

临时版本
2013年11月

大会通过的决议



大会第 38 届会议

2013年9月24日—10月4日，蒙特利尔

国际民用航空组织

大会第 38 届会议通过的决议

临时版本

目录

决议	页
A38-1 对航空事故遇难者及其家属进行援助	1
A38-2 国际民航组织全球安全与空中航行计划	2
A38-3 对某些事故和事故征候调查记录的保护	5
A38-4 为维持和提高航空安全而保护安全数据收集和处理系统的资料	6
A38-5 通过地区合作与援助来解决与安全有关的缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标 ...	7
A38-6 对国际民航组织关于无线电频谱事项的政策的支持	9
A38-7 非洲航空安全全面的地区实施计划	11
A38-8 无线电话通信中使用英语的能力	12
A38-9 哈龙替代品	13
A38-10 对飞行模拟训练设备 (FSTD) 批准的承认	14
A38-11 标准和建议措施 (SARPs) 及空中航行服务程序 (PANS) 的制定和 执行以及差异的通知	15
A38-12 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	17
A38-13 空中航行委员会的组成及其工作的参与	32
A38-14 关于航空运输领域持续国际民航组织政策的综合声明	33
A38-15 国际民航组织关于航空保安持续政策的综合声明	46
A38-16 关于简化手续的持续政策和做法的综合声明	59
A38-17 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、 噪声和当地空气质量	63
A38-18 国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化	77
A38-19 促进 2010 年北京公约和北京议定书	86
A38-20 推动 1999 年蒙特利尔公约	87

A38-21	秘书长和理事会主席职位的任期限制	87
A38-22	2014、2015 和 2016 年预算	88
A38-23	确认理事会在向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定 周转基金预付款方面采取的行动	90
A38-24	成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动	90
A38-25	清偿长期欠款的激励办法	92
A38-26	2014 年、2015 年和 2016 年普通基金的摊款	93
A38-27	周转基金	93
A38-28	对《财务条例》的修订	94
A38-29	本组织 2010 年、2011 年和 2012 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查	95
A38-30	任命外部审计员	96

大会第 38 届会议通过的决议

临时版本

A38-1: 对航空事故遇难者及其家属进行援助

考虑到即使国际航空运输是最安全的运输方式，也不能保证彻底消除严重事故；

鉴于事故发生所在国的行动应解决受民用航空事故影响的人员最关键的需要；

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

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

认识到民用航空事故遇难者所属国家政府在通知和援助遇难者家属方面的作用；

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

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

考虑到各国应提供解决民用航空事故遇难者及其家属待遇的同类办法；

认识到民用航空事故所涉及的航空承运人往往最有条件在事故发生后立即援助家属；

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

认识到公众注意力将继续集中于国家的调查行动以及民用航空事故的人性方面；

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

确认理事会于 2013 年 3 月批准了《国际民航组织关于援助航空器事故遇难者及其家属的政策》（Doc 9998 号文件）；

大会：

1. 要求各成员国重申其支持民用航空事故遇难者及其家属的承诺；

2. 敦促各成员国虑及 Doc 9998 号文件中所载的国际民航组织政策，为支持民用航空事故遇难者及其家庭成员制定立法、规章和/或政策；

3. 鼓励已具有处理支持民用航空事故遇难者及其家属事务的立法、规章和/或政策的国家，虑及 Doc 9998 号文件中所载的国际民航组织政策，必要时对这些文件进行审查；

4. 敦促理事会进一步考虑制定关于各国制订支持民用航空事故遇难者及其家庭成员的立法、规章和/或政策的标准和建议措施；和

5. 宣布本决议取代 A32-7 号决议。

A38-2：国际民航组织全球安全与空中航行计划

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

鉴于为实现这一目标，本组织制定了战略目标，包括安全和能力及效率的目标；

认识到一个全球框架对于支持国际民航组织战略目标的重要性；

认识到基于该全球框架有效实施地区和国家计划和举措的重要性；

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

注意到理事会于 2013 年 7 月 30 日批准了全球航空安全计划（GASP）第一版和于 2013 年 5 月 29 日批准了全球空中航行计划（GANP）第四版；

大会：

1. 批准全球航空安全计划（GASP）第一版和全球空中航行计划（GANP）第四版分别作为安全和空中航行的全球战略方向；

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

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

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

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

6. 敦促各成员国显示出采取补救行动所必要的政治意愿来处理包括普遍安全监督审计计划（USOAP）审计所查明的安全和空中航行缺陷在内的那些缺陷，并且通过采用全球航空安全计划和全球空中航行计划的目标和国际民航组织地区规划进程来做到这一点；
7. 敦促各成员国、业界和供资机构为协调的实施国际民航组织全球航空安全计划和全球空中航行计划提供必要的支持，避免重复努力；
8. 要求各国并请其他利害关系方合作，根据全球航空安全计划和全球空中航行计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；
9. 指示理事会向今后的大会常会提供关于全球航空安全计划和全球空中航行计划的实施和演变情况的报告；
10. 指示秘书长促进、提供和有效传播全球航空安全计划和全球空中航行计划； 和
11. 宣布本决议取代国际民航组织关于安全的全球计划的A37-4号决议和国际民航组织关于可持续性的全球规划的A37-12号决议。

附录 A

全球航空安全计划（GASP）

- 重申本组织的首要目标仍然是提高国际民用航空系统的安全和相应地减少事故和相关的死亡数目；
- 认识到安全是国际民航组织、各成员国和所有其他利害关系方所共同分担的责任；
- 认识到通过各国与业界之间的伙伴关系能够带来的安全效益；
- 认识到高级别安全会议（2010年）重申国际民航组织的安全框架有必要继续进行演变，以确保其在不断变化的管理、经济和技术环境中持续保持有效性和高效率；
- 注意到国际民用航空交通量的预期增长将会导致航空器事故数量的上升，除非降低事故率；
- 认识到有必要通过提供相关安全信息，保持公众对航空运输的信心；
- 认识到采取积极主动的做法建立一个战略来建立优先顺序、目标和指标来管理安全风险对于实现航空安全的进一步改善具有至高无上的重要意义；
- 认识到国际民航组织已经实施地区航空安全小组，同时顾及不同地区的需要，以业已存在的合作结构和形式为基础；
- 注意到通过把行动重点放在最需要的领域，使用全球航空安全计划之中的安全管理原则强化安全的意愿；
- 和

注意到需要协助成员国实施安全管理原则并减轻查明的运行问题的风险；

大会：

1. 强调有必要通过在世界所有地区都减少航空运输运行中的事故和相关的死亡数目，尤其是在安全记录远远低于世界平均值的国家，从而持续增进航空安全；
2. 强调国际航空业界的资源有限，应该战略性地用来支持那些安全监督成熟程度无法令人接受、但具有政治意愿来改进安全监督职能的国家或地区；
3. 敦促成员国通过实施本文件所附的安全举措支持全球航空安全计划（GASP）的目标。
4. 敦促各成员国、地区安全监督组织（RSOOs）、地区航空安全小组（RASGs）和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，建立与全球航空安全计划的目标相一致的优先事项、目标和指标以期减少航空器事故数量和比率；
5. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，要保证在其领土飞行的每一个外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要情况下采取适当行动以维护安全；和
6. 敦促国际民航组织于 2014 年年底之前完成制定支持全球航空安全计划的路线图，协助减轻查明的运行问题风险；

附录 B

全球空中航行计划（GANP）

鉴于增强航空运行的安全、运量和效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A37-15 号决议 — 具体与空中航行有关的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明；

认识到全球空中航行计划作为运行战略与环境保护整体措施组成部分的重要性；和

认识到许多国家和地区正在为本国空中航行的现代化制定新一代计划；

大会：

1. 指示理事会利用全球空中航行计划（GANP）中的指导，以便制定国际民航组织在空中航行领域的技术工作方案，并将其列为优先事项；
2. 敦促理事会为各国提供全球空中航行计划中宣布的标准化路线图，作为国际民航组织工作的一个基础；
3. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动，这些活动在顾及运行需要的情况下，根据全球统一的目标确定各项优先次序、目标和指标；

4. 呼吁各国考虑将全球空中航行计划指导原则作为高效运作的环保措施；
5. 呼吁各国、地区规划实施小组（PIRGs）和航空业界及时向国际民航组织提交并相互提供关于全球空中航行计划执行情况的信息，包括从实施其规定中吸取的经验教训；
6. 邀请地区规划和实施小组利用国际民航组织的标准工具或适当的地区工具来监测并且与国际民航组织合作分析空中航行系统的实施状况；
7. 责成理事会在地区绩效仪表盘和年度全球空中航行计划中公布分析结果，起码包括提供关键的实施优先工作和使用航空环境保护委员会认可的方法估计取得的环境效益；和
8. 敦促正在为各自的空中航行现代化制定新一代计划的国家，要及时与国际民航组织协调和配合其计划，以确保全球兼容与协调一致。

A38-3：对某些事故和事故征候调查记录的保护

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和/或促成因素，从而能够采取预防行动；

认识到事故的预防对于保证对航空运输的继续信任是至关重要的；

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

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

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

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

认识到附件 13 附篇 E 和附件 19 附篇 B 中的法律指导，将继续协助许多国家制定和实施了各种办法，以保护某些事故和事故征候记录免于不当使用；

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

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

认识到根据 2010 年高级别安全会议建议及 A37-2 号决议设立的安全信息保护工作队已经就安全信息的正确使用和保护发布了若干调查结果和建议，以供审议：

大会：

1. 敦促各成员国继续审查和在必要时调整其法律、规章和政策，以遵照附件 13 第 5.12 段，保护某些事故和事故征候记录，以减轻事故和事故征候调查的障碍，并考虑国际民航组织颁布的保护安全数据收集和处理系统的资料的法律指导；
2. 指示理事会虑及安全信息保护工作队的调查结果和建议及根据调查结果和建议所需开展的进一步工作，采取必要步骤以确保在大会下届常会之前在拟定新的和、或经修订的附件 13、其他有关附件的规定及相关指导材料方面取得有意义的进展；和
3. 宣布本决议取代 A37-2 号决议。

A38-4：为维持和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惩罚性执法行动以及允许作为诉讼证据这一趋势；

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

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

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

认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，为维持和提高航空安全带来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、政策和做法未能以适当的方式充分地解决保护安全资料被不适当使用的问题；

注意到国际民航组织颁布和持续拟定了法律指导，旨在协助各国制定国内法律和规章及引入支持性政策和做法，以保护来自安全数据收集和处理系统的资料，同时兼顾各国的正常司法；

意识到附件 13 附篇 E 和附件 19 附篇 B 中的法律指导，将继续协助许多国家制定和实施了各种办法，以保护从安全数据收集和处理系统收集的资料；

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

意识到根据 2010 年高级别安全会议建议及 A37-3 号决议设立的安全信息保护工作队已经就安全信息的正确使用和保护发布了若干调查结果和建议，以供审议：

大会：

1. 敦促所有成员国继续审议其现行立法和做出必要调整，或者制定法律和规章及引入支持性政策和做法，尽可能地根据国际民航组织制定的法律和其他指导，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成员国及有关的国际组织合作，并虑及安全信息保护工作队的调查结果和建议及根据调查结果和建议所需开展的进一步工作，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. 指示理事会采取适当步骤，确保加强国际民航组织附件 19、其他有关附件中的标准和建议措施及指导材料中关于保护从安全数据收集和处理系统（SDCPS）所收集资料的规定，并虑及安全信息保护工作队的调查结果和建议及根据这些调查结果和建议所需开展的进一步工作，以期确保并持续得到安全管理、维持和改进所需的安全资料，同时考虑到安全机构和司法机构在公开提出报告的情况下进行必要的互动；和

4. 宣布本决议取代 A37-3 号决议。

A38-5：通过地区合作与援助来解决与安全有关的缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标

鉴于本组织的一项主要目标仍然是确保世界范围国际民用航空的安全；

鉴于确保国际民用航空的安全既是成员国的集体责任也是其各自的责任；

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

鉴于在世界范围的基础上改进国际民用航空的安全要求所有利害攸关方的积极协作；

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

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

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

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

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

认识到并非所有成员国均有必要的人员、技术和财务资源来充分进行安全监督；

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

忆及成员国负责实施国际民航组织标准，在这方面，可以以自愿的方式，把某些职能交给给地区安全监督组织，并忆及在适用时，“各国”应理解为包括地区安全监督组织；

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

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

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

大会：

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

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

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

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

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

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

7. 敦促各成员国酌情将飞行程序方案用于基于性能导航的实施；

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

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

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

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

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

13. 要求理事会向大会下届常会报告全面的援助方案的总体实施情况；和

14. 宣布本决议取代 A37-8 号决议。

A38-6: 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（WRCs）的立场是对国际航空无线电频谱要求进行协调的结果；

鉴于航空需要一项全面的频谱战略以支持及时提供和适当保护充足的频谱；

鉴于增长和技术开发需要一个可持续的环境，以支持目前及未来运行系统的安全和运行方面的有效性，并能够在目前和未来的技术之间进行过渡；

认识到如果对于适当的航空安全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；

认识到为确保优化利用分配给航空的频谱，需要高效的频率管理并使用最佳做法；

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 RCC*等机构制定地区立场的重要性的提高；和

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、第 11 次空中航行会议（2003 年）的建议 5/2 以及第 12 次空中航行会议（2012 年）的建议 1/12；

大会：

1. 敦促各成员国、国际组织和其他的民航利害关系方通过包括下列方式在内的办法，坚定地支持国际民航组织的频谱战略和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) 合作开展高效的航空频谱管理和“最佳做法”，以展示航空业在频谱管理方面的有效性和相关性；
- b) 通过相关的专家组会议和地区规划组，支持国际民航组织与航空频谱战略和政策有关的活动；
- c) 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；
- d) 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；
- e) 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）；
- f) 承诺提供其民航方面的专家，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
- g) 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和做好了充分准备代表航空利益的民航利害关系方；

