



ICAO

Doc 10168

2020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 10168

2020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 10168 号文件 —《2020 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：10168

ISBN 978-92-9265-771-0（印刷版）

© 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。

2020 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

2020 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-16
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 2020 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. 引言

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2020年12月31日终止年度的财务报表供理事会批准，同时供大会审议并提出建议。按照《财务条例》第13条的规定，外部审计员的意见及其有关2020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2020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2020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、内部监督办公室、道德操守、通信、战略规划、协调和伙伴关系以及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中报告的合计数字，它们列在本文件的第 IV 部分。

2.4 下述各段概述了本组织 2020 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。2020 年 12 月 31 日时 3.364 亿加元的资产总额主要包括总额 3.058 亿加元的现金及约当现金及投资和 2000 万加元摊款和其他应收款项。负债总额 4.394 亿加元，其中 1.892 亿加元属技术合作项目的预收款，2.102 亿加元属根据《国际公共部门会计准则》认列的职工福利的长期负债估算。

2.6 这份报表还列报了根据《国际公共部门会计准则》确认为职工福利负债的 7570 万加元的累积亏损。应当指出的是，当前流动资产超过当前流动负债 9310 万加元，因此，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 2020 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。同时，还对 2020 年分摊会费收入作出 110 万加元的临时调整。根据与各国签订的偿还长期拖欠会费的协议，《国际公共部门会计准则》要求这项调整反映出未来缴款的当前公允值。

2.8 2020 年扣除基金间销账后的赤字总额达 540 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 1260 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)。2020 年，为这些福利共支付 310 万加元，这笔款项作为来自其他基金的供资来源在循环基金中列报。应计的福利与支付的福利之间 950 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(1290 万加元)、辅助创收基金(480 万加元)以及行政和业务服务费用基金亏损(180 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，2020 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 6840 万加元。2020 年底的净累积亏损余额为 1.046 亿加元，净增加 3610 万加元。这一增加归因于离职后健康保险(ASHI)的精算损失 3810 万加元，这一数额已与当年 190 万加元的盈余进行了冲抵。

2.11 **报表 IV** 显示了从 2019 年 12 月 31 日 3.432 亿加元到 2020 年 12 月 31 日 3.026 亿加元现金流量减少的明细。整体减少是因为 2020 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 5370 万加元，再加上由于 2020 年年底应收摊款大幅增加而导致经常活动现金流量余额增加 1310 万加元。按照《国际公共部门会计准则》规定，使用符合国际民航组织前几年采用的间接方法。

2.12 **报表 V** 列出了经常方案预算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。

2.13 2020 年 3 月中旬，2019 冠状病毒病大流行病的爆发成为全球挑战，并以前所未有的方式冲击了全球经济和民航运业。国际民航组织针对这些预料之外的情况作出了迅速调整，集中对 2019 冠状病毒病做出快速响应，同时有效实施本组织的各项任务。

2.13.1 从 2019 冠状病毒病爆发的早期阶段开始，国际民航组织便呼吁各国及民航运业遵守相关的全球航空标准和国际卫生条例，同时提供支助、指导，并为响应正在出现的危急问题提出拟适用的理想措施的咨询建议。由于认识到局势的紧迫性以及迅速及时产生成果的必要性，因此组建了秘书处 2019 冠状病毒病紧急方案小组(SCEPG)，其主要作用是在国际民航组织各局和地区办事处协调秘书处与 2019 冠状病毒病有关的各项活动。秘书处还设置了支助虚拟会议和远程工作的基础设施及政策。

2.13.2 2020 年 4 月，理事会建立了 2019 冠状病毒病理事会航空恢复工作队(CART)，以便为各国和业界运营人查明战略优先事项和政策并提出相关建议。来自各国以及国际、地区和行业组织代表组成的这一工作队的任务是，查明战略优先事项和政策并提出相关建议，以支助各国和业界围绕三大支柱开展工作，即：应对当前挑战；以可持续、安全、可靠、有序的方式促进航空运行尽快重启；并构建长期更具韧性的航空系统。通过持续反复进行的优先安排以及对工作方案、关键活动和资源的调整，为理事会航空恢复工作队的活动提供了秘书处的专门支助。

2.13.3 延误收到摊款导致本组织在 2020 年出现了历史上前所未有的流动性危机。当年延误收到了 2019 年的大量会费，加上 2020 年摊款收缴的进一步延误直到 2020 年最后两个月，使流动性危机几乎成为恒定风险，令经常方案活动的现金流入和流出捉襟见肘。为了积极管理预算和现金局势，秘书处采取了各种缓解措施。在地区办事处和理事会的协助下，再加上持续不懈地努力对各项活动重新进行优先安排并采取成本遏制措施，例如：冻结征聘和咨询以及所选定候选人入职等等，使秘书处得以利用可用的现金成功应对预算和支出。虽然摊款缴纳在 2020 年最后一个季度急剧提高，但缓解措施以及 2019 冠状病毒病的持续限制对国际民航组织实施大会所批准方案活动的能力产生了非常严重的负面影响。

2.13.4 流动性危机凸显了国际民航组织在出现影响现金流的预料之外的事件情况下的薄弱性，以及为加强运行灵活性评估经验教训、改进各国迅速缴纳摊款的方法，及预测现金与预算情况的重要性。周转资金只够满足一个月的现金支出，并且在延误缴纳摊款时，没有替代性现金资源以满足经常方案需求。在此前所未有的风险期间，秘书处付出了大量的努力，以便重新对各种活动进行优先安排并应付这种局面。此外，虽然2020年年底的流动性状况有所改善，但冠状病毒病的限制依旧影响着方案的实施。

2.13.5 通过与成员国、联合国各组织和业界密切合作，并通过总部与地区办事处之间协调，对资源迅速进行的重新布局和对活动迅速进行的重新优先安排，侧重于对2019冠状病毒病危机的管理和缓解。这些努力在促进业务重启和恢复方面产生了许多积极的成果，包括但不限于：各种措施在全球/地区协调一致，同时被各国相互接受；各国更广泛地使用多层级的风险管理战略；向各国提供更加有序和协调的援助；通过提供数据、出版物和网络研讨会，向各国更多地提供对航空具有影响的2019冠状病毒病影响的发展情况；并分享应对正在出现的挑战的最佳做法。这其中开展的多种活动有：

- a. 根据2019冠状病毒病危机方面出现的最新发展情况，支助拟定理事会航空恢复工作队报告的建议和指导、高级别封面文件和“起飞”指导文件(第一版和第二版)；
- b. 制定和实施全球实施路线图(GIR)，其中查明秘书处的优先活动，旨在支助、协调和监测各国和业界对理事会航空恢复工作队建议和指导的实施；
- c. 编制并举办国际民航组织四项一揽子实施方案(iPACKS)和新的在线课程及网络研讨会；
- d. 发布关于缓解2019冠状病毒病航空安全风险的新指南，并启动2019冠状病毒病全球机场状况工具；
- e. 在网络研讨会的支助下，制定关于航空威胁和风险以及关于各种措施的指南，以便对航空安保应急工作实行协调一致；
- f. 为有需要的国家提供有针对性的援助和支持，以便有效实施理事会航空恢复工作队的各项建议和指导；
- g. 启动2019冠状病毒病响应和恢复实施中心(CRRIC)，其中纳入国际民航组织开展的与2019冠状病毒病有关活动的最新信息，并监测对理事会航空恢复工作队各项建议和指导的实施情况；
- h. 实施国际民航组织“2019冠状病毒病疫苗全球获取机制行动计划”，以促进疫苗运输和分发；
- i. 收集和分析各国在其实施理事会航空恢复工作队各项建议期间所遇到并向理事会航空恢复工作队所报告的挑战的反馈；
- j. 参与全球和地区层面的航空、经济、卫生和旅游业高级别会议的外联和宣传活动，并与国际和地区组织及业界利害攸关方举办技术会议，以分享和交流与国际航空旅行方面遏制2019冠状病毒病有关的各种举措。

2.14 从国际民航组织 2020 财年的财务执行情况可以明显看出，大流行的财务冲击已在受影响的财务报表说明中作了披露。特别是，技术合作方案部分在财务上和项目的预计完成日期方面均受到了经济环境和实际获取限制的不利影响。尽管尽在可能的情况下采用了虚拟方式，但全球航空培训的举办以及辅助创收基金的活动遭到了取消和推迟。详细数据载于以下预算执行情况和财务摘要当中。

3. 预算执行情况和财务摘要

经常方案拨款

3.1 大会第 40 届会议(2019 年)根据 A40-34 号决议 C 款，表决 2020 年拨款额度为 1.03312 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 2020 年的预算拨款(单位：千加元)概述如下：

原始拨款额	103 312
2019 年未支付的承付款	16 441
来自 2019 年的结转额	<u>7 225</u>
核准订正的拨款	<u>126 978</u>
2020 年未支付的承付款	(9 690)
向下一年的结转额	<u>(23 798)</u>
经订正的 2020 年最终拨款额	<u>93 490</u>

3.3 **2019 年未支付的承付款**。按照《财务条例》第 5.7 条，秘书长批准 1644.1 万加元以补充 2020 年的拨款，主要用于 2019 年 12 月 31 日终止的年终未支付承付款。

3.4 **来自 2019 年的结转额**。按照《财务条例》第 5.6 条，秘书长从 2019 年的节余中，批准 722.5 万加元以补充 2020 年的拨款，主要用于 2020 年未编入预算的强制性及其他关键任务活动。

3.5 **2020 年未支付的承付款**。2020 年承付但预计在 2021 年才交付的承付款价值为 969 万加元。因此，根据《财务条例》第 5.7 条，已预留 969 万加元(亦见图 1, (e) 栏)的款项并结转到 2021 年，以清偿 2020 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%。2.13 所述从 2020 年第一季度直到年底(并持续到 2021 年)的前所未有的局势(2019 冠状病毒病大流行)，加上 2020 年最后一季度迟缴分摊会费，使 2020 年预算所批准的计划活动无法实施。2020 年年终，当年未动用的拨款数额较高，多达 2379.8 万加元或占 2020 年经批准订正拨款 126 97.8 万加元的 18.7% 将结转到 2021 年。已授权秘书长结转到 2021 年的数额为 12 69.8 万加元(根据财务条例 5.6，最高限额为 10%)，余额 1110 万加元须经理事会批准。

3.7.1 秘书长已批准将未用拨款结转用于 2021 年预算未编列经费的关键任务和优先活动。结转资金被用于处理与冠状病毒病具体相关的紧迫事项、满足重新进行优先安排的运行要求，并减缓机构风险登记册中查明的一些关键风险，包括：开始实施 2020 年至 2022 年信息安保路线图中界定的网络安保活动；加强互联网和网络会议以便更好地支助居家办公和更多的虚拟会议；研究灾后恢复备用选项；建立新的工作人员上诉制度；建立道德操守框架；实施企业风险管理；保护国际民航组织知识产权；并改进财务管理过程和相关系统/工具的关键方面(其中涉及理事会财务委员会(FIC)成套指导材料的核准)。

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 9349 万加元。

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

	2020年		按预算汇率 计算的 实际金额³ $= (b)+(c)$	2019年 未支付的 承付款 (e)	合计 $= (d)+(e)$	差额 $= (f)-(a)$
	预算¹ (a)	实际² (b)				
收入						
分摊的会费	91 970	103 061	(9 946)	93 115	93 115	1 145
其他收入						
辅助创收基金	9 649	9 649		9 649	9 649	
杂项	491	600		600	600	109
AOSC 支付的偿还款	1 202	1 202		1 202	1 202	
汇兑差额		1 561		1 561	1 561	1 561
	103 312	116 074	(9 946)	106 128	106 128	2 816
支出						
员工薪金及职工福利	101 916	90 764	(8 768)	81 996	5 640	87 636
供应品、消耗品和其他	978	290	(44)	247	127	373
一般运营支出	18 535	10 449	(483)	9 966	3 911	13 877
差旅费	3 957	947	(77)	870	870	(3 087)
会议	1 214	409	(84)	325	12	337
其他支出	378	90	(4)	86	86	(292)
货币汇兑差额						
	126 978	102 949	(9 459)	93 490	9 690	103 180
						(23 798)

¹ 2020年预算支出包括从上一年结转（和承付的）2 366.5万加元。

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。1.03312 亿加元的整体预算(图 1, (a) 栏)包括 2020 年经常方案预算的四个主要资金来源：分摊的会费、辅助创收基金转拨、杂项收入，以及行政和业务服务费用基金支付的偿还款。在分摊的会费方面，114.5 万加元的差额涉及到经折减的长期应收会费金额。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。1.26978 亿加元的整体预算(图 1, (a) 栏)包括 2020 年原先拨款 1.03312 亿加元、2019 年结转额与 2019 年的未支付承付款 2366.5 万加元。2020 年 2379.8 万加元的节余(未用拨款)，可根据理事会超出秘书长权限的数额(1110 万加元)的批准情况，结转到 2021 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 994.6 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。2020 年 1 月 1 日美元/加元汇率(开具美元发票之日)比 2020 年预算使用的汇率要高，给分摊会费总额带来 994.6 万加元的正数差额；和
- b) 在支出方面产生 945.9 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，已适当地作出调整，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 156.1 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正数差额。

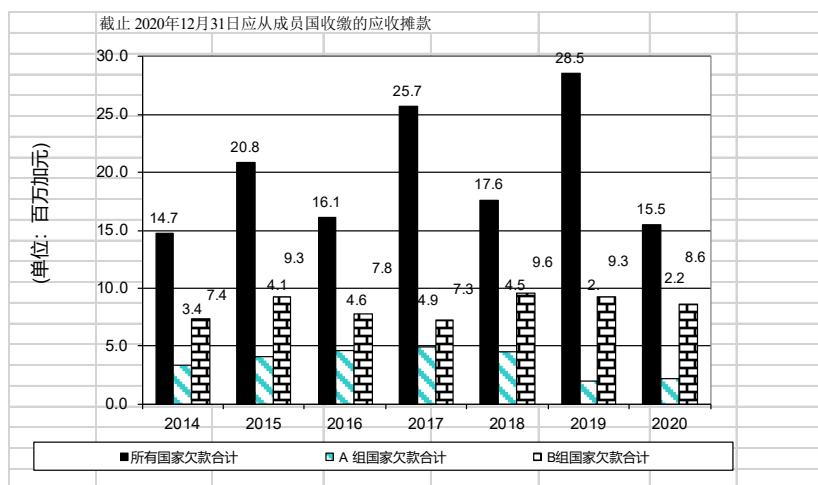
摊款和报告货币

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，近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。2020 年期间，加元兑美元汇率波动，例如年初汇率为 1.309 加元，年底则为 1.278 加元。

摊款和其他自愿捐款

3.14 2020 年收到的摊款总额为 9695.8 万加元，截至本年度结束时仍然有 494.6 万加元未缴摊款。当年年初，各国 2019 年及以前年度应收款为 2276.4 万加元，共收到 1791.8 万加元缴款，仍有 984.6 万加元未缴余额。截至 2020 年 12 月 31 日，所有年度的应收摊款总额为 1479.2 万加元(包括周转金)。1479.2 万加元包括一个美元的摊款组成部分，按 1.278 加元换算，使重估的摊款应收款余额为 1547.2 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 90.0%。图 2 显示了自 2014 年以来每年年底应收分摊会费的状况。

图 2



3.15 截至 2020 年 12 月 31 日未缴纳的 1547.2 万加元会费总额中，126.6 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

	2020 年 国家数量	截至 2020 年 12 月 31 日 的欠款金额	2019 年 国家数量	截至 2019 年 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	2 202	8	1 994
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	8 641	14	9 278
C 组: 欠缴会费不到三整年的国家	7	954	7	749
D 组: 仅欠当年会费的国家	32	3 022	19	15 776
小计	61	14 819	48	27 797
前南斯拉夫社会主义联邦共和国	-	653	-	669
欠缴会费合计	61	15 472	48	28 466

3.16 截至 2020 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 2020 年 12 月 31 日尚未遵守其协议条款的国家。

3.17 2020年经常方案和经常活动分部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	2 548	24 773		27 321
美国	20 836		3 554	24 390
中国	11 969		2 941	14 910
日本	6 677		847	7 524
法国	3 681	783	979	5 443
德国	5 135			5 135
联合王国	4 262		656	4 918
大韩民国	2 255		1 277	3 532
泰国	590	2 502		3 092
巴西	2 243		509	2 752
意大利	2 454			2 454
俄罗斯联邦	2 216		156	2 372
	64 867	28 058	10 919	103 843

(*)十二个最高捐助(不排除退款)

3.18 2020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	32 222	20 214	13 787	4 431	5 626	26 669		102 949
自愿基金和其他经常活动基金 楼舍	2 895	1 744	2 668	131	608	944	36 376	45 366 29 373
无报酬人员和实物差旅 ⁽¹⁾ :								
中国	782	239				788		1 809
新加坡	501	377				185		1 063
美国	454	278				225		957
法国	295	282	228					805
巴西	228	95		186				509
日本		227	185					412
大韩民国		176					228	404
土耳其		185		154				339
多米尼加共和国	228							228
肯尼亚			185					185
国家—其他	195	332	159					686
非国家—其他	361	227						588
其他小计 ⁽²⁾	556	559	159					1 274
无报酬人员和差旅小计	3 044	2 418	757	340		1 198	228	7 985
总支出	38 161	24 376	17 212	4 902	6 234	58 184	36 604	185 673

(1): 十个最高捐助(不排除退款)。

(2): 包括来自私营部门、国际组织、非政府组织等的捐助

累积盈余/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 2020 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 2 480 万加元。累积盈余减去周转基金余额 1 020 万加元和应收成员国摊款 1480 万加元之后，截至 2020 年 12 月 31 日出现 20 万加元的现金赤字。

3.20 经常方案的留存盈余总计 2990 万加元，其中包括 3350 万加元用于支付 2020 年未付承付款和结转到 2021 年的拨款，加上未实现累计汇兑收益 280 万加元，再由应收摊款的未实现折减和拨备 640 万加元抵消。

3.21 截至 2020 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 1.046 亿加元。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。2020 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 2.159 亿加元，具体如下：

	2019 年年底净累积亏损	1.683 亿加元
加：	年度期间增加的雇员福利	1 260 万加元
减：	年度期间支付的本期服务费用	300 万加元
加：	2020 年关于离职后健康保险的精算损失	<u>3810 万加元</u>
	2020 年年底净累积亏损	<u>2.159 亿加元</u>

3.23 离职后健康保险的重大精算损失主要是由于对若干精算假设进行修改造成的，特别是贴现率从 1.85% 降至 1.20%；按联合国系统的其他部分死亡率表格的假设和退休选择模式概率的假设进行了调整。国际民航组织的精算师正在根据有关 2019 冠状病毒病影响的现有信息，密切监测主要假设的适当性。注意到的是，如死亡率风险过高的短期影响，已经反映在年度普查更新当中，精算师没有因大流行病而建议对假设进行任何具体修改。

3.24 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。

3.25 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害攸关方调查。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。2020 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)

3.26 2020 年, 辅助创收基金报告了 798.1 万加元的业务盈余。在按要求向经常方案预算转拨 808.3 万加元并进一步向国际民航组织工作方案转拨 140.3 万加元捐助, 和从准备金中支出获批准的 334.2 万加元之后, 净年度亏损为 484.7 万加元。

3.27 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
出版物和数字内容销售			
印刷和分发服务	5 756	1 614	4 142
会议活动	1 355	1 545	(190)
培训(包括航空培训升级版)	146	782	(636)
执照颁发	5 368	4 911	457
代表团和会议服务	3 252	289	2 963
新产品	3 042	2 355	687
辅助创收基金业务和行政费及管理支助费	420	609	(189)
小卖部	200	218	(18)
运行结果	20 922	12 941	7 981
辅助创收基金内部销账	(632)	(632)	-
	20 290	12 309	7 981
转拨至经常方案预算款额		8 083	(8 083)
对国际民航组织工作方案的进一步捐助 s		1 403	(1 403)
	20 290	21 795	(1 505)
获批准的准备金支出		3 342	(3 342)
当年净亏损	20 290	25 137	(4 847)

3.28 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	20 922	28 896	(7 974)
支出	12 941	19 083	6 142
盈余(亏损)	7 981	9 813	(1 832)

3.29 2020 年, 由于 2019 冠状病毒病大流行, 辅助创收基金的执行情况受到了航空业下滑的影响。辅助创收基金当年实现了 2092.2 万加元的业务收入(预算的 72%)和 798.1 万加元的业务盈余(预算的 81%)。实际支出为 1294.1 万加元(预算的 68%), 低于预算 614.2 万加元。

3.30 按本文件第 IV 部分附表 A 所示，截至 2020 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 4.7 万加元。1372.6 万加元的准备金包括：

辅助创收基金 25%的业务准备金 (财务条例 7.3 和 C-DEC 190/5 号决定)	5 903
对 2021 年至 2022 年经常方案预算的额外一次性捐助准备金	3 133
应对 2019 冠状病毒病引发预算亏空风险的限制性盈余	989
特殊项目指定用途款项盈余	<u>3 701</u>
总计	<u>13 726</u>

行政和业务服务费用基金 (AOSC)

3.31 设立行政和业务服务费用基金是为了支付国际民航组织技术合作方案 (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，这是各项信托基金协议、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)。

3.32 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 2020 年 12 月 31 日，技术合作局效率和效力基金的累积盈余达到 130 万加元。

3.33 此外，针对技术合作方案设立了特别储备基金 (“SRF”) (C-DEC 200/2 号决定)，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，这将影响其根据第 3.37 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，由于行政和业务服务费用基金在报告期间的收入水平的原因，没有从特别储备基金提取任何金额。特别储备基金的余额，截至 2019 年 12 月 31 日时为 260 万加元，已在三年期结束时自动转拨至行政和业务服务费用累积盈余中。本报告期内，由于行政和业务服务费用基金成果出现亏空，特别储备金未得到补充，因此截至 2020 年 12 月 31 日其余额为零，但是，根据经批准的偿还机制，行政和业务服务费用累计盈余已经吸收了对经常预算的年度转拨。

图 8

2020 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	2020 年经订正 的预算 ³	2020 年实际 支出/收入 ⁴	经订正预算 的余额
拨款/支出				
主要方案	10 520	<u>10 048</u>	<u>10 161</u>	<u>(113)</u>
收入		<u>7 500</u>	<u>8 493</u>	
收支相抵之后的亏空		<u>(2 548)</u>	<u>(1 668)</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 2019 年大会 (A40) 核准。

