)

基金	基金类别	截至2019-1-1的余额	调整数	收入		支出		与其他基金来往拨款	未实现的汇兑增益或损失	截至2019-12-31的余额
				捐款 ⁽¹⁾	利息和其他收入	项目费用	行政管理费			
阿曼	MSA	86								86
巴基斯坦	MSA									
巴拿马	MSA	504		300	1	397	33	(53)	(2)	320
巴拿马	TF	66 377		10 940	616	37 706	613			39 614
巴拉圭	MSA	1 269		8 000	43	1 000	208	(28)		8 076
秘鲁	MSA	10 099		11 231	10	8 526	1 079	(4)	23	11 753
菲律宾	MSA	71					6			66
菲律宾	TF									
卡塔尔	MSA	6		6						12
非洲地区	MSA	6 223		700	69	1 405	85	984	(9)	6 477
亚洲地区	MSA	452		148	4	176	18	(6)		404
亚洲地区	TF	4 608		2 010	59	1 647	196	148	2	4 984
欧洲地区	MSA	37			1					38
欧洲地区	TF	63		100	2	60	8			98
欧洲和中东地区	MSA	416		170	5	201	20			370
欧洲和中东地区	TF	387			4	113	11			267
拉丁美洲地区	MSA	795		376	1	404	21			747
拉丁美洲地区	TF	4 501		1 707	54	2 453	215	111	(54)	3 651
大韩民国	MSA			40				(40)		
刚果共和国	MSA									
卢旺达	MSA	137				97	10			30
沙特阿拉伯	MSA	6 806		7 238	368	4 918	351	(38)	4	9 109
塞舌尔	MSA									
塞拉利昂	MSA	247			3	161	15			74
新加坡	MSA			51						28
新加坡	TF	103		99	1	93	5			105
所罗门群岛	IPAV	3						(3)		
索马里	MSA	11 594				10 505	908	15 976	(1)	16 156
索马里	TF	16 532		13 259	117	(19)	(1)	(15 976)	(13 045)	906
南苏丹	MSA			54		17	2			35
西班牙	MSA	(4)		69		41	2			22
苏丹	MSA	170			1	1				21
瑞典	MSA	10		30		42	2		3	(1)
泰国	MSA	116				33	3			79
东帝汶	IPAV	6						(6)		
汤加	IPAV					10	1	11		
特立尼达和多巴哥	TF	8								8
土耳其	MSA	13								13
联合国维和行动部	MSA	10								10
乌干达	MSA	131			1					130
坦桑尼亚联合共和国	MSA	595				237	24			334
乌拉圭	MSA	1 641		497	12	1 011	100	(73)	1	967
委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)	MSA	122			3		7			118
	LS	2 298		125	4	338	19	9	(779)	1 301
代表第三方持有的基金		2 160	105							2 265
总计		195 487	105	80 707	1 768	97 802	5 411	452	(14 576)	(41)
等值加拿大元		257 849	137	105 645	1 855	129 415	7 186	592	(19 079)	(54)
										210 344

(1): 以现金方式
由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

表E

技术合作项目活动
民用航空采购服务基金
收入、支出和预收款余额
2019年12月31日终止的一年
(单位: 千美元)

基金	基金 类型	截至 2019-1-1 的余额	调整	收入		支出		与其他 基金往来 转拨	未实现的 汇兑 增益或 损失	截至 2019-12-31 的余额
				捐款 ⁽¹⁾	利息 和其他 收入	项目 费用	行政 管理费			
阿富汗	CAPS	170			2	31				140
巴哈马	CAPS	3								3
玻利维亚	CAPS	5								5
佛得角	CAPS	32			1					33
加拿大	CAPS	39			1					
哥斯达黎加	CAPS	110			1					
古巴	CAPS	17								18
埃塞俄比亚	CAPS	1 137		1 387	14	193	73			2 272
几内亚	CAPS	45			1					46
牙买加	CAPS					1				116
黎巴嫩	CAPS	1 973			14	1 303	11			673
莱索托	CAPS	41			1					42
阿拉伯利比亚民众国	CAPS	64			2					66
中国澳门特别行政区	CAPS	583			6	471				54
莫桑比克	CAPS	4								4
尼日利亚	CAPS	286			2	208	5			76
阿曼	CAPS	16								16
俄罗斯联邦	CAPS	3								3
塞舌尔	CAPS	(69)				(15)				(54)
苏丹	CAPS	101			1					103
苏里南	CAPS	6								6
阿拉伯叙利亚共和国	CAPS	742			9					750
特立尼达和多巴哥	CAPS	307			3	24	52			234
坦桑尼亚联合共和国	CAPS	12								12
乌拉圭	CAPS	44			1					45
也门	CAPS	18								18
总计		5 688		1 387	61	2 216	140	(89)	(9)	4 682
等值加拿大元		7 490		1 816	100	2 963	186	(116)	(12)	6 128

(1): 以现金方式
由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

第V部分：外部审计员对于国际民用航空组织2019年12月31日终止的财政年度财务报表向大会提交的审计报告以及秘书长对外部审计员报告的评论



意大利审计院

外部审计员的报告

国际民用航空组织

对 2019 年财务报表的审计

2020 年 10 月 15 日

目录

引言	4
审计证明书	6
会计报表的结构	9
2019 年财务状况报表	9
资产	9
流动资产	9
现金和现金等价物	10
紧迫地减轻外勤定额备用金和地区办事处账户的风险 (通过有效加强金库管理的内部控制)	10
无需佐证文档即可注销技术合作局休眠帐户：减轻类似帐户的风险。	14
总部和地区办事处的库存现金	14
提高现金库存报告的准确度	15
应收成员国分摊会费	15
应收款、预付款和其他流动资产	15
库存	15
非流动资产	16
财产、厂房和设备	16
无形资产	16
负债	16
流动负债	16
非流动负债	17
职工福利	17
离职后健康保险、假期和补助金等有关福利产生的负债	18
国际民航组织的净资产负值受到精算负债的高度影响	19
根据国际民航组织的假设，负债值基本正确	20
净资产	21

2019 年财务执行情况报表	21
收入	21
支出	22
长期协议 (LTAs)	23
分部报告	24
2019 年 12 月 31 日终止年度的净资产变化表	24
现金流量报表	24
预算和实际收支对照表	24
先前建议和提议的落实情况	25
附件 1 我们在先前报告中所提建议的落实情况	26
附件 2 我们在先前报告中所提提议的落实情况	62
附件 3 我们在先前报告中提请理事会注意的清单	71

引言

外部审计员进行审计的法律基础载于《国际民航组织财务条例和细则》（第十六版）第十三条和《适用于外部审计的其它职权范围》（附件 B）。

本报告向理事会通报我们的审计结果。

这次审计审查了国际民航组织 2019 年 12 月 31 日终止的财政年度报告及其一致性。

该财政期间由大会批准的《国际民航组织财务条例》和秘书长核准的《财务细则》以及《国际公共部门会计准则》（IPSAS）进行规范。

我们根据国际最高审计机关组织的标准和国际公共部门会计准则体系并依照作为《国际民航组织财务条例和细则》组成部分的《适用于外部审计的其它职权范围》，审计 2019 年财政年度的各个账目。

我们依照审计战略规划工作，以合理保障财务报表不发生重大误报。

我们评价会计原则和管理层提出的相关估计数，并评估财务报表载列资料的充分性和适当性。

由于 Covid-19 大流行病，在我们开始审计、尤其是进行特定类别如固定资产登记册、库存、人事档案等的现场测试之前，我们不得不离开国际民航组织；国际民航组织本身关闭并切换到远程工作模式，因此限制了我们的测试，就国际审计标准设想对合计账目直接验证部分，我们执行了替代程序。由于我们进行现场审计的能力受到权威立法限制，在不可能通过审计加以跟进的情况下，还将我们的一些建议归类于“进行中”。尽管如此，我们进行了远程审计，再加上我们对国际民航组织内部控制作业的了解，使我们得以就财务报表账目和披露事项达成结论。

尽管如上所述，审计是通过替代程序进行的，我们取得了支持审计证明书意见的充分基础。

在进行远程审计期间，所有问题都通过电子邮件换函和电话交谈与负责官员讨论并得到澄清。审计小组与财务处（FIN）处长及财务处工作人员或其他部门的管理层和工作人员就审议的主题事项定期交流讨论。

我们于 2020 年 3 月 31 日收到秘书长签署的财务报表。依照《适用于外部审计的其它职权范围》第 9 段的规定，我们征求了秘书长的意见。2020 年 10 月 13 和 14 日收到秘书长的评论意见并全部正式纳入本报告。

我们审计了国际民航组织截至 2019 年 12 月 31 日的财务结果中经审计账目的财务运行报告，这项报告是依照《国际民航组织财务条例和细则》（第十六版）第十三条提出的。

秘书长和财务处长签署的 2019 财政年度账目声明书已列入财务报表，成为审计文件的组成部分。

我们还收到秘书长 2020 年 3 月 31 日签署的 2020 年内部控制声明。

我们以“建议”强调我们审计活动的结果。若一项问题不属于管理层职权范围的，我们则提请理事会对

该事项给予注意。

最后，对我们曾要求提供资料和文件的所有国际民航组织官员，我们借此就其给予的礼遇表示感谢。



意大利审计院

审计证明书

意见

我们审计了国际民用航空组织（ICAO）的财务报表，包括截至 2019 年 12 月 31 日的财务状况报表，至上述日期止的财务执行情况报表、净资产变化报表、现金流量报表以及经常方案普通基金的预算与实际金额对比表以及各财务报表的附注，包括重大会计政策和其他说明信息的摘要。

我们认为，所附各项财务报表遵照《国际公共部门会计准则》以及国际民航组织《财务条例》和财务规则，公允地展现了截至 2019 年 12 月 31 日国际民用航空组织（ICAO）财务状况的所有重要方面，及其当时结束的当年的财务绩效、净资产变动、现金流和经常方案普通基金预算与实际金额的对比。

意见的依据

我们根据国际审计机构准则（ISSAIs）以及国际民航组织《财务条例》和财务规则进行了审计。在财务报表审计领域，国际最高审计机构准则直接转换自国际审计准则（ISAs）。意大利审计院在国际审计准则之规定符合其具体审计性质的情况下对其予以适用。在报告稿审计员审计财务报表的责任一节中，进一步阐述了这些准则下我们的责任。遵照我们在联合国系统开展财务报表审计的相关道德操守要求，我们独立于国际民航组织，并且我们遵照这些要求履行了我们在其他方面的道德操守责任。我们认为，我们掌握的审计证据充分且适当，足以作为我们所提供的审计意见的依据。

其他信息

国际民航组织秘书长对其他信息负责。其他信息包括“第 IV 部分 — 附表（未经审计）”。

我们对财务报表的意见不适用于其他信息，也不做任何形式的保证结论。

关于我们对财务报表的审计，我们的责任是审读其他信息，在此过程中，审议其他信息是否与财务报表或与我们审计中掌握的情况存在重大不符，或者看似存在重大错报。根据我们开展的审计，如果我们认为这方面的其他信息存在重大错报，我们便需要报告该事实。对此，我们没有需要报告的事项。

国际民航组织秘书长及财务报表管理责任人的责任

秘书长负责按照《国际公共部门会计准则》编制和公允列报财务报表，并负责其认为必要的此类内部控制措施，以使所编制的财务报表不存在由于欺诈或差错而导致重大错报。

在编制财务报表时，秘书长负责评估国际民航组织持续运营、根据适用情况披露与持续运营有关的事项以及适用持续运营会计基础的能力，除非秘书长有意对本组织进行清算或停止运营，或者除此之外没有现实的替代办法。

管理责任人负责监督国际民航组织的财务报告流程。

审计员审计财务报表的责任

我们的目标是获得财务报表作为一个整体免于无论欺诈或差错所致出现重大错报的合理保证，并签发包含我们意见的审计报告。合理保证是高水平的保证，但不担保遵照《国际审计准则》进行的审计总会发现存在的重大错报。错报可能源自欺诈或差错，如果可以合理预期它们对用户根据这些财务报表做出的经济决策可能单独或共同造成影响，则可以将其视为重大错报。

作为遵照《国际审计准则》进行审计的一部分，我们在整个审计过程中运用专业判断并保持专业警惕。我们同时：

- 查明并评估了由于欺诈或错误导致的财务报表的重大错报的风险，制定和执行了对这些风险作出相应的审计程序，并掌握充分适当的审计证据，为我们的意见提供依据。未能发现欺诈所致重大错报的风险高于差错所致重大错报的风险，因为可能涉及串通、伪造、故意遗漏、虚假陈述或无视内部控制。
- 了解与审计有关的内部控制，以便制定适合这种情况下的审计程序，而不是为了就国际民航组织内部控制的有效性发表意见。
- 评价了所采用的会计政策的适当性以及管理层所做会计概算和相关披露的合理性。
- 对管理层使用持续运营会计基础的适当性作出结论，并根据所掌握的审计证据，断定是否存在与可能对国际民航组织持续运营能力产生重大疑惑的事件或条件有关的重大不确定性。如果我们断定存在重大不确定性，我们便需要在我的审计报告中提请注意财务报表中的相关披露；如果此类披露不足，我们便需要修改我们的意见。我们的结论是根据截至我们审计报告之日所掌握的审计证据作出的。但是，未来各种事件或条件可能导致国际民航组织停止继续运营。
- 评价财务报表的整体表述、结构和内容，包括披露情况，以及财务报表是否以符合公允呈示的方式表述基础账目往来和各种事件。

除其他事项外，我们与管理责任人就计划进行的审计范围和时间以及审计发现的重大问题，包括就我们在审计过程中查明的内部控制方面的任何重大控制进行沟通。

关于法律和监管方面其他要求的报告

此外，我们还认为，我们所接触到的、或者作为我们审计的一部分进行核查的国际民航组织账目往来，在所有重要方面均符合国际民航组织《财务条例》和财务规则及其立法授权。

根据国际民航组织《财务条例》和职务工资（第十三条）以及管理外部审计的补充职权范围（本《财务条例》和财务规则附件 B），我们同时签发了我们对国际民航组织 2019 年财务报表的详细审计报告。

重点事项 — Covid-19 大流行及后续事件

在不修改我们意见的前提下，我们提请您注意财务报表中的附注，其中描述了在世界卫生组织于 2020 年 3 月宣布 Covid-19 为全球大流行病这一背景之下的局势。局势不断演变，采取的措施对当地、地区、国家和全球经济都有多重影响。管理层正在密切监测局势，并在可能的情况下在附注中已适当考虑了报告日期之后的后续事件。但是，这些事件对本组织及其运作的总体影响非常难以确定，因此目前尚无法估计。在已知影响后，会将其纳入考虑并可能进行评估。

因此，在这些财务报表发布之日，我们无法估计其对本组织业务的潜在影响。

重点事项 — 精算负债的影响

我们还提请注意以下事实：财务状况表显示的净资产为负值（-6 840 万加元），主要归因于财务状况中认列的工作人员长期福利精算负债 1.643 亿加元的影响。我们的详细分析载于我们的报告中。管理层根据其权限和权力行事，并不断监测局势。关于需要考虑在长期采取进一步行动这一点，向理事会提出了警示。我们对此事项的意见没有改变。



意大利审计院院长
吉多 • 卡利诺 (Guido Carlino)

2020 年 10 月 15 日，罗马

会计报表的结构

1. 国际民航组织的财务报表依照《国际公共部门会计准则 1》（IPSAS 1）编制和列报，包括如下部分：

- 财务状况报表（报表 I）— 2019 年 12 月 31 日的资产负债表，列出资产（分为流动资产和非流动资产）、负债（分为流动负债和非流动负债）和净资产，并与 2018 年 12 月 31 日的数字作对比；
- 2019 年 12 月 31 日终止年度的财务执行情况报表（报表 II），列出盈余/亏损，并与 2018 年 12 月 31 日的数字作对比；
- 2019 年 12 月 31 日终止年度的净资产变化报表（报表 III），显示净资产价值，包括该财年的盈余或亏损，含直接在净资产登账而未在财务执行情况报表登账的亏损；
- 现金流量报表（报表 IV）：2019 年 12 月 31 日结账的现金流量报表，显示用于业务、投资和金融交易的现金和现金等价物的流入和流出以及财年终止时的资金总额；
- 2019 年财政期预算和实际金额对比表（报表 V），仅限于经常方案普通基金，以及报表 V-A，即 2019 年 12 月 31 日终止年度的国际民航组织所有基金的预算和实际金额对比表；
- 财务报表附注，提供有关会计政策、分部报告、公允列报所需的其他信息（作为本报告附注列出）。

2019 年财务状况报表

资产

2. 2019 年，国际民航组织资产总额为 3.909 亿加元，比 2018 年录得价值（4.369 亿加元）减少 4 600 万加元（-10.5%）。

3. 其中包括流动资产 3.779 亿加元，占总资产的 96.7%（2018 年流动资产为 4.255 亿加元，占总资产的 97.4%）；非流动资产 1 300 万加元，占总资产的 3.3%（2018 年非流动资产 1 140 万加元，占总资产的 2.6%）。

流动资产

4. 2019 年流动资产总额为 3.779 亿加元，比 2018 年减少 4 750 万加元（-11.2%）。主要小标题：“现金和现金等价物”减少了 5 600 万加元，显示有所减少的还有“应收款和预付款”（-4 900 万加元）以及“其他”（-50 万加元）；与其相反的是“应收成员国分摊会费”增加了 1 380 万加元和“库存”增加了 10 万加元。流动资产的估值基础载于会计原则（附注 1）。