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；

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

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制定和实施一项全面的航空频谱战略并且更多地参与国际和地区性频谱管理活动；和

4. 宣布本决议取代第 A36-25 号决议。

A38-7：非洲航空安全全面的地区实施计划

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

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

满意地注意到非洲国家在改进安全监督水平方面取得的重大进展；

认识到全面实现非印计划各项目标的成功，主要有赖于非洲各国自身做出的努力；

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

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

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

注意到国际民航组织正在支持许多非洲国家建立地区安全监督组织和地区事故调查机构；

注意到于 2012 年 7 月在阿布贾举行的航空安全部长级会议通过的《关于非洲航空安全的阿布贾宣言》；

注意到 2012 年 7 月在尼日利亚阿布贾举行的航空安全部长级会议通过并经非洲联盟大会 2013 年 1 月核准的航空安全指标；

注意到为一些成员国制定的国际民航组织行动计划将作为与其他利害攸关方协调提供直接的援助以解决这些成员国的重大安全关切（SSCs）以及其他重大安全缺陷的一个平台；

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

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

认识到国际民航组织将需要额外资源，向非印地区各国成功提供支持；和

注意到强有力的地区办事处，将是加强非印地区航空安全的一项积极的推动因素；

大会：

1. 欢迎非洲各国和地区组织为加强航空安全所做出的大量努力；
2. 敦促已接受国际民航组织行动计划的非印地区的成员国，承诺通过解决安全方面的重大缺陷，包括重大安全关切，实现行动计划中确定的目标；
3. 敦促非印地区的成员国承诺并加快建立地区安全监督组织和地区事故调查机构，并加强整个地区的合作，以使现有资源得到最佳使用；
4. 敦促非印地区的成员国避免重复参加一个以上的地区安全监督组织的服务；
5. 敦促非印地区的成员国实施非印地区规划和实施组（APIRG）和非印地区航空安全组（RASG-AFI）会议的建议；
6. 敦促各国、业界和捐助方支持实施非印地区规划和实施组及非印地区航空安全组确定的优先活动；
7. 敦促各国、业界和捐助方为实施非印计划提供现金和实物捐助，并指示理事会认定所有此类捐助；
8. 敦促非洲各国、国际民航组织和非洲民用航空委员会，携手处理所查明的各种安全缺陷；
9. 指示理事会监测实现 2012 年 7 月在阿布贾举行的航空安全部长级会议制定的航空安全目标的情况；
10. 指示理事会确保国际民航组织继续发挥领导作用，协调旨在具体实施优先项目的各项活动、举措和实施战略，以便实现非印地区飞行安全的持续改善，并给有关地区办事处相应地划拨资源；
11. 指示理事会监测和评估在整个三年期中非印地区的实施情况，并向大会下届常会报告所取得的进展；
12. 敦促非印地区的成员国作为一个紧急事项支持设立非印地区飞行程序方案（FPP）办事处，并为其提供人员和财务援助，加快该地区实施 PBN；和
13. 宣布此决议取代 A37-7 号决议。

A38-8：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；

认识到语言的规定强化了在所有规定情况下使用国际民航组织标准化用语的要求；

认识到各成员国已做出大量努力，以便遵守语言能力要求；

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

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

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

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

大会：

1. 敦促各成员国在规定的情况下使用国际民航组织的标准化用语；
2. 指示理事会继续支持各成员国实施语言能力要求；
3. 鼓励各成员国使用国际民航组织航空英语语言测验服务（AELTS）来验证语言测试工具；
4. 敦促各成员国使用国际民航组织语言能力要求 —— 会话评级样例培训辅导材料；
5. 敦促各成员国在实施语言能力要求方面互相协助；和
6. 宣布本决议取代 A37-10 号决议。

A38-9：哈龙替代品

认识到航空器灭火系统对飞行安全的重要性；

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

鉴于哈龙由于释放促成臭氧消耗和气候变化，根据国际协定已不再生产；

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

认识到国际航空器系统防火工作组在业界和管理机构的参与下，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；

认识到航空器制造行业已经制定了利害攸关方参与为发动机、辅助动力装置（APU）灭火应用中的哈龙替代品开发共同解决办法的机制，以及此类货舱应用替代品的切合实际的时间框架；

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

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

大会：

1. 敦促各国及其航空业加强开发和实施可接受的哈龙替代品，用于货舱和发动机/辅助动力装置灭火系统，并继续努力改进手持灭火器的哈龙替代品；

2. 敦促各国确定和监测其哈龙的储备及哈龙的质量；

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

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

5. 敦促各国向国际民航组织定期通报其哈龙储量，并指示秘书长向理事会报告有关结果；

6. 指示理事会应向大会下届常会报告替代货舱灭火系统哈龙替代品的时间框架；和

7. 宣布本决议取代 A37-9 号决议。

A38-10：对飞行模拟训练设备（FSTD）批准的承认

鉴于国际民航组织出版了 Doc 9625 号文件 —《飞行模拟机鉴定标准手册》第 I 卷 — 飞机（第三版）和第 II 卷 — 直升机（第一版），为其他国家的主管部门提供了接受对飞行模拟培训设备（FSTD）进行了初步和反复评估的国家所授予资质的手段，而不必进行重估评估；

认识到尽管 Doc 9625 号文件规定了促进协调一致的国际认同机制，但缺乏对飞行模拟训练设备资格的认可造成了多次评估，并正在给各国和业界造成高成本；

认识到基于 Doc 9625 号文件中包含的指导原则实施认可飞行模拟训练设备批准的制度进展缓慢；

大会：

1. 敦促各成员国基于使用 Doc 9625 号文件的指导原则，建立认可飞行模拟训练设备批准的制度；

2. 责成理事会继续支持各成员国建立认可飞行模拟训练设备批准的制度；和

3. 敦促各成员国在建立认可飞行模拟训练设备批准的制度的过程中开展互助。

A38-11: 标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的制定和执行以及差异的通知

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

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

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

鉴于大会认为制定若干履行《公约》这些规定时应予遵循的政策是可取的；

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

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

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

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

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

注意到向国际民航组织通报差异的数目增加；和

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

大会：

1. 呼吁各成员国重申其承诺遵守根据《公约》第三十七条和第三十八条承担的义务；
2. 决定标准和建议措施及空中航行服务程序应在必要时加以修订，以便反映不断变化的需求和技术，从而除其他外，为全球和地区规划和实施提供稳固的基础；
3. 同意在遵守上款规定的前提下，标准和建议措施及空中航行服务程序应当保持高度稳定，以使各成员国得以保持其国家规章的稳定性。为此目的，修订应当限于对于安全、正常和效率具有重要意义修订，编辑性修订则仅应当在关系重大时进行；
4. 重申标准和建议措施及空中航行服务程序应当用简明扼要的语言起草。标准和建议措施需由规定功能和性能要求并规定必需的安全、正常和效率水平的广义、成熟和稳定的条款组成。由国际民航组织制定的辅助性技术规范应该及时翻译成国际民航组织的所有工作语文，并且应当尽可能置于单独文件中；

5. 在标准和建议措施、空中航行服务程序及国际民航组织技术指导材料的制定中，国际民航组织应指示理事会在适当的最大程度上，并经过适当的核查和确认过程，利用其他得到承认的标准制定组织的工作。这些其他标准制定组织制定的材料，理事会可能认为在符合国际民航组织的要求方面是适宜的；在这种情况下，国际民航组织的文件应该参考此类材料；

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

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

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

9. 同意任一附件或空中航行服务程序文件的修订均不得超过一日历年一次；

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. 宣布本决议取代 A37-15 号决议的附录 A、D 和 E。

相关做法

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

2. 各成员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和详细的意见，或至少对其内容表示同意或不同意。为此，应该给各成员国至少三个月时间。而且，各成员国应该至少提前 30 天收到准备核准或通过未与其进行协商的详细材料的通知。

3. 应该给各成员国整三个月时间，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. 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。

5. 理事会在通过和核准对标准和建议措施及空中航行服务程序的修订之前，应考虑到在预定的适用日期执行标准和建议措施及空中航行服务程序的可行性。

6. 理事会应该在考虑到“标准”和“建议措施”的定义的情况下，确保作为标准，通过被认为必须统一适用的新的附件规定，并作为“建议措施”，通过被认为最好统一适用的新的规定。

7. 理事会应该敦促各成员国通知本组织其国家法规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。如果成员国发现自己无法遵守任何标准和建议措施，则应该通知国际民航组织其不能遵守的理由，包括在性质上或原则上不同的任何适用的国家法规和做法。

8. 应该将收到的关于与标准和建议措施有差异的通知迅速提供给各成员国。

9. 在鼓励和协助各成员国执行标准和建议措施及空中航行服务程序方面，理事会应该利用国际民航组织的一切现有手段，并加强与为国际民用航空的发展提供资源和援助的实体的伙伴关系。

10. 各成员国应该制定将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过程和程序。

11. 国际民航组织应依照既定优先次序更新和制定指导材料，以便适当涵盖所有技术领域。

A38-12：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A37-15号决议附录A至W通过了大会第37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A37-15号决议附录A至W中包括的持续政策和相关做法的声明的提案，并对声明进行了修订，以反映第38届会议期间做出的决定；

鉴于需要连续适用三年以上的政策或相关做法，应被视为一项持续政策或相关做法；

鉴于如附件和议事规则以及对空中航行会议的指示等国际民航组织管理文件或现有可用权威文件所载的材料，通常不应列入综合声明。这尤其适用于相关做法；和

鉴于大会同意根据第A37-15号决议附录A、附录D和附录E拟定一项新的第A38-11号决议，作为适用于《公约》所有附件及技术指导材料、与制定和实施标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）及通知差异有关的一项持续政策；

大会：

1. 决定：

a) 本决议所附附录构成大会第38届会议闭幕时存在的、国际民航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A37-15号决议及其附录，但将由新的第A38-11号决议所取代的附录A、附录D和附录E除外。

附录 A

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，并需要各成员国和国际民航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，而不给成员国或国际民航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成员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. 为便利所有成员国的参加，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 B

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，而不给成员国或国际民航组织增加任何不应有的负担；

大会决议如下：

1. 如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，航行委员会应当设立各种专家组；

2. 空中航行委员会应确保专家组的职权范围和工作方案应当支持国际民航组织战略目标，简单明了并有时间表，而且应当予以遵守；

3. 航行委员会应当定期审查各专家组的工作进度，分派给专家组的活动一经完成，应立即解散专家组。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。

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，以免将其视为代表成员国的看法。

附录 C

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机组人员的标准和建议措施生效之前，成员国是否有义务承认其他成员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机组人员执照而言，标准和建议措施可能需要多年才能生效，或对一些类别或飞行机组人员执照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成员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，应当被其他成员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. 在关于航空器或飞行机组人员以及证书的特定类别作为航空器登记国的成员国依据国家规章颁发或核准有效之前，应当由其他成员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D

合格和胜任的航空人员

鉴于令人满意地实施标准和建议措施及空中航行服务程序取决于具备合格和胜任的人员；

鉴于由于缺乏合格的人员以支助现行及未来的航空运输系统，各成员国在这些事项上正在经历困难；

鉴于需要做出特别努力，以支助成员国满足其人力资源需要；和

鉴于国际民航组织开办的学习活动在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. 国际民航组织应当通过国际民航组织的航空培训方案，协助实现并保持航空人员的胜任能力；

2. 国际民航组织航空培训方案应当遵循下列原则：
 - a) 航空专业人士的资格是各成员国的责任；
 - b) 高度重视支助实施标准和建议措施的各种学习活动；
 - c) 与成员国及行业开展合作，对制定和实施各种学习活动以支助实施标准和建议措施至关重要；和
 - d) 应当优先培养下一代航空专业人员。
3. 国际民航组织向培训设施运营人提供咨询建议，但不参与此类设施的运作；和
4. 各成员国互相援助，以便优化向其航空专业人员提供各种学习活动。

相关做法

1. 理事会应该协助成员国对航空专业人员的胜任能力水平开展协调一致。这方面的努力应以以下方面为基础：
 - a) 数据分析以确定优先安排和需求；
 - b) 经查明实施国际民航组织各项规定的培训需求；和
 - c) 基于胜任能力的做法。

附录 E

包括地区补充程序在内的地区计划的制定和实施

鉴于理事会制定出地区计划，规定各成员国根据《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

鉴于区域计划的实施中存在的任何严重缺陷都可能影响国际航空业务的效益，并应尽量在实际可行的范围内迅速予以消除；

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，将通过国际民航组织和各成员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。

4. 地区空中航行（RAN）会议虽然是确定各项设施和服务的重要手段，但会议的召开仅应讨论那些通过全球地区规划实施组（PIRGs）无法解决的问题；

5. 应该重视规定的成员国的实施方案，以及设施和服务的持续运作，而设施和服务的匮乏有可能对国际空中业务产生不利影响；

6. 国际民航组织应在可行的最短时间内确定、调查地区计划实施中存在的重大缺陷并采取行动；和

7. 地区规划和实施小组（PIRGs）应采取项目管理方法，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. 在评价任何地区计划修订的紧迫程度时，理事会应该考虑到成员国安排提供任何必要的附加设施和服务所需的时间。
- 3. 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。
- 4. 理事会应该确保应当开发地区网络计划，并有支持性规划工具，以便提高效率并加速修订周期。
- 5. 理事会应该利用在各地区设立的地区规划和实施小组（PIRGs），协助保持地区计划和任何补充文件的最新状态。

附 F

地区空中航行（RAN）会议

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

鉴于这些会议需要各成员国和国际民航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，而不给成员国或国际民航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成员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. 与会的每一成员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 G

空中交通服务（ATS）空域的划定

鉴于《公约》附件11要求各成员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还规定各成员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；