³ 理事会第 221 届会议注意到这项修订 (C-WP/15085 号文件)。

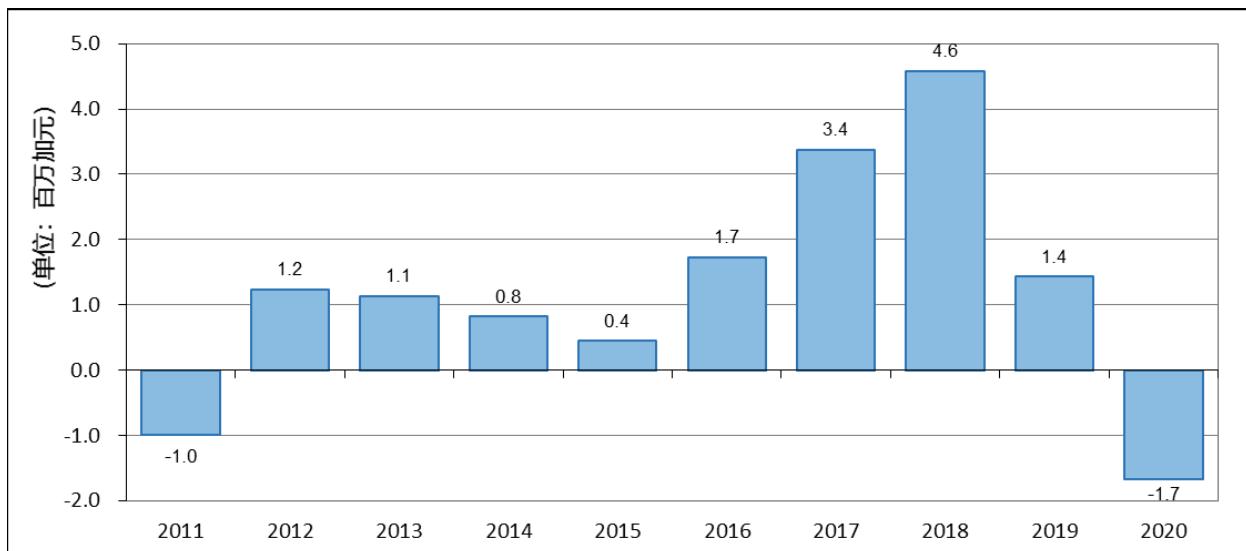
3.34 如上所述，大会批准了 2020 年财政年度行政和业务服务费用基金 1052 万加元的指示性预算概算(支出)。同年，根据《财务条例》第 9.5 条，秘书长通过 C-WP/15085 号工作文件向理事会提交了对 2020 年预算概算(支出)的更新。2020 年经订正的支出概算为 1004.8 万加元，估计收入为 750 万加元。

3.35 行政和业务服务费用收入超出经修改预算 99.3 万加元(第 221 届会议)，主要是因为从技术合作采购服务中获得了更多管理收入。在支出方面，主要涉及工作人员费用的总支出略超出经修改预算 11.3 万加元(与最初 1052 万加元指示性预算相比节省金额 35.9 万加元)，收入与支出之间的总体结果是 166.8 万加元的负差额。

3.36 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



3.37 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 2020 年至 2022 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

3.38 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)，以及空中航行计划(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。

3.39 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。

3.40 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,2020年,进出资金总额为7580万加元。此项结果被认为大幅低于上一三年期实现的1.472亿加元的平均数,这是由于大流行病导致许多项目推迟或完全取消所致。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

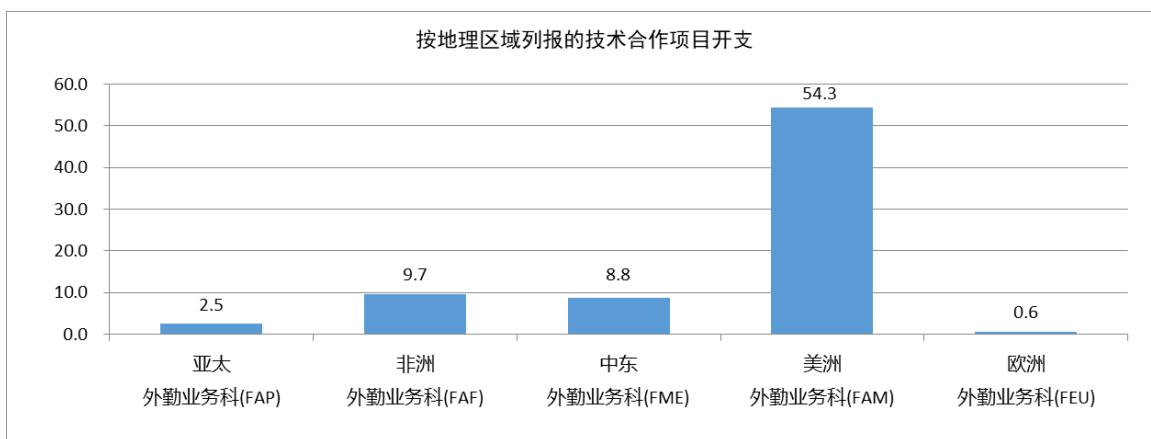
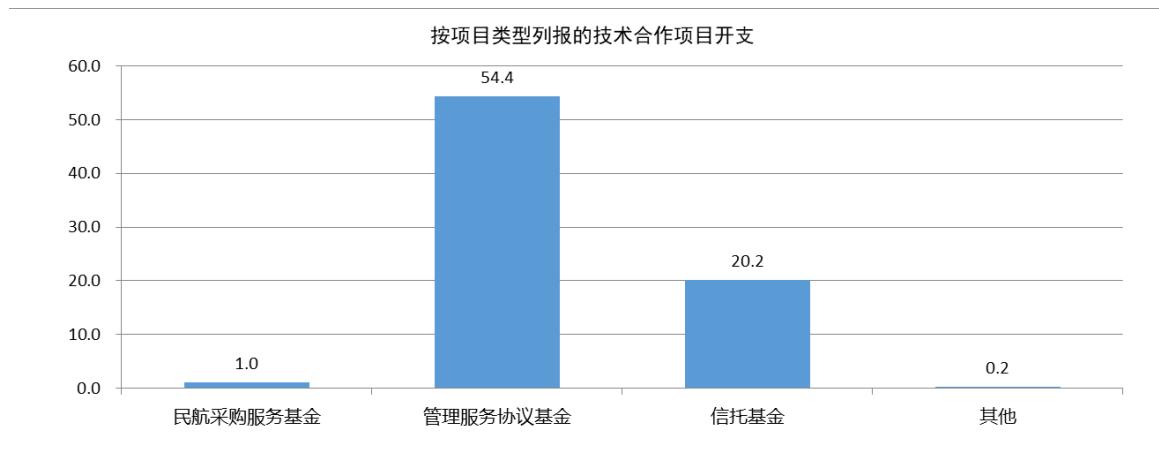


图 11



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
Claire Fortin

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 2020 年的财务报告，及其各份财务报表和附表。

秘书长
柳芳

2021 年 3 月 31 日于
加拿大，蒙特利尔

内部控制说明（SIC）

2020 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. 尽管当年由于 2019 冠状病毒病大流行而充满挑战，但在 2020 年拟定了同时包含风险管理与内部控制的新的机构风险管理(ERM)和内部控制框架(“ERM 框架”），并在 2021 年 2 月得到了理事会的核准。内部控制框架与新的风险登记过程一起，将建立一种协调、结构化和系统化的做法来管理国际民航组织的整体风险。

6. 新的风险登记册将在两个层面予以保持：(1) 向理事会报告的国际民航组织全范围层面的风险(“机构风险登记册”），和(2) 将由各局/办事处予以缓解和监测的各局/办事处层面的风险。2020 年 12 月，国际民航组织各局和地区办事处的科室和部门完成了 56 项风险登记册，并据此制定了国际民航组织机构风险登记册。此外，作为新的风险登记过程的一部分，于 2021 年 2 月引入了内部控制资料库，该资料库将不断更新，以确保缓解行动适当且有效。

7. 作为本组织秘书长，我与本组织主要管理人员组成的高级管理小组(SMG)协作，负责为实现国际民航组织的任务和战略目标，建立和强化健全的控制环境，并规定纪律和结构以实施业务计划概述的项目/方案和主要活动。2020 年，在理事会每届会议上分享了国际民航组织机构风险登记册的情况。秘书处致力于处理

国际民航组织机构风险登记册的充分性问题，并确保风险管理过程适当且发挥预期作用，帮助实现国际民航组织的战略目标和运行目标。

新的机构风险管理框架

8. 内部控制框架遵循国际标准化组织(ISO)31000标准和特雷德韦委员会赞助组织委员会(COSO)内部控制综合框架作为最佳做法，并通过以下内容规定了国际民航组织全范围主要风险管理的关键原则：

- a) 界定全机构范围的框架，以查明、评估、缓解、报告、监测和对风险进行升级；
- b) 阐述负责风险管理的管理作用和治理组织结构；和
- c) 划定和定义国际民航组织面临的风险清单。

9. 高级管理人员所确认的一系列主张，以及管理保证声明和宣言(MASD)问卷所记录和国际民航组织日常运行所展示的基于适当道德操守价值观的一系列政策、程序和做法为该框架提供了支助。

10. 此外，国际民航组织正在遵循联检组于2020年公布的“机构风险管理：联合国系统各组织内的方法和效用”，以及联合国“风险管理参考成熟度模型(RMM)”。2020年，国际民航组织实现了联检组机构风险管理十项基准中的四项，使国际民航组织的机构风险管理处于参考成熟度模型的“一级初始”和“二级发展”阶段。这些最佳做法指南将进一步帮助国际民航组织在今后两年内与联合国其他机构保持一致。

11. 我和高级管理成员承诺开展一项加强本组织整体内部控制系统的持续的改进计划。

对有效性的审查

12. 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) 各局局长和办公室负责人对于被委托授权范围内的组织预期结果、方案绩效、各局/办公室活动及为其划拨的资源控制发挥着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2020年12月31日的一年中，通过自我评估过程以及运用最佳做法查明了各种控制问题及纠正行动，并在我的高级管理人员个人书面证明中得到了确认；
- b) 审查内部控制报表与经审计财务报表实质性不一致，并提供各账户与财务条例合规性及国际民航组织选定区域绩效情况的内部监督办公室(OIO)的审计、评价和咨询报告。这些报告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) 向本组织及其工作人员提供关于道德操守和行为标准、宣传道德操守意识、执行政策以保护工作人员免遭报复，以及财务披露和利益冲突声明方案等方面咨询建议和指导的道德操守官员；

- d) 负责就风险管理、财务和内部控制以及相关的监督职能向理事会提供咨询意见的评价和审计咨询委员会(EAAC)，为确保与内部控制说明会议涵盖的问题一致提出了意见；和
- e) 理事会的意见和决定。

内部控制问题

13. 与此前年份一样，高级管理层就其负责方面的内部控制有效性提交了管理保证声明和宣言。高级管理层报告的2020年内部控制有效性保证声明列出了以下方面的改进，以确保：

- a) 管理层和工作人员了解并遵守国际民航组织新的机构风险管理框架以及反欺诈和反腐败政策；
- b) 管理层和工作人员了解与开展具体涉及其所在各局/办公室业务的所有重要行政流程相关的各种内部政策和程序；
- c) 每年为每名工作人员编制绩效和能力增强(PACE)报告；
- d) 制定了新的风险评估控制措施，以确保风险登记册得到随时更新并且至少每年三次加以审查；评估了发生情况的概率和潜在影响(战略、运行、合规性和/或财务)，并确保在记录控制和缓解行动后对风险进行评分；
- e) 每年对项目/方案和关键活动进行三次审查(即：与国际民航组织理事会届会相同的周期和时间安排)以查明和评估风险，并制定了适当的缓解行动以应对这些风险；
- f) 意识到存在一个行政信息系统以便提供及时的信息和报告，从而确保报告的细节与管理层级适当，并且对数据进行了总结以便利进行决策；和
- g) 工作人员定期监测风险、控制措施和相关的缓解行动，并报告给各自的风险责任人/批准人和战略规划、协调和伙伴关系办公室，以协调机构风险登记册的更新，确保它们始终保持相关性和时效性。

14. 新的内部控制资料库和风险登记过程将确保国际民航组织采取适当的控制措施，以处理上述某些内部控制薄弱环节。国际民航组织将持续建立其风险文化，并将风险管理纳入国际民航组织的方案、进程和活动中，以提高其风险与内部控制能力。

15. 此外，在2021年2月查明了16项机构风险，表明了为应对这些风险将在2021年进一步开展的风险管理和内部控制工作。同时，这将包括对管理保证声明和宣言问卷的更新，以反映通过实施新的机构风险管理框架和风险登记过程学到的经验，使国际民航组织的风险与内部控制过程有效地保持一致。

16. 内部监督办公室向理事会提交了内部监督办公室主任2020年年度报告(C-WP/15143号文件)。下文为加强内部控制总结了该报告所载的前五项风险/挑战和控制问题。通过内部审计和评价查明的所有控制方面的薄弱环节都通过相应的秘书处行动计划得到了处理，并由内部监督办公室对其进行定期监测：

- a) **财务稳定性:** 2020 年发生的 2019 冠状病毒病大流行，对秘书处开展并彻底完成业务计划中许多活动的能力产生了不利影响。特别是，现金流和流动性风险以及实施成本控制措施的需求，加剧了预算和人力资源的现有局限。辅助创收基金及行政和业务服务费用的预计亏损将继续对经常方案活动以及国际民航组织有效完成其向成员国提供技术援助的任务，并保持其在全球航空界战略地位的实施工作产生不利影响。从积极的方面看，尽管还没有为总部的运行充分制定健全的业务连续性计划和灾后恢复安排，但本组织顺利完成了向远程工作的过渡。
- b) **网络安保:** 网络安保仍然是本组织的最大风险，特别是在大流行期间。这就要求国际民航组织所有各局与信息通信技术部门密切合作，继续作出一致努力，不仅要进一步加强技术基础设施，而且要提高国际民航组织工作人员对网络安保问题的认识。尽管自 2018 年以来在内部监督办公室的报告中提出了许多建议，但信息安保路线图的实施进展缓慢。由于缺乏适当的人力和财务资源，其他监督报告和外部委托报告中提出的许多建议尚未得到充分实施。
- c) **机构风险管理(ERM):** 2020 年，国际民航组织在建立全组织范围的机构风险管理方面取得了一些良好的进展。但是，全面实施将需要高级管理层的积极参与和支持、适当分配财务和人力资源，以及顺利完成这一重要举措的现实时间表，同时，这与问责制框架和基于成果的管理的实施紧密相关，两者都仍处于发展的早期阶段。
- d) **组织管理和文化:** 国际民航组织在吸引、保留和开发人才、填补空缺，并确保特别是在关键职位上的顺利继任方面面临挑战。关键职位空缺加剧了这一情况，妨碍了有效管理并对本组织的控制环境具有不利影响。强有力的管理指导和监督尤其是在当前的大流行期间对于确保有效遵守各项政策和程序，以及建立强大的道德工作环境并对所采取的行动进行问责至关重要。近期对国际民航组织道德操守框架的修改是一个积极的步骤；但是，现在需要定稿，其规定需要完全落实并付诸实践。
- e) **及时实施监督建议:** 尽管秘书长付出了很大的努力，但部分由于财务局限，而且运行计划中对各项建议的优先排序偏低，国际民航组织在及时实施监督建议以实现其系统、程序和过程的预期改进/增强方面仍然面临挑战。

我已经注意到这些重大风险/挑战，并承诺将确保本组织缓解这些控制问题。

17. 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，提请秘书处注意需要进一步加强国际民航组织的内部控制系统。我完全同意评价和审计咨询委员会的观点，即：有成效地管理和应对风险对于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重申，高级管理层需要做出强有力的承诺，将机构风险管理纳入战略和业务规划当中。认识到内部控制说明作为问责制文件的重要性，评价和审计咨询委员会将继续向国际民航组织和新的外部审计员(瑞士联邦审计署)提供咨询建议，以便进一步支助强化内部控制说明。

18. 如上所述，有效的内部控制的设计无论多么严谨，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，内部控制的有效性可能随时间推移而改变。

19. 依照上述，根据我所了解的情况和掌握的信息，我认为，在 2020 年 12 月 31 日终止的一年之中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建立和运行令人满意。

20. 2021 年，国际民航组织将继续努力，进一步加强本组织内部的风险管理文化及嵌入风险与内部控制过程，以便帮助加强管理决策过程。

柳芳
秘书长
柳 芳

2021 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



编号: 939.20404.003

外部审计报告

致国际民用航空组织(ICAO)大会

财务报表审计报告

意见

瑞士联邦审计署(SFAO)审计了国际民用航空组织(ICAO)的财务报表，包括截至 2020 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，以及预算与实际金额对比表和各财务报表的附注，包括重大会计政策摘要。

瑞士联邦审计署认为，所附各项财务报表遵照《国际公共部门会计准则》(IPSAS)以及国际民航组织《财务条例》，公允地展现了截至 2020 年 12 月 31 日国际民航组织财务状况的所有重要方面，及其当时结束的当年财务执行情况和现金流。

意见依据

瑞士联邦审计署根据国际审计准则(ISAs)进行了审计。在本报告“外部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。遵照瑞士开展财务报表审计的相关专业行为规则，瑞士联邦审计署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

上一年的财务报表由另一位外部审计员进行了审计。前外部审计员在其 2020 年 10 月 15 日的报告中签发了无保留审计意见。

秘书长对财务报告中的其他信息负责。其他信息包括财务报告所包含的所有信息，但不包括财务报表(财务报告第 III 部分)和外部审计员的相关报告(财务报告第 II 部分和第 V 部分)。

外部审计员对财务报表的意见不涵盖财务报告中的其他信息，瑞士联邦审计署对此不发表任何形式的保证结论。

关于我们对财务报表的审计，瑞士联邦审计署的责任是审读财务报告中的其他信息，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，如果瑞士联邦审计署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，瑞士联邦审计署没有需要报告的事项。

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》和国际民航组织《财务条例》编制和公允列报财务报表，并负责秘书长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。

外部审计员审计财务报表的责任

外部审计员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。

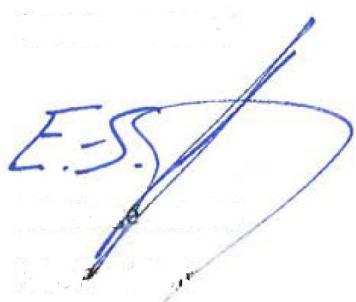
作为遵照《国际审计准则》进行审计的一部分，瑞士联邦审计署在整个审计过程中运用专业判断并保持专业警惕。此外，瑞士联邦审计署同时：

- 查明并评估由于欺诈或错误导致的财务报表的重大错报的风险，制定和执行针对这些风险的审计程序，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，因为欺诈可能涉及串通、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。
- 评价所采用的会计政策的适当性以及所做会计概算和相关披露的合理性。

- 对秘书长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。如果瑞士联邦审计署断定存在重大不确定性，我们便需要在我们的审计报告中提请注意财务报表附注中的相关披露；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，瑞士联邦审计署与国际民航组织秘书长及评价和审计咨询委员会(EAAC)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所有重大缺陷进行沟通。

2021年4月21日，伯尔尼

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "E.S.J." followed by a stylized surname.

瑞士联邦审计署(外部审计员)
Eric-Serge Jeannet 副总裁

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "ICUmi".

胜任能力中心负责人
Martin Köhli

第 III 部分：财务报表

国际民用航空组织

报表 I
财务状况表
2020年12月31日
(b单位: 千加元)

	附注	2020	2019
资产			
流动资产			
现金和约当现金	2.1	302 580	343 180
投资	2.1	3 224	3 185
应收成员国分摊会费	2.2	4 081	16 599
应收款和预付款	2.3	10 660	12 584
库存	2.4	617	696
其他	2.3	1 251	1 674
		322 413	377 918
非流动资产			
应收成员国分摊会费	2.2	5 006	4 322
应收款和预付款	2.3	259	312
财产、厂房和设备	2.5	5 761	6 369
无形资产	2.6	2 923	2 003
		13 949	13 006
资产总额		336 362	390 924
负债			
流动负债			
预收款	2.8	189 160	242 425
应付账款和应计负债	2.9	30 535	43 320
职工福利	2.10	7 985	7 648
缔约国政府/服务提供过政府的贷记额	2.11	1 594	1 635
		229 274	295 028
非流动负债			
职工福利	2.10	211 685	164 329
		211 685	164 329
负债总额		440 959	459 357
净资产			
累积亏损	2.12	(75 662)	(71 540)
准备金	2.12	(28 935)	3 107
		(104 597)	(68 433)
净资产(累积亏损)			
负债和累积亏损总额		336 362	390 924

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
2020年12月31日终止的一年
(单位: 千加元)

	附注	2020年	2019年
收入			
项目协议捐款	3.2	72 287	138 172
分摊的会费	3.2	103 049	109 824
其他创收活动	3.2	19 633	25 395
其他自愿捐款	3.2	16 569	16 511
行政管理费收入		1 143	3 644
其他收入	3.2	4 417	3 760
收入总额		217 098	297 306
支出			
工作人员薪资和职工福利	3.3	159 104	172 118
供应品、消耗品和其他	3.3	36 685	86 791
一般运营支出	3.3	15 487	19 993
差旅	3.3	2 329	13 927
会议		491	2 679
培训		92	1 390
其他支出	3.3	1 021	6 368
支出总额		215 209	303 266
当年盈余		1 889	(5 960)

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
2020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		(968)		(968)
汇兑差额的变化	2.12	240	(240)	
这算调整的变化	2.12		(117)	(117)
年度赤字		(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)
2020年基金余额和准备金的变动				
结转余额的变化	2.12	(9 822)	9 822	
精算收益/ (亏损) 的变化	2.10		(38 055)	(38 055)
从辅助创收基金盈余转拨至业务准备金	2.12	327	(327)	
从激励计划转拨至准备金	2.12	4 319	(4 319)	
汇兑差额的变化	2.12	(834)	834	
这算调整的变化	2.12	(1)	3	2
当年盈余		1 889		1 889
年内变动总计		(4 122)	(32 042)	(36 164)
2020年12月31日的余额		(75 662)	(28 935)	(104 597)

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
2020年12月31日终止的一年**

(单位: 千加元)

注	2020	2019
运营活动现金流量:		
当年盈余/ (亏损)	1 889	(5 960)
非现金流动及其他调整数		
折旧和摊销	2.5 & 2.6	1 586
离职后健康保险精算收益 (损失)	2.10	(38 055)
利息收入	3.2	(2 532)
净资产调整数		(968)
财产、厂房和设备处置 (收益) /损失		(5)
列为融资活动的周转基金现金流量	3.2	12
资产和负债变化		
应收会费 (增加) 减少	2.2	12 518
应收款和预付款 (增加) 减少	2.3	1 924
库存 (增加) 减少	2.4	79
其他资产 (增加) 减少	2.3	423
非当期应收会费 (扣除折减部分) (增加) 减少	2.2	(684)
非当期应收款和预付款 (增加) 减少	2.3	53
预收款增加 (减少)	2.8	(53 265)
应付款项及应计负债增加 (减少)	2.9	(12 785)
短期职工福利增加 (减少)	2.10	337
储备金中反映的精算增益 (损失)	2.11	(41)
长期职工福利增加 (减少)	2.10	47 356
储备金中反映的精算增益 (损失)	2.12	3
运营活动净现金流量	(41 187)	(59 445)
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 & 2.6	(1 899)
处置财产、厂房和设备的收益		5
减少/ (增加) 的投资	2.1	(39)
利息收入	3.2	2 532
投资活动净现金流量	599	125 996
投资活动净现金流量		
收讫的周转基金摊款		21
涉及新成员国的周转基金调整数	3.2	(12)
融资活动净现金流量		(12)
现金及约当现金净增加 (减少)		(40 600)
年初现金及约当现金	2.1	343 180
年末现金及约当现金	2.1	302 580
		343 180