现金和现金等价物

5. 如第 4 段所述，小标题“现金和现金等价物”项下总额为 3.464 亿加元，比 2018 年的 4.024 亿加元减少 5 600 万加元 (-13.9%)。其中包括截至 2019 年 12 月 31 日的银行现金和短期存款。如附注 2.1 所示，现金和现金等价物细目如下：

	2019 年	2018 年	百分比变化
银行现金	37,9	52,7	-28,0%
定期存款	308,4	349,7	-11,8%
现金和现金等价物总额	346,4	402,4	-13,9%

6. 我们要求与国际民航组织有业务往来的所有银行和金融机构确认截至 2019 年 12 月 31 日的经常账户余额。

紧迫地减轻外勤定额备用金和地区办事处账户的风险（通过有效加强金库管理的内部控制）

7. 与往年一样，我们要求与国际民航组织有业务关系的所有银行和金融机构确认截至 2019 年 12 月 31 日的经常账户余额。

8. 在六年任期开始之初，我们要求财务处管理层引入一种新的银行账户确认模型：财务处同意在我们的前任所使用的确认函标准表格附上一份详细检查单，以提高金库管理各方面的保证水平。例如，检查单要求交易对方（银行、金融机构、现金存款所有人等）在特定框格中提供详细信息，例如签名权以及（如果有的话）进一步的经常帐户、保险箱、担保、投资、存款等。

9. 事实上，关于金库相关账户（例如：现金和现金等价物），在我们 6 年的任务期限内，确认函和由交易对方直接答复并直接交送外部审计员（一式两份抄送管理层）的上述检查单再加上替代程序，一起为我们就财务报表现金和现金等价物录得余额的可靠性和正确性，提供了足够水平的保证。

10. 同时，直接从银行收到的确认函和相关的详细检查单有时会显示一些不合规定和/或不一致之处，例如：签名权清单更新不正确或未记录的负债（请参阅我们的建议 n.1/2015 年和建议 n.1/2018 及建议 n.2/2018），管理层立即进行了更正或适当调查。

11. 今年，我们没有收到就 2019 年财政年度所要求的确认，这涉及了与两个地区办事处¹和一个（驻北京）地区分办事处有关的 3 家银行、以及与技术合作局定额备用金账户相关的 9 家银行机构中的 8 家。

12. 管理层对上述统计数据以不同的方式看待，这就是为什么我们附上一个汇总表，将我们的统计数据与财务处统计数据相对照，并且在上述表格的特定框格中就差异数据提供了说明。

¹ 驻墨西哥城和利马的地区办事处。

13. 值得一提的是，如上所述，标准审计程序要求外部审计员直接接收银行的确认函，否则，由财务处声明已送达财务处、但我们并未收到的确认，则应由审计员仅仅将其视为更高效的替代程序文件，但不足以完全保证会计录得余额。

14. 此外，尽管财务处声明一些确认函已送达财务处，但为了证实我们统计数字的稳健性，我们也报告了在任职六年期间从未收到确认函的情况：我们认为符合逻辑的做法是，如果六年来确认函从未送达我们手上，我们不能将仅仅在去年一年送达国际民航组织的一封确认函“在统计上”视为收到；无论如何，为了透明起见，我们也报告了国际民航组织提供的信息。

15. 在两个案例中，管理层提到，银行不直接向外部审计员发送确认函：我们认为这是内部控制有效性的减损，因为在这种情况下，总部是否能收到可靠的信息也不确定，使财务处面临着仅能依赖无法直接验证的数据这一风险。

16. 下表显示的外勤项目确认函收件情况，对照了根据国际民航组织的记录与外部审计员的记录开列的结果：

截至 2019 年 12 月 31 日收到的确认函						
根据国际民航组织的记录					根据外部审计员的记录	
编 号	银行	活 跃 账 户	根据国际民 航组织声明 已致函审计 员的确认 (财务处已 收件)	根据国际民 航组织声明 已致函审计 员的确认 (财务处未 收件)	涉及 2019 年	所有六年期间
1.	阿根廷国家银行 Bank Nacion Argentina	3	3		未收到	从未收到关于两个账户 (10369 和 10378) 的确认， 关于 10386 号账户则仅收到 2016 财政年度的确认
2.	花旗银行 CITIbank	1		1	未收到	仅收到 2014 财政年度的确认
3.	秘鲁信贷银行 Banco de credito del Peru	2		2	未收到	从未收到
5.	中国银行 Bank of China	2	2		未收到	从未收到
6.	泰国汇商银行 SIAM Commercial bank	3		3	收到	收到
7.	沙特美洲银行 (Samba 金融集团) Saudi American Bank (Samba Financial Group)	2	2		未收到	从未收到

8.	肯尼亚商业银行 KENYA Commercial bank	2		2	未收到	往年收到
9.	南美乌拉圭丰业银行 SCOTIABANK Uruguay S.A.	2		2	未收到	仅收到 2016 和 2017 财政年度的确认
合计		17	7	10		

17. 2019 财政年度是我们任期的最后一个审计年度，即使适当考虑到由于 SARS-COV-2 大流行造成我们的审计推迟，我们可以总结，在我们的任职全期从未收到关于两个地区办事处、一个地区分办事处以及至少六个项目的直接确认函（已关闭账户不在考虑之列，否则比例应该更高），如下表所示：

六年期间从未收到确认的地区办事处和地区分办事处账户			
银行	地址	办公室	账号
秘鲁信贷银行 Banco de Credito del Peru	Juan de Arona 893, 7mo Piso San Isidro, Lima 27 Peru	驻利马地区办事处	10309 10310 10346
南美北方商业银行 BANORTE (Banco Mercantil del Norte S.A.)	Presidente Masaryk No. 29 Local C, Col. Polanco, Miguel Hidalgo, D.F.11560, Mexico	驻墨西哥城地区办事处	10308 10307
中国银行 Bank of China	北京首都机场分行	驻北京地区分办事处	10380

六年期间从未收到确认的外勤定额备用金账户			
银行	项目	基金	账号
阿根廷国家银行 Bank Nacion Argentina	ARG/07/803	5318	10369
	ARG/10/801	5517	10378
秘鲁信贷银行 Banco de Credito del Peru	PER/12/801, PER/17/801	5535, 5696	10373 10374
中国银行 Bank of China	RAS/09/801A	5439	10383 10370
沙特美洲银行 (Samba 金融集团) Saudi American Bank (Samba Financial Group)	SAU/97/801	5199 5200	10348
	SAU/97/802		10347

18. 此外，我们的标准确认函要求第三方向我们直接提供多项数据，因此如果没有直接从银行和金融机构收到这些数据，我们可能无法通过针对上述银行账户采取标准替代程序取得这些数据的披露。

19. 在我们 2016 财年的报告中，我们就缺乏银行确认函的问题提出了一项建议（建议 n.1/2016），考虑到这个问题对于获得合理保证十分重要，且考虑到确认率实在不高的事实，我们认为应重新提出这项建议。

20. 尽管通过替代审计程序再加上管理层提供的辅助文件，我们对在 6 年任期内账目年终录得金额的正确性能够取得合理水平的保证；但是，由于事实上从未从上述外勤定额备用金和地区办事处账户收到进一步信息（如我们所附检查单中要求），使得在评估签名权的正确性和在研究当地员工及其管理层无法检测到和正式告知财务处的未记录负债等方面，增加了内部控制无法正确和/或有效地运作的风险。

建议 n.1

21. 为了通过加强内部控制的效率和效力以便提高外勤和地区一级金库管理的保证水平，按照建议 1/2018，我们据此建议立即启动尽职检查，通过独立于当地管理层的部门（例如财务处和评审办），特别是对于六年来我们从未收到确认函的账户，审查签名权的正确性并寻找潜在的未记录负债。由独立于外勤职工的人员进行这项工作，其结果加上可能发布的相关建议，不仅可以提高外勤金库管理的内部控制水平，而且还可以降低与外勤一级发生欺诈风险可能有关的声誉风险。

22. 同时，如果在从未收到直接确认的账户当中有一些可能产生不可接受的风险水平，管理层还可探讨关闭其中一些账户的可能性和/或机会，并评估如果使用联合国系统提供的替代方法是否有效以及可靠（例如开发计划署）。

秘书长的建议和评论

接受该建议：

应指出的是，定额备用金账户余额在 2019 年技术合作局项目现金总额中不及 1%（0.85%）。秘书处已采取行动，因为我们找到了处理相关业务的替代方法，所以关闭了许多定额备用金账户来执行这方面的先前建议，我们将继续为那些仍在使用的账户寻找替代方案。2020 年，我们又关闭了 3 个账户。

财务处建立了若干补偿性控制措施来减轻潜在风险，其中包括：签署人由财务处根据国际民航组织《财务规则和条例》任命/更改；只有在收到内部批准程序后，才由国际民航组织总部采取行动补充资金；定额备用金账户余额不能超过两个月的支出额；如果向国际民航组织总部报告支出有任何延迟，可以推迟或停止补充资金；余额每月进行对帐。评审办将审查财务处采取的行动，以确认这些缓解控制措施已经到位。

无需佐证文档即可注销技术合作局休眠账户：减轻类似账户的风险。

23. 在过去的审计中，我们查明了在账目中、特别是“现金和现金等价物”，有自 2007 年以来的某些待结余额。在执行任务期间，我们已通过多封电子邮件请管理层提供这些在 Agresso 记录的金额证据。

24. 管理层向我们声明，这些是与技术合作局研究金培训相关的存款帐户；但是，经过我们审议后，管理层在 2020 年向秘书长发送了一份 2020 年 2 月 10 日部门间备忘录，以注销这些与研究金和其他项目有关的“浮动现金差额”，总额为 85 102.22 美元。秘书长批准注销这些无法收回的长期存款。然后，根据《财务条例》第 11.4 条，请财务委员会注销这些存款中的 53 239.00 美元，该金额已获批准。

25. 上述注销决定是基于自账户休眠以来经过的时间长短，还基于财务处没有找到任何佐证文件这一事实：这些存款极为可能是很多年前就已结清但没有适当记录，而且缺乏就此与对方确认的文件，导致管理层决定注销。

建议 n.2

26. 考虑到技术合作局 2007 年在账户中记下的“没有细节和佐证文件的长期存款”结转了十多年，这表明内部控制存在严重缺陷：技术合作局早就应该强调表明余额不一致之处，并对其采取行动。

27. 此外，财务处在 2020 年 2 月 10 日的部门间备忘录中提供、并在财委会决定中加以报告的说明，还显示了各办公室、财务处和技术合作局之间的沟通既不连续也不可靠，需要改进。

28. 为了通过提高财务处和技术合作局之间的沟通有效性来加强内部控制，并减轻出现更多 Agresso 所列项目可能涉及休眠帐户而且没有可靠文件佐证的风险，我们建议财务处检查是否仍然存在类似的余额，并在这种情况下进行相应的注销，同时开始与技术合作局进行可靠的持续通信，例如通过使用附签名的检查单，以便突显对相关账户进行的控制。

秘书长的建议和评论

接受该建议：2019 年，秘书处实施了一项新的账户对账政策，以确保定期对所有基金的所有资产负债表项目进行对账。从那时起，历史账目核对和清理工作已取得重大进展。这种性质的进一步注销将减到最低。

总部和地区办事处的库存现金

29. 2019 年 12 月 31 日，国际民航组织总部的现金库存为 2 381.92 加元。各地区办事处合计现金库存为 2 859.49 加元。

提高库存现金报告的准确度

30. 我们的审计发现，小额现金和定额备用金等账户负责人向总部呈报的月度报告中有一些不准确的地方，例如，报告中的 Agresso 账目号码有错或未提及等。总部的管理层立即改正了每一处不准确的地方。

应收成员国分摊会费

31. 从成员国应收的经常预算分摊会费包括:

- a) 当期摊款: 12 个月内的应收款 (1 660 万加元, 2018 年约为 280 万加元, 增加 483%) , 和
- b) 非当期摊款: 自财务报表日期起 12 个月后的应收款 (2019 年约为 430 万加元, 2018 年为 600 万加元, 减少了 27.5%) 。这包括经折减的长期会费。

32. 当期应收款大幅增加, 是因为截至 2019 年年底会费大国仍未缴费这一事实。

33. 我们分析了国际民航组织实行的应收款折减程序, 审计未见重大问题。2019 年长期应收款累计折减总额为 690 万加元, 比 2018 年减少了 120 万加元。

34. 截至 2019 年 12 月 31 日 (含 2019 年) 未缴纳会费总额为 2 850 万加元 (其中包括美元摊款部分因美元兑加元汇率造成的 80 万加元) , 涉及 48 个成员国, 包括前南斯拉夫社会主义共和国。2018 年 12 月 31 日的未缴纳总额为 1 760 万加元 (其中 180 万加元因汇率所致) , 涉及 54 个成员国。

应收款、预付款和其他流动资产

35. 应收款和预付款包括: a) 流动资产 (2019 年为 1 260 万加元, 较 2018 年减少 28%) , 和 b) 非流动资产 (2019 年为 30 万加元, 相较于 2018 年的 40 万加元, 减少了 16.4%) 。

36. 流动资产占总资产的 3.2%, 2018 年约占 4.0%。如附注 2.3 所述, 这些是职工预付款、来自联合国机构的应收款, 以及出版物销售、向代表团出租会议室和场地等创收活动产生的应收款项。

37. 在 2019 年资产负债表最后 “其他” 项下, 显示金额为 170 万加元, 比 2018 年有所减少 (220 万加元, 减少 23.1%) 。管理层在附注 2.3 中报告了这些数额的细目。

库存

38. 2019 年底, 与出版物、纪念品、免税品和供应品有关的条目所录净值为 70 万加元, 比 2018 年的净值 55 万加元增加了 15 万加元 (+26.5%) 。库存细目详见附注 2.4, 财务报表所录价值涉及出版物 (2019 年为 29 万加元) 和小卖部 (41 万加元) 。

非流动资产

39. 截至 2019 年 12 月 31 日, 非流动资产总额为 1 300 万加元, 与 2018 年相比增加了 160 万加元。非流动资产的估价基础由会计政策给出 (附注 1) 。

40. 这一标题包括: a) “财产、厂房和设备”, 金额 640 万加元, 占非流动资产总额的 49% (2018 年为 440 万加元, 占非流动资产总额的 38.4%) ; b) “应收成员国分摊会费”, 金额 430 万加元 (约占非流动资产的 33.2%) ; c) “应收款和预付款”, 总额 30 万加元 (见第 23 段) ; d) “无形资产”, 金额 200 万加

元，约占非流动资产总额的 15.4%。上述标题分别在附注 2.5、2.2、2.3 和 2.6 中做了说明。

财产、厂房和设备

41. “财产、厂房和设备”标题项下显示价值如上述为 640 万加元，这是 2019 年 12 月 31 日“家具和固件”、“信息技术设备”、“机动车辆”、“机器和设备”、“租赁项目改善”及“正在进行的租赁项目改善”等的资本化费用净值（2018 年为 440 万加元）。该年购置物品金额为 390 万加元，转账了 100 万加元，折旧总额为 90 万加元。管理层的详细细目和说明见附注 2.5。

无形资产

42. 2019 年的无形资产额为 200 万加元，比 2018 年相比高出 130 万加元；2019 年的增额达 150 万加元，主要归因于“正在开发的软件”类别；折旧总值为 20 万加元。细目说明见附注 2.6。

负债

43. 2019 年，负债总额共为 4.594 亿加元，与 2018 年的录得价值相比（4.947 亿加元），减少了 3 530 万加元（-7.1%）。这些负债包括：

- a) 流动负债 2.950 亿加元，占负债总额的 64.2%（2018 年总额 3.437 亿加元，占负债的 69.5%），和
- b) 非流动负债 1.643 亿加元，仅包含与在职工福利有关的精算负债，占负债总额的 35.8%（2018 年，非流动负债约占负债总额 1.510 亿加元的 30.5%）。

流动负债

44. 如上文所述，2019 年流动负债总额为 2.950 亿加元，比 2018 年（3.437 亿加元）减少 4 860 万加元（-14.2%），其组成如下：

- a) 2019 年“预收款”总计 2.424 亿加元（2018 年为 3.049 亿加元，减少 20.5%）。这些约占流动负债的 82.2%，占负债总额的 52.8%，主要都是提供给技术合作项目的自愿捐款（2019 年，2.165 亿加元）。预收款的估值基础载于主要会计原则（附注 1）。管理层提供的这些款额的细目载于附注 2.8。
- b) “应付账款和应计负债”2019 年为 4 330 万加元（2018 年为 2 920 万加元，增长 48.3%），占流动负债的 14.7%。管理层的说明见附注 2.9。
- c) “职工福利”记入 760 万加元，比 2018 年（790 万加元）减少 30 万加元（-3.7%）。参见下

文专门段落做进一步审议。

- d) “缔约国政府/服务提供国政府的贷记额”为 160 万加元，占流动负债的 0.6%（2018 年为 0.3%）。

非流动负债

45. 总的非流动负债仅与“职工福利”有关；2019 年，非流动负债为 1.643 亿加元，比 2018 年（1.510 亿加元）增加 1 330 万加元（8.8%）。非流动负债的估值基础载于附注 2.10。此外，依照《国际公共部门会计准则》，管理层在附注 2.10.2 中提供了针对趋势假设的敏感性分析。

职工福利

46. 职工福利在财务报表“流动负债”项下记入 760 万加元和“非流动负债”项下记入 1.643 亿加元，总结列表如下。负债（流动和非流动）总共增加 1 300 万加元。

