

临时版本
2007年9月

大会通过的决议



大会 — 第36届会议

2007年9月18日—28日，蒙特利尔

国际民用航空组织

大会第 36 届会议通过的决议

临时版本

目录

决议	页码
A36-1	非洲航空安全全面的地区实施计划.....1
A36-2	采取统一战略解决与安全有关的缺陷.....2
A36-3	实施支助和发展（ISD）方案——安全.....4
A36-4	对 2010 年以后的国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP） 应用持续监测的方法.....5
A36-5	国际航空安全财务机制（IFFAS）.....6
A36-6	国家对外国运营人的航空运营人许可证的承认及对其运行的监视.....7
A36-7	国际民航组织关于安全和效率的全球规划.....8
A36-8	对某些事故和事故征候调查记录的不予公布.....11
A36-9	为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料.....12
A36-10	改进民用航空事故预防.....12
A36-11	无线电话通信中使用英语的能力.....14
A36-12	哈龙替代品.....15
A36-13	国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明.....16
A36-14	穿越极地航线的使用.....36
A36-15	国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明.....37
A36-16	大会失效决议.....50
A36-17	国际民航组织技术合作政策综合声明.....51
A36-18	关于航空保安行动计划的财务捐助.....56

A36-19	便携式防空系统（MANPADS）对民用航空造成的威胁·····	57
A36-20	国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明·····	58
A36-21	防止外来入侵物种的引入·····	67
A36-22	国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明·····	67
A36-23	以绩效为基础的导航全球目标·····	86
A36-24	国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫·····	87
A36-25	对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持·····	88
A36-26	国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明·····	89
A36-27	两性平等·····	94
A36-28	秘书长和理事会主席职位的任期限制 ·····	96
A36-29	2008 年、2009 年和 2010 年预算·····	97
A36-30	确认理事会为已加入《公约》的国家分摊普通基金会费 和为其确定周转金预付款方面采取的行动 ·····	99
A36-31	各缔约国对国际民航组织费用的分摊（确定分摊比额适用的原则）·····	99
A36-32	2008 年、2009 年和 2010 年普通基金的摊款·····	100
A36-33	缔约国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动·····	106
A36-34	周转基金·····	108
A36-35	对《财务条例》的修订·····	109
A36-36	批准本组织 2004 年、2005 年和 2006 年的账目及对其审计报告的审查·····	110
A36-37	批准 2004 年、2005 年和 2006 年财政年度国际民航组织 作为执行机构管理的联合国开发计划署项目相关帐目的核准及对 同时涵盖了联合国开发计划署账目的本组织财务报表审计报告的审查·····	111
A36-38	任命外部审计员·····	112
A36-39	行政和业务服务费用（AOSC）基金及普通方案预算的成本分摊研究·····	112

大会第 36 届会议通过的决议

临时版本

A36-1 号决议：非洲航空安全全面的地区实施计划

鉴于在国际民航组织领导下为减少非洲 — 印度洋（AFI）地区损害国际民用航空运行和进一步发展的严重缺陷而加强协调努力至关重要；

注意到国际民航组织理事会已通过制定非洲航空安全全面的地区实施计划（AFI 计划），为处理安全问题采取了步骤；

认识到非洲 — 印度洋地区许多缔约国可能没有技术或财务资源，来遵守《芝加哥公约》及其各个附件的要求，因而必须有赖于国际民航组织和其他利害攸关方的专业知识和协助；

认识到需要在国际民航组织主持下协调向非洲 — 印度洋地区国家提供援助的所有利害攸关方的各项活动；

认识到国际民航组织可能需要额外资源来成功地履行其协调作用；

考虑到国际社会有意愿协助非洲 — 印度洋地区以尽快赋予非洲航空安全全面的地区实施计划具体和实质性的内容；

大会：

1. 敦促非洲 — 印度洋地区各缔约国对实现非洲航空安全全面的地区实施计划的目的和目标并在实现进展方面保持透明度做出承诺；

2. 鼓励非洲 — 印度洋地区各缔约国加强跨地区的合作，以便通过地区和次地区项目使民用航空各领域的可用资源得到最佳利用，重点放在安全监督领域；

3. 指示理事会将按照全球航空安全计划(GASP)开展的差距分析产生的重点项目通报给各国、业界和捐助者；

4. 鼓励各缔约国、业界和捐助者开展各种项目，以解决通过符合非洲航空安全全面的地区实施计划中阐明的全球航空安全计划及其他各项原则的差距分析所确定的优先事项；

5. 指示理事会建立一种机制来接收愿意通过国际民航组织对计划进行协调所提供的自愿捐助或在非洲航空安全全面的地区实施计划内开展的实施活动；

6. 指示理事会对实施非洲航空安全全面的地区实施计划提供的捐助进行协调；

7. 指示理事会确保国际民航组织发挥更强有力的领导作用，协调旨在具体实现计划的目的和目标方面的各项活动、举措和实施战略，以便实现非洲 — 印度洋地区飞行安全的持续改善和向有关地区办事处划拨资源；

8. 指示理事会根据方案管理和业务计划原则和做法来执行非洲 — 印度洋地区计划；

9. 指示理事会在整个三年期期间监测和衡量非洲 — 印度洋地区的实施状况，并向下届大会报告所取得的进展情况；

10. 指示理事会确保不断发展新型工作关系，使总部各局室的能力与地区办事处、各缔约国和业界利害攸关方的资源相互结合。

A36-2号决议：采取统一战略解决与安全有关的缺陷

鉴于本组织的一项主要目标仍然是确保世界范围国际民用航空的安全；

鉴于确保国际民用航空的安全既是缔约国的集体责任也是其各自的责任；

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

鉴于在世界范围的基础上改进国际民用航空的安全要求所有利害攸关方的积极协作；

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

鉴于普遍安全监督审计计划（USOAP）的结果表明，有些缔约国尚未能建立令人满意的国家安全监督系统；

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

鉴于国际民航组织能够协调和便利向有需要的国家提供所要求的援助，旨在纠正通过国际民航组织普遍安全监督审计计划查明的缺陷；

鉴于建立了国际航空安全财务机制（IFFAS）来协助缔约国为与安全相关的项目提供资金，以纠正主要是通过普遍安全监督审计计划所查明的缺陷，否则他们不可能为此提供或获得必要的财务资源；

认识到并非所有缔约国均有必要的人员、技术和财务资源来充分进行安全监督；

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

认识到通过采取涉及所有缔约国、国际民航组织和民用航空运行中有关的其他各方的统一战略可以大大加强向在纠正安全监督审计中所查明的缺陷方面遇到困难的国家提供帮助；

认识到国际和地区组织进行的审计对增进安全所做出的贡献，包括那些与国际民航组织有协议的组

织，如欧洲航空安全机构（EASA）、国际航空运输协会（IATA）和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）；

认识到透明性和分享安全资料是安全的航空运输系统的基本原则之一；和

认识到充分掌握在一国运营的外国航空器的登记国和运营人所在国的身份，可以为监视那些运营提供至关重要的信息；

大会：

1. 敦促所有缔约国与其他缔约国分享可能影响国际空中航行安全的关键性安全资料，并便利获取所有有关的安全资料；

2. 鼓励各缔约国在履行其安全监督职能时，包括在公约第十六条所规定的检查期间，充分利用所能得到的安全资料；

3. 提醒各缔约国需要监视其领土之内的所有航空器，包括外国航空器的运行，并在必要时采取适当行动以维护安全；

4. 提醒各缔约国按照《芝加哥公约》第二十一条，以及理事会将制定的关于信息共享系统的规则，与国际民航组织共享关于航空器登记的有关资料；

5. 请秘书长继续增进普遍安全监督审计计划和与航空安全相关的其它组织之间的协调与合作；

6. 指示理事会制定并审议一项程序，在一个国家就遵守国际民航组织与安全相关的标准和建议措施方面出现较大缺陷时，根据《芝加哥公约》第五十四条 j) 款向所有缔约国说明情况，以便其他缔约国以适当与及时的方式采取行动；

7. 指示理事会推动关于地区和次地区安全监督系统的概念,包括地区安全监督组织；

8. 敦促各缔约国进一步开展并进一步加强地区和次地区合作，并在可行时，主动发展与其他国家、航空业界、空中航行服务提供者、金融机构和其他利害攸关方的伙伴关系来加强其安全监督能力，以便促进更安全的国际民用航空系统和更好地履行其各自国家的责任；

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

10. 鼓励各缔约国将提高航空安全作为国家、社会和经济重点、规划和运作的基本组成部分；

11. 请各缔约国使用国际民航组的服务，以解决与安全有关的缺陷；

12. 请那些为采取必要措施以纠正通过普遍安全监督审计计划所查明的与安全有关的缺陷，而在筹措资金方面遇到困难的缔约国，利用国际航空安全财务机制（IFFAS）金融机构,包括开发银行和其他捐助方提供资金的机会；

13. 要求理事会同发展银行和其他捐助方一道,就全球在航空基础设施和监督机制方面的缺陷制定一份年度报告,特别说明那些需优先处理的缺陷,以协助捐助方查明改进的机会并由各缔约方来分配支助;

14. 要求秘书长继续探讨办法,确定可在国家和地区一级采取的措施,以便支持各国发展 ATM 安全监督能力和程序;

15. 要求理事会指示秘书长确定一项任务,以制定关于民航当局安全方面的职能所需最佳人员配置水平的准则;

16. 指示理事会加强实施支助和发展 (ISD) 方案,确保其连续的有效性; 和

17. 宣布本决议替代 A35-7 号决议。

A36-3 号决议: 实施支助和发展 (ISD) 方案——安全

鉴于确保国际民用航空的安全既是缔约国的集体责任也是其各自的责任;

鉴于国际民用航空的安全也依赖于所有利害攸关方的积极协作;

鉴于有效实施全球航空安全计划 (GASP) 需要加强国际民航组织、缔约国、业界和所有其他利害攸关方的协作努力;

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

认识到大会第 35 届会议通过了关于采取统一战略解决与安全有关的缺陷的 A35-7 号决议; 和

认识到秘书长已采取步骤建立国际民航组织统一战略方案;

大会:

1. 指示理事会在以下基础上继续实施支助和发展 (ISD) 方案:

a) 关键安全信息的透明度和共享;

b) 促进建立地区安全监督系统和向各国提供援助;

c) 安全信息的分析与交流; 和

d) 与各缔约国、业界和其他利害攸关方建立伙伴关系,协调和便利向有需要的国家提供财务和技术援助,旨在纠正通过国际民航组织普遍安全监督审计计划查明的缺陷;

2. 指示理事会为加强实施支助和发展 (ISD) 方案而在本组织内查明和重新配置充分的资源并制定明确界定的目标;

3. 指示理事会进一步鼓励有能力的各国通过借调专家和提供其它资源来支持实施支助和发展方案，以成功实施该方案；

4. 指示理事会支持增强飞行安全信息交流（FSIX）数据库，以便利在各缔约国、行业界和其他利害关系方之间适当分享关键安全信息；

5. 指示理事会继续分析有关关键安全信息，以确定向有需要的国家提供援助的有效手段，并还要确定对那些尚未纠正安全缺陷的国家将采取的行动；和

6. 要求理事会向大会下届常会报告方案的总体实施情况。

A36-4 号决议：对 2010 年以后的国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）应用持续监测的方法

鉴于本组织的主要目标仍然是确保国际民用航空在全世界范围的安全；

鉴于促进执行国际标准有助于实现这一目标；

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

鉴于国际民航组织的普遍安全监督审计计划（USOAP）在完成第 A32-11 号和第 A35-6 号决议赋予的任务方面是成功的；

忆及安全监督的最终责任属于各缔约国，各缔约国应当持续地审查其各自的安全监督能力；

忆及大会第 35 届会议认识到，设立地区和次地区安全监督机构有可能，通过规模经济和促进更大范围的一致性，在很大程度上协助各国履行《芝加哥公约》规定的义务；和

认识到在现行审计周期于 2010 年结束后，需要处理普遍安全监督审计计划未来的性质和方向；

大会：

1. 表示赞赏秘书长继续成功地采用全面的系统做法实施了国际民航组织的普遍安全监督审计计划；

2. 指示理事会在现行审计周期于 2010 年结束后，对普遍安全监督审计计划做出适当修改，纳入安全风险因素分析的原则，包括相应的指导材料，在普遍的基础上对其加以运用，以持续不断地评估各国对于其安全监督义务的遵守情况并相应地调整审计规划工作和范围；

3. 指示理事会在可供考虑的各项备选方案中，审查将在现有审计周期于 2010 年结束时拟予实施的以持续监测概念为基础的新做法的可行性。在这样做时，理事会必须依然把附件 1——《人员执照的颁发》、附件 6——《航空器的运行》、附件 8——《航空器适航性》、附件 11——《空中交通服务》、附件 13——《航空器事故和事故征候调查》和附件 14——《机场》中所载关键安全规定作为核心要素；和

4. 要求理事会向大会下一届常会报告将于 2010 年开始的这一新审计作法的总体实施计划。

A36-5 号决议：国际航空安全财务机制（IFFAS）

鉴于依据《芝加哥公约》第四十四条，国际民航组织的宗旨和目标除其他外，是促进国际航空运输的规划与发展，以便确保国际民用航空安全而有序的增长，满足世界人民对于安全、正常和经济的航空运输的需要，以及提高国际空中航行中的飞行安全；

鉴于依据《芝加哥公约》第六十九条，如果理事会认为一缔约国的机场或空中航行设施不适合以安全、正常、高效和经济的方式经营国际航班，理事会将与直接有关国家和受影响的其他国家协商，以便找到补救这一局面的手段，并为此提出建议；

鉴于按照 A32-11 号决议，理事会已使普遍安全监督审计计划自 1999 年 1 月 1 日起生效，并已收到该计划下几乎所有缔约国的初步审计结果；

鉴于这些审计显示，一些缔约国不得不从国家其他优先事项中抽调紧缺的资源，以便实施有效的安全监督，而且这些国家需要不同程度的援助，以履行其安全监督责任；

鉴于为其机场和空中航行服务基础设施，包括这些基础设施的有关安全部分筹措资金时，大多数发展中国家在众多金融市场来源准入、特别是外国资本市场准入方面存在困难；

鉴于大会第三十三届会议对理事会为证明国际航空安全财务机制必要性所做的研究表示满意，并核准建立国际航空安全财务机制；

考虑到国际航空安全财务机制通过实施国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）确定的必要纠正措施，国际航空安全财务机制提供的援助已极大地促进实现加强航空安全的目标；和

鉴于国际航空安全财务机制在理事会的指导下继续为与安全有关的项目提供资金，并且理事会继续从国际航空安全财务机制的主管机构收到有关国际航空安全财务机制项目的实施情况的年度报告；

大会：

1. 表示感谢缔约国和国际组织对国际航空安全财务机制的捐款和认捐，并敦促各国和与国际航空有关的（民间和公共）国际组织、航空公司、机场、空中航行服务提供者、机体、发动机和航空电子设备制造商、宇航工业的其他成员以及民间社会向国际航空安全财务机制做出自愿的财务或实物捐助；

2. 请那些为采取必要措施以纠正通过作为全球航空安全计划（GASP）一部分的国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）所查明的与安全有关的缺陷，而在筹措资金方面遇到困难的缔约国，利用国际航空安全财务机制可以提供的援助，通过直接供资或作为对其他供资来源的促进和催化，为此类措施筹措资金，以便确保在全球保持所需要的航空安全标准；

3. 注意到国际航空安全财务机制自其建立以来所取得的稳定进展，以及为实施与安全有关项目所提供的宝贵服务；

4. 注意到国际航空安全财务机制的运作所处的各种局限，包括所发生的沉重行政费用；

5. 要求理事会通过不断监测国际航空安全财务机制在为与安全有关的项目供资方面的进展情况，支持国际航空安全财务机制顺利发挥作用，并继续努力促进和扩大国际航空安全财务机制，与此同时将各种费用减至最少；

6. 要求理事会尽一切努力从各国和其他捐助人募集对国际航空安全财务机制的捐助；

7. 要求理事会向大会下届常会提交关于国际航空安全财务机制活动的报告，其中包括绩效评估和经过审计的财务报表；和

8. 宣布本决议取代 A35-8 号决议。

A36-6 号决议：国家对外国运营人的航空运营人许可证的承认及其运行的监视

鉴于《公约》及其附件为缔约国建立一个以相互信任和承认为基础的民用航空安全系统提供了法律和运行框架，其中要求所有缔约国履行其义务，尽可能地执行标准和建议措施并充分地进行安全监督；

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求每个缔约国进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应在其管理和做法上求得可行的最高程度的一致；

忆及在承认其他缔约国颁发的证书和执照有效方面，以《公约》第三十三条及适用的标准为圭臬；

忆及各缔约国负有安全监督的最终责任，必须持续审查其各自的安全监督能力；

鉴于本组织的主要目标仍然是确保世界范围国际民用航空的安全；

忆及大会 A35-7 号决议，除其他外，敦促各缔约国分享关键性的安全资料，并提醒各国需要监视所有航空器的运行；

忆及 2006 年全球航空安全战略的民航局长会议呼吁各国把承认其他国家的证书和执照有效完全基于安全考虑，而不以获取经济利益为目的，以及除其他事项外，建议如下：

- a) 国际民航组织应制定指导方针和程序，以协助各国在承认证书和执照有效以及在监视其领土内的外国航空器运行方面，求得可行的最高程度的一致；
- b) 各国应根据《公约》并在不歧视的基础上制定运行规则，以规范在其领土内准许外国航空运营人入境及对其进行监视；
- c) 各国应在其双边航空运输协定中，根据国际民航组织制定的安全示范条款纳入安全条款；

鉴于《公约》确立了各政府必须遵守的基本原则，以确保国际航空运输服务能以有序、和谐的方式发展，因此，国际民航组织的目的之一是，支持让国际航空运输服务可以建立在机会均等、健全而经济的运行和各国相互尊重权利的基础之上，同时考虑到总体利益的原则和安排；

认识到在规范准许他国航空运营人入境的运行要求和措施方面的一致，可能对其运行的安全、效

率和正常带来不利的影响；和

认识到未经协调就制定关于监视他国航空运营人的国家政策和方案，可能会阻碍国际民用航空在社会经济发展方面的作用；

大会：

1. 提醒各缔约国需要完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs）对其运营人进行安全监督，以及要确信在其领土内飞行的外国运营人均受到其各自国家的充分监督，并在必要时采取适当行动以维护安全；

2. 敦促所有缔约国制定对由另一缔约国进行合格审定的运营人的运行进行批准和监视的要求和程序，并在必要时采取适当行动以维护安全；

3. 敦促所有缔约国在其双边航空运输协定中加入航空安全条款，并考虑到理事会于 2001 年 6 月 13 日通过的决议中所附的示范条款；

4. 敦促各缔约国承认其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而颁发的航空运营人许可证（AOC）有效，条件是，颁发该许可证的要求须等于或高于附件 6 第 I 和第 III 部分第 II 节所规定的最低适用标准；

5. 敦促秘书长继续制定指导方针和程序，以核实承认证书和执照有效的条件，并与《公约》第三十三条和适用的标准保持一致；

6. 敦促缔约国制定规范准许外国航空运营人进入其领土的运行规则，这要以《公约》为依据，以不歧视为基础，与国际民航组织的标准、指导方针和程序保持一致，而且充分考虑把各缔约国和运营人的成本和负担减至最少的必需性；

7. 敦促各缔约国避免单方面就规范准许其他缔约国运营人的入境实施具体的运行要求和措施，因为这可能对国际民用航空的有序发展带来不利的影响。

A36-7 号决议：国际民航组织关于安全和效率的全球规划

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

鉴于为实现这一目标，本组织尤其在安全和效率领域制定了战略目标；

认识到一个全球框架对于支持国际民航组织战略目标的重要性；

认识到基于该全球框架的地区和国家计划和举措对于有效实施的重要性；和

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

大会：

1. 决定国际民航组织应当实施全球航空安全计划（GASP）和全球空中航行计划（GANP）并保持其常新，用以支持本组织的相关战略目标。
2. 决定应当与所有有关的利害关系方密切合作与协调来实施这些全球计划并保持其常新；
3. 决定这些全球计划应当提供一个框架，在此框架内将制定和实施地区、次地区和国家实施计划，从而确保旨在增强国际民用航空安全和效率的努力得以协调一致；
4. 要求各国并请其他利害关系方合作，根据全球计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；
5. 指示理事会向今后的大会常会提供关于全球计划的实施和演变情况的报告；和
6. 指示秘书长在国际民航组织公共网站上提供全球计划。
7. 宣布本大会决议取代关于国际民航组织全球航空安全计划（GASP）的大会 A33-16 号决议。

附录 A

全球航空安全计划

重申本组织的首要目标仍然是提高全世界国际民用航空的安全；

认识到安全是国际民航组织、各缔约国和所有其他利害关系方所共同分担的责任；

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

认识到安全框架有必要继续进行演变，以确保其在不断变化的管理、经济和技术环境中持续保持有效性和高效率；

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

认识到有必要保持公众对航空运输的信心；

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

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

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

注意到国际民航组织为解决与安全有关缺陷而制定的统一战略；和

注意到理事会于 2007 年 7 月 18 日接受了经修订的全球航空安全计划（GASP）；

大会：

1. 强调有必要在世界所有地区都减少航空运输运行中致命事故的数目和比率，尤其是在事故率远远高于世界平均值的地区；

2. 敦促各缔约国和业界采用全球航空安全计划和全球航空安全路线图的原则和目标，并且与所有有关的利害攸关方携手合作实施其方法论，以减少航空器事故数量和比率；

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

4. 敦促缔约国通过下列方式强化全球航空安全框架：

a) 在各国、所有其他航空利害攸关方和广大公众之间分享适当的有关安全的信息；

b) 在整个航空业内迅速实施安全管理系统，以补充现行的管理框架；

c) 通过创造这样一种环境，即鼓励和促进报告和分享信息并在报告缺陷之后及时采取补救行动，推动建立一种公正文化；和

d) 根据要求向国际民航组织报告事故和事故征候数据；

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

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

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

附录 B

全球空中航行计划

鉴于增强航空运行的效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

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

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

大会：

1. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动；
2. 敦促各缔约国、业界和供资机构为协调的实施全球空中航行计划提供必要的支持，避免重复努力；
3. 指示理事会确保根据运行和技术方面的进一步发展情况，与各国和其他利害攸关方紧密协作，持续保持全球空中航行计划处于最新状态；和
4. 敦促理事会促进以全球空中航行计划为依据来制定地区、次地区和国家计划并监测其实施。

A36-8 号决议：对某些事故和事故征候调查记录的不予公布

鉴于本组织的主要目标依然是确保全世界国际民用航空的安全；

鉴于至关重要是认识到事故和事故征候调查的目的不是追究过错或责任；

认识到必须向事故调查者提供所有相关资料，以促进查明事故和事故征候原因，从而能够采取预防行动；

认识到事故的预防对于保证对航空运输的继续信任是至关重要的；

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

认识到避免某些事故和事故征候记录受到不当利用对于确保未来调查中继续获取事故调查的所有相关资料是至关重要的；

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

大会：

1. 敦促各缔约国审查和在必要时调整其法律、规章和政策，以遵照附件 13 第 5.12 段，保护某些事故和事故征候记录，以减轻事故和事故征候调查的障碍，并考虑附件 13 附篇 E 中所载国际民航组织颁布的保护安全数据收集和处理系统的资料的法律指导；和
2. 指示理事会就此事项向大会下一届会议提交一份进展报告。
3. 宣布本决议取代 A33-17 号决议。