国际民用航空组织

之间的拨款

报表 V
经常方案普通基金
预算和实际金额对照表
2020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	原始款额 A40-34	拨款								支出			余额	
		2019年 未支付 成付款 ^a	上年度 结转额 ^b	2020年 转拨前 的拨款	2020年 未支付 成付款 ^a	战略目标/辅助 实施之间的拨款 ^c	秘书长同意 2021年 的结转额 ^b	拟议结转 到2021年	结转到以下 年份的总计	2020年的 订正批款	合计 ¹	预算 汇兑 差额 ²	按预算 汇率	
安全	31 590	4 658	3 341	39 589	(2 429)	(635)	(3 959)	(4 042)	(8 001)	28 524	32 222	(3 698)	28 524	
空中航性能力和效率	19 747	2 702	1 359	23 808	(1 518)	(125)	(2 381)	(2 173)	(4 554)	17 611	20 214	(2 603)	17 611	
安保和简化手续	13 844	1 569	1 243	16 656	(1 003)	(105)	(1 666)	(1 415)	(3 081)	12 467	13 787	(1 320)	12 467	
航空运输的经济发展	5 111	576	461	6 148	(367)	(73)	(615)	(944)	(1 559)	4 149	4 431	(282)	4 149	
环境保护	5 165	1 245	608	7 018	(599)	23	(701)	(546)	(1 247)	5 195	5 626	(431)	5 195	
小计	75 457	10 750	7 012	93 219	(5 916)	(915)	(9 322)	(9 120)	(18 442)	67 946	76 280	(8 334)	67 946	
方案支助	12 898	1 622	213	14 733	(922)	263	(1 473)	(1 240)	(2 713)	11 361	11 801	(440)	11 361	
管理和行政	14 957	4 069		19 026	(2 852)	652	(1 903)	(740)	(2 643)	14 183	14 868	(685)	14 183	
小计	27 855	5 691	213	33 759	(3 774)	915	(3 376)	(1 980)	(5 356)	25 544	26 669	(1 125)	25 544	
总计	103 312	16 441	7 225	126 978	(9 690)			(12 698)	(11 100)	(23 798)	93 490	102 949	(9 459)	93 490

^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。^d 理事会批准。《财务条例》第5.6条。¹ 加元以外的支出按联合国汇率列示。² 兑换差额: 由于编制预算的汇率与当年支出适用的联合国月度汇率存在差额, 因此产生了945.9万加元的货币兑换收益。

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-A

2020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	2020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) (b)+(c)	(e) (a)-(d)
收入								
经常预算								
会费摊款	图1; 附表A	91 970	103 061	(9 946)	93 115	(1 145)	101 916	
其他	图1; 附表A	11 342	13 013		13 013	(1 671)	13 013	
经常预算总额	图1; 附表A	103 312	116 074		106 128	(2 816)	114 929	
				(260)			(260)	
周转基金					115 814		114 669	
经常预算和周转基金总额								
AOSC (不包含效率/效力基金和特别储备基金)								
行政费	附表 A	4 250	7 352		7 352	(3 102)	7 352	
其他收入	附表 A	3 250	1 150		1 150	2 100	1 150	
AOSC总额	图8; 附表A	7 500	8 502		8 502	(1 002)	8 502	
				38 290			33 347	
其他经常性活动基金								
收入总额 - 经常活动 (RA)	附表A		162 606				156 517	
减去: 基金间余额销账 - 经常活动	附表A		(12 402)				(7 459)	
净收入总额 - 经常活动 (RA)	附注5.3		150 204				149 059	
技术合作项目 (TCP)				75 829			75 829	
收入总额 - 经常活动和技术合作项目	附注5.3		226 033				224 888	
减去: 基金间余额销账 - 经常活动和技术合作项目	附注5.3		(8 935)				(8 935)	
收入总额	报表II		217 098				215 953	
支出								
经常预算								
所有SO/SIS	报表 V;附表 A	126 978	102 949	(9 459)	93 490	33 488	107 892	
未付承付款	报表 V			9 690	9 690	(9 690)		
经常预算总额	图 1; 附表 A	126 978	102 949	231	103 180	23 798	107 892	
					10 347	(299)	10 347	
AOSC (不包含效率/效力基金和特别储备基金)								
其他AOSC基金								
其他经常活动基金				52 045			(253)	
支出总额 - 经常活动 (RA)	附表A		165 342				117 986	
减去: 基金间余额销账 - 经常活动	附表A		(17 027)				(17 027)	
净支出总额 - 经常活动 (RA)	附注5.3		148 315				100 959	
技术合作项目 (TCP)				75 829			75 829	
净支出总额 - 经常活动和技术合作项目	附注5.3		224 144				176 788	
减去: 基金间余额销账 - 经常活动和技术合作项目	附注5.3		(8 935)				(8 935)	
支出总额	报表II		215 209				167 853	
年度盈余	报表II		1 889				48 100	

* 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》(UN SAS)，因而产生以下影响

增加了:

经折减长期应收款的增加	2.2	1 145
固定资产资本化	2.5	651
无形资产	2.6	1 248
离职后健康保险 - 动用	2.10	2 176
服务终了 - 年假 - 动用	2.10	287
服务终了 - 回国补助金 - 动用	2.10	581

扣减了:

资本化存货的变动	2.4	(79)
折旧	2.5	(1 259)
无形资产摊销	2.6	(327)
离职后健康保险 - 支出	2.10	(47 003)
服务终了 - 年假 - 支出	2.10	(2 862)
服务终了 - 回国补助金 - 支出	2.10	(769)

净影响

年度盈余		(46 211)
		1 889

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。

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
财务报表的附注
2020 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。国际民航组织通过设在加拿大蒙特利尔的总部、七个地区办事处和一个地区分办事处开展业务。
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。

2020 年 4 月，欧洲民航会议正式通知国际民航组织，开始将大多数行政服务的提供过渡到欧洲空中航行安全机构。过渡期于 2020 年 8 月 31 日结束，之后，国际民航组织继续为欧洲民航会议提供有限范围的人力资源和会计服务(但不提供财务服务)。对欧洲民航会议提供的所有行政服务将在 2021 年 2 月停止。

编制基准和授权问题

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。
5. 这些财务报表是在持续运行的基础上编制的，大会对三年期经常预算拨款的批准、在过去几年收集的摊款和其他捐助的积极历史趋势，以及大会没有决定或表示有意停止国际民航组织运行的这一事实，对此给予了支助。
6. 根据财务条例 12.4，这些财务报表经财务处长核实，由秘书长批准，并在财政年度结束后的 3 月 31 日之前交由外部审计员进行审核。按照财务条例 13.3，外部审计员关于年度审计的报告，连同秘书长的意见以及经审计的财务报表，必须在财政年度结束后的 5 月 15 日之前交给理事会。
7. 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。

8. 现金流量表(附表 IV)采用间接法编制。
9. 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。对于财务报表的呈报,技术合作项目的资产和负债按年终结算时的联合国业务汇率折算为加元,而技术合作项目的收入和支出则按近似于交易日汇率的当年平均汇率折算为加元。
10. 国际公共部门会计准则委员会的以下重要未来会计文告的进展和对国际民航组织财务报表的影响将继续受到监测:
 - 收入和转移费用: 目的是制定一项或多项国际公共部门会计准则,以处理目前包括在国际公共部门会计准则第9号: 交换交易收入当中的所有(交换和非交换)收入交易及转移费用的会计要求、国际公共部门会计准则第11号: 建造合同,以及国际公共部门会计准则第23号: 非交换交易收入(税收和转移);
 - 租赁: 该项目是发布将与潜在的国际财务报告标准(“IFRS”)第16号: 租赁适当融合的新的国际公共部门会计准则的租赁标准。新的国际公共部门会计准则将取代国际公共部门会计准则第13号: 租赁,并将涵盖租赁人和承租人的租赁会计要求。新的国际公共部门会计准则的开发,预计将在2022年的进程中最终确定;
 - 不动产、厂房和设备的修改: 目标是修改国际公共部门会计准则第17号: 不动产、厂房和设备,用于遗产、基础设施和测量项目引发的决定;
 - 公共部门测量: 项目的目标包括(i)发布经修订的国际公共部门会计准则,并在最初认可、随后的测量以及与测量相关的披露中采用经修改的测量要求; (ii)为实施更换成本和履行成本以及将使用这些测量基础的情况提供更详细的指导; (iii)处理交易成本,包括借贷费用资本化或支出的具体问题;
 - 销售的非流动资产和已停止的业务: 项目的目标是进行开发,并使国际公共部门会计准则与国际财务报告准则第5号 — 销售的非流动资产和已停止的业务挂钩。
11. 国际公共部门会计准则委员会公布了关于2019冠状病毒病的文告:有效日期推迟,延迟了近期公布的国际公共部门会计准则和修订的有效日期,将推迟1年至2023年1月1日。受影响的准则和修订包括:
 - 国际公共部门会计准则第41号 — 财务票据;
 - 国际公共部门会计准则第42号 — 社会效益;
 - 国际公共部门会计准则第36号的修订 — 在联营和合资实体中的长期权益;

- 国际公共部门会计准则第41号的修订 — 反向赔偿的提前还款特征;
- 国际公共部门会计准则第19号的修订 — 集体和个人服务; 和
- 对国际公共部门会计准则的改进 — 2019年。

根据评估，目前国际公共部门会计准则第 42 号的适用、国际公共部门会计准则第 36 号的修订和国际公共部门会计准则第 19 号的修订，没有对国际民航组织产生影响。国际公共部门会计准则第 41 号大大提高了金融资产和金融负债信息的相关性。它将取代国际公共部门会计准则第 29 号：财务票据：识别和测量，并通过引入以下内容改进准则的要求：

- 简化金融资产的分类和计量要求;
- 前瞻性减损模型; 和
- 灵活的对冲会计模型。

国际公共部门会计准则第 41 号将于 2023 年 1 月 1 日起生效。届时之前，将评估它对财务报表的影响，而国际民航组织将在其生效之前为其实施做好准备。

现金及投资

12. 现金及约当现金包括库存现金、银行现金，以及自购买之日起三个月或更短期限的短期，高流动性投资。投资包括初始存款超过三个月的定期存款，并根据存款的到期期限在财务状况表中进一步分为短期投资和长期投资。
13. 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

14. 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。
15. 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。
16. 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

17. 财务期结束时作为存货记账的出版物、小卖部商品以及持有待售或分发的其他物品。出版物按成本和现行重置成本中的较低值估值，其他存货物品按成本和可实现净值中的较低值估值。
18. 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。小卖部商品以及持有待售或分发的其他物品的成本是加权平均基础上的购买价格。

19. 内部消耗的消耗品和供应品的持有仅在有物料时才反映为库存。内部使用的出版物和其他文件列作支出。

应收账款和收入

20. 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完成阶段最好的估算方式是依照项目合同适用的分阶段支付安排。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。对转移资产设置条件的自愿捐助，应在所附条件的同时确认负债和资产；在满足了条件的报告期内，逐步确认收入时负债将会减少。

21. 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%在全额支付与采购订单有关的所有发票时认列；
- 对于服务，管理费按照实际发生的成本认列。

22. 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。

23. 来自交换交易的其他收入来源主要包括举办国际民航组织全球航空培训的收入，其他创收活动，如：出版物销售、会议和专题讨论会、执照颁发费，国际民航组织出版物版税、楼宇租金，以及其他杂项收入等。此类收入按照已收或应收对价的公允价值衡量，并被认定已交付的商品和服务。其应收余额按应收账款及预付款列报。

24. 应收会费是扣除与会费收入减少、呆账及摊销(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。

25. 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

26. 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

27. 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。
28. 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

29. 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。
30. 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：

<u>类别</u>	<u>估计使用年限(年)</u>
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

31. 许可证、权利和版权按许可证、权利和版权期限进行摊销。
32. 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

33. 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。
34. 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。
35. 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

36. 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。
37. 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(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。
38. 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。
39. 离职后健康保险是为工作人员建立的社会保障计划的一部分，它为符合既定资格评价指标的工作人员提供持续的医疗福利计划(MBP)的保险范围，使其退休期间的健康保险计划与在职工作人员相同。国际民航组织医疗福利计划是由第三方管理人信诺(Cigna)管理的自筹资金计划。医疗福利计划为世界范围的工作人员和退休人员及其受扶养人提供医疗和牙科福利。在蒙特利尔开展业务的联合国其他机构的工作人员/退休人员也参加该计划。信诺充当计划全面管理和索赔裁定的第三方管理人。信诺支付的全部理赔都由国际民航组织偿还，此外，向信诺另外支付一笔管理费。本组织为累计参加该计划10年(包括自退休算起的时间)的退休人员支付50%的费用。加入计划不足10年但至少5年的退休人员为

不足 10 年之前的剩余年份支付全额保费。目前，与本组织离职后医疗保险补贴有关的支出按“现收现付”的方式供资。离职后健康保险负债是本组织对退休人员退休医疗保险费用份额，以及在职人员迄今在其任职过程中的应记退休后福利的现值。截至 2020 年 12 月 31 日，大会第 37 届会议批准使用 2009 年现金盈余作为离职后医疗保险初始资金后，周转金中列示了 150 万加元金额的现金。由于对周转金的缴款与在蒙特利尔开展业务的其他参与组织没有集中在一起，并且该计划在现收现付的基础上供资，一视同仁，因此国际民航组织的离职后健康保险计划是根据国际公共部门会计准则第 39 号实施的单一雇主计划。

40. 离职回国福利包括离职回国补助金一笔总付、工作人员及符合条件的受抚养人的旅费及其个人财物的搬迁。服务期满后，符合特定资格要求，包括离职时在其国籍国以外居住的工作人员，有权领取离职回国补助金一笔总付，这是根据离职时的服务年限、受抚养人的状况以及薪金水平而定的。清偿这些应享权利的预期福利支付，被认定为负债并按精算现值计算。
41. 年假负债是预计员工在国际民航组织离职时将通过现金支付向员工结清的未使用的累计年假天数。所有工作人员最多 60 天(临时工作人员最多 18 天)未使用的累计年假天数的精算值，在报告之时被认定为负债。
42. 根据工作人员细则 106.5，长期员工的其他福利包括因执行公务导致出现的死亡、受伤或患病的赔偿款。对于需要长期支付的情况确定了精算估值。截至报告日，国际民航组织没有此类情况。
43. 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。
44. 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。
45. 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

46. 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。
47. 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

48. 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。
49. 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。
50. 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。
51. 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在一项基金之中。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25%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。
- **航空安保和简化手续(AVSEC/FAL)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和简化手续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, 亚太地区分办事处的目的是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。亚太地区分办事处位于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。
- 根据国际民航组织与国际民航组织一些成员国组成的**欧洲民航会议(ECAC)**于1969年签订的协议, 国际民航组织向欧洲民航会议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。国际民航组织总部提供的秘书处服务于2020年8月移交给了欧洲空中航行安全组织, 只有范围有限的人力资源和会计服务除外(但没有财务服务), 但将在2021年2月终止。
- 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。

52. 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。
53. 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。为了提供具体的产品服务，国际民航组织还与成员国签订称之为总价协议的技术合作合同。这类协议与管理服务协议和信托基金协议的不同之处在于其合同金额固定。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。作为技术合作安排的一部分，自 2020 年以来，国际民航组织还向成员国提供一揽子实施方案包 (iPacks)。

附注 2：资产及负债

附注 2.1：现金及投资

54. 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：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
银行现金	35 055	37 922
定期存款	267 525	305 258
现金及约当现金	302 580	343 180
投资	3 224	3 185
现金及投资合计	305 804	346 365

55. 截至 2020 年 12 月 31 日，银行现金平均利率为 0.339% (2019 年 12 月 31 日为 1.891%)。定期存款平均利率为 0.863 % (2019 年 12 月 31 日为 2.417%)，平均存期为 80 天 (2019 年为 103 天)。定期存款数额包括存入投资储蓄账户的 1.62 亿美元 (2019 年 12 月 31 日为 1.45 亿美元)，平均利率为 0.816 % (2019 年 12 月 31 日为 2.397 %)。年底时定期存款包括代表医疗福利计划所存的 1338.6 万加元。

附注 2.2：应收成员国分摊会费

56. 截至 12 月 31 日的应收分摊会费净余额组成如下：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
当期金额	4 081	16 599
折减的非当期金额	5 006	4 322
应收会费总净额	9 087	20 921

57. 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账款和收入的规定，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：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
分摊的会费—经常方案	15 472	28 466
减去：		
呆账备抵	(653)	(669)
长期应收款累积折减额	(5 732)	(6 876)
应收会费总净额	9 087	20 921

58. 下表列报了经常方案应收摊款的组成。

摊款年度	2020 年		2018 年	
	单位：千加元	%	单位：千加元	%
2020	4 899	31.7	-	-
2019	1 895	12.2	17 643	62.0
2018	1 374	8.9	1 501	5.3
2017	1 085	7.0	1 296	4.5
2016 年以前	6 219	40.2	8 026	28.2
总额	15 472	100.0	28 466	100.0

59. 2020 年摊款呆账备抵没有增加。

	2019 年	动用	增加/ (减少)	2020 年
	单位：千加元			
呆账备抵总额	669	-	(16)	653

65.3 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 2020 年汇兑收益 1.6 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。

60. 2020 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。

61. 2020 年经折减长期应收会费的变动如下：

	2019 年	动用	增加/ (减少)	2020 年
	单位：千加元			
经折减长期应收会费	4 322	(461)	1 145	5 006

62. 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，但未缴摊款超过 3 年且未与理事会缔结协议的 B 组国家的应付摊款。估算的是，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 2020 年全额折减了 510.5 万加元。46.1 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 114.5 万加元表明累积折减额减少，并在收入中反映。
63. 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 1.20 % 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

64. 短期应收款及预付款包括：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
工作人员借支	1 344	1 505
应收联合国机构款	883	1 421
其他	3 786	4 053
总额	4 647	5 605
	10 660	12 584

65. 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。
66. 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。
67. 其他应收款主要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。
68. 其他流动资产包括：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
可收回省销售税	289	511
可收回联邦销售税	103	275
预付费用	768	774
可收回美国所得税	2	31
可收回地区办事处销售税	89	83
总额	1 251	1 674

69. 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。2020 年 12 月 31 日未折减应收款为 29.4 万加元(2019 年 12 月 31 日为 36.1 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 25.9 万加元，属应收款的非当期部分(2019 年 12 月 31 日为 31.2 万加元)。

附注 2.4：存货

70. 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、小卖部保存的向持有外交身份个人出售的免税商品存货，以及亚太纪念品商店存货。
71. 下表列出 12 月 31 日存货的总价值。

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
现有出版物 — 成品	196	208
原材料和在制品	58	77
出版物总额	254	285
小卖部商品总额	350	411
亚太纪念品总额	13	
存货总额	617	696

72. 主要存货商品变动的进一步细节如下：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
出版物：		
期初余额	285	372
直接材料	168	355
直接人工	809	1 086
间接成本	323	446
购买与生产的存货总额	1 585	2 259
减去：已售出版物的成本	(1 279)	(1 898)
减去：减损	(52)	(76)
期末余额	254	285
小卖部商品：		
期初余额	411	178
购买的存货	103	558
购买的存货总额	514	736
减去：已售产品的成本	(164)	(325)
期末余额	350	411

73. 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。实地进行完整的实物盘点核对，受到了地方当局施行的与冠状病毒病有关的限制或者为工作人员安全所施行的限制。因此，采取了替代的核对方法，这些限制没有对财务报表所列的数字造成影响。
74. 存货价值已扣除任何已查明的减损。2020 年期间，共查出价值 5.2 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(PP&E)

75. 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。
76. 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。

财产、厂房和设备：2020 年
(单位：千加元)

	家具和 固定装 置	信息 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
截至 2020 年 1 月 1 日的费用	180	5 263	633	1 900	5 762	36	13 774
新增	4	17		248	254	129	651
截至 2020 年 12 月 31 日的费 用	184	5 231	633	2 196	6 016	165	14 425
截至 2020 年 1 月 1 日的 累计折旧	(132)	(3 380)	(364)	(1 249)	(2 281)		(7 405)
折旧	(13)	(459)	(77)	(182)	(528)		(1 259)
截至 2020 年 12 月 31 日的 累计折旧	(145)	(3 839)	(441)	(1 431)	(2 809)		(8 664)
净结转金额							
2020 年 1 月 1 日	48	1 883	270	651	3 481	36	6 369
2020 年 12 月 31 日	39	1 392	192	765	3 208	165	5 761

财产、厂房和设备：2019年

(单位：千加元)

	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

77. 为了应对 2019 冠状病毒病，于 2020 年购置了某些设备。在国际民航组织开展业务的许多地点对实际活动的限制导致绝大多数员工和人员远程工作。加强移动办公工具的应用，特别是在 2020 年年初几个月购买的笔记本式电脑，促进了这种向远程工作的突然转变。上述表格列出了资本化门槛之上的办公设备。虽然国际民航组织开展业务的大多数地点在 2020 年仅有部分被占用，但已确定在大流行后的时期，将恢复对办公场所的使用。尽管存在各种限制，但是对固定资产的实物核查进行了仔细规划和落实。2020 年，财产、厂房和设备未发现任何减损。
78. 有关租赁的承付情况载于附注 6。
79. 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。
80. 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。
81. 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。遗产资产多年来通过成员国、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、记录和具有历史意义的文献资料等。

附注 2.6：无形资产

82. 下表列出自通过国际公共部门会计准则以来在账户中认列的无形资产。

无形资产：2020 年

(单位：千加元)

	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
截至 2020 年 1 月 1 日的费用	1 443	591	536	281	1 183	4 034
新增	438	7	352		523	1 320
处置				(72)		(72)
截至 2020 年 12 月 31 日的费 用	1 881	598	888	281	1 634	5 282
截至 2020 年 1 月 1 日的 累计折旧	(1 153)	(353)	(244)	(281)		(2 031)
折旧	(141)	(65)	(121)			(327)
截至 2020 年 12 月 31 日的 累计折旧	(1 294)	(419)	(365)	(281)		(2 358)
净结转金额						
2020 年 1 月 1 日	290	237	292		1 183	2 003
2020 年 12 月 31 日	588	179	522		1 634	2 923

无形资产：2019 年

(单位：千加元)

	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
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
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)
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

83. 2020 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

84. 编制报告时，国际民航组织面临下表概述的金融工具的风险。

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
现金和约当现金	302 580	343 180
投资	3 224	3 185
应收分摊会费(当期)	4 081	16 599
应收分摊会费(非当期)	5 006	4 322
应收款及预付款(当期)	10 660	12 584
应收款及预付款(非当期)	259	312
其他应收款	483	900
金融负债小计	326 293	381 082
应付款和应计负债	30 535	43 320
金融负债小计	30 535	43 320
金融工具 — 净风险	295 758	337 762

85. 国际民航组织面临的特定市场、信用和流动性风险在下列各段做了归纳。

2.7.2 市场风险

86. 市场风险是由于不断变化的市场价格产生的金融工具公允价值或未来现金流波动所引发的风险。它包括外币兑换风险、利率风险和其他价格风险。国际民航组织面临汇兑和利率风险。它收到来自摊款、自愿捐助和项目捐助的收入，并使用其功能货币以外的货币产生开支(加元用于经常方案活动，美元用于技术合作方案活动)。
87. 对于经常方案活动，为了最大限度地减少受到美元波动的影响，本组织采取了两种货币分摊法，根据对两种货币的预计需求，对成员国的摊款部分采用美元，部分采用加元。由于采用两种货币分摊法，管理层认为，汇率影响基本得到减缓，因此无需为经常方案预算签订购买美元的远期外汇合约。
88. 对于 TCP 活动，绝大多数项目的捐助和开支是以美元计价的。当与技术合作项目有关的采购订单以加元或美元以外的货币计价时，并且在货币波动可能对该项目的财务绩效产生重大影响时，已采用了对冲政策，从而在签发采购订单时以承诺的货币购买基金。汇兑收益或损失按购买基金当日等于联合国业务汇率与现行即期汇率之间的差额认列。
89. 在 2020 年 12 月 31 日，现金、现金等价物和投资以加元(26%)和美元计价(72%)，这两种货币是本组织使用的基础货币(2019 年 12 月 31 日的基础货币中加元为 19%，美元为 78%)。非加元或美元现金存量的主要目标，是资助非加元的其他货币业务活动。国际民航组织在可行的范围内维持当地货币的最低资产水平。此外，50% 的应收会费以加元计价，而另外 50% 则以 2020 年 12 月 31 日的美元为基础货币(2019 年 12 月 31 日，加元为 49%，美元基础货币量为 51%)。