负债	年（百万加元）		变化 2019–18 年	
	2019 年	2018 年	百万加元	%
流动	7.65	7.94	-0.29	-3.7%
非流动	164.33	151.00	13.33	8.8%
合计	171.98	158.94	13.04	8.2%
构成				
退休后计划（离职后健康保险）	144.62	133.57	11.05	8.3%
服务终止—年假	10.41	8.99	1.42	15.8%
服务终止—离职回国补助金	14.81	14.22	0.59	4.1%
国际专家的其他职工福利	2.14	2.16	-0.02	-0.9%
合计	171.98	158.94		

47. 管理层在附注 2.10 中解释了这些负债的总体增加情况以及披露信息，非流动负债的估值基础载于会计政策（附注 1，第 32 至 34 段）。

离职后健康保险、假期和补助金等有关福利造成的负债

48. 如上表所示，与 2018 年相比，这些负债的增加完全归因于非流动负债，主要涉及小标题“离职后健康保险（ASHI）”（1 100 万加元）和“服务终止—年假”（140 万加元）。另一方面，流动负债则略有减少（-30 万加元）。

49. 这些负债源于精算损益，是由管理层选用的精算师（AON Hewitt）依据管理层在附注 2.10.4 报告的精算假设而计算的。

50. 这些假设考虑的因素包括：加拿大政府长期债券贴现率及截至 2019 年 12 月 31 日的收益率（1.85%，2018 年是 2.25%），以及美元和加元的汇率（2019 年为 1.00:1.309，2018 年则为 1.00:1.365）。依照《国际公共部门会计准则 39》，管理层在附注 2.10.2 的第 97 段中披露了与贴现率有关的敏感性分析。

51. 在我们执行任务期间，我们不断监测与该组织精算负债和财务可持续性有关的问题。我们还按照标准的设想，在审计意见中以特定段落强调了该问题，甚至发表了未修改的意见。

52. 在我们的第一份报告中，我们发表了三项建议和两项提议，并且还提请理事会注意与精算负债及其供资不足有关的问题。我们当时认为最重要的建议有待一项全面精算研究的辅助，“以评估从长远来看，国际民航组织的财务健康何时可能因健康保险计划的规定而受到损害”（建议 3/2014）。

53. 我们承认管理层正在处理问题并研究补救措施；因此，我们进行了绩效审计，其报告已于 2016 年提交给理事会，以分析国际民航组织管理层为减少离职后健康保险负债而采取的措施有效性。根据国际民航组织所选精算师的研究，并辅以我们精算师所做的分析，我们论述了长期来说可能妨碍离职后健康保险负债缩减措施有效性的若干问题，并提出了我们认为不影响既得权利的三项建议。

54. 建议 n.1 涉及按薪资或退休金比例缴纳保险费，而不与职务（专业类或一般事务类）挂钩的可能性。建议 n.2 考虑到退休人员（由国际民航组织预算支付的）世界范围健康保险非常昂贵，而且与服务需要无关，因此合乎逻辑的是国际民航组织仅保证居住国的保险。

55. 这两项建议尚未实施，而且显然将永不实施。实际上被管理层视它们为“已完结”，其动机是“这两个选项受到国际民航组织职工协会和退休人员代表组织（CAFICS 和 FAFICS）的强烈反对，因为其影响到本组织与参加者之间健康保险费的分摊比例。在职人员和退休人员代表认为这是在国际民航组织就业所附带之福利，并抱有未来不变的预期。这一立场提交理事会第 208 届会议后理事会注意到了。”但是，我们不能将这些建议视为“已完结”：事实上，如果所谓的“既得福利”情况维持不变，唯一剩下的替代措施则是成员国分摊会费水平将必须提高，方能让国际民航组织有足够资金额继续运作。

56. 的确，精算负债水平是理事会的严格关键指标，即今后的国际民航组织预算将受到雇员福利支出大幅增加的影响。此外，正如我们在过去的报告中已强调，我们注意到“预期”不是“既得权利”，并且我们认为“既得权利”与“既得福利”之间也存在区别：举例而言，有“医疗计划”以涵盖医疗协助肯定是既得权利；但是，超出基本保险外的承保水平，因为这种福利总是会变，不能视为既得权利。

57. 唯一原则上被本组织接受的建议是离职后健康保险特别报告的建议 3，涉及所谓“选择退出”的激励措施，即一次性支付给退休人员以鼓励他们退出离职后健康保险计划。有鉴于此，我们在另一份报告中建议（2016 财年的报告所载建议 n.7），“国际民航组织当前考虑的措施”一旦得到采用，即进行一次新的精算研究，以评估精算负债是否以及何时会影响国际民航组织持续运营的能力。

58. 秘书长同意该建议，但是后来，管理层称“选择退出”的激励措施“未得到国际民航组织大多数工作人员和退休人员的接受”，因此，将不会实施这项建议。

59. 应考虑的是，除了将退休年龄从 62 岁提高到 65 岁（从 2019 年 1 月 1 日开始生效）外，现今未曾采取任何其他结构性措施以减少精算负债的供资不足。我们在附件 1 中进行的后续分析中考虑了这一点。

国际民航组织的净资产负值受到精算负债的高度影响

60. 下表显示了我们作为国际民航组织外部审计员任期即 2014—2019 年财务报表期间的非流动负债的趋势。

年份	财务报表 (单位: 百万加元)					
	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
非流动负债	147.5	149.1	142.4	146.7	151.0	164.3
净资产	-92.3	-87.3	-67.5	-65.7	-57.8	-68.4

61. 上表明确显示，首先，退休年龄的提高对精算假设造成影响，但我们的精算师在重新计算中强调其影响不大，且仅在短期内造成影响（见我们 2016 财年报告的第 64 段）。另一方面，我们还能看到，尽管为负数的净资产减少，但非流动负债仍然增加。

62. 2019 年，非流动负债（1.643 亿加元）金额占负债总额（4.594 亿加元）的 35.8%，并且对国际民航组织的净资产产生重大影响，尤其是仅在经常方案范围内考虑精算负债：国际民航组织财务报表的数额确实在很大程度上受到技术合作局交易的影响。

63. 实际上，按照附注 5.2（分部报告）的结果，国际民航组织的总资产为 3.909 亿加元，其中 2.316 亿加元来自“技术合作项目活动”，经常活动总资产为 1.596 亿加元。负债总额为 4.594 亿加元，其中 2.316 亿加元由“技术合作项目活动”组成，经常活动负债总额为 2.280 亿加元。这意味着，在国际民航组织财务报表中，技术合作局的活动具有中立性；这也意味着国际民航组织净资产的负值完全来自经常方案。

64. 去年我们建议（建议 n.3/2018），“在制定与离职后健康保险有关的精算负债筹资战略时，新的精算研究应对任何可能采取的措施进行评估，以分析这些措施是否能在短期、中期和长期情景下对国际民航组织经常预算产生积极影响”。

65. 该建议仅被部分接受。管理层的意见如下：“今后新的筹资战略取决于实际可用资金的情况。只有表明有足够的资金可供使用时，国际民航组织才能通过新的精算研究对任何潜在的措施进行评估。”。

66. 就此我们再次提醒，联合国、专门机构和国际原子能机构外聘审计团主席在呈件给联合国秘书长以总结审计团在其 2017 年会议的工作时表示：“审计团注意到，职工福利负债对各实体的净价值和财务健康具有重大影响。财务报表正确和透明地披露这些负债仍然至关重要。这样，管理机构就能够做出有效的决定，使其继续审查各实体不同长期筹资战略的适当性。虽然审计团认可国际公共部门会计准则任务组在协调统一精算假设方面的重要工作并认可联合国系统对修改后的会计准则的回应，但审计团建议，联合国各实体应为这些负债制定长期筹资战略”。

67. 因此，在我们的任期结束之际，我们有义务将关于离职后健康保险问题的所有建议坚持视为“进行中”。但是，我们理解管理层根据其能力和权力行事；进一步的行动可能超出其职权范围。

68. 我们还指出，为减少供资不足而应采取措施的决定，不能视工作人员/退休人员协会反对与否而定：在这方面存在着明显的利益冲突，因为从来没有人会决定削减自身福利。从这个意义上说，我们认为重要的是，国际民航组织理事会应得到独立专家的支持，以便对中长期减少离职后健康保险负债所需的最有效可能措施进行透彻分析。此外，作为审计员，我们需要强调维持现收现付制的风险，尤其是在当前零名义增长预算和大流行病持续的情况下。

69. 由于这些前提条件并随着离职后健康保险负债的曲线不断增加，可能存在影响本组织持续运营能力的风险。

提请理事会注意（1）

70. 因此，我们赞同外聘审计团的建议，我们提请理事会注意，在其持续运营能力方面，需要通过全面的精算研究来评估国际民航组织的财务状况何时会受到离职后健康保险负债的影响。根据研究结果，我们还建议研究一项长期策略以减轻这种风险，甚至考虑对福利可能进行重新调整、或在工作人员与组织之间的缴费分配方面有所不同。

根据国际民航组织的假设，负债数值基本正确

71. 精算假设的选取完全是管理层的责任。关于财务报表的审计，外部审计员检查它们的合理性和与《国际公共部门会计准则 39》以及以前数年的一致性，并验证这些报表。

72. 我们的精算师团队对有关 2019 年的一些关键假设进行审查，并与管理层讨论了这些关键假设。我们发现这些假设符合经济趋势和增长率，也和我们审计时在国际民航组织可获取的数据相一致，我们验证了这些假设。

73. 为进行工作，我们的精算师再次计算了 AON Hewitt 编制的与离职后健康保险、年假和离回国补助金有关的估价；也对所有精算估价和精算假设进行深入分析，以便审查它们的合理性以及 AON 公司使用的计算方法。管理层及其专家对我们的精算师提供了全面合作和协助。

74. 我们精算师的工作表明记入各个账户的数额基本正确。

净资产

75. 净资产由本组织年度终止时的累积亏损和准备金组成。2019 年，净资产导致负值-6 840 万加元，比 2018 年的-5 780 万加元再减了约 1 060 万加元（18.4%）。请参见第 62 段的解释。

76. 在财务运行报告的各份报表和附注中对净资产的所有变动作了解释，特别是：

a) 报表 II — “财务执行情况报表”，显示这一期间的赤字（600 万加元）；

- b) 报表 III — “净资产变化报表”，分别列出各项变动；
- c) 附注 2.12，管理层披露了准备金的组成详情。

2019 年财务执行情况报表

77. 该表以前后一致的方式分类、披露和列报国际民航组织的收入和支出，以解释该年的净亏损或盈余。这一期间的结果是赤字约 600 万加元。

收入

78. 收入总额为 2.973 亿加元，比 2018 年（3.215 亿加元）减少 2 420 万加元（-7.9%），其组成如下：

- a) 2019 年“项目协议捐款”记入 1.382 亿加元，占收入总额的 46.5%；比 2018 年（1.694 亿加元）减少 18.5%；
- b) 2019 年“分摊会费”记入 1.098 亿加元，占收入总额的 36.9%，比 2018 年（9 840 万加元）增加 11.6%；
- c) 2019 年“其他创收活动”记入 2 540 万加元，占收入总额的 8.5%；与 2018 年金额几乎相同（2 550 万加元）；
- d) 2019 年“其他自愿捐款”记入 1 650 万加元（占收入总额的 5.6%），比 2018 年（1 450 万加元）增加 13.6%；
- e) 2019 年“行政管理费收入”和“其他收入”合并记入 740 万加元（占收入总额的 2.5%），比 2018 年（1 360 万加元）减少 45.5%。

79. 我们的审计没有显示任何重大问题；管理层在附注 3.2 中公布了细目。

支出

80. 支出总额为 3.033 亿加元，比 2018 年（3.139 亿加元）减少 1 060 万加元（3.4%）。其组成如下：

- a) 2019 年“工作人员薪资和职工福利”记入 1.722 亿加元，占支出总额的 56.8%；比 2018 年（1.736 亿加元）减少 0.8%；
- b) 2019 年“供应品、消耗品和其他”记入 8 680 万加元，占支出总额的 28.6%，比 2018 年（1.014 亿加元）减少 14.4%；

- c) 2019 年“一般运营支出”总额为 2 000 万加元，占支出总额的 6.6%；与 2018 年相比（1 790 万加元）增加了 11.8%；
- d) 2019 年“差旅费”记入 1 390 万加元，占支出总额的 4.6%；比 2018 年（1 570 万加元）下降 11.3%；
- e) 2019 年“会议、培训和其他开支”合计 1 040 万加元，（占支出总额的 3.4%）；比 2018 年（540 万加元）增加 93.7%。

采购

81. 在我们的审计过程中，我们从远程以有限样本的直接采购订单规则进行了合规性和一致性测试。我们检测到一些低于 1 万加元的直接采购订单是在没有足够文档能证明其所用程序正确的情况下签发的。

82. 此外，在上述案例中，我们没有看到竞标程序的证据（最少 3 个报价），这是国际民航组织《采购守则》所要求的。

建议 n.3

83. 在自己批准直接采购订单之前，为了提高内部控制水平，我们建议，在直接采购订单低于 1 万加元的情况下，各局局长和主管通过检查单进行核实，监督确定其工作人员遵守直接采购订单指南，并确保遵循所有流程和提交适当的文件。

秘书长的建议和评论

接受该建议。根据《国际民航组织采购守则》，拨款持有人经授权可进行 1 万元以下的采购。因此，应由拨款持有人的上司、主管或局长问责，并提供必要和应有的适当注意，参考可用的在线培训课程以及直接采购订单指南。

长期协议（LTAs）

84. 在我们的测试过程中，我们侦测到涉及一个特定供应商的具体案例，共有 16 个直接采购订单（每个都低于 1 万），累计价值为 20.836,51 加元，高于国际民航组织采购守则要求的阈值，这些直接采购订单中有八个不在上述供应商的相关长期协议范围内。此外，其中一些直接采购订单，我们找不到任何证据表明它们是通过竞标程序取得；采购科确认了我们的调查结果。

建议 n.4

85. 为了提高内部控制水平, 我们建议采购科应加强检查可与国际民航组织现有长期协议进行配比参考直接采购订单, 并取消协议, 若后来的直接采购订单缺乏足够文件佐证。

秘书长的建议和评论

接受该建议, 但视有必要的额外人力资源而定。

建议 n.5

86. 此外, 如果因特定的技术需求可能必须签发直接采购订单和/或竞争性招标, 而其中一个参加者是已与国际民航组织有了有效长期协议的供应商, 那么我们建议加强检查水平, 不仅在决标期间, 对供应商的绩效也要如此。

秘书长的建议和评论

接受该建议。采购科正在制定供应商绩效评价, 这必须也适用于长期协议。

87. 已与国际民航组织有了有效长期协议的参与者相对于其他供应商而言, 可能存在具有优势的风险, 因此会增加该特定直接采购订单有不公平竞争的风险。在这方面, 我们与管理层讨论了一些可能降低上述风险的替代程序。

建议 n.6

88. 为了加强竞争的公平性, 我们建议, 在直接采购订单少于 1 万加元、而且一个或多个参与者已与国际民航组织有了有效长期协议的情况下, 如果申请的物品或服务超出长期协议规定范围, 则要准备竞争性招标。

秘书长的建议和评论

接受该建议。长期协议仅专用于特定商品或服务。将于 2021 年第一季度发布长期协议指南。

分部报告

89. 2019 年财务报表附注 5 提供了分部报告。作出这种分部划分的目的是为了披露财务状况和财务执行情况并将支出直接记入相关分部。这种方法也主要按分部, 即经常活动和技术合作项目分配支出和收入。

2019年12月31日终止年度的净资产变化表

90. 报表 III “净资产变化表”显示年内的资产变化情况，2019年12月31日出现-6 840万加元的负余额。负净资产情况的恶化主要是精算损失变化和年度赤字的结果。

91. 我们对负净资产的审计结论在有关“职工福利”的段落做了说明。

现金流量报表

92. 现金流量报表指明现金流来源、报告期间支付现金的项目和报告当日的现金余额。

93. 2019年，国际民航组织所报来自业务活动的净现金流入呈负值，为-5 850万加元，拉低了2018年(-3 740万加元)所示数额。产生这一数值的主要原因在于“应收成员国分摊会费”增加（见上文第19段，a)分段)和预收款减少；附注2.8的细目显示“提供给技术合作项目的自愿捐款”减少：这些涉及捐款的收款，与年底支出比较没有关联。另请参考上文第32段，a)分段。

94. 来自投资活动净现金流入(340万加元)比较2018年为负数，原因是利息收入减少而财产、厂房和设备和无形资产的购置增加。2019年现金和现金等价物净额则减少5 600万加元。

预算和实际收支对照表

95. 报表 V “2019年12月31日终止年度的预算与实际金额对比表”，按《国际公共部门会计准则24》提供，该准则要求将执行预算本身产生的这种对照列入财务报表。该准则还设想披露预算和实际收支之间发生重大差异的理由。关于报表 V 的进一步细节见附注4。

96. 根据上文所述（见第1段倒数第二小段），因实施我们关于2016财年的建议n.15，财务报表包含了报表 V-A，其中也显示了在“经常活动”下报告的各项基金和公开发布的预算（行政和业务服务费用基金）。