鉴于各成员国之间的合作努力能够导致更高效的空中交通管理；

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，同时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，并采用更高效率的空域管理，特别是高层空域的管理；

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；

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. 任何成员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. 各成员国应该与其他有关国家和国际民航组织合作，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. 各成员国应该在必要时考虑联合设立单一的空中交通服务提供者，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。

3. 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空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 H

搜寻与援救服务的提供

鉴于按照《公约》第二十五条，各成员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包含有关在成员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，如果理事会认为一成员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. 任何成员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. 各成员国应该与其他国家和国际民航组织合作，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 I

民用和军用空中交通的协调与合作

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

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

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

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

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

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

大会决议如下：

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

2. 各成员国制定的管理其国家航空器在公海上运行的条例和程序应当确保这种运行不损害国际民用空中交通的安全、正常和效率，而且在实际可行的范围内遵守附件2中的空中规则；

3. 秘书长应当提供关于军民协调与合作的最佳做法的指南；

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

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

相关做法

1. 各成员国应该在必要时进行或改进其民用和军用空中交通服务之间的协调与合作，以实施上述决定条款1中的政策。

2. 当制定决定条款2中提及的条例和程序时，有关国家应该与负责在该地区公海上提供空中交通服务的所有国家协调这一事宜。

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

附录 J

适当机场的提供

鉴于许多地方都需要对机场的物理特征进行重大改进；

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

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

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

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

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；和

鉴于机场核证是确保机场安全和提高效率的重要手段，而国际民航组织的普遍安全监测审计方案(USOAP)审计的结果表明，机场核证包括安全管理系统(SMS)的实施程度并不理想；

大会决议如下：

1. 机场的技术要求应当由国际民航组织不断加以审查；
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. 各国应当采取必要的措施，包括分配足够的资源，提高实施机场核证包括机场的安全管理系统的水平；和
4. 各国应更加强调机场运行的管理，把跑道安全放在高度优先地位。

相关做法

1. 根据上述决定条款1提及的持续审查结果，理事会在考虑进一步提高现有安全等级和效率的要求的情况下，应该：
 - a) 制定关于未来发展的新的指导材料；
 - b) 制定机场运行的管理程序；和
 - c) 不断向各成员国通报发展情况。
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 K

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；

大会决定各国应当采取必要步骤，以确保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 L

国家对国际民航组织技术工作的参与

鉴于各成员国技术上的贡献对于国际民航组织的技术工作取得令人满意的进展是至关重要的；

鉴于在得到成员国对国际民航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，而不给成员国和国际民航组织带来不应有的负担是必要的；

大会决定各成员国有必要为国际民航组织的技术工作做出有效的技术贡献。

相关做法

1. 理事会应该鼓励各成员国有效参与国际民航组织的技术工作，同时对将国际民航组织和参与此类工作的成员国的成本降至最低的需要给予应有的重视。

2. 各成员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) 按照国际民航组织要求，从事专业研究；和
- e) 通过理事会设定的任何其他办法，协助国际民航组织的技术工作。

附录 M

总部和各地区办事处的技术秘书处

鉴于不断需要向各成员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成员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成员国解决其持续的监测活动、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成员国的要求，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国际民航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 N

成员国之间在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，事故调查的进行可能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；

鉴于许多成员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；

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；和

念及国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件）业已发布；

大会决定建议各成员国在航空器事故、特别是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，各成员国和地区事故和事故征候调查组织（RAIOs）除其他外，在可能的程度上应该：

- a) 按照其他成员国的请求，提供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成员国参加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. 鼓励各成员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. 应该鼓励各成员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. 鼓励各成员国和事故和事故征候调查组织评价其航空器事故调查和预防领域的需要和能力，目的在于制定有关事故调查和预防基础课程的培训大纲。应该充分探索利用地区培训中心教授此类课程，以及采用提供国际标准化和基于能力的培训的航空培训升级版项目方法。

4. 鼓励各成员国参照国际民航组织于2007年拟定的供各国使用的谅解备忘录（MOU）范本，以鼓励各国在航空器事故和严重事故征候的调查过程中相互合作。谅解备忘录范本登载在国际民航组织公共网站上。

5. 鼓励各成员国必要时考虑国际民航组织《地区事故和事故征候调查组织手册》（Doc 9946 号文件），该手册就如何建立和管理地区或次地区内的区域事故和事故征候调查系统提供了指导。

附录 O

人的行为能力

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”；

鉴于认识到人的行为能力受生理和认识能力和限制的影响，大大有助于航空系统的全面安全绩效；

鉴于承认同技术、系统和程序相关的安全和效率收益只有在为提高每一使用者的绩效而设计的情况下才能实现；和

鉴于承认未来航空系统的实施将导致航空专业人士角色的改变，需要进行跨多学科小组进行工作以支持协作决策；

大会决议如下：

1. 各成员国确保将人的行为能力的考虑结合到新系统和新技术的规划、设计和实施中去，将其作为安全管理办法的一部分；
2. 各成员国促进和便利将人的行为能力的因素结合到专业人士整个职业生涯的基于绩效的培训方案中去；和
3. 各成员国纳入能够促进个人和个人团队的安全、连贯、有效和高效的运行性能的战略，以便解决安全事项优先次序。

A38-13：空中航行委员会的组成及其工作的参与

鉴于《公约》第五十六条规定，航行委员会应由理事会从成员国提名的人选中任命的十九名委员组成，但未区分国籍，也未说明此类提名是由理事会成员国还是非理事会成员国进行；

鉴于这些委员不仅具有专业资格，而且能够专职履行其职责是至关重要的；

鉴于大会希望就所有有关成员国尽可能全面参与航行委员会的工作作出规定；和

鉴于通过理事会制定适当的程序，可以实现与《公约》的要求一致的上述目标；

大会：

1. 决定指示理事会每次决定航行委员会新的任命时，力图确保从所有成员国获得提名，然后从中选出委员会十九名委员；
2. 敦促所有成员国，特别是在理事会没有代表的成员国，作出进一步努力，提名委员会委员候选人；
3. 建议理事会不任命任何一个成员国一名以上的被提名人，并充分考虑到最好世界每个区域都有代表参加；
4. 建议理事会采取措施，规定并鼓励每个成员国尽可能全面参与委员会的工作；
5. 宣布本决议取代 A22-4 号决议。

A38-14: 关于航空运输领域持续国际民航组织政策的综合声明

导言

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

鉴于航空运输是促进和加快国家和国际一级经济可持续发展的一个重要因素；

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

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

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

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成员国制定政策和做法，以便促进国际航空运输的全球化、商业化和自由化；和

鉴于各成员国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义；

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第 38 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 — 航空数据/统计

附录 C — 预测、规划和经济分析

附录 D — 税收

附录 E — 机场和空中航行服务

附录 F — 航空承运人经济

附录 G — 航空邮件

2. 敦促各成员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. 敦促各成员国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是尽可能全面而迅速地提供本组织进行航空运输工作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成员国专家代表的意见，其中包括设立向航空运输委员会报告工作的此类合格专家组或秘书处研究小组；并通过通信或开会的方式开展工作；

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

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，以便向成员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 A37-20 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，成员国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于《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（IASTA）》和《统一国际航空运输某些规则的公约》（《1999 年蒙特利尔公约》）为已成为其当事方的成员国实现这一目标提供了便利；

鉴于大会反复强调，各成员国有义务遵守《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；

鉴于国际航空运输费率的制定应当公平、透明，并且旨在促进航空运输取得令人满意的发展；

鉴于在制定国际航空运输政策和规章时，应当充分注意消费者利益和公共服务需要；

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

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

大会：

1. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导和必要时在协助和促进自由化方面的主要作用；

2. 敦促各成员国在自由化进程中，适当考虑为确保所有国家持续有效地参与国际航空运输而制定的与安全保障措施有关的原则，包括特别顾及发展中国家利益和需求的原则；

3. 敦促各成员国在监管做法方面，避免采取对航空界的共同利益及航空运输的高效和可持续发展产生不利影响的单边行动；

4. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》和《1999年蒙特利尔公约》当事方的成员国对此事给予紧急考虑；

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

6. 敦促各成员国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排的执行中产生的重要严重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；

7. 敦促各成员国继续以适合需要和情况的速度及方式推行市场准入自由化，并适当考虑到所有厉害攸关方的利益、变化中的商业环境以及基础设施需要；

8. 敦促各成员国在空运协议框架内交换市场准入权时适当考虑到航空运输的特点，并给予适当的权利和运营灵活性，以便推动这些服务的发展。

9. 敦促各成员国在处理涉及时间分配和夜航限制等问题时，适当考虑其他国家的需要和关注，并且尽一切努力以同情、透明、相互理解以及合作的精神通过协商解决问题。

10. 敦促各成员国在夜航限制方面遵循国际民航组织有关管控机场飞行器噪音的平衡方法原则；

11. 鼓励各成员国利用国际民航组织航空运输协定谈判会议并从中受益；

12. 要求理事会制订关于国家或地区性现行有效的竞争政策和做法的纲要；

13. 要求理事会制订和通过一项关于国际航空运输自由化的长期愿景，包括审议各国可用来对市场准入实行自由化的国际协定，同时考虑到各国的经验和成就，包括在双边、区域和多边各级签订的市场准入自由化协定，以及在第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）期间提出的各项建议；

14. 要求理事会制订一项旨在促进航空运输进一步自由化的国际协定，其中应考虑到以前的成就、各国关于现行安排的观点以及在第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）期间提出的各项建议；

15. 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成员国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；

16. 要求理事会继续对成员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，并向所有成员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；

17. 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；

18. 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；

19. 要求理事会在短期内制定一套有关能够在保护消费者和民航业竞争力之间保持平衡的同时考虑到各国有关灵活性需求的高级别非限制性的消费者保护的核心原则，用于政策指导，其中应考虑到各国在社会、政治和经济方面的特点。这些核心原则应该符合现有的文书，特别是 1999 年 5 月 28 日在蒙特利尔通过的《统一国际航空运输某些规则的公约》；

20. 要求秘书长提醒各成员国毫不延迟地登记航空协定和协议的重要性，并应要求向成员国提供在理事会登记航空协定和协议方面的援助；和

21. 要求理事会主席和秘书长促进国际公约和协定、包括《国际航班过境协定》和《1999 年蒙特利尔公约》的普遍加入和实施，并敦促各成员国通知秘书处关于其加入的意图。

第 II 节 管理安排方面的合作

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

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

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

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

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

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

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

大会：

1. 敦促各成员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. 敦促各成员国顾及公平竞争是国际航空运输运行中的一项重要的重要原则；

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

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

5. 敦促各成员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；

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

7. 敦促各成员国顾及国家主权及国际民航组织关于竞争的指导，制定适用于航空运输的竞争法和政策；

8. 敦促各成员国鼓励在地区和/或国家竞争当局之间开展合作，包括在批准结盟与合并方面的合作；

9. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的成员国不断向理事会提交关于其经验的信息，以便本组织拥有可能有助于成员国的信息；

10. 要求理事会虑及安全和保安关切、互惠原则、需要允许逐步渐进适应保障措施、需要虑及地区经验、各国国内法律的各种要求，以及对包括劳工方面在内的所有利害攸关方的影响，开展工作制定一项国际协定，以便对航空承运人的所有权和控制权实行自由化；

11. 要求理事会制定交流论坛之类的各种工具，以增进各国之间关于公平竞争的合作、对话及信息交流，以期促进对国际航空运输采取一致的监管做法；

12. 要求理事会继续监测国际航空运输竞争方面的发展情况，并根据必要情况更新其有关公平竞争的政策和指导；

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

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

第 III 节 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成员国；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，同时又能保障所有成员国的利益及其有效而持续地参与国际航空运输；

3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；

4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的成员国：

- a) 确保其国家管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业直接参与谈判；
- b) 确保其代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
- c) 考虑到其相对于那些非世界贸易组织成员的国际民航组织成员国的权利和义务；
- d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和保安诸方面之间的密切联系；
- e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
- f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；

5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：

- a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的自由化；
- b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和保安的基本责任；和
- c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；

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，并随后通知成员国；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. 敦促各成员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；

2. 鼓励各成员国将《公约》所规定、并体现于国际民航组织的政策和指南中的公正和平等的竞争机会、不歧视、透明度、协调统一与合作的基本原则纳入国家立法、规则和条例及航空服务协定；

3. 要求理事会确保有关经济监管的政策、指导和其他材料继续切合实际、与时俱进，并应对不断变化的形势和各国的需求；和

4. 要求理事会审议额外的方式办法，以巩固其各项政策对于航空运输系统可持续经济发展的地位。

附录 B

航空数据/统计

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

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

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

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条，拟定了收集在册民用航空器数据的要求；

鉴于本组织有必要从各国收集关于年度航空燃油消耗的数据，以用于应对航空运输可持续发展的正产生的挑战，同时监测和报告与国际航空运输及相关基础设施的运行方面相联系的经济措施的潜在影响；