90. 截至报告日的美元汇率的强弱，将影响以外币计价的现金和投资的衡量，并增加或减少下述金额的净资产和盈余或赤字。这种敏感性分析基于分别在经常活动部分和技术合作方案部分中美元汇率与加元的 5%变化的影响。

	截至 2020 年 12 月 31 日		截至 2019 年 12 月 31 日	
	变化-5%	变化+5%	变化-5%	变化+5%
	单位：千加元			
经常方案活动				
货币 美元/加元	(2 459)	2 459	(2 857)	2 857
单位：千加元				
TCP 活动				
货币 美元/加元	(12)	12	(6)	6

91. 定期存款使国际民航组织承受利率风险。附注 2.1 载有 2020 年的平均利率和定期存款的到期日。2020 年，利率有所下降。

2.7.3 利率风险

92. 信贷风险是国际民航组织所持有资产的对应方不履行其义务的风险。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。
93. 按照国际民航组织保本的主要投资目标，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投资有关的流动性风险降至最低。在报告日与此类机构的结余如下：

	AA	A	地区	未评级	总额
	单位：千加元				
截至 2020 年 12 月 31 日的余额	294 368	3 723	7 689	24	305 804
截至 2019 年 12 月 31 日的余额	335 835	3 691	6 831	8	346 365

94. 应收会费主要包括主权国家的应缴款项。因此，国际民航组织认为其信贷风险很低。除了在 2020 年下半年迟缴会费外，由于 2019 冠状病毒病的原因造成的经济状况未对会费的总体可收性产生不利影响。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。

2.7.4 流动性风险

95. 流动性风险是指国际民航组织难以履行其偿付金融负债义务的风险。国际民航组织的投资政策是确保投资主要以流动短期存款的形式持有。截至 2020 年 12 月 31 日，国际民航组织的现金及约当现金达 302,580 加元，足以清偿总计为 229,274 加元的流动负债。为确保所有短期负债得到及时偿付，对流动性状况进行了经常性的监测。
96. 此外，在收到成员国会费和在具体情况下为其他基金供款之前，数额达 800 万美元的周转基金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。
97. 在应急现金短缺的情况下，国际民航组织有权通过商业途径借款 300 万加元，以弥补现金流量缺口，但须事先获得财务委员会的授权。加拿大皇家银行向国际民航组织提供 300 万加元的信贷额度，作为其向国际民航组织提供的一揽子服务的一部分。迄今为止，从未出现国际民航组织必须诉诸此类选项的情况。

附注 2.8：预收款项

98. 预收款项包括：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
技术合作项目的自愿捐款	166 214	216 472
预收会费摊款	9 880	6 861
其他预收款项	13 066	19 092
总额	189 160	242 425

99. 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 772.3 万加元、销售出版物的 122.4 万加元、成员国参加公钥簿活动的 231 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

100. 应付账款及应计负债组成如下：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
应计负债	6 965	14 076
职工应付款	1 591	1 495
交易应付款	8 598	10 694
欧洲民航会议	13 381	7 135
其他		9 920
总额	30 535	43 320

- 101 对供应商的应付账款是对已收到发票的货物和服务的发票金额。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

102. 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。关于离职后健康保险、年假以及回国补助金的描述载于附注 1。

组成:	2020 年		2019 年	
	单位: 千加元			
当期		7 985		7 648
非当期		211 685		164 329
总额		219 670		171 977

2.10.1 职工福利负债的估值

103. 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。

104. 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。

105. 2020 年职工福利负债变动如下：

	期初余额	动用	增加/ (减少)	精算 亏损/ (收益)	期末余额
	2020 年				2020 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)	144 621	(2 176)	8 948	38 055	189 448
服务终了 — 年假	10 411	(287)	1 062	1 800	12 986
服务终了 — 回国 补助金	14 805	(581)	1 272	(503)	14 993
国际专家的	2 140	(155)	258		2 243
其他职工福利					
总额	171 977	(3 199)	11 540	39 352	219 670

106. 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	2020 年总计	2019 年总计
单位: 千加元				
退休后计划(离职后医疗保险)	6 180	2 768	8 948	9 536
服务终了 — 年假	862	200	1 062	904
服务终了 — 回国补助金	1 000	272	1 272	1 165
其他职工福利负债	258		258	(9)
总额:	8 300	3 240	11 540	11 596

为了便于比较, 精算亏损(和收益)载列如下:

	2020 年	2019 年
单位: 千加元		
退休后计划(离职后医疗保险)	38 055	3 611
服务终了 — 年假	1 800	992
服务终了 — 回国补助金	(503)	897
总额:	39 352	5 500

107 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 2020 年为 12579 加元(2019 年为 13494 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

108. 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		
效果: 本期服务费用+利息费用	(952)	1,233
效果: 累积福利给付义务	(38,668)	52,043

109. 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	
效果：本期服务费用+利息费用	2,911	(2,099)
效果：累积福利给付义务	45,900	(34,936)

110. 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	
效果：本期服务费用+利息费用	452	(439)
效果：累积福利给付义务	9,646	(9,342)

2.10.3 2021 年预期费用

111. 国际民航组织 2021 年对界定的福利计划的预期缴款为 742 万加元，这是根据 2021 年预期福利支付确定的。

退休后 计划	服务终了 — 年假	服务终了 — 回国补助金	总计
	单位：千加元		
2019 年预期缴款	2 549	1 156	2 037
			5 742

2.10.4 精算假设和方法

112. 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 2020 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 1.2% (2019 年 12 月 31 日估值为 1.85%)。
医疗及牙科趋势费率	药品和其他卫生保健 20 年间的假设增长介于 8% 至 3.5% (2019 年为 8% 至 4%)，牙科 20 年间的年增长为 3.5% (2019 年 12 月 31 的评估为 4%)。
资产的预期回报	不适用。
使用的汇率	1.00 美元等于 1.278 加元 (先前估值为 1.308 加元)
医疗及牙医报销费用	根据国际民航组织退休人员的当前经历：年龄 60 岁，平均每人每年药品费用 2 700 加元、牙医费用 400 加元至 1 700 加元、其他医疗费用为 600 加元至 7 600 加元。
医疗及牙医费用的年龄变化	药品方面的假设增长，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的年增长，介于从 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，介于从 40 岁的 2.7% 至 90 岁 (含) 以上的 0%。牙科保健假设每年下降 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% (2019 年为 65%)。
年度行政费用	每份证书每月 32.22 美元。通胀为每年 2% (2019 年为 2.5%)。
死亡率表	2017 年联合国离职后健康保险人数加权死亡率表 (2019 年评估中使用的 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 2020 年的假设依一般服务类和专业类的不同而异，从 2020 年开始。
退休年龄	联合国合办工作人员养恤基金 2020 年的假设依一般服务类和专业类的不同而异，从 2020 年开始。
退休时受扶养人的保险覆盖率	60% (2019 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 1.2% (2019 年为 1.85%)。
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% (2019 年为 10%)。
离职回国搬家费	拥有合格家庭成员的每名雇员 1.89 万美元，没有合格家庭成员的每名雇员 1.37 万美元。随后每年上调 2.50%。
差旅费	每名雇员 6000 加元，每年上调 2.50%。

113. 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。具体而言，国际民航组织：

- 基于收益率曲线的做法，利用加拿大政府债券的收益率和国际民航组织各项计划的预期现金流，为设定受益义务(过去服务负债)制定贴现率。
- 使用为设定受益义务制定的相同贴现率，确定了服务成本(预计在下一年获得的福利负债)和负债利息。

得出的 2020 年 12 月 31 日的贴现率为 1.2%，而 2019 年 12 月 31 日为 1.85%。

114. 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编制的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 2020 年 12 月 31 日的离职后健康保险计划(ASHI)估值而言，修改了其 2 类药品的最初趋势费率(从 2020 年的 7.5% 调整到 2021 年的 8.0%)以及 4 类和 5 类的保健费用(从 2020 年的 8.0% 调整到 2021 年的 7.5%)，同时，将所有类别的最终趋势费率从 4.0% 减少到 3.5%，而 2 类、2A 类和 2B 类等其他保健趋势费率保持不变。
115. 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。由于 2019 冠状病毒病在 2020 年期间对索赔的剧烈影响，因此决定使用 2019 年 12 月 31 日的索赔费用，调整趋势和美元/加元汇率。目前认为，前一年的研究将是一个更好的长期福利付款估算器。在 2020 年期间，加元对美元升值产生了有利的影响。

116. 适用于计划管理员收取的行政费用的通货膨胀从 2.5% 降至 2%。根据“2020 年度精算假设”，国际民航组织采用了联合国合办工作人员养恤基金拟定的这种通货膨胀率。这些假设是为了对联合国离职后健康保险计划实施协调一致的估值做法而制定的。
117. 所有其他重要的经济假设与前几年的估值中的那些假设相同。尽管本身不是假设，但汇率在估值中发挥着关键作用。截至 2020 年 12 月 31 日的联合国业务汇率被用于将医疗和牙科成本从美元转换为加元。同样，汇率被用于将工资转换为加元以支付离职回国补助金和年假。估值没有预测这些汇率的任何未来变化。
118. 除了经济假设外，估值还使用了人口假设，这些假设是关于人口将如何随时间发生变化的假设。对于 2020 年 12 月 31 日的估值，国际民航组织采用了按联合国预测比额计算的 2017 年联合国离职后健康保险人数加权死亡率表，作为协调联合国系统各实体内部估值做法工作的一部分。2020 年 3 月，世界卫生组织(WHO)宣布了与 2019 冠状病毒病(Covid-19)相关的全球大流行状态。到目前为止，加拿大的 2019 冠状病毒病大流行已发生了连续 2 波与疾病相关的死亡。目前，由于围绕遏制措施的实施有效性、治疗和疫苗的开发以及副作用的程度存在不确定性，因此，2019 冠状病毒病造成的短期和长期死亡率的净效应仍然不详。面对这种不确定性，我们对基本死亡率以及对未来寿命预期进展影响的看法依旧，因此没有因 2019 冠状病毒病而修改死亡率的假设。但是，2019 冠状病毒病的冲击将影响未来估值的结果，因为经历的实际死亡将不同于预期。
119. 在 2020 年估值中，根据经更新的选择模式，医疗福利计划 1 类成员退休时将选择 2 类、4 类或 5 类的概率分别为 75%、17%、17% 和 8%。这些假设分别从 2019 年估值所使用的 90%、5% 和 5% 变化而来。
120. 对于 2020 年 12 月 31 日的估值，每个家庭/单身雇员的个人财物搬迁费用截至 2018 年 11 月分别为 18 000 美元/13 000 美元，每年按通货膨胀率 2.5% 增加，已分别增加至 18 911 美元/13 658 美元。根据 2013 年至 2018 年离职的平均历史返国旅费来看，并根据通货膨胀率进行调整，将 2020 年每名工作人员的返国旅费假设为 6 005 加元。按 2.5% 的通货膨胀率计算，这笔费用已有所增加。
121. 所有其他重要的人口假设均与之前使用的估值相同。当前估值中的所有精算方法均与之前估值中使用的方法相同。所有重大计划的拨备均与先前估值中的拨备一致。

2.10.5 联合国合办工作人员养恤基金(UNJSPF)

122. 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。

123. 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。
 - 124 截至 2019 年 12 月 31 日，为基金完成了最新精算估值，基金将使用将截至 2019 年 12 月 31 日至 2020 年 12 月 31 日的盘前参与数据滚动来完成其 2020 年财务报表。
 125. 假设未来不对养恤金进行调整，通过截至 2019 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 144.2%(2017 年的估值为 139.2%)。如果将目前的养恤金调整制度考虑在内，资金比例为 107.1%(2017 年的估值为 102.7%)。
 126. 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 2019 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。
 127. 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(2017、2018 和 2019)向联合国合办工作人员养恤基金支付的总缴款数额达到 75.4692 亿美元，其中国际民航组织的缴款比例为 0.77%。
-
128. 2020 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 1990 万美元，相当于 2 670 万加元(2019 年为 2030 万美元，相当于 2 690 万加元)。2021 年应交款额预计将保持在同一水平上。
 129. 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。
 130. 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

131. 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

132. 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)

133. 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。累计亏损和准备金的差异载于报表 III。

134. 准备金由以下部分组成：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
经常活动		
结转的拨款(报表 V)	33 488	23 666
未实现的汇兑差额的预留赤字	(3 594)	(4 428)
离职后医疗保险的精算积累收益/(亏损)	(72 801)	(34 746)
(附注 2.10.1)	5 903	6 229
辅助创收基金的业务准备金	7 823	12 142
激励基金中的预留款	237	237
	(28 944)	3 100
技术合作项目活动	9	7
总计	(28 935)	3 107

135. 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。

136. 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 590.3 万加元。

137. 辅助创收基金的限制性盈余包括从 470 万加元的最初一次性捐助中留出 313.3 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)，和为进行中的特殊项目提供 469 万加元专用款，并留出资金以防备大流行病造成预算亏空的风险。

138. 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。

附注 3：收入和支出

附注 3.1：捐助 — 实物服务

139. 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。
140. 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：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
加拿大	24 773	25 179
埃及	137	115
法国	783	747
秘鲁	842	825
塞内加尔	336	270
泰国	2 502	2 489
总额	29 373	29 625

141. 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 184.5 万加元(2019 年为 189.9 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。
142. 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。2020 年的捐款额为 44 万加元(2019 年为 42.9 万加元)，在财务执行情况表的收入中列报。
143. 各国还为经常活动免费提供工作人员服务和差旅费。2020 年的这些捐助估算为 864.6 万加元(2019 年为 811 万加元)。

附注 3.2：收入

144. 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：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
按大会决议向各国摊款	91 970	96 181
周转基金调整数*	(12)	115
汇兑差额**	9 946	12 287
长期应收款累积折减额的增加	1 145	1 241
总额	103 049	109 824

* 从两个新成员国(图瓦卢于 2017 年加入，多米尼克并于 2019 年加入多米尼加)收取了对周转基金的额外摊款，截至 2019 年年底，周转基金数额超过了 800 万美元。于 2020 年(新的三年期开始)进行了调整，以使周转基金数额回到 800 万美元。

**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。

145. 以下是其他创收活动的详细情况：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
培训/评估、课程和会员费	5 304	6 029
出版物销售和印刷服务	4 465	5 160
代表团服务	2 832	2 685
危险品许可费用	2 618	3 003
出版物版税	1 467	1 474
网站和数字电子产品	391	408
使用费/订阅费	990	870
执照颁发	634	620
包括赞助在内的会议活动和专题讨论会	313	3 115
小卖部销售	200	409
期刊/数字内容广告销售	72	746
其他	347	876
总额	19 633	25 395

2019 冠状病毒病大流行对其他创收活动产生了不利影响，特别是对于会议活动和培训，因为所有现场活动都被取消或推迟。培训和会议活动产生的收入主要来自虚拟的方式。

146. 来自其他自愿捐助的收入包括以现金形式收到的无条件自愿捐款，以及在实施项目和满足条件时为有条件自愿捐助认定的累进收入。大流行病的爆发以及由于与冠状病毒病有关的限制造成某些项目实施活动延期后，捐助总额整体下降，令收入急剧减少。

对于有条件的自愿捐助，国际民航组织在签署协议时不认定应收款和相应的债务。只有在捐助方确认满足条件并因此可支付进一步分期付款时才将其认定为应收款。截至报告日，根据与欧洲联盟签署的捐助协议，可以进一步要求最多 106.4 万欧元(相当于 166.8 万加元)作为项目的预融资。

147. 其他收入包括以下内容:

	2020 年	2019 年
	单位: 千加元	
汇兑收益*	1 855	62
服务费	1 235	924
利息收入***	798	2 267
其他	529	506
总额	4 417	3 760

* 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。

** 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 173.4 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。

部分由于大流行病造成的经济形势所致, 2020 年利率较低令利息收入剧减(具体载于附注 2.1)。

附注 3.3: 支出

3.3.1 薪金、职工福利与项目人员

148. 薪金包括向本组织职工、国际外勤专家和根据运行援助协议(OPAS)开展技术合作的专家支付的薪酬。

职工福利金包括本组织支付的各种福利待遇, 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、解雇赔偿金, 以及国际民航组织对量合办养恤基金的缴款等。项目人员的费用包括通过国际民航组织技术合作能力建设项目支付给地方政府任命但经国际民航组织批准的本国工作人员的报酬。本国工作人员根据技术合作局制定的指导方针和流程进行选拔, 以确保所选项目人员根据相关项目文件的交付成果作出贡献。

	2020 年	2019 年
	单位: 千加元	
专业类和一般事务类工作人员	114 994	116 127
顾问和承包商	15 406	17 213
技术合作国际外勤专家	2 854	4 681
技术合作运行援助协议专家	5 817	5 843
项目人员—国家专业人员	17 530	24 871
项目人员—国家行政支助	1 604	2 205
其他	899	1 178
总额	159 104	172 118

3.3.2 分包合同、供应品和消耗品

149. 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、联合国开发计划署和一揽子实施方案包的项目采购物品和服务。

3.3.3 一般运营支出

150. 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 125.9 万加元的财产、厂房和设备折旧和 32.7 万加元的无形资产摊销(2019 年分别为 93.2 万加元和 20.5 万加元)。

3.3.4 差旅费

151. 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。2020 年的大幅下降是由于旅行禁令和限制以及公务旅行的取消或推迟所致。

3.3.5 其他开支

152. 其他开支包括：

	2020 年	2019 年
	单位：千加元	
汇兑损失*	496	5 103
银行费用	398	477
辅助创收基金为会议和研讨会提供的服务	20	551
特别实施项目费用	10	148
其他	97	89
总额	1 021	6 368

* 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

153. 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。

154. 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。

155. 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(994.6 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。因此，这种汇兑差额被排除在用于对比的实际数额之外。应当建立在可比基础上、同样没有经过预算的实际收入的另一项差异，包括折减后的应收款(14.5 万加元的差额)。

156. 报表 V 和 V-A 比较了按照预算汇率计算的核准的经常方案转拨(1.26 978 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(1.02 949 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(945.9 万加元), 将支出的实际数额按预算汇率计算(9349 万加元); 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(969 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(1.03 18 亿加元)。净影响造成未利用拨款的结转(2379.8 万加元)。

157. 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。

158. 在可比基础上, 2020 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	106 128			106 128
收入 — AOSC	8 502			8 502
支出 — 经常方案	(103 180)			(103 180)
支出 — AOSC	(10 347)			(10 347)
预算差异(报表 V-A, (c) 栏):				
i) 预算摊款与支出之间的净汇兑差额(上文第 155 和 156 段)	487			487
ii) 不需要花费基金的未支付的承付款(上文第 156 段)	9 690			9 690
实体差异(下文第 159 段)	(9 390)			(9 390)
呈报差异(下文第 160 段)	(43 076)	599	(12)	(42 489)
现金流量表(报表 IV)中的实际金额	(41 187)	599	(12)	(40 600)

159. 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(9252.2 万加元)减去支出(1.01 912 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。

160. 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

161. 《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、经常活动分部以及技术合作项目活动分部（“TCP”分部）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分部报告中，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。
162. 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 620 万加元的管理费收入和其他收入（2019 年为 750 万加元）。一笔相同的金额也作为行政管理费用、差旅和其他支出记入技术合作项目分部。行政管理费根据技术合作项目协议中商定的百分比收取。经常活动分部向技术合作项目划拨一部分自愿捐助以便进行国家层面的实施。数额达 270 万加元（2019 年为 170 万加元）的此类划拨，在技术合作项目分部中列为会费收入，而在经常活动分部中列为其他支出。截至 2020 年 12 月 31 日，经常活动分部列示的技术合作项目分部的应付款额为 22.9 万加元（2019 年 12 月 31 日为 24 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2020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		总计	
		2020年	2019年	2020年	2019年	2020年	2019年	2020年	2019年
资产									
流动资产									
现金及约当现金	2.1	132 866	119 812	169 714	223 368			302 580	343 180
投资	2.1			3 224	3 185			3 224	3 185
应收成员国分摊会费	2.2	4 081	16 599					4 081	16 599
分部间余额		229			240				
应收款和预付款	2.3	5 998	7 773	4 662	4 811	(229)	(240)	10 660	12 584
库存	2.4	617	696					617	696
其他	2.3	1 245	1 670	6	4			1 251	1 674
		145 036	146 550	177 606	231 608	(229)	(240)	322 413	377 918
非流动资产									
应收成员国分摊会费	2.2	5 006	4 322					5 006	4 322
应收款和预付款	2.3	259	312					259	312
财产、厂房和设备	2.5	5 761	6 369					5 761	6 369
无形资产	2.6	2 923	2 003					2 923	2 003
		13 949	13 006					13 949	13 006
资产总额		158 985	159 556	177 606	231 608	(229)	(240)	336 362	390 924
负债									
流动负债									
预收款	2.8	22 946	25 953	166 214	216 472			189 160	242 425
应付账款和应计负债	2.9	21 624	30 331	8 911	12 989			30 535	43 320
职工福利	2.10	5 742	5 508	2 243	2 140			7 985	7 648
分部间余额			240	229					
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额	2.11	1 594	1 635			(229)	(240)	1 594	1 635
		51 906	63 667	177 597	231 601	(229)	(240)	229 274	295 028
非流动负债									
职工福利	2.10	211 685	164 329					211 685	164 329
		211 685	164 329					211 685	164 329
负债总额		263 591	227 996	177 597	231 601	(229)	(240)	440 959	459 357
净资产									
累计亏损	2.12	(75 662)	(71 540)					(75 662)	(71 540)
准备金	2.12	(28 944)	3 100	9	7			(28 935)	3 107
净资产(累计负债)		(104 606)	(68 440)	9	7			(104 597)	(68 433)
负债和净资产总额		158 985	159 556	177 606	231 608	(229)	(240)	336 362	390 924

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

按分部列报的财务执行情况
2020年12月31日终止的一年
(单位: 千加元)

附注5.3

	附注	经常活动		技术合作项目活动		销账		合计	
		2020年	2019年	2020年	2019年	2020年	2019年	2020年	2019年
收入									
项目协议捐款	3.2	84		74 943	139 868	(2 740)	(1 696)	72 287	138 172
分摊的会费	3.2	103 049	109 824					103 049	109 824
其他创收活动	3.2	19 633	25 395					19 633	25 395
其他自愿捐助	3.2	16 569	16 511					16 569	16 511
行政管理费收入		7 287	11 010			(6 144)	(7 366)	1 143	3 644
其他收入	3.2	3 582	3 533	886	410	(51)	(183)	4 417	3 760
收入总额		150 204	166 273	75 829	140 278	(8 935)	(9 245)	217 098	297 306
支出									
工作人员薪资和职工福利	3.3	127 887	129 840	31 217	42 278			159 104	172 118
供应品、消耗品和其他	3.3	23	2 863	36 662	83 928			36 685	86 791
一般运营支出	3.3	14 782	18 884	705	1 109			15 487	19 993
差旅	3.3	1 620	10 667	760	3 443	(51)	(183)	2 329	13 927
会议		491	2 679					491	2 679
培训				92	1 390			92	1 390
行政管理费				6 182	7 372	(6 182)	(7 372)		
其他支出	3.3	3 512	7 300	211	758	(2 702)	(1 690)	1 021	6 368
支出总额		148 315	172 233	75 829	140 278	(8 935)	(9 245)	215 209	303 266
当年盈余(亏损)		1 889	(5 960)					1 889	(5 960)