先前建议和提议的落实情况

97. 按惯例，我们的长格式报告结尾部分是落实情况表（附件1和2），其中介绍了我们先前提出各项建议和提议的落实情况，不仅是财务报告，还包括特别报告。

98. 今年，作为对我们过去就认为特别重要的主题向理事会提出要求的最终总结，我们还添加了附件3，列出了我们过去报告中提请理事会注意的所有呼吁。

99. 鉴于这是我们审计任务下的最后一份财务审计报告，经我们评估认为仍属“进行中”的所有建议，将根据联合国、专门机构和国际原子能机构外聘审计团规定的移交规程，正式通报下一任外部审计员由其加以跟进。

附件 1 — 我们在先前报告中所提建议的落实情况

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
建议 1 关于道德 操守框架 的审计 报告	<p>如果理事会决定将调查职能外包，我们表示认为，关于道德操守框架新模式的未来决定应得到对当前职位（包括调查委员会成员构成）有效性的彻底评估（例如成本效益分析）的支持。因此，我们建议，考虑到在外包情况下将实施重新设计的道德操守框架，管理层应作为紧急事项在内部准备此类评估，或者，如果没有内部能力，则管理层应招标或将成本效益分析分派给在道德操守事务方面具有丰富经验的独立而有相关技能的联合国办公室。</p>	<p>秘书长原则上同意拟议的彻底评估（成本效益分析）将有助于理事会就外包调查职能或其一部分作出知情决定。联合国自身和所调查的大多数专门机构均建立了自己的内部结构来处理调查，而不使用外包模式。国际民航组织应同样探索内部拥有道德操守框架所要求的结构的可行性，并在做出任何最终决定之前评估对本组织的成本效益和效率。国际民航组织收到了内部监督厅的一项提议，目前正在审议中。还在外部正在由内部监督厅开展若干调查。但是，尚未向国际民航组织提供有关此类调查或可能分派的任何未来调查的费用以及完成调查的时间表的明确信息。为了保持这种评估的客观性，秘书处更倾向于在联合国系统之内或之外聘请一个目前不参与向国际民航组织提供调查服务的独立实体来进行上述评估。</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 待定。尚无就当前道德操守框架下的调查职能进行外包的决定。一旦做出决定，将对当前职位（包括调查委员会成员构成）有效性进行彻底评估。</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况： 外聘审计员提出的彻底评估（成本效益分析）已被理事会的决定（C-DEC 218/7 号决定第 7 d 段）所取代，已由理事会成员建立一个小组，其中包括一些具有联合国相关经验的成员，以整合 C-WP/14977 号文件（外部审计员关于国际民航组织道德操守框架审计活动的报告）、C-WP /14946 号文件 [评价和审计咨询委员会（EAAC）的年度报告]，以及 2019 年 11 月 19 日 EAAC 主席致函理事会主席和理事会代表的信中等所有相关要素，这些被视为与秘书长在 C-WP/14974 号文件第 1 号修改稿中提出道德操守框架修订提案有关。 小组的报告于 2020 年 3 月 10 日得到了人委会的认可，建议对国际民航组织道德操守框架进行几项改革，最终由理事会批准，并在 2020 年 6 月 17 日于其第 220 届第七次会议期间批准了经修订的《国际民航组织服务守则》（参见 C-DEC 220/1 和 C-DEC 220/7 号决定）。</p>	已完结

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
建议 2 关于道德操守框架的审计报告	<p>此外，为了帮助理事会就外包调查职能和重新设计道德操守框架做出有效决定，<u>我们还建议</u>国际民航组织秘书处主要通过法律和对外关系局向理事会提供关于道德操守框架的哪些领域应予以加强的紧急建议。特别是关于《服务守则》，这可能涉及：(i) 如何处理调查员与被调查人之间的潜在冲突，(ii) 初步认定评估和调查的操作程序，(iii) 当独立调查员在调查结束，建议做出正式决定（准备制裁措施列表，其严重程度应与不当行为成比例，以加强客观性）时，做出公正决定的时间，(iv) 外包对管理的影响，(v) 如何使规则可适用于所有国际民航组织官员，包括理事会主席，(vi) 澄清哪种投诉应予外包，谁应是举报的接收人等。</p>	<p>在理事会就经修订的《服务守则》做出决定之后，《工作人员细则》和《人事指示》中将包含适当的正当程序规定以及处理失当行为和调查的相关时间表。这些规定在现有的《工作人员细则》(110.1) 和《人事指示》(PI/1.6) 中得到了部分处理，尽管可对其进行更新。但是要注意，在相关规则中规定的纪律、行政或管理措施清单中，没有对联合国系统内不当行为预先界定的制裁措施。有关当局有权酌情采取与手头不当行为的严重程度成比例的纪律和/或行政和管理措施。关于道德操守规则的范围，《服务守则》适用于秘书长任命的工作人员。理事会最适于决定如何为不受《国际民航组织服务守则》约束的理事会代表和其他类别的官员制定和实施一套行为守则或章程。</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 在第 218 届会议期间提交给理事会的 C-WP/14974 第 1 号修改稿中，确定了可以加强道德操守框架的领域。理事会将对上述文件的审议推迟至第 219 届会议。</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况： 理事会决定设立一个上述小组的决定取代了外部审计员的建议。尽管如此，秘书处仍向小组提供了大力支持，尤其是起草了《服务守则》的修订版，以反映小组所发布并得到人委会和理事会核准的政策指令。在理事会于 2020 年 6 月 17 日批准了经修订的《服务守则》之后，秘书处正在使相关《工作人员细则》和《人事指示》与经修订的国际民航组织道德操守框架规定保持一致。小组还提出了如果对理事会主席和秘书长提出了不当或报复指控，将单独适用于理事会主席和秘书长的规则。拟议规则仍由理事会审议中，拟作为《理事会议事规则》(7559 号文件) 附录 G 和 H 出版。</p>	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
建议 3 关于道德操守框架的审计报告	<p>如果决定将当前国际民航组织道德操守框架部分外包（见第 0 段），则除了 Error! Reference source not found（译注：原文如此），<u>我们建议</u>管理层还应向理事会提交有关“监督职能”的具体提案草案，其中应包括适用于评估的关键指标。</p>	<p>接受。秘书处将向理事会提交提案供审议。</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 待定。目前还没有关于将当前国际民航组织道德操守框架部分外包的决定。在做出决定后，秘书处将提交所述提案的草案。</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况： 外部审计员的建议由理事会批准《国际民航组织服务守则》修订案文而取代（参见 C-DEC 220/7 号决定）。</p>	已完结
建议 4 关于道德操守框架的审计报告	<p>此外，<u>我们建议</u>，在做出外包决定之前，管理层应向理事会提交国际民航组织将采用的“谅解备忘录”草案，包括外部服务提供者遵守国际民航组织《服务守则》和《规则》及法律框架的义务，并由国际民航组织具有监督能力的独立职能进行监督。监督机构和委员会也应参与向理事会提供咨询意见。</p>	<p>原则上同意。理事会必须首先确定要外包的具体职能，并且理事会还必须决定外包模式。实施任何此种决策的模式都将构成一项业务/运营决策，而不应作为《服务守则》的一部分予以颁布。如果理事会决定外包，管理层将通过适当的渠道提交相关的运营方案供审议。国际民航组织与外部实体之间的所有协议和安排均根据《与外部实体互动的政策》（CCEP 框架）进行审查。如果有必要采购外包的职能，将根据《采购守则》进行。</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 待定。目前还没有关于将当前国际民航组织道德操守框架部分外包的决定。尽管如此，本组织已与监督厅继续讨论，以建立正式的安排，监督厅将根据该安排对国际民航组织的案件进行调查。任何此类协议都将根据适用的规则、政策和程序提交内部批准。</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况： 为了就实施经修订的国际民航组织道德操守框架所需的某些任务和活动进行外包而建立谅解备忘录，秘书处与联合国内部监督事务厅（OIOS）和联合国道德操守办公室（UNEO）进行了谈判。在这方面，秘书处审查了两份不同的拟议谅解备忘录草案，并将对它们发表的</p>	部分实施

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			意见提交监督厅和联合国道德操守办公室以供审议。秘书处的评论与理事会的决定相符，谅解备忘录将在秘书处审查完成后与理事会小组进行协商。	
建议 5 关于道德 操守框架 的审计 报告	<p>基于上述考虑，特别是我们在第 0 段中提请理事会注意的那些考虑，尽管我们了解到决定任命一名内部法律和对外关系局官员担任代理道德操守官员直到该职位空缺被填补是在不可预见的情况和时间限制下做出的，但我们的观察意见是，由于道德操守官员在调查委员会中的独特作用，这可能导致其在同时管理初步认定评估和调查委员会内部决定是否启动一项调查方面有潜在的利益冲突的局面。因此，为了避免这种局面，<u>我们建议</u>秘书长重新考虑由内部法律和对外关系局官员代理道德操守官员的决定。</p>	<p>尽管秘书长总体同意重新考虑调查委员会的组成的提议，但不接受关于重新考虑由内部法律和对外关系局官员代理道德操守官员的决定的建议。道德操守职能对于维护本组织内高标准的诚信、尊重和问责制至关重要。秘书长任命一名代理道德操守官员的决定旨在避免道德操守职能的中断并确保其连续性，符合本组织最佳利益。秘书长有权在出现意外空缺情况下做出临时安排。秘书长采取了所有必要的尽职调查，包括获得理事会主席的书面批准，并通知了所有理事会成员各项临时安排以涵盖道德操守职能。在调查委员会的职权范围和《国际民航组织服务守则》中有充分的保障（包括在发生利益冲突时回避），以确保程序的完整性。这些保障是有效的，如外部审计员在上文第 75 段中所认可。目前，根据《国际民航组织服务守则》的规定，秘书长指定了法律和对外关系局两名专业级别工作人员担任调查委员会委员/候补委员。这两名法律和对外关系局工作人员以与代理道德操守官员同样</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 不接受这项建议。</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况： 征聘了一名外部道德操守官员于 2020 年 9 月到职，因此取代了外部审计员的建议。</p>	已完结

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
		<p>的方式可持续接触机密道德操守档案。他们还充分参与该委员会的审议和决策过程。尽管他们在作为调查委员会委员行事时与法律和对外关系局隔离，但这两位法律和对外关系局官员一直在<u>同时</u>履行其作为法律官员的职责和调查委员会委员/候补委员的职责，并直接向法律和对外关系局局长报告。外部审计员认为秘书长指定法律和对外关系局官员作为调查委员会成员/候补人员不构成任何实际的或认为的利益冲突的风险，但他们却表示关切并建议秘书长重新考虑对代理道德操守官员的任命，而该代理道德操守官员在代理任命期间完全脱离并在职能上独立于法律和对外关系局，并直接向秘书长报告。该建议似乎是主观的，没有事实依据。第 74 段中提出的在代理道德操守官员恢复担任法律和对外关系局法律官员职务之前应有足够的“冷却期”的建议，也没有事实或法律依据。</p>		
建议 6 关于道德操守框架的审计报告	<p>目前的举报政策在目前由内部工作人员行使道德操守官员职能（即使是临时）的情况下可能无效。</p> <p>为了减少举报人政策无效的风险，<u>我们建议</u>，在理事会做出有关外包及其实施行动的决定之前（参见第 0</p>	<p>尽管秘书长不反对第 44 段中的建议，但必须有一个有效的临时安排，以避免在前道德操守官员不可预见地离职后道德操守职能的中断并确保其连续性。该建议意味着，本组织应将道德操守职能永久性外包，而不是自己聘用道德操守官</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： (这应直接请秘书长办公室提供最新情况。道德操守官员无权将该职位的部分职能外包给外部实体。)</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况：</p>	已完结

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
	<p>段），并考虑到将道德操守框架调整到与该未来决定保持一致所需的时间，管理层可将道德操守官员的职能外包给可被视为是超然事外方的个人或联合国办公室（另请参见 Error! Reference source not found）（译注：原文如此）。</p>	<p>员，因为其员工身份将降低举报政策的效果。该建议并非基于事实。联合国共同制度其他组织的道德操守办公室不处理不当行为的指控，报复除外。为了被视为是超然事外方而聘用另一机构的道德操守官员的建议是不可接受的，因为国际民航组织道德官员的职能和职责范围广泛得多，且不同于联合国和其他专门机构的道德操守官员通常履行的职能和职责。无论如何，值得注意的是，联合国和所调查的大多数其他专门机构中的道德操守官员职位没有如国际民航组织规定的一届任期且不可延期的限制。</p>	<p>征聘了一名外部道德操守官员于 2020 年 9 月到职，因此取代了外部审计员的建议。</p>	
建议 7 关于道德操守框架的审计报告	<p>考虑到联合国系统中没有关于如何管理初步认定评估的有效且明确的指南，<u>我们建议</u>管理层应在独立的外部顾问的帮助下紧急制定准则，以使其与《国际民航组织服务守则》保持一致；特别是，这些准则应定义 (i) 谁将负责进行初步认定评估 (ii) 应如何遵循正当程序的原则 (iii) 时间 (iv) 所需的保密级别 (v) 范围 (vi) 哪个机构/办公室应独立审查正当程序原则的遵守情况，和 (vii) 在评估完成后管理层应遵循什么程序，以确定如何以及何时启动调查（如果需要）。</p>	<p>接受。一旦理事会批准了目前待理事会审议的道德操守框架的拟议修改，将立即实施该建议。但是，应当指出，如果将道德操守框架下不当行为的处理外包，则该建议可能变得多余。</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 待定。关于目前道德操守框架的拟议修改尚无决定。</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况： 理事会批准的经修订道德操守框架规定，将所有不当行为案件直接报告给国际民航组织之外的调查实体（请参阅 C-DEC 220/1 和 C-DEC 220/7 号决定）。因此，制定不当行为初步证据评估准则的问题不再有相关性，因为这将由调查实体负责。关于防止报复的指控，修订后的道德操守框架规定，国际民航组织道德官员负责接收和进行此类</p>	部分实施

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			指控的初步评估，如果判定没有初步证据，申诉人可以要求由外部道德操守实体进一步审查该案件。有关规定将纳入经修订的人事指令 PI/1.6（与国际民航组织道德操守框架有关的程序）中，如上所述，目前正在制定中。	
建议 8 关于道德操守框架的审报告	<u>我们建议</u> 管理层对未来任何调查结论为有罪、或初步认定评估结论为有罪而无需进行调查的员工案件紧急实行制裁措施。	尽管接受必须及时采取纪律措施，但道德操守框架并未规定在初步认定评估的基础上立即实行制裁。本组织有义务在实施任何纪律措施时尊重工作人员的正当程序权。	截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 已根据适用的规章、规则和程序处理所有已完成初步评估或调查的事项。	进行中
建议 9 关于道德操守框架的审报告	<u>我们建议</u> 管理层对有证据支持的严重指控接受调查的工作人员紧急实行行政停职，以最大程度降低声誉和欺诈风险。	不接受。在调查进行期间，指控尚未得到证据支持。因此，不可如所建议对“有证据支持的严重指控”实行行政停职。《服务守则》规定，如果秘书长认为存在工作人员 <u>严重不当行为</u> 的初步认定证据， <u>并且</u> 在调查进行过程中并在秘书长作出决定之前，该工作人员继续任职将有损本组织的利益，则秘书长可将该工作人员置于行政停职。	截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 不接受这项建议。	没有实施
建议 1/2018	考虑到财务报表中“现金和现金等价物”项下录得的金额在 2018 年 12 月 31 日达到 4.024 亿加元，占“总资产”的 90% 以上，并主要由银行账户余额构成，还考虑到我们今年也没有收到大量外勤定额备用金账户以及一些地区办事处账户的确认，由于银行	建议被采纳。 另外五个银行账户计划于 2019 年关闭。我们将继续调查将一些外地办事处付款集中到总部的可能性，这将减少对这些定额备用金账户的需要。 我们将继续努力提高确认函的返回率，并将研究联合国系统的相关最佳做法。	截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 在 2019 年关闭了 5 个定额备用金，5 个零用现金和 3 个存款帐户。如果替代付款方式令人满意，则计划在 2020 年关闭额外帐户。	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
	确认对审计员鉴证的重要意义，我们重新提出我们的建议 n.1/2016，因此， <u>我们建议</u> 管理层应该紧急：i) 大幅限制账户数量，使现有银行账户列表合理化，和 ii) 确定一个能促使银行在收请求时向审计员发送确认函的流程。			
建议 2/2018	为了加强对由地区办事处和项目经理管理的海外账户的控制程度， <u>我们建议</u> 管理层采取措施，从而实现总部对交易超过一定限额的海外账户进行直接控制。	建议被采纳。 我们正与各地区办事处合作，推出电子银行业务，使出纳室能够实时进入账户。我们将继续尽可能地对外地办事处的付款进行集中	截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 进行中。已向所有地区办事处发送了一项调查，并对答复进行了分析，以便在 2020 年采取行动。	进行中
建议 3/2018	<u>我们建议</u> ，在制定与离职后健康保险有关的精算负债筹资战略时，新的精算研究应对任何可能采取的措施进行评估，以分析这些措施是否能在短期、中期和长期情景下对国际民航组织经常预算产生积极影响。	建议被部分采纳。今后新的筹资战略取决于实际可用资金的情况。只有表明有足够的资金可供使用时，国际民航组织才能通过新的精算研究对任何潜在的措施进行评估。	截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 情况保持不变。	进行中
建议 4/2018	我们在审计期间注意到，《国际民航组织财务条例》（第十六版— 2017 年）没有提到任何采购规则和原则，因此， <u>我们建议</u> 对其作出修订，从而使其符合联合国的最佳做法从而使其符合联合国的最佳做法。	建议被部分采纳。 现有《国际民航组织采购守则》已详细说明了应该遵循的一般采购原则和准则，秘书处认为，将相同的信息纳入《国际民航组织财务条例》将是一种工作重复。不同的联合国机构在是否将采购相关信息纳入《财务细则和条例》方面有不同的做法，在哪种做法是最好的问题上没有共识。	截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 情况保持不变。《财务条例》的全面审查订于 2020—2022 三年期。	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
		秘书处计划在下一个三年期对《财务条例》进行一次全面审查。作为本次审查的一部分，秘书处将在考虑到联合国做法的情况下，对是否需要反映以及反映《财务细则和条例》中的采购原则和准则的最佳方式进行评估。		
建议 5/2018	为了避免发生垄断和规避竞争性程序的风险， <u>我们建议</u> ，如果采购的请购人提交单一来源申请，则应证实基于对标准化和兼容性的需要的例外情况，从而确认单一来源采购是适当且合理的，即说明在需要达到标准化的情况下，只有一个供应商或供货商符合条件。在针对同一供应商的例外情况下，采购科还应考虑到设备的寿命周期。	建议被采纳。	截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 每次申请单一来源时，都会一致实施该建议。	已完结
建议 1 关于采购 的审计 报告	为了符合采购的指导原则（最物有所值、问责制、诚信、透明、公平、有效的竞争、机构的最佳利益）并减少采购中通常存在的道德风险（利益冲突、欺诈、腐败、强迫和串通）， <u>我们建议</u> 审查《国际民航组织采购守则》和其他政策，以便将采购科迁至国际民航组织结构中的一个独立位置，例如行政服务局（ADB）或秘书长办公室（OSG），并平等地为整个国际民航组织服务，同时不影响技术合作项目采购活动的效率和效果。	同意。在对采购职能和结构以及拟议迁移的后果进行全面和充分的分析之后，将实施该建议。迁移须以证明向内部和外部各利益相关者所提供的服务的效率和效果得到提高为前提。也将对《采购守则》进行审查和更新以反映这些变化。 时间表：2020 年 6 月底	截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 根据 C-DEC 217/14 号决定，理事会未批准秘书处在 CWP/14881 号文件中按外部审计员建议，将采购科迁至经常方案结构中的提案。	进行中。 该声明与理事会的决定不符，再加上考虑到理事会尚未审查有关采购结构的报告。