鉴于各国提名航空统计联络人将便利及时呈报国际民航组织所要求的统计和数据；

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

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

鉴于一些成员国仍尚未提交或尚未全面提交理事会所要求的统计数字；

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；

鉴于国际民航组织在处理和传播航空数据方面的作用让各国能够将数据用作促进健全而经济地运作的国际民用航空服务的安全和有秩序增长的一种重要工具；

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

大会：

1. 敦促各成员国提名航空统计联络人，并尽一切努力，及时提交国际民航组织所要求的统计数字，并尽可能以电子形式提交；

2. 敦促各成员国在评估国际民航组织的航空数据时使用现有的电子工具；

3. 鼓励各成员国在向国际民航组织提供航空数据时使用现有的电子工具；

4. 鼓励各成员国通过提供支助和反馈，并通过分享相关知识及经验，积极参与开发电子工具；和

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

6. 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；

b) 在适当基础上做出安排，由秘书处人员按照要求向成员国提供援助，以改进其民用航空统计及其向本组织的统计报告；

c) 开发一种能够协调统一不同来源的航空数据的进程，以便利提供各国进行知情决策时所需要的准确、可靠和一致的数据；和

d) 根据《公约》所载的原则和规定及本组织的相关决定，建立、主办和管理一个平台，航空界可以籍此分享并推广其数据和电子工具。

附录 C

预测、规划和经济分析

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

鉴于成员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将来态势发展并必须适时启动此类行动；

鉴于本组织必须定期针对其战略目标评估其效绩，并侧重于安全、空中航行能力和效率、保安和简化手续、航空运输的经济发展和环境保护；和

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境监测和规划目的的特定预测和经济支持；

大会：

1. 要求理事会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，其中包括当地、地区以及全球的数据，并使成员国可以得到这些数据，以支持安全、空中航行能力和效率、保安和简化手续、航空运输的经济发展和环境保护方面对数据的需要；

2. 要求理事会编制单独的一套长期业务量预测，根据这种预测可以制作各种目的的专门或较详细的预测，例如空中运输系统规划和环境分析；

3. 要求理事会制定做出预测、评估新措施的经济影响、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、环境规划机构的需要，并按照要求，满足本组织其他活动的需要；和

4. 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、2 和 3 中所述目的，又作为其自身预测、规划和经济分析的指导随时向成员国传播；和

5. 要求理事会监测发展情况、对具有全球重要意义的主要问题开展研究，并与各国、国际组织和行业分享其分析成果。

附录 D

税收

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

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

鉴于一些成员国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通的收费（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 A38-17 号决议《国际民航组织有关环境保护的持续性政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量》(附录 H — 航空对当地空气质量的影响)中提及；
和

鉴于 Doc 8632 号文件中的决议补充了《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. 敦促各成员国遵循载于 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》的理事会决议以避免对国际航空进行歧视性征税；

2. 敦促各成员国避免在航空运输领域重复征税；和

3. 要求理事会确保载于 Doc 8632 号文件的指导原则和咨询意见是最新的，并对成员国的要求做出反应，并继续促进更坚定地实施这些指导原则和咨询意见。

附录 E

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附成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本地用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”，

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项，已在大会 A38-17 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量》(附录 H — 航空对当地空气质量的影响)，以及大会 A38-18 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化中单独提及；

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据；

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

鉴于制定航空运输基础设施和全球航空系统组块升级 (ASBUs) 要求具备必要的资金和筹资以支持其实施；
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. 敦促各成员国确保《公约》第十五条得到充分遵守;
2. 敦促各成员国依据《公约》第十五条表述的和 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. 敦促各成员国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本;
4. 敦促各成员国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一成员国因任何其他成员国的航空器使用空中航行设施和机场而可能征收或允许征收的任何费用;
5. 鼓励各成员国在国家立法、规章或政策中以及航空运输协定中采纳 Doc 9082 号文件中所核准的非歧视、与成本挂钩、透明度和协商的原则, 以确保机场和空中航行服务提供者予以遵守;
6. 鼓励各成员国确保 Doc 9082 号文件中所核准的目前国际民航组织关于机场和空中航行服务提供者保安措施及职能的成本回收政策得到实施, 以使保安使用费合理、具有成本效益, 并促进世界范围内的协调一致;
7. 要求理事会制定关于为航空运输基础设施、适当的监督职能以及航空运输系统筹资的指导, 包括支持全球航空系统组块升级 (ASBUs) 模块中所述运行改善的各种机制; 和
8. 要求理事会确保载于 Doc 9082 号文件及其他文件的与供资有关的政策和指导原则是最新的并对各成员国的要求做出反应。

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;

鉴于各成员国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的效率和成本效益;

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

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

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

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

大会:

1. 提醒各成员国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其独自负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；
2. 鼓励各成员国虑及经济可行性及用户和其他相关各方的利益，审议建立运行机场的自主实体和空中航行服务提供者；
3. 敦促各成员国通过善治促进高质量的空中航行服务的效绩；
4. 敦促各成员国在收回多国空中航行设施和服务成本方面进行合作，并考虑使用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；
5. 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；
6. 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；
7. 要求理事会推行国际民航组织关于使用费的政策及相关的指导材料，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；
8. 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成员国提交报告；和
9. 敦促各成员国尽一切努力，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 F

航空承运人经济

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

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所提交的客观的研究报告被各成员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. 敦促各成员国尽一切努力，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 G

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. 敦促各成员国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟（UPU）的会议上考虑到对国际民用航空的影响；和
2. 指示秘书长根据要求并按照万国邮政联盟与国际民航组织之间的有关合作安排的规定，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。

A38-15: 国际民航组织关于航空保安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 A37-17 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 A37-17 号决议中包括附录 A 至 I 在内的国际民航组织持续政策综合声明的提案，并修订了该声明，以反映出第 38 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 38 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 A37-17 号决议。

附录 A

一般政策

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

鉴于针对民用航空的非法干扰行为已成为对其安全和有序发展的主要威胁；

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

鉴于针对国际民用航空的一切非法干扰行为均构成违反国际法的严重犯罪；

忆及 A27-12 号决议和 A29-16 号决议仍然有效；

认识到各种犯罪活动不当利用航空部门，包括非法航空运送麻醉品和精神药物；

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

忆及大会第 37 届会议通过的关于航空保安的宣言；

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

忆及国际民航组织与世界海关组织于 2012 年 7 月在新加坡召开的关于加强航空货物保安和简化手续 — 通过合作协同努力的联席会议上所发布的联合公告；

忆及 2012 年 9 月在蒙特利尔举行的高级别航空保安会议的公报忆及会议的结论和建议；和

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

大会：

1. 强烈谴责无论何处、无论何人和无论出于何种原因针对民用航空的一切非法干扰行为；
2. 憎恶地注意到包括任何错误地将民用航空器作为杀伤性武器的行为在内的，旨在飞行中破坏民用航空器的非法干扰行为和未遂行为，以及机上和地面人员的丧生；
3. 重申航空保安必须继续作为国际民用航空组织及其成员国的最高优先事项来对待，并提供充分的资源；

4. 要求所有成员国确认其对于国际民航组织既定政策的坚决支持，单独地和相互合作地运用最有效的保安措施，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成员国之间就影响全世界国际民用航空安全而有序运营事宜可能产生的问题的责任；

6. 指示理事会作为一项紧迫的优先事项继续其关于非法干扰行为预防措施的工作，以国际民航组织综合航空保安战略下的战略方向为基础，并确保以最高效率和反应来开展这项工作；

7. 感谢各成员国在 2011 年 — 2013 年的三年期期间以人力和财务资源形式向国际民航组织全面航空保安战略提供自愿捐助；和

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

附录 B

制止非法干扰民用航空行为的 国际法律文书、颁布国内立法和缔结相关协定

a) 国际法律文书

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

大会：

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

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

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

b) 颁布国家立法和缔结适当协定

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

大会：

1. 要求各成员国特别注意对犯有策划、赞助、供资或便利非法劫持航空器的行为，破坏或破坏未遂行为，或其他非法干扰民用航空的行为或未遂行为的人员采取有力措施；特别是要在其立法中纳入严厉惩罚此类人员的规定；和

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

附录 C

技术保安措施的实施

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

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

鉴于机读旅行证件通过改进证实旅行者及航空机组身份的证件的完好性以加强保安；

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

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

鉴于对航空货运和邮件的整个威胁要求必须采取全球性做法制定和实施保安规定和最佳做法，包括与世界海关组织（WCO）、万国邮政联盟（UPU）和国际海事组织（IMO）等相关国际组织进行合作；

鉴于确保政府机构、机场当局和航空器经营人采取保安措施的责任由成员国承担；

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；

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

鉴于需要进行技术和做法创新，实现有效和高效的航空保安和简化手续措施和确定保安检查制度的未来；

大会：

1. 敦促理事会给予通过与当前对国际民用航空保安形成的威胁相对应的预防非法干扰行为的有效措施以最高优先地位，以虑及该威胁的创新性和不断演变性，并从威胁和风险角度不断更新《芝加哥公约》附件 17 的条款；

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

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

4. 敦促各成员国加强努力，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《航空保安手册》(Doc 8973 号文件 — 限制发行)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. 鼓励各成员国将民航保安作为国家、社会和经济的优先事项、规划与运行的一个基本组成部分来推动；

6. 鼓励各成员国与行业建立伙伴关系，制定、试用和实施有效的保安措施；

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

- a) 为了交流信息和及早发现对民用航空运行的保安威胁，酌情扩大各国和业界之间现有的合作机制；
- b) 共享与保安预防措施有关的专长、最佳做法和信息，包括检查和检查技巧，侦测炸药、机场保安行为侦测、对机场工作人员的检查和背景检查、人力资源发展和相关技术的研究与开发；
- c) 利用现代技术侦测违禁材料，预防将此类材料带上航空器，同时尊重个人隐私和安全；
- d) 确定基于风险的、适当和与威胁相称的、有效、高效、操作上可行、经济上可持续和可持续运作的，并顾及了对旅客和合法贸易的影响的航空保安措施；
- e) 处理液体、气溶胶和凝胶(LAGs)炸药持续构成的威胁，包括实施所需技术解决方案以逐步解除在客舱行李中携带液体、气溶胶和凝胶的限制；
- f) 对来自对液体、气溶胶和凝胶实施检查的国家的航班，与来自对液体、气溶胶和凝胶实行限制的国家的航班，同等对待；

- g) 加大保障航空货运和邮件保安系统努力的力度，办法是：
- i) 建立强有力、可持续和适应性强的航空货运保安框架；
 - ii) 有效实施健全的保安保障；
 - iii) 就航空货运和邮件保安采取整体供应链做法；
 - iv) 建立和加强对航空货运和邮件保安的监督和质量控制；
 - v) 开展双边和多边努力以协调各项行动，以便统一和加强航空货运和邮件保安及保障全球航空货运供应链；
 - vi) 同其他国家分享最佳做法和所吸取的经验教训，以便提高航空货运和邮件保安的整体水平；和
 - vii) 加强强化航空货运和邮件保安能力建设的各项举措；和
- h) 考虑无人航空器系统的潜在保安脆弱性，以防止非法干扰。

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

9. 要求各成员国并在尊重其主权的同时通过合作及协调行动，以便一致、高效率 and 有效地执行标准和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解释所引起的对航空旅行的扰乱减至最小程度；

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

11. 敦促尚未这样做的成员国，按照 Doc 9303 号文件第 1 部分的规范，开始只签发机读护照；

12. 要求理事会指示秘书长：

- a) 确保在保安措施的有效性不受损害的情况下，附件 17 和附件 9 —《简化手续》的条款相互融合和补充；
- b) 如果相关，在国际民航组织会议的议程中包括处理航空保安项目；
- c) 通过应有关国家要求举行的提高认识问题地区和次地区航空保安活动，继续促进制定有效和创新性保安进程和概念，包括与行业利害攸关方和设备制造商合作，制定下一代旅客和货物检查流程；
- d) 继续与航空保安专家组合作，以应对针对民用航空的新的和现有的威胁，并制订适当的预防措施，包括对可进入机场保安设施的人员而不是旅客进行检查和实施安全控制措施；对旅客和行李加强检查；对货物、供应链和服务提供者采取适当的保安管制；以及甄选和培训保安措施的执行和实施人；
- e) 促进制定相互承认的进程，以便协助各国实现互惠安排，包括一站式保安安排，这些安排承认各国航空保安措施的同等性，这些措施在这些国家取得同样的成果，这些安排还立足于商定的全面和持续的验证进程以及就其航空保安系统有效地交流信息；和

- f) 继续与航空保安专家组协商以处理其他威胁和风险，包括对航空保安的网络威胁，以及对机场陆侧地域和空中交通管理保安的风险；

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

14. 指示理事会责成秘书长和航空保安专家组确保定期审议和更新国际民航组织风险背景声明，该声明为航空保安提供了风险评估方法，各成员国可考虑利用该声明进一步制定本国风险评估，以及列入基于风险的评估，同时提出供通过附件 17 或国际民航组织任何其他文件中的新的和经修订航空保安措施时采纳的建议；

15. 指示理事会责成秘书长和航空保安专家组确保利用适当的专门知识领域，以便评估航空保安风险和制定标准和建议措施（SARPs）、规格、指导材料，以及处理航空保安问题的其他手段，包括协调和其他专家组；和

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

附录 D

针对非法干扰行为的国家行动

a) 非法干扰行为

鉴于非法干扰行为继续严重地危害国际民用航空的安全、正常和效率；

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

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

大会：

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

2. 忆及《芝加哥公约》、《东京公约》、《海牙公约》、《蒙特利尔公约》和《北京公约》、《芝加哥公约 1988 年补充议定书》以及《2010 年制止非法劫持航空器公约的补充议定书》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. 敦促各成员国向遭受非法劫持行为的航空器提供援助，包括提供导航设备、空中交通服务和允许着陆；

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

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

7. 敦促各成员国进行合作，以便对非法干扰行为共同做出反应，并在必要时动用遭受非法干扰行为的经营人所属国、制造国和航空器登记国的经验和能力，同时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. 谴责成员国不履行其毫不拖延地归还被非法扣押的航空器和毫不拖延地向主管当局移交或引渡被指控犯有非法干扰民用航空行为的任何人员的案件的义务；