A36-9 号决议：为提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料

鉴于本组织的主要目标依然是为了确保全世界国际民用航空的安全；

意识到安全资料在航空系统利害关系人之间自由流通的重要性；

意识到保护安全资料免于不当使用对于确保继续得到所有相关的安全资料极其重要，以便能够采取恰当和及时的预防行动；

关注到安全资料被用于惩戒和执法行动以及允许作为诉讼证据这一趋势；

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

虑及将安全资料用于同安全无关的目的可能妨害提供这类资料，而对航空安全产生不利影响；

考虑到需要在保护安全资料和正常司法要求之间实现平衡的必要性；

意识到技术进步已经使新的安全数据收集、处理和交换系统成为可能，为提高航空安全产生了必不可少的多种来源的安全资料；

注意到现行的国际法律和许多国家的国内法律和规章未能以适当的方式充分地解决保护安全资料被不适当使用的问题；和

注意到国际民航组织颁布了法律指导，旨在协助各国制定国内法律和规章，以保护来自安全数据收集和处理系统的资料，同时兼顾各国的正常司法。

大会：

1. 敦促所有缔约国审议其现行立法和做出必要调整，或者制定法律和规章，尽可能地根据附件 13 附篇 E 中所载的国际民航组织制定的法律指导，以适当方式保护所有来自安全数据收集和处理系统的资料；

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

3. 指示理事会就这一议题向大会下届常会提出进展报告；和

4. 宣布本决议取代 A35-17 号决议。

A36-10 号决议：改进民用航空事故预防

鉴于本组织的主要目标依然是确保全世界国际民用航空的安全；

鉴于至关重要，对无论何处发生的航空器事故和事故征候，都要迅速而彻底地进行调查和报告，

而且从调查中得出的教训，包括安全建议，要迅速传达到其他有关缔约国和国际民航组织，以利预防目的；

鉴于实施规章的努力本身并不足以降低事故发生率；

注意到重复的事故类型继续发生在全世界的航空运输运营中；

认识到未来数年内航空运输运营量预计会大量增加；

认识到伴随着运营的预计增长，过去几年来相对没有变化的事故发生率趋势可能导致每年事故数量的增长；

认识到有效的事故预防存在许多挑战，需要更有效地查明和纠正航空危险和系统缺陷，以便加强管理工作，进一步减少全世界事故数量和降低事故发生率；

认识到开放性的安全调查系统依赖于非惩罚性行动和秘密保证的原则；

认识到一些国家已经采取非惩罚性的事故预防活动，以补充其安全管理方案；和

认识到共享来自调查系统的安全资料依赖于所有国家遵守支持产生该资料的非惩罚性保证和秘密保证。

大会：

1. 要求各缔约国重申其对民用航空安全所作的承诺；

2. 敦促各缔约国遵照《国际民用航空公约》附件 13 的规定，采取迅速行动调查和报告航空器事故和事故征候，并将有关资料，包括安全建议，传送给其他有关缔约国和国际民航组织，以便各国和国际民航组织做出更加有效的事故预防努力；

3. 敦促各缔约国进行各种努力，加强事故预防措施，特别是在人员培训、信息反馈和分析方面，并实施自愿和非惩罚性的报告制度，以便应对民用航空的预期增长和复杂性提出的管理飞行安全方面的新挑战；和

4. 敦促各缔约国与国际民航组织和能够做到的其他国家合作，制定和实施事故预防措施，以便集中技能和资源，使整个民用航空的安全达到一致的高水平。

5. 敦促接收来自另外一个国家安全调查系统的安全资料的所有国家，遵守提供国生成该资料所依据的保密制度和公开原则；

6. 宣布本决议取代第 A31/10 号决议。

A36-11 号决议：无线电话通信中使用英语的能力

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

认识到语言规定强化了在所有规定情况下使用国际民航组织标准化用语的要求；

认识到各缔约国已做出大量努力，以便在 2008 年 3 月 5 日前遵守语言能力要求；

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

认识到一些国家将需要超出适用日期的额外时间才能实施语言能力规定；

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

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

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

大会：

1. 敦促各缔约国在规定的情况下使用国际民航组织的标准化用语；
2. 指示理事会通过订立全球协调一致的语言测验标准，支持各缔约国实施语言能力要求；
3. 敦促适用日期前无法遵守语言能力要求的缔约国根据下述相关做法和国际民航组织的指导材料，在国际民航组织网站上登载其对参与国际运行的驾驶员、空中交通管制员和航空电台报务员的语言能力要求的实施计划，包括必要时其缓解风险的临时措施；
4. 指示理事会就制定实施计划向各国提供指南，包括有关风险缓解措施的解释，以使各缔约国得以按实际可能尽快公布其计划，但必须是在 2008 年 3 月 5 日之前；
5. 敦促各缔约国根据公约第四十条，对尚不符合国际民航组织语言能力要求的驾驶员在其管辖的空域内，免除准许要求，期限不超过 2008 年 3 月 5 日适用日期之后三年，但条件是颁发执照或准其有效的国家已经将其实施计划提供给了所有其他的缔约国；
6. 敦促各缔约国对本国从事商业或通用航空运行的运营人，不限制其进入空中交通管制员或无线电台报务员尚未满足语言能力要求的其他国家所管辖或负责的空域，期限不超过 2008 年 3 月 5 日适用日期之后三年，但条件是这些国家已经将其实施计划提供给了所有其他的缔约国；
7. 敦促各缔约国按国际民航组织的要求提供有关其语言能力要求实施水平的数据；

8. 要求理事会向大会下一届常会提交一份关于国际民航组织语言能力要求实施情况的报告；和
9. 宣布本决议取代 A32-16 号决议。

相关做法

缔约国 2008 年 3 月 5 日前不能符合语言能力要求的，应当：

1. 制定语言能力要求实施计划，包括以下内容：
 - a) 其国家规章采纳语言能力要求的期限；
 - b) 建立语言培训和评估能力的期限；
 - c) 描述实现对语言能力要求的完全遵守前将予采行的按风险排定优先的临时措施；
 - d) 签发执照以说明持照人语言能力级别的程序；和
 - e) 指定一个关于英语能力实施计划的国家协调人；
2. 通过在国际民航组织网站上进行登载，将其语言能力实施计划按实际可能尽快提供给所有其他缔约国，但必须是在 2008 年 3 月 5 日之前；
3. 向国际民航组织通知其与英语能力标准和建议措施之间的差异；和
4. 在航行资料汇编涉及提供空中航行服务的部分公布其与语言能力要求的差异。

A36-12 号决议：哈龙替代品

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

认识到有许多工作有待完成，因为哈龙的供应日益减少，环境人士对航空业方面缺乏实质进展日渐关切；

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

认识到在能够使用替代品之前，每种哈龙的使用必须符合与航空器有关的严格规定；

认识到尽管在航空器操作的若干方面发展哈龙替代品已经取得一些进展，但在防火剂的用量最多的货舱的哈龙替代品方面依然没有做出实质进展；和

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

的替代品；

大会：

1. 同意迫切需要为民用航空研发和实施哈龙替代品；
2. 敦促各国通知其航空器制造商、航空公司、化学剂供应商和灭火用品公司以更快的步伐迈向在发动机和辅助动力装置、手持灭火器和盥洗室中采用哈龙代用品；和为发动机/辅助动力装置和货舱查明其他哈龙替代品；
3. 请理事会考虑在 2011 年授权规定使用哈龙替代品于：
 - 新生产的航空器的盥洗室；和
 - 已经提交型号合格证的新的申请的航空器的盥洗室、手持灭火器、发动机和辅助动力装置。
4. 请理事会考虑在 2014 年授权规定新生产的航空器的手持灭火器使用哈龙替代品；
5. 鼓励国际民用航空组织继续就民用航空使用哈龙替代品的问题与国际航空器系统防火工作组和通过联合国环境规划署（UNEP）臭氧秘书处的技术和经济评估小组的哈龙技术备选办法委员会与臭氧秘书处合作；和
6. 决定理事会应向大会下届常会报告民用航空在使用哈龙替代品方面做出的进展。

A36-13 号决议：国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明

鉴于大会 A15-9 号决议决定在设立技术委员会的大会每届会议上通过在该届会议结束时最新的、具体针对空中航行的持续政策的综合声明；

鉴于大会 A35-14 号决议附录 A 至 X 通过了大会第三十五届会议结束时存在的、具体针对空中航行的持续政策和相关做法的声明；

鉴于大会审查了理事会关于修订 A35-14 号决议附录 A 至 X 中包括的持续政策和相关做法的声明的提案，并对声明进行了修正，以反映第三十六届会议期间做出的决定；和

鉴于特此废止 A35-14 号决议中的持续政策声明；

大会：

1. 决定：
 - a) 本决议所附附录构成大会第三十六届会议闭幕时存在的、本组织关于空中航行的持续政策和相关做法的综合声明；和
 - b) 附录中各项政策的相关做法，构成意在促进和确保各项政策得到实施的指导意见；和

2. 宣布本决议取代 A35-14 号决议及其附录 A 至 X。

附录 A

标准和建议措施 (SARPs) 及空中航行服务程序 (PANS) 的制定

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

鉴于大会认为制定若干履行《公约》这些规定时应予遵循的政策是可取的；和

鉴于“标准”和“建议措施”两词具有下列含义：

- a) 标准 — 有关物理特征、形态、材料、性能、人员或程序的任何规范，其统一适用被认为是对国际空中航行的安全和正常所必需的，而且各缔约国将按照《公约》予以遵守；如果不可能遵守，必须依照《公约》第三十八条通知理事会；和
- b) 建议措施 — 有关物理特征、形态、材料、性能、人员或程序的任何规范，其统一适用被认为有利于提高国际空中航行的安全、正常或效率，而且各缔约国将按照《公约》尽力加以遵守；

大会决议如下：

1. 标准和建议措施及空中航行服务程序应当在必要时加以修订，以反映不断变化的要求和技术，从而除其他外，为地区规划及设施和服务的提供奠定坚实的基础；
2. 在遵守前款规定的前提下，标准和建议措施及空中航行服务程序应当保持高度稳定，以使各缔约国得以保持其国家规章的稳定性。为此目的，修订应当限于对于安全、正常和效率具有重要意义的修订，编辑性修订则仅应当在关系重大时进行；
3. 标准和建议措施及空中航行服务程序应当用简明扼要的语言起草。标准和建议措施由规定功能和性能要求并规定必需的安全水平、效率和可互用性的广义的、成熟的和稳定的条款组成。由国际民航组织制定的辅助性技术规范应当尽可能置于单独文件中；
4. 在标准和建议措施、程序及指导材料的制定中，国际民航组织应该在适当的最大程度上，并经过适当的核查和确认过程，利用其他得到承认的标准制定组织的工作。这些其他标准制定组织制定的材料，理事会可能认为在符合国际民航组织的要求方面是适宜的；在这种情况下，国际民航组织的文件应该参考此类材料；
5. 在符合安全和正常的要求范围内，规定设施和服务提供的标准应当反映出此类设施和服务的运作要求与提供它们的经济含义之间适度的平衡；
6. 在理事会采取行动之前，应当就修订标准和建议措施及空中航行服务程序的提案与各缔约国进

行协商，但理事会认为必须采取紧急行动的除外。此外，经过适当的核查和确认过程，理事会可以不经与各国协商而就技术规范采取行动。然而，此类材料应当应要求提供给各国；

7. 标准和建议措施及空中航行服务程序修订的适用日期的确定，应当保证各缔约国有足够的时间加以实施；和

8. 除非非常情况另有要求，对附件和空中航行服务程序修订的适用日期的确定，应当避免让缔约国在一个日历年内修订其国家规章超过两次。在任何可行的情况下，在适用上述规定时，任一附件或空中航行服务程序文件的修订均不得超过一日历年一次。

相关做法

1. 理事会应该确保标准和建议措施及空中航行服务程序的规定相互完全一致。而且，理事会应该尽力改进载有尤其有关复杂系统及其有关应用的标准和建议措施、空中航行服务程序及其他有关规定的国际民航组织文件的制定、提交和有用性。为此目的，理事会应该促进广义的系统等级、功能和性能要求的制定和维持。理事会应该继续寻求更为恰当的方式来制定、处理和散发技术规范。

2. 各缔约国应该对标准和建议措施及空中航行服务程序的修订提案发表充分、详细的意见，或至少对其内容表示同意或不同意。为此，应该给各缔约国至少三个月时间。而且，各缔约国应该至少提前三十天收到准备核准或通过未与其进行协商的详细材料的通知。

3. 应该给各缔约国整三个月时间，用于通知不赞成已通过的对标准和建议措施的修订，在确定通知不赞成的日期时，理事会应该考虑到发送已通过的修订和收受各国的通知所需要的时间。

4. 在应用上述决定条款 8 的规定时，理事会应该确保在任何可行的情况下，对附件和空中航行服务程序修订的相继共同适用日期之间的间隔至少为六个月。

附录 B

世界范围的空中航行会议

鉴于召开世界范围空中航行会议是国际民航组织的重要职能，并需要各缔约国和本组织的大量人力和财力的支出；和

鉴于有必要确保从这些会议中取得最大效益，而不给缔约国或本组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 由理事会召集的所有缔约国可以在平等基础上参加的会议是促进解决具有世界意义问题，其中包括拟订附件和空中航行领域的其他基本文件的修订的主要手段；

2. 此类会议仅在有待解决的问题数量和重要性证明合理时和存在解决这些问题的建设性行动的可能性时召开，在此基础上召开的会议，也可以应要求就采取确定的行动时机尚未成熟的事项进行探索性讨论；

3. 对此类会议的组织应当妥为安排，以使指定的工作得以执行并能在有关技术专业之间进行适当的协调；和

4. 除非特殊情况需要，否则，不得在一个日历年内召开两次以上这类会议，而且接连召开的基本涉及同一技术专业的会议应至少间隔十二个月。

相关做法

1. 在决定将一事项提交世界范围的会议之前，理事会应该考虑与各国进行通信联系或利用专家组或空中航行研究小组等机制是否可处理这一事项，或是否有利于未来的会议随后对其采取行动。

2. 议程应充分明确地界定应予完成的任务并说明会议所需要的专业知识的种类。在包含一种以上技术专业的议程中，应该将要求的专业知识种类保持在与效率相一致的最低限度。

3. 为便利所有缔约国的参加，理事会应该对会议安排做出计划，以使对于各国技术官员的时间需求保持在与效率一致的最低限度。

4. 预定会期应该有足够的时间完成议程、研究以会议工作语文起草的报告和核准报告。会议之后，秘书处应该对会议报告做出任何必要的小的编辑性修改和排印错误的更正。

5. 核准的议程和主要支持性文件通常以航空邮寄方式发送，议程应该在会议召开之日至少十个月之前发送，主要支持性文件应该在至少三个月之前发送；其他文件应该尽快发出。

附录 C

空中航行委员会（ANC）各专家组

鉴于航行委员会专家组经证明是推动专业技术问题的解决的有价值的媒介；和

鉴于有必要确保从航行委员会各专家组中取得最大效益，而不给缔约国或本组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 当有必要对航行委员会通过其他常设机构不能充分或迅速解决的专业技术问题提出解决办法时，应当在航行委员会设立各种专家组；

2. 专家组的职权范围和工作方案应当支持国际民航组织业务计划，简单明了并有时间表，而且应当予以遵守；

3. 应当定期审查航行委员会各专家组的工作进度，分派给专家组的工作一经完成，专家组即告解散。仅在航行委员会认为其有理由继续存在时，方可允许专家组连续存在四年以上。

4. 专家组的活动应当尽可能支持采用基于效绩的做法来制定标准和建议措施。

相关做法

应该将有关报告明确作为某个专家组的咨询意见提交给航行委员会，以免将其视为代表缔约国的看法。

附录 D

标准和建议措施（SARPs） 及空中航行服务程序（PANS）的执行

鉴于《国际民用航空公约》第三十七条要求每一缔约国进行合作，确保在采取统一办法能便利和改进空中航行的所有事项中，使规章和做法达到最可能高的一致性；

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

鉴于重要的是，要利用本组织一切可利用的手段鼓励和协助各缔约国克服其在执行标准和建议措施及空中航行服务程序中的困难；

大会决议如下：

1. 应通过一切可利用的手段鼓励和协助各缔约国执行标准和建议措施及空中航行服务程序；
2. 理事会应当对各缔约国的规章和做法与标准和建议措施及空中航行服务程序之间的差别加以监测，以便鼓励消除对于国际空中航行的安全和正常重要的或不符合国际标准目标的那些差异；和
3. 理事会应当对未予以执行的根源进行分析并采取适当行动。

相关做法

1. 在鼓励和协助各缔约国运用标准和建议措施及空中航行服务程序方面，理事会应该利用包括总部、国际民航组织地区办事处和联合国开发计划署的资源在内的一切现有手段。

2. 各缔约国应该继续并在必要时加强其努力，在其运营设施中运用与现行标准和建议措施及空中航行服务程序相符的做法和程序。在这方面，各缔约国应该考虑对使标准和建议措施及空中航行服务程序的规定付诸实施的国内程序进行修改是否切实可行，如果这种修改会加快或简化这种程序或使其更加有效。

3. 理事会应该敦促各缔约国通知本组织其国家规章和做法与标准和建议措施的规定之间存在的任何差异，以及其遵守标准和建议措施的日期。如果缔约国发现自己不能遵守任何标准和建议措施，就应该通知国际民航组织其未遵守的理由，包括在性质上或原则上所不同的任何适用的国家规章和做法。应该将收到的关于与标准和建议措施有差异的通知迅速发布在相关附件的补篇中。还应该要求各缔约国在其航行资料汇编中公布与标准和建议措施及空中航行服务程序的任何重大差异。

4. 在监测与标准和建议措施及空中航行服务程序的差异的过程中，理事会应该要求未曾或未完全向本组织报告标准和建议措施执行情况的缔约国进行报告。而且，理事会还应该要求未在其航行资料汇编中公布关于标准和建议措施及空中航行服务程序执行情况的信息的缔约国公布这一信息。

附录 E

国际民航组织技术手册和通告

鉴于通过国际民航组织获取的最新技术指导材料为各管理局规划标准和建议措施、空中航行服务程序和地区计划的实施提供了极有价值的帮助；

鉴于同等重要的是，有必要为技术进步所要求的人员培训和管理人员的知识更新提供适当的技术指导，从而提高空中航行服务质量和加强航空运行安全；

鉴于除了在国际民航组织主持下所做的之外，不存在在国际一级提供此类指导材料的令人满意的选择；和

鉴于维持国际民航组织的现行手册和酌情编写新的手册和通告从对技术和行政人员的要求的角度讲，是一项繁重的工作，其中包括相互冲突的优先事项和需要对秘书处的能力和出版做法采取特别措施；

大会决定优先进行国际民航组织现行技术手册内容的不断更新和技术进步所要求的对附加指导材料的编制，从而确保各缔约国在其实施标准、建议措施和空中航行服务程序以及规划和实施各项设施和服务方面取得最佳效果。

相关做法

1. 理事会应该在考虑到进一步提高现有安全水平的需要的基础上，不断审查国际民航组织技术手册和通告方案，以便确保必要的指导材料充分涵盖所有适当的技术领域。

2. 理事会应该寻求各种方式，以便在无不当延误和与例行出版物制作中的优先事项竞争的情况下，制作和出版适当的技术手册和通告。

附录 F

计量单位

鉴于为了国际空中和地面运行的安全，应该实现计量单位的统一；

鉴于重要的是，在国际民航组织空中航行出版物中以统一方式使用标准计量单位；和

鉴于附件 5 第四版规定在国际民用航空空中和地面运行中使用以国际单位制为基础的标准化计量单位制，但允许长期使用某些非国际单位制单位，和临时使用其余非国际单位制单位；

大会决议如下：

1. 应当鼓励各缔约国尽可能快地使其国家规章和做法与附件 5 的规定保持一致；和
2. 在国际民航组织的所有空中航行出版物中，计量单位应当以附件 5 所列相关单位加以表示。

附录 G

适航证、合格证书和飞行机组执照

鉴于《公约》第三十三条未明确界定对证书和执照给予承认的目的；

鉴于对在适用于航空器和飞行员的标准和建议措施生效之前，缔约国是否有义务承认其他缔约国颁发或核准有效的证书和执照，存在几种解释；和

鉴于对于某些航空器类别或飞行员等级而言，标准和建议措施可能需要多年才能生效，或对一些类别或等级不采用标准和建议措施可能被认为最为可行；

大会决议如下：

1. 由作为航空器登记国的缔约国颁发或核准有效的航空器的适航证和合格证书以及飞行机组执照，应当被其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而承认为有效，但须遵守《公约》第三十二条第二款和第三十三条的规定；和

2. 在关于特定航空器类别、等级或型别或飞行员等级的国际标准生效之前，作为航空器登记国的缔约国依据国家规章颁发或核准有效的证书和执照，应当由其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而给予承认。

附录 H

航空培训

鉴于令人满意的地面设施和服务的提供和运作以及标准和建议措施及空中航行服务程序的实施取决于高标准的人员培训；

鉴于由于缺乏足够的专门人才，各缔约国在这些事项上正在经历困难；

鉴于需要做出特别努力，以促进高标准的人员培训和协助缔约国满足其培训需要；和

鉴于本组织开办的培训研讨会是促进共同理解和统一运用标准和建议措施及空中航行服务程序的有效方式；

大会决议如下：

1. 应当鼓励和协助各缔约国维持高标准的航空人员培训，特别是对为国际空中航行提供服务和操作设施的那些雇员进行培训。为此目的，作为经常工作方案的一部分，本组织应当实施被称为国际民航组织航空培训方案*的持续培训方案；和

2. 国际民航组织航空培训方案应当遵循下列原则：

* 国际民航组织在联合国开发计划署和其他方案下提供的援助由 A16-7 和 A26-16 号决议指导。

- a) 航空培训是各缔约国的责任；
- b) 本组织应该对制定同安全和保安相关的方案给予高度重视；
- c) 应该鼓励和促进各缔约国之间在航空人员培训方面的相互援助，特别是在缺乏足够的培训可能对国际空中航行的安全、保安和正常产生不利影响的那些事项方面；
- d) 本组织应该就培训设施的运行监督向各缔约国提供咨询；和
- e) 本组织不应该参与培训设施的运作，但应该鼓励此类设施的经营人并向其提供咨询。

相关做法

1. 通过编写规范和指导材料、开办培训研讨会，以及通过直接咨询与协商，理事会应该协助缔约国：
 - a) 尽量使培训班的课程、方法和内容标准化，并建立适当的考试和证书颁发规定；
 - b) 使成绩评级符合国际标准；和
 - c) 运用以上 a) 和 b) 中所提及的标准，以便在运作实践和程序方面保持更大程度的一致性。
2. 应该持续关注对设施进行安装、操作和维护与服务方面需要提供所需技能时开设的专业的和高级的培训班。
3. 理事会应该鼓励各缔约国制定如下要求：
 - a) 在职培训，包括对已经完成基础培训、在被分配到负责的操作岗位之前仍需要取得实际操作条件下的实践经验的人员，助其熟悉相关的操作条件；在这方面，应该提请各国注意充分汲取各种技术合作和援助方案资源的可能性；和
 - b) 定期进修培训，特别是当引进新的设备、程序和技术时。
4. 理事会应该要求各缔约国为向其他国家进行传播的目的，提供关于其主办或在其国家所提供的能接受其他国家学员的航空课程种类的资料，其中包括更多细节的查询地址。同时，理事会应该向缔约国提供关于通过国际民航组织援助的、接纳其他国家学员的培训设施的所有相关资料。
5. 理事会应该敦促各缔约国在可行的范围内最大限度地利用在没有相应的国内学校的领域培训其航空人员的地区培训中心。为此目的，理事会应该鼓励各国为本地区其他国家的国民参加培训创造有利条件。