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
建议 2 关于采购的审计报告	<p>无论如何, <u>我们建议</u>采购科内的技术股应分离并独立于技合局的所有科室, 包括申购实体, 并配备适当的员工来进行技术监督。<u>我们还建议</u>采购科的员工应包括航空技术人员, 以便能够对从外勤业务科收到的要求进行内部审查。</p>	<p>同意有关技术职能分离和独立性的建议。应当指出, 作为在技合局内引入新业务模式努力的一部分, 技合局管理层已经考虑将技术股从采购科分离, 并将根据这一建议继续制定一项具体计划, 适当考虑到真正的职责分离, 避免利益冲突, 提高流程效率。</p> <p>时间表: 2020 年 6 月底</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况: 根据 2019 年 11 月 26 日发布的 5782 号员工通知, 秘书长根据外部审计员的建议批准将技术股与采购科分离。拟订了该股股长的相应职务说明, 并申请发出新的员额/空缺通知。预计该股将在 2020 年 6 月底之前完全建立。</p>	进行中
建议 3 关于采购的审计报告	<p>此外, <u>我们建议</u>:</p> <p>a) 如同为总部/地区办事处采购已有的做法, 为技术合作局采购时, 采购科在申购阶段仅参与:</p> <p>1) (向申购人) 提供关于所请求的类似产品或服务先前、当前和未来采购活动的信息; 2) 审查采购申请的完整性, 并确保要求不限于或偏向某一特定供应商; 3) 协助进行市场研究, 以查明供应来源、定价、可供性情况和竞争进程的类型; 4) 适当考虑现有采购规则和规定, 就以最优价格及时获得产品和服务的最佳方法提供建议; 5) 制定长期协议以提高效率;</p> <p>b) 采购科仅在申购满足以下条件下方可启动采买流程: 1) 正确地随附了由申购人填写并批准的技术</p>	<p>同意。但是, 应指出, 为实施该建议而采取的行动不应妨碍采购流程的效率。将对《采购守则》和政策进行审查以反映该建议。</p> <p>时间表: 2020 年 6 月底</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况: TCB 的《运行计划》已经包含了对采购守则的审查, 以结合此项和其他建议, 计划于 2020 年第四季度完成。 经修订的时间表: 2020 年 12 月底。</p>	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
	<p>规格或大纲并符合采购准则；2) 已分配并确认了预算；3) 存在有效且经批准的唯一来源（若适用）。</p> <p>应对《采购守则》和其他政策进行审查以考虑该建议。</p>			
建议 4 关于采购的审计报告	<p>64. 鉴于上述情况，我们建议在授予合同之后，将实施阶段移交给申购人，申购人代表国家构想了该项目，是提出该采购要求的问责方。</p> <p>65. 作为其授予合同后工作的一部分，采购科应对合同绩效和管控进行审查，监督成本管控和进度控制，而不是采购的技术性实施。</p> <p>66. 应对《采购守则》和其他政策进行审查以考虑该建议。</p>	<p>部分同意。</p> <p>同意第 64 和 66 段中的建议。将审查《采购守则》和政策，以反映对该建议的实施。</p> <p>不接受第 65 段中的建议。应指出，作为在技合局内引入新业务模型努力的一部分，技合局管理层已经考虑将授予合同后的项目实施分离，并将继续根据该建议制定一项具体计划，同时适当考虑到职责分离、避免利益冲突和提高流程效率。</p> <p>时间表：2020 年 6 月底</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>根据 C-DEC 217/14 号决定，理事会未批准秘书处在 CWP/14881 号文件中按外部审计员建议提出的提案，将采购科（行政活动）迁至经常方案结构中、并将采购执行活动移交给技术合作局的外勤业务科。理事会在同一场会议通过了新业务模式和战略，作为其中一部分，授予合同后的执行仍保留在采购科，采购科将根据正在实施的“单一过程”作法，继续在执行期间提供合同监督。</p>	<p>进行中。</p> <p>该声明与理事会的决定不符，再加上考虑到理事会尚未审查有关采购结构的报告。</p>
建议 5 关于采购的审计报告	因此， <u>我们建议</u> 对招标实施两个信封制度。	<p>同意。须对当前的 Agresso/Alito ERP 进行深入评估和可能的修改，以便通过采购门户网站接受基于网络的两个信封制度。</p> <p>时间表：2021 年 12 月底</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>在可能的情况下，目前正根据风险分析，手动实施两个信封制度，同时使用新的替代方法来取代当前的门户网站。</p> <p>相应的招标于 2020 年 2 月启动，这将是两个信封制度的基准，因为当前系统（Alito）不利于两个信封制度。将对采购守则和评估标准进行修订，以考虑两个信封制度。预计于 2020 年第四季度完成。</p>	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
建议 6 关于采购的审计报告	<p>因此,为了透明和公平起见, <u>我们建议</u>建立采购质询/竞标抗议机制,由一个独立实体对投诉进行审查。这也将降低利益冲突/腐败的风险和国际民航组织的声誉风险。</p> <p>应审查《采购守则》和其他政策以考虑该建议。</p>	<p>同意。应当指出,采购科已经与其他联合国机构就实施供应商质询程序推进了一项基准,并将与国际民航组织法律和对外关系局合作,更新《采购守则》和政策,并制定正式程序。</p> <p>时间表: 2020 年 12 月底</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况: 竞标抗议机制的开发工作正在进行中,预计将于 2020 年第四季度实施。</p>	进行中
建议 5/2017	我们发现,与信息和通讯技术有关的采购没有与信息和通信技术科(ICT)定期磋商,因此 <u>我们建议</u> ,国际民航组织应采用一项程序,在进行此类采购时与信息和通讯技术科磋商。	接受建议。行政服务局应制定并向秘书长办公室提议一个流程,使所有拨款持有人在进行与信息和通信技术有关的采购之前与信息和通信技术科协作。	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 采购科正在征聘一名信息技术专家帮助采购科处理与信息和通信技术相关的项目。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况: 采购科聘请了一名顾问,以协助处理企业技术服务科的采购问题</p>	已完结
建议 8/2017	如果一个一般事务人员要求支付加班费,那么为了避免因预算资源不足而无法为经批准的加班工作支付加班费导致的法律纠纷, <u>我们建议</u> ,管理层考虑重新审查《工作人员细则》第 105.3 条,其中特别提到加班限度,和以付费或补假的形式对已完成的加班工作给予补偿。	接受建议。管理层承诺审查《工作人员细则》第 105.3 条。	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 自 2018 年 4 月起对薪金单作出修订,从而根据新的国际专业人员工资结构反映薪金职档。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况: 为了完成对加班的审查,行政服务局/政策组织员工发展科首先需要评估国际民航组织的标准工作安排,因为这将影响加班的产生。已经进行了全面的研究,提出了对现有工作时间和法定假日的修改,并引入了灵活的工作安排,例</p>	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>如压缩工作周、交错工作时间、弹性工作时间等。一旦该政策最终确定，将有可能评估这是否解决了与加班工作相关的一些问题，并确定仍然需要修改关于加班的员工条例以及相关的人员指示。</p> <p>作为一项临时措施，截至 2020 年 1 月 1 日，每月 12 小时带薪加班的总体上限已提高到每月 20 小时，每年最多不超过 100 小时。</p> <p>截至 2020 年 10 月 13 日的最新情况： 《员工细则》第 105.3 条草案正在协商之中。拟对《员工细则》进行的更改包括与自 2020 年 1 月 1 日起生效、有关加班费上限临时措施保持一致的规定。</p>	
建议 2 关于外方协议的审计报告	<p>在审议评估和内部审计办公室 EVA/2015/1 号评估报告的建议 n.5 时，我们承认并欢迎战略规划、协调和伙伴关系办公室（SPCP）的举措和承诺，即在未来几个月里制定一份伙伴关系框架，规定拓展与联合国实体的伙伴关系的程序。<u>我们建议</u>管理层在起草审议与外方互动的有意义的程序时，确保采取全面的做法，同时支持与行业利益攸关方开展有益接触的目标，这项工作所依据的框架避免出现潜在的利益冲突，并且能够提高透明度和加强管理问责，比如，可规定</p>	<p>部分接受建议，并发表以下评论。</p> <p>除了就建议 n.1 发表的评论之外，我们还认为，在向外方合作委员会提交最终提案之前开展的局间协调（对此程序的规定见政策第 4.2 段）提供了必要的保证，确保所有提案与所涉其他各局/办公室都达成了适当的协调。许多协议/伙伴关系涉及多重战略目标，而秘书处范围内的横向协调确保了非发起局/办公室有机会就提案的适当性发表评论。</p> <p>迄今为止，外方合作委员会认可的大量协议（超过 200 项且没有一份遭到驳回）指出，上文提及的局间审查程序有</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 已编制了伙伴关系框架草案，以达到确保就与外方互动采取全面做法的目标，所采取的方式应能够提高透明度和加强管理问题，并能够澄清核准过程中为评估协议的适当性而实施的控制。目前正在与所涉局/办公室协调该伙伴关系草案。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 国际民航组织制定并完成了《伙伴关系框架指导材料》。在此过程中，广泛征求了所有局和办公室以及外方合作委员</p>	<p>部分实施。 由于严重急性呼吸道综合征（SARS）大流行，外部审计员无法测试管理层推出的新程序有效性，特别是在避免利益冲突方面。</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
	<p>独立于要求签署协议的局/办公室（发起人）之外的哪个人能够监测和评估协议本身的适当性。</p>	<p>效而成功，并在委员会审查提案时给予了充足的保证。</p> <p>虽然我们在原则上同意独立监督在核准协议的适当性方面所具备的好处，但我们也认为不应在多个层级上开展独立监督，以免造成进程和程序效率低下。如果提出的建议是在秘书处一级履行监测职能，那么还应指出如果外方合作委员会开展了类似行动，则建议我们如何避免重复劳动。</p> <p>关于与非联合国实体的伙伴关系框架，我们希望强调下列其他举措。</p> <p>承认需要确保与行业利益攸关方开展有益的接触，因此，秘书长在 2013 年设立了行业高级别小组，将四个行业组织（机场理事会国际、民航导航服务组织、国际航空运输协会和宇航工业协会国际协调理事会）的负责人聚集起来，以此作为一个审议国际民用航空事项的非正式小组，从而通过国家与行业之间的协作安排更好地应对这些事项。秘书处进一步鼓励和促进关键的航空业利益攸关方参与多个举措、论坛和会议。为此，秘书处同意应落实有意义的程序，以支持与行业利益攸关方开展有益接触的目标，所采取的方式应避免任何潜在的利益冲突，并且能够提高透明度和加强管理问责。</p>	<p>会的意见。收到的反馈已相应纳入。全面的指导材料确保以整体方式来与外部各方进行互动，从而提高透明度和管理责任感。指导材料支持与行业利益相关者进行有益参与的目标，同时避免潜在的利益冲突。</p>	