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

10. 要求各成员国继续协助对此类行为的调查及对责任人的拘捕和起诉。

b) 对非法干扰行为的报告

鉴于非法干扰行为所涉国家向国际民航组织及时提交的正式报告，应该载有全面而可靠的信息，并且构成评价和分析此种行为的基础；和

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

大会：

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

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

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

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

附录 E

国际民航组织普遍保安审计计划

鉴于国际民航组织普遍保安审计计划（USAP），已经成功地完成了 A37-17 号决议附录 E 的任务；

鉴于本组织的主要目标仍然是确保在全世界范围国际民用航空的安全和保安；

鉴于各成员国承诺遵守附件 17 和附件 9 中与保安相关的规定；

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

忆及确保民用航空安全及保安的最终责任都在各成员国；

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

认识到有效实施国家纠正行动计划以解决通过审计和其他普遍保安审计计划的持续检测方法（CMA）活动所查明的缺陷，是为实现加强全球航空保安总体目标而开展的监测进程的一个重要的组成部分；

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

虑及理事会批准了一个及时处理重大保安关切（SSeCs）的机制；

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

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

忆及大会第 37 届会议要求理事会报告普遍保安审计计划的总体实施情况，包括其关于研究评估在 2013 年第二个周期审计完成后将持续监测做法扩展到普遍保安审计计划的可行性；

考虑由理事会批准在 2013 年第二个周期审计完成后由持续监测做法向普遍保安审计计划过渡的申请；和

考虑由理事会批准向普遍保安审计计划持续监测做法过渡计划，包括自 2015 年 1 月 1 日起全面实施新技术；

大会：

1. 满意地注意到，根据普遍保安审计计划进行的审计的第一和第二个周期已经证明有助于查明对航空保安的关切，并为解决这些关切提出建议；

2. 表示赞赏各成员国在审计过程中所给予的合作，并提供保安专家，经认证作为普遍保安审计计划的审计员，在进行审计时担任短期专家，以及提供长期专家，担任普遍保安审计计划的审计组组长；
3. 核准理事会所做 2013 年完成普遍保安审计计划的第二个周期和经过一过渡阶段后，于 2015 年将持续监测做法扩展到普遍保安审计计划的决定；
4. 要求理事会监测各国有效实施航空保安监督系统的重要内容、遵守国际民航组织的标准和建议措施以及实施国家纠正行动计划的同时，监督普遍保安审计计划持续监测做法的活动；
5. 核准普遍保安审计计划持续监测做法的保安审计结果有限透明度的政策，尤其是关于立即通报存在着重大保安关切的政策；
6. 敦促所有成员国通过以下方式，全力支持国际民航组织：
 - a) 按照本组织与有关国家协调后安排的计划，接受普遍保安审计计划持续监测做法任务；
 - b) 便利普遍保安审计计划持续监测做法小组的工作；
 - c) 编制并向国际民航组织提交所有规定的审计前的文件；和
 - d) 拟定并提交一份用以处理普遍保安审计计划持续监测做法活动中查明之缺陷的适当纠正行动计划；
7. 敦促所有成员国在符合其主权的适当情况下，应所提请求共享国际民航组织进行的审计以及普遍保安审计计划持续监测做法活动的结果，以及被审计国家采取的纠正行动；和
8. 要求理事会向大会下一届常会报告普遍保安审计计划持续监测做法的总体实施情况。

附录 F

国际民航组织实施支助和发展 — 保安方案 (ISD-SEC) 方案

鉴于实施预防非法干扰国际民用航空的行为的技术措施需要财物资源和人员培训；和

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

大会：

1. 指示理事会责成秘书长通过制定协调、有的放矢和有效的国际航空保安能力建设框架，为便利和协调向需要加强其航空保安监督的国家提供技术援助和支持；
2. 敦促各成员国自愿捐助资金和实物资源，以扩大国际民航组织航空保安提升活动的影响范围和影响力；
3. 请各成员国和相关利害攸关方也为国际民航组织的国际航空保安能力建设框架的持续发展作出贡献；

4. 请发达国家对没有能力实施为保护地面上的航空器，特别是正在对乘客、其客舱和货舱行李和货物、邮件、信袋和快递包裹进行处理的航空器建议实施的技术措施方案的国家给予援助；
5. 请各成员国考虑要求得到国际民航组织和其他国际组织的援助，以满足其为保护国际民用航空而提出的技术援助要求；
6. 请各成员国利用国际民航组织的能力，提供、便利或协调短期补救援助和长期援助，补救其在实施附件 17 和 9 的标准和建议措施时存在的缺陷，并利用国际民航组织的能力最好地利用普遍保安审计计划的审计结果，来确定和调整航空保安能力建设活动，以惠及有需要的成员国；
7. 指示理事会要求秘书长对国际民航组织援助项目的质量和有效性进行评估；
8. 敦促各成员国和相关利害攸关方签署伙伴关系协定，以组织和实施能力建设活动，吸纳所有相关的当事方，并包括所有当事方所做的承诺；
9. 要求理事会责成秘书长制定和更新国际民航组织的航空保安培训方案、航空保安成套培训资料（ASTPs）和航空保安讲习班，并推动在航空保安培训中使用电子学习；
10. 请各成员国提供培训文件，以协助今后制定和更新国际民航组织的航空保安培训方案、航空保安成套培训资料和航空保安讲习班；
11. 要求理事会责成秘书长监督、制定、促进和定期重估航空保安培训中心（ASTCs）网络，以确保维持培训标准和达到良好的合作水平；
12. 敦促成员国利用国际民航组织航空保安培训中心进行保安培训；
13. 敦促各成员国和各组织与国际民航组织共享与其援助方案和活动相关的信息，以推进有效和高效地使用资源；
14. 指示理事会要求秘书长通过收集与援助方案和活动相关的信息，推进对此类举措进行协调；和
15. 敦促国际社会考虑增加对各国的援助和加强国家之间的合作，以便能够从特别是通过国际炸药技术委员会（IETC）实现《关于在可塑炸药中添加识别剂以便侦测的公约》的宗旨和目标中受益。

附录 G

理事会关于在世界不同地区的多边和双边合作的行动

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

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

鉴于航空保安条款应成为多边和双边航空运输协定的一个组成部分；和

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

大会：

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

2. 敦促所有成员国考虑 1986 年 6 月 25 日理事会通过的示范条款和 1989 年 6 月 30 日理事会通过的协定范本，在其多边和双边航空运输协定中插入一个航空保安条款；

3. 敦促所有成员国通过下列主要原则，作为航空保安国际合作的基础，并确保各国、国际民航组织和其他相关国际组织间的有效航空保安合作：

a) 尊重双边和/或多边航空运输协定中规定的合作精神；

b) 承认同等的保安措施；和

c) 着重于保安成果；

4. 敦促所有尚未参加国际民航组织航空保安联络点（PoC）网络的成员国加入该网络，该网络是为通报对民用航空运输运行的紧迫威胁而设，目的是在每一国家内提供一个国际航空保安联络的网络，并强化其协调与合作，以确保通过航空保安百科全书（AVSECPaedia）交流最佳做法；

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

6. 要求理事会继续：

a) 收集各国在相互合作防止非法干扰国际民用航空行为中的经验成果；

b) 分析世界不同地区防止对国际民用航空的威胁的不同情况和趋势；和

c) 编制加强阻止和防止此类非法干扰行为的措施的建议；

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

附录 H

在航空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)、国际海事组织(IMO)、欧洲安全与合作组织(OSCE)、联合国反恐怖主义委员会执行局(UNCTED)、联合国反恐执行工作队(UNCTITF)、联合国毒品和犯罪问题办事处(UNODC)、万国邮政联盟(UPU)、世界海关组织(WCO)、欧洲联盟(EU)、欧洲民用航空会议(ECAC)、国际航空运输协会(IATA)、国际机场理事会(ACI)、航空公司驾驶员协会国际联合会(IFALPA)、国际商业航空委员会(IBAC)、航空航天工业协会国际协理理事会(ICCAIA)、全球快递协会(GEA)、货运代理人协会国际联合会(FIATA)、国际航空货运协会(TIACA)以及其他利害攸关方继续与国际民航组织合作，应尽最大可能保护国际民用航空免遭非法干扰行为；

2. 指示理事会考虑八国集团(G8)关于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，并鼓励所有成员国实施这些反措施；和

3. 指示理事会继续与联合国反恐委员会(CTC)在打击恐怖主义的全球努力中合作。

航空保安宣言

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

- 1) 加强并促进国际民航组织的标准和建议措施的有效适用，尤其注重于附件17—《保安》，并制定各项战略以解决当前和新出现的威胁；
- 2) 加强保安检查程序，加强人的因素和利用现代化技术来探测违禁物品和支持对探测爆炸物、武器和违禁物品技术的研究和开发，以便预防非法干扰行为；
- 3) 制订加强的保安措施以保护机场设施及提高飞行中的保安，并适当加强技术与培训；
- 4) 为航空货运的保安制订并执行强化和统一的措施及最佳做法，并考虑到需要保护整个航空货运的供应链；
- 5) 促进加强旅行证件的安全，结合生物鉴别信息，使用国际民航组织的公钥簿(PKD)对其进行验证，并承诺定期向国际刑警组织的丢失和被盜旅行证件数据库，报告护照遗失或被盜的情况，以防止将此類旅行证件用于非法干扰民用航空的行为；

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

A38-16: 关于简化手续的持续政策和做法的综合声明

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

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

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

大会：

1. 决定附于本决议之后的下列附录构成了国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明，这些政策是在大会第 38 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 简化手续条款的制定与执行

附录 B — 确保旅行者身份识别和边境控制的安全和完整方面的国家和国际行动

附录 C — 简化手续事项上的国家和国际行动与合作

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

3. 宣布本决议取代 A37-20 号决议（附录 D —《简化手续》）。

附录 A

简化手续条款的制定与执行

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

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

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

大会：

1. 敦促各成员国特别注意加强执行附件 9 的标准和建议措施的努力；
2. 敦促各成员国在实施附件 9 的相关规定时适当注意 Doc 9984 号文件：《关于残疾人利用航空运输的手册》；
3. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》是最新的，并能满足各成员国在实施边境管制、货物和旅客、与此种行政管理相关的技术进步、货物简化手续、处理和应对与健康相关和对航空的其他干扰事件以及无人陪伴的未成年人等方面的现时要求；
4. 要求理事会确保相关指导材料保持常新，并对成员国的要求做出反应；
5. 要求理事会确保附件 9 —《简化手续》和附件 17 —《保安》的规定相互一致和相互补充；和
6. 要求理事会更新 Doc 9636 号文件中《为身处机场和码头的人员提供指导的国际标志》，并确保其保持常新，并对成员国的要求做出反应。

附录 B

确保旅行者身份识别和边境管制措施的安全和完整方面的国家和国际行动

鉴于各国承认旅行者身份识别和边境管制措施管理对于航空保安和简化手续的重要性；

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

- a) 确保身份识别的权威性证据所需要的基本证件、工具和进程；
- b) 符合国际民航组织规格的标准化机读旅行证件（MRTDs）、包括电子护照的设计和制作；
- c) 主管当局印发提供给经授权持有人的证件的程序和规约，以及应对盗窃、篡改和丢失的控制措施；

- d) 边界使用的机读旅行证件的高效和安全读取和识别的检查系统和工具；和
- e) 开展检查行动时能够及时、安全和可靠地将机读旅行证件及其持有人同可获得的相关数据联系起来的兼容运作。

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

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

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

鉴于对护照完整性的国际信任对国际旅行系统发挥职能至关重要；

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

鉴于联合国会员国在 2006 年 9 月 8 日通过的全球反恐战略中，决定在适当情况下加强每一层面的努力与合作，提高身份和旅行证件制作和签发的安全性，防止和查明篡改或欺诈使用证件的行为；

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

鉴于需要各国之间改进和加强合作，以便打击和防止身份和旅行证件欺诈行为；

鉴于全世界犯罪的重点已经越来越多地从旅行证件欺诈转向身份欺诈；

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

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

大会：

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

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

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

4. 要求各成员国加强努力，以保障其旅行者身份识别和边境管制措施护照的安全性和完整性，保护其护照免遭护照欺诈，并在这些事项上相互援助；
5. 敦促尚未采取如此举措的成员国，根据 Doc 9303 号文件第一部分中的规范颁发机读护照；
6. 敦促各成员国确保非机读护照的失效日期定在 2015 年 11 月 24 日之前；
7. 敦促在建立有效和高效的旅行者身份识别和边境管制系统方面需要援助的各成员国毫不延迟地与国际民航组织联系；
8. 要求理事会确保 Doc 9303 号文件《机读旅行证件》所载规格和指导材料继续跟上技术进步，并继续探讨旨在加强边境管制措施的安全和简化手续的技术性解决办法；
9. 要求理事会继续致力于进一步加强旅行者身份识别和边境管制措施的安全和完整性，并致力于制定指导材料以协助各成员国推动这些目标；
10. 敦促理事会探讨以何种方法在旅行者身份识别和边境管制领域加强对各成员国的协助和能力建设支助，包括国际民航组织在国际社会中便利和协调此种协助的积极主动的领导作用；
11. 敦促颁发电子护照的国家加入国际民航组织的公钥簿；且各接收国核实与电子护照相关的数字签名；和
12. 敦促尚未采取如此举措的成员国，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。

附录 C

简化手续事项上的国家和国际行动与合作

鉴于各成员国需要采取持续行动，增强放行管制手续的效力和效率；

鉴于国家简化手续委员会的成立和积极运作是经过证明的实现必要改善的手段；

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

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

大会：

1. 敦促各成员国成立和利用国家简化手续委员会，并采纳邻国之间区域合作的政策；

2. 要求理事会酌情制定关于建立国家简化手续方案和/或委员会的相关指导材料，作为对附件 9 各项规定的补充；

3. 敦促各成员国参与其他政府间航空组织的地区和次地区简化手续方案；

4. 敦促各成员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) 采取所需的任何后续行动；

5. 敦促各成员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成员国一道协调其委员会关于简化手续问题的研究成果；