附录 I

航空系统和子系统的协调

鉴于为了普遍的经济利益，避免安装在航空器上或地面或空间设施上的设备所发挥的功能出现不必要的重复是适宜的；

鉴于通过对新的特定设备的一般功能规格与航空器上或地面或空间设施上的其他设备的规格进行协调，可能减少未来设备总体上的复杂性；

鉴于承认此类协调可能会遇到技术和操作困难，并必须考虑到成本效益和在不造成不应有损失的情况下逐步加以实施的必要性；和

鉴于航行委员会已在必要的范围内，对在其控制下的各种技术活动发挥了协调职能，并对各国向其提供的资料给予了应有的考虑；

大会决定紧密协调关于航空系统和子系统的工作，同时适当注意其相互关系，并考虑到运营要求、预期技术进步和运营成本/效益问题。

附录 J

包括地区补充程序在内的地区计划的制定

鉴于理事会制定出地区计划，规定各缔约国根据《公约》第二十八条提供或使用的设施、服务和地区补充程序；

鉴于地区计划需要随时修订，以反映不断变化的国际民用航空的需要；

鉴于国际民航组织已经确定了以全球空中交通管理运行概念和全球空中航行计划为中心来规划设施和服务的做法；和

鉴于设施和服务的规划应该支持基于绩效的规划做法；

大会决议如下：

1. 当地区计划显然不再符合国际民用航空当前和预期的要求时，将对其进行修订；
2. 当所需变化的性质允许时，将通过本组织和各缔约国以及有关国际组织之间的信函往来进行地区计划的相关修订；和
3. 在如下情况下，理事会可以授权地区一级制定和颁布此类修订：修订案与各国提供的服务和设施有关，且此类修订案：
 - a) 不代表理事会在地区计划中规定的要求有所改变；

- b) 不与国际民航组织既定政策相冲突；和
- c) 不涉及在地区一级无法解决的问题。

相关做法

1. 理事会应该确保地区计划的结构和格式应当与全球空中航行计划相一致，并支持基于效绩的规划做法；
2. 理事会应该在考虑到进一步提高现有安全程度的要求的情况下，持续审查不断变化的要求对地区计划的影响，以及及时确定是否需要对其做出任何修订。
3. 在评价任何地区计划修订的紧迫程度时，理事会应该考虑到缔约国安排提供任何必要的附加设施和服务所需的时间。
4. 理事会应该确保涉及新型设备采购的地区计划的实施日期与适当设备的及时提供切实有关。
5. 理事会应该确保应当开发地区计划电子数据库，并有支持性规划工具，以便提高效率并加速修订周期；
6. 理事会应该利用在各地地区设立的规划小组，协助保持地区计划和任何补充文件的最新状态。

附录 K

地区空中航行（RAN）会议

鉴于地区空中航行会议是确定各缔约国按照《公约》第二十八条预期应予以提供的设施和服务的重要工具；

鉴于这些会议需要各缔约国和本组织投入大量的人力和财力；

鉴于必须确保从这些会议中获取最大效益，而不给缔约国或本组织带来任何不应有的负担；和

考虑到地区空中航行规划通常都是由地区规划和实施小组（PIRGs）完成的；

大会决议如下：

1. 应当只为处理那些通过地区规划和实施小组不能适当处理的事项来召开地区空中航行会议；
2. 此类会议的召开及其议程应当以各有关地区的地区计划中存在或预期存在的具体缺陷为基础；
3. 应当为每次这类会议确定拟审议的地理区域（同时考虑到现有的和计划的国际航空运输和国际通用航空运营）、拟处理的技术领域和拟使用的语文；
4. 每次这类会议应当采用最适于处理议程和确保会议各部分之间的有效协调的安排；和

5. 当需要解决特定问题，特别是那些需要紧急解决的问题时，或当召开这些会议可减少必须召开全面地区空中航行会议的次数时，应当召开限制技术范围和/或地理范围的会议。

相关做法

1. 理事会应该尽力选在有关区域内的地点召开地区空中航行会议，并鼓励这些区域内的缔约国单独或联合作为东道主。

2. 已核准的议程和主要支持性文件，应该通过电子方式予以提供；议程在会议召开之日至少十个月前发送；主要支持性文件应该在至少三个月前发送。

3. 理事会应该确保向地区空中航行会议提供与其议程相关的运作和技术事项方面的适当指导。

4. 与会的每一缔约国应该在会议之前了解其航空运输经营人及其国际通用航空未来运营的计划，同时，了解在其登记册上的其他航空器的预期运输量以及这些各类航空对于设施和服务的总体要求。

5. 理事会在考虑到进一步提高现有安全等级的要求的同时，应该为地区空中航行会议并同时通过这些会议，促进最新规划标准的制定，而且这些标准应旨在确保地区计划满足运营要求并且具有经济上的合理性。

6. 理事会应该制定和维持详细而具体的指令，用于地区空中航行会议实施事项的审议。

附录 L

地区计划的实施

鉴于按照《公约》第二十八条，各缔约国承诺在其认为可行的情况下，提供促进国际空中航行所必需的空中航行设施和服务；

鉴于地区计划提出了对国际民用航空设施和服务的要求；和

鉴于地区计划实施中的任何严重缺陷可以影响国际航空运营的安全、正常和效率，因此应尽快消除；

大会决议如下：

1. 在缔约国的实施方案中，应当把提供缺少了它就可能对国际航空运营（包括持续运营）产生严重影响的设施和服务列为优先事项；

2. 本组织对于地区计划实施中存在的严重缺陷的确定、调查和行动应当在可行的最短时间内进行；和

3. 地区规划和实施小组应当查明地区计划及其实施中的问题和缺陷，并提出建议的补救措施。

相关做法

1. 理事会应该在考虑到进一步提高现有安全等级要求的情况下，全面而迅速地通知每一缔约国关

于提供依据地区计划适用于该国的空中航行设施和服务的建议。

2. 各缔约国应该编制并随时更新包括人员要求在内的适当计划，用于有序地实施适用于该国的地区计划部分。

3. 理事会应该就监测地区计划实施状况和就定期提交应包括地区计划实施中存在的严重缺陷在内的进度报告事宜作出安排。

4. 空中航行设施和服务的用户应该报告由于缺乏地区计划所要求的空中航行设施和服务而遇到的任何严重问题。报告应该送交负责实施的缔约国。这些国家应该按此类报告采取行动，以解决问题，但当没有采取补救行动时，用户应该酌情通过国际组织通知国际民航组织。

5. 理事会应该安排定期审查由于缺乏空中航行设施或服务而使用户遇到的严重问题，并酌情就促使问题尽快解除拟采取的措施作出安排。

附录 M

空中交通服务（ATS）空域*的划定

鉴于《公约》附件 11 要求各缔约国确定其领土上空将提供空中交通服务的空域部分，并于此后安排建立和提供此类服务；

鉴于《公约》附件 11 还规定各缔约国通过相互协议将在其领土上空提供空中交通服务的责任委托给另一国家；

鉴于委托国和提供国均可保留在任何时间终止任何此类协定的权利；和

鉴于《公约》附件 11 规定公海上空将提供空中交通服务的空域部分应当在地区空中航行协定的基础上加以确定，而这些协定通常由理事会根据地区空中航行会议的建议加以批准；

关于地区空中航行计划，大会决议如下：

1. 空中交通服务空域的界线，无论在国家领土上空还是在公海上空，应当在技术和运营考虑的基础上加以确定，其目的在于确保安全，并给服务提供者 and 使用者带来最佳成本效益；

2. 不应当为了技术、运行、安全和效率考虑以外的原因而分割已确定的 ATS 空域；

3. 如果任何空中交通服务空域需要扩展到两个或多个国家的领土上空或其部分领土上空，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定；

4. 提供国在委托国领土上空的空域内实施空中交通服务时应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；

* “空中交通服务空域”一词包括飞行情报区、管制区和管制地带。

5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关空域运营的空中交通的安全与正常有关的技术和运营职能方面；

而且，宣布：

6. 任何缔约国在向另一国家委托在其领土上空的空域内提供空中交通服务责任并不减损其主权；
和

7. 理事会批准有关一国在公海上空空域内提供空中交通服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关空域的主权。

相关做法

1. 各缔约国应该与其他有关国家和本组织合作，寻求以最高效而经济的方式划定空中交通服务空域，寻找到责任转移点的最适宜位置，以及寻求制定最高效的协调程序。

2. 理事会应该鼓励在公海上空提供空中交通服务的国家尽可能与在毗邻空域提供空中交通服务的有关国家缔结协定，以便在所需的公海上空中交通服务不能提供时，备有能够在原来的服务恢复前，经国际民航组织理事会批准后得以实施的应急计划，该计划可能需要对空中交通服务空域界线进行临时变更。

附录 N

搜寻与援救服务的提供

鉴于按照《公约》第二十五条，各缔约国承诺对在其领土范围内遇险的航空器提供其认为可行的援助措施，并在遵行根据《公约》不时建议的协同措施方面进行合作；

鉴于《公约》附件 12 包含有关在缔约国领土内以及在公海海域内建立和提供搜寻与援救服务的规范；

鉴于《公约》附件 12 规定应在地区空中航行协定的基础上确定将提供搜寻与援救服务的公海部分，而这些协定通常是理事会根据地区空中航行会议的建议批准的；

鉴于《公约》附件 12 建议，搜寻与援救区域应该在实际可行的范围内，与相应的飞行情报区相一致，若属于公海地区，则与海上搜寻与援救区域相一致；

鉴于《公约》第六十九条规定，如果理事会认为一缔约国的空中航行服务目前或预期不适合国际空中服务的安全运营时，理事会应当与直接有关的国家和其他受影响的国家进行协商，以期找到情况可得到补救的手段，并就此提出建议；和

鉴于《公约》第六十九条涉及的空中航行服务除其他外，包括搜寻与援救服务；

大会决议如下：

1. 无论国家领土上还是根据地区空中航行协议对超出一个国家主权空域以外的区域，或是在公海上的搜寻与援救区域应当根据技术和运作上的考虑加以划定，其中包括与飞行情报区、搜寻与援救区域，若属于公海地区，则与和海上搜寻与援救区相一致是否可取，其目的在于确保安全，并以最小的总成本取得最佳的效率；

2. 各国应当保证在同一区域提供服务的海上和航空搜寻与援救服务尽可能地密切合作，可行时，建立联合援救协调中心来协调航空和海上的搜寻与援救行动；

3. 如果任何搜寻与援救区域需要扩大到两个或两个以上国家的领土或其部分领土时，有关国家之间应该谈判达成与此有关的协定；

4. 在委托国的领土上实施搜寻与援救服务的提供国应当按照委托国的要求行事，而委托国则应当建立双方认为必要的供提供国使用的设施和服务并保持其运行；

5. 一国委托给另一国的任何责任或公海上任何责任的转移，应当限于与在有关区域提供搜寻与援救服务有关的技术和运作职能方面；

6. 对包括在公海上提供高效的搜寻与援救服务方面存在的任何不足进行补救，应通过与在运作上或财政上可能给予搜寻与援救行动的援助的国家谈判获得，以便就此缔结协定；

而且，宣布：

7. 任何缔约国在向另一国家委托在其领土内提供搜寻与援救服务责任并不减损其主权；和

8. 理事会批准有关一国在公海海域内提供搜寻与援救服务的地区空中航行协定不表示承认该国对有关海域的主权。

相关做法

1. 各缔约国应该与其他国家和本组织合作，寻求以最高效的方式划定搜寻与援救区域，并在必要时考虑集中可利用的资源或联合成立一个搜寻与援救组织，负责在扩展到两个或两个以上国家领土或公海上的区域内提供搜寻与援救服务。

2. 理事会应该鼓励由于缺乏足够的设施而不能确保对其负责的搜寻与援救区域进行空中覆盖的国家，请求其他国家的援助来补救这一状况，并与有关国家谈判达成关于在搜寻与援救行动期间提供援助的协定。

附录 O

民用和军用空中交通的协调

鉴于空域以及许多设施和服务应该由民用航空和军用航空共同使用；

鉴于《公约》第三条第四款要求缔约国在颁布其国家航空器条例时，对民用航空器的航行安全给予应有的考虑；

认识到增长的空中交通需求将从更多地出入为军用之目的使用的空域中受益以及鉴手尚未在所有地区找出令人满意地解决共同使用空域问题的办法；

鉴于尽管民用和军用空中交通管制的全面统合也许被视为最终目标，但许多国家提供的协调方面的改善是目前解决现有困难的直接办法；和

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

大会决议如下：

1. 应当安排民用和军用航空共同使用空域及某些设施和服务，以确保国际民用空中交通的安全、正常和效率；
2. 各缔约国制定的管理其国家航空器在公海上运行的条例和程序应当确保这种运行不损害国际民用空中交通的安全、正常和效率，而且在实际可行的范围内遵守附件 2 中的空中规则；和
3. 理事会应当通过提供建议和指南来努力支持各国缔结民用 / 军用协议。

相关做法

1. 各缔约国应该在必要时进行或改进其民用和军用空中交通服务之间的协调，以实施上述决定条款 1 中的政策。
2. 理事会应该确保将空域使用中的民用和军用协调事宜酌情纳入专业和地区会议的议程。
3. 当制定决定条款 2 中提及的条例和程序时，有关国家应该与负责在该地区公海上提供空中交通服务的所有国家协调这一事宜。

附录 P

适当机场的提供

鉴于许多地方都需要对机场的物理特征进行重大改进；

鉴于在某些情况下，这些改进将涉及大量支出，而且计划此类工作时不顾及未来发展是不妥当的；

鉴于国家和机场当局需要继续了解今后几代航空器最可能对机场提出的要求的一般趋势；

鉴于如果新航空器的运行要求使其得以经济地运行，而对机场的物理特征又没有进一步的需求，则能够避免许多严重的问题；

鉴于机场的运行有许多优势，而环境上的考虑对航空器在一些地方的运行提出限制。由于全球目前所经历的容量问题，应考虑采用噪声更低的小型航空器；和

鉴于存在着日益增长的机场由自治实体经营的趋势，而国家确保提供安全的机场设施和服务的责任仍未改变；

大会决议如下：

1. 机场的技术要求应当由本组织不断加以审查；
2. 未来航空器的设计必须使之能够在供当代航空器运行使用的机场上高效运行，并尽可能最小地对环境造成干扰；
3. 各国应当对机场进行合格审定；和
4. 各国应该确保在其机场采用安全管理系统。

相关做法

1. 根据上述决定条款 1 提及的持续审查结果，理事会在考虑进一步提高安全等级的要求的情况下，应该：
 - a) 制定关于未来发展的新的指导材料；和
 - b) 不断向各缔约国通报发展情况。
2. 理事会应该继续提请航空器制造商和经营人注意决定条款 2 中表述的政策。

附录 Q

无线电导航设备的地面和飞行试验

鉴于通过经常性试验来检查无线电导航设施的性能是至关重要的；和

鉴于发展得到极大改进的地面试验设施可将飞行试验的需要减至最小；

大会决议如下：

1. 在可能获得经过极大改进的地面试验设施之前，无线电导航设施应当通过经常性飞行试验进行检查；和
2. 为使定期飞行试验的需要减至最小，应该对无线电导航地面设备进行改进，其中包括相关的地面试验和监测设施，其所提供的性能保证应与飞行试验相同。

相关做法

1. 在可能发展经过极大改进的地面试验设施之前，各缔约国应该建立其本国的飞行试验单位、或与其他国家建立联合试验单位或与拥有相关设施的国家或机构达成为其进行飞行试验的协议。

2. 理事会应该继续努力，协调各缔约国做出的无线电导航设施经常性飞行试验安排。

3. 理事会应该调查并与从事开发和制造无线电导航系统的缔约国协商改进地面试验设施的一切可能的手段，以便将定期飞行试验的需要减至最小。

4. 理事会应该向各缔约国传播关于无线电导航地面设备改进方面重大发展的信息，包括相关的地面试验和监测设施，以利这些发展将飞行试验的需要减至最小。

附录 R

聘用航空地勤人员的充分条件

鉴于航空地勤服务人员的聘用条件与其资格和职责不相适应的情况构成难以征聘到合格的人员和在培训完成后难以留住他们的主要原因；和

鉴于这种困难妨碍地区计划、标准和建议措施及空中航行服务程序以令人满意的方式得到实施；

大会决定航空地勤服务人员的聘用条件应该与其所需要的资格和所承担的职责相适应。

附录 S

国家对国际民航组织技术工作的参与

鉴于各缔约国技术上的贡献对于本组织的技术工作取得令人满意的进展是至关重要的；

鉴于在得到缔约国对本组织技术工作的迅速而充分的贡献方面不时经历的困难；和

鉴于确保从这一参与中获取最大限度的效益，而不给缔约国和本组织带来不应有的负担是必要的；

大会决定各缔约国有必要为本组织的技术工作做出有效的技术贡献。

相关做法

1. 理事会应该鼓励各缔约国有效参与本组织的技术工作，同时对将本组织和参与此类工作的缔约国的成本降至最低的需要给予应有的重视。

2. 各缔约国应该在其认为可行的范围内：

- a) 通过信函往来协助推进国际民航组织的技术项目；
- b) 具体通过载有与议程项目有关的具体提案的预交文件，或对向其预发的文件提出意见，参加国际民航组织的会议和积极参与会前筹备；
- c) 参与国际民航组织专家组的的活动，并确保其提名人具备适当资格和能够有效地对专家组的工作作出贡献；

- d) 按照本组织要求，从事专业研究；和
- e) 通过理事会设定的任何其他办法，协助本组织的技术工作。

附录 T

总部和各地区办事处的技术秘书处

鉴于不断需要向各缔约国提供实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及区域补充程序方面的有效协助；

鉴于有效地利用总部和各地区办事处的技术秘书处协助各缔约国解决其实施问题是重要的；和

鉴于为妥善执行其任务，使总部和各地区办事处的技术秘书处成员得以保持其技术水平和随时充分了解其特定领域的最新发展情况是重要的；

大会决议如下：

1. 应当有效地部署总部和各地区办事处技术秘书处的资源，以便最大限度地协助各缔约国解决其实施地区计划、标准和建议措施、空中航行服务程序及区域补充程序方面的问题；和
2. 应当促使总部和各地区办事处技术秘书处的成员保持其技术水平并随时充分了解最新技术发展的动态。

相关做法

1. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能在必要时或应缔约国的要求，进行为期充分的经常性访问，以协助各国解决实施中的问题。
2. 当地区办事处要求临时增援时，在可行的最大程度上，应该从一地区办事处向另一地区办事处和从总部向地区办事处临时分派专业人员。
3. 总部和地区办事处的技术秘书处成员应能充分保持其所属领域的知识更新，特别是通过参加选定的技术会议、走访研究与发展组织、观摩试用情况以及评估新设备和技术。然而，不应允许此类访问优先于秘书处服务于本组织及其若干议事机构的主要职能。而且，此类访问的旅行应尽可能与履行国际民航组织其他职责所必需的旅行相结合。

附录 U

缔约国之间在某些航空器 事故调查方面的合作

鉴于遵照《公约》第二十六条，对事故情况展开调查是事故发生所在国义不容辞的责任；

鉴于由于现代航空器的日益先进和复杂，事故调查的进行需要许多专业技术和运行领域专家的参与和具有特殊装备的调查设施的利用；

鉴于许多缔约国没有此类专业技术和运行方面的专门知识和适用的设施；

鉴于至关重要，为了飞行安全和事故预防，应该对事故进行彻底的调查和报告，而且调查的有效性不应受到费用考虑的不当妨碍；和

鉴于重大航空器事故的救助和调查费用可能给事故发生所在国的资源带来沉重的财务负担；

大会决定建议各缔约国在重大航空器事故或需要有高度专业化的专家和设施参与调查的事故中进行合作，为此目的，各缔约国除其他外，在可能的程度上应该：

- a) 按照其他缔约国的请求，提供重大航空器事故调查的专家援助和设施；和
- b) 给予寻求调查经验的缔约国参加重大航空器事故调查的机会，以便发展和促进调查专业知识。

相关做法

1. 应该鼓励各缔约国支持地区事故调查研讨会的召开，目的在于交换以下方面的信息：每个国家的调查立法和程序、调查管理和技术方面一般知识和专业知识的共享、专家和设施的提供以及对事故调查中所遇困难的处理做法等。

2. 应该鼓励各缔约国促进事故调查当局的调查人员出于培训和定向访问目的，作为观察员参与其他国家的调查。

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

附录 V

飞行安全和人的因素

鉴于《芝加哥公约》阐述的国际民航组织的宗旨和目标规定，促进国际航空运输的发展，“……以便……促进国际空中航行的飞行安全”；

鉴于认识到人的因素是指航空环境中人的行为能力的局限性；

鉴于人的因素的影响在多数事故中（约占 70%）显现是存在的，因此不断需要采取旨在减少航空器事故数量的适当措施；

鉴于飞行和地面活动日益使用自动操作和引进带有其相关复杂性的新技术，如不采取适当而及时的措施，可能会进一步加剧人的因素问题；

鉴于一些国家正在实施人的因素方案，它们所取得的经验应得到实际应用，以提高航空运输的安全水平；和

鉴于已得到公认的是，为在提高航空安全水平方面取得实质性进展，必须进一步减少人的因素对航空器事故的影响；

大会决议如下：

1. 各缔约国在设计或审定设备和操作程序以及在进行培训和/或颁发人员执照时，应该考虑相关的人的因素方面；

2. 应该鼓励各缔约国开展长期而广泛的合作，并相互交换与人的因素对民用航空运营安全的影响有关的问题方面的信息；和

3. 理事会应该收集和分析各国的经验，制定和推出关于人的因素各个方面的适当的国际民航组织材料。

附录 W

空中交通服务的提供

鉴于《公约》附件 11 要求各缔约国安排在已经确定需要空中交通服务的空域和机场提供此类服务；

鉴于《公约》附件 11 要求各缔约国确保制定空中交通服务安全管理方案；和

鉴于各缔约国之间的合作努力可导致更高效率的空中交通管理；

大会决议如下：

1. 在实施空中交通服务时，各国应当确保所提供的服务符合国际民用航空安全、正常和效率的既定要求；

2. 考虑到富于成本效益地采用和运行通信、导航和监视/空中交通管理系统的需要，各国应当考虑进行合作努力，采用更高效率的空域管理，特别是高层空域的管理；和

3. 各国应该确保相关的空中交通服务提供者在提供空中交通服务的所有空域和所有机场采用安全管理方案。

相关做法

各缔约国应该在必要时考虑联合设立单一的空中交通服务管理机构，负责提供延伸到两个或两个以上国家领土上空或公海上空的空中交通服务空域内的空中交通服务。

A36-14 号决议：穿越极地航线的使用

鉴于连接北美大陆和东南亚及太平洋地区的穿越北极上空的一个新的航路结构已在国际民航组织的框架内建成；

鉴于这一结构的建成是加拿大、中国、芬兰、德国、冰岛、日本、蒙古、挪威、俄罗斯联邦和美国联合努力的结果，这些国家在解决这项极为复杂的任务中表现出了空前的国际合作精神；

鉴于随着俄罗斯航空局宣布实施横跨北冰洋水域的穿越极地航路系统，这一结构已于 2001 年 2 月 1 日投入使用；

鉴于使用穿越极地航线的这一航路结构的实施是一个具有特殊意义的事件，因为它使得北美洲和东南亚及太平洋地区各目的地之间的飞行时间大大缩短；

鉴于穿越极地航线应当按照《国际民用航空公约》的规定开放供所有缔约国的航空器使用；

鉴于穿越极地航线的使用对于环境保护具有极大的生态效益，对于旅客和航空公司也具有重大的经济优势；

鉴于对穿越极地航线的交通密度增长的分析 and 预测表明，有必要及时采取措施，进一步加强穿越极地航线的运营特性；

鉴于满足加强穿越极地航线的运营特性的要求需要投入大量的财力和物力，从而确保达到适当的安全等级；

大会：

1. 宣布为从穿越极地航线的实施中获得最大效益，在使用穿越极地航线的新国际航路结构框架内提供空中交通服务的国家有必要尽力实现最大限度的协调规划，以增加该结构的容量；