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

163. 租赁承付款主要涉及国际民航组织楼舍。

	2020 年	2019 年
	单位: 千加元	
最低财产租赁债务:		
1 - 5 年	94	96
5 年以上	205	306
财产租赁债务总额	299	402

164. 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 2020 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。
165. 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 230 万加元(2019 年为 220 万加元)。这些租赁收入包括各代表团办公场所的租金。
166. 根据国际民航组织与欧洲民航会议(ECAC)之间的协议, 欧洲民航会议占用法国(54%)和国际民航组织(46%)所拥有的建筑物, 因此欧洲民航会议根据占用该建筑物的百分比偿还国际民航组织使用费。此协议于 2020 年 12 月 31 日到期。目前尚未做出有关该场所未来可能租赁的决定。
167. 年底时, 由经常预算编制资金的物业、厂房和设备、无形资产, 以及签订合同但未交付的商品和服务承诺如下所示:

	2020 年	2019 年
	(单位: 千加以)	
物业、厂房和设备	1 445	1 631
无形资产	357	1 695
商品和服务	2 776	3 015
未结合同承诺合计	4 578	6 341

附注 6.2：法律或或有负债

168. 根据国际公共部门会计准则, 在无法充分可靠地衡量债务概率和潜在资源外流的情况下, 将披露未决赔偿的或有债务。截至 2020 年 12 月 31 日, 有国际民航组织前工作人员提出了司法诉求, 诉求的裁定最终可能有利于索赔人, 对此已确定有可能但概率不高。此类案件仍处于诉讼的早期阶段, 没有充足的信息来评估这些诉求是否有可能在报告日对国际民航组织产生任何重大负债。

169. 对在南美洲进行的有关技术合作项目向本组织提出一些法律诉讼和索赔。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(2019 年 12 月 31 日为 260 万美元)。鉴于有关国家政府对相关项目已作出承诺，因此断定不大可能对国际民航组织产生财务负债。
170. 根据财务条例 5.6，已授权秘书长为每项战略目标或辅助实施战略结转不超过 10% 的未用拨款。报表 V 具体说明的超过 10% 结转，须经理事会于 2021 年 6 月批准。

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 (KMP)

	人数	补偿和 工作地点 差价调整	应享 权利	养老金和 医疗计划	薪酬 总额	针对应享 权利的待 付预付款	未偿还 贷款
单位：千加元							
2020 年	12	2 594	526	838	3 958	16	-
2019 年	12	2863	337	909	4109	16	-

171. 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。
172. 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。
173. 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。
174. 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。

附注 7.2：关联方账目往来

175. 除这些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，均按公允价值以正常交易的条款进行。

附注 8：2019 冠状病毒病及报告日期之后的事项

176. 2020 年 3 月，世界卫生组织将 2019 冠状病毒病的爆发列为全球大流行病。作为回应，国际民航组织在 2020 年大部分时间里，通过远程办公和虚拟会议在总部和大多数地区办事处启动了业务连续性计划(BCP)。中止了不必要的旅行，并相应地重新调整了工作方案的优先安排。根据必要情况，在财务报表中认列并披露了大流行病的影响，以及 2020 年 12 月 31 日之前符合会计认列标准的各项措施。

国际民航组织的报告日期是 2020 年 12 月 31 日。在秘书长在签署财务报表之前，进一步评估了持续的 2019 冠状病毒病的影响，得出的结论是，持续运行的假设继续得到满足，没有迹象表明可能会影响到财务报表所载的当前会计概算。鉴于 2019 冠状病毒病大流行对下降过程中的全球经济形势的影响带来了额外的不确定性，因此在国际民航组织报告之日及之后，国际民航组织将继续密切监测这一形势并相应调整业务运行。

在报告日期与批准发布财务报表的日期之间未发生会影响本财务报表的其他重大事件。

附注 9：重新分类

177. 对上一年的某些数额进行了重新分类，以符合本年度的列报方式。对报表 I 和报表 IV、按部分划分的财务状况及表 C 的比较数字进行了重新分类，以符合当期对投资采用的列报方式，从而导致了将现金及约当现金重新分类为投资。为了提高清晰度，还对附注 2.3 中披露的应收账款和预付款具体构成的比较数字进行了重新分类。

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2020年12月31日的资产、负债、净资产和
2020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	环保基金	合资联营基金
资产									
流动资产									
现金及约当现金	73 325		1 530	11 954	14 116	10 091	624	2 264	1 573
应收成员国分摊会费	4 081								
基金间余额				1 395					
应收款和预付款	1 470			3 583	47	144			21
库存				617					
其他	1 093			92	60				
	79 969		1 530	17 641	14 223	10 235	624	2 264	1 594
非流动资产									
应收成员国分摊会费	5 006								
应收款和预付款	259								
财产、厂房和设备			5 761						
无形资产			2 923						
	5 265		8 684						
资产总额	85 234		8 684	1 530	17 641	14 223	10 235	624	2 264
负债									
流动负债									
预收款	10 016				2 958	3			
应付账款和应付负债	19 542				910	242	1	4	202
职工福利				5 742					
基金间余额	969					197			
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额									1 594
	30 527		5 742	3 868	442	1	4	202	1 594
非流动负债									
职工福利			211 685						
			211 685						
负债总额	30 527		217 427	3 868	442	1	4	202	1 594
净资产									
累计盈余（亏损）	24 814	8 684	(143 096)	47	13 781	10 234	620	2 062	(0)
准备金	29 893		(72 801)	13 726					
净资产（累计亏损）	54 707		8 684	(215 897)	13 773	13 781	10 234	620	2 062
负债和净资产总额	85 234		8 684	1 530	17 641	14 223	10 235	624	2 264
收入									
项目协议捐款									
分摊会费	103 049								
其他创收活动				20 139					
其他自愿捐款									
行政管理费收入					3 234				
其他收入	12 765	1 904	3 057	151	1 149	154	6	111	10
收入总额	115 814		1 904	3 057	20 290	8 501	3 388	6	748
支出									
工作人员薪资和职工福利	90 764		12 579	12 002	10 158	1 747	40	298	5
供应品、消耗品和其他	290			182					
一般业务费用	10 449	1 586		12 341	165	3	3		15
差旅	947			333	16	134	19		
会议	409			1		4	24	4	
行政管理费				133		159		6	
其他支出	90			145	8	215	14		
支出总额	102 949		1 586	12 579	25 137	10 347	2 262	100	323
当年净盈余/（亏损）	12 865		318	(9 522)	(4 847)	(1 846)	1 126	(94)	425

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 A (续)

按基金列报的经常活动
截至2020年12月31日的资产、负债、净资产和
2020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	其他基金	总额	销账	2020年	2019年
资产									
流动资产									
现金及约当现金	2 701	2 231	1 549	2 938	7 970	132 866		132 866	119 812
应收成员国分摊会费					4 081		4 081		16 599
基金间余额					1 395	(1 166)	229		
应收款和预付款		662			71	5 998		5 998	7 773
库存					617		617		696
其他			(0)			1 245		1 245	1 670
	2 701	2 893	1 549	2 938	8 041	146 202	(1 166)	145 036	146 550
非流动资产									
应收成员国分摊会费					5 006		5 006		4 322
应收款和预付款					259		259		312
财产、厂房和设备					5 761		5 761		6 369
无形资产					2 923		2 923		2 003
					13 949		13 949		13 006
资产总额	2 701	2 893	1 549	2 938	8 041	160 151	(1 166)	158 985	159 556
负债									
流动负债									
预收款项									
应付账款和应计负债		2 310			618	15 905	7 041	22 946	25 953
职工福利	117	583	5	2	16	21 624		21 624	30 331
基金间余额					5 742		5 742		5 508
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额					1 166	(1 166)		240	
					1 594		1 594		1 635
	117	2 893	5	2	634	46 031	5 875	51 906	63 667
非流动负债									
职工福利					211 685		211 685		164 329
					211 685		211 685		164 329
负债总额	117	2 893	5	2	634	257 716	5 875	263 591	227 996
净资产									
累积盈余(亏损)	2 584	(0)	1 544	2 936	7 169	(68 621)	(7 041)	(75 662)	(71 540)
准备金					238	(28 944)		(28 944)	3 100
净资产(累计亏损)	2 584	(0)	1 544	2 936	7 407	(97 565)	(7 041)	(104 606)	(68 440)
负债和净资产总额	2 701	2 893	1 549	2 938	8 041	160 151	(1 166)	158 985	159 556
收入									
项目协议捐款			84			84		84	
分摊会费					103 049		103 049		109 824
其他创收活动					137	20 271	(638)	19 633	25 395
其他自愿捐款	729	2 582	1 146	1 160	2 456	11 944	4 625	16 569	16 511
行政管理费收入					7 352	(65)	7 287		11 010
其他收入	36	22	38	25	478	19 906	(16 324)	3 582	3 533
收入总额	765	2 688	1 184	1 185	3 071	162 606	(12 402)	150 204	166 273
支出									
工作人员薪资和职工福利	9	2 515	326	1	2 548	132 991	(5 104)	127 887	129 840
供应品、消耗品和其他			11		484	(461)	23		2 863
一般业务费用	2	31	433	252	366	25 646	(10 864)	14 782	18 884
差旅	43		3	(2)	127	1 620		1 620	10 667
会议	23		(1)		27	491		491	2 679
行政管理费	(156)	91	3	67	238	541	(541)		
其他支出	2 366	51	4	367	309	3 569	(57)	3 512	7 300
支出总额	2 287	2 688	779	685	3 615	165 342	(17 027)	148 315	172 233
当年净盈余/(亏损)	(1 522)	(0)	405	500	(544)	(2 736)	4 625	1 889	(5 960)

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

经常方案
应收成员国分摊会费
和预收会费
截至2020年12月31日
(单位: 千加元)

成员国 大会A40-30、A40-31和A40-34号决议	普通基金							调整后应收 余额总额	预收会费
	2020年 分摊比额	2020年摊款	2020年 收到的摊款	2020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		
阿富汗	0.06	61		61	65	126	(2)	124	
阿尔巴尼亚	0.06	61	61						
阿尔及利亚	0.11	110	110						
安道尔	0.06	61	61						
安哥拉 (*)	0.08	80	(1)	82	109	190		190	
安提瓜和巴布达 (**)	0.06	61		61	1 182	1 243	180	1 422	
阿根廷	0.70	714	714						
亚美尼亚	0.06	61	61						64
澳大利亚	1.91	1 931	1 931						2 024
奥地利	0.55	555	555						
阿塞拜疆	0.07	72	72						
巴哈马	0.06	61	61						
巴林	0.09	92	92						
孟加拉国	0.09	93	93						
巴巴多斯	0.06	61	61						
白俄罗斯	0.06	61	61						
比利时	0.70	707	707						
伯利兹	0.06	61		61		61	(1)	61	
贝宁	0.06	61	61						
不但	0.06	61	61						
多民族玻利维亚国	0.06	61	26	35		35		35	
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	61	61						
博茨瓦纳	0.06	61		61		61	(1)	61	
巴西	2.27	2 243	2 243						71
文莱达鲁萨兰国	0.06	61	61						
多民族玻利维亚国	0.06	61	61						
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	61	61						
博茨瓦纳	0.06	61		61		61	(1)	61	
巴西	0.06	61	61						
文莱达鲁萨兰国	0.06	61	61						
科迈隆	0.06	61	61						
加拿大	2.51	2 548	2 548						2 659
中非共和国	0.06	61	61						
乍得	0.06	61	61						
智利	0.41	417	417						
中国	11.39	11 969	11 969						
哥伦比亚	0.32	327	327						
科摩罗	0.06	61	61						
刚果	0.06	61	61						
库克群岛	0.06	61	61						
哥斯达黎加	0.06	61	61						64
科特迪瓦	0.06	61	61						
克罗地亚	0.06	60	60						1
古巴	0.06	61	61						
塞浦路斯	0.06	61	61						
捷克	0.24	241	241						
朝鲜民主主义共和国	0.06	61		61		61	(1)	61	
昂过民主共和国	0.06	61		61		145	(2)	142	
单买	0.42	425	425						
吉布提 (*)	0.06	61		61	787	848	140	988	
多米尼克 (**)	0.06	61		61	50	111	(2)	109	
多米尼加共和国	0.06	61	61						64
厄瓜多尔	0.07	71	71						4
埃及	0.23	235	235						244
萨尔瓦多	0.06	61	61						
赤道几内亚	0.06	61	61						
厄立特里亚	0.06	61		61	77	139	(2)	136	
爱沙尼亚	0.06	61	61						
斯威士兰	0.06	61	60	1		1			
埃塞俄比亚	0.22	230	230						
斐济	0.06	61	61						
芬兰	0.41	416	416						434
法国	3.66	3 681	3 681						
加蓬	0.06	61	61						
冈比亚	0.06	61		61	153	214	(2)	212	

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2020年12月31日
(单位: 千加元)

成员国 大会A40-30、A40-31和A40-34号决议	普通基金							调整后应收 余额总额	预收会费
	2020年 分摊比额	2020年摊款	收到的摊款	2020年应收 摊款余额	前年度应收 摊款余额	应收余额总额	累积汇兑		
格鲁吉亚	0.06	61	61		25	25	7	32	
德国	5.08	5 135	5 135						
加纳	0.06	61	61						
希腊	0.28	278	278						
格林纳达	0.06	61	61		363	363	25	388	
危地马拉	0.06	61		61	177	239	(3)	236	
几内亚(*)	0.06	61		61	138	199	20	219	
几内亚比绍	0.06	61	61						
圭亚那	0.06	61	61						
海地	0.06	61		61	276	338	(4)	333	
洪都拉斯	0.06	61	61						
匈牙利	0.23	240	240					244	
冰岛	0.08	84	84						
印度	0.95	979	979					1 006	
印度尼西亚(**)	0.59	605		605		605	(6)	600	
伊朗(伊斯兰共和国)	0.34	342	(4)	347	1 147	1 493	(20)	1 473	
伊拉克	0.10	103	29	74		74		74	
爱尔兰	0.72	746	746						
以色列	0.43	440	440					194	
意大利	2.44	2 454	2 454						
牙买加	0.06	61	61						
日本	6.64	6 677	6 677						
约旦	0.06	61	61						
哈萨克斯坦	0.15	151	151						
肯尼亚	0.06	60	60					28	
基里巴斯	0.06	61	61						
科威特	0.21	210	210					8	
吉尔吉斯斯坦	0.06	61	35	26		26		26	
老挝人民民主共和国	0.06	61	61						
拉脱维亚	0.06	61	61					64	
黎巴嫩	0.06	61		61		61	(1)	61	
莱索托	0.06	61		61		61	(1)	61	
利比里亚(*)	0.06	61		61	168	229	28	257	
利比亚	0.06	56	(5)	61	387	448	(10)	439	
立陶宛	0.06	61	61					64	
卢森堡	0.28	286	286						
马达加斯加	0.06	61	61						
马拉维	0.06	61		61	832	893	74	968	
马来西亚	0.52	522	522						
马尔代夫	0.06	61	61						
马里	0.06	61	61						
马耳他	0.06	61	61						
马绍尔群岛	0.06	61	60	1		1		1	
毛里塔尼亚	0.06	61	61						
毛里求斯	0.06	61	61					64	
墨西哥	1.10	1 115		1 115		1 115	(11)	1 104	
密克罗尼西亚(联邦)	0.06	61		61	353	414	(1)	413	
摩纳哥	0.06	61	61						
蒙古	0.06	61	61						
黑山	0.06	61	61						
摩洛哥	0.12	123	123						
莫桑比克	0.06	61	61						
缅甸	0.06	61	60	1		1		1	
纳米比亚	0.06	61	61						
瑙鲁	0.06	61	61						
尼泊尔	0.06	61	61						
荷兰	1.43	1 442	1 442						
新西兰	0.34	350	350					365	
尼加拉瓜	0.06	61		61		61	(1)	61	
尼日尔	0.06	61	61						
尼日利亚	0.18	186	186						
北马其顿	0.06	61	61						
挪威	0.66	662	662						
阿曼	0.15	155	155						
巴基斯坦	0.16	166	75	91		91		159	

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2020年12月31日
(单位: 千加元)

成员国 大会A40-30、A40-31和A40-34号决议	普通基金								
	2020年 分摊比额	2020年摊款	2020年 收到的摊款	2020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
帕劳	0.06	61		61	622	683	17	700	
巴拿马	0.12	122	122						
巴布新几内亚	0.06	61		61	106	167	(2)	165	
巴拉圭	0.06	61	61						
秘鲁	0.19	197	197						
菲律宾	0.35	362	362						
波兰	0.60	609	609						
葡萄牙	0.37	373	373						
卡塔尔	1.05	1 093	1 093						
大韩民国	2.21	2 255	2 255						
摩尔多瓦共和国	0.06	61	61						64
罗马尼亚	0.15	154	154						
俄罗斯联邦	2.23	2 216	2 216						13
卢旺达	0.06	61	61						
圣基茨和尼维斯	0.06	61	61						
圣卢西亚	0.06	61	61						
圣文森特和格林纳丁斯	0.06	61		61	96	157	(2)	154	
萨摩亚	0.06	61	61						
圣马力诺	0.06	61	61						
桑多美和普林西比	0.06	61		61	953	1 014	111	1 124	
沙特阿拉伯	1.04	1 052	1 052						778
塞内加尔	0.06	61	61						
塞尔维亚	0.06	61	61						
塞舌尔	0.06	61		61		61	(1)	61	
塞拉利昂 (*)	0.06	61		61	39	100	11	111	
新加坡	0.93	939	939						985
斯洛伐克	0.11	112	112						117
斯洛文尼亚	0.06	61	61						
所罗门群岛	0.06	61	36	25		25	(1)	25	
索马里	0.06	61	61						
南非	0.29	285	285						
南苏丹	0.06	61		61	340	401	(3)	398	
西班牙	1.78	1 788	1 788						
斯里兰卡	0.08	82	82						
苏丹	0.06	61	13	48		48		48	
苏里南	0.06	61		61	241	302	(6)	297	
瑞典	0.67	679	679						
瑞士	1.01	1 026	1 026						
阿拉伯叙利亚共和国	0.06	61		61	410	471	6	477	
塔吉克斯坦	0.06	61	11	50		50	(1)	50	
泰国	0.58	590	590						
东帝汶	0.06	61		61		61	(1)	61	
多哥	0.06	61	61						
汤加	0.06	61		61	89	150	(2)	148	
特立尼达和多巴哥	0.06	61	61						64
突尼斯	0.06	61	55	6		6		6	
土耳其	1.60	1 662	1 662						
土库曼斯坦	0.06	61		61		61	(1)	61	
图瓦卢	0.06	61		61		61	(1)	60	
乌干达	0.06	61	61						36
乌克兰	0.08	79	79						
阿拉伯联合酋长国	2.17	2 203	2 203						
联合王国	4.19	4 262	4 262						
坦桑尼亚联合共和国	0.06	61	61						
美利坚合众国	20.50	20 920	20 836	84		84		84	
乌拉圭	0.06	61		61		61	(1)	61	
乌兹别克斯坦	0.06	61	61						
瓦努阿图	0.06	61	60	1		1		1	
委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)	0.51	530	464	67		67	(2)	65	
越南	0.18	188	188						
也门	0.06	61		61	65	126	(2)	124	
赞比亚	0.06	61	36	25		25	(1)	25	
津巴布韦	0.06	61		61		61	(1)	61	
前南斯拉夫社会主义联邦共和国 (1)					501	501	152	653	
合计 (***)	100.00	101 904	96 958	4 946	9 846	14 792	680	15 472	9 880

注1: 前南斯拉夫社会主义联邦共和国欠款的转移尚有待确认。

* 截至2020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。

*** 由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

按基金群组列报的技术合作项目活动
 截至2020年12月31日的资产、负债、净资产和
 2020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	2020年	2019年
资产						
流动资产						
现金和约当现金		164 693	5 021		169 714	223 368
投资		3 224			3 224	3 185
基金间余额		580		(580)		240
应收款和预付款	842	3 731	89		4 662	4 811
其他		6			6	4
资产总额	842	172 234	5 110	(580)	177 606	231 608
负债						
流动负债						
预收款		161 104	5 110		166 214	216 472
应付账款和应计负债	28	8 883			8 911	12 989
职工福利	18	2 225			2 243	2 140
基金间余额	809			(580)	229	
负债总额	855	172 212	5 110	(580)	177 597	231 601
净资产						
准备金*	(13)	22			9	7
净资产（累计亏损）	(13)	22			9	7
负债和净资产总额	842	172 234	5 110	(580)	177 606	231 608
收入						
项目协议捐款		73 890	1 053		74 943	139 868
其他收入		886			886	410
收入总额		74 776	1 053		75 829	140 278
支出						
工作人员薪资和员工福利		31 198	19		31 217	42 278
供应品、消耗品和其他		35 677	985		36 662	83 928
一般运营支出		705	0		705	1 109
差旅		760			760	3 443
培训		92			92	1 390
行政管理费		6 155	27		6 182	7 372
其他支出		189	22		211	758
支出总额		74 776	1 053		75 829	140 278
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。

IV-7
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
2020年12月31日终止的一年
(单位: 千美元)

	基金类别	截至2019-1-1的余额	调整数	收入		支出		与其他基金往来拨款	未实现的汇兑增益或损失	截至2020-12-31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	MSA	756			3	(54)			(27)	787
安哥拉	MSA			1 488		234	24		(1)	1 229
阿根廷	MSA	27 959		3 469	69	11 144	583	(236)	(4 500)	15 098
巴哈马	MSA	11			0			(11)		0
巴巴多斯	TF	50			0	44	6			0
比利时	MSA									
玻利维亚	MSA	930		244		693	60	(3)	(0)	418
玻利维亚	TF	12			0			(13)		
巴西	MSA	1 151				796	83		(0)	272
佛得角	MSA	75				(3)	3			75
哥伦比亚	MSA	121				82	5		(0)	34
哥斯达黎加	MSA	4 270			15	0	6			4 279
塞浦路斯	MSA	310		79		126	13		(0)	251
捷克	MSA	37			0					38
丹麦	MSA	(0)								(0)
吉布提	MSA	334			1	70	5	(251)	(0)	9
厄瓜多尔	MSA	475		204	2	76	6			599
斐济	IPAV	3				(0)		(4)		0
芬兰	MSA	29				13	1	(1)	(1)	12
加纳	MSA									
希腊	MSA	72		515	0	156	17		1	416
危地马拉	MSA	309			1					310
圭亚那	TF	0						(0)		
海地	MSA	6				(1)	(0)			7
洪都拉斯	IPAV	(2)				0	0	2		0
洪都拉斯	MSA	9 922			41	204	675		(0)	9 084
INTER-REGIONAL	TF	5				0	0	18		24
印度	MSA	305		100	0	0	0			406
印度尼西亚	MSA	828		450	4	315	19	(12)	0	935
伊朗, 伊斯兰共和国	MSA	(0)								(0)
意大利	MSA	18			0					18
科威特	MSA	1 945		1 443		896	89		(0)	2 402
黎巴嫩	MSA	202			1	62	6			134
马里	MSA	(147)		162						15
毛里塔尼亚	MSA					3	2	33		29
墨西哥	IPAV					0	0	5		5
墨西哥	MSA	323		62	1	135	8	(71)		172
墨西哥	TF	63			0	14	1	71		119
莫桑比克	IPAV	12				0	0	(12)	0	(0)
缅甸	MSA	498				173	7			317
纳米比亚	MSA	1 151				646	65		(0)	440
尼泊尔	MSA	65				50	4			11
尼日利亚	MSA	15			0			(15)		0
阿曼	MSA	86								86
巴基斯坦	MSA									
巴拿马	MSA	320		631	0	496	56	2	(0)	400
巴拿马	TF	39 614			148	10 842	469		(0)	28 450
巴拉圭	MSA	8 076			34	626	57		(0)	7 427
秘鲁	MSA	11 753		10 840	5	8 785	1 430	(1)	83	12 465

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
2020年12月31日终止的一年
(单位: 千美元)