6. 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；

7. 敦促各成员国航空器经营人和机场经营人在以下方面继续密切合作：

a) 简化手续问题的确定和解决；和

b) 制定防止麻醉品非法贩运、非法移民和对国家利益的其他威胁的合作安排；

8. 敦促各成员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；

9. 敦促各成员国在使用电子数据交换系统时，确保其旅客数据要求符合联合国有关机构为此目的所通过的国际标准；

10. 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；和

11. 敦促各成员国在国家和地区简化手续和保安相关机构之间展开对话和合作。

A38-17：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量

鉴于大会 A37-18 号决议决定，在每届常会上，要继续通过一份国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

鉴于 A37-18 号决议由引言部分和一系列特定但相互关联的主题的附录组成；

考虑到有必要反应大会第三十七届会议以来，在航空器噪声和发动机排放方面已出现的发展情况；和

考虑到有必要明确国际民航组织的具体政策，以处理航空对全球气候的影响（A38-18：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化），以及对航空与气候变化日益增加的关切，并将其作为国际民航组织关于环境保护的政策和做法的组成部分；

大会

1. 决定附于本决议之后的下列附录，连同 A38-18 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明，这些政策是大会第三十八届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 总则

附录 B — 与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导性材料的制定

附录 C — 基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

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

附录 E — 地方与噪声有关的机场运营限制

附录 F — 土地使用规划和管理

附录 G — 超音速航空器 — 爆音问题

附录 H — 航空对当地空气质量的影响

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

3. 宣布本决议连同 A38-18 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化，取代 A37-18 和 A37-19 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成员国都同意继续处理所有与环境有关的航空事项并保持制定有关这些事项的政策指导材料的主动性，而不把这种主动性留给其他组织；

鉴于其他国际组织正在强调影响航空运输的环境政策的重要性；

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

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

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

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

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

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

大会：

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

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

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

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

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

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

6. 要求理事会以适当的形式，例如通过常规报告和讲习班，包括通过与国际民航组织地区办事处进行协调，散发关于航空器噪声和航空器发动机排放对目前和未来之影响与趋势的信息，关于航空环境保护委员会工作的信息，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，并敦促成员国通过提供合理数额的自愿捐款，支持预算中没有预见到的活动；

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

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

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

附录 B

与环境质量有关的标准、建议措施及程序和/或指导材料的制定

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

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

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

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

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

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

鉴于理事会已开始制定非挥发性微粒物质（PM）排放合格审定要求的工作；

欢迎航空环境保护委员会商定了航空器的全球二氧化碳标准的合格审定要求；

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

鉴于理事会已通过了减少噪声和氮氧化物（NO_x）的中期和长期技术目标，以及降低航空器燃油消耗的技术和运行目标；

大会：

1. 欢迎自 2006 年 1 月 1 日生效的附件 16 第 I 卷第 4 章中更加严格的航空器噪声新标准；
2. 欢迎理事会于 2013 年 6 月审议了拟议于 2017 年 12 月 31 日或之后付诸实施以及于 2020 年 12 月 31 日或之后针对 55 吨以下航空器实施的更加严格的新噪声标准；
3. 欢迎理事会于 2013 年 6 月审议了拟议于 2018 年 1 月 1 日或之后针对倾转旋翼航空器实施的新噪声标准；
4. 欢迎理事会于 2013 年 6 月批准在 2016 年前进一步制定并完成航空器二氧化碳标准的计划；
5. 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；
6. 欢迎理事会于 2013 年 6 月通过关于减少航空器噪声的中期和长期技术目标以及降低航空器燃油消耗的技术和运行目标；
7. 要求理事会确保其航空环境保护委员会（CAEP）迅速实施其噪声和排放方面的工作方案，以便尽快制定出适当的解决办法，并为此提供必要的资源；
8. 敦促世界各地目前在航空环境保护委员会中代表性不足的成员国参加该委员会的工作；
9. 要求理事会向各国和国际组织提供关于减少航空运行对环境影响的可用措施的信息，以便于使用适当的措施来采取行动；
10. 敦促各成员国妥当遵守按照本附录决议第 5 条款制定的国际民航组织规定；和
11. 要求理事会继续在为评估航空排放对未来环境的影响拟定和运用设想方面开展工作，并与其他国际组织在此方面进行合作。

附录 C

基于航空器噪声管理“平衡做法”的政策和方案

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

认识到一些国家可能还有关于噪声管理的更广泛的政策；和

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

大会：

1. 要求国际民航组织各成员国和国际组织承认国际民航组织在处理航空器噪声问题中的主导作用；
2. 敦促各国：
 - a) 在处理其国际机场的噪声问题时，采取噪声管理平衡做法，同时充分考虑国际民航组织指导原则 (Doc 9829 号文件)、相关法律义务、现有协议、现行法律和既定政策；

- b) 在审议降低噪声的措施时，建立或监督透明的过程，其中包括：
 - 1) 依据客观的、可衡量的标准和其他相关因素评估有关机场的噪声问题；
 - 2) 评估各种可利用措施的可能成本和效益，并在此评估的基础上，选择以成本效益最高的方式获取最大的环境效益的措施；和
 - 3) 对评估结果的传播、与利害关系方协商和争议的解决等做出规定；
- 3. 鼓励各国：
 - a) 促进和支持旨在从源头上或以其他方式减少噪声的研究和技术方案，同时虑及与其他环境关切之间的相互依存性；
 - b) 按照本决议附录 F 运用土地规划和管理政策，限制不相容的发展侵入噪声敏感地区，并对受噪声影响地区采取减噪措施；
 - c) 在不影响安全的可能程度上，并虑及与其他环境关切之间的相互依存性，运用减噪运行程序；和
 - d) 不将运行限制作为第一手段使用，而只在考虑到从平衡做法的其他要素中获得的益处之后，以符合本决议附录 E 的方式使用这种限制，并考虑到这种限制对其他机场的可能影响；
- 4. 要求各国：
 - a) 密切合作，以确保方案、计划和政策尽可能一致；
 - b) 确保任何减噪措施的应用均符合《芝加哥公约》第十五条的不歧视原则；和
 - c) 考虑发展中国家的特定经济条件；
- 5. 请各国随时通报理事会其减缓国际民用航空中航空器噪声问题的政策和方案；
- 6. 要求理事会：
 - a) 继续评估航空器噪声影响的变化情况；
 - b) 确保 Doc 9829 号文件中关于平衡做法的指导原则是最新的，并回应了各国的要求；和
 - c) 推广使用平衡做法，例如通过讲习班；和
- 7. 要求各国对国际民航组织的指导工作和任何有关方法的补充工作，以及在评估平衡做法措施的影响或有效性方面，提供适当的支持。

附录 D

逐步淘汰超出附件 16 第 I 卷规定的噪声等级的 亚音速喷气航空器

鉴于附件 16 第 I 卷规定了亚音速喷气航空器噪声等级的合格审定标准；

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

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

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

认识到附件 16 的噪声标准并非旨在对航空器实施运行限制；

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

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

大会：

1. 敦促各国在考虑下列事项之前，不要开始淘汰超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器：
 - a) 此类航空器的现有机队的正常缩减是否将对其机场周围的噪声环境提供必要的保护；
 - b) 是否能够通过制定规章防止经营者以购买或租用/包用/互换方式增加其机队中的此类航空器，或通过加速机队现代化进程实行奖励来实现必要的保护；
 - c) 是否能够通过只对国家已确定和宣布其使用会产生噪声问题的机场和跑道和只对造成更大噪声干扰的时段实施限制来实现必要的保护；和
 - d) 任何限制措施对其他有关国家的影响，应与这些国家进行协商并向其发出合理的意向通知；
2. 敦促尽管作了上述决定条款 1 中的考虑但仍决定逐步淘汰符合附件 16 第 I 卷第 2 章噪声合格审定标准但超出附件 16 第 I 卷第 3 章噪声等级的航空器的国家：
 - a) 在拟定任何限制时，允许各经营人目前在其领土上运营的符合第 2 章规定的航空器可在不少于 7 年的时期内逐渐从这些运营中退役；

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

附录 E

当地与噪声有关的机场运行限制

鉴于附件 16 第 I 卷中规定了亚音速喷气航空器噪声合格审定标准；

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

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

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

鉴于在许多机场，虽然在某些情况下城市扩展仍在继续，但土地使用规划和管理以及减噪运行程序已在用，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 章的标准以及理事会通过的任何进一步严格度,所基于的谅解是,该标准仅为合格审定的目的;和

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

大会:

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

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

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

3. 敦促考虑了上述决定条款 2 所述因素之后,仍允许在机场对经初始合格审定或重复合格审定符合附件 16 第 I 卷第 3 章规定的航空器的运行实行限制的国家:

- a) 以按照附件 16 第 I 卷进行的合格审定程序所确定的航空器噪声情况作为此类限制的根据;
- b) 按照平衡做法,使这种限制与有关机场的噪声问题相适合;
- c) 在任何可能的情况下,使这种限制只限于局部,而不是全部停止在某一机场的运行;
- d) 考虑到对没有合适的替代办法的空运航班(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 章噪声标准以及理事会通过的任何进一步严格度的航空器的任何运行限制。

附录 F

土地使用规划和管理

鉴于土地使用规划和管理是噪声管理平衡做法的四大要素之一；

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

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

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

考虑到对当地社区利益而言，将这些改善保持到可行的最大程度是至关重要的；

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

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

鉴于关于适当的土地使用规划和减轻噪声措施最新情况的指导材料载于《机场规划手册》(Doc 9184 号文件)第 2 部分 — 土地使用和环境控制，该手册需加以修订，以纳入考虑到有关排放影响的相关规定；

大会：

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

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

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

附录 G

超音速航空器 — 爆音问题

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

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

大会：

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

附录 H

航空对当地空气质量的影响

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

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

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

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

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

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

鉴于在诸如持续下降运行等运行程序方面取得的进展，进一步减少了航空器的排放；

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

大会：

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

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

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

4. 鼓励各成员国帮助制定关于非挥发性微粒物质排放的合格审定要求；

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

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

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

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

9. 欢迎制定并宣传关于与评估机场空气质量有关问题的指导材料；

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

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

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

A38-18：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 气候变化

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

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

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

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

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

鉴于 1999 年公布的应国际民航组织的请求由政府间气候变化专门委员会（IPCC，气候专委会）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专门委员会的特别报告承认一些类型航空器排放的影响已被充分认识，指出其他类型的航空器排放影响并未被充分认识，并查明了一系列在科学上具有不确定性的关键领域，而这些不确定性限制了预计航空对气候和臭氧的全部影响的能力；

鉴于国际民航组织要求政府间气候变化专门委员会将特别报告中的最新主要调查结论纳入 2007 年公布的第四次评估报告和拟于 2014 年公布的第五次评估报告；

注意到全球平均气温上升与工业化前的水平相比不得超过 2 摄氏度的科学观点；

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

还确认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则；

认识到本决议不应首开先例或预断《气候变化公约》及其《京都议定书》之下的谈判成果，也不代表《气候变化公约》及其《京都议定书》缔约方的立场；

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

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

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

欢迎航空环境保护委员会商定了航空器的全球二氧化碳标准的合格审定要求；

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

欢迎国际民航组织在 2012 年 11 月举行的第十二次空中航行会议通过航空系统组块升级（ASBUs）战略；

回顾大会 A37-19 号决议要求理事会在各成员国的支持下，开展工作，制定一个国际航空基于市场的措施（MBMs）框架，包括进一步阐述 A37-19 号决议附件中所列的指导原则，供国际民航组织大会第 38 届会议审议；

认识到避免基于市场的措施框架和基于市场的措施计划的设计和实施方式多重性的重要性；

回顾大会 A37-19 号决议要求理事会探索全球基于市场的措施计划以解决国际航空排放问题的可行性；

注意到理事会 2012 年 11 月 9 日的决定，其中认识到，秘书处基于市场的措施专家的支持下评价的全球基于市场的措施计划的三个备选办法的定性和定量分析结果表明三个备选办法全部在技术上可行并有能力推动实现国际民航组织设定的环境目标，并且理事会同意需要对这三个备选办法进行进一步定量分析，以便作出更有力和更具体的结论；

认识到全球基于市场的措施计划在提供促进实现第 7 段所述之全球理想目标的其他方法方面具有潜在可取性；

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

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

还注意到航空与代用燃料会议制定了一项国际民航组织的航空代用燃料全球框架（GFAAF）；

注意到在证明现成可持续航空代用燃料的技术可行性方面取得的进展，以及对这类燃料需要采用适当的政策和奖励措施，以开拓长期市场前景；

确认这类燃料需要以经济上可行及社会和环境可接受的方式得到开发和部署并需要加强协调达到可持续性的各种做法；

注意到按照大会 A37-19 号决议，国际民航组织为协助编制和提交国家行动计划进行了重大能力建设战略，包括举办实际操作培训讲习班和开发指导材料、交互式网络界面和国际民航组织燃料节省估算工具（IFSET）；

欣见至 2013 年 6 月 30 日为止，代表全球国际航空运输量 78.89% 的 61 个成员国自愿编制并向国际民航组织提交其行动计划；

注意到国际民航组织在 2012 年 10 月举行的“为行动提供援助 — 航空与气候变化”研讨会强调了各成员国和国际组织积极参与与各国行动计划有关的活动、探讨了进行环保行动的可能财政支助来源并提供了进行信息共享和建立伙伴关系的机会，以促进提供各国就编制和实施其行动计划查明所需的援助；

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

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

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

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

认识到有必要监测和报告气候变化对于国际航空运行和相关基础设施的潜在影响；

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

大会：

1. 决定本决议及 A38-17 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法 — 一般规定、噪声和当地空气质量的综合声明，取代 A37-18 和 A37-19 号决议并构成国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明；