2. 要求理事会采取适当措施，调动国家、国际组织和金融机构的资源，以便确保使用穿越极地航线的新国际航路结构的动态发展；

3. 要求理事会作为优先事项，监测使用穿越极地航线的新国际航路结构的发展，并且在必要时拟订有关该结构的运营和发展的建议；

4. 请理事会在组织关于利用极地航线的国际跨区域航路结构的运营和支持这种航路的空中交通管理系统的现代化的区域间活动时，维持其协调作用并提供支助；和

5. 宣布本决议取代第 A33-13 号决议。

A36-15 号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

导言

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

鉴于航空运输是促进和加快国家和国际一级经济持续发展的一个重要因素；

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

鉴于本组织在持续不断地为各缔约国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各缔约国；

鉴于需要各缔约国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写这些指导材料；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，愈加重视执行而非标准制定；

鉴于本组织制定的指南和本组织在实施其战略目标方面采取的行动应协助各缔约国制定政策和做法，以便促进国际航空运输的全球化、商业化和自由化；和

鉴于各缔约国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义；

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第三十六届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 国际航空运输的经济管理

附录 B — 统计

附录 C — 预测和经济规划

附录 D — 简化手续

附录 E — 税收

附录 F — 机场和空中航行服务

附录 G — 航空承运人经济

附录 H — 航空邮件

2. 敦促各缔约国注意这些政策和理事会在本综合声明所确定的文件中和秘书长在各种手册和通告中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各缔约国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是尽可能全面而迅速地提供本组织进行航空运输研究所要求的统计和其他信息；

4. 要求理事会特别重视为必要的人力和技术资源开发筹资的问题，以确保航空运输对发展中国家的经济和社会福利做出尽可能最佳的贡献；

5. 要求理事会在其认为有助于其关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求缔约国专家代表的意见，其中包括设立向航空运输委员会报告工作的合格专家组或秘书处研究小组；并通过通信或开会的方式开展工作；

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

7. 要求理事会根据需要，提供讲习班、研讨会和其他此类会议，以便向缔约国和在它们中间传达国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

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

9. 宣布本决议取代 35-18 号决议。

附录 A

国际航空运输的经济管理

第 I 节 协定和安排

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

鉴于在商业权利方面在可能的最大程度上实行多边主义继续是本组织的目标；

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

鉴于《公约》的目标之一是国际航空运输服务可以健康而经济地运营，而且在此方面《国际航班过境协定》为已成为其当事方的缔约国实现这一目标提供了便利；

鉴于大会反复强调，各缔约国有义务遵守《公约》第八十三条的规定，根据《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》尽快在理事会登记有关国际民用航空的所有协议；

鉴于在航空协定和协议的登记问题上出现不应有的延误和不遵守登记要求对于管理信息的准确性和完整性以及提高透明度而言是不可取的；

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

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

大会：

1. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导和在促进有保障的自由化方面的主要作用；

2. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》当事方的缔约国对此事给予紧急考虑；

3. 敦促所有缔约国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》在国际民航组织登记有关国际民用航空的合作协定和协议；

4. 敦促各缔约国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排的执行中产生的重要问题和所取得的或预期的、向商业权利交换中的多边主义目标迈进的任何进展；

5. 要求理事会继续与地区和次地区机构合作审查和制定包括自由化安排在内的合作措施和这些措施的结果，以便确定是否应在适当的时候向缔约国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；

6. 要求理事会继续对缔约国和航空公司进行关于商业权利的政策和做法以及航空服务协定条款的比较和分析研究，并向所有缔约国通报关于商业权利的国际合作的新发展，其中包括自由化安排；

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

8. 要求理事会定期审查航空协定和安排的登记规则，以期简化登记过程；

9. 要求秘书长提醒各缔约国毫不迟延地登记航空协定和协议的重要性，并应要求向缔约国提供在理事会登记航空协定和协议方面的援助；和

10. 要求理事会主席和秘书长促进《国际航班过境协定》的普遍加入和实施，并敦促各缔约国通知秘书处关于其加入协定的意图。

第 II 节 管理安排方面的合作

鉴于在国家一级单方面采用的某些经济、金融和运营限制影响国际航空运输的稳定性，往往造成国际航空运输中不公平的歧视性贸易做法，而且可能与《公约》的基本原则和国际航空运输的有序而协调的发展相抵触；

鉴于正常而可靠的航空运输服务的提供对于包括依靠旅游业的许多发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

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

鉴于为市场准入而指定和授权航空承运人应按照每个国家的步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和保安进行有效的监管控制；

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

鉴于此类国家间的发展目标的实现正日益得到合作安排的促进，其形式是地区经济集团和象征着特别在属于此类地区经济一体化运动的发展中国家间共有的密切关系和共同利益关系的职能性合作；

鉴于由享有上述共同利益关系的一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的一家航空公司行使拥有同样共同利益关系的另一发展中国家的航线和其他航空运输权利，将有利于促进发展中国家的上述利益；

大会：

1. 敦促各缔约国避免采用可能影响国际航空运输有序而协调发展的单方面措施，并确保在将国内政策和立法用于国际航空运输时充分考虑到其特性；

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

3. 敦促各缔约国承认地区或次地区经济集团内的共同利益关系概念，作为一个或多个发展国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个发展中国家，并且由该另一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的航空公司的有效根据；

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

5. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的缔约国不断向理事会提交关于其经验的全部信息，以便本组织在这一特定领域拥有可能有助于缔约国的全部信息；

6. 要求理事会在愿意加入国际航班经营的地区或次地区经济集团的缔约国提出要求时，向其提供全部可行的援助；

7. 要求理事会在主动直接在其彼此间订立国际航班联合所有和联合经营的合作安排或其航空公司订立此类安排的缔约国提出要求时向其提供援助，并迅速向各国通报关于此类合作安排的信息。

第 III 节 航空公司产品的分销

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

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

大会：

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

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

第 IV 节 服务贸易

鉴于关于把国际航空运输包括在《服务贸易总协定》之中的问题，国际民航组织已经积极促进所有有关方面理解《国际民用航空公约》条款和国际民航组织在国际航空运输方面的特殊任务和作用；

大会：

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

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

3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；

4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的缔约国：

- a) 确保其国家管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业直接参与谈判；
- b) 确保其代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
- c) 考虑到其相对于那些非世界贸易组织成员的国际民航组织缔约国的权利和义务；
- d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和保安诸方面之间的密切联系；
- e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和

- f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；
5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：
- a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的逐步自由化；
 - b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和保安的基本责任；和
 - c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；
6. 要求理事会：
- a) 继续发挥全球领导作用，促进和协调经济自由化进程，同时确保国际航空运输的安全、保安和环境保护；
 - b) 提前主动跟踪服务贸易中可能影响国际航空运输的发展变化，并随后通知缔约国；和
 - c) 促进国际民航组织、世界贸易组织及涉及服务贸易的其他政府间和非政府组织之间继续开展有效的沟通、合作和协调。

第 V 节 政策指导的拟订

鉴于各国政府在国际航空运输的经济管理方面负有国际义务和责任；

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

鉴于本组织已解决了许多管理问题，并汇编了相关的政策和指导材料；

大会：

1. 敦促各缔约国在其管理职能方面注意载于 Doc 9587 号文件《关于国际航空运输管理的政策和指导材料》中的国际民航组织关于国际航空运输经济管理所制定的政策和指导材料；和
2. 要求理事会确保这些政策和指导材料是最新的，对缔约国的要求做出了反应，并根据需要就普遍关心的、正在出现的问题制定指导。

附录 B

统计

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

鉴于每一缔约国承诺其国际航空公司将按照《公约》第六十七条提交理事会所要求的统计数字；

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

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条，拟定了收集在册民用航空器数据的要求；

鉴于理事会已采用“按目标管理”的政策，要求在实现本组织各项战略目标方面对本组织整体的和各个局部的效绩做出衡量；

鉴于国际民航组织已开发出验证、存储的综合统计数据库，向各缔约国和其他用户提供高效的在线系统来检索统计数据；

鉴于一些缔约国仍尚未提交或尚未全面提交理事会所要求的统计数字；和

鉴于在收集和发布航空统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以使提交统计数字的负担得以减轻；

大会：

1. 敦促各缔约国尽一切努力，及时提交所要求的统计数字，并尽可能以电子形式提交；
2. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家，定期审查国际民航组织收集的统计数据，以便更加有效地满足本组织及其缔约国的需要，为监测本组织在实现战略目标方面的效绩确立必要的衡量标准，并改进统计数字的统一性、缔约国报告的完整性和及时性，以及分析的形式和内容；和
3. 要求理事会：
 - a) 继续探索与积极从事收集和发布航空统计数字的其他国际组织一道开展更密切合作的方式；和
 - b) 在适当基础上做出安排，由秘书处人员按照要求向缔约国提供援助，以改进其民用航空统计及其向本组织的统计报告。

附录 C

预测和经济规划

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

鉴于缔约国出于各种目的需要对全球和地区未来民用航空发展做出预测；

鉴于理事会在履行其经济领域的持续职能时必须预见到可能需要本组织采取行动的 future 势态发展并必须适时启动此类行动；

鉴于本组织必须定期针对其战略目标评估其绩效，重点尤其放在安全、保安、环境和效率方面；和
鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境规划目的的特定预测和经济支持；

大会：

1. 要求理事会在必要时做出和保持一般和特定种类的民用航空未来趋势和发展的预测，其中包括在可能的情况下，得出当地、地区以及全球的数据，并使缔约国可以得到这些数据，以支持安全、保安、环境和效率方面对数据的需要；
2. 要求理事会制定做出预测、分析成本利得或成本效益和编写企业案例的方法和程序，以满足本组织和各地区空中航行规划小组的需要，并按照要求，满足本组织其他系统或环境规划机构的需要；和
3. 要求理事会做出安排，收集和制定关于现行预测方法的材料，既用于条款 1 和 2 中所述目的，又作为其自身预测和经济规划的指导随时向缔约国传播。

附录 D

简化手续

第 I 节 简化手续条款的制定与执行

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

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

鉴于各缔约国继续追寻实现航空运输最大效率的目标，同时保护国际民用航空是至关重要的；

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

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

大会：

1. 敦促各缔约国特别注意加强执行附件 9 的标准和建议措施的努力；
2. 要求理事会确保附件 9《简化手续》是最新的，并能满足各缔约国在实施边境管制、货物和旅客，以及保护旅客和机组健康等方面的现时要求；
3. 要求理事会确保附件 9《简化手续》和附件 17《保安》的规定相互一致和相互补充；
4. 要求理事会确保其在 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》中的规范和指导材料保持与技术进步同

步，并继续探索旨在改进放行程序的技术办法；和

5. 要求理事会确保 Doc 9636 号文件中《为身处机场和码头的人员提供指导的国际标志》是最新的，并对缔约国的要求做出反应。

第 II 节 保护护照安全和完整方面的国际合作

鉴于护照是表示一个人的身份和公民身份的基本正式文件，旨在通知过境国和目的地国持有者能够返回护照颁发国；

鉴于对护照完整性的国际信任是对国际旅行系统发挥职能至关重要；

鉴于联合国会员国在 2006 年 9 月 8 日通过的全球反恐战略中，决定在各个层次酌情加强努力和合作，以增强身份和旅行证件制作和颁发的保安，防止和发现为欺诈性使用而进行的变造；

鉴于需要各国之间的高度合作，以便加强对护照欺诈的抵制，包括伪造或仿造护照、使用伪造或仿造的护照、冒名者使用有效护照、使用到期或作废的护照以及使用以欺诈手段取得的护照；

鉴于使用被盗空白护照企图利用虚假身份进入一个国家的情况在全世界有所增加；和

鉴于国际民航组织已建立了普遍实施机读旅行证件（UIMRTD）的项目，协助各国进行项目规划、实施、教育、培训和系统评估服务等事项，以便各国能遵守 2010 年颁发机读护照规定的限期，并建立了公钥簿（PKD）以加强利用生物鉴别增强的机读护照（电子护照）的保安；

大会：

1. 敦促各缔约国加强努力，以保障其护照的安全和完整性，保护其护照免遭护照欺诈，并在这些事项上相互援助；

2. 敦促尚未如此做的缔约国，根据 Doc 9303 号文件第 1 部分中的规范颁发机读护照，最迟不晚于 2010 年 4 月 1 日；和

3. 敦促各缔约国确保非机读护照的失效日期定在 2015 年 11 月 24 日之前；

4. 敦促在普遍实施机读旅行证件项目方面需要援助的各缔约国紧急与国际民航组织联系；

5. 要求理事会继续通过执行附件 9 中的相关标准和建议措施并制定指导材料以加强控制护照欺诈有效性等工作，协助各缔约国维护其护照和其他旅行证件的完整和安全；

6. 敦促颁发电子护照的国家加入国际民航组织的公钥簿；和

7. 敦促尚未如此做的缔约国，向国际刑警组织自动搜寻设施/被盗和丢失旅行证件数据库定期、及时地提供丢失和被盗护照的数据。

第 III 节 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于各缔约国需要采取持续行动，增强放行管制手续的效力和效率；

鉴于国家简化手续委员会的成立和积极运作是经过证明的实现必要改善的手段；和

鉴于缔约国之间以及与国家和国际简化手续事项各有关方在简化手续事项方面的合作给所有有关方面带来了效益；

大会：

1. 敦促各缔约国成立和利用国家简化手续委员会并采取相邻国家之间在地区基础上合作的政策；
2. 敦促各缔约国参与其他政府间航空组织的地区和次地区简化手续方案；
3. 敦促各缔约国通过国家简化手续委员会或其他适当手段，采取一切必要步骤，以便：
 - a) 定期要求其政府所有有关部门注意以下需要：
 - 1) 使国家规章和做法符合附件 9 的规定和意图；和
 - 2) 详细拟订解决简化手续方面日常问题的令人满意的办法；和
 - b) 采取所需要的任何后续行动；
4. 敦促各缔约国鼓励其国家及其他简化手续委员会研究简化手续问题，并和与其有航空联系的缔约国一道协调其委员会关于简化手续问题的研究成果；
5. 敦促相邻和接壤国家在处理简化手续方面可能具有的共同问题时，凡是在协商似乎可以导致出现对问题的一致解决办法的情况下相互进行协商；
6. 敦促各缔约国鼓励其航空器经营人在以下方面继续与其政府加强合作：
 - a) 简化手续问题的确定和解决；和
 - b) 制定防止麻醉品非法贩运、非法移民和对国家利益的其他威胁的合作安排；
7. 敦促各缔约国呼吁国际经营人及其协会尽可能地参与电子数据交换系统，以便在处理国际航站的客货运输方面取得最大效率；和
8. 敦促各国和经营人与有关国际组织合作，尽一切可能努力加快空运货物的办理和放行，同时确保国际供应链的保安。

附录 E

税收

鉴于国际航空运输在国际贸易和旅行的发展和扩展方面发挥重大作用，而对国际航空运输所用的航空器、燃油和消耗性技术供应品征税，对国际航空运输企业的收入和对与国际航空运输的航空器运营有关的航空器及其他动产以及对其出售或使用征税，可能对国际航空运输运营带来不利的经济上和竞争上的影响；

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

鉴于一些缔约国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通的收费（其中若干可划分为国际航空运输销售或使用税）正在激增是引起极大关注的事项；

鉴于有关航空器发动机排放物的款项征收已在大会 36-22 号决议《国际民航组织有关环境保护的持续性政策和做法的综合声明》中提及；和

鉴于 Doc 8632 号文件中的决议补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的独特性和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；

大会：

1. 敦促各缔约国遵循载于 Doc 8632 号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》的理事会决议；和
2. 要求理事会确保载于 Doc 8632 号文件的指导原则和咨询意见是最新的，并对缔约国的要求做出反应。

附录 F

机场和空中航行服务

第 I 节 收费政策

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

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项，已在大会 36-22 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明》中单独提及；

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据；

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

鉴于理事会已通过了并在必要时修订了，且在 Doc 9082 号文件中公布了《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》；

大会：

1. 敦促各缔约国确保《公约》第十五条得到充分遵守；
2. 敦促各缔约国依据《公约》第十五条表述的和 Doc 9082 号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中补充表述的原则收回其为国际民用航空提供或共同提供机场和空中航行服务所付的成本，而不论机场和空中航行服务运营的组织结构如何；
3. 敦促各缔约国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本；
4. 敦促各缔约国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一缔约国因任何其他缔约国的航空器使用空中航行设施和机场而可能征收或允许征收的任何费用；和
5. 要求理事会确保载于 Doc 9082 号文件的指导原则和咨询意见是最新的并对各缔约国的要求做出反应。

第 II 节 经济和管理

鉴于在处理日益增长的交通量中，全球提供机场和空中航行服务的成本继续上升；

鉴于各缔约国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的财政效率；

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

鉴于各缔约国呼吁本组织提供旨在公平收回机场和空中航行服务成本的咨询意见和指导；和

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

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

大会:

1. 提醒各缔约国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其独自负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；
2. 敦促各缔约国在收回多国空中航行设施和服务成本方面进行合作，并考虑使用理事会关于全球导航卫星系统成本分摊的临时性政策指导；
3. 要求理事会继续制定国际民航组织的政策和指导材料，以便在机场和空中航行服务的提供和运行方面促使其效率有提高和成本效益有改善，包括在提供者与用户之间建立良好的合作基础；
4. 要求理事会继续完善其关于全球导航卫星系统成本分摊的政策指导以及在技术、法律和经济方面的协调,包括成本效益的相互适用性；
5. 要求理事会推行国际民航组织关于使用费的政策及相关的指导材料，包括组织上和管理上的建议，以便增强各国、各商业化和私有化的机场和空中航行服务实体对其的认识和了解；
6. 要求理事会保持对机场和空中航行服务的经济状况的审查，并每隔一定适当的时间就此向各缔约国提交报告；和
7. 敦促各缔约国尽一切努力，尽可能毫不迟延地提供有关其机场和空中航行服务的财政数据，以使理事会能够提供此类咨询和编写此类报告。

附录 G

航空承运人经济

鉴于用户，包括与旅游、航空和贸易相关的国际组织，均一直十分关注国际航空承运人的运营成本、客货运价和适当营业收益的水平；

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所提交的客观的研究报告被各缔约国和其他国际组织广泛使用，而且做到了不偏不倚并导致产生了更公平的收入分享制度；和

鉴于国际民航组织需要航空承运人的收入、成本和运营数据，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的；

大会:

1. 要求理事会指示秘书长，定期公布关于国际航空运输运营成本水平的地区差别的研究报告，其中应分析运营和投入价格方面的差别是如何影响其成本水平的以及成本变化对航空运输关税可能具有的影响；和
2. 敦促各缔约国尽一切努力，尽量毫不迟延地从其国际航空承运人获取理事会所要求的成本、收入及其他数据。

附录 H

航空邮件

鉴于大会就国际民航组织在国际航空邮件领域的工作一直不间断地发出指示；

大会：

1. 敦促各缔约国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟的会议上考虑到对国际民用航空的影响；和
2. 指示秘书长根据要求，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。

A36-16 号决议：大会失效决议

大会宣布：

1. 在遵守以下第 2 条款的规定的情况下，列在所附一览表中的决议或决议部分不再有效；和
2. 本行动不影响依据下列任何决议所获得、产生或衍生的任何权利、特权、义务或责任或所做出的任何安排，特别是不取消或不以任何方式减少因任何这些决议产生的任何缔约国对本组织的债务。

决议*	题目	失效的原因
A 24-8 (II-16)	对空中航行领域工作方案的重新审查	行动已完成。技术工作方案现已过渡到空中航行综合方案（ANIP）。空中航行综合方案是在支持本组织业务计划的范围内，以在线形式保持的。它是一项有活力的管理工具，纳入了所有现代业务做法，其中包括第 A 24-8 号决议第 1 决议条款所规定的所有标准。
A 33-26 (X-6)	2002 年、2003 年和 2004 年普通基金的摊款	行动已完成。
A 35-23 (X-10)	确认理事会向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转金预付款方面采取的行动	行动已完成。

* 括号中的号码系指在 Doc 9848 号文件中查阅有关决议所在的页码。

决议*	题目	失效的原因
A 33-23 (X-10)	2002 年、2003 年和 2004 年预算	行动已完成。
A 35-29 (X-17)	本组织 2001 年、2002 年和 2003 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	行动已完成。
A 35-30 (X-17)	2001 年、2002 年和 2003 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署项目有关帐目的核准及对同时涵盖了联合国开发计划署账目的本组织财务报表审计报告的审查	行动已完成。

A36-17 号决议：国际民航组织技术合作政策综合声明

鉴于已采取措施实施新的技术合作政策，以及再次得到 A35-20 号决议确认的 A33-21 号决议指示理事会编制一项关于所有技术合作活动和方案的综合性决议供其审议；

大会：

1. 决定本决议各附录构成国际民航组织关于技术合作政策的综合声明，这些政策是截至大会第 36 届会议闭幕时存在的政策；
2. 宣布本决议取代 A16-7、A24-17、A26-16、A27-18、A27-20、A35-20 和 A35-21 号决议。

附录 A

国际民航组织技术合作方案

鉴于民用航空的增长和改善能够对各国的经济发展做出重要贡献；

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

鉴于国际民航组织能够援助各国发展其民用航空，同时促进本组织战略目标的实现；

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

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

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

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

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

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

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

鉴于制定标准和标准与建议措施实施的监测仍然是本组织的重要职责，而且重点已经转移到国际民航组织在缔约国的执行和对其进行支持方面的作用。

大会：

技术合作方案

1. 认识到技术合作方案对促进本组织战略目标的实现的重要性；
2. 重申在国际民航组织规则、条例和程序范围内执行的技术合作方案是国际民航组织一项长期的重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和建议措施及空中航行规划以及发展其民用航空管理基础设施和人力资源方面的作用；
3. 重申应在现有财务资源内，在地区办事处一级和在实地加强国际民航组织技术合作方案，以使技术合作局能更加切实有效地发挥作，但有一项谅解：不得增加项目的开支；
4. 重申技术合作局是国际民航组织为了整个国际民用航空界的利益协助各国弥补其民用航空领域缺陷的主要工具之一；
5. 确认应通过明确划分每个局的任务和活动、加强合作以及更密切地协调技术合作方案和国际民航组织其它援助方案，以避免重复和冗余，从而增强国际民航组织技术合作活动的协调；
6. 重申如果行政和业务服务费用（AOSC）在任何确定的财政年度运作结束时出现赤字，这一赤字首先应该由行政和业务服务费用基金累计的结余来填补，要求经常方案预算予以支助应该作为最后手段；

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

国际民航组织作为公认的民用航空机构

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

9. 建议具有双边或其他政府发起的援助方案的缔约国，考虑利用国际民航组织技术合作方案帮助实施其民用航空援助方案的价值；

扩大国际民航组织技术合作活动

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

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

12. 重申国际民航组织应该应要求，向在各缔约国民用航空领域里实施旨在加强国际航空运输的安全、保安和效率的项目的非国家实体(公共和私营)扩大提供技术合作服务；并指示秘书长在个案的基础上，考虑此类实体请国际民航组织在传统的技术合作领域提供援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施，在适用的情况下，也符合受援国所公布的有关国家政策和规定；

技术合作协定

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

14. 满意地看到各国更多地利用这些安排以在民用航空领域得到技术和运营上的援助；

附录 B

技术合作方案的筹资

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

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

鉴于联合国开发计划署的供资主要针对的是民用航空之外的发展部门，其对民用航空活动的财务捐

助已经显著减少到国际民航组织技术合作方案 1%以下的水平，但联合国开发计划署继续在国家一级为国际民航组织提供行政支持；

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

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

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

鉴于大会建立了国际航空安全财务机制以鼓励为旨在纠正与安全有关的缺陷的项目提供自愿捐助；

大会：

1. 认可和鼓励理事会所采取的行动，以可获得的有限资金有效地提供技术合作，并利用所有可获得的适当资金来源和设施；

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

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

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

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

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

7. 认识到来自捐助者的预算外捐助将使技术合作方案在民航安全、保安和效率方面扩大给各国的服务，从而进一步促进战略目标的实现，尤其是标准和建议措施的执行以及纠正审计所查明的缺陷；