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
建议 3 关于外方协议的审计报告	<p>将要编制的伙伴关系框架应充分考虑到“延续/延长即将到期的协议”和“对现有协议的修正”，特别是在原协议（谅解备忘录和类似协议）在秘书处范围内之前没有受到有效监测的情况下。</p> <p><u>我们建议管理层在建立伙伴关系框架过程中，考虑纳入充足的程序以解决下列问题：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) 外方合作委员会需要审查并核准协议； b) 一个可能包括了记录在案的进程和程序的机制，涉及总部并在适用情况下涉及地区办事处，提供了关于外方互动的（技术、财务、声誉、法律等）风险的合理保证，该机制已经过内部评估和独立监测； c) 已制定详细的程序，十分明确地指出应由何人、怎样对所有协议进行独立监测和评估，然后再交由秘书长或理事会主席签字； d) 对于理事会所有成员来说，查阅包括支持文件在内的所有协议的可能性以及这些协议的可见度； e) 提高透明度、工作人员问责制 	<p><u>部分接受建议，并发表以下评论。</u></p> <p>秘书处认为已经述及大多数建议，不论是在外方互动政策的具体段落中，还是通过针对所有局/办公室的一般性指示。其中包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 政策第 4.2 d) 段和附录 A 充分述及现行协议的延续/修正问题，据此，只有在法律和对外关系局独立验证的某些特定条件下，这些协议才能免于接受外方合作委员会的额外审查； b) 向所有局和办公室传达的指示，关于必须确保所有提交至外方合作委员会的提案必须在这类协议签署 10 天前到达委员会； c) 第 4.2 a) 段规定了局间协调，这被视为一项内部机制，能够提供额外的保证，保证开展了必要的协商以应对不同风险（技术、财务、声誉、法律等）； d) 自 2015 年初实施政策以来获得的经验教训都明确表明，绝大多数协议都属于行政性质，没有任何协议遭到驳回和/或在执行前视为不适当。此外，政策明确指出哪些类型的伙伴关系可以免于外方合作委员会的审查； e) 提供协议状态的在线库存，已经可 	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>已编制了针对所有建议的伙伴关系框架草案，结合了法律和对外关系局编制的秘书处关于协议、谅解备忘录和类似协议的最新一般性细则。目前正在与有关局/办公室协调该伙伴关系草案。</p> <p>在此过程中不需要进一步的行动。法律和对外关系局继续在外方合作委员会之前审查各项提案，并且通过提供法律咨询意见向外方合作委员会提供支持。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>现在，国际民航组织伙伴关系框架指导材料已经制定并完成。其中反映了秘书长对意大利审计院建议的评论。</p> <p>国际民航组织伙伴关系框架指导材料连同国际民航组织与外方互动的政策、经修订关于协定、谅解备忘录（MoU）以及类似安排的秘书处总指示（GSI），为秘书处工作人员提供了国际民航组织伙伴关系活动相关进程和程序的内部指导。这包括有关风险评估和尽职调查的指南和清单，以确保不存在利益冲突。这促进了透明度、问责制和善治。</p>	<p>部分实施。</p> <p>由于严重急性呼吸道综合征（SARS）大流行，外部审计员无法测试管理层推出的新程序有效性，特别是在避免利益冲突方面。</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
	<p>和善治的程序，办法是规定关于不存在利益冲突的改进后的声明/证明机制；</p> <p>f) 关于以下方面的任何信息：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 国际民航组织是否公开透明地从协议本身获得物质或非物质形式的好处。这也是为了认识到国际民航组织是否面临财务风险或负债，以及可能对财务报表造成的影响； 2) 任何采购或直接购买订单是否已经分派给对方； 3) 对方是否尊重国际民航组织的作用和特权，而不会重复国际民航组织的活动等。这也是为了认识到是否存在任何声誉风险，以及适当地考虑到是否存在潜在的利益冲突。 	<p>以在国际民航组织的内联网上查阅，由法律和对外关系局进行维护；</p> <p>和</p> <p>f) 善治以及遵守道德操守原则和国际民航组织服务守则是庄严载于政策的一项原则（参照第 4.1 段）。然而，大家一致认为还可以编制检查清单来提供额外的保证，保证不存在利益冲突。</p> <p>有鉴于此，秘书处同意全面的伙伴关系框架应考虑到现行协议的延续和修正问题。各项程序都应符合联合国的最佳做法。秘书处进一步支持推行的进程和程序能够提供合理的保证，保证任何与外方互动相关的风险都已经过内部评估。此外，还应澄清需要将哪些协议提交委员会审议。秘书处进一步同意，善治中一个不可或缺的组成部分就是确保工作人员问责制和一个确保不存在利益冲突的机制，并将在编制中的伙伴关系框架内应对这些关切问题。</p>		
<p>建议 4 关于外方协议的审计报告</p>	<p>为提高成效，同时符合评估和内部审计办公室在其评估报告中指出的需要考虑的问题，即“伙伴关系框架[应]基于定义明确的标准，并且[应]采取措施，使所有伙伴关系协议均与国际民航组织业务计划和战略目标联系起来，从而获得预期的好处”，以及“</p>	<p>接受建议，并发表以下评论。</p> <p>据回顾，在审议 C-WP/14707 号文件时，委员会（213/3）已决定提交外方合作委员会审查的关于新和/或修正安排的每项提案都应随附评估，评估中应描述一下内容：与另一方开展的当前合作（如有）的性质、程度和范围；关于拟议</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： <p>已编制了针对所有建议的伙伴关系框架草案，结合了法律和对外关系局编制的秘书处关于协议、谅解备忘录和类似协议的最新一般性细则。目前正在与所涉局/办公室协调该伙伴关系草案。</p> </p>	<p>部分实施。 <p>由于严重急性呼吸道综合征（SARS）大流行，外部审计员无法测试管理层推出的新程序有效性，特别是在避免利益冲突方面。</p> </p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
	<p>许多合作协议没有获得预期成果等因素导致难以评估伙伴关系的有效性和附加值”，<u>我们建议</u>管理层在制定和落实其伙伴关系框架时考虑到，发起人提出的关于互动的所有提案都应明确指出目标和指标，从而使各局/办公室和适用情况下各地区办事处有可能获得参与的必要性，并监测协议的有效性及其好处和风险（具体规定见第 61 段）。</p>	<p>安排的好处和效用的法律观点；以及如果此等安排没有被组织纳入，那么会使国际民航组织付出什么代价或对其造成什么影响。这项工作目前正在进行当中。</p> <p>秘书处同意伙伴关系协议应设有明确的目标，规定对协作的有效性进行监测。在确定“预期结果”的程度和细节时，必须考虑到组织纳入的范围广泛的协议，允许存在一定程度上的灵活性。</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 国际民航组织伙伴关系框架指导材料、国际民航组织与外方互动的政策以及经修订的关于协定、谅解备忘录（MoU）以及类似安排的秘书处总指示（GSI），共同为秘书处提供指导和模板，以确保谅解备忘录包含明确的目标和指标，而且协定与国际民航组织战略目标相关并加以支持。</p>	
建议 1 关于网络 安保的 特别报告	<p>评估和内部审计办公室的建议 n.3（“网络分段”）建议“重新设计现行的局域网分段，以便更好地满足国际民航组织的业务和安全需要”，<u>我们</u>赞同评估和内部审计办公室的观点，并且进一步<u>建议</u>国际民航组织先从收集服务地图开始，这些地图能够显示出每项业务服务与其信息技术组成部分之间的关系。这样一来，应就有可能“纵向”（前端、隔离区、后端等）及“横向”适用分段，同时还要依赖每项服务的不同关键层面。</p>	<p>接受建议。</p> <p>在网络安保行动计划中，已有一组项目在应对网络分段问题。一家享有声誉的第三方信息安全服务供应商向国际民航组织提交了一份初步报告，这将构成重新设计网络的基础，而这些项目是为 2018 年规划的。根据建议，新的设计将会借鉴相关的业务服务对比信通技术组成部分地图。已在企业技术服务科自身的一个专门股设立了企业信通技术架构的全面方案。该股将监督这些地图的创造和维护。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 此项建议的落实工作遇到拖延，因为企业技术服务科希望利用实施新的防火墙基础设施，将关于涉及新架构的外部专门知识与新防火墙的落实联系起来。采购新防火墙所花费时间比最初计划要长。企业技术服务科等待防火墙的采购进程完成，从而确保网络架构的任务授权不会妨碍公正的采购进程。企业技术服务科正在接触一名专家伙伴，以便在与信息安全小组的合作下开发新的网络架构；根据预期，任务授权将在第一季度完成。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 已完成关于国际民航组织应“重新设计现有的局域网分段以便更好地满足国际民航组织的业务和安全需要”的初步建</p>	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			议（“网络分段”）。已经开始、并正在实施关于“国际民航组织先从收集服务地图，这些地图能够显示出每项业务服务与其信息技术组成部分之间关系”的进一步建议。与评估和内部审计办公室达成协议，目标日期已延长至 2020 年 6 月 30 日。	
建议 2 关于网络 安保的 特别报告	参阅评估和内部审计办公室的建议 n.7（“远程工作、远程访问和移动设备”），其中建议“应制定一项新指示，审议如何将来自国际民航组织正当用途文件的控制与用于远程工作和远程访问的控制结合起来”，我们同意内部审计员的观点，并向国际民航组织提出建议，除了制定关于远程工作和远程访问的技术指示之外，还应制定一项严格的政策对活动加以规范，例如远程工作者可以获得哪些服务，以及通过远程工作能够访问到哪些信息等。	部分接受。远程工作不在此项审计的范围之内。行政服务局/企业技术服务科将就远程访问国际民航组织的信息技术资源制定技术指示。这些指示将充分记录目前已经提供的服务，包括即将适用的安全标准和用户在使用这些服务时所承担的义务。	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 关于远程访问信息技术服务的技术指示现已可用。已经落实了一项程序，以便通过远程桌面或远程应用连接请求远程访问国际民航组织的信息技术服务。适用标准的目的在于仅在根据要求的基础上限制访问。允许的期限仅为六个月，因此必须延长。人力资源处负责为在家工作的人员制定行政指示。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 根据审计员的建议，2018 年对“信息通信技术资源的合理使用”行政指示进行了修订，以配合远程工作。鉴于该信息会根据所采用的技术而演变，企业技术服务科另外分别就可用服务以及可通过哪些服务访问到哪些信息发布了辅助指示，作为各种服务的操作指示内容。评估和内部审计办公室确认该项目为“已实施”。</p>	已完结。

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
建议 3 关于网络 安保的 特别报告	<p>参阅评估和内部审计办公室的建议 n.13（“扩大记录管理”），其中建议“在内部实施全面的记录管理系统，由专门的信息和通信技术记录管理人员控制，以及修订安全信息事件管理的投入要求，使其纳入全面的记录投入和预期的额外技术投入”，我们同意评估和内部审计办公室的观点，此外，我们还建议：(i) 收集记录以便预防出现无法否认的情况，例如实时发送至经过数字签名的中央储存库，(ii) 在同一时间服务器上让所有系统同步，(iii) 让所有担负有关记录管理基础设施的行政任务的人员专门开展安全监测工作，而无需同时承担其他行政任务，(iv) 确定记录保留政策，以审议数据必须保留多长时间，和(v) 联系事件并发现个别的行为异常或模式，并在过去安全事件的基础上可能表明存在安全漏洞。</p>	<p>原则上接受建议，同时，必须在经常预算中提供必要资金落实这项建议。执行了审计和交易记录管理政策。正在执行信息安全运行中心路线图和安全信息事件管理实施计划，并利用关键目标指标加以监测。将在整个信息和通信技术环境中实施记录系统以增强国际民航组织的信息安全能力。国际民航组织已将某些信息安全运行职能外包，并将寻找其他机会将对专业知识和工作强度有较高要求的安全职能也外包。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 2019 年第三季度（InfoSec SPLUNK）将对 InfoSec SOC 路线图作出修订以反映全面记录管理系统的实施。“2019 年信息安保运行计划.xls”中的核心活动 #3：信息 安保 1.1.3 在于 提高 SPLUNK 作为安全信息事件管理生态系统的成熟程度 — SPLUNK 架构经过重新设计，旨在改进和提升其发挥安全信息事件管理功能的能力。 InfoSec SPLUNK 还将确保(i)、(ii)、(iii)、(iv)和(v)等项目的开展。其中第(iv)项还将被编制为信息系统管理方面的技术指示（见国际民航组织向高级管理小组（FSMG）提交的 2019 年信息安保战略）。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 2020 年第一季度（内部安全信息和事件管理） 2020 年第四季度（外部合作伙伴的 24/7 监控） 对以前的 SPLUNK 环境进行了评估（执行状态、部署状态等），评估判定为不足以回应建议。信息安保科已于 2019 年 6 月 7 日向信息技术科展示了新的安全信息和事件管理生态系统的设</p>	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>计。安全信息和事件管理新生态系统正在处理(i)、(ii)、(iii)、(iv) 和 (v) 等项目。</p> <p>信息技术科已于 2019 年 12 月 6 日交付了三个硬件节点，安全信息和事件管理网络已于 2020 年 2 月 26 日创建。信息安保科当前正在努力在这三个节点上部署安全信息和事件管理生态系统的集群和组件。</p> <p>安全信息和事件管理生态系统是将全天候 24/7 监控外包给外部合作伙伴 MSSP（托管安全服务提供商）战略的一部分。1/内部安全信息和事件管理生态系统，2/外部 SPLUNK 云和 3/与外部 MSSP（外部合作伙伴）合作。</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况： 2020 年第四季度（外部 SPLUNK）回应要求的项目， (i) 将记录从每个代理发送到中央信息安保安全信息和事件管理生态系统。从代理到管理节点不加修改。 (ii) 国际民航组织中的所有服务器都已同步到活动目录服务器。信息安保安全信息和事件管理生态系统的节点在分离的网段上运行。 (iii) 监视记录的人员应专门从事安保监</p>	

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>视。当前，由于资源限制，我们无法分配专用资源来执行此活动。操作安保性策略是将 24/7 业务外包给 MSSP（托管安保服务提供者）。</p> <p>(iv) 在外部 SPLUNK 可用（保留 1 年）之前，不会删除内部信息安保安全信息和事件管理生态系统中的一切记录。外部 SPLUNK 的资金已获批准。</p> <p>(v) 在 2020 年 6 月底，信息技术部门开通了通往信息安保安全信息和事件管理生态系统的网络流量。信息安保安全信息和事件管理生态系统于 2020 年 6 月 22 日启用。自部署以来，它是回应多起事件的主要平台（暴露多个信息技术问题并应对了涉及代表团的多起事件）。已与 UNICC 和 UNICEF 以及 Microsoft 建议的外部合作伙伴讨论了其设计。</p> <p>状态：进行中</p>	
建议 4 关于网络 安保的 特别报告	<p>按照设计，信息安全管理系统的目前的范围或许并不能精准地描述其本身的界限和适用性，因为要求指定风险的某些控制遭到规避（见第 30 段），考虑到这一点，我们建议国际民航组织开展一项审查，纳入目前被忽略的 ISO 27001:2013 标准的控制（比如 A.14.2.7）、外包开发以及与第三方有关的控制目标 A.15.1 和 A.15.2。</p>	<p>接受建议。国际民航组织最近设立了首席信息和安保干事的职位，并且该职位正在提交进程之中。一旦任命了首席信息和安保干事，首要任务就是审查目前信息安全管理系统的状况和适当的控制标准。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 2020 年第四季度（信息安全管理系统的第一阶段） 信息安全管理系统的状况是信息安保战略/组织安保的主要事项。根据拟议的路线图（见国际民航组织向高级管理小组提交的 2019 年信息安保战略），修改了信息安全管理系统的范围、风险和控制。</p>	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>控制涉及外包，第三方将成为风险管理框架和方案的一部分（第三方风险评估与合规 3PCRM）。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>2020 年第四季度</p> <p>关于 ISO 27001：2013，2020 年至 2022 年信息安保战略与路线图已于 2020 年 2 月 3 日提交给理事会。该战略将 UNICC 2019 任务对内部和外部评估得出的风险映射到 ISO 27001：2013 的领域。组织安保正遵循 ISO 27001：2013 标准，运行安保则遵循 NIST 网络安保框架。演示材料包含所采取的设计、处理的风险、预计的成本和三年计划。</p> <p>在第三方方面，信息安全管理已于 2020 年重新启动。第一次会议是 2020 年 1 月 28 日。提出了五份行政指示。关于供应商安保 IS-AI-011 供应商安保 1.3 (A.15.1.1) 的行政指示是五份之一。它概述了如何与供应商进行风险评估（行政指示、国际民航组织供应商安保评估问卷、风险评估）。信息安保科正在与采购科合作。法律和对外关系局目前正在对 IS-AI-011 供应商安保 1.3 (A.15.1.1) 进行小幅修改，之后将提交秘书长办公室批准。</p>	

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况：</p> <p>15.1 关于供应商关系的信息安保政策与 15.2 供应商服务交付管理。</p> <p>2020 年至 2022 年信息安保路线图中确定了几项活动，这些活动将由外部咨询公司进行实施。招标过程处于最后阶段。</p> <p>IS-AI-011 供应商安保 1.3 (A.15.1.1) 目前正待秘书长办公室进行批准。关于供应商的方案和风险评估已通过多个项目进行了“测试”，例如，联合国 Inspira 在在国际民航组织的部署和免费溢价 Impelsys 等。</p> <p>状态：进行中</p>	
建议 5 关于网络 安保的 特别报告	<p>关于网络安保各方面更具针对性的分析，<u>我们建议</u>管理层采用类似 NIST 网络安保框架的具体框架，比如，或许可采用具有强大信息技术管理框架的综合办法。首先且特别的一点是，应落实“发现和应对功能”，从而使国际民航组织能够面对复杂的攻击，比如多级恶意软件和技术先进的持久威胁，而这些攻击不但会损坏数据，还会破坏关键的服务或基础设施。</p>	<p>接受建议。国际民航组织最近设立了首席信息和安保干事 (CISO) 的职位，并且该职位正在提交进程之中。一旦任命了首席信息和安保干事，首要任务就是审查信息安全状态和选用最佳安全框架。2017 年，国际民航组织利用 ISO27001 和 NIST 框架开展了一项关于安全状态的全面评估。基于这一信息，国际民航组织信息安全起草了其战略计划，并编制了关于达到要求的安全能力成熟水平的路线图。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>2020 年第四季度（信息安全管理系统的第一阶段，组织和运行安保）</p> <p>虽然（基于 ISO 27001:2013 的）信息安全管理是组织安保的一部分，但我们利用 NIST CSF 作为运行安保的标准。合并之后的组织和运行安保利用能力成熟程度模型和反复开展的评估来获得成熟度（见国际民航组织向高级管理小组提交的 2019 年信息安保战略和重大事项）。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>2020 年第四季度</p>	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>关于 ISO 27001: 2013, 2020 年至 2022 年信息安保战略与路线图已于 2020 年 2 月 3 日提交给理事会。该战略将 UNICC 2019 任务对内部和外部评估得出的风险映射到 ISO 27001: 2013 的领域。组织安保正遵循 ISO 27001: 2013 标准, 运行安保则遵循 NIST 网络安保框架。演示材料包含所采取的设计、处理的风险、预计的成本和三年计划。</p> <p>在 2020 年 2 月 3 日向理事会进行的介绍中, 描述了能力成熟度级别、评估、度量和目标。</p> <p>信息安保科当前正在与顾问合作制定信息安全事件管理框架和程序 (3 项可交付成果中的 1 项已经完成)。已完成行政指示 IS-AI-012 事件管理 2.0 (A.16.1)、IS-PRO-020 事件响应 1.0 以及规则集。</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况:</p> <p>信息安保事件管理框架和方案以及 IS-AI-012 事件管理 2.1 (A.16.1) 和 IS-PRO-020 事件响应 1.2 现已完成。这两套文件已于 2020 年 9 月提交 ISMG, 目前处于批准的最终阶段。</p> <p>2020 年至 2022 年信息安保路线图包含</p>	

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>两个部分，组织安保（基于 ISO 27001/2：2013）和运行安保（基于 NIST 网络安保框架），并且在这两者之间进行映射/相联。该路线图已于 2 月和 5 月提出，表达了这种整体战略（组织安保和运行安保）。正在跟踪路线图及其态势的实施进展并将其提交理事会会议。可以提供介绍材料集。</p> <p>状态：进行中</p>	
建议 6 关于网络 安保的 特别报告	<p><u>我们建议管理层实施一项成功的网络安保战略，从而定义一个网络威胁信息共享网络，该网络能够提高组织网络安保能力的效率和有效性。例如，可以将 NIST 特别出版物 800-150 作为指南，帮助组织确立信息共享目标、查明网络威胁信息来源以及接触现有共享社区等。</u></p>	<p>接受建议。国际民航组织已参与了联合国网络威胁网络以及民用航空威胁情报。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 2019 年第三季度（风险管理） 在来源于信息安保战略的运行安保部分的漏洞管理框架和方案中，威胁情报发挥应有的作用（见国际民航组织向高级管理小组提交的 2019 年信息安保战略）。 国际民航组织也是航空信息共享和分析中心的成员。该中心提供信息共享、收集并协助提出请求。国际民航组织决心加入该中心的网络。 截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 已将行政指示 IS-AI-014 漏洞管理 1.0 (A.12.6.1) 提交给 ISMG 并得到接受，作为要提交秘书长办公室批准的五项行政指示的一部分。 在威胁共享方面，国际民航组织是航空信息共享和分析中心的一部分，并积极</p>	已完结。