2. 要求理事会：

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

3. 重申：

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

4. 重申本决议不应首先开先例或预断《气候变化公约》及其《京都议定书》之下的谈判成果，也不代表《气候变化公约》及其《京都议定书》缔约方的立场；

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

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

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

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

9. 同意在大会第 39 届会议上，根据朝着目标迈进的进展情况、关于实现目标的可行性进行的研究以及各国提供的相关信息，审查上文第 7 段所述的目标；

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

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

12. 邀请那些选择编制或更新其行动计划的国家尽快并最好在 2015 年 6 月底以前向国际民航组织提交该项计划，且此后每三年提交一次，以便国际民航组织可以继续汇编实现全球理想目标的资料，并且该行动计划应包括关于各国考虑采取的反映各自国家能力和情况的一揽子措施的资料、关于实施该一揽子措施中选定措施所带来的预期环境效益的资料以及关于任何具体援助需要的资料；

13. 鼓励已经提交其行动计划的国家与其他成员国共享其行动计划所载的资料并建立伙伴关系，以便向尚未编制其行动计划的国家提供支持；

14. 鼓励各国在考虑到其行动计划所载资料的商业敏感性的情况下，向公众公开其行动计划；

15. 要求理事会协助分发关于理想目标的经济和技术研究报告和最佳做法，并在 2015 年 6 月底以前继续为各国编制和更新行动计划提供指导和其他技术援助，以便各国进行其必要的研究，并自愿向国际民航组织提交其行动计划；

16. 决定国家在为国际航空设计新的基于市场的措施和实施现有的基于市场的措施时，应：

- a) 与其他国家进行建设性双边和/或多边磋商和谈判，以便达成协议，和
- b) 在全球制度实施之前，准许在往返于所占国际民用航空活动的份额低于国际民用航空活动收费吨公里总数1%门槛值的发展中国家的航线上免于适用基于市场的措施。

17. 要求理事会在考虑各国的具体情况及对国际航空业和市场的潜在影响的情况下，按照附件中所列的指导原则，对微量豁免，包括上文16 b) 段中所述的基于市场措施的微量豁免门槛值进行审查，并提交2016年大会第39届会议审议；

18. 决定制定用于国际航空的全球基于市场的措施计划，同时考虑到第19段要求进行的工作；

19. 要求理事会在成员国支持下：

- a) 酌情考虑到国际航空发展的需要、航空业提出的建议及其他各种国际发展情况，并在不影响根据《气候变化公约》的谈判的情况下，完成对全球基于市场的措施计划的各种可能备选方案的技术内容、环境和经济影响及其形式，包括对其可行性和切实性，进行的工作；
- b) 组织由各成员国及相关组织的官员和专家参与的国际航空全球计划研讨会、讲习班；
- c) 查明包括成员国在内的存在的主要问题和困难，就全球基于市场的措施计划提出建议，以适当处理这些问题和各项关键设计要素，包括虑及以下第20至第24段规定的各种特殊情况和各自能力的方法，以及作为一揽子措施的一部分的这项计划从2020年开始实施的机制，这些措施还包括实现国际民航组织的全球理想目标的各种技术、运行改进和可持续的代用燃料；和
- d) 对上文 a)、b) 和 c) 分段进行的工作成果提出报告，供大会第39届会议作出决定；

20. 决定基于市场的措施应考虑到各国特别是发展中国家的特殊情况和各自能力，同时尽量减少市场扭曲；

21. 还决定在实施基于市场的措施时，对国际航空活动水平低的特定航线或市场，尤其是那些为发展中国家服务的航线或市场，可通过给予微量豁免或分阶段实施，来照顾到发展中国家的特殊情况和各自能力；

22. 还决定对国际航空活动水平很低的国家或航空器运营人实施基于市场的措施而产生的相关行政负担不应超过他们参加基于市场的措施而带来的效益，并且应当考虑对此类国家或航空器运营人免于实施基于市场的措施，同时维持基于市场的措施的环境完整性；

23. 还决定可以在快速增长、及早采取行动改进燃料效率和对新加入者的规定的基础上，对航空器运营人的基于市场的措施的要求进行调整；

24. 进一步决定在实施基于市场的措施产生收入的情况下，应依照附件中指导原则 n) 予以使用。

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

26. 要求理事会收集因航空运输而购买的碳抵消量信息，包括通过提交给国际民航组织的国家行动计划，并继续制定和分发诸如国际民航组织碳排放计算器等最佳做法和工具，以协助统一执行碳抵消方案；

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

28. 要求理事会请各国继续支持国际民航组织关于提高衡量/估算国际航空产生的全球温室气体排放的可靠性的努力；

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

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

31. 要求理事会：

- a) 继续在向其成员国提供援助方面发挥关键作用，其方式是发布关于最佳做法的最新信息和提供指导及其他技术援助，以加强能力建设和技术转让，包括通过国际民航组织技术合作方案；
- b) 巩固与其他国际组织的伙伴关系并在此基础上满足国际民航组织各成员国的援助需要，包括通过将使国际航空排放减少的各成员国行动计划；
- c) 立即并作为优先事项开始工作，以便制定进程和机制，促进向发展中国家提供技术和财务援助，并便利其获得现有的和新的财务资源、技术转让和能力建设，并就取得的成果以及进一步的建议在2015年底以前作初步报告，并向大会第39届会议提出报告；和
- d) 继续着手采取具体措施援助发展中国家，并便利其获得财务资源、技术转让和能力建设；

32. 要求各国：

- a) 推动科学研究，旨在继续研究政府间气候变化专门委员会关于航空与全球大气特别报告和第四次评估报告中所认定的不确定性；
- b) 确保政府间气候变化专门委员会以及其他联合国相关机构将来对气候变化所作的国际评估包括航空器引起的对大气的任何影响的任何最新信息；
- c) 考虑采取鼓励在市场上推出更节省燃料的航空器的政策；
- d) 加快在研究和开发方面的投资，以便在2020年之前将效率更高的技术投入市场；
- e) 加快开发和实施节省燃料的航线和程序，以减少航空排放；
- f) 在考虑到航空系统组块升级（ASBUs）战略的情况下，加紧努力通过利用提高空中航行效率的技术来实现环保效益，并与国际民航组织合作，将这些效益带给所有地区和国家；
- g) 减少法律、保安、经济以及其他制度上的障碍，以便能执行新的空中交通管理运行概念，更具环境效益地利用空域；
- h) 根据各自国情，在其国家行政机关内设定协调一致的做法，以便制定政策行动，加快可持续的航空代用燃料的适当开发、部署和使用；
- i) 考虑采取支持研究和开发以及加工技术和原料生产的措施，以便降低成本和支持可持续生产途径逐步扩大形成商业规模，同时顾及各国的可持续发展；
- j) 确认评估包括航空代用燃料在内的所有代用燃料的可持续性的现行做法，这些燃料应：
 - i. 实现温室气体生命周期内净排放量的减少；
 - ii. 根据国际和国家法规，尊重对生物多样性、养护和人类从生态系统获取惠益具有高度重要性的领域；和
 - iii. 促进地方社会和经济的发展，且应避免其与食物和水的竞争；
- k) 采取措施，在现有做法或各类做法相结合的基础上，确保航空代用燃料的可持续性，并在国家一级监测航空代用燃料生产的可持续性；和
- l) 通过国际民航组织和其他有关国际机构共同努力，交流信息和最佳做法，包括关于航空代用燃料可持续性的信息和最佳做法；

33. 要求理事会：

- a) 为成员国就采用旨在减少或限制国际航空排放对环境影响的政策和措施继续制定和及时更新指南，并就减轻国际航空对气候变化的影响进行进一步研究；

- b) 鼓励各国合作，拟定预见性的分析模型，以评估航空的影响；
- c) 考虑到有关各方的利益，包括对发展中世界的潜在影响，继续评估各种措施的成本和收益，包括现有的措施，目的在于以最具成本效益的方式来解决航空器发动机排放问题；
- d) 为国际民航组织各地区办事处提供必要的指导和方向，帮助各成员国与本地区的其他国家就研究、评价和制定程序进行合作，在全球的基础上限制或减少温室气体的排放，同时共同合作努力，通过它们不同的方案，取得最佳环境效益；
- e) 制定航空器的全球二氧化碳标准，争取在2015年底以前最后确定各项分析，并在2016年获得理事会通过；
- f) 进一步仔细研究包括国际公务航空在内的相关燃油效率的衡量尺度，并制定和更新航空器燃油燃烧的中、长期技术和运行目标；
- g) 维护和更新关于空中交通管理改进和其他国际航空减排运行措施的指南；
- h) 使提高国际民航组织《全球空中航行计划》所有方面燃油效率的强调落到实处，鼓励各国和利害攸关方发展最具环境效益的空中交通管理，推动并共享在机场为减少民航温室气体排放不利影响而采取的最佳做法；
- i) 继续开发和更新必要的工具和指南，以评估与改善空中交通管理相关的效益，并评估与实施航空系统组块升级（ASBUs）战略相关的环境效益；
- j) 鼓励各成员国并邀请业界、金融机构和其他国际组织积极参加信息和最佳做法的交流和国际民航组织就可持续的航空代用燃料开展的进一步工作；
- k) 继续维持国际民航组织航空代用燃料全球框架（GFAAF）；
- l) 收集关于航空代用燃料进展的信息，包括通过各国行动计划，以给出关于喷气机代用燃料未来使用情况的全局观点和说明温室气体生命周期的排放方面的变化，以便评估朝着实现全球理想目标取得的进展；
- m) 与各金融机构一道工作，便利为专门用于可持续发展的航空代用燃料的基础设施开发项目获得供资，并为克服初期的市场障碍提供激励办法；
- n) 与其他有关国际机构及业界合作，监测和发布气候变化对国际航空运行及相关基础设施产生潜在影响的有关信息；和
- o) 继续与联合国不影响气候之举措合作，在为这一举措拟定量化的航空温室气体排放的方法和工具方面保持领先地位，并进一步制定和实施减少温室气体排放及强化本组织内部可持续性管理做法的战略。

附件

设计和实施国际航空基于市场的措施（MBMs）的指导原则：

- a) 基于市场的措施应支持国际航空部门的可持续发展；
- b) 基于市场的措施应支持减缓国际航空的温室气体排放；
- c) 基于市场的措施应有助于全球理想目标的实现；
- d) 基于市场的措施应透明且行政上简易；
- e) 基于市场的措施应具有成本效益；
- f) 基于市场的措施不应重复，并且国际航空二氧化碳排放量只应计入一次；
- g) 基于市场的措施应尽量减少碳泄漏和市场扭曲；
- h) 基于市场的措施应确保，与其他部门相比，公平地对待国际航空部门；
- i) 基于市场的措施，在航空燃油效率方面以及在减少航空排放的其他措施方面，应认识到过去和未来的成就与投资；
- j) 基于市场的措施不应应对国际航空施加不适当的经济负担；
- k) 基于市场的措施应便利对所有碳市场的适当准入；
- l) 基于市场的措施应酌情根据以二氧化碳减排量或避免排放量所衡量的绩效，相对于其他措施来进行评估；
- m) 基于市场的措施应包括微量豁免规定；
- n) 对于基于市场的措施产生的收入，强烈建议应该首先用于减缓航空器发动机排放对环境的影响，包括减缓和适应，以及援助和支持发展中国家；
- o) 通过基于市场的措施实现的减排，应在各国的排放报告中列明；和
- p) 基于市场的措施应考虑到共同但有区别的责任及各自能力原则、特殊情况 and 各自能力及不歧视及平等和公平机会原则。

对A38-18号决议的保留意见摘要列表

以下记录了下文标明的国家¹对A38-18号决议具体规定的保留意见，现载于国际民航组织大会第38届会议网站：

序言第10段 澳大利亚

第6段 澳大利亚

第7段 阿根廷、澳大利亚、巴林、巴西、中国、古巴、印度、立陶宛[代表欧盟（EU²）28个成员国和欧洲民用航空会议（ECAC³）14个其他成员国]、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）

第16段 立陶宛（代表欧盟28个成员国和欧洲民用航空会议14个其他成员国）和新加坡

第16段 b)分段 阿富汗、澳大利亚、加拿大、日本、新西兰、卡塔尔、阿拉伯联合酋长国和美国

第20段 澳大利亚

第21段 澳大利亚

附件

指导原则 p)段 澳大利亚、加拿大、日本、立陶宛（代表欧盟 28 个成员国和欧洲民用航空会议 14 个其他成员国）、新西兰、大韩民国和美国

A38-19：促进2010年北京公约和北京议定书

忆及题为“促进2010年北京公约和北京议定书”的A37-23号决议；

忆及在本组织主持下制定和通过的关于批准文书的A37-22号决议附录C；和

认识到为应对新的和正在出现的威胁而扩大和加强全球航空保安体系的重要性；

¹ 在 2013 年 10 月 4 日举行的第六次全体会议上，伊朗伊斯兰共和国对第 16 段 a)分段和 b)分段提出了一项保留意见，但通过 2013 年 10 月 4 日致秘书长的一封电子邮件收回了保留意见。

² 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国

³ 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士和前南斯拉夫的马其顿共和国

大会：

1. 敦促所有国家支持并鼓励普遍采用《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（2010年北京公约）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（2010年北京议定书）；
2. 敦促所有国家尽快签署和批准2010年北京公约和北京议定书；
3. 指示秘书长，如成员国有此要求，对其批准过程酌情提供协助；和
4. 宣布本决议取代 A37-23 号决议。

A38-20：推动 1999 年蒙特利尔公约

回顾大会题为推动 1999 年蒙特利尔公约的 A37-24 号决议；

进一步回顾关于批准本组织主持制定并通过的各项文书的大会 A37-22 号决议附录 C；

认识到航空公司对国际航班旅客和货物托运人的赔偿制度获得普遍接受的重要性；

认识到需要一个公平、公正和方便的制度，以便充分赔偿损失；

大会：

1. 敦促所有国家支持和鼓励普遍采纳 1999 年 5 月 28 日在蒙特利尔签订的统一国际航空运输某些规则的公约（1999 年蒙特利尔公约）；
2. 敦促尚未采取行动的所有国家尽快成为 1999 年蒙特利尔公约的当事国；
3. 指示秘书长，如果有国家提出请求，视情况就批准过程提供协助；和
4. 宣布本决议取代 A37-24 号决议。