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

9. 敦促有能力的国家向国际民航组织技术合作方案提供额外资金，用于以现金或实物形式提供民

用航空研究金；

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

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

附录 C

技术合作方案的实施

鉴于国际民航组织的宗旨是确保全世界国际民用航空的安全而有序的发展；

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

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

鉴于迫切需要根据国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍保安审计计划（USAP）的结果采取有效后续和补救行动，以便为解决查明的缺陷向各国提供支持；

鉴于提供给技术合作方案的预算外资金使国际民航组织能够通过其技术合作局向需要援助的国家提供初步支持，以便处理在 USOAP 和 USAP 审计中所查明的缺陷；

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

鉴于事后评估可以成为确定航空项目的影响和规划今后项目的宝贵工具；

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营）越来越多地要求国际民航组织通过技术合作局，在传统的技术合作领域提供咨询和援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施；

大会

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

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

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

完成其培训后在其各自领域工作；

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

5. 敦促接受通过国际民航组织进行援助的国家避免项目实施方面的延误，为此，应按照项目协定的条件确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；

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

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

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

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

A36-18 号决议：关于航空保安行动计划的财务捐助

鉴于国际民用航空的发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解大有帮助，而其滥用足以威胁普遍安全；

鉴于恐怖行为的威胁、航空器的非法劫持和针对民用航空的其他非法干扰行为，包括企图破坏航空器的行为，以及企图将航空器用做杀伤性武器的行为，对国际民用航空的安全、效率和正常具有严重的不利影响，危及机上和地面人员的生命，并有损世界人民对国际民用航空安全的信心；

忆及大会第 A35-10 号决议；

核准理事会通过的航空保安行动计划，以紧急处理新的正在出现的对民航的威胁，特别是建立尤其是与机场保安安排和民用航空保安方案有关的国际民航组织普遍保安审计计划，审查现有航空保安公约是否充分，并审查国际民航组织航空保安方案，包括审查《公约》附件 17 及其他有关附件；

深信航空保安将继续是国际民航组织的一项关键和优先方案，并且有必要在下一个三年期制定和实施工作方案，以处理根据大会第 A35-10 号决议所查明的问题；和

注意到秘书长已将接近 50% 的航空保安行动计划纳入了经常预算，由于预算和财务限制，实施航空保安工作方案所需的资金不能完全纳入 2008 年—2010 年的经常预算；

大会

1. 对缔约国以人力和财务资源的形式提供的自愿捐助表示赞赏，这些自愿捐助预期到 2008 年年底

将达到至少 460 万美元，用于在 2008 年—2010 年三年期内实施航空保安行动计划；

2. 敦促所有缔约国尽快地并最好作为其 2008 年分摊会费的一部分来提供自愿捐助，以便为实施航空保安行动计划提供资金，建议的捐助将以大会批准的 2008 年经常预算摊款比额为基础；

3. 敦促所有缔约国提前做出自愿捐助的认捐，并且在 2008 年初支付捐款，以便确保航空保安行动计划的适当规划和实施；

4. 敦促理事会继续逐步地将资金要求纳入到经常方案，以支持航空保安行动计划的长期持续性，并相应地要求秘书长在编制 2011 年—2013 年方案预算草案时，就将其完全纳入提出具体建议；和

5. 宣布本决议取代大会第 A35-10 号决议。

A36-19 号决议：便携式防空系统（MANPADS）对民用航空造成的威胁

表示对恐怖主义行为对民用航空造成的全球威胁，尤其是便携式防空系统（MANPADS）、其他地对空导弹系统、轻武器和火箭推进的榴弹造成的威胁的深切的关切；

忆及联合国大会关于小武器和轻武器非法贸易的各方面问题的第 61/66 号决议，关于防止非法转让和擅自获取及使用便携式防空系统的第 60/77 号决议，关于协助各国制止小武器和轻武器非法贩运并加以收集的第 61/71 号决议和联合国全球反恐战略的 60/288 号决议；

注意到《使各国能及时可靠地查明和追踪非法小武器和轻武器的国际文书》（A/60/88）和《关于常规武器和两用物品及技术的出口管制的瓦塞纳尔安排 — MANPADS 出口管制的要素》和《美洲国家禁止非法制造和贩运火器、弹药、爆炸物及其他有关材料公约》；

满意地注意到其他国际和地区组织旨在对便携式防空系统对民用航空造成的威胁做出更为全面和一致的回应的不懈努力；和

认识到便携式防空系统造成的具体威胁需要各国采取全面作法和负责任的政策；

大会：

1. 敦促所有缔约国采取必要措施，对便携式防空系统的进口、出口、转让或再转让和储存管理相关培训与技术以及对转让便携式防空系统生产能力的限制实行严格和有效的管制；

2. 要求所有缔约国在国际、地区和次地区层面上进行合作，以便加强和协调国际努力，实施经过考虑其效力和费用后而认真选择的对策，对付便携式防空系统造成的威胁；

3. 要求所有缔约国采取必要措施，确保尽早销毁其领土内未经批准的便携式防空系统；

4. 敦促所有缔约国实施联合国大会第 61/66 号决议：小武器和轻武器非法贸易的各方面问题中所提及的《使各国能及时可靠地查明和追踪非法小武器和轻武器的国际文书》；

5. 敦促所有缔约国实行《瓦塞纳尔安排 — MANPADS 出口管制的要素》中规定的原则；

6. 指示理事会要求秘书长不断跟踪便携式防空系统对民用航空造成的威胁，继续对这一威胁制定相应的防范措施，定期要求缔约国向本组织通报执行本决议的现状及为履行这一要求采取的措施；和

7. 宣布本决议取代第 A35-11 号决议。

A36-20 号决议：国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明

鉴于认为整合有关防止对国际民用航空的非法干扰行为的政策的大会决议，以便使其文本更易获取、更易理解和进行更合逻辑的编排，从而促进其实施和实际应用是适宜的；

鉴于大会在第 35-9 号决议中决定，在每届会议上通过一份国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明；和

鉴于大会审查了理事会关于修正第 35-9 号决议中包括附录 A 至 H 在内的国际民航组织持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 36 届会议期间做出的决定；

大会：

1. 决定本决议所附各附录构成国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，这些政策是大会第 36 届会议闭幕时存在的最新政策；

2. 决定要求理事会在每届常会上提交一份国际民航组织关于保护国际民用航空免遭非法干扰行为持续政策的综合声明，以供审查；和

3. 宣布本决议取代第 35-9 号决议。

附录 A

一般政策

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

鉴于针对民用航空的非法干扰行为已成为对其安全和有序发展的主要威胁；

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

鉴于针对国际民用航空的一切非法干扰行为均构成违反国际法的严重犯罪；

忆及大会第 A33-1 号决议和第 A35-11 号决议和 2002 年 2 月召开的航空保安部长级高级别会议的建议；和

注意到理事会迄今所采取的行动，特别是在 2002 年 6 月通过了国际民航组织航空保安行动计划以及新的预防措施、加强了本组织可利用的手段，以便打击针对民用航空的新的和正在出现的威胁；

大会：

1. 强烈谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因针对民用航空的一切非法干扰行为；
2. 憎恶地注意到包括任何错误地将民用航空器作为杀伤性武器的行为在内的，企图在飞行中破坏从事商业服务的民用航空器的非法干扰行为，以及机上和地面人员的丧生；
3. 重申航空保安必须继续作为国际民用航空组织及其缔约国的最高优先事项来对待，并提供充分的资源；
4. 要求所有缔约国确认其对于国际民航组织既定政策的坚决支持，单独地和相互合作地运用最有效的保安措施，以防止非法干扰行为和惩罚任何此类行为的罪犯、策划者、赞助者、及同谋者的供资人；
5. 重申国际民用航空组织对促进一致和统一解决缔约国之间就影响全世界国际民用航空安全而有序运营事宜可能产生的问题的责任；
6. 指示理事会作为一项紧迫的优先事项继续其关于非法干扰行为预防措施的工作，特别是执行国际民航组织航空保安行动计划，并确保以最高效率和反应来开展这项工作；
7. 欢迎将航空保安行动计划的 48% 纳入经常方案，并要求理事会将其作为编制 2011 年—2013 年三年期预算的关键参数全部纳入；和
8. 敦促所有缔约国通过与本组织签订自愿捐资备忘录继续支持国际民航组织航空保安行动计划，因为该计划的充分执行仍将依靠自愿捐助，直至其完全纳入经常预算。

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的 国际法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

a) 国际法律文书

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

大会：

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

2. 要求尚未成为《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》缔约方的国家甚至在批准、接受、核准或加入之前，实行该文书的原则，并要求制造可塑炸药的国家尽快实施给此类炸药进行标注的工作；和

3. 要求理事会责成秘书长继续提醒各国成为《东京公约》、《海牙公约》和《蒙特利尔公约》、《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书和《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》缔约方的重要性，并提供在成为这些文书缔约方中遭遇任何困难的国家所要求的援助。

b) 颁布国家立法和缔结适当协定

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

大会：

1. 要求各缔约国特别注意对犯有策划、赞助、供资或便利非法劫持航空器行为或其他非法干扰民用航空行为的人员采取有力措施，特别是在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定；和

2. 要求各缔约国采取引渡或起诉犯有非法劫持航空器行为或其他非法干扰民用航空行为的人员的适当措施，如在法律或条约中采纳可达此目的的有关条款或加强现行安排，和缔结制止此类行为的有关协定，在其中规定引渡对国际民用航空犯有暴力攻击的人员。

附录 C

技术保安措施的实施

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

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

鉴于机读旅行证件通过改进证实旅行者及航空机组身份的证件的完好性以加强保安；

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

鉴于确保政府机构、机场当局和航空器经营人采取保安措施的责任由缔约国承担；

鉴于实施国际民航组织倡导的保安措施是预防非法干扰民用航空行为的有效手段；和

鉴于除了背景审查、合格认证和质量管理以外，只有通过雇用经过良好培训的保安人员，保护民用航空的反措施才能有效；

大会：

1. 敦促理事会给予通过与当前对国际民用航空保安形成的威胁相对应的预防非法干扰行为的有效措施以最高优先地位，并不断更新《芝加哥公约》附件 17 的条款；

2. 要求理事会，除了《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》所规定的国际炸药技术委员会（IETC）的任务之外，还要完成对探测炸药或爆炸材料的方法的研究，特别是对可塑炸药以外的引起关切的对炸药加标注的研究，以便在必要时，发展一种适当的综合性法律制度；

3. 敦促所有国家以单独方式和以与其他国家合作的方式，为防止非法干扰行为采取一切可能的措施，特别是《国际民用航空公约》附件 17 所要求或建议的以及理事会所建议的措施；

4. 敦促各缔约国加强努力，实施关于航空保安的现行标准和建议措施（SARPs）以及有关航空保安的程度，监督其实施情况，采取一切必要步骤预防非法干扰国际民用航空的行为，并适当注意国际民航组织保安手册中所载的，以及国际民航组织受限制访问网站上所提供的指导材料；

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

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

7. 敦促尚未这样做的缔约国，在不迟于 2010 年 4 月 1 日之前，按照 Doc 9303 号文件第 1 部分的规范，开始只签发机读护照。

8. 要求理事会责成秘书长：

- a) 确保在保安措施的有效性不受损害的情况下，附件 17 和附件 9——《简化手续》的条款相互融合和补充；
- b) 如果相关，在国际民航组织会议的议程中包括处理航空保安项目；
- c) 应有关国家的要求，召开地区航空保安研讨会；
- d) 制定和更新国际民航组织航空保安培训方案和航空保安培训成套培训资料（ASTPs）；
- e) 监督并发展航空保安培训中心（ASTCs）网络，以确保保持培训标准并达到良好的合作水平；和

f) 继续分析针对民用航空的潜在威胁及适当的预防措施，除其它事项外，涉及雇员进入保安设施、针对非保安区域的威胁、便携式防空系统（MANPADS）、对旅客、行李和货物以及对保安供应环节和服务提供人的有效检查；和

9. 指示理事会责成秘书长每隔一定时间，根据需要更新和修订旨在协助各缔约国对正在出现的针对航空的威胁做出回应，并实施有关民用航空保安的规范和程序的《保安手册》并制定新的指导材料，包括有关液体、凝胶及气溶胶的详细指导材料；和

10. 指示理事会责成航空保安专家组尽早对其职权范围与管理程序进行审查，以消除已经发现的专家组全面审议航空保安问题能力的限制。

附录 D

针对非法干扰行为的国家行动

a) 非法干扰行为

鉴于非法干扰行为继续严重地危害国际民用航空的安全、正常和效率；

鉴于遭受非法劫持行为的航空器的飞行安全可能由于导航设备和空中交通服务的被拒使用、跑道和滑行道的封锁以及机场的关闭而受到进一步的危害；和

鉴于如果遭受非法劫持行为的航空器在仍处于被劫持状态下时被允许起飞，该航空器的乘客和机组的安全也可能受到进一步的危害；

大会：

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

2. 忆及《芝加哥公约》、《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《蒙特利尔公约》的 1988 年补充议定书关于此事的相关条款；

3. 建议各国在制定其处理非法干扰行为的政策和应急计划时考虑上述因素；

4. 敦促各缔约国向遭受非法劫持行为的航空器提供援助，包括提供导航设备、空中交通服务和允许着陆；

5. 敦促各缔约国确保在其领土上着陆的遭受非法劫持行为的航空器在地面被扣押，但出于保护人的生命的压倒一切的责任而必须让其起飞的除外；

6. 认识到遭受非法劫持行为的航空器着陆国和该航空器经营人所属国之间进行协商，以及航空器着陆国通知推定的或明示的目的地国的重要性；

7. 敦促各缔约国进行合作，以便对非法干扰行为共同做出反应，并在必要时动用遭受非法干扰行

为的经营人所属国、制造国和航空器登记国的经验和能力，同时在各自领土上采取措施，解救该航空器上的乘客和机组成员；

8. 谴责缔约国不履行其毫不拖延地归还被非法扣押的航空器或毫不拖延地向主管当局引渡或移交被指控犯有非法干扰民用航空行为的任何人员的案件的义务；和

9. 要求各缔约国继续协助对此类行为的调查及对责任人的拘捕和起诉。

b) 对非法干扰行为的报告

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

大会：

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

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

3. 指示理事会责成秘书长，在具体非法干扰事件发生之日起的合理时间内，要求有关国家按照其国家法律向理事会提交关于此类事件的全部相关信息，特别是有关引渡或其他法律诉讼的信息；和

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

附录 E

国际民航组织普遍保安审计计划

鉴于国际民航组织普遍保安审计计划（USAP）已经圆满地实现了第 A35-9 号决议附录 E 的任务；

鉴于本组织的主要目标仍然是确保国际民用航空在全世界范围的安全和保安；

鉴于促进执行国际航空保安标准有助于实现这一目标；

忆及确保民用航空安全及保安的最终责任在各缔约国；

忆及大会第 35 届会议指示秘书长继续实施普遍保安审计计划，包括由国际民航组织对所有缔约国进行定期、强制性、系统化和协调一致的航空保安审计；

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

虑及国际民航组织理事会在其第 176 届会议期间，对在 2007 年底第一轮普遍保安审计之后，指导进行今后的航空保安审计的各项原则所做的指示；

认识到有效地实施国家纠正行动计划以处理审计查明的缺陷，是审计过程以及实现加强全球航空保安总体目标的一个至关重要的组成部分；

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

认识到与那些经发现在遵守国际民航组织标准和建议措施（SARPs）方面有重大缺陷的国家一道工作的一项协调战略的重要性，并注意到已经建立了一个高级别的秘书处审计结果审查委员会，以协助理事会履行其责任；

大会：

1. 满意地注意到国际民航组织普遍保安审计计划（USAP）已经证明有助于查明对航空保安的关切并为解决这些关切提出建议；

2. 表示赞赏缔约国在审计过程中所给予的合作，并提供保安专家，经认证作为普遍保安审计计划的审计员，在进行审计时担任短期专家；

3. 要求理事会在 2007 年底第一轮审计之后，以普遍性的原则为指导，确保继续实施普遍保安审计计划，同时认识到并非所有国家都需要以相同频率进行审计；在可能的情况下，通过有效地实施保安监督系统的关键要素，将重点放在一个国家对其航空保安活动提供适当的国家监督的能力方面；并扩展今后的审计，以包含附件 9 ——《简化手续》中与保安相关的规定；

4. 要求理事会确保通过进行后续访问或其他手段，继续核实国家纠正行动计划的实施情况；

5. 敦促所有缔约国全力支持国际民航组织，按照本组织与有关国家协调后排定的日程，接受审计任务，便利审计组的工作，以及拟定并向国际民航组织提交一份适当的纠正行动计划，以处理审计中查明的缺陷；

6. 敦促所有缔约国在别国的要求下，并在与其主权相适宜和一致的情况下，分享国际民航组织进行审计的结果和被审计国家采取的纠正行动；

7. 指示理事会审议在有关国际民航组织航空保安的审计结果方面推行有限程度的透明度，同时在既需要使各国认识到未解决的保安关切，又需要使敏感的保安信息不公之于众之间保持平衡；和

8. 要求理事会向大会下一届常会报告普遍保安审计计划的总体实施情况。

附录 F

在实施保护国际民用航空的技术措施 方面对各国的援助

鉴于实施预防非法干扰国际民用航空的行为的技术措施需要财物资源和人员培训；和

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

大会：

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

2. 请发达国家对没有能力实施为保护地面上的航空器，特别是正在对乘客、其客舱和交运行李、货物、邮件、信袋和快递包裹进行处理的航空器建议实施的技术措施方案的国家给予援助；

3. 请各缔约国考虑要求得到实施支助和发展（ISD）处、类似联合国开发计划署等其他国际组织和技术合作方案的援助，以满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；

4. 请各缔约国利用通过实施支助和发展（ISD）方案提供的短期补救援助和通过技术合作方案提供的长期国家援助项目来补救审计中查明的缺陷；

5. 敦促具备能力的所有国家增加对需要此类援助的国家的技术、财政和物质援助，以通过经充分协调的双边和多边努力，通过国际民航组织实施支助和发展方案来改善航空保安；

6. 敦促缔约国利用国际民航组织航空保安培训中心（ASTCs）进行保安培训；和

7. 敦促国际社会考虑增加对各国的援助和加强国家之间的合作，以便能够从特别是通过国际炸药技术委员会（IETC）实现《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》的宗旨和目标中受益。

附录 G

理事会关于在世界不同地区的 多边和双边合作的行动

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

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

鉴于航空保安条款应成为双边航空运输协定的一个组成部分；

大会：

1. 认识到要成功地消除对民用航空的威胁，只能通过有关各方的共同努力以及所有缔约国在各国家机构与航空保安监管者之间建立起密切的工作关系方能实现；
2. 敦促所有缔约国考虑 1986 年 6 月 25 日理事会通过的示范条款和 1989 年 6 月 30 日理事会通过的协定范本，在其双边航空运输协定中插入一个航空保安条款；
3. 敦促所有尚未参加国际民航组织航空保安联络点（PoC）网络的国家加入该网络，其建立是为了通报对民用航空运输运行的紧迫威胁，目的在于提供一个在每一国国内均有国际航空保安联络点的网络；
4. 敦促理事会通过地区办事处推动能够建立各缔约国之间交流航空保安信息的技术平台的各种举措。
5. 建议理事会继续：
 - a) 收集各国在相互合作防止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；
 - b) 分析世界不同地区防止对国际民用航空的威胁的不同情况和趋势；和
 - c) 编制加强阻止和防止此类非法干扰行为的措施的建议；和
6. 指示理事会采取必需的紧急和迅速的行动，以便处理针对民用航空的新的和正在出现的威胁，寻求减少由于对必要措施产生的混淆或不一致的实施或解释而对航空旅行造成的不必要的扰乱，便利各国做出共同一致的反应，并鼓励各国与旅行公众进行明确的沟通。

附录 H

在航空保安领域的国际和地区性合作

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

大会：

1. 提请民用空中航行服务组织（CANSO）、国际原子能机构（IAEA）、国际刑事警察组织（ICPO/INTERPOL）、欧洲安全与合作组织（OSCE）、联合国毒品和犯罪问题办事处（UNODC）、万国邮政联盟（UPU）、国际航空运输协会（IATA）、国际机场理事会（ACI）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）以及其他利害攸关方继续与国际民航组织合作，在最大可能的程度上，保护国际民用航空免遭非法干扰行为；
2. 指示理事会考虑 8 国集团（G8）关于保安和便利国际旅行的倡议（SAFTI），继续与该集团及类似亚太地区亚太经济合作安全贸易（STAR）倡议等其他有关国家集团，在其针对便携式防空系统（MANPADS）所造成威胁制定反措施的有关工作组进行合作，并鼓励所有缔约国实施这些反措施；和
3. 指示理事会继续与联合国反恐委员会（CTC）在打击恐怖主义的全球努力中合作。

A36-21 号决议：防止外来入侵物种的引入

鉴于国际社会日益认识到外来入侵物种对生物多样性构成的威胁；

鉴于国际运输，包括民用航空运输，是引进外来入侵物种的潜在通道；和

鉴于《生物多样性公约》、《全球入侵物种方案》及其他政府间和非政府国际组织目前正采取各种手段，有效地评估和管理威胁生态系统、生物环境和本地物种的外来物种；

大会：

1. 敦促所有缔约国支持相互之间的努力，以减少通过民用航空运输将潜在的外来入侵物种引入其自然分布区以外地区的危险；
2. 要求国际民航组织理事会在这方面继续与有关组织共同工作；和
3. 宣布本决议取代 A35-19 号决议。

A36-22 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明

鉴于大会 A35-5 号决议决定在每届常会上继续通过一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

鉴于 A35-5 号决议由导言和一系列有关特定的但相互联系的主题的附录组成；

考虑到有必要反映大会第三十五届会议以来在航空器噪声和发动机排放方面的事态发展情况，其中包括国际民航组织关于基于市场措施的新指导材料，以限制或减少航空所产生的排放；和

考虑到有必要明确具体的措施，以反映国际民航组织处理航空对当地空气质量的影响（附录 H）和对全球气候的影响（附录 I、J、K 和 L）；

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明，这些政策是大会第三十六届会议闭幕时所存在的政策：

- 附录 A — 总则
- 附录 B — 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导性材料的制定
- 附录 C — 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案
- 附录 D — 超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器的逐步淘汰
- 附录 E — 地方与噪声有关的机场运营限制
- 附录 F — 土地使用规划和管理
- 附录 G — 超音速航空器 — 爆音问题
- 附录 H — 航空对当地空气质量的影响

- 附录 I — 航空对全球气候的影响—科学理解
- 附录 J — 航空对全球气候的影响—与联合国和其他机构的合作
- 附录 K — 国际民航组织关于国际航空和气候变化的行动方案
- 附录 L — 基于市场的措施，包括排放权交易

2. 请理事会向大会每届常会提交一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明，以供审查；

3. 宣布本决议取代 A35-5 号决议。

附录 A

总则

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

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

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

鉴于其他国际组织正在强调影响航空运输的环境政策的重要性；

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

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

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

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

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

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

大会:

1. 宣布国际民航组织作为在涉及国际民用航空事务中牵头的联合国机构，认识到并将继续处理可能与民用航空活动有关的不利的环境影响问题，承认本组织及其缔约国达到民用航空安全有序的发展和环境质量之间的最大兼容性的责任。为了履行这些责任，国际民航组织与其缔约国将力求：

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

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

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

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

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

6. 要求理事会以适当的形式，例如通过常规报告和讲习班，散发关于航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来影响的资料，以及关于国际民航组织在环境方面的政策和指导材料的信息；

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

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

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

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

附录 B

与环境质量有关的标准、建议措施及程序 和/或指导材料的制定

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

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

认识到一些机场通行与噪声和当地空气质量有关的收费和目前存在国际民航组织关于这一主题的政策指导(国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策, Doc 9082 号文件);

鉴于航空器发动机排放具有在当地和全球一级的环境影响, 这虽未被充分认识, 却是引起关注的原因;

鉴于理事会通过了附件 16 第 II 卷 —— 航空器发动机排放, 其中包括新航空器发动机的排放合格审定标准, 并已将这一行动通知各国;