	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 2020-12-31 的余额
				捐款 ⁽¹⁾	利息 和其他 收入	项目 费用	行政 管理费			
菲律宾	MSA	66								66
菲律宾	TF									
卡塔尔	MSA	12							0	12
非洲地区	MSA	6 477		686	23	811	(51)	152	82	6 659
亚洲地区	MSA	404		180	2	46	9		0	530
亚洲地区	TF	4 984		2 282	22	878	125	25	1	6 311
欧洲地区	MSA	38		0				(39)		(0)
欧洲地区	TF	98		100	0	59	6			133
欧洲和中东地区	MSA	370		200	1	200	20	245		596
欧洲和中东地区	TF	267		348	1	218	22		(0)	377
拉美地区	IPAV					0	0	37		37
拉美地区	MSA	747		518	1	288	13	(40)	(0)	926
拉美地区	TF	3 651		2 035	16	1 811	169	299	(1)	4 021
大韩民国	MSA	0		23		0	0	(19)		4
刚果共和国	MSA	(0)				123	9	700	(0)	569
卢旺达	MSA	30				0	0		0	30
沙地阿拉伯	MSA	9 109		(38)	357	4 640	351	22	3	4 463
塞舌尔	MSA									
塞拉利昂	MSA	74		0		69	2			3
新加坡	MSA	28		141	0	58	6	(72)	(0)	34
新加坡	TF	105		105	1	97	5			109
索马里	MSA	16 156	118			3 986	108		(0)	12 180
索马里	TF	906		4		237	19	(108)		546
南苏丹	MSA	35		0		23	2			10
西班牙	MSA	22		49		42	2		0	28
苏丹	MSA	21			0			(4)		17
瑞典	MSA	(1)				0	0	1	0	
泰国	MSA	79				0				79
汤加	IPAV	0						(0)		
特立尼达和多巴哥	TF	8		0				(8)		0
土耳其	MSA	13								13
联合国维和部	MSA	10		0				(10)		(0)
乌干达	MSA	130				(5)	(0)	(135)		
坦桑尼亚联合共和国	MSA	334				98	10	700	(0)	925
乌拉圭	MSA	967		1 170	4	494	46	(80)	0	1 521
委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)	MSA	118			1					118
	IPACK					33	3	273		237
	LS	1 301		163	2	126	11	(447)	(2)	880
代表第三方持有的基金		2 170	141							2 311
总计		160 690	259	27 650	763	50 960	4 583	995	(4 500)	202
等值加拿大元		208 938	331	35 337	1 179	68 622	6 155	1 271	(11 448)	272
										130 517
										161 104

(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

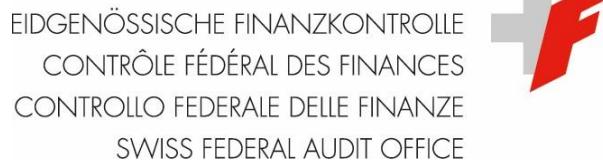
技术合作项目活动
 民用航空采购服务基金
 收入、支出和预收款余额
 2020年12月31日终止的一年
 (单位: 千美元)

	基金 类型	截至 2020-1-1 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 2020-12-31 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	140			1	2	0		(0)	138
巴哈马	CAPS	3			0			11	(5)	14
玻利维亚	CAPS	5			0	0	0			33
佛得角	CAPS	33			0					18
古巴	CAPS	18			0					116
埃塞俄比亚	CAPS	2 272			5	742	1		0	666
几内亚	CAPS	46			0					43
牙买加	CAPS	116								47
黎巴嫩	CAPS	673			3	2	9			116
莱索托	CAPS	42			0	0	0			666
阿拉伯利比亚民众国	CAPS	66			1					43
中国澳门特别行政区	CAPS	54			2	0	9		(0)	66
莫桑比克	CAPS	4			0					46
尼日利亚	CAPS	76			0	3	1			4
阿曼	CAPS	16			0					72
俄罗斯联邦	CAPS	3			0					16
塞舌尔	CAPS	(54)				31		69		3
苏丹	CAPS	103			0					103
苏里南	CAPS	6			0					6
阿拉伯叙利亚共和国	CAPS	750			3				0	754
特立尼达和多巴哥	CAPS	234			1			8		243
乌干达	CAPS									12
坦桑尼亚联合共和国	CAPS	12			0					45
乌拉圭	CAPS	45			0					18
也门	CAPS	18			0					18
总计		4 682			17	780	20	88	(5)	16
等值加拿大元		6 034			(20)	1 005	27	113	(6)	21
										5 110

(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 2020 年 12 月 31 日终止的财政期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



2020 年财务报表审计

国际民用航空组织 (ICAO)

目录

执行摘要	1 - 9 段
审计的执行	10 - 23 段
内部控制制度	24 - 56 段
关于财务报表的重要发现结果	57 - 113 段
审计差额	114 - 116 段
对先前建议的跟进	117 - 121 段

瑞士联邦审计署（SFAO）由理事会任命并经大会确认为国际民用航空组织（ICAO）2020、2021 和 2022 财政年度（自 2020 年 7 月 1 日至 2023 年 6 月 30 日期间）的外部审计员。

其职权范围经由国际民航组织《财务条例》第 13 条以及这些条例所附关于外部审计的补充职权范围予以界定。此外还在 2020 年 8 月 21 日的业务约定书中对审计任务条款作出了规定，国际民航组织在其 2020 年 9 月 9 日的答复中接受了其中的条款和条件。

瑞士联邦审计署以完全独立的方式对国际民航组织的账目进行外部审计，不受其作为瑞士联邦最高金融监督机构的角色的影响。瑞士联邦审计署拥有一支高素质的专业团队，具备丰富的国际组织审计经验。

若要获取进一步信息，请洽：

瑞士联邦审计署（SFAO）

Monbijoustrasse 45, CH-3003 Berne, Switzerland

副署长 Eric-Serge Jeannet, 电话: +41 58 463 10 39, eric-serge.jeannet@efk.admin.ch

国际任务主任 Didier Monnot, 电话: +41 58 463 10 48, didier.monnot@efk.admin.ch

国际民航组织审计任务主管 Martin Koehli, 电话: +41 58 463 10 68, martin.koehli@efk.admin.ch

2020 年财务报表审计

国际民用航空组织 (ICAO)

执行摘要

- 瑞士联邦审计署 (SFAO) 已完成对 2020 年 12 月 31 日终止年度的财务报表审计。作为国际民航组织新任外部审计员的财务审计是在 COVID-19 大流行病形势下进行的。尽管遭受危机并受其限制掣肘，瑞士联邦审计署仍能开展审计业务。虽然瑞士联邦审计署无法进行现场测试，但仍获得了充分的审计证据。瑞士联邦审计署感谢国际民航组织管理层和工作人员在此方面作出的承诺和特别努力。瑞士联邦审计署能够与各级管理人员、工作人员、内部监督办公室 (OIO) 和评价和审计咨询委员会 (EAAC) 进行开诚布公的交流。
- 瑞士联邦审计署根据《国际审计准则》(ISA)、国际民航组织《财务条例》以及 2020 年 11 月定稿的其审计规划报告中提出的风险分析和审计方法进行了审计。
- 瑞士联邦审计署谨强调审计过程中体现出的出色合作和开放精神。瑞士联邦审计署对国际民航组织所有官员在其第一年约聘工作期间给予的礼遇表示感谢。

无保留的审计意见

- 瑞士联邦审计署对 2020 年度财务报表发表无保留的审计意见。这些财务报表是根据国际民航组织《财务条例》和《国际公共部门会计准则》(IPSAS) 编制的。
- 国际民航组织纠正了审计期间查明的可能对财务报表产生重大影响的错报。未对其他不太重要的发现结果进行调整。为了提高 2021 年财务报表的整体质量，瑞士联邦审计署发布了一些关于列报和披露的建议。
- 按照国际民航组织管理层的评估，财务报表是在持续运营的基础上编制的。瑞士联邦审计署突出强调了可能对本组织持续运营的能力产生重大怀疑的以下因素：民航部门和国际民航组织收入的急剧下降、流动性水平每年大幅下降、分摊会费的收取时间，周转基金水平和累积赤字（负净资产）继续增长。
- 瑞士联邦审计署对（由国际民航组织编制的）2021 年现金预测的审计程序表明，关于本组织持续运营到 2021 年底的能力方面不存在重大不确定性。但本组织的财政可持续性仍然令人关切。它敦促国际民航组织在今后几个月继续努力控制成本并进行严格的库务管理。

改进建议

8. 在中期和最终审计过程中，瑞士联邦审计署确定了若干个需要改进的方面。本报告载有我们在会计、信息技术环境及内部控制制度方面的主要发现结果。瑞士联邦审计署与管理层讨论了这些建议，并征求了秘书长的评论。
9. 在本审计周期内跟进前任外部审计员提出的 57 项未决建议并不完全可行。大多数建议源于绩效审计或特别审计，在财务审计过程中无法充分跟进。瑞士联邦审计署指出，管理层认为一定数量的建议（前任外部审计员认为未决的建议）已完结。瑞士联邦审计署把重点放在可能对财务报表产生影响的建议方面。

审计的执行

审计目标和范围

10. 财务审计的目的是根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS），对国际民用航空组织（ICAO）2020年12月31日终止年度的财务报表发表意见。
11. 财务报表包括财务状况表（报表 I）、财务执行情况表（报表 II）、净资产变化表（报表 III）、现金流量表（报表 IV）和预算和实际金额对照表（报表 V），以及财务报表附注，其中包括会计原则的列报和其他解释性说明。
12. 审计是按照国际审计准则（ISA）进行的，并遵守了国际民航组织《财务条例》，包括附件 B “关于外部审计的补充职权范围”。这些准则要求规划和执行审计工作，以便对财务报表是否不存在重大错报获取合理保证。
13. 瑞士联邦审计署在 COVID-19 大流行病形势下受聘担任国际民航组织新的外部审计员。尽管遭受危机并受其限制掣肘，瑞士联邦审计署仍能对 2020 年财务报表进行审计。国际民航组织提供了对其系统的远程访问权。会议、演练和证据收集是通过视频会议和电子邮件交流进行的。虽然无法进行现场测试，但瑞士联邦审计署获得了充分的审计证据。瑞士联邦审计署感谢国际民航组织管理层和工作人员在此方面作出的承诺和特别努力。

审计的重点领域

14. 瑞士联邦审计署为审计目的进行了风险评估。根据这一分析确定了构成重大风险或需要作出具体审计反应的重点领域。这些审计战略要素已提交给国际民航组织管理层、内审办、评审委和理事会。它们载于 2020 年 11 月发布的审计规划报告中。瑞士联邦审计署按计划遵循了审计方法。
15. 国际审计准则规定了审计员针对财务报表中因欺诈或错误所致错报风险方面必须发挥的作用（ISA 240）。因此，外部审计员在这方面采用了特别程序。

#	风险描述（根据审计规划报告）	审计发现结果
1	COVID-19 大流行病的影响 大流行病的后果可能未完全计入财务报表中。	§ 60ff
2	管理层推翻控制措施 管理层可能使控制措施、要求或指令无效或将其推翻。	§ 29ff
3	国际公共部门会计准则的应用 财务报表可能不完全符合国际公共部门会计准则的要求。	§ 67ff
4	机构资源规划 (Agresso) 信息技术系统可能没有得到充分设计或维护，这增加了错误或欺诈的风险。	§ 29ff
5	收入认列 合同收入可能没有正确入账（如转手协议，不正确的截止期限）。 项目合同可能包含对国际民航组织有害的条件，可能没有得到正确的核算。 收取应收呆账可能会增加对备抵或销账的需求。 收入认列被认为是一项重大风险。	§ 40ff, 74ff, 96ff, 102ff
6	采购 支出可能没有正确入账（截止点、完整性、存在）。 采购可能不符合国际民航组织的需要或可能在不利条件下进行。	§ 50ff
7	人事费 与员工有关的支出可能没有全部入账。	§ 53ff, 84ff
8	差旅 根据国际民航组织的规则，费用可能不合格。 支出可能没有正确入账（截止点，完整性，存在）。	未查明任何问题
9	库务 付款可能没有正当理由或未经授权。 资产可能不存在。	§ 54ff, 70ff

审计期间与管理层和理事机构的沟通

- 16 在审计的规划阶段，瑞士联邦审计署通过视频会议与理事会主席、秘书长和本组织财务处、技术合作局、法律事务和对外关系局等部门的主要人员举行了会议。总体而言，瑞士联邦审计署强调审计过程中的出色合作和透明沟通。所有会议和审计工作都是以虚拟方式进行的。
17. 审计结果已通报财务处管理层（2021年4月8日）、评审委（2021年4月16日）和秘书长（2021年4月29日）。

18. 本报告未提及审计过程中与有关负责人澄清和讨论的其他小问题。

与内部监督办公室的合作

19. 瑞士联邦审计署注意到内部监督办公室（OIO）开展的工作。根据《国际审计准则》第 610 条，考虑了内部监督办公室开展的可能与我们的审计程序有关的工作结果。为了协调本组织内部的审计和监督作用，与内部监督办公室建立了定期的季度交流。
20. 瑞士联邦审计署希望强调与内部监督办公室保持的出色合作。

审计建议

21. 在中期和最终审计工作中，瑞士联邦审计署确定了若干个需要改进的方面。本报告载有关于会计、信息技术环境和内部控制制度的主要发现结果。
22. 本报告包括 21 项建议。瑞士联邦审计署与管理层讨论了这些建议，并征求了秘书长的评论。管理层负责监控其实施情况。
23. 在与前任外部审计员（意大利审计院）举行的交接会议上，瑞士联邦审计署注意到审计员认为未决的 57 项建议。其中包括财务审计报告提出的 14 项建议和绩效报告或特别审计报告提出的 43 项建议。对于 2020 年的后续行动，瑞士联邦审计署将重点放在可能对财务报表产生影响的建议方面。关于这些建议的后续行动的详细内容载于§ 117ff。

内部控制制度

24. 秘书长应按照国际民航组织《财务条例》第十一条的规定，保持一个内部控制制度，以确保本组织资源的正常使用。
25. 内部控制制度（ICS）是为实现国际民航组织财务报告可靠性目标提供合理保证的一个重要因素。瑞士联邦审计署选择了财务报告所依据的主要流程。下表列出了 2020 财政年度的主要审计重点。考虑了内部监督办公室所做的工作，以避免与瑞士联邦审计署的工作产生重复。在约聘工作的第一年，瑞士联邦审计署的审计范围较为广泛，以便在财务报告的可靠性方面对内部控制制度有所了解。然而，瑞士联邦审计署并没有审计对财务报表的编制具有重要意义的所有业务流程。瑞士联邦审计署将利用这些成果，在下一次财务报表审计中强化审计范围，并对各个流程采取轮流审计做法。

流程	2020 年的审计重点	整体评估
实体一级的控制措施	✓	■
信息技术总体控制措施	✓	■
收入的认列	✓	■
采购	✓	■
人力资源	✓	●
差旅	✓	—
库务和现金管理	✓	●
固定资产	✓	—
结算和财务报表	✓	■

图例

- ▲ 有一项重大缺陷。迫切需要采取行动。
- 有改进的余地，管理层应实施这一改进。
- 结果符合瑞士联邦审计署的预期。不需要或不大需要采取行动。
- 外部审计未涵盖这些关键流程（轮流原则）。

26. 秘书长连同财务报表一起公布了一份财务报告（“列报”）和一份内部控制说明（SIC）。根据 ISA 720 的要求，瑞士联邦审计署审读这些信息，以查明与经审计的财务报表的重大不一致之处（如有）。瑞士联邦审计署未发现任何重大例外情况。

实体一级的控制措施

27. 国际民航组织有一个常设理事会，定期开会并评估风险。国际民航组织于 2020 年制定了一个新的机构风险管理与内部控制框架（“ERM 框架”）。在国际民航组织范围内（“机构风险登记册”）和局室一级共有 56 个新的风险登记册。簿记和财务报告方面的控制环境是完善的。除了业务报告结构和责任界定之外，国际民航组织还制定了防止或报告不当行为的措施，如道德框架、行为标准、道德操守办公室、内部审计办公室、独立实体的举报渠道等。此外，国际民航组织还得到联合国联合检查组（JIU）的监督。在财务方面，国际民航组织有明确的财务条例、财务政策和程序手册。
28. 前任外部审计员注意到与控制环境有关的一些发现结果，并提出了一些建议，尤其涉及道德操守框架，以及采购办公室隶属于技术合作局的问题。这些发现结果对国际民航组织的组织方面提出了一些挑战。瑞士联邦审计署计划在今后的绩效审计中分析这些问题的后续行动。

信息技术总体控制措施

29. 对信息技术总体控制措施（ITGC）的审计包括对与财务数据有关的应用程序的评估。瑞士联邦审计署比照信息技术总体控制的目标检查了“Agcesso”应用程序（国际民航组织的机构资源规划（ERP）系统）、其数据库和基础 Windows 服务器。
30. 瑞士联邦审计署的结论是，国际民航组织的信息技术总体控制措施是有效的。这使得一些财务报表的说明文字可以采用基于控制措施的审计方法。然而，瑞士联邦审计署发现了一些缺陷，这些缺陷影响了国际民航组织由 Agcesso 支持的行政程序（如财务、会计、人力资源）的质量。以下各段详细说明了这些缺陷。由于它们对信息技术处理的效率和效果具有负面影响，因此瑞士联邦审计署建议对其进行补救。

变化管理 — 程序文件过时且不够具体

31. 有关配置变动（低影响变化）的变化管理文件已经过时，并且包含逻辑错误，如流程图中的无尽循环。此外，没有以一种可理解的方式描述轻微变化或配置变动的分类。对于变动较小的测试，没有界定文件要求。

瑞士联邦审计署的评估

文件对不同类型的变化以及相关人员的角色和责任规定不够具体。

这可能导致高风险变化（重大/重要变化）被视为轻微变化（低风险），并在国际民航组织的变化管理过程中造成相当大的风险。

国际民航组织需要更好地界定授权、测试和转移生产变化的角色，并必须确保这些角色之间职责的适当分离。

建议 1（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织更新变化管理文件《信息技术变化控制程序规则条例》。对于不同类型的变化、各自的作用和责任以及职责要求的分离，该文件应该作出更具体的规定。

秘书长的评论

接受这一建议。正在对 IT 变化管理流程作出持续改进，以确保 IT 业务服务的稳定性和安保性，并满足提高速度的要求。我们正在调整 IT 变化管理流程和规则，以正确处理不同类型的变化（即小变化、大变化、预先批准的变化）所应遵循的流程，以及每种类型变化所需的批准流程、自动化和部署前后的测试流程。此外，还将全面实施紧急批准程序和变化预先时间表（FSC）。改进这一进程的工作将在整个 2021 年展开。

单位：行政局（信息通信和技术科）

目标日期：2022 年 3 月 31 日

变化管理 — 配置变动在系统中未完全得到跟踪

32. Agresso 的变化管理是以发布的版本为基础的。新发布的版本就需要安装新的程序版本。除了发布的版本之外，还可以在系统中针对国际民航组织的具体需求进行配置变动。这种配置变动在 Agresso 中并未完全得到跟踪。

瑞士联邦审计署的评估

缺少配置变动的日志，就很难对配置管理进行全面控制。国际民航组织应记录 Agresso 中配置表的所有变动，以确保对关键变化的跟踪。可以通过启用配置表的跟踪变动模式来确保做到这一点。

建议 2（第 1 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织确保配置变动由系统完全记录下来。

秘书长的评论

接受这一建议。不可能在 UBW 中记录所有配置变动。但已在系统参数表上激活修改日志记录，其中存储了大多数系统范围的配置。

单位：行政局（信息通信和技术科）

实施日期：2021 年 4 月 26 日

逻辑访问 — 需要改进密码政策的执行

33. 没有适用于国际民航组织所有系统的有效密码政策。具有关于密码复杂性或开发人员密码执行要求的建议。但对于可配置的标准应用程序的密码执行事宜，没有明确的指导。Agresso 中系统用户的密码设置很弱。

瑞士联邦审计署的评估

薄弱的密码执行政策增加了未经授权的外部和内部访问国际民航组织系统（特别是 Agresso）的风险。一个全面的密码政策应该至少包括密码长度、密码复杂性、密码期限、密码历史记录和登录失败后的锁定。

建议 3（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织制定并实施一项全面的密码政策，规定所有系统的最低要求。

秘书长的评论

接受这一建议。机构资源规划（ERP）密码政策已更新，以符合信息通信和技术科的密码政策。

单位：行政局（信息通信和技术科）

实施日期：2020 年 10 月 23 日

逻辑访问 — 需要重写 Agresso 授权概念

34. Agresso 授权概念是作为支持指南编写的。没有一项适当的授权概念，列出现有角色及其授权并详细说明授予或撤销授权的程序。基于角色的访问控制并未完全付诸实施。一些用户的访问权限是根据其他用户的名字授予的，而非采用基于角色的方法，为组织中明确定义的角色规定访问权限。

瑞士联邦审计署的评估

通过复制现有用户来授予访问权，会增加过度授权或未具体规定授权的风险。如果授予、改变和撤销访问权的流程不明确，也会增加这些风险。

应根据组织内界定的角色将访问权限分配给用户，并考虑适当的职责分离。

建议 4（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织为 Agresso 编写一个基于角色的授权概念，详细说明组织内规定角色的访问权限，并明确界定授予、改变和撤销此类角色的流程。

秘书长的评论

接受这一建议。 UBW 基于角色的授权概念已经形成文件。

单位：行政局（信息通信和技术科）

实施日期：2021 年 4 月 26 日

逻辑访问 — 必须确保对授权进行及时管理

35. 瑞士联邦审计署已经发现了若干个用户访问权没有归属到用户适当任用期内的情况。一些用户在其任用期开始之前就被授予了访问系统的权限。其他用户在从本组织离职时，其访问权也未及时和完全撤销。瑞士联邦审计署发现一个用户在任用期后访问了 Agresso，但是没有关键的访问权限（只有自助服务权限）。

瑞士联邦审计署的评估

Agresso 的用户访问管理流程不能确保及时授予和撤销访问权限，这增加了未经授权访问系统的风险。

建议 5（第 1 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织采取措施，确保及时授予和撤销 Agresso 和 Active Directory 系统的访问权。

秘书长的评论

接受这一建议。 UBW 授予和撤销访问权的政策已经得到更新，目前正在实施。

单位：行政局（信息通信和技术科）

实施日期：2021 年 4 月 26 日

逻辑访问 — Agresso 未对授权变动进行跟踪

36. 系统不会对 Agresso 中用户授权变动进行跟踪。

瑞士联邦审计署的评估

系统对用户授权变动作出记录是内部控制系统的一个重要要素，有助于发现错误或意图规避访问控制系统的操纵问题。

建议 6（第 1 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织启用 Agresso 中的跟踪变化功能来记录授权变动。

秘书长的评论

接受这一建议。已启用修改日志记录，处理 UBW 中的授权变动。

单位：行政局（信息通信和技术科）

实施日期：2021 年 4 月 26 日

逻辑访问 — 应定期审查 Agresso 中的访问权限

37. 国际民航组织每月都会对 Agresso 登记用户进行审查。但是并没有对其实际访问权进行定期全面审查。只有选定的关键访问权限在授予关键角色后，才会在角色所有者发出通知时进行审核。

瑞士联邦审计署的评估

缺乏对访问权限的全面定期审查，以查明产生冲突的访问权。此外，这种审查有助于确保访问权的变化不会对职责分离产生负面影响。

建议 7（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织定期（至少每年）审查所有用户的访问权限。应该由每个部门主管为其员工进行这一审查。部门主管应在审查报告上注明日期和签名，并确认访问权限的正确性，或向机构资源规划团队报告偏差情况。

