



ICAO

Doc 10129

2018年12月31日终止的财务年度 财务报表和外部审计员的报告



2019年大会第40届会议文件

国际民用航空组织



| ICAO

Doc 10129

2018年12月31日终止的财务年度 财务报表和外部审计员的报告

2019年大会第40届会议文件

国际民用航空组织

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

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

Doc 10129 号文件 — 《2018 年 12 月 31 日终止的财务年度财务报表和外部审计员的报告》

订购编号：10129

非卖品

© ICAO 2019

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

2018 年 12 月 31 日终止年度
财务报表和外部审计员的报告

国际民用航空组织
2018年12月31日终止年度
财务报表及外部审计员的报告

目录

	页
第 I 部分	秘书长的报告
	呈报 I-1
	内部控制说明 I-15
第 II 部分	外部审计员的意见 II-1
第 III 部分	财务报表
报表 I	财务状况表 III-1
报表 II	财务执行情况表 III-2
报表 III	净资产变化表 III-3
报表 IV	现金流量表 III-4
报表 V/V-A	预算和实际金额对照表 III-5
财务报表的附注	III-7
第 IV 部分:	附表
附表 A	按基金列报的经常活动 IV-1
附表 B	经常方案 — 应收成员国摊款 IV-3
附表 C	按基金群组列报的技术合作项目活动 IV-6
附表 D	技术合作项目活动 — 信托基金和管理服务协议 IV-7
附表 E	技术合作项目活动 — 民用航空采购服务基金 IV-9
第 V 部分	向大会提交的外部审计员对国际民航组织2018年12月31日终止的财政期间财务报表的审计报告以及秘书长对外部审计员报告的评论

第 I 部分：秘书长的报告

国际民用航空组织

第 I 部分：秘书长的报告

呈报

1. 引言

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

1.2 截至 2018 年 12 月 31 日，国际民航组织的成员包括 192 个成员国。国际民航组织总部设在蒙特利尔，它在曼谷、开罗、达喀尔、利马、墨西哥城、内罗毕和巴黎设有地区办事处，并在北京设有一个地区分办事处。

1.3 国际民航组织设有一个最高权力机构——大会及一个管理机构——理事会。大会由所有成员国的代表组成，每三年举行一次会议，详细审查本组织的整体工作、制定今后几年的政策并批准自上次大会以来发布的财务报表。它同时对三年期预算做出决定。大会上届会议于 2016 年 9 月举行。

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

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

1.6 按照《财务条例》第 12.4 条，我谨荣幸地呈报国际民航组织 2018 年 12 月 31 日终止年度的财务报表，供理事会审议并向大会提出建议供批准。按照《财务条例》第 13 条的规定，外部审计员的意见及其有关 2018 年财务报表的报告以及我就此发表的意见（反映在秘书长的评论中），也将向理事会和大会呈报。

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

2. 财务报告和预算执行情况摘要

财务报表概览和摘要

2.1 下列财务报表是按照《国际公共部门会计准则》编制的：

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

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

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

2.4 下述各段概述了本组织 2018 年财务状况及执行情况的重点信息。

2.5 **报表 I** 列报了本组织的财务状况。2018 年 12 月 31 日时 4.369 亿加元的资产总额主要包括总额 4.024 亿加元的现金及约当现金和 2 660 万加元摊款和其他应收款项。负债总额 4.947 亿加元，其中 3.049 亿加元属技术合作项目的预收款，以及自 2010 年采用《国际公共部门会计准则》以来，在报表中认列的 1.51 亿加元职工福利的长期负债。

2.6 这份报表还列报了根据《国际公共部门会计准则》需要记入职工福利负债而导致的 5 390 万加元的累积亏损。不过，因为流动资产超过流动负债 8 180 万加元，未预见需要短期追加资金以填补累积亏损。

2.7 **报表 II** 介绍了 2018 年的财务执行情况。项目协议收入根据向技术合作项目 (TCP) 提供的服务和交付的产品认列。在征收摊款时认列来自分摊会费收入，这项工作一般发生在年初各成员国缴付到期应付摊款之时。出版物销售也在交付出版物时按应计制会计入账。2018 年还对分摊会费收入作出 154.1 万加元的临时调整，以便考虑到按照《国际公共部门会计准则》要求，按公允价值认列长期应收款的影响。2018 年扣除基金间销账后的盈余总额达 760 万加元。附表 A 按基金或基金群组列出了经常活动的结果。开支包括记入循环基金的 1 100 万加元，藉以在应计制基础上认列职工福利开支(离职后健康保险、年假和回国补助金)。2018 年，为这些福利共支付 400 万加元，这笔款项作为来自其他基金的供资来源在循环基金中列报。应计的福利与支付的福利之间 700 万加元的差额列入该基金的年度赤字。下文对经常方案普通基金的财务结果和盈余(470 万加元)以及行政和业务服务费用基金的盈余(430 万加元)做了解释。