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

注意到 A35-14 号决议(附录 Q), 该决议提请航空器制造商和经营人注意, 未来航空器的设计必须使航空器能够从供现代喷气航空器使用的机场高效运营, 并产生尽可能最小的环境干扰;

大会:

1. 欢迎理事会于 2001 年 6 月通过了附件 16 第 I 卷第 4 章中更加严格的航空器噪声新标准, 以及将于 2008 年 1 月 1 日执行的关于氮氧化物排放更加严格的新标准;

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

3. 欢迎理事会于 2007 年 3 月通过了关于氮氧化物(NO_x)的中期和长期技术目标;

4. 要求理事会在本组织其他机构和其他国际组织的协助与合作下, 除了最近拟定的氮氧化物目标以外, 制定有关噪声和燃油燃烧的中期和长期技术目标和运行目标;

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

6. 敦促世界各地目前在航空环境保护委员会中代表性不足的缔约国参加该委员会的工作;

7. 要求理事会向各国和国际组织提供关于减少航空运行对环境影响的可用措施的信息, 以便于使用适当的措施来采取行动;

8. 敦促各缔约国妥当遵守按照本附录第 2 条款制定的国际民航组织规定; 和

9. 要求理事会继续在为评估航空排放对未来环境的影响拟定和运用设想方面开展工作, 并与政府间气候变化问题小组在此方面进行合作。

附录 C

基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

认识到一些国家可能还有关于噪声管理的更广泛的政策；和

考虑到许多机场通过用噪声较低的航空器取代符合第 2 章规定的航空器（符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格鉴定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章规定的噪声等级的航空器）而使噪声环境得到的改善，应通过考虑未来增长的可持续性来加以保护，而且不应被机场周围不相容的城市扩展所抵消；

大会：

1. 要求国际民航组织各缔约国和国际组织承认国际民航组织在处理航空器噪声问题中的主导作用；
2. 敦促各国：
 - a) 在处理其国际机场的噪声问题时，采取噪声管理平衡做法，同时充分考虑国际民航组织指导原则（Doc 9829 号文件）、相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；
 - b) 在审议降低噪声的措施时，建立或监督透明的过程，其中包括：
 - 1) 依据客观的、可衡量的标准和其他相关因素评估有关机场的噪声问题；
 - 2) 评估各种可利用措施的可能成本和效益，并在此评估的基础上，选择以成本效益最高的方式获取最大的环境效益的措施；和
 - 3) 对评估结果的传播、与利害关系方协商和争议的解决等做出规定；
3. 鼓励各国：
 - a) 促进和支持旨在从源头上或以其他方式减少噪声的研究和技术方案；
 - b) 按照本决议附录 F 运用土地规划和管理政策，限制不相容的发展侵入噪声敏感地区，并对受噪声影响地区采取减噪措施；
 - c) 在不影响安全的可能程度上，运用减噪运行程序；和
 - d) 不将运行限制作为第一手段使用，而只在考虑到从平衡做法的其他要素中获得的益处之后，以符合本决议附录 E 的方式使用这种限制，并考虑到这种限制对其他机场的可能影响；
4. 要求各国：
 - a) 密切合作，以确保方案、计划和政策尽可能一致；
 - b) 确保任何减噪措施的应用均符合《芝加哥公约》第十五条的不歧视原则；和
 - c) 考虑发展中国家的特定经济条件；
5. 请各国随时通报理事会其减缓国际民用航空中航空器噪声问题的政策和方案；
6. 要求理事会：
 - a) 继续评估航空器噪声影响的变化情况；
 - b) 确保 Doc 9829 号文件中关于平衡做法的指导原则是最新的，并回应了各国的要求；和
 - c) 推广使用平衡做法，例如通过讲习班；和

7. 要求各国对国际民航组织的指导工作和任何有关方法的补充工作，以及在评估平衡做法措施的影响或有效性方面，提供适当的支持。

附录 D

逐步淘汰超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的亚音速喷气航空器

鉴于附件 16 第 I 卷规定了亚音速喷气航空器噪声等级的合格审定标准；

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

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

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

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实施运行限制；

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

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

大会：

1. 敦促各国在考虑下列事项之前，不要开始淘汰超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器：

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

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

- a) 在拟定任何限制时，允许各经营人目前在其领土上运营的符合第 2 章规定的航空器可在不少于 7 年的时期内逐渐从这些运营中退役；
 - b) 在上述时期结束之前，不限制任何自其单机适航证首发之日起不足 25 年的航空器的运营；
 - c) 在该时期结束之前，不限制任何目前现有的宽体航空器或任何装有涵道比高于 2:1 的发动机的航空器的运营；和
 - d) 将所实施的一切限制措施通知国际民航组织以及其他有关国家；
3. 大力鼓励各国继续进行双边、地区内和地区间的合作，以期：
- a) 在不增加航空器经营人重大经济负担的情况下，减轻机场周围社区的噪声负担；和
 - b) 考虑到发展中国家经营人就目前在其登记册上的，在逐步淘汰期结束前不可能被取代的第 2 章所指航空器存在的问题，但前提是要具备用于替代的符合第 3 章规定的航空器的订单或租赁合同的证明，而且航空器交货的首日已被接受；
4. 敦促各国不要采取逐步淘汰经初始审定或重复审定，符合附件 16 第 I 卷第 3 或第 4 章噪声合格审定标准的航空器的措施；
5. 敦促各国不要对符合第 3 章规定的航空器实行任何运行限制，除非作为国际民航组织制定的噪声管理平衡做法的一部分且符合本决议附录 C 和 E；和
6. 敦促各国协助航空器经营人加速机队现代化进程的努力，从而排除障碍并使所有国家得以租赁或购买符合第 3 章规定的航空器，包括酌情提供多边技术援助。

附录 E

当地与噪声有关的机场运行限制

鉴于附件 16 第 I 卷中规定了亚音速喷气航空器噪声合格审定标准；

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

鉴于本决议附录 C 呼吁各国在解决其国际机场噪声问题时采用噪声管理平衡做法；

鉴于进一步在源头上减少噪声的范围受到限制，因为以往降低噪声技术的改进正逐渐被机队所消化，而预计在可预见的未来不会有技术上的重大突破；

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

鉴于在一些国家已经完成了对符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准、但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器实施逐步淘汰（如本决议附录 D 所规定），而且假定航空活动继续增加，如不

采取进一步行动，在这些国家受一些机场航空器噪声影响的人数会有所增加；

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

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

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

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

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

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实行运行限制，特别是载于附件 16 第 I 卷第 4 章的新标准所基于的谅解是，该标准仅为合格审定的目的；和

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

大会：

1. 敦促各国在任何可能的情况下，确保任何运行限制仅在此类行动得到对预期效益和可能的不利影响进行的事先评估的支持的情况下方可采用；

2. 敦促各国在采取下列行动之前不在任何机场对符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器实行运行限制：

- a) 在有关机场，完成超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的逐步淘汰；和
- b) 按照附录 C 中描述的平衡做法，充分评估可利用的解决有关机场噪声问题的措施；

3. 敦促考虑了上述决定条款所述因素之后，仍允许在机场对经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器的运行实行限制的国家：

- a) 以按照附件 16 第 I 卷进行的合格审定程序所确定的航空器噪声情况作为此类限制的根据；
- b) 按照平衡做法，使这种限制与有关机场的噪声问题相适合；
- c) 在任何可能的情况下，使这种限制只限于局部，而不是全部停止在某一机场的运行；
- d) 考虑到对没有合适的替代办法的空运航班（例如远程航班）可能造成的后果；
- e) 考虑到发展中国家经营人的特殊情况，以便通过授予豁免权，避免给这些经营人带来不应有的负担；

- f) 在可能的情况下逐步实行这种限制，以便考虑对受影响的航空器经营人的经济影响；
- g) 给经营人一个合理的事先通知期限；
- h) 考虑到对民用航空的经济和环境影响；和
- i) 将所实施的一切限制通知国际民航组织以及其他有关国家；和

4. 进一步敦促各国不允许实行旨在停止经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 4 章噪声标准的航空器的任何运行限制。

附录 F

土地使用规划和管理

鉴于土地使用规划和管理是噪声管理平衡做法的四大要素之一；

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

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

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

考虑到对当地社区利益而言，将这些改善保持到可行的最大程度是至关重要的；

鉴于还预期载于附件 16 第 I 卷第 4 章的新标准将增加经营人以噪声更低的航空器取代其机队航空器的机会；

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

鉴于关于适当的土地使用规划和减轻噪声措施最新情况的指导材料载于《机场规划手册》(Doc 9184 号文件) 第 2 部分 — 土地使用和环境控制，并于近期得到了更新。

大会：

1. 敦促按照本决议附录 D 的规定已经停止第 2 章所规定的航空器在其机场运行的国家，在将当地社区的利益保持到可行的最大程度的同时，在可能的任何情况下避免在已实现噪声等级降低的地区进行不当的土地使用或侵占；

2. 敦促各国确保通过引进噪声更低的航空器，特别是符合新的第 4 章标准的航空器而获得的噪声

等级的降低也不会受到不当的土地使用或被侵占的本可避免的损害；

3. 敦促仍然有机会通过预防措施将航空器噪声问题降至最低限度的国家：
 - a) 将新机场设置在适宜的地方，如远离对噪声敏感的地区；
 - b) 采取适当措施，以便在任何新机场或现有机场发展的初始阶段充分考虑到土地使用规划；
 - c) 结合人口水平和增长以及交通增长预测的考虑，划定机场周围不同噪声等级的区域，并结合国际民航组织提供的指导，建立适当使用这些土地的标准；
 - d) 颁布法律、拟订指导材料或采取其他适当的办法，以使这些土地使用标准得到遵守；和
 - e) 确保机场附近社区可以得到关于航空器运营及其环境影响的通俗易懂的资料；和
4. 要求理事会：
 - a) 确保 Doc 9184 号文件中关于土地使用的指导原则是最新的并是对各国的要求做出的反应；和
 - b) 考虑采取何种措施来推行土地使用管理，特别是在世界上那些有可能在未来避免航空器噪声问题的地区。

附录 G

超音速航空器 — 爆音问题

鉴于自商业服务中引进超音速航空器以来，已采取行动避免由于爆音而造成公众不可接受的情况，诸如爆音的扩大造成的睡眠干扰以及对陆地和海上的人员和财产有害影响；和

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

大会：

1. 重申重点是确保商业服务中超音速航空器的爆音不造成任何公众不可接受的情况；
2. 指示理事会按照可获取的信息和利用适当的手段，审查附件和其他相关文件，以便确保其充分考虑到超音速航空器的运营对于公众可能造成的特别是爆音方面的问题，采取行动就爆音测量、“公众不可接受的情况”一语定量或定性的定义和相应限制的确立达成国际共识；和
3. 请参与制造超音速航空器的国家适时向国际民航组织提交关于以何种方式达到国际民航组织所确定的规格的建议。

附录 H

航空对当地空气质量的影响

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

鉴于近几十年来从航空器发动机排出的影响当地和地区空气质量的许多污染物已大量减少；

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

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

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

鉴于国际民航组织已制定了技术标准并推动制定了已大大减少航空器对当地空气质量污染的运行程序；

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

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

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

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

注意到理事会已同意，制定一项能考虑运用与当地空气质量排放有关的各项措施，即使用技术、运行和基于市场的做法的报告是有用的，国际民航组织目前正在就这一问题进行工作；

大会：

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

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

3. 要求理事会继续开展工作，就航空环境问题，包括航空器排放的氮氧化物问题，制定长期的技术和运行目标；
4. 要求理事会继续促进运行和空中交通的改进，以减少航空器对当地空气污染的影响；
5. 鼓励各缔约国和有关其他各方采取行动，通过自愿措施限制或减少影响当地空气质量的国际航空排放，并使国际民航组织保持了解情况；
6. 欢迎制定并宣传关于与评估机场空气质量有关问题的指导材料，并要求理事会积极开展这一活动，以便在 2010 年完成机场空气质量指导材料的编写工作；
7. 要求理事会同各国和各利害关系方一道努力推行和分享在机场适用的减少航空排放对当地空气质量不利影响的最佳做法；
8. 欢迎制定关于涉及当地空气质量的排放收费的指导，要求理事会使此种指导保持最新状况，并敦促各缔约国交流关于实行此种收费的信息；
9. 敦促各缔约国确保尽可能最大程度地遵守并适当地考虑到国际民航组织关于与当地空气质量有关的排放收费的政策和指导原则。

附录 I

航空对全球气候的影响 — 科学理解

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

鉴于政府间气候变化问题小组的特别报告承认一些类型航空器排放的影响已被充分认识，指出其他类型的航空器排放影响并未被充分认识，并确定了若干限制预测航空对气候和臭氧的全部影响能力的若干科学不确定性的关键领域；

鉴于国际民航组织要求政府间气候变化问题小组将特别报告中的最新主要调查结论纳入 2007 年公布的第四次评估报告；

大会：

1. 要求理事会：

- a) 继续主动宣传有关对航空影响的科学理解以及采取行动解决航空排放问题的信息，并且继续提供便于讨论针对航空排放的[全球新]解决方案的论坛；和
- b) 继续同政府间气候变化问题小组和参与评估航空对大气环境影响工作的其他组织紧密合作。

2. 敦促各国：

- a) 推动旨在继续解决政府间气候变化问题小组关于航空与全球大气特别报告和最近公布的第四次评估报告中所指出的不确定性的科学研究；和
 - b) 确保政府间气候变化问题小组以及其它联合国相关的机构将来对气候变化所做的国际评估，包括航空器对大气引起的影响的最新信息；
3. 鼓励理事会推动加深对使用替代航空燃料的可能性和对替代航空燃料的相关排放的影响的认识；和
 4. 鼓励理事会和各国跟上航空影响评估预测分析模式的发展并为之进行合作。

附录 J

与联合国和其他机构的合作

鉴于《联合国气候变化框架公约》(UNFCCC)的最终目标是使大气中温室气体浓度稳定在防止危险的人为活动干预气候体系的水平；

承认《芝加哥公约》规定的不歧视和平等和公平地发展国际民用航空的机会的原则，以及《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》的共同但有区别的责任和各自能力的原则和规定；

鉴于在 1997 年 12 月《气候变化框架公约》缔约方大会通过并于 2005 年 2 月 16 日生效的《京都议定书》呼吁发达国家(附件一各缔约方)通过国际民航组织寻求限制或削减源自“航空燃料舱燃油”(国际航空)的温室气体(第 2.2 条)；

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

鉴于《京都议定书》的第一个承诺期将于 2012 年期满，关于此文书的后续讨论正在进行之中，国际民航组织将继续就限制或削减国际民用航空温室气体排放履行其责任并显示领导作用；

鉴于所有利害攸关方都期望国际民航组织在减轻航空温室气体排放的负面影响方面，显示领导作用，并制定愿景以便将其和环境目标均纳入国际民航组织的业务计划和其他的国际民航组织方案之中；

认识到联合国千年发展目标(MDGs)的背景下气候变化和经济发展的相关性以及航空在促进实现这些目标中的作用；

注意到重要的是，要解决航空器排放问题而在评估航空、交通部门以及整个经济活动中温室气体总排放中不忽视航空器排放所处的适当位置；

注意到无论从国际上看还是从国内角度看，世界上不同地区在航空排放增长率的绝对水平上有很大差异；

大会：

1. 要求理事会：

- a) 确保国际民航组织在与国际民用航空相关的、包括温室气体排放等环境问题上，发挥持续的领导作用；
- b) 继续研究政策性选择以限制或减少航空器发动机排放的环境影响，并尽快向《联合国气候变化框架公约》缔约方大会拟定具体方案，提出建议，包括技术解决方案和基于市场的措施，同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响；和
- c) 继续同参与这一领域决策的组织，尤其是同《联合国气候变化框架公约》缔约方大会与其科学技术咨询附属机构紧密合作；

附录 K

国际民航组织关于国际航空和气候变化的行动方案

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

鉴于民用航空的迅速发展普遍增加了航空业在温室气体排放中的份额；

认识到《芝加哥公约》规定的发展国际民用航空的非差别待遇和均等与公平机会的原则，以及《气候变化框架公约》和《京都议定书》的关于共同但有区别的责任的原则与条款；

鉴于国际民航组织理事会已制定政策选项，以限制或减少民用航空器发动机排放的环境影响，为减少排放的技术和标准、运行措施及基于市场的措施方面的工作正在进行中；

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

注意到应着重强调那些将减少航空器发动机排放又不会对尤其是发展中经济体的航空运输的发展造成不利影响的政策选项；

认识到在航空领域业已取得的重大进展，今天生产的航空器每客公里的燃油效率比四十年前提高了大约 70%，有些缔约国的航空公司在过去数年中尽管运行增加但实现了排放的净减少，而且国际航空公司业承诺要在 2005-2020 年将燃油效率再提高 25%；

注意到下一代航空器技术和空中交通系统的现代化有望在国际民航组织可通过其全球空中航行计划鼓励的飞行和燃油效率的基础上实现额外改进；

认识到尽管氮氧化物的国际民航组织标准和目标旨在解决当地空气质量问题，但也有助于减少航空对气候的影响；

大会：

1. 要求理事会推动各国的行动，大力制定限制或减少航空器发动机排放环境影响的政策选项，并尽快向《联合国气候变化框架公约》缔约方大会拟定具体方案，提出建议，包括技术解决方案和基于市场的措施，同时考虑到这些措施对发展中国家和发达国家的潜在影响；

2. 要求理事会：

a) 组建一个新的国际航空和气候变化组，由代表国际民航组织所有地区的政府高级官员组成，由发展和发达国家平等参与，并由航空环境保护委员会提供技术支持，其目的是在协商一致的基础上拟定并向理事会建议一个积极进取的国际航空和气候变化行动方案，并反映所有缔约国的共同愿景和强烈意愿，包括：

1) 制定一个由各缔约国可用来实现减排的经济上有效和技术可行的战略与措施组成的实施框架，除其它事项外，涵盖以下内容：

- 自愿措施（例如折衷平衡）；
- 有效地公布航空器和地基设备两方面的技术进步；
- 效率更高的运行措施；
- 空中交通管理的改善；
- 积极的经济激励措施；和
- 基于市场的措施；

2) 查明可用来衡量进展的办法；

3) 查明采用国际航空燃油效率形式的可能的全球意愿性目标以及将其付诸实施的可能备选办法；和

4) 报告各缔约国和利害攸关方的实施行动所产生的进展；

b) 在考虑到《气候变化框架公约》第 15 次缔约方大会（COP15）将于 2009 年 12 月举行的情况下，在适当的时候召开一次高级别会议以审查小组所建议的行动方案；

3. 要求理事会通过航空环境保护委员会为缔约国就采用旨在减少或限制航空器发动机排放的环境影响的措施继续制定和及时更新指南，并就减轻航空和气候变化的影响进行进一步研究；

4. 鼓励各缔约国及理事会考虑到有关各方的利益，包括对发展中世界的潜在影响，评估或继续评估各种措施的成本和收益，包括现有的措施，目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题；

5. 要求理事会为国际民航组织各地区办事处提供必要的指导和方向，帮助各缔约国与在本地区的其他国家就研究，评估和制定程序进行合作，在全球的基础上限制或减少温室气体的排放，同时共同合

作努力，通过它们不同的方案，取得最佳环境效益：

6. 要求各国鼓励业界制定具有挑战性的目标以不断改进其减少航空排放的绩效；
7. 要求各缔约国加快在研究和开发方面的投资以在 2020 年之前将效率更高的技术投入市场；
8. 要求各国阐述和报告一套行动和计划以在 2020 年之前减少造成延误和不必要的燃油燃烧的空域拥堵；
9. 要求各国鼓励机场运营人改进空侧运行的效率并实施陆侧效率措施以降低碳密度；
10. 要求理事会通过航空环境保护委员会：
 - a) 与业界密切合作，每年报告在用机队平均燃油效率和国际民用航空总年度油耗量方面所取得的进展；
 - b) 预测减少在用机队航空排放的总体潜力；和
 - c) 评价和量化进一步的减排机会以供大会下一届会议审议；
11. 要求理事会采取必要的行动支持国际民航组织的排放倡议，包括力求达到国际民航组织限制或减少航空器排放的影响、推动各缔约国间的合作、监测和报告在这一领域取得的进展的目标，特别是理事会应：
 - a) 研究相关参数，并制定航空器燃油燃烧中期和长期技术目标，在下届大会前进行报告；
 - b) 继续开发必要的工具评估改善空中交通管理的相关效益，推动采取在国际民航组织指南（Cir 303 号通告）中提出的运行措施，作为限制或减少航空器发动机排放对环境的影响的一种手段；
 - c) 使国际民航组织《全球空中航行计划》中提出的对提高燃油效率的强调落到实处；
 - d) 适当时，与各缔约国一道，促进采取地区的、地区间和全球性的举措，以提高空中交通的效率，减少燃油消费；
 - e) 鼓励各缔约国提高空中交通效率以减少排放，并报告在这一领域取得的进展；
 - f) 要求各缔约国提交它们在各自国家为减少航空排放所采取行动的清单；
 - g) 推动使用航空器运行对环境可能有益的新程序和技术；
12. 要求理事会鼓励各国及利害攸关方推动并共享在机场为减少民航温室气体排放不利影响而采取的最佳做法；
13. 要求理事会鼓励各国和利害攸关方制定取得最佳环境效益的流量控制和空中交通管理模式；

14. 要求各国：

- a) 鼓励必要的研究和开发，以提供更有利于环境的发动机和航空器设计；
- b) 加快开发和实施节省燃料的航线和程序，以减少航空排放；
- c) 加紧努力通过利用卫星技术提高空中航行效率实现环境效益，与国际民航组织合作，把这些效益带给所有地区和国家；
- d) 促进参与为国际民航设计更有环境效益的航线以及改善运行程序的航空当局之间更有效的协调；
- e) 减少法律、保安、经济以及其它制度上的障碍，以执行更具环境效益地利用空域的新空中交通管理理念；和
- f) 在发展地区测量和监测能力方面进行合作，以评估上述措施所带来的环境效益；

15. 鼓励各缔约国和其它有关各方采取行动，限制或减少国际航空排放，并随时告知国际民航组织；并要求理事会指示秘书长更新国际民航组织为此种措施而制定的指导原则，包括一份自愿协议范本，并向所有有关各方提供此类经验。

附录 L

基于市场的措施，包括排放权交易

鉴于基于市场的措施，包括使用排放权交易，是旨在以比传统管理措施更加低廉的成本和更加灵活的方式实现环境目标的政策手段；

认识到各缔约国根据国际民用航空组织的准则，有责任就解决航空温室气体排放的目标和最恰当措施做出决定；

认识到在《芝加哥公约》中规定发展国际民用航空的不歧视和平等及公平机会原则，以及根据《联合国气候变化框架公约》和《京都议定书》关于共同但有区别的责任以及各自处理排放的能力的原则和规定；

意识到大多数缔约国仅在国家相互协定的基础上核可国际航空适用排放权交易，而其他缔约国认为任何一种公开的排放权交易制度均应依照不歧视原则建立；

意识到对于正在采取的并计划对航空的挑战和气候变化做出适当反应而同时尊重上述原则的措施需要积极参与以达到高度协调；

鉴于国际民航组织政策对收费与税收作了概念上的区分，其中“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于，也不针对具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于国际民航组织制定出关于缔约国税收的政策指导（《国际民航组织关于国际航空运输领域收税的政策》Doc 8632 号文件），其中特别建议相互免除对有关国际航空服务的航空器机载燃料征收的全部税收——通过双边航空运输协定实际实施的一项政策，还呼吁各缔约国在可行的最大范围内，减少或取消与国际航空运输的销售或使用有关的税收；