A38-21：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；

还考虑到理事会于 2011 年 6 月 22 日决定，今后秘书长的所有任期的时限应为三年，并且不应在三年与四年之间变化不定，或在例外情况下为四年；

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、以及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，每个任期为三年；
2. 敦促成员国不予提名、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；
3. 敦促成员国不予提名，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；和
4. 宣布本决议取代第 A36-28 号决议。

A38-22：2014、2015 和 2016 年预算

A. 关于 2014 — 2015 — 2016 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 2014 年、2015 年和 2016 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，下列以加元（CAD）表示的 2014 年、2015 年和 2016 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：

	2014年	2015年	2016年
支出估计数	8 300 000	8 400 000	8 500 000

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，条件是应按照《财务条例》第九条中的规定在年度行政和业务服务费用概算框架内对指示性概算进行随后调整。

C. 关于经常方案，大会：

决定：

1. 按照《财务条例》并在遵守本决议规定的条件下，特此分别为2014年、2015年和2016财政年度批准下列需要支出资金的以加元表示的金额，用于经常方案开支：

	2014年	2015年	2016年	共计
战略目标				
安全	23,219,000	24,097,000	24,721,000	72,037,000
空中航行能力和效率	17,353,000	17,628,000	18,353,000	53,334,000
保安和简化手续	8,903,000	9,148,000	9,342,000	27,393,000
航空运输的经济发展	3,138,000	3,178,000	3,534,000	9,850,000
环境保护	4,474,000	4,557,000	5,129,000	14,160,000
方案支助	12,651,000	12,767,000	13,136,000	38,554,000
管理和行政	15,581,000	15,788,000	16,078,000	47,447,000
管理和行政 — 理事机构	7,433,000	7,574,000	8,765,000	23,763,000
核准批款总额	92,752,000	94,737,000	99,049,000	286,538,000
运作批款	92,224,000	94,139,000	98,625,000	284,988,000
资本批款	528,000	598,000	424,000	1,550,000

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：

	2014年	2015年	2016年	共计
a) 各国的摊款	86,120,000	88,075,000	92,355,000	266,550,000
b) 来自行政和业务服务费用基金的偿付款	1,231,000	1,260,000	1,291,000	3,782,000
c) 来自辅助创收基金结余的划拨款	5,082,000	5,082,000	5,082,000	15,246,000
d) 杂项收入	319,000	320,000	321,000	960,000
合计：	92,752,000	94,737,000	99,049,000	286,538,000

A38-23：确认理事会在向已加入《公约》的国家分摊普通基金会费和为其确定周转基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款和第7.5款规定，如果大会休会期间，理事会应确定新成员国的会费分摊额和周转基金预付款，但须经大会下一届会议批准或调整；和
- b) 理事会就大会第37届会议之后成为国际民用航空组织成员国的国家相应采取了行动，下文所列是该国的分摊比额；

2. 确认理事会按照所述比率对以下国家分摊会费和周转基金预付款的行动，该摊款比率自所示摊款日期起开始适用：

新成员国名称	加入日期	摊款开始日期	摊款比率
南苏丹	2011年11月10日	2011年12月1日	0.06%

A38-24：成员国对本组织财政义务的履行及如若未能履行所要采取的行动

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

大会：

考虑到《国际民航组织财务条例》第 6.5 条规定，各成员国的会费应从与其相关财政年度的第一天起被视为到期并应全额付清；

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；

敦促所有欠款的成员国就清偿其欠款做出适当的安排；和

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

决定：

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

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

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

4. 拖欠会费三年或三年以上的所有成员国应该：

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

b) 在上述 a) 中提及的缴纳日期后的 6 个月内，仍无协议的国家应当与本组织缔结一项清偿其拖欠余额的协议，此类协议应规定在不超过十年的期限内每年全额缴纳其当年会费和以分期付款方式缴清全部欠款；对于特殊情况，即联合国归类为最不发达国家的那些成员国，理事会可自行决定将此期限延长至最多二十年；

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

6. 欠款数额等同或超过前三个财政年度摊款总数的国家和那些未遵守按照上述决议条款 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；

7. 被中止在理事会表决权的理事国如果拖欠年度分摊会费或其部分不超过 18 个月，在清偿其拖欠余额后即立刻取消此项中止；和

8. 大会或理事会也可采取行动恢复一成员国家根据决议条款 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；

9. 经大会根据《公约》第六十二条中止了其表决权的任何国家，可由理事会按照上述决议条款 8 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；

10. 以下补充措施适用于根据《公约》第六十二条被终止表决权的那些成员国：

- a) 失去主办全部或部分由经常方案提供资金的各种会议、讲习班和研讨会的资格；
- b) 只能收到与向非成员国所提供的相同的免费文件，包括用电子媒体提供的此类文件，以及对国际空中航行的安全、正常或效率至关重要的任何其他文件；
- c) 其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；

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

12. 指示秘书长向理事会报告根据决议第 6 条和第 7 条表决权被中止及中止被取消，以及据此适用决议第 10 条规定的措施；和

13. 本决议取代 A37-32 号决议。

A38-25：清偿长期欠款的激励办法

大会，

忆及前几届大会对拖欠会费的增加所表示的关注；

重申所有成员国在应缴会费的日期缴纳其会费的必要性；

注意到按照大会 A38-24 号决议，一些国家已被中止在大会和理事会的表决权；

重申所有国家参与本组织活动的极端重要性；

注意到按照惯例已将现金结余分配给那些在实现结余的财政年度已缴纳其会费的成员国；和

意欲鼓励各国清偿其欠款，同时对清偿欠款给予奖励；

决定:

1. 现金结余的分配, 限制在在结余分配之日已在实现结余的财政年度缴纳其会费的成员国, 对于在有关年度未缴付会费的国家, 终止其分配结余的资格, 但已缔结协议并已遵守其协议条款的那些国家除外;

2. 拖欠会费三整年或三年以上的成员国, 如果已有清偿长期未缴付欠款的现行协议或已缔结此类协议并已遵守其协议条款, 即使尚未缴纳已实现结余的财政年度的会费, 也应享有其在所分配的现金结余中占有的份额;

3. 自 2005 年 1 月 1 日起, 根据现金结余的可用情况, 成员国付款中只有超过前三年摊款数额的那一部分和按照大会 A37-32 号决议之决议条款 4 签订的协议所规定的所有应付分期付款, 应当保留在一单独账户上, 为航空保安活动和与航空安全和/或加强国际民航组织方案的高效执行有关的新的和未预见到的项目的支出提供资金, 此类行动应在理事会的控制之下, 并应向大会下届常会报告;

4. 要求理事会密切追踪未缴付会费的问题, 以及奖励办法对各国缴纳欠款的影响, 并向大会下届常会报告包括要审议的其他措施在内的其努力的结果; 和

5. 本决议取代第 A35-27 号决议。

A38-26: 2014 年、2015 年和 2016 年普通基金的摊款

大会:

1. 决定应当按照 A38-WP/93, AD/13 号文件附录中提出的比额来确定, 根据《公约》第七章第六十一条, 2014 年、2015 年和 2016 年各成员国的摊款额。

A38-27: 周转基金

1. 注意到:

- a) 按照第 A37-28 号决议, 理事会报告且大会也审议了周转基金的足够数额以及有关借款权的问题;
- b) 近年来, 拖欠会费的累积, 连同当年会费的迟付, 在造成财政不确定的同时, 对工作方案的实施构成了日益增长的障碍;
- c) 根据过去的趋势, 周转基金额度可能不足以满足可预见的将来之需求的风险很高;
- d) 经验表明, 通常某些国家在年初应缴会费时, 没有予以缴付, 国际民航组织甚至都不能指望这些国家在有关年度的年底前缴纳会费, 某些成员国对于公约规定的其财务义务的这种令人不可接受的逃避行为正在造成本组织内严重的潜在财政危机, 可能影响到全体成员国;

- e) 只要现金流仍不确定，国际民航组织便需要周转基金作为缓冲，利用该基金偿付其不可避免的现金承付款项；和
- f) 理事会于 2013 年 2 月审查了周转基金额度，并决定如果应收摊款的未付余额不减少的话，则可能必须上调周转基金的额度。尽管应收摊款的余额从 2011 年至 2012 年略微减少了 6.0%，但应收摊款从 2010 年至 2012 年却增加了 3.0%。

2. 敦促：

- a) 所有成员国尽早缴纳当年应付的会费，以便减少本组织不得不从周转基金中提款和倚靠外部借款的可能性；和
- b) 如同 A38-24 号决议所呼吁的那样，拖欠会费的成员国尽快履行对本组织承担的义务。

3. 决定：

- a) 周转基金额度应提高到 800 万美元；
- b) 理事会应当不迟于 2014 年、2015 年和 2016 年 11 月，每年继续监测周转基金的额度，以决定在该年度或下一个年度是否紧迫需要提高；
- c) 如果理事会确定有这种必要，周转基金额度应定为不超过 1000 万美元，但须允许比额表核准后成为本组织成员的新国家缴纳的预付款将使该额度有所提高。对周转基金的这些调整将基于核准提高周转基金额度的年度内生效的比额表；
- d) 授权秘书长，经理事会财务委员会事先核准，通过从外部借贷履行本组织即期义务所需的金额，为不能从普通基金和周转基金中供资的经常和补充经费筹资，并要求秘书长尽快偿还这些资金；本组织此类负债的未清偿总额在三年期间的任何时候都不得超过 300 万美元；
- e) 理事会应当向大会下届常会报告：
 - i) 根据 2013 年、2014 年和 2015 年的经验，周转基金的额度是否足够；
 - ii) 普通基金和周转基金的财政状况是否表明需要向成员国摊款以弥补拖欠会费造成的现金亏空；和
 - iii) 借款权额度是否适当。
- f) 本决议取代 A37-28 号决议。

A38-28：对《财务条例》的修订

鉴于理事会尊重大会批准本组织预算和拨款的立场；

鉴于理事会能够定期召开会议处理影响拨款数额的紧急情况和事态发展；

鉴于理事会需要具有在大会休会期间应对财务需求变化的灵活性；

大会决定：根据《财务条例》第 14.1 款，确认对以下所载的《财务条例》第 5.6 款和第 7.6 款的修订。

条例编号	编辑修改	新修订的案文
5.6	<p>秘书长可以决定，将大会每三年一届的常会之间任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标或辅助战略的每笔拨款的 10% 以下；对于高于这一比例的数额，理事会可以不考虑财务条例第 5.9 款为其规定的、在各战略目标或辅助战略之间转拨款项的授权，而做出决定。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一一年结转的数额之和。任何未用拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。</p>	<p>秘书长可以决定，将任一财政年度拨款的任何未用余额，结转到下一年度，数额限制在用于每一战略目标或辅助战略的每笔拨款的 10% 以下；对于高于这一比例的数额，理事会可以不考虑财务条例第 5.9 款为其规定的、在各战略目标或辅助战略之间转拨款项的授权，而做出决定。已用和结转拨款的总额，不得超过核准拨款总额加上从上一一年结转的数额之和。任何未用拨款的余额和未结转到下一年的拨款，均应当注销。</p>
7.6	<p>基金和普通基金所得收入，包括投资收入和周转基金所得银行利息，应当记入该项普通基金，但下列情况除外：</p> <p>a) 作为杂项基金。普通基金和周转基金投资所得收入和银行利息，应当作为杂项收入记入普通基金；和</p> <p>b) 为支持技术合作方案而成立的各项基金投资所得收入和银行利息，应当记入行政和业务服务费用基金（AOSC）或按照与捐助方协定规定记入捐助方。</p>	<p>基金所得收入，包括银行利息，应当记入该项基金，但下列情况除外：</p> <p>a) 普通基金和周转基金投资所得收入和银行利息，应当作为杂项收入记入普通基金；和</p> <p>b) 为支持技术合作方案而成立的各项基金投资所得收入和银行利息，应当记入行政和业务服务费用基金（AOSC）或按照与捐助方协定规定记入捐助方。</p>

A38-29：本组织 2010 年、2011 年和 2012 年财政年度账目的核准及对其审计报告的审查

鉴于本组织 2010 年、2011 年和 2012 年财政年度的账目和作为国际民航组织外部审计员的法国审计法院 — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 提交的有关这些账目的审计报告在成员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 2010 年财政年度经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2011年财政年度经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2012年财政年度经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2010年财政年度经审计的账目；
5. 批准2011年财政年度经审计的账目；和
6. 批准2012年财政年度经审计的账目。

A38-30：任命外部审计员

大会：

1. 注意到：
 - a) 财务条例规定，在经大会确认的情况下，应由理事会为本组织任命一名外部审计员；和
 - b) 按照《财务条例》第13.1款的规定，理事会审查了成员国在2013年提交的任命，并批准了对意大利审计法院 — 联合国和各专门机构联合外部审计团成员 — 共同体和国际事务审计厅厅长 Giuseppe Cogliandro 先生作为国际民航组织2014年、2015年和2016年财政年度账目的外部审计员的任命。
2. 表达其对法国审计法院第一院长 Didier Migaud 先生诚挚的谢意，感谢其在2008年 — 2013年期间作为国际民航组织的外部审计员为本组织提供的优质服务及其在此期间向国际民航组织的官员和各部门提供的有效协助；和
3. 确认理事会所采取的行动，即任命意大利审计法院共同体和国际事务审计厅厅长 Giuseppe Cogliandro 先生担任国际民航组织2014年、2015年和2016年财政年度账目的外部审计员。