秘书长的评论

接受这一建议。正在拟定访问权限报告。将把该报告提供给财务处，以审查财务处工作人员的访问权，财务处需要和各部门负责人一起对各部门进行审查，确保没有违反职责分离的规定。

单位：行政局(信息通信和技术科)/财务处

目标日期：2021 年 9 月 30 日（行政局/信息通信和技术科）将提供访问权限报告，供有关各局室审查。到 2022 年 12 月 31 日，各局室需完成对国际民航组织所有员工/角色的访问权限的审查。之后将在每年 3 月 15 日完成对访问权限变动和新员工角色的年度审查。

实际出入 — 需要对服务器机房出入权进行审查

38. 瑞士联邦审计署发现没有从服务器机房的出入控制系统中及时删除两名用户。但这两名用户归还了出入证，无法再进入服务器机房。在瑞士联邦审计署通报这一发现结果后，国际民航组织立即取消了其出入权。

瑞士联邦审计署的评估

未经授权的实际出入增加了发生中断、损坏和数据丢失的风险。为了确保未经授权的人不能实际出入服务器机房，国际民航组织需要确保及时发放和吊销出入卡，同时更新出入控制系统。

建议 8（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织确保在员工离职或职责变动时及时撤销出入卡，同时更新服务器机房的出入控制系统。此外，国际民航组织应定期审查服务器机房的出入情况。

秘书长的评论

接受这一建议。员工离职流程已经要求通过大楼安保部门进行验证和签核，以收走员工出入授权区域的徽章。现已设立程序，由 CSIM 和大楼安保部门每月对机房出入权进行人工验证。如果技术允许的话，我们正在讨论自动化和优化人工程程序的问题。

单位：行政局（信息通信和技术科）

实施日期：2021 年 4 月 26 日

运营 — 事件管理流程缺失

39. 国际民航组织没有明确规定的事件管理程序。事件没有得到一致和可追踪的处理。Agresso 登记的一些事件历经数年未予解决。

瑞士联邦审计署的评估

如果关于 Agresso 机构资源规划的事件没有得到系统的处理，就很难对根源进行分析，可能就难以发现更严重的问题。这最终会导致处理方面的问题并对数据质量产生不利影响。

建议 9（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织确定并实施事件管理程序，确保及时解决事件和发现问题。

秘书长的评论

接受关于机构资源规划的建议。每周将对所有未决 UBW 事件进行审查，以确保及时解决。

单位：行政局（信息通信和技术科）

实施日期：2020 年 11 月 15 日

收入认列程序

40. 瑞士联邦审计署测试了收入认列程序中的关键控制措施。瑞士联邦审计署认为，就财务报告的可靠性而言，有关收入认列的内部控制措施的设计和应用是充分的。查明了一些有待改进的领域，如下所示。

对技术合作项目基金的监测

41. 技合局已制定全面的程序，管理技术合作项目并减轻国际民航组织面临的风险。这些程序包括在项目的不同阶段进行定期检查，如管理层对项目文件的批准，也开展定期核查，如核查基金余额和监测待关闭的基金。项目的后续运行行动在 JIRA 平台上予以记录。
42. 一旦与客户开始讨论潜在项目，技合局就会开设一个新的基金。这些程序允许将所有相关支出分配给相关项目。如果项目没有实现，该基金则须关闭，支出余额将注销。这导致产生额外的行政工作。
43. 近年来，技合局查明了与已完成的项目有关的一些基金，其中一些已经存在很长时间。技合局开始重新评估这些基金，并关闭了近 400 个基金。它打算在 2021 年底前完成这一进程。
44. 对于正在进行的项目，技术合作局在每年的头几个月进行分析，以确定要结案的项目。该清单通常包括前一年已经完成业务的项目，以及近几年没有交易的项目。它确定了全年监测的基准线。
45. 瑞士联邦审计署查明了其他 47 个没有任何变动（除了利息和汇率差异之外）的技术合作项目基金。其中一些基金几年来一直没有变化，也未列入上述技术合作局的名单中。随着时间的推移，已经很难确定这些基金的去向，例如，将余额返还给客户、分配给其他项目或保留资金用于其他经常方案活动。
46. 瑞士联邦审计署发现，尽管国际民航组织要求预付款项，但技术合作项目的三个基金显示出负余额。这涉及新启动的项目，对这些项目收取全额管理费导致出现超支。2021 年初收到了资金。

瑞士联邦审计署的评估

基金的行政后续行动包括已结束或未实现的项目任务。技合局正在对这些基金进行重新评估。

现有的待关闭的基金清单不包含为了解这些项目的概况所作分析的评论（一般性解释、与客户的最后一次通信、目前的金额、后续行动的指示等）。

没有变动的基金或余额为负的基金对国际民航组织来说有一定的风险。必须从会计角度更密切地监测这些基金。

建议 10（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织完成年度审查清单。要监测的基金应提及（已经存在的）待关闭的基金、余额为负的基金和没有变动的基金。应加强这种审查的文件，并对每个项目作出简短的说明。

秘书长的评论

接受这一建议。在执行过程中，FOS 将与 PBU 协调，编制一份待关闭的基金/项目、余额为负的基金和无变动的基金的清单，并与财务处共享。

单位：技合局

目标日期：2021 年 12 月 31 日

自愿捐助的会计处理

47. 自愿捐助（非交换交易）可受某些条件的限制。这些条件的存在与否影响到按照《国际公共部门会计准则第 23 号》对这些交易的会计处理。对于无条件的合同，收入应当在收到时予以全额认列。对于有条件的合同，收入应随着项目的发展而予以认列，以抵销相关费用。
48. 此外，根据《国际公共部门会计准则第 23 号》，在资源流入的可能性较大时，应在财务状况表中确认合同。在签订合同之日，如果合同条款足够明确（特别是承诺的金额），通常如此办理。在这种情况下，国际民航组织应将应收款项认列为资产，并在合同受条件限制时将相应的金额认列为负债。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织不在合同签署时入账，只在收到捐助时入账。在这种情况下，国际民航组织在财务报表附注 3.2 中查明了一项重要的非交换交易。与该捐助方的合同条款足够精确。瑞士联邦审计署将此项目视为审计差异（参见§ 104）。

国际民航组织将 2020 年期间收到的所有现金认列为收入。对每份合同特点的分析是在年终进行的。先期入账的收入相应转回。这种会计做法增加了年终结算时的复杂性。瑞士联邦审计署在年终时发现了这种交易会计的一项重大错报（参见§ 103）。

监测合同的文件难以理解，也没有提供对合同的明确了解。特别是瑞士联邦审计署注意到没有一个适当的登记册，列出项目实施过程中的交易及其条件、状态和动向。

建议 11（第 1 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织在合同签署后立即对其进行分析和区分（有条件或无条件），并在符合标准后立即将其记录在财务状况表中。此外，应加强有关合同分析的文件。

秘书长的评论

部分接受这一建议。国际民航组织已经在合同签署之时并在系统中记录合同之前对合同进行了分析。虽然国际民航组织已经有了分析自愿捐助合同的文件（例如欧盟赠款摘要和所有自愿捐助条件的分析结果），但国际民航组织同意外部审计员关于进一步强化有关文件的意见。

国际民航组织不同意外部审计员对财务报表附注 3.2 所述一项重大非交换交易的处理意见；国际民航组织认为，这一处理作法完全符合《国际公共部门会计准则》第 23.79 条的规定，并符合联合国其他实体外部审计员的建议（例如俄罗斯联邦对联合国工发组织（UNIDO）的外部审计）和国际公共部门会计准则委员会在 2020 年 6 月国际公共部门会计准则会议上提出的意见。

单位：财务处

目标日期：2021 年 12 月 31 日

发票程序中的职责分离

49. 瑞士联邦审计署发现在其他创收活动的发票程序中缺少职责分离（SOD）。发票程序的设计是为了确保在发票的编制和批准之间有适当的职责分离。然而，系统中定义的访问角色允许绕过这种分离。系统向应收账户股股长（H/ARU）赋予了创立发票（包括批准和过账）和向其付款的角色。对该流程的检查表明，应收账户股股长可以在批准发票之前改变金额等数据字段。瑞士联邦审计署审查了 Agresso 中所有交易的报告，以确定角色的累积（发票的创立、批准、记账和支付相应付款）。

瑞士联邦审计署的评估

在发票工作流程中没有完全实施职责分离。通过对报告的审查，瑞士联邦审计署核实了 2020 年发生的所有交易是否都遵守了职责分离规则。没有发现任何例外情况。

建议 12（第 1 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织确保在 Agresso 工作流程中对发票流程的角色进行适当的分离。

秘书长的评论

接受这一建议。

单位：财务处/行政局（机构技术和服务科）

实施日期：2021 年 5 月 3 日

采购流程

50. 瑞士联邦审计署测试了采购过程中的一些关键控制措施。采购职能的结构和组织隶属关系不在本次审计之列。瑞士联邦审计署得出的总体结论是，在财务报告可靠性方面，采购内部控制措施的设计和应用是充分的。查明了一些有待改进的领域，如下所示。

职责分离

51. 瑞士联邦审计署注意到，在特定情况下，Agresso 工作流程中设计的职责分离（SOD）被绕过。在采购科科长（C/PRO）不在的情况下，他的替代者参与执行任务并随后进行审查。瑞士联邦审计署认为，财务处在这个过程的后期所作的控制弥补了这种任务的累积。因此，瑞士联邦审计署没有就这一点提出建议。然而，国际民航组织可以通过加强采购过程中的职责分离和减少财务流程中的控制来提高其程序的效率。

发票的多次验证

52. 瑞士联邦审计署发现，某一地区办事处收到的发票都经过数次验证，即在纸质发票上验证，然后在付款凭证上验证，最后在 Agresso 工作流程中验证。由于 Agresso 的工作流程结构良好，瑞士联邦审计署认为，这一流程可以设计成与总部相同的方式。然后使用 Agresso 中的工作流程来批准发票。这将消除重复工作并简化流程。

人力资源（薪资）流程

53. 瑞士联邦审计署已经查明并测试了人力资源和薪资服务方面的手动和自动关键控制措施。瑞士联邦审计署得出的总体结论是，在财务报告的可靠性方面，薪资内部控制措施是得到充分设计和应用的。

库务和现金管理流程

54. 瑞士联邦审计署测试了库务流程中的关键控制措施。瑞士联邦审计署得出的总体结论是，在财务报告的可靠性方面，库务内部控制措施是得到充分设计和应用的。查明了一些需要改进的领域，如下所示。

银行账户授权签字人

55. 库务股每年都会对签字人进行检查，从而可以发现一些问题。在一个特定的项目中，当地管理层未经总部许可就增加了签字人。瑞士联邦审计署还发现国际民航组织管理的内部签字人名单与银行提供的外部确认之间存在差异。

瑞士联邦审计署的评估

有些签字人没有得到总部的正式授权。

建议 13（第 1 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织根据银行提供的文件审查每个银行账户的授权签字人。

秘书长的评论

接受这一建议。

单位：财务处

目标日期：2021 年 12 月 31 日

结算和财务报表编制程序

56. 国际民航组织实施了年终结算和编制财务报表的程序。所执行的控制程序在结算检查单上列出。瑞士联邦审计署注意到，在执行控制程序时，检查单没有签字。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织妥善处理了与这一进程有关的重大风险并兼顾本组织的特殊性。然而瑞士联邦审计署提出了一些建议，以加强对《国际公共部门会计准则》要求的控制和对所做工作的记录。此外，还提及关于自愿捐助结算过程复杂性的第 47 节。

建议 14（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织完成其年终结算检查单，由控制措施的所有者签字，并填写《国际公共部门会计准则》披露检查单。

秘书长的评论

接受这一建议。

然而管理层不同意外部审计员关于自愿捐助的现行结算程序复杂的评估。

财务处团队使用一份全面的年终结算任务清单，以确保不会出现重大遗漏，而这一方法行之有效。财务处将建立一个流程，确保所有任务负责人在 2021 年年底完成任务后勾选掉该任务。

关于《国际公共部门会计准则》披露检查单，国际民航组织在《国际公共部门会计准则》最初实施时进行了广泛的检查和磋商，并于 2010 年编制了第一套符合《国际公共部门会计准则》的财务报表。自那时起，国际民航组织使用编制的财务报表范本，并且每年审查国际公共部门会计准则的最新更新，以确保遵守国际公共部门会计准则。国际民航组织赞赏外部审计员努力提供中期和最终审计期间对财务报表列报的意见清单；在财务报表定稿前与外部审计员进行讨论时，该清单非常有用。今后，国际民航组织将在年内继续监测国际公共部门会计准则的相关更新，并在针对某一特定年份适用和必要的情况下，编制一份国际公共部门会计准则的此类更新清单

单位：财务处

目标日期：2022 年 3 月 31 日

关于财务报表的重要发现结果

57. 2020 年财务报表是根据《国际公共会计准则》编制的。
58. 瑞士联邦审计署在财务审计期间发现了一些错报。国际民航组织纠正了可能对财务报表产生重大影响的所有错报。对其他不太重要的发现结果没有进行调整。所有错报，无论是否得到纠正，都在“审计差额”一章的表格中（§ 114）予以报告。瑞士联邦审计署确定了财务报表编制方面的改进潜力，并提出了关于列报和披露的各种建议，以提高财务报表的整体质量。这些发现结果载于以下各段。
59. 瑞士联邦审计署的结论是，2020 年财务报表符合国际公共部门会计准则，并考虑发表无保留的审计意见。

持续运营假设

60. 根据国际民航组织管理层的评估，财务报表是在持续运营的基础上编制的。
61. 2020 年财政年度的特点是，由于 COVID-19 大流行病形势和旅行限制，整个航空公司部门急剧下滑。因此，国际民航组织的收入下降了 27%，技术合作项目的收入甚至下降了 48%。由于国际民航组织的业务模式在转包合同和项目人员领域具有高度可变成本，并且进行了充分的成本控制，其 2020 年的结果与前一年的赤字相比甚至有所盈余。此外，国际民航组织在 2020 年得益于成员国更好的付款流入量，特别是收取了一个重要成员国的逾期应收款项。

现金预测与负现金流

62. 管理层每周更新一次现金预测，以监测流动性水平。根据审计期间获得的最新分析，到 2021 年 4 月初，本组织应具备足够的流动资金，以支付其到 2021 年底的费用。
63. 周转基金（WCF）在现金危急情况下起缓冲作用，只相当于经常方案一个月的支出。周转基金的水平可能不足以支付任何重大的计划外费用。
64. 自 2018 年以来，国际民航组织的运营现金流一直为严重负值（2018 年为 3 700 万加元，2019 年为 5 900 万加元，2020 年为 4 100 万加元）。主要原因是技术合作项目的预付款和自愿捐助减少。2020 年，国际民航组织对其投资活动作出了严格限制。

负净资产

65. 国际民航组织的净资产连续几年一直为负，到 2020 年负净资产增加了 3 600 万加元，主要是由于员工福利的累计精算损失所致。在折减率变动之后，这一精算损失在 2020 年显著增加。

财务报表的披露

66. 财务报表附注提供的关于持续运营的信息是相对简洁的。它仅限于得出结论，即持续运营的假设继续得到满足，并且没有任何可能影响会计估算的迹象存在。国际民航组织对现金的定期监测、成本控制和管理层采取的其他措施提供的信息很少。

瑞士联邦审计署的评估

下列因素可能使人对本组织持续运营的能力产生重大怀疑：民航部门和国际民航组织收入的急剧下降、流动资金水平每年的大幅下降、收取分摊会费的时间、周转基金的水平以及累积赤字（负净资产）的继续增长。

瑞士联邦审计署对 2021 年现金预测（由国际民航组织编制）的审计程序表明，关于本组织持续运营到 2021 年底的能力方面不存在重大的不确定性。但本组织的财政可持续性仍然令人关切。它敦促国际民航组织在今后几个月继续努力控制成本并进行严格的库务管理。

此外，在财务报表附注中，对持续运营考虑的列报相当简洁。缺少有关远期现金流估计的详细信息。财务报表的使用者可能无法获得对整个情况的必要了解。

建议 15（第 1 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织今后在财务报表附注中提供更详细的持续运营信息。

秘书长的评论

接受这一建议。

单位：财务处

目标日期：2022 年 3 月 31 日

遵守国际公共部门会计准则

67. 《国际公共部门会计准则》构成了一个复杂和迅速变化的会计框架。它要求在财务报表附注中进行广泛披露。事实上，这些标准要求在一个组织内不断更新《国际公共部门会计准则》的知识，以应对新的要求。瑞士联邦审计署认为，本组织人员具备关于《国际公共部门会计准则》的必要知识。
68. 瑞士联邦审计署在规划和中期审计阶段详细分析了上一年度财务报表遵守《国际公共部门会计准则》的情况。审计署查明了改进余地。本组织在 2020 年财务报表中实施了许多拟议项目。但由于资源不足，一些不太重要的项目只能在来年进行调整。

瑞士联邦审计署的评估

应当进一步改进财务报表的列报方式。向管理层通报了有关详细内容。

建议 16（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织完成财务报表的披露，以完全符合《国际公共部门会计准则》的要求。

秘书长的评论

部分接受这一建议。正如财务处和外部审计员之前商定的，将在评价和审计咨询委员会（EAAC）的参与下，在 2021 年期间与外部审计员进一步探讨建议的每项披露变化，以便根据对成本/效益、重要性和用户可理解性的总体评估，商定将实施的内容。

单位：财务处

目标日期：2022 年 3 月 31 日

非合并实体的会计工作

69. 国际民航组织在 Agresso 中的会计包含了非合并实体“医疗福利计划”（MBP）的会计工作。与该实体有关的交易通过一个单独的基金（#9301）予以确定，并在编制财务报表时予以消除。国际民航组织证明这种合并的理由是，医疗福利计划实体的现金存入了国际民航组织的一个银行账户，该账户也用于国际民航组织的特定交易。医疗福利计划的简明财务报表未经审计。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织已制定适当的内部控制措施，以减少出错的风险。然而，将第三方实体的会计工作纳入国际民航组织的会计，并对国际民航组织和医疗福利计划的资产使用一个共同的银行账户，这种做法是不适当的。

建议 17（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织将非合并实体医疗福利计划的资产和会计工作与自己的银行账户和会计系统分开。

秘书长的评论

部分接受这一建议。国际民航组织同意为医疗福利计划的现金资产设立一个单独的银行账户，但是会计制度的完全分离将增加不必要的会计工作。因此，国际民航组织将继续在 Agresso 内的一个单独基金中核算账目往来，通过每月工资单自动生成分录来提高效率。

单位：财务处

目标日期：2021 年 12 月 31 日

现金、现金等价物和投资

银行确认

70. 瑞士联邦审计署要求对所有银行账户进行银行确认。《财务条例》附件 B 也要求采用这一程序。对于 6 个账户，瑞士联邦审计署没有收到银行的任何确认。这些账户的总金额为 178 万加元。瑞士联邦审计署对这些账户执行了替代审计程序。

定期存款的分类

71. 在规划阶段和中期审计期间，瑞士联邦审计署发现现金和现金等价物包含初始到期日超过 90 天的定期存款。根据《国际公共部门会计准则第 2 号》，这些应作为投资单独列报。国际民航组织调整了 2020 年财务报表（财务状况表和现金流量表）的列报方式，截至 2020 年 12 月 31 日的金额为 3 224 000 加元。在审计过程中，瑞士联邦审计署进一步发现，2019 年比较年度开始时的现金和现金等价物也包含此类投资，总金额为 122 850 000 加元。国际民航组织在审计期间纠正了这一列报。

对联合国开发计划署的余额

72. 截至 2020 年 12 月 31 日，现金和现金等价物中包含的对开发计划署的余额计为 1 823 000 加元。瑞士联邦审计署认为，这一数额不应列入现金和现金等价物，而应列入应收款和预付款。

瑞士联邦审计署的评估

对开发计划署余额的分类被视为未经更正的审计差异（见 § 115）。

信贷额度

73. 国际民航组织在财务报表附注中声明，加拿大皇家银行（RBC）提供 300 万加元的信用额度，作为其一揽子服务的一部分。瑞士联邦审计署指出，该协议迄今尚未签署。

瑞士联邦审计署的评估

由于与 RBC 银行的协议没有签署，银行提供的信用额度是无效的。应签署协议或修改披露内容。

应收分摊会费

74 国际民航组织为应收款项（应收分摊会费）的估值制定了一项政策，并在流程图中作了说明。这一政策已正确适用于 2020 年底的估值。经过审查并与其它联合国机构进行比较之后，瑞士联邦审计署对国际民航组织的估值政策表示以下意见。

计量方面的普遍乐观性

75. 国际民航组织在计量应收摊款方面采用了非常乐观的方法。它认为成员国过去一直履行其义务，即使它们可能有多年未清余额。国际民航组织宣称，成员国愿意参与支付安排。由于限制财务交易的国际制裁的影响，一些付款也被推迟。

对丧失表决权的考虑

76. 当一个成员国没有签署拖欠会费的付款安排或没有遵守该安排时，国际民航组织会辨别该成员国是保留还是丧失了其表决权。连续两届大会丧失表决权的成员国将被全额折减，而其他国家则在 20 年内折减。

77. 瑞士联邦审计署认为，与联合国其他机构的做法相比，连续两届大会的考虑不够谨慎。由于国际民航组织大会每三年举行一次，一些成员国可能拖欠四至六年的会费而没有得到解决。其它联合国机构考虑的期限要短得多，通常是两年。采取一个更保守的方法将大大增加应收账款的折减率，达到 100%（2020 年底为 1 034 000 加元）。

备抵相对于折减

78. 由于国际民航组织认为所有成员国都会兑现未偿付的应收账款，因此它不做任何备抵，而是对预期付款进行折减。这种做法符合国际民航组织的立场，即不存在呆账债务人。

79. 瑞士联邦审计署认为，预期的长期收款涉及信贷风险，这些调整应作为备抵而不是折减来列报。这种意见分歧会影响账目的列报，但不会影响该年度的净结果。

折减率

80. 为折减应收账款，国际民航组织采用精算负债所用的无风险折减率。国际民航组织使用这一比率的理由是，它对收回应收账款毫无疑问。

81. 瑞士联邦审计署认为应收账款的折减率应包括风险溢价，因为收回应收账款不可避免地涉及信用风险。

国际公共部门会计准则金融工具新标准展望

82. IPSAS 41 将取代 IPSAS 29 “金融工具：认列和计量”。2023 年的财务报表必须采用这一准则。其主要区别如下：

- IPSAS 41 对金融资产采用单一的分类和计量模式，考虑到资产的现金流特点和持有资产的目的。
- IPSAS 41 采用单一的前瞻性预期信贷损失模型，适用于所有需进行减值测试的金融工具。
- IPSAS 41 采用了一种改进的对冲会计模式，扩大了指导范围内的对冲安排。

83. 由于采用了预期信用损失（ECL）模型，IPSAS 41 将对金融资产的计量产生影响。据假设，需要对目前用于评估应收分摊会费的会计原则进行审查，但这一点尚未完全得到澄清。瑞士联邦审计署鼓励国际民航组织积极考虑这些潜在变化的影响。

瑞士联邦审计署的评估

瑞士联邦审计署的结论是，对应收分摊会费的计量总体上符合《国际公共部门会计准则》，但国际民航组织选择的估值政策并不审慎，应予修订。

建议 18（第 1 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织在计量应收分摊会费时考虑采取更保守的方法。特别是国际民航组织应考虑用较短的期限来区分应全额摊销的应收款项和应在 20 年内摊销的应收款项（例如，丧失表决权后的备抵，而不是在连续两次大会丧失表决权后的全额折减）。固有的信用风险应被视为备抵。长期应收款项的折减率应包含风险盈余。