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>参与了与航空信息共享和分析中心的共享和讨论（2019年2月19日在达拉斯举行的会议、每月一次的团队会议、在2020年1月14日与DHS进行了航空信息共享和分析中心紧急电话通话）</p> <p>信息安保科还密切关注加拿大网络中心以便共享威胁信息（事件发生于2019年4月2日）。</p> <p>请求结案。</p>	
建议 4/2016	<p>我们认为资产管理框架需要进一步改善，所以<u>建议</u>管理层：i) 考虑评估资产使用状况和使用水平的可行性；ii) 定期监测物品的老旧程度，借以评估资产登记册的准确性；iii) 将这类流程和程序推广到国际民航组织各局、各地区办事处。</p>	<p>将不断努力进一步改善资产登记册的准确性。尽管我们定期进行全面库存清点和评估，但本组织并无资源对所有资产的使用状况和使用水平实行集中化持续监测。</p> <p>除定期清点库存外，行政服务局会议、安保和一般事务科正在制作资产转让/转移表，用以追踪国际民航组织各局、各办公室所用信息技术和非信息技术资产的转移情况。</p>	<p>如上所述，通过资产转移表，我们将对所有资产的移转和分配进行日常评估和记录。</p> <p>资产转让/转移表已从2017年4月开始实施和使用，各局和各办公室正在使用该表，并相应提交给行政服务局的PCU。</p> <p>行政服务局认为该建议已完结。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 行政服务局认为该建议已完结。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 行政服务局认为该建议已完结。</p>	<p>由于严重急性呼吸道综合征（SARS）大流行，在这种情况下，我们应该暂停我们的评估，尤其是因为我们无法在现场进行足够广泛的测试以评估此建议的完成。因此，我们将这一建议保持为未完结以留给继任者。</p>
建议 5/2016	<p><u>我们建议</u>根据建议 n.4，尽快对信息技术工具资产进一步实施资产管理，特别是对移动装置，要 i)在其整个技术使用寿命中仔细监测；和 ii) 仅在（按具体程序）“确认必要性”后方</p>	<p>接受建议。信息和通信技术科（ICT）已经实施一个信息技术资产管理系统，作为部署标准化 ITIL 管理系统的一部分工作。信息和通信技术科保有总部 2014 年以来购置的全部信息技术资产的记录。</p>	<p>PCU 自 2015 年起采用一个 Excel 表格，总部和地区办事处正在数据中使用这一表格。可以确认，PCU 和 ETS 已经在总部和地区办事处实施这一建议，用于信息技术和非信息技术资产。</p>	<p>由于严重急性呼吸道综合征（SARS）大流行，在这种情况下，我们应该暂停我们的评估，尤其是因为我们无法在现场进行足够广泛的测试</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
	予配发。这是为了避免一面注销仍然可用的装置，一面继续购买类似装置。	这个系统将在扩展后收入 2014 年之前购买的信息技术资产，并将部署到各地区办事处。要求用户提交一份表格，为采购信息技术资产提供理由，并将该资产列入信息技术资产数据库。	<p>行政服务局认为该建议已完结。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 行政服务局认为该建议已完结。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 行政服务局认为该建议已完结。</p>	以评估此建议的完成。因此，我们将这一提议保持未完成以留给继任者。
建议 1 关于征聘 的审计 报告	我们认可，征聘流程已在多个人力资源政策文书（例如工作人员条例，工作人员细则、备忘录等）中妥善记载，且有指导材料。但是，我们建议，管理层编制一个全面的指南，对国际民航组织目前所有细则、条例、部门间备忘录、通告等进行总结。	将编制一份行政指示，整合现有关于征聘和人员编制的所有文件/程序。	<p>截至 2018 年 3 月的最新情况： 进行中；按照人力资源运作计划于 2018 年 9 月之前交付。由于运作原因和资源限制，最后期限由 2017 年改为 2018 年。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 正在编制关于征聘问题的行政指示草案，并将于 2019 年 3 月定稿。根据内部审查进程，该项行政指示将在 2019 年 6 月 30 日之前落实。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 2019 年起草了一份关于征聘的行政指示草案。但是，该指示的最后确定和实施与原计划在 2019 年但已移至 2020 年的 UN-INSPIRA 人才管理系统实施有关。为符合 INSPIRA 的要求、再加上将在 2020 年 10 月左右由联合国信息和通信技术办公室提供的 INSPIRA 系统相关手册，该行政指示将于 2020 年修订完稿。</p>	进行中。

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
建议 1/2015	<p><u>我们建议管理层继续努力监测银行的签字权更新情况，例如是否增添了签字人或在其失去授权之后被删除。</u></p>	<p>接受建议。我们提议要求银行伙伴方未来对所有信件提供回执，确认按要求完成所有变更。资金科将实施一个跟进系统，确保银行对我们的要求予以响应。</p>	<p>该建议得以实施。每次发出一封变更签字的信函，均附有一份确认表格让银行填写。</p> <p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 每次发出签字变更函时，我们均附上回执表格。尽管我们坚持让银行填写表格，但是我们无法控制他们及其内部程序。我们所知的“签字人清单”很快将成为历史。由于越来越多的网络安保问题，银行慢慢不再使用容易被操纵的传统清单，而转向更扎实的安全措施，包括为所有用户提供 RSA 令牌、在银行联络人的协助下将审批人名单上传到一个安全的网站、和填写银行控制下的安全表格这种新的银行文档。我们正在与加拿大皇家银行（RBC）一起研究其中一些新的程序。</p> <p>有些银行已经表示，出于安全原因，即使是审计的要求，他们也不会披露我们的签字人名单。银行每天收到几百个欺诈企图，因此情况已经今非昔比。</p> <p>同时，我们将继续发送我们的回执表格，敦促银行对我们和审计员做出应有答复。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 银行没有要求签署者清单，因为已经实</p>	<p>已完结。</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>施了我们通过的各种新的安全措施（例如，令牌、密码等）。所有银行都要求采用我们已经落实的双因素认证。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 除了上述评论外，2019 年还致函所有技术合作外勤账户，要求银行确认记录在案的签署方，以确保它们符合经批准的国际民航组织清单。到目前为止，在 11 个有定额备用金帐户的项目中，我们已经收到 9 个项目的银行签字确认。只要其他付款方式令人满意，金库一直非常努力地关闭定额备用金账户。</p>	
建议 2/2015	<p>鉴于对上述问题的考虑，<u>我们建议</u>管理层征求法律事务和对外关系局的意见，如何更好地管理欧洲民航会议/欧洲 — 北大西洋办事处的银行业务活动。同时，应开始对现行程序进行一次彻底的内部审查，以便加强对欧洲民航会议银行账户和其他类似情况的内部控制过程。</p>	<p>接受建议。我们将再次向欧洲民航会议强调，只有国际民航组织资金部门授权才能开立银行账户。其次，我们将要求法律和对外关系局审查目前国际民航组织与欧洲民航会议之间的安排，以缓解国际民航组织可能遭遇的风险。我们将探索能否通过与欧洲民航会议之间的协议解决这一问题，其中欧洲民航会议同意补偿国际民航组织因前者工作人员的行为而遭受的任何损失。最后，我们确认，我们与任何其他地区民航会议尚无类似安排。</p>	<p>管理层就如何更好地管理欧洲民航会议/欧洲 — 北大西洋办事处的银行业务活动征求了法律和对外关系局的意见。看来，近期最有效的办法，是探索欧洲民航会议管理机构能否通过一项决议，其中欧洲民航会议同意补偿国际民航组织因前者工作人员的行为而遭受的任何损失，从而解决这一问题。最后，我们确认，我们与任何其他地区民航会议没有类似安排。</p> <p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 法律和对外关系局与采购科正在争取从 AIG（保险公司）获得正式的法律承诺，以确保目前的犯罪险涵盖欧洲民航</p>	

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>会议的工作人员。法律和对外关系局也正在要求欧洲民航会议成员国发布一个决议，确认他们“同意补偿国际民航组织因欧洲民航会议官员的行为或疏忽而遭受的任何损失。”文件已拟写完毕，一旦保险公司正式确认保险覆盖范围，将寻求达成这一决议。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 总干事，即欧洲民航会议协调委员会成员于 2018 年 11 月得知欧洲民航会议的工作人员没有被纳入国际民航组织的保险范围，因此根据法律和对外关系局的提议，表示欧洲民航会议需要在签署换文之前获得反欺诈的保险覆盖。随后，欧洲民航会议获得了所要求的保险单，并且在签署之后，欧洲民航会议将与法律和对外关系局合作最后确定/签署换文。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 欧洲民航会议在 2019 年 2 月 5 日通知法律和对外关系局，欧洲民航会议主席已于 2019 年 1 月 1 日签署了一份新的保险单合同，该合同涵盖欧洲民航会议工作人员的行为，包括与欧洲民航会议银行账户有关的操作。在讨论了欧洲民航会议成员国为保证补偿和免责承诺而</p>	

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			进行的换文措辞之后，欧洲民航会议主席于 2019 年 5 月 9 日致信秘书长，正式作出了承诺。在 2019 年 8 月 8 日的一封信中，秘书长正式接受了欧洲民航会议关于补偿和免责的承诺。法律和对外关系局认为该建议已完结。	
建议 1 离职后健康保险的 审计报告	<u>我们建议管理层考虑按团结原则均衡分担离职后健康保险费用，即按所得薪资/退休金毛额缴纳保费，因为按现在的办法“保险费”不按薪资/退休金的多少缴纳。</u>	管理层将拟出退休人员按退休金金额缴纳个人应付医保费的情景。	<p>这两个选项遭到国际民航组织职工协会和退休人员代表组织（CAFICS 和 FAFICS）的强烈反对，因为影响到组织与个人对医保费的分摊。在职和退休人员代表认为，这是附着在他们与国际民航组织雇用关系上的一项福利，因而具有未来保持不变的预期。这一立场已报告理事会第 208 届会议理事会已注意到这一立场。</p> <p>联合国设立了一个工作组，审查联合国共同制度下各组织的离职后健康保险，并向联合国大会提出建议。国际民航组织虽然考虑意大利审计院提出的建议，但作为联合国共同制度的一部分，国际民航组织将遵从联合国大会建议和决定的指导。离职后健康保险工作组将适时向联合国大会提交报告。</p> <p>（管理层认为这项建议已完结）</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 根据联合国大会请求编制的联合国秘书</p>	进行中。见本报告。

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>长 2018 年 12 月关于管理离职后健康保险的最终报告再次指出，毋需继续探究减少各组织分摊保费份额的情景，并且在联合国健康保险计划的覆盖范围内，继续保持健康保险现行的组织与在职和退休工作人员之间的保费分摊比率。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 情况不变。管理层认为此建议已完结。国际民航组织将监测联合国的决定，并将考虑未来提交供资选项给理事会。</p>	
建议 2 离职后健康保险审计报告	<p><u>我们建议</u>管理层考虑国际民航组织对离职后健康保险计划的出资门槛与一个提供类似福利（如魁北克医保计划）的参照国水平持平，但从风险角度应以退休人员的居住国为限。</p>	<p>管理层将考虑世界范围保险费超过国家保险费的部分由退休人员承担的方案。没有国家保险的，将采用类似总部（2类）的保费作为参考。</p>	<p>这两个选项遭到国际民航组织职工协会和退休人员代表组织（CAFICS 和 FAFICS）的强烈反对，因为影响到组织与个人对医保费的分摊。在职和退休人员代表认为，这是附着在他们与国际民航组织雇用关系上的一项福利，因而具有未来保持不变的预期。这一立场已报告理事会第 208 届会议，理事会已注意到这一立场。参见 C-DEC 208/11 号文件第 30-34 段。</p> <p>该建议受制于联合国共同制度组织的离职后健康保险工作组的结果和联合国大会的决定。</p> <p>（管理层认为这项建议已完成实施）</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 联合国秘书长 2018 年 12 月关于管理离职后健康保险的最终报告如上文所述，</p>	进行中。见本报告。

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>提到了减少各组织分摊保费份额的情景，目标是将组织关于离职后健康保险的义务转移给在职和退休工作人员，关于这些情景不需要继续探究下去，并且在联合国健康保险计划的覆盖范围内，继续保持健康保险现行的组织与在职和退休工作人员之间的保费分摊比率。联合国秘书长认为，控制离职后健康保险的义务最好是通过其供资和其他遏制成本措施来实现，而不是通过隐形地转移责任。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 情况不变。管理层认为此建议已完结。国际民航组织将监测联合国的决定，并将考虑未来提交供资选项给理事会。</p>	
建议 3 离职后健康保险审计报告	<p>在根据以前提出的建议对离职后健康保险计划进行调整之后，<u>我们建议</u>管理层研究一个有针对性的“选择退出”激励办法，同时比照国际民航组织所付的离职后健康保险“保费”，评估它的成本效益，同时评价若退休人员选择退出，对离职后健康保险计划有无负面影响。</p>	<p>待以前的变动得到实施后，管理层将研究针对性选择退出激励办法。</p>	<p>以前关于削减离职后健康保险福利的建议遭到国际民航组织职工协会和退休人员代表组织（CAFICS）的强烈反对，因为影响到组织与个人对医保费的分摊。在职和退休人员代表认为，这是附着在他们与国际民航组织雇用关系上的一项福利，因而具有未来保持不变的预期。这一立场已报告理事会，理事会表示认可。“选择退出”方案是精算师研究过的影响最大的一个方案，财务处将其提交人寿和健康保险委员会，其中包括职工协会和退休人员协会的成员，向</p>	<p>进行中。见本报告。</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>其解释选择退出办法的利与弊，以便启动与全体在职人员和退休人员的讨论和协商。我们还协助人力资源处（HR）制定了一项选择退出办法模拟问卷调查，以了解在职人员和退休人员接受这一选项的可能性。人力资源处还主张在推出这个办法前先与健保委员会和联合国兄弟机构讨论。</p> <p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 此事目前正与国际民航组织健康和人寿保险委员会（HLIC）讨论，利害攸关方派代表参加。 一经完成分析，将就其影响开展研究。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 国际民航组织开展了“选择退出”选项调查，以评估所有工作人员和退休人员对此选项接受程度的立场。调查已经完成，得出的结果是保持医疗福利计划的覆盖范围，因为国际民航组织的大多数工作人员和退休人员都没有表示有意愿“选择退出”。因此，组织目前不会采用“选择退出”选项。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 情况不变。管理层认为此建议已完结。</p>	

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
建议 2/2014	<p>由于需要补救措施，理事会或可对这些驱动因素做如下考虑：第一个驱动因素根本不属管理层职责范围，因此<u>我们建议管理层依其职权，与理事会讨论其他驱动因素。</u></p>	<p>接受建议。财务处将在理事会第 205 届会议上提出离职后健康保险负债供资方案。</p>	<p>财务处将在理事会第 205 届会议上提出离职后健康保险负债供资方案。</p> <p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 财务处在理事会第 205 和 207 届会议上提出了以下方案，为离职后健康保险负债供资：</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 立即将法定退休年龄从 62 岁提高到 65 岁（成本控制战略）； b) 每月对所有在职员工的薪资毛额收取 2% 的薪金费（供资战略）； c) 激励退休人员选择退出离职后健康保险计划，转而采用国家资助的医疗保险方案，除了报销国家资助的医疗保险的费用之外，还参照加拿大消费者价格指数（CPI）提供 2 000 加元或 2 500 加元的年金（成本控制战略）； <p>秘书处继续通过离职健康保险工作组积极跟踪联合国层面的发展动态，以找到一个解决方案，解决联合国系统内这一共同的问题。</p> <p>（管理层认为此建议已完结）</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 国际民航组织秘书处继续通过离职后健康保险工作组跟踪联合国层面的事态发展情况，以期为联合国系统内这一共同</p>	<p>由管理层部分实施。</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动所做的现状评估
			<p>问题寻找共同的解决办法。关于这一问题向联合国秘书长提交的最终报告认为，控制离职后健康保险的义务最好是通过其供资和其他遏制成本措施来实现，比如联合国系统与第三方管理者之间的谈判，而不是通过离职后健康保险的保费分摊。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 情况不变。管理层认为此建议已完结。</p>	

附件 2 我们在先前报告中所提提议的落实情况

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	负责的局/ 办公室	意大利审计院 对管理层采取 的行动的现况 评估
提议 1 关于道 德操守 框架的 审 计 报 告	<p>联检组在其 2010/3 号报告（《联合国道德操守》）建议 1 中建议，“较小组织的立法机构应指示其各自的行政首长提出建议，或者通过一个机构团体在成本分摊的基础上成立联合道德操守办公室来提供道德操守职能，或者在成本分摊/成本回收的基础上内包给另一个组织的道德操守办公室”。考虑到联检组的建议，鉴于例如从举报人的角度来看，如果道德操守官员的职位由国际民航组织的前任工作人员担任（即便是临时），而此人过去可能曾与同事发生过纠纷，则对道德操守框架的信心可能会降低，<u>我们还提议</u>，为了加强对道德操守框架的信心，秘书长可以考虑内部解决方案以外的其他方案，例如向在另一个机构工作的现任道德操守官员分派一个临时、甚至兼职的职位，或从联合国名册中挑选一个道德操守官员。</p>	<p>该提议是主观的，没有事实证据的支持。道德操守职能对于维护本组织内高标准的诚信、尊重和问责制至关重要，秘书长决定任命一名代理道德操守官员旨在避免道德操守职能的中断并确保其连续性，符合本组织最大利益。即使临时将道德操守职能由外部员工担任的提议也与联合国的普遍做法不符。此外，由于国际民航组织道德操守官员的职能和职责范围广泛得多，且不同于联合国和其他专门机构的道德操守官员通常履行的职能，由另一机构的道德操守官员兼任的提议是行不通的。</p>	<p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 不接受这项提议。</p> <p>截至 2020 年 10 月 14 日的最新情况： 征聘了一名外部道德操守官员于 2020 年 9 月到职，因此取代了外部审计员的建议。</p>	不适用	已完结。