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

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

注意到关于尚未解决的实行温室气体收费和将航空纳入现行排放权交易制度问题仍存在许多法律和政策性的问题；

注意到国际民航组织已经发行了《航空排放权交易使用指南草案》（Doc 9885 号文件）；

鉴于缔约国已有法律义务、现行协议、现用法律和既定政策；和

鉴于碳抵消计划的建立已有助于提高公众对于气候变化的意识，并有助于短期内实现减排；

大会：

1. 鼓励各缔约国及理事会采取同下述框架相一致的措施：

a) 与排放有关的费用和收费

- 1) 确认 1996 年 12 月 9 日理事会关于排放收费的决议继续有效；
- 2) 认识到目前国际民航组织的现行指导原则对于在国际上实行温室气体排放收费还不充分，尽管并未排除地区经济一体化组织成员国通过相互协议对这些国家的运营人实行此种收费；
- 3) 敦促各缔约国避免单方面实行温室气体排放收费；

b) 排放权交易

- 1) 敦促各缔约国除非在国家之间相互同意的基础上，否则不对其他缔约国的航空器运营人实施排放权交易制度；
- 2) 要求各国报告这一方面的新的发展、结果和经验；和
- 3) 要求理事会：
 - a) 制定和更新国际民航组织制定的指导原则，由各缔约国酌情并以符合本决议和以

后各项决议的方式，将国际航空排放纳入符合《联合国气候变化框架公约》进程的各缔约国排放权交易计划中；和

- b) 酌情就实施排放权交易制度的各个方面进行进一步研究，评估现有任何制度的成本效益，并根据上述原则，考虑到对发展中国家的航空及其成长的影响；
- c) 对把国际民航纳入现有交易制度当中的财务影响进行经济分析，并对现有的交易制度的成本效益分析进行文献审查，尤其要强调已经如何将其应用于其他领域，以便为航空领域吸取一些相关经验；

c) 碳抵消

- 1) 要求理事会审查以碳抵消机制作为进一步的手段，藉此缓解航空排放对当地空气质量和气候变化的影响的可能性；和
- 2) 要求理事会搜集并传播有关各国和其他组织就航空排放实施碳抵消方案的结果的信息；

d) 清洁发展机制（CDM）

- 1) 请缔约国探索使用与国际航空有关的清洁发展机制对。

A36-23 号决议：以绩效为基础的导航全球目标

鉴于国际民航组织的一项主要目标是确保全球空中航行系统的安全和高效的绩效；

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

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

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

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

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

认识到垂直引导进近（APV）尚未得到广泛实施；

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

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

认识到继续制定彼此不同的航行规范将影响安全和效率并损害各国与业界；

大会：

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

2. 决定：

a) 各国和地区规划和实施小组（PIRGs）在 2009 年之前制定一项实施计划以实现下列目标：

- 1) 航路以及终端区域在既定时限内和根据近期进度表实施区域导航（RNAV）和所需导航性能（RNP）；和
- 2) 无论是作为一次进近或作为精密进近的备份，所有仪表跑道头应该在 2016 年之前，实施垂直引导进近程序（APV）（Baro-VNAV 和/或增强的 GNSS），其中期进度表如下：2010 年之前 30%、2014 年之前 70%；和

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

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

4. 指示理事会向大会下届常会提供关于基于性能的导航的实施进展报告；和

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

A36-24 号决议：国际航班航空器客舱和飞行驾驶舱非化学方法灭虫

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

鉴于大会第 35 届会议宣布“保护国际航班上旅客和机组的健康是安全航空旅行的一个不可缺少的组成部分，应该建立条件确保以及时和具有成本效益的方式来加以维护”；

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

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

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

1. 要求理事会敦促世界卫生组织就客舱和驾驶舱的灭虫展开协商，其中包括：
 - a) 审查非化学灭虫方面的进展情况；
 - b) 把非化学灭虫的效率及安全与基于杀虫剂灭虫的效率及安全进行比较；和
 - c) 对可接受的灭虫措施提出建议；
2. 要求理事会鼓励探讨以非化学方法对航空器客舱和飞行驾驶舱进行灭虫；和
3. 要求理事会就本决议的执行情况向大会下一届常会报告。

A36-25 号决议：对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持

鉴于国际民航组织是负责国际民用航空安全、正常和效率的联合国专门机构；

鉴于国际民航组织制定用于航空通信系统和无线电导航设施的国际标准和建议措施（SARPs）；

鉴于国际电信联盟（ITU）是管理无线电频谱使用的联合国专门机构；

鉴于理事会批准的国际民航组织对于国际电联世界无线电通信会议的立场是对国际航空无线电频谱要求进行协调的结果；

认识到如果航空对于无线电频谱分配的要求得不到满足和不实现对这些分配的保护，则可能会严重危及通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的开发与实施以及国际民用航空的安全；

认识到需要来自国际电联成员国政府的支持，以确保国际民航组织的立场得到世界无线电通信会议的支持和航空要求得到满足；

考虑到由于日益增长的频谱需求和来自商业电信服务的激烈竞争，迫切需要增加此类支持；

考虑到国际电联世界无线电通信会议筹备活动的增加，无线电频谱所有用户对频段的日益扩大的需

求，以及诸如 APT、ASMG、ATU、CEPT、CITEL 和 RCC¹ 等机构制定地区立场的重要性的提高；

考虑到特别通信/运行专业会议（1995 年）（SP COM/OPS/95）的建议 7/3 和 7/6 以及第 11 次空中航行会议（2003 年）的建议 5/2；

大会：

1. 敦促各缔约国和国际组织通过下列方式坚定地支持国际民航组织在世界无线电通信会议和为筹备世界无线电通信会议而进行的地区性和其他国际活动中的立场：

- a) 承诺在为世界无线电通信会议编制联合提案的地区性电信论坛上，表示的立场应充分考虑航空的利益；
- b) 在可能的情况下，在其向世界无线电通信会议提交的提案中纳入与国际民航组织立场相一致的材料；
- c) 支持国际民航组织的立场以及经理事会批准的国际民航组织在国际电联世界无线电通信会议上的政策声明，该声明载于《民用航空无线电频谱要求手册》（Doc 9718 号文件）；
- d) 承诺提供其民航当局的专家，以充分参与制定国家及地区立场并推广航空在国际电联方面的利益；和
- e) 在最大可能的程度上，确保其地区会议、国际电联研究组及世界无线电通信会议代表团中包括民用航空当局的专家或做好了充分准备代表航空利益的其他航空官员；

2. 要求秘书长提请国际电联注意妥当分配无线电频谱和保护航空安全的重要性；和

3. 指示理事会和秘书长，作为大会通过的预算内的高度优先事项，确保提供必需的资源，以支持国际民航组织更多地参与国际和地区性频谱管理活动。

4. 宣布本决议取代 32-13 号决议。

A36-26 号决议：国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明

鉴于认为整合关于本组织法律领域政策的大会决议是适宜的，以便通过使其文本更加容易获取、更易理解和更合乎逻辑而便利其执行和实际运用；

大会：

1. 决定附于本决议的附录构成国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明，这些政策是大会第 36 届会议闭幕时存在的最新政策；

¹ APT：亚太电信界；ASMG：阿拉伯频谱管理小组；ATU：非洲电信联盟；CEPT：欧洲邮电会议；CITEL：美洲间电信委员会；RCC：地区通信联合体。

2. 决定在每届常会上继续通过国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明；和
3. 宣布本决议取代 A7-6、A10-40、A16-36、A27-3、A31-15、A33-4 和 A35-3 号决议。

附录 A

一般政策

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

鉴于避免摩擦，促进世界和平赖以维系的国家之间和人民之间的合作是适宜的；

大会：

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

附录 B

国际航空法公约草案核准程序

大会决议如下：

以下内容构成核准公约草案的程序：

1. 法律委员会认为可以作为定稿发给各国的任何公约草案应当连同有关该草案的报告一并提交理事会。
2. 理事会可以采取其认为适当的行动，其中包括向缔约国及其确定的其他国家和国际组织发送该草案。
3. 在发送公约草案时，理事会可以加注评论，并给予各国和各组织不少于四个月的时间向本组织提交评论意见的机会。
4. 应当通过可能与大会某一届会议同时召开的会议的方式，对公约草案进行审议，以便核准。会议开幕之日在按上述第 2 和第 3 段规定发送草案之日期后不得少于六个月。理事会可邀请其认为适合的任何非缔约国参加会议，并决定这种参加是否附带表决权。理事会还可以邀请国际组织派代表以观察员身份出席会议。

附录 C

国际民航组织国际文书的批准

大会：

忆及其关于批准修正《芝加哥公约》各项议定书和本组织主持制定和通过的航空私法及其他文书的 A31-15 号决议附录 C；

关切地注意到上述各项修正议定书，尤其是将第三条分条和第八十三条分条纳入《芝加哥公约》的修正议定书以及最后条款（关于阿拉伯文和中文文本）的批准进程一直十分缓慢；

认识到这些修正对国际民用航空，特别是对《芝加哥公约》的活力的重要意义以及随之而来加速这些尚未生效的修正生效的迫切需要；

认识到加速本组织主持制定和通过的航空法文书的批准和生效的必要性；

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

敦促迄今尚未采取行动的所有缔约国尽快批准尚未生效的对《芝加哥公约》的上述修正 [即纳入关于阿拉伯文和中文文本的最后条款的几项修正]；

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

敦促迄今尚未采取行动的所有缔约国尽快批准其他国际航空法文书，特别是 1999 年《蒙特利尔公约》和 2001 年开普敦各项文书；

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

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

附录 D

航空法的讲授

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

的适宜性，

请理事会采取所有可能的行动，在那些尚未进行航空法讲授的国家推广该项工作，

敦促各国采取有利上述目标实现的适当措施；和

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

附录 E

通过关于在民用航空器上所犯某些违法行为 (不循规/扰乱性旅客) 的国家立法

大会:

认识到依据《国际民用航空公约》序言和第四十四条, 本组织的宗旨和目标之一是促进国际航空运输的规划和发展, 以便满足世界人民对于安全、正常、高效和经济的航空运输的需要;

注意到所报道的涉及民用航空器上涉及不循规/扰乱性旅客的事件数量越来越多, 也越来越严重;

考虑到这些事件对于航空器及这些航空器上旅客和机组安全的影响;

念及现有国际法以及许多国家的国内法律和规章不能充分有效地处理这一问题;

认识到飞行中的航空器的特殊环境及与之有关的内在危险, 以及需要通过适当的国家法律措施, 从而使各国能够对构成航空器上的不循规/扰乱性行为的犯罪行为 and 违法行为进行起诉;

鼓励通过国内法律规定, 以使各国能够在适当情况下行使管辖权, 对在其他国家登记的航空器上发生的犯罪行为和构成不循规/扰乱性行为的违法行为进行起诉;

因此:

敦促所有缔约国尽快制定有效地处理不循规/扰乱性旅客问题的国内法律和规章, 其中应尽可能纳入以下所规定的条款; 和

要求所有缔约国把其有合理理由认为犯有所颁布的国内法律和规章所规定的而且按照这些法律和规章其具有管辖权的任何违法行为的所有人员送交其主管当局, 以便考虑提出起诉。

关于在民用航空器上所犯某些违法行为的示范立法

第 1 节: 在民用航空器上针对机组人员实施的攻击和其他干扰行为

任何人在民用航空器上犯有任何下列行为均构成违法:

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

第 2 节: 在民用航空器上实施攻击和其他危害安全或危及良好秩序和纪律的行为

- 1) 任何人在民用航空器上犯有对他人的人身暴力行为或性攻击或儿童性侵犯行为均构成违法。

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

第 3 节：在民用航空器上所犯的其他违法行为

任何人在民用航空器上犯有任何下列行为均构成违法行为：

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

第 4 节：管辖权

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

- 1) 在(国名)登记的任何民用航空器；或
 - 2) 由主要经营地在(国名)的经营人，或若无主要经营地，其永久居住地在(国名)的经营人租用的带或不带机组的任何民用航空器；或
 - 3) 处在(国名)领土或领空的任何民用航空器；或
 - 4) 在(国名)以外的飞行中的任何其他民用航空器，如果：
 - a) 该航空器的下一个着陆点在(国名)；和
 - b) 该航空器的机长向(国名)主管当局交出犯罪嫌疑人，并要求该当局起诉犯罪嫌疑人，并肯定机长或经营人没有也不会向任何其他国家提出类似要求的。
2. 本节中所用“飞行中”一词意指从起飞时使用动力的一刻起至着陆滑跑终止的一刻止。

附录 F

推进通信、导航、监视/空中交通管理(CNS/ATM) 系统的法律和体制方面的实用做法

鉴于在全球范围内实施通信、导航、监视/空中交通管理(CNS/ATM)系统，其目的是对航空器航

行安全提供至关重要的服务,自 1991 年第 10 次空中航行会议首次提出以来已取得实质性进展,并在 2003 年第 11 次空中航行会议上得到热烈批准;

鉴于 CNS/ATM 系统现有的法律框架,即《芝加哥公约》、其附件、大会决议(特别包括 GNSS 权利和义务宪章)、国际民航组织的相关指南(特别包括国际民航组织关于 CNS/ATM 系统实施和运行政策的声明)、地区航行计划,以及国际民航组织和运行卫星导航星座的国家之间交换的信函已使迄今为止在技术上得以实施;

鉴于国际民航组织在国际民航组织大会、理事会、法律委员会、法律及技术专家小组和研究小组中为研究 CNS/ATM 系统的法律和体制方面已投入了大量资源,建立了详细的记录档案,并就全球社会所面临的问题、挑战和关注达成了理解;和

鉴于需要考虑开展地区性做法,以制定措施,处理可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或体制方面的问题,并确保这些机制同《芝加哥公约》保持一致;

大会:

1. 认识到法律委员会总体工作计划第一项“审议建立包括全球导航卫星系统(GNSS)和地区多国组织在内的 CNS/ATM 系统法律框架”的重要性,及大会和理事会对此做出的决议或决定;

2. 重申无需为实施 CNS/ATM 系统修订《芝加哥公约》;

3. 请各缔约国还要考虑使用地区组织制定必要的机制,解决可能阻碍在该地区实施 CNS/ATM 的法律或体制方面的问题,并确保这些机制同《芝加哥公约》和国际公法保持一致;

4. 鼓励国际民航组织、各地区组织和工业界在实施 CNS/ATM 系统方面促进技术援助;

5. 请各缔约国、其他多边机构和私营金融机构考虑开发额外资金资源,以协助缔约国和地区小组实施 CNS/ATM;

6. 指示秘书长尤其根据欧洲民航会议成员国和其他地区民航委员会所提议的结构和模式以及基于国际法,跟踪并酌情协助制定各方可加入的合同框架;

7. 请各缔约国向理事会通报各地区的做法;和

8. 指示理事会(根据《芝加哥公约》第五十四、五十五和八十三条)将这些地区做法记录在案、评估其价值,并尽早予以公布。

A36-27 号决议:两性平等

大会:

忆及联合国的各项宣言和公约都要求各国消除对妇女的歧视,并且除其他外,呼吁在所有领域推进妇女工作,并特别要求各国确保妇女参与政府政策的制定及实施工作,主持公共事务并履行政府各个层

面的所有公共职能；

忆及大会第 35 届会议，除其他事项外：

- a) 注意到理事会将继续监测在实施国际民航组织中妇女征聘和地位的目标及行动计划方面所采取的步骤；
- b) 注意到联合国秘书长已敦促各国际组织和联合国各专门机构，如国际民航组织，制定方案以便达到在联合国系统中有 50%的妇女代表性的理想比例；
- c) 指示秘书长按照公平地域代表性的原则制定一项平等权利行动方案；
- d) 指示理事会修订国际民航组织服务守则的工作人员条例第 4.1 条以反映出联合国秘书长所要求的非常必要的平等权利行动方案；和
- e) 指示秘书长在国际民航组织秘书处的范围内认真研究和制定关爱家庭的政策；

注意到秘书长按照这些指示已经采取的行动，尤其是对《服务守则》工作人员条例第 4.1 条进行了修订，以反映出在考虑工作人员的任用和升级时还必须确保“两性平等代表性”这一事实，而且在咨询机构中任用了妇女；

注意到于 2006 年第一次任命了一名妇女担任地区办事处主任一职；

注意到 2007 年在总部任命了三位妇女担任局长职位，从而将局长级别的妇女代表性水平从 0%提高到 60%；

注意到在 2004 年 12 月 31 日至 2006 年 12 月 31 日之间，被任命到技术职位上的妇女人数从 2 人增加到了 6 人，代表了在总的任命中从 22%提高到 35%；

注意到 2006 年秘书长成立了关于两性平等和两性公平的咨询机构，2007 年 1 月，该咨询机构提交了关于两性平等和社会性别主流化的政策框架，其中载有一些向秘书长提出的建议；

注意到已经与所有缔约国进行了联系并寻求其合作来查明和鼓励合格的妇女申请国际民航组织秘书处的职位；

因此：

- 1) 决定：
 - a) 理事会应该继续监测和支持在改善国际民航组织中两性平等方面正在采取的步骤，并鼓励理事会支持秘书长继关于两性平等和两性公平的咨询机构的建议后的提案；
 - b) 国际民航组织应该继续尽一切努力实现两性平等和公平，并充分尊重公平地域代表性的原则；牢记联合国秘书长已敦促各国际组织和联合国各专门机构，如国际民航组织，制定方案以实现在所有级别 50/50 两性平衡的目标；

- c) 理事会和秘书长应该继续推动关于平等权利行动方案的工作，该方案应该更名为两性平等方案，同时虑及联合国正在出现的发展情况，尤其是涉及社会性别主流化的情况；
- d) 应该在国际民航组织秘书处中继续发展已经制定的关爱家庭的政策；

2) 重申其按照联合国、国际民航组织大会和国际民航组织理事会的目标和目的，对两性平等和两性公平的强烈承诺，并要求理事会向下届大会报告在此方面的发展情况。

3) 鼓励各国任命妇女担任本组织大会、理事会及其他会议或机构的代表。

A36-28 号决议：秘书长和理事会主席职位的任期限制

虑及 1997 年联合国大会一致通过的关于“加强联合国系统”的联合国 51/241 号决议的条款，其中建议四年一任的统一任期和连任一次的规定应用于联合国各计划署、基金及联合国大会和经济及社会理事会其他机构的行政主管；并鼓励联合国各专门机构考虑为其行政主管设置统一任期和任期限制；

鉴于根据《国际民用航空公约》（1944 年订于芝加哥）第五十八条，大会可以制定规则，作为理事会确定秘书长的任命及任用终止的办法的规范；

考虑到 2006 年 6 月 2 日和 9 日，理事会决定任命秘书长的规定任期应当为三至四年；不得任命已担任两个任期的秘书长担任第三个任期；

鉴于第五十一条未规定理事会主席可以连选连任的次数，以致可以自由地在实际做法上实行合理限制；

承认确定秘书长职位和理事会主席职位的任期限制是可取和恰当的，因为此种限制给任职者合理时间实现就职前理事会订立的目标，而同时有助于确保国际民航组织将会定期受益于在高层注入的新鲜理念和专业知识和高级职位任职者的定期更换将带来的更广泛的领导风范、文化及地域多样性；和

承认出于同样的原因，这样来适用这些任期限制是可取的，即无论是担任理事会主席或秘书长职位中的一个，还是两个职位都担任，整个任期不得超过两任：

大会：

1. 注意到理事会对秘书长职位做出两个任期的限制的决定，同时保持此种任期的长度在三至四年之间进行变动的灵活性，而谅解是，仅在例外情况下采用四年任期；

2. 要求理事会保持该决定有效；

3. 敦促缔约国不予提名，并要求理事会不接受截至开始就职日期时已经担任理事会主席两个整任期的主席职位候选人；和

4. 敦促缔约国不予提名，并要求理事会不接受截至任期结束日期时将已担任理事会主席和秘书长这两个职位超过总共两个整任期的主席或秘书长职位候选人。

A36-29 号决议：2008 年、2009 年和 2010 年预算

A. 关于 2008 年—2009 年—2010 年预算，大会注意到：

1. 按照《公约》第六十一条，理事会提交了，并由大会审议了 2008 年、2009 年和 2010 年财政年度的年度概算 [技术合作方案的行政和业务服务费用（AOSC）的指示性估算]；

2. 按照《公约》第四十九条第五款和第六十一条，大会批准了本组织的预算。

B. 关于技术合作方案，大会：

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

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

认识到由于上述情况，下列 2008 年、2009 年和 2010 年的年度行政和业务服务费用净预算数字仅为指示性概算：

2008 年	2009 年	2010 年
9,723,000	9,827,000	10,328,000

认识到技术合作是促进民用航空的发展与安全的重要手段；

认识到本组织技术合作方案所面临的境况和采取持续性措施的必要性；

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

决定特此批准技术合作方案行政和业务服务费用的指示性概算，理解是按照《财务条例》第九条在年度行政和业务服务费用概算的框架内对指示性概算进行随后调整，但在任何时候总的要求不得超过本组织为此目的所能支配的资金。

C. 关于经常方案，大会：

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此批准 2008 年、2009 年和 2010 年财政年度用于支出的下列经常方案金额（支出金额按年度分列）：

	2008 年	2009 年	2010 年
方案			
A 安全	14,415,000	15,014,000	16,185,000
B 保安	5,019,000	6,532,000	8,778,000
C 环境	1,674,000	1,672,000	1,755,000
D 效率	20,640,000	21,436,000	21,304,000
E 连续性	1,951,000	2,114,000	2,046,000
F 法律	607,000	658,000	790,000
管理和行政	18,670,000	18,582,000	19,638,000
方案支助	14,086,000	14,001,000	14,871,000
组织调整	2,889,000	76,000	140,000
核准批款总额	79,951,000	80,085,000	85,507,000
运作批款	79,386,000	79,692,000	85,371,000
资本批款	565,000	393,000	136,000

2. 各年度核准拨款总额按照《财务条例》由以下来源以加元供资：

	2008 年	2009 年	2010 年
a) 根据关于分摊比额的决议各缔约国的摊款	74,184,000	74,060,000	79,204,000
b) 杂项收入	1,916,000	1,917,000	1,917,000
c) 辅助创收基金结余	3,851,000	4,108,000	4,386,000
合计	79,951,000	80,085,000	85,507,000

3. 鉴于有效管理汇率风险并避免给缔约国或秘书处造成过重的行政负担的需要，理事会将依照财务规则 6.6 的规定审查缔约国摊款的概算方法，以确定秘书长是否从 2008 年起应该例行以一种以上货币收取摊款。

A36-30 号决议：确认理事会在为已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转金预付款方面采取的行动

大会：

1. 注意到：

- a) 财务条例第 6.9 条和 7.5 条规定，大会休会期间，理事会应确定一个新缔约国的会费摊款和其周转基金预付款，但须经大会下一届会议批准或调整；和
- b) 理事会据此对在国际民用航空组织大会第 35 届会议之后成为成员并可进行摊款的国家采取了如下行动；

2. 确认理事会在为以下国家按照所述比率分摊会费和周转基金预付款而采取的行动，这一分摊比率自所述开始分摊的日期起适用：

新缔约国国名	具有成员国资格日期	会费开始分摊日期	分摊比率
东帝汶	2005 年 9 月 3 日	2005 年 10 月 1 日	0.06%
黑山	2007 年 3 月 14 日	2007 年 4 月 1 日	0.06%

A36-31 号决议：各缔约国对国际民航组织费用的分摊（确定分摊比额适用的原则）

大会决议如下：

1. 本组织费用分摊比额按下述原则确定：

- a) 确定缔约国间费用分摊基础的一般原则是：
 - 1) 在考虑人均国民收入的情况下，缔约国按国民收入衡量的支付能力；
 - 2) 缔约国在民用航空方面的利益和重要性；
 - 3) 使用百分比制，按 100% 的总额分配每个国家分担本组织费用的份额；
 - 4) 确定最低分摊额和最高分摊额。
- b) 关于 a) 项的原则：
 - 1) 用百分比法表示每一国家的分摊额应当精确到小数点后两位数；
 - 2) 任一缔约国的最低分摊额应当为整个财政年度的 0.06%；