秘书长的评论

部分接受这一建议。充分理解这一建议。国际民航组织打算加强努力，收集和解决与一些成员国的应收账款问题，特别是那些长期拖欠的国家，从而防止减值。国际民航组织同意根据外部审计员的建议，对分摊折减政策和需使用的折减率进行审查和更新。国际民航组织将与外部审计员合作，在 2021 年财务报表的中期审计期间重新评估对长期拖欠的应收摊款进行重估的政策。

单位：财务处

目标日期：2021 年 12 月 31 日

员工福利

84. 员工福利负债包括离职后健康保险、回国补助金和年假。

离职后健康保险

85. 离职后健康保险（ASHI）是为符合特定标准的员工建立的社会保障计划的一部分。它在符合条件的员工退休期间，按照与在职员工相同的健康计划提供医疗保险。国际民航组织的医疗福利计划（MBP）是一个自筹资金的计划，由第三方管理人（Cigna）管理。该员工福利计划符合《国际公共部门会计准则第 39 号》的定义，被归类为离职后福利计划。精算估值由一名独立的外部专家进行。
86. 固定福利计划的会计是复杂的，因为需要做出各种假设。瑞士联邦审计署与管理层讨论了所需的假设，并评估了这些假设的合理性，及其是否符合 IPSAS 39 的规定。
87. 2020 年，财务状况表中的离职后健康保险负债大幅增加。这主要是由于折减率从 1.85% 降至 1.20%，以及其他假设的变化。这一增加已直接计入净资产。医疗和牙医保险费用的假设已经向前滚动了一年。独立估值专家认为，这是对长期报销成本的最佳假设。由于 COVID-19 的短期影响，2020 年报销成本研究作为依据不太可靠。
88. 2010 年，国际民航组织理事会向国际民航组织大会提议，批准为离职后应享待遇提供 140 万加元的初始资金，并将其捐给循环基金。设立该基金的目的是根据《国际公共部门会计准则第 29 号》，记录与离职后福利和其他长期就业福利有关的交易，如离职后健康保险。该基金在财务报表的附录中单独列出，以提供关于分配给 IPSAS 39 使用的资金的单独信息。2020 年，国际民航组织将这笔由于利息收入而增加到 153 万加元的款项确定为计划资产，并记录了员工福利负债的减少和精算损益。
89. 根据 IPSAS 39，计划资产的定义是长期员工福利基金持有的资产和符合条件的保险单持有的资产。由于决定不是将资金数额支付给医疗福利计划，而只是将其分配给循环基金（在国际民航组织内合并的内部基金），根据 IPSAS 39，该基金不符合实际计划资产的条件。没有向医疗福利计划基金支付任何款项，也没有对医疗福利计划基金记录任何相关负债。
90. 前任外部审计员定期监测精算负债的水平。本组织未实施一些旨在采取结构措施以减少精算负债供资不足的建议，这些建议已完结。前任外部审计员提请理事会注意，国际民航组织今后的预算将受到员工福利支出大幅增加的影响。

瑞士联邦审计署的评估

瑞士联邦审计署在经过详细审查之后得出结论，所作的精算假设是合理的，符合《国际公共部门会计准则第 39 号》。

循环基金不符合作为实际计划资产的条件，必须予以转回。1 530 000 加元的数额被报告为更正的审计差额（参见§ 115）。

医疗福利计划对本组织来说是一个潜在的财务风险，因其未获供资。因此，需要逐年对其进行监测。在不发表正式建议的情况下，瑞士联邦审计署请国际民航组织密切监测这一情况。

年假

91. 与年假余额有关的负债是采用精算方法计算的，其中包括一些假设，如加薪、对年假余额变化的预期等。年假是根据迄今为止的服务天数发放的，可以在下一年度的任何时候使用。它代表了普通的假期余额。
92. 对年假负债的精算是基于截至 10 月 31 日的人口数据。考虑到负债应最好体现截至 12 月 31 日的负债，使用截至 12 月 31 日的数据将显示截至该日期的实际年假余额的更准确结果。年假负债的任何变动都通过财务执行情况表予以记录，因此会受到所用假设变化的影响。

瑞士联邦审计署的评估

通过精算计算方式来计算年假很复杂，年假精算假设的变化对净结果有很大影响。年假负债可以用更简单的方式计算。截至 12 月 31 日的年假数据可以乘以相应员工的工资数额。这种计算方法在《国际公共部门会计准则》下也是有效的，而且效率更高。

建议 19（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织分析是否需要对年假负债进行精算计算，或者需要在年底进行更简单的应计计算。

秘书长的评论

国际民航组织对外部审计员的建议表示感谢，但目前不得不拒绝接受这一建议。国际民航组织与 AON Hewitt 签订了精算估值服务协议，涵盖了 2021 年账户的离职后健康保险、年假和离职回国补助金的估值。AON 公司一直提供令人满意的服务，考虑到他们对适用的精算假设的专业评估，AON 公司对年假的计算被认为更加精确。

单位：财务处

联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF）

93. 国际民航组织通过其员工作为成员组织隶属于联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF）。与离职后健康保险计划相反，国际民航组织没有考虑该养恤金计划的养老金负债。由于联合国合办工作人员养恤基金无法单独计算受保人或组织的养恤金义务，从而不被视为《国际公共部门会计准则第 39 号》规定的固定福利计划。因此不可能对国际民航组织承担的相应风险作出可靠估计。正因如此，国际民航组织的财务状况表中没有出现养恤金计划的精算负债。

94. 联合国养恤金计划的特点在财务报表的附注中作了概述（第 2.10.5 章）。联合国合办工作人员养恤基金的结论是，截至 2019 年 12 月 31 日，未曾需要根据《养恤基金条例》第 26 条进行短缺缴款。如果将来因精算短缺而援引第 26 条，则需要国际民航组织进行短缺缴款。这种情况对本组织来说是一种潜在的财务风险。

向缔约国/服务提供国政府提供的信贷

95. 国际民航组织管理着三个基金，用于核算根据与某些国家政府达成的协议和安排进行的财务交易。这些基金的余额为 1 594 000 加元，是由金融交易和多年来积累的许多汇率差异造成的。瑞士联邦审计署注意到，只有部分未结清的余额总额向政府进行了通报。

瑞士联邦审计署的评估

各国政府没有确认这些账户中的余额，这对应支付给这些政府的款项的准确性构成了风险。

建议 20（第 2 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织每年增加一次向缔约国/服务提供国政府通报贷方未付余额总额的做法。

秘书长的评论

部分接受这一建议。目前正在编制年度通知，其中反映了账户贷记给缔约国/服务提供国政府的部分未清余额。在实施《国际公共部门会计准则》标准和适用合并标准后，源自汇兑损益的历史余额与应付给服务提供国政府的贷项合并了起来。这些账户的剩余余额将重新分类，以更好地反映账户的性质和实质内容。

单位：财务处/运输局（合资联营）

目标日期：2022 年 3 月 31 日

技术合作项目

项目协议的捐助

96. 瑞士联邦审计署审计了与政府或政府组织（“客户”）签订的技术合作项目协议方面的交易会计。这些合同的起草方式是为了最大限度地减少国际民航组织作为客户的中间人的风险。（项目聘用的）国家专业人员的雇佣合同由客户签署，国际民航组织不能被视为联合雇主或替代者。人员选择的最终决定权仍在客户手中。国际民航组织支付国家专业人员的工资，条件是客户要有足够的预付资金。根据国际民航组织的会计原则，支付给国家专业人员的款项在财务报表中列为人事费和收入。

97. 对于采购服务协议，国际民航组织仅为客户提供并代表客户行事，不应对与履行此类合同有关的任何形式的索赔承担责任。客户同意对本组织进行赔偿并使其免受损害。
98. 然而由于过去发生的事件，人们认为这项活动给国际民航组织带来了运营或财务风险。例如在一个重大项目中，国际民航组织参与了设备供应商和客户之间的仲裁程序。国际民航组织不得不预付法律顾问的一些费用。在其他项目中，国际民航组织被要求获得额外经济福利的当地员工起诉。

评估

瑞士联邦审计署没有发现技术合作项目收入会计方面的错报。在技术合作项目框架内签署的合同排除了国际民航组织的先验负债和财务风险。如上所述，本组织在此类项目中承担着运营和财务风险。出于这一原因，根据《国际公共部门会计准则第9号》，技术合作项目不符合转手协议的条件，而是在国际民航组织的财务执行情况表中予以核算。国际民航组织同意在财务报表附注中披露国家专业人员的人事费用。2021年的财务报表应考虑在财务执行情况表中列报这些数额。

诉讼和仲裁

99. 国际民航组织面临与技术合作项目有关的各种诉讼案件。特别是一项重大争端涉及代表一个成员国的采购合同。缔约双方互相抱怨没有遵守其承诺。该案已提交国际仲裁。只要仲裁员尚未作出决定，国际民航组织就一直以信托形式持有为该项目预收的530万加元现金。国际民航组织已从行政和业务服务费用基金承付了约20万加元的资金，用于初步支付外部律师的法律费用和其他费用。根据法律局的评估，本组织不承担与该案件有关的额外财务风险。因此，国际民航组织没有记录任何拨备金，也没有在财务报表附注中予以披露。
100. 此外，国际民航组织还面临着先前技术合作项目员工提出的若干法律纠纷。他们要求支付超出其合同规定的考虑范围的额外款项。国际民航组织认为这些索赔没有根据，因此没有记录任何拨备金。
101. 最后，国际民航组织面临着联合国上诉法庭（UNAT）和上诉委员会对与前员工的各种纠纷提出的若干索赔，以及各种内部调查。国际民航组织已经记录了一笔拨备金以支付这些案件。

瑞士联邦审计署的评估

对索赔和仲裁案件的会计处理符合《国际公共部门会计准则》。瑞士联邦审计署认为国际民航组织所作的估算是可信的。关于或有负债附注中披露案件的情况尚有待改进。财务报表的读者会有兴趣了解关于仲裁案件和前员工向联合国上诉法庭或上诉委员会提出的未决索赔的全面评论。

其他自愿捐助

102. 瑞士联邦审计署发现自愿捐助合同的会计处理方面存在的各种缺陷（参见§ 48），从而导致 2020 年财务报表中的重大错报。
103. 对于符合条件且不必向捐助者退还款项的非交换交易，国际民航组织将 7 269 000 加元记入净资产贷方，但未在财务执行情况表中记录任何收入。国际民航组织更正了会计处理做法（参见§ 115）。
104. 瑞士联邦审计署确认了一份应在签字时入账的合同，初始金额为 2 188 000 加元。该合同在财务状况表中的记录缺失。截至 2020 年 12 月 31 日，该合同的剩余价值为 1 668 000 加元。由于应收款和负债款额相等，因此对净结果没有影响。该交易被报告为未更正的审计差额（请参阅§ 115）。

净资产

105. 到 2020 年底，拨款结转额为 33 488 000 加元。这一数额包括秘书长职权范围内的 12 690 000 加元和理事会职权范围内的 11 100 000 加元。理事会尚未批准这一结转。国际民航组织认为将在 2021 年 6 月的会议上作出这一批准。如果（部分或全部）拒绝，则必须更正 2020 年财务报表。

评估

理事会职权范围内的 11 100 000 加元可继续留在 2020 年财务报表内的累计赤字中，并在理事会于 2021 年批准后转入储备金。

现金流量表

106. 瑞士联邦审计署发现了现金流量表中的一些错报，在审计过程中已对这些错报进行了调整。这些发现结果涉及自愿捐助的非现金交易的分类（7 269 000 加元，请参见§ 103）、2019 年 1 月 1 日的期初现金余额（122 850 000 加元，请参见§ 71）和其他小的分类和列报项目。

预算与实际金额的对照

107. 预算与实际数额的对照包括两个报表和附注中的补充信息。这些附表提及财务报表、未经审计的表格和秘书长报告中的其他一些数据。
108. 对于不了解情况的读者而言，这一列报很难理解。此外，国际民航组织需要作出大量努力来收集和汇编其编制工作所需的数据。

109. 瑞士联邦审计署请国际民航组织分析是否可以简化关于预算与实际金额对照信息的列报，同时仍符合《国际公共部门会计准则第 24 号》的要求。

实物捐助和服务

房舍租金

110. 国际民航组织受益于捐赠的总部和地区办事处房舍使用权。地方政府全部或部分承担位于其各自国家的房舍租金和维护费用。国际民航组织在附注 3.1 中提供了这些实物捐助的估计数。
111. 根据《国际公共部门会计准则》，免费或以非常优惠的条件使用房舍符合捐赠权利的条件（《国际公共部门会计准则第 23 和 31 号》）。这些权利必须按照与融资租赁或运营租赁类似的方式进行核算，具体取决于合同条款。如果该权利类似于运营租赁，则国际民航组织必须认列与在正常市场条件下租赁的估计金额相对应的捐助收入以及同等金额的租金支出。如果该项权利类似于融资租赁，则国际民航组织必须将财务状况表中该项权利的价值资本化为无形资产，并在负债项下记下相同金额。这些金额在合同期限内摊销。由于适用于资产和负债的会计原则可能有所不同，因此它们各自的摊销可能会导致时间差异，从而影响结果。

瑞士联邦审计署的评估

根据对房舍使用合同和其他辅助文件的分析，瑞士联邦审计署得出结论，这些交易的会计处理不完全符合《国际公共部门会计准则》。

在所有优惠条件下使用的房舍中，有一项交易符合类似融资租赁的权利。对于这项交易，国际民航组织本应在无形资产中激活权利，并在负债中进行对应。在签署租赁合同时，国际民航组织本应按照市场条件估计并激活财务状况表中的合同总价值，并在合同有效期内对其进行折旧。

其他交易符合类似于运营租赁的权利。对于这些交易，国际民航组织本应记录一笔捐助收入，并在租金支出项下记录一笔相同的金额。

总计来看，捐赠的权利相当于每年 29 373 000 加元的租金。这个数额是由国际民航组织估计的，没有得到房地产专家的支持。

建议 21（第 1 优先）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织编写一份关于以优惠条件租用房舍情况的详细分析，以确定捐赠的权利，并根据《国际公共部门会计准则》进行核算。将须考虑使用房地产专家。

秘书长的评论

由于以下一些原因，目前拒绝实施这一建议：

列报的一致性：关于东道国提供优惠条件的房舍租赁现行会计做法在财务报表附注中作了大量披露，自 2010 年采用《国际公共部门会计准则》以来一直如此。

易于理解：按公允市场价值计算的租金与所有其他相关信息一起作为东道国的实物捐助予以披露。财务报表的使用者很容易理解。

成本：需要由房地产估价公司对物业的租赁价值进行估价。在目前的三年期预算中，没有预见或编列有关经费预算。国际民航组织将在下一个三年期的预算中列入房地产专家的费用估计数和其他相关的实施费用，但这须经成员国批准。

效率：国际公共部门会计准则委员会不久将发布一份关于租赁的订正国际公共部门会计准则，其中将包括对特许租赁和其他安排的最新会计处理信息。国际民航组织打算密切监测这一新的《国际公共部门会计准则》的发展情况，并作出相应的修改。

总之，由于资金限制，在新的《国际公共部门会计准则》发布之前进行修改是不可能的，而且这样做将会效率低下，并会影响到信息的一致性和可理解性。

单位：财务处

金融工具

遗漏的披露

112. 在中期审计期间，瑞士联邦审计署发现遗漏了对金融工具的披露。这主要涉及《国际公共部门会计准则第 29 号》要求的对本组织具体财务风险进行定量和定性披露。国际民航组织努力完成了 2020 年财务报表在这方面的附注。在最终审计期间，瑞士联邦审计署发现了一些没有达到的额外披露要求。由于时间上的原因，这些项目不能列入 2020 年的财务报表。

瑞士联邦审计署的评估

关于金融工具的披露包括所需的主要内容，但并不完全符合《国际公共部门会计准则》的要求。国际民航组织应在明年完成相应的披露工作（参见§ 67）。

非加拿大银行评级

113. 国际民航组织在其信用风险分析中披露了其存放现金和投资的金融机构的评级。加拿大银行按评级（AA 或 A）进行分类，而非加拿大银行则被归类为“地区性”银行。

瑞士联邦审计署的评估

非加拿大银行也应按照有效评级类别予以分类。

审计差额

114. 包括遗漏在内的错误（无论是个别的还是累积的错误），如果可以合理地预期它们可能会影响财务报表使用者据此作出的经济决策，则视为重大错误。瑞士联邦审计署认为，个别错报数额如果超过 100 000 加元，则将其视为重大错报。如果错误总额超过 2 000 000 加元，则错误对整个财务报表解释的影响被视为是重大影响。

更正和未更正错报摘要

115. 瑞士联邦审计署发现了一些错报（审计差额），管理层在 2020 年财务报表审计期间对这些错报进行了更正。下文提到的其他不太重要的发现结果未作调整。总之，瑞士联邦审计署认为，未经调整的错报对财务报表没有重大影响，将其记账不会导致读者对国际民航组织的财务状况作出不同的评估。

说明	年度盈余/ (赤字) (加元)	累计赤字 (加元)
审计差额前的余额	(5 379 000)	(103 067 000)
<u>更正的审计差额</u>		
现金流量表中 2019 年 1 月 1 日期初现金余额的调整 (122 850 000 加元, 参见§ 71)	0	0
离职后健康保险的实际计划资产的冲销 (1 530 000 加元, 参见§ 89)	0	(1 530 000)
自愿捐助的重新分类调整 (7 269 000 加元, 参见§ 104)	7 269 000	0
更正审计差额后的余额	1 889 000	(104 597 000)
<u>未更正的审计差额</u>		
开发计划署应收余额的重新分类，从现金转为应收款项 (1 823 000 加元, 参见§ 72))。	0	0
自愿捐助合同的核算 (1 668 000 加元, 参见§ 104)	0	0
所有审计差额后的余额	1 889 000	(104 597 000)

信息不足或列报不正确

116. 瑞士联邦审计署发现了 2020 年财务报表披露中的一些重大错报，这些错报在审计期间得到了纠正。其他披露问题仍然存在。瑞士联邦审计署建议国际民航组织在 2021 年的财务报表中完成这些披露（参见§ 67）。

对先前建议的跟进

117. 在交接阶段，瑞士联邦审计署接管了前任外部审计员提出的并认为仍然未决的建议。在总共 57 项未决建议中，有 12 项在最终审计期间由瑞士联邦审计署完结，45 项仍然未决。管理层认为这些建议中有相当一部分已经完结。
118. 在对 2020 年财务报表进行审计期间，对众多未决建议都予以跟进并不完全可行。大多数建议源于绩效审计或特别审计，在财务审计期间无法充分跟进。一些建议的实施截止期限是 2021 年。瑞士联邦审计署将在即将进行的审计中继续采取其跟进程序。关于所有建议的详细信息见于内部监督办公室使用的工具“Symbiant”中。

被视为已完结的建议

119. 瑞士联邦审计署认为自上次审计以来以下建议已得到实施。

编号（Symbiant）	报告
EA/REP/2014 Rec 2	2014 年财务报表审计
EA/REP/2015/C Rec 1	管理层是否制定了有效行动以减少离职后健康保险精算负债？
EA/REP/2015/C Rec 2	管理层是否制定了有效行动以减少离职后健康保险精算负债？
EA/REP/2015/C Rec 3	管理层是否制定了有效行动以减少离职后健康保险精算负债？
EA/REP/2017/A Rec 8	2017 年财务报表审计
EA/REP/2017/C Rec 2	与外部方互动程序的效率和有效性
EA/REP/2017/C Rec 3	与外部方互动程序的效率和有效性
EA/REP/2017/C Rec 4	与外部方互动程序的效率和有效性
EA/REP/2018/A Rec 1	2018 年财务报表审计
EA/REP/2018/A Rec 4	2018 年财务报表审计
EA/REP/2019/A Rec 1	2019 年财务报表审计
EA/REP/2019/A Rec 2	2019 年财务报表审计

在瑞士联邦审计署跟进之后仍然未决的建议

120. 以下建议已得到跟进，并在 2020 年财务报表审计后被视为仍然未决的建议。

编号（Symbiant）	报告	2020 年审计期间的跟进行动
EA/REP/2017/B Rec 1	国际民航组织的网络安保框架	该建议尚未根据信息安保路线图得到充分实施。
EA/REP/2017/B Rec 3	国际民航组织的网络安保框架	该建议尚未根据信息安保路线图得到充分实施。
EA/REP/2017/B Rec 4	国际民航组织的网络安保框架	该建议尚未根据信息安保路线图得到充分实施。
EA/REP/2017/B Rec 5	国际民航组织的网络安保框架	该建议尚未根据信息安保路线图得到充分实施。
EA/REP/2018/A Rec 3	2018 年财务报表审计	迄今为止尚未进行新的精算研究。

2020 年审计期间未跟进的建议

121. 在 2020 年财务报表的审计过程中，未对财务和绩效审计产生的以下建议进行跟进，具体解释见 § 118。

编号（Symbiant）	报告
EA/REP/2016/A Rec 4	2016 年度财务报表审计
EA/REP/2016/A Rec 5	2016 年度财务报表审计
EA/REP/2016/B Rec 1	国际民航组织的招聘程序是否高效和有效？
EA/REP/2018/A Rec 2	2018 年度财务报表审计
EA/REP/2018/B Rec 1	采购服务的效率和有效性
EA/REP/2018/B Rec 2	采购服务的效率和有效性
EA/REP/2018/B Rec 3	采购服务的效率和有效性
EA/REP/2018/B Rec 4	采购服务的效率和有效性
EA/REP/2018/B Rec 5	采购服务的效率和有效性
EA/REP/2018/B Rec 6	采购服务的效率和有效性
EA/REP/2019/A Rec 3	2019 年度财务报表审计
EA/REP/2019/A Rec 4	2019 年度财务报表审计
EA/REP/2019/A Rec 5	2019 年度财务报表审计
EA/REP/2019/A Rec 6	2019 年度财务报表审计
EA/REP/2019/C Rec 1	国际民航组织的采购：如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 2	国际民航组织的采购：如何提高采购过程的效率和有效性

编号 (Symbiant)	报告
EA/REP/2019/C Rec 3	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 4	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 5	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 6	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 7	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 8	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 9	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 10	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 11	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 12	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 13	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 14	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 15	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 16	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 17	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
EA/REP/2019/C Rec 18	国际民航组织的采购: 如何提高采购过程的效率和有效性
(无 Symbiant 编号) 2	国际民航组织的道德操守框架
(无 Symbiant 编号) 4	国际民航组织的道德操守框架
(无 Symbiant 编号) 7	国际民航组织的道德操守框架
(无 Symbiant 编号) 8	国际民航组织的道德操守框架
(无 Symbiant 编号) 9	国际民航组织的道德操守框架
(无 Symbiant 编号) 1	人力资源管理的效率和有效性
(无 Symbiant 编号) 2	人力资源管理的效率和有效性
(无 Symbiant 编号) 3	人力资源管理的效率和有效性

* * *

122. 瑞士联邦审计署谨强调审计过程中体现出的出色合作和开放精神。瑞士联邦审计署对国际民航组织所有官员在其第一年约聘工作期间给予的礼遇表示感谢。

瑞士联邦审计署
(外部审计员)
2021 年 5 月 21 日, 伯尔尼



Eric-Serge Jeannet
副署长



Martin Köhli
能力中心主任

瑞士联邦审计署建议的优先排序

瑞士联邦审计署根据确定的风险（1 高风险，2 中等风险，3 低风险）对其建议进行优先排序。风险包括诸如无盈利的项目、违反合法性和规范性的行为、责任案件和名誉损害等。对风险的影响和发生的概率进行评估。

ISBN 978-92-9265-771-0

A standard linear barcode representing the ISBN number 978-92-9265-771-0.

9 789292 657710