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	负责的局/ 办公室	意大利审计院 对管理层采取 的行动的现况 评估
提议 1/2018	因此，我们建议按照国际民航组织《采购守则》第 1.3 条的规定，将当前的采购程序纳入《采购程序手册》中。	该建议被接受。当前详细的采购程序确实订立了执行采购职能并符合国际民航组织采购守则的所有程序要求。目前按照 ISO 9001: 2015 结构对其进行分类，并将与《国际民航组织采购守则》链接并汇编成手册。	截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 进行中，因为这必须在新的采购守则框架内制定。只有在新的采购守则制定后，方能编制对手册的交叉引用。	技术合作局	进行中
提议 4/2017	我们提议对加班比较多的运作部门的人员实际充足性进行审查，并判断是否需要调整目前的加班限度。	将适当考虑该提议，同时考虑本组织的最佳利益。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 行政服务局/政策组织和员工发展科正在审查加班的模式以便提出建议，修订当前的《工作人员细则》和相关程序。考虑到这将引发一项关于确定加班模式的深入研究，并且可能需要推行包括轮班在内的新的工作安排，而不仅是调整目前关于加班的状况，因此，请求将此项工作的截止日期从 2019 年 3 月 31 日延后至 2019 年 6 月 30 日。 截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 为了完成对加班的审查，行政服务局/政策组织和员工发展科首先需要评估国际民航组织的标准工作安排，因为这将影响加班的产生。已经进行了全面的研究，提出了对现有工作时间和法定假日的修改，并引入了灵活的工作安排，例如压缩工作周、交错工作时间、弹性工	行政服务局	进行中

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	负责的局/ 办公室	意大利审计院 对管理层采取 的行动的现况 评估
			作时间等。一旦该政策最终确定，将有可能评估这是否解决了与加班工作相关的一些问题，并确定仍然需要修改关于加班的员工条例以及相关的人员指示。作为一项临时措施，截至 2020 年 1 月 1 日，每月 12 小时带薪加班的总体上限已提高到每月 20 小时，每年最多不超过 100 小时。		
提议 1 关于外 方协定 的审计 报告	<p>考虑到在我们开展审计期间，外方合作委员会正在通过详细的统计数据监测其活动的效率，<u>我们提议</u>管理层在制定其伙伴关系框架和程序时考虑成本效益问题，从而纳入关于发起人一级效率的统计数据（见行政指示第 1.1.c 点）。例如，必须认识到秘书处的工作人员需要几个工作日来编写谅解备忘录和类似协议，和发起人是否已经对此开展了有效地协调。此外，可能有必要强调的是，拥有这些统计数据将会提供评估进程有效性的手段：可靠的统计数据有可能向外方合作委员会和秘书处提供（有可能是联合提供）开展矫正行动的机会，以及如何高效且有效地划分工作量。</p>	<p>提议没有被接受，并提出以下评价。 编写和最后确定谅解备忘录所需的时间根据每个案例的复杂程度而有所不同，同时还要考虑到条款和条件是否轻易获得对方的同意。因此时间可能需要从两天到两周不等。然而，一旦就基本条款和条件达成一致，一般来说，外方合作委员会之前的内部机制（例如，包括法律和对外关系局审查在内的各局之间的协调）需要大约一周的时间。 相关办公室始终根据政策第 4.2 a) 段进行协调，所涉时间和资源与需要局间协调的其他事项没有差别。 鉴于上述因素，并为便于订立协议，秘书处为各类伙伴关系编制了不同的协议模板。模板的使用能加速与外部对应方间的进程，某些情况下还能免于开展外方合作委员会审查进程。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 不接受这项提议。 截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 不接受这项提议。</p>	不适用	已完结

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	负责的局/ 办公室	意大利审计院 对管理层采取 的行动的现况 评估
提议 1 关于网络安保 的特别 报告	考虑到组织的核心业务, <u>我们提议</u> 管 理层审议 NIST 发布的改善关键基础设施网络安保的框架。需要提到的是, 这份文件仍在起草阶段, 不过, 我们 认为, 其中包含了关于所涉及专题的 重要见解。	接受提议, 将会开展审议。	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 2020 年第四季度 (信息安全管理系统的 第一阶段, 组织和运行安保) 见关于网络安保的特别报告建议 5。虽然 (基于 ISO 27001:2013 的) 信息安全管理 系统是组织安保的一部分, 但我们利用 NIST CSF 作为运行安保的标准。合并后 的组织和运行安保利用能力成熟度模型 和反复开展的评估来获得成熟度 (见 国际民航组织向高级管理小组提交的 2019 年信息安全战略和重大事项)。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况: 参见关于网络安保的特别报告建议 5。</p>	行政服务局	进行中
提议 2/2016	根据前述 n.6 号建议, <u>我们提议</u> i) 似可 进一步加强关于资产处置的管理, 尤 其是评估一项资产折旧完后是否仍可 超出“预计寿命”继续使用; 和 ii) 根据 成本效益评估的结果, 考虑能否在决定 购买新物品前, 在各部门、各地区办事 处之间交换资产。	部分接受提议。按照政策, 使用寿命仍 然是资产价值和注销条件的主要指标。 当然, 在实践中, 能用的物品仍然会 用, 直到不能用为止。 已进行成本效益评估并确定, 由于费 用、地区需求、数据安全问题和运输要 求不同, 在八个地区办事处和总部之间 转移物品, 对本组织无成本效益可言。	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 资产寿命延长项目目前正由 PCU 和 ICT 审查, 以更好地判断此政策变化的可行 性、实用性和成本有效性。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况: 随着 2018 年国际民航组织总部非信通技 术设备的寿命周期延长, 根据 2018 年 3 月的审计建议, 将于 2019 年与企业技术 服务科针对信息技术设备合作实施一项 试验项目。</p>	行政服务局	由于严重急性 呼吸道综合征 (SARS) 大流 行, 在这种情 况下, 我们应 该暂停我们的 评估, 尤其是 因为我们无法 在现场进行足 够广泛的测试

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	负责的局/ 办公室	意大利审计院 对管理层采取 的行动的现况 评估
					以评估此建议的完成。因此，我们将这一提议保持未完成以留给继任者。
提议 5/2016	因此 <u>我们提议</u> ，国际民航组织应探索在招标过程的不同阶段任用不同技术顾问的可能性和成本效益。	已注意到。国际民航组织将在个案的基础上研究可能性。	<p>进行中</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 无补充内容。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 采购科已经指示，制定要求的专家与进行评价的专家不应相同。但是，作为修订采购守则的一部分，由于将制定要求的技术部门和评价分离，因此，采购科正在评估以建立评价委员会，而不是由一位专家来负责。预期成果将成为修订后的采购守则内容。</p>	技术 合作局	进行中
提议 6/2016	由于推广需要额外资源，而目前总部薪资部门欠缺资源，又不能作为直接支出向外勤项目开销， <u>我们提议</u> 与技合局达成协议，用其他办法为这项服务供资。	技合局与经常预算之间需要达成协议，以便向薪资办公室和资金科提供额外资源，为所有外勤人员提供这类服务。但技合局应制定一个办法，将额外资源的成本公平分摊给所有技术合作项目。任何靠行政和业务服务费基金吸收成本的	<p>保持现状，至今尚未寻求达成协议。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 现状没有改变。除非技术合作局为这项服务提供资金，财务处无法提供。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况：</p>	技术合作局 /财务处	已完结

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	负责的局/ 办公室	意大利审计院 对管理层采取 的行动的现况 评估
		办法都是不能接受的。我们还担心解决办法没有扩展性，因为额外资源成本短期内是固定的。不过，联合国开发计划署的解决方案提供了一个可扩展选项。	现状不变。		
提议 8/2016	为简化起见， <u>我们提议</u> 在下一个三年期，评估将全部收支直接划归经常方案的成本效益，而不再保留辅助创收基金作为单独管理创收活动和向经常预算供资的工具。	这是理事会和大会需要采取的一项大的政策决定。若将受市场影响的活动，严格禁锢在由大会决议预先规定金额的经常预算中，会有严重的局限性。我们将权衡这项提议的利弊。	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 与 2008 年启动时一样，辅助创收基金将在 2017—2018—2019 年三年期（和下一个三年期）内继续作为一项单独工具。 基于第 A39 号决议，辅助创收基金预算的基础是强制性捐款。考虑到辅助创收基金预算规划的性质不同，不建议考虑国际民航组织包括技术合作局和辅助创收基金在内的特殊资金作为经常方案预算的一部分。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 国际民航组织理事会成员，特别是财务委员会，详细审议了辅助创收基金在 2020—2022 年三年期预算中的作用。在 2018 年和 2019 年与理事会成员举行了一系列非正式会议以及例行的委员会和理事会会议。详细讨论了辅助创收基金在经常预算范围内的成本效益。具体审议了人员配备、使用知识产权（IP）以产品、服务和培训创收等问题。在此过程</p>	技术合作局/ 财务处	已完结

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	负责的局/ 办公室	意大利审计院 对管理层采取 的行动的现况 评估
			中，将辅助创收基金纳入经常方案的想法没有得到支持。该项目应被视为已采取行动并已完成。		
提议 2 关于 征聘的 审计 报告	<p><u>我们提议</u>人力资源管理部门探讨在发出空缺通知前，请外部独立专家协助界定技术职位具体合格标准的可能性（成本效益），以便事先确定对候选人的具体评估标准，并在需要时为技术职位选定最合适的人选。</p>	<p>国际民航组织注意到该项提议并将探索在必要和可行时任用外部独立专家的成本效益。实用的做法是多用标准化/通用型职位说明，职位说明可以动用内部专家制定，也可以根据需要请外部独立专家制定。这与联合国系统其他组织的做法一致，并能使本组织事先确定职位的评估标准，减少用人局/办的主观性。</p>	<p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 国际民航组织在 2017 年底聘用了一位有经验的职位分类专家，为总部和地区办事处的技术职位制定标准的职位说明。我们计划在 2018 年底之前为总部和地区办事处的 90% 的技术职位制定标准的职位说明。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 此项目出现延误的原因在于国际民航组织唯一一名分类专家的病假延长。该工作人员最近开始以兼职方式继续工作，因此，我们预计此项目将在 2019 年年底之前落实。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 聘请了一名外部顾问，以协助在 2020 年底之前最终确定总部和地区办事处航空技术职位的标准职位说明。</p>	行政服务局	进行中

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	负责的局/ 办公室	意大利审计院 对管理层采取 的行动的现况 评估
提议 3 关于 征聘的 审计 报告	<p>在尊重理事会关于“从签发空缺通知到做出任命决定，完成所有职位征聘过程的最大期限为 12 个月”的决定的同时，<u>我们</u>向人力资源管理层提议，为了解整个过程的效率和效果，从用人单位发出职位要求起全程监测，以便按征聘过程要求的期限对各部门进行问责。</p>	<p>联合国的标准做法，是从空缺公告之日起到选择决定之日止对征聘及时性进行监测。而国际民航组织人力资源处已经把握并监测征聘过程从收到用人单位要求到职位公告之日的大部分步骤。目前，国际民航组织正在实施征聘期限问责框架，详细规定了所有各方的作用/责任，以及开发一个新的信息技术工具，以进一步加强对征聘期限的管理和监测。这些行动充分落实后，将为本组织提供机会，加强从用人单位提出要求到任命决策的征聘期限的监测和管理。</p>	<p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 已制定一个征聘期限问责框架（附后），详细规定了所有各方的作用/责任。目前，用来管理征聘过程的新的信息技术工具仍在开发中。信息技术工具的经修改的新时限为 2018 年底。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 2018 年编制了详细规定所有各方的作用/责任的征聘及时性指南。鉴于关于征聘问题的新的行政指示将于 2019 年上半年最后确定，还将对这些指南进行修订。</p> <p>关于信息技术征聘工具，行政服务局信息和分析科正在编制成本效益分析供秘书长核准，并在 2020 年 12 月之前落实。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 关于信息技术招聘工具，我们目前正在与联合国秘书处合作，以在 2020 年 10 月之前实施 INSPIRA 人才管理系统。该工具将使我们能够根据审计建议监测和报告招聘过程的主要步骤。</p>	行政服务局	进行中

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	负责的局/ 办公室	意大利审计院 对管理层采取 的行动的现况 评估
提议 5/2014	考虑到保存有关工作人员数据的重要性，我们提议人力资源处管理层在合适时间内完成所有硬拷贝文件的数字化。	接受提议。考虑到组织对于保存信息的优先度，应在可用资源的基础上考虑将更多工作人员数据数字化的可能性。	<p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 工作人员医疗记录的数字化正在进行，将在虑及财务、信息技术和人员可用资源的基础上对工作人员文件的数字化进行进一步评估。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 国际民航组织聘用了一名顾问协助整理医疗文件，从而使数字化工作更加便利。这项活动正在进行当中。</p> <p>截至 2020 年 1 月 31 日的最新情况： 医疗档案的数字化是一项持续不断的活动，可能需要数年才能完成。不幸的是，考虑到这方面缺乏信息技术、人力资源和财务资源，该举措目前一直未成为主要优先事项。</p>	行政服务局	进行中

附件3 我们在先前报告中“提请理事会注意”的清单

报告	意大利审计院提出的建议
N.1—关于道德操守框架的审计报告	我们同意内部监督厅和评审咨委会的意见及其建议，但是， <u>我们提请理事会注意</u> 以下事实：将调查职能和/或举报人保护外包的决定应会带来重新设计的道德操守框架，道德操守官员的作用将不同，更适于其应承担的任务；此外，外包可能导致需要对《服务守则》和相关法律框架进行裁剪定制，加强规则和具体操作程序，使之更符合联合国的普遍做法。
N.2—关于道德操守框架的审计报告	当重新设计的道德框架模型提交供批准时， <u>我们提请理事会注意</u> 以下事实：即改革应由一些关键要素来推动，例如技术专长、独立性和信息保密；将道德操守职能部分外包的决定不仅应考虑是否以及如何实现监督，还尤其要考虑评审咨委会的作用。此外，应注意重新界定评审办和调查委员会的作用和职能。在这种情况下，后者或可具有不同的组成。
N.3—关于道德操守框架的审计报告	当管理层提交经重新设计的道德操守框架模式供批准时， <u>我们提请理事会注意</u> 以下事实：改革应澄清理事会主席和理事会成员应如何受《服务守则》的约束，或者相反，他们如何、是否以及在何种程度上可参与监督道德操守框架的效力和效率。
N.4—关于道德操守框架的审计报告	当提交经重新设计的道德操守框架模式供批准时，考虑到根据我们以前的考虑，仅外包特定类别的调查可能更有效， <u>我们提请理事会注意</u> 以下事实：新的法律框架应特别注意区分秘书长和外部调查员各自的作用，避免调查重叠。此要素应在新的道德操守框架的成本效益评估中予以具体考虑。
N.5—关于道德操守框架的审计报告	理事会设立了一个调查委员会，由包括道德操守官员在内的三名成员组成；鉴于道德操守官员负责确保向调查委员会提交决定之前进行独立的初步认定评估， <u>我们提请理事会注意</u> 道德操守官员参与调查委员会可能会产生潜在的利益冲突；因此，我们认为应尽快重新考虑调查委员会的成员组成。
N.6—关于道德操守框架的审计报告	此外， <u>我们提请理事会注意</u> 敦促秘书处制定如何及时对被认定有罪的工作人员实行制裁的规定。我们认为，立即需要上述规定，甚至在经全面重新设计的新道德框架模型得到制定之前（另见建议8）就需要。
关于外方协议的审计报告	值得一提的是，自评估和内部审计办公室的第一份评估报告（EVA/2015/1）以来，我们注意到与第三方协议相关的流程管理不断取得进展，我们欢迎理事会批准的经修订政策以及外方合作委员会和管理层目前正在努力加以实施。我们的绩效报告目标之一也是为此进程增值。 同样根据上述建议和提议，考虑到外方合作委员会作为战略监督职能的作用，并忆及以往的评估和内部审计办公室评估报告和建议，以及秘书处充分接受了这些建议，并计划制定全面的伙伴关系框架和程序， <u>我们提请理事会注意</u> 确保外方合作委员会作为整个过程的积极和不可或缺的一部分的重要性，确保通过总部和地区一级各局/办公室进行独立监测所收集及时和透明的信息有效流通，并与秘书处共同加强对资料库的控制，使理事会成员必要时可以在签署协议之前，获取有关任何外部当事方协议的足够信息和档案。
2015年财务报表的审计报告	但是，根据管理层在2015年委托进行的全面精算研究， <u>我们提请理事会注意</u> 以下事实：尽管某些措施在减少短期和中期离

报告	意大利审计院提出的建议
	职后健康保险负债方面具有重大影响，但在第 53 段中提到的措施从长远来看，预计不会产生重大影响。
N. 1 — 2014 年财务报表的审计报告	如上所述，由于不可能将国际民航组织的精算负债与其他机构直接比较， <u>我们提请理事会注意</u> 以下事实：很难就国际民航组织与其他一个联合国机构的供资不足情况进行直接对比分析。
N. 2 — 2014 年财务报表的审计报告	<u>我们提请理事会注意</u> ，考虑第 52 段提到的头三个驱动因素，以及这些因素将如何影响“全面精算研究”的结果；这项研究将向理事会提供信息，说明哪种设想最适合确保离职后健康保险的财务健康，并在最小程度上影响本机构的核心活动。（另见这方面的建议 2）。

ISBN 978-92-9265-840-3

A standard 1D barcode representing the ISBN number 978-92-9265-840-3.

9 789292 658403