- 3) 作为一项原则，任一缔约国在任一年度支付的最高分摊额不超过会费总额的 25%。
- c) 在运用 a) 项原则时，应当考虑下列因素：
- 1) 在比额计算中，支付能力所占比重应当为 75%，在民用航空方面的利益和重要性占 25%，从中得出按占总数百分比表示的每一国家的系数；
 - 2) 在考虑缔约国支付能力时，仅国民收入总额和人均收入应当被认为须经定量评价和纳入计算比额；
 - 3) 对每一国家国民收入的调整，应依据秘书长在准备本组织的分摊比额时联合国在此方面的现行有效的安排；
 - 4) 在民用航空方面的利益和重要性以每一国家定期航班可提供的载量吨公里来衡量；
 - 5) 载量吨公里按国际航班 75%、国内航班 25%加权。
- d) 对运用上述原则确定的最高分摊额与固定的最高分摊额之间的差额，应当运用同样的原则在其余缔约国间分摊；
- e) 以占会费总额的百分比表示的一国会费较之上一年度的增加，2008 年不得超过其上年会费的 20%，此后各年度不再适用限制原则。
2. 不得为了将在两届大会间隔期间加入本组织的新成员国的摊款计算在内而对核准的摊款比额表进行调整；这些新国家的摊款将保留在现有的 100%的比额之外，其缴款将贷记入普通基金；
3. 其后每个三年期的摊款比额草表由秘书长根据上述条款 1 中陈述的原则编制；和
4. 本决议整合了本组织的现行分摊原则，并自 2008 年 1 月 1 日起取代 A21-33 号和 A23-24 号决议。

A36-32 号决议：2008 年、2009 年和 2010 年普通基金的摊款

大会：

1. 决定 2008 年、2009 年和 2010 年各缔约国遵照《公约》第十二章第六十一条分摊的数额按下述比额确定。

	<u>2008 年</u>	<u>2009 年</u>	<u>2010 年</u>
	%	%	%
阿富汗	0.06	0.06	0.06
阿尔巴尼亚	0.06	0.06	0.06
阿尔及利亚	0.08	0.08	0.08
安道尔	0.06	0.06	0.06
安哥拉	0.06	0.06	0.06

	<u>2008年</u>	<u>2009年</u>	<u>2010年</u>
安提瓜和巴布达	0.06	0.06	0.06
阿根廷	0.33	0.31	0.31
亚美尼亚	0.06	0.06	0.06
澳大利亚	1.77	1.71	1.71
奥地利	0.74	0.71	0.71
阿塞拜疆	0.06	0.06	0.06
巴哈马	0.06	0.06	0.06
巴林	0.07	0.09	0.09
孟加拉国	0.08	0.08	0.08
巴巴多斯	0.06	0.06	0.06
白俄罗斯	0.06	0.06	0.06
比利时	0.83	0.80	0.80
伯利兹	0.06	0.06	0.06
贝宁	0.06	0.06	0.06
不丹	0.06	0.06	0.06
玻利维亚	0.06	0.06	0.06
波斯尼亚和黑塞哥维纳	0.06	0.06	0.06
博茨瓦纳	0.06	0.06	0.06
巴西	0.92	0.89	0.89
文莱达鲁萨兰国	0.06	0.06	0.06
保加利亚	0.06	0.06	0.06
布基纳法索	0.06	0.06	0.06
布隆迪	0.06	0.06	0.06
柬埔寨	0.06	0.06	0.06
喀麦隆	0.06	0.06	0.06
加拿大	2.48	2.39	2.39
佛得角	0.06	0.06	0.06
中非共和国	0.06	0.06	0.06
乍得	0.06	0.06	0.06
智利	0.26	0.25	0.25
中国	2.42	3.67	3.67
哥伦比亚	0.21	0.20	0.20
科摩罗	0.06	0.06	0.06

	<u>2008年</u>	<u>2009年</u>	<u>2010年</u>
刚果	0.06	0.06	0.06
库克群岛	0.06	0.06	0.06
哥斯达黎加	0.06	0.06	0.06
科特迪瓦	0.06	0.06	0.06
克罗地亚	0.06	0.06	0.06
古巴	0.07	0.07	0.07
塞浦路斯	0.06	0.06	0.06
捷克共和国	0.18	0.22	0.22
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	0.06	0.06
刚果民主共和国	0.06	0.06	0.06
丹麦	0.56	0.54	0.54
吉布提	0.06	0.06	0.06
多米尼加共和国	0.06	0.06	0.06
厄瓜多尔	0.06	0.06	0.06
埃及	0.17	0.16	0.16
萨尔瓦多	0.06	0.06	0.06
赤道几内亚	0.06	0.06	0.06
厄立特里亚	0.06	0.06	0.06
爱沙尼亚	0.06	0.06	0.06
埃塞俄比亚	0.07	0.06	0.06
斐济	0.06	0.06	0.06
芬兰	0.48	0.47	0.47
法国	5.17	5.00	5.00
加蓬	0.06	0.06	0.06
冈比亚	0.06	0.06	0.06
格鲁吉亚	0.06	0.06	0.06
德国	7.08	6.85	6.85
加纳	0.06	0.06	0.06
希腊	0.46	0.44	0.44
格林纳达	0.06	0.06	0.06
危地马拉	0.06	0.06	0.06
几内亚	0.06	0.06	0.06
几内亚比绍	0.06	0.06	0.06

	<u>2008年</u>	<u>2009年</u>	<u>2010年</u>
圭亚那	0.06	0.06	0.06
海地	0.06	0.06	0.06
洪都拉斯	0.06	0.06	0.06
匈牙利	0.14	0.19	0.19
冰岛	0.07	0.06	0.06
印度	0.54	0.55	0.55
印度尼西亚	0.29	0.28	0.28
伊朗（伊斯兰共和国）	0.18	0.19	0.19
伊拉克	0.06	0.06	0.06
爱尔兰	0.42	0.50	0.50
以色列	0.47	0.45	0.45
意大利	3.71	3.59	3.59
牙买加	0.06	0.06	0.06
日本	12.16	11.75	11.75
约旦	0.06	0.06	0.06
哈萨克斯坦	0.06	0.06	0.06
肯尼亚	0.06	0.06	0.06
基里巴斯	0.06	0.06	0.06
科威特	0.19	0.18	0.18
吉尔吉斯斯坦	0.06	0.06	0.06
老挝人民民主共和国	0.06	0.06	0.06
拉脱维亚	0.06	0.06	0.06
黎巴嫩	0.06	0.06	0.06
莱索托	0.06	0.06	0.06
利比里亚	0.06	0.06	0.06
阿拉伯利比亚民众国	0.06	0.06	0.06
立陶宛	0.06	0.06	0.06
卢森堡	0.38	0.36	0.36
马达加斯加	0.06	0.06	0.06
马拉维	0.06	0.06	0.06
马来西亚	0.57	0.55	0.55
马尔代夫	0.06	0.06	0.06
马里	0.06	0.06	0.06
马耳他	0.06	0.06	0.06

	<u>2008年</u>	<u>2009年</u>	<u>2010年</u>
马绍尔群岛	0.06	0.06	0.06
毛里塔尼亚	0.06	0.06	0.06
毛里求斯	0.07	0.06	0.06
墨西哥	1.46	1.63	1.63
密克罗尼西亚（联邦）	0.06	0.06	0.06
摩纳哥	0.06	0.06	0.06
蒙古	0.06	0.06	0.06
黑山	0.06	0.06	0.06
摩洛哥	0.09	0.08	0.08
莫桑比克	0.06	0.06	0.06
缅甸	0.06	0.06	0.06
纳米比亚	0.06	0.06	0.06
瑙鲁	0.06	0.06	0.06
尼泊尔	0.06	0.06	0.06
荷兰	1.96	1.90	1.90
新西兰	0.37	0.36	0.36
尼加拉瓜	0.06	0.06	0.06
尼日尔	0.06	0.06	0.06
尼日利亚	0.06	0.06	0.06
挪威	0.57	0.55	0.55
阿曼	0.11	0.11	0.11
巴基斯坦	0.16	0.16	0.16
帕劳	0.06	0.06	0.06
巴拿马	0.06	0.06	0.06
巴布亚新几内亚	0.06	0.06	0.06
巴拉圭	0.06	0.06	0.06
秘鲁	0.10	0.10	0.10
菲律宾	0.18	0.17	0.17
波兰	0.42	0.41	0.41
葡萄牙	0.47	0.45	0.45
卡塔尔	0.16	0.24	0.24
大韩民国	2.45	2.37	2.37
摩尔多瓦共和国	0.06	0.06	0.06

	<u>2008年</u>	<u>2009年</u>	<u>2010年</u>
罗马尼亚	0.07	0.08	0.08
俄罗斯联邦	0.73	0.79	0.79
卢旺达	0.06	0.06	0.06
圣基茨和尼维斯	0.06	0.06	0.06
圣卢西亚	0.06	0.06	0.06
圣文森特和格林纳丁斯	0.06	0.06	0.06
萨摩亚	0.06	0.06	0.06
圣马力诺	0.06	0.06	0.06
圣多美和普林西比	0.06	0.06	0.06
沙特阿拉伯	0.71	0.69	0.69
塞内加尔	0.06	0.06	0.06
塞尔维亚	0.06	0.06	0.06
塞舌尔	0.06	0.06	0.06
塞拉利昂	0.06	0.06	0.06
新加坡	1.24	1.20	1.20
斯洛伐克	0.06	0.06	0.06
斯洛文尼亚	0.07	0.07	0.07
所罗门群岛	0.06	0.06	0.06
索马里	0.06	0.06	0.06
南非	0.46	0.45	0.45
西班牙	2.38	2.30	2.30
斯里兰卡	0.08	0.08	0.08
苏丹	0.06	0.06	0.06
苏里南	0.06	0.06	0.06
斯威士兰	0.06	0.06	0.06
瑞典	0.77	0.75	0.75
瑞士	1.00	0.97	0.97
阿拉伯叙利亚共和国	0.06	0.06	0.06
塔吉克斯坦	0.06	0.06	0.06
泰国	0.56	0.54	0.54
前南斯拉夫的马其顿共和国	0.06	0.06	0.06
东帝汶	0.06	0.06	0.06
多哥	0.06	0.06	0.06

	<u>2008年</u>	<u>2009年</u>	<u>2010年</u>
汤加	0.06	0.06	0.06
特利尼达和多巴哥	0.06	0.06	0.06
突尼斯	0.06	0.06	0.06
土耳其	0.44	0.43	0.43
土库曼斯坦	0.06	0.06	0.06
乌干达	0.06	0.06	0.06
乌克兰	0.06	0.06	0.06
阿拉伯联合酋长国	0.64	0.88	0.88
联合王国	5.94	5.74	5.74
坦桑尼亚联合共和国	0.06	0.06	0.06
美国	25.00	25.00	25.00
乌拉圭	0.06	0.06	0.06
乌兹别克斯坦	0.06	0.06	0.06
瓦努阿图	0.06	0.06	0.06
委内瑞拉	0.16	0.15	0.15
越南	0.07	0.09	0.09
也门	0.06	0.06	0.06
赞比亚	0.06	0.06	0.06
津巴布韦	<u>0.06</u>	<u>0.06</u>	<u>0.06</u>
	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>	<u>100.00</u>

A36-33 号决议：缔约国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动

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

大会：

考虑到《国际民航组织财务条例》第 6.5 条规定，各缔约国的会费应从与其相关财政年度的第一天起被视为到期并应全额付清；

注意到近年来，拖欠会费的累积大量增加，连同当年会费的迟付，在造成财政不确定的同时，对工作方案的实施构成了障碍，并产生了现金流的严重困难；

敦促所有欠款的缔约国就清偿其欠款做出适当的安排；和

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

决定自 2008 年 1 月 1 日起:

1. 所有缔约国应该认识到有必要在年初缴纳其当年应付的会费, 以便避免本组织需要提取周转基金弥补亏绌数额;
2. 理事会指示秘书长每年至少三次向所有缔约国发送明细表, 表明当年和截至前一年 12 月 31 日应付款额的最新情况;
3. 授权理事会与拖欠三年或三年以上会费的缔约国讨论和缔结清偿对本组织的累积欠款的协议, 任何此类清偿办法或安排均须向大会下届会议报告;
4. 拖欠会费三年或三年以上的所有缔约国应该:
 - a) 毫不拖延地缴纳周转基金预付款、当年会费未付数额并部分清偿其欠款, 其数额不低于 2 000 元; 对于会费高于国际民航组织最低会费分摊额的国家, 这一最低数额将按比例增加; 和
 - b) 在上述 a) 中提及的缴纳日期后的 6 个月内, 仍无协议的国家应当与本组织缔结一项清偿其拖欠余额的协议, 此类协议应规定在不超过十年的期限内每年全额缴纳其当年会费和以分期付款的方式缴清全部欠款; 对于特殊情况, 即联合国归类为最不发达国家的那些缔约国, 理事会可自行决定将此期限延长至最多二十年;
5. 理事会应当进一步加强现行政策, 即请欠款的缔约国提出清偿提案, 按照上述决议条款 4 的规定, 清偿长期拖欠的会费, 同时充分考虑有关国家的经济状况, 包括按照财务条例第 6.6 条, 接受用其他货币支付的可能性, 只要秘书长可以使用这些货币;
6. 欠款数额等同或超过前三个财政年度摊款总数的国家和那些未遵守按照上述决议条款 4 b) 所签订的协议的国家, 将被中止在大会和理事会的表决权, 此中止在清偿了按照协议应付的数额后, 将立即取消; 和
7. 大会或理事会也可采取行动恢复一缔约国家根据决议条款 6 被中止的表决权, 条件是:
 - a) 它已与理事会缔结规定清偿其未偿债务和缴纳当年会费的协议, 并已遵守该协议的条款; 或
 - b) 大会确信, 该国已表现出公平清偿其对本组织的财政义务的意愿;
8. 经大会根据《公约》第六十二条中止了其表决权的任何国家, 可由理事会按照上述决议条款 7 a) 规定的条件恢复其表决权, 但其必须表现出公平清偿其对本组织财政义务的意愿;
9. 以下补充措施适用于根据《公约》第六十二条被终止表决权的那些缔约国:
 - a) 失去主办全部或部分由经常方案提供资金的各种会议、讲习班和研讨会的资格;
 - b) 只能收到与向非缔约国所提供的相同的免费文件, 包括用电子媒体提供的此类文件, 以及对国际空中航行的安全、正常或效率至关重要的任何其他文件;
 - c) 其国民或代表丧失提名当选官员的资格;

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

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

11. 理事会指示秘书长在下三年期对现行的清偿长期欠款的奖励办法进行监督和审查, 并向下届大会常会提出必要的建议, 以强化为减少拖欠会费所采取的措施;

12. 理事会指示秘书长向理事会报告根据第 6 条表决权被中止及中止被取消, 以及据此适用第 9 条规定的措施; 和

13. 本决议取代大会第 A35-26 号决议。

A36-34 号决议: 周转基金

大会:

1. 注意到:

- a) 按照第 A35-28 号决议, 理事会报告了, 大会也审议了周转基金的足够数额以及有关借款权的问题;
- b) 近年来, 拖欠会费的累积, 连同当年会费的迟付, 在造成财政不确定的同时, 对工作方案的实施构成了日益增长的障碍;
- c) 国际民航组织较长的三年预算周期, 影响到周转基金数额和借款权的确定应取审慎作法, 因为只有大会才能向缔约国征收摊款;
- d) 鉴于国际民航组织终身职员的数量, 本组织每月至少有一笔无法减少的职员费用必须支付。这一数额的费用是难以通过调整工作方案实现短期削减来加以解决的, 因为长期终身职员仍然在职, 无论如何必须支付其薪资;
- e) 平均而言, 到每年九月份, 累积收到的摊款比上个三年期 17.7% 的估计支出额平均只少 5.0%;
- f) 根据过去的趋势, 周转基金额度可能不足以满足 2007 年需求的风险十分有限;
- g) 经验表明, 某些国家在年初应缴会费时, 没有予以缴付, 国际民航组织甚至都不能指望这些国家在有关年度的年底前缴纳会费, 某些缔约国对于公约规定的其财务义务的这种令人不可接受的逃避行为正在造成本组织内严重的财政危机, 可能影响到全体缔约国;

- h) 只要现金流仍不确定，国际民航组织便需要周转基金作为缓冲，利用该基金偿付其不可避免的现金承付款项；和
- i) 理事会于 2006 年 11 月审查了周转基金额度，并决定目前不需要提高 600 万美元的额度。

2. 决定：

- a) 周转基金额度仍为 600 万美元；
- b) 理事会应当不迟于 2007 年、2008 年、2009 年和 2010 年 11 月，每年审查周转基金的额度，以决定在该年度或下一个年度是否迫切需要提高；
- c) 如果理事会确定有这种必要，周转基金额度应定为不超过 800 万美元，但须允许比额表核准后成为本组织成员的新国家缴纳的预付款将使该额度有所提高。对周转基金的这些调整将基于核准提高周转基金额度的年度内生效的比额表；
- d) 授权秘书长，经理事会财务委员会事先核准，通过从外部借贷履行本组织即期义务所需的金额，为不能从普通基金和周转基金中供资的经常和补充经费筹资，并要求秘书长尽快偿还这些资金；本组织此类负债的未清偿总额在三年期间的任何时候都不得超过 300 万美元；
- e) 理事会应当向大会下届常会报告：
 - i) 根据 2007 年、2008 年和 2009 年的经验，周转基金的额度是否足够；
 - ii) 普通基金和周转基金的财政状况是否表明需要向缔约国摊款以弥补拖欠会费造成的现金亏空；和
 - iii) 借款权额度是否适当；和
- f) A35-28 号决议不再有效，特此取代；和

3. 敦促：

- 1) 所有缔约国尽早缴纳当年应付的会费，以便减少本组织不得不从周转基金中提款和倚靠外部借款的可能性；和
- 2) 如同 A36/33 号决议所呼吁的那样，拖欠会费的缔约国尽快履行对本组织承担的义务。

A36-35 号决议：对《财务条例》的修订

鉴于理事会已批准设立辅助创收基金，以便为创收活动提供更多的推动力和可持续性，同时加强业务活动的透明度和问责制；

鉴于理事会已批准成果预算制的原则，以更好地使本组织的财务要求与计划的成果一致；

鉴于理事会已批准采用联合国以及联合国系统行政首长理事会所核准的国际公认的会计准则，这需在 2010 年 1 月 1 日或之前适用，以增强联合国系统财务报告的质量、可比性和可信度；

鉴于理事会已批准对《财务条例》的进一步修订，以更加清晰，并更好地反映当前以及未来在实施新的财务系统后采用的进程和做法；

大会：

1. 决议批准以下提出的对《财务条例》第 5.2 条和第 6.2 条的修订，自 2008 年 1 月 1 日起生效；
2. 确认按照 A-35-WP/45，AD/11 号文件附录所述，经理事会批准对《财务条例》的修订自 2008 年 1 月 1 日起生效；
3. 注意到本决议自 2008 年 1 月 1 日起，取代以往关于《财务条例》的所有决议（A12-35、A14-54、A14-55、A18-27、A21-35、A24-29、A32-29、A33-29 和 A35-25）；和
4. 批准对 A36-WP/5，AD/11 号文件的下述修改：

《财务条例》第 5.2 条

- c) 尽管有上述 a) 和 b) 项的规定，在尚未向大会提交的一个或多个财政年度内，实际杂项收入超出大会核准该一年度或该几年度拨款时所考虑的收入数额的，以超额部份为限，用以偿付与本组织业务计划的高效执行有关的项目的支出。

《财务条例》第 6.2 条

现金结余被定义为普通基金的财务报表中所列累积结余与从各缔约国应收会费之间的差额。经理事会批准，现金结余可用于来偿付支出和填补根据《财务条例》第 7.8 款设立的循环基金的亏损。但是，在大会召开年前一年年终时的现金结余，应当按大会将决定的方式处理。

A36-36 号决议：批准本组织 2004 年、2005 年和 2006 年的账目及对其审计报告的审查

鉴于本组织 2004 年、2005 年和 2006 年财政年度的账目和作为国际民航组织外部审计员的加拿大审计长——联合国和各专门机构联合外部审计团成员——就其提交的审计报告在缔约国传阅后已提交给大会；

鉴于理事会已经审查了审计报告，并已将其提交大会审查；和

鉴于按照《公约》第八章第四十九条第六款，已对各项支出进行审查；

大会：

1. 注意到外部审计员关于 2004 年财政年度经过审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

2. 注意到外部审计员关于 2005 年财政年度经过审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

3. 注意到外部审计员关于 2006 年财政年度经过审计的账目的报告和秘书长就审计报告中的建议发表的相关评论，以及关于外部审计员前些年建议执行情况的报告；

4. 批准 2004 年财政年度经过审计的账目；

5. 批准 2005 年财政年度经过审计的账目；和

6. 批准 2006 年财政年度经过审计的账目。

A36-37 号决议：批准 2004 年、2005 年和 2006 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署项目相关帐目的核准及对同时涵盖了联合国开发计划署账目的本组织财务报表审计报告的审查

鉴于反映联合国开发计划署署长拨给国际民航组织并由国际民航组织作为执行机构管理的 2004 年、2005 年和 2006 年资金使用情况的账目，以及作为国际民航组织外部审计员的加拿大审计长 — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 就同时涵盖了联合国开发计划署账目的本组织财务报表提交的审计报告在缔约国传阅后已提交给大会；

鉴于理事会已经审查了审计报告，并已将其提交大会审查，以待报送联合国开发计划署署长；和

鉴于联合国开发计划署《财务规章和细则》规定，联合国系统组织受委托执行或实施联合国开发署活动的，应当向开发署署长报送反映署长所拨资金使用情况的账目，以便提交给执行局；而且，此类账目应当附有各组织外部审计员的审计证明，并附加审计报告。

大会：

1. 注意到外部审计员就同时涵盖了本组织作为执行机构管理的联合国开发计划署账目的 2004 年财政年度财务报表提交的审计报告，以及秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

2. 注意到外部审计员就同时涵盖了本组织作为执行机构管理的联合国开发计划署账目的 2005 年财政年度财务报表提交的审计报告，以及秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

3. 注意到外部审计员就同时涵盖了本组织作为执行机构管理的联合国开发计划署账目的 2006 年财政年度财务报表提交的审计报告，以及秘书长就审计报告中的建议发表的评论；

4. 批准 2004 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署相关账目；

5. 批准 2005 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署相关账目；

6. 批准 2006 年财政年度国际民航组织作为执行机构管理的联合国开发计划署相关账目；和

7. 指示将本组织的财务报表，其中包括国际民航组织管理的联合国开发计划署账目，连同审计报告一并报送联合国开发计划署署长，以便提交给执行局。

A36-38 号决议：任命外部审计员

大会：

1. 注意到：

- a) 根据财务条例，在经大会确认的情况下，由理事会为本组织任命一名外部审计员；和
- b) 理事会审查了由缔约国于 2007 年提交的提名，按照财务条例第 13.1 款，批准了任命联合国及其专门机构外部审计员专家组的一名成员，法国审计法院第一院长菲利普·塞甘（Philippe Séguin）先生作为国际民航组织 2008 年、2009 年和 2010 年财政年度的外部审计员。

2. 对加拿大审计长希拉·弗雷泽夫人在其任职期间，作为本组织的外部审计员为本组织提供的优质服务，以及她向国际民航组织官员和机构提供的有效的合作性协助，向她表示诚挚的感谢，并借此机会再次向其前任各位加拿大审计长表示诚挚的感谢；和

3. 确认理事会所采取的行动，即任命法国审计法院第一院长菲利普·塞甘（Philippe Séguin）先生为国际民航组织 2008 年、2009 年和 2010 年财政年度的外部审计员。

A36-39 号决议：行政和业务服务费用（AOSC）基金及普通方案预算的成本分摊研究

大会要求理事会审查并批准一项成本回收政策，并与秘书处一起努力确保这项试点研究项目能为理事会决策提供准确和及时的信息。

NOT FOR SALE

11/07, C/P1/40

Printed in ICAO