2.8 至于其他基金的净盈余，综合原因包括辅助创收基金盈余 190 万加元、航空安保(AVSEC)活动盈余 110 万加元、资源调集基金盈余 90 万加元、安全基金盈余 90 万加元以及环境基金亏损 200 万加元等。

2.9 关于技术合作项目分部，2018 年没有出现年度盈余或赤字，因为收入是在项目完成阶段认列，通常是每个项目发生的费用来确定。这些项目的行政、业务和支助费用在每个项目中认列，回收的行政费在行政和业务服务费用基金中认列为收入。

2.10 报表 III 介绍了本年度净资产的变化。包括年初准备金在内的净资产余额为净累积亏损 6 570 万加元。2018 年底的净累积亏损余额为 5 780 万加元。2018 年的累积亏损降低的主要原因是该年盈余的 760 万加元、离职后健康保险(ASHI)的精算增益 240 万加元以及重新分类和转拨损失 220 万加元。

2.11 报表 IV 显示了从 2017 年 12 月 31 日 4.365 亿加元到 2018 年 12 月 31 日 4.024 亿加元现金流量的变化。整体减少是因为由于 2018 年实施的技术合作项目的水平提高，导致技术合作项目现金流量余额减少 5 710 万加元，同时由于 2018 年征收的摊款增加，导致经常活动现金流量余额增加 2 300 万加元。按照《国际公共部门会计准则》规定，使用的是国际民航组织前几年采用的间接方法。

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

3. 预算执行情况和财务摘要

经常方案拨款

3.1 2016 年大会第 39 届会议根据 A39-37 号决议 C 款，表决 2018 年拨款额度为 9 986.8 万加元。按战略目标 and 辅助战略划分的拨款、转拨、实际支出和未支配拨款余额的详细情况见报表 V。

3.2 2018 年的预算结果(单位: 千加元)概述如下:

原始拨款额	99 868
2017 年未支付的承付款	16 364
来自 2017 年的结转额	<u>7 535</u>
核准订正的拨款	123 767
2018 年未支付的承付款	(18 747)
向下一年的结转额	<u>(6 125)</u>
经订正的 2018 年最终拨款额	<u>98 896</u>

3.3 **2017 年未支付的承付款。**按照《财务条例》第 5.7 条, 秘书长批准 1 636.4 万加元以补充 2018 年的拨款, 主要用于 2017 年 12 月 31 日终止的年度的未支付承付款。

3.4 **来自 2017 年的结转额。**按照《财务条例》第 5.6 条, 秘书长从 2018 年的结余中, 批准 753.5 万加元以补充 2017 年的拨款, 主要用于 2018 年未编入预算的强制性及其他关键任务活动。

3.5 **2018 年未支付的承付款。**2018 年承付但预计在 2019 年才交付的承付款价值为 1 804 万加元。2019 年预计将向离开国际民航组织的工作人员支付的雇员应享权利为 70.7 万加元, 主要包括累积假期和离职回国补助金。因此, 根据《财务条例》第 5.7 条, 已预留 1 874.7 万加元(亦见图 1, (e)栏)的款项并结转至 2019 年, 以清偿 2018 年发生的法律义务。

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

3.7 **向下一年的结转额。**根据《财务条例》第 5.6 条, 已授权秘书长结转未用拨款, 金额不超过每一战略目标或辅助实施战略每笔拨款的 10%。612.5 万加元的结转数额在此限额之内, 并将用于为未获 2019 年预算资金以及从 2018 年推迟到 2019 年的那些活动供资。关键任务活动和被视为强制性的活动在供资方面得到优先考虑, 这些活动涉及: 落实普遍安全监督审计方案(USOAP)的改进要求(参考 USOAP CMA 结构性审查[GEUSR]专家小组的建议以及第十三次空中导航会议拟议的工作); 全球航空安全监督系统(GASOS)的试点项目评估; 与保护 Aviation Spectrum 的协调战略有关的活动; 与全球航空安全计划(GASP)和全球空中导航计划(GANP)相关的项目; 落实国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA); 与空中交通的经济发展相关的活动(例如, 空中交通的连通性); 与航空安全和便利化相关的活动, 比如网络安全和地区官员参与 2019 年航空安保(AVSEC)研讨会; 不让任何国家掉队(NCLB)举措, 比如在亚太地区开展的联合行动组的任务; 地区办事处的技术援助; 加拿大航空公司理事会(NACC)办事处房地地的迁址; 与内部数字化项目相关的活动; 进一步援助内部审计职能;

与增强网络安全和信息技术相关的项目，以及一个强化报告和预算编制的项目。推迟的活动包括延期的普遍安全监督审计方案(USOAP)的审计、特别执行项目(SIP)和落实语文服务管理系统(LSMS)的解决办法。

3.8 鉴于上述段落所述的增加和转拨，今年订正的最后拨款总额为9 889.6万加元。

3.9 图1提供了经常方案预算和实际收支金额的对比：

图 1

	2018年		按预算汇率计 算的实际金额 ³	2018年		合计	差额
	预算 ¹	实际 ²		未支付的承付 款	未支付的承付 款		
	(a)	(b)	(d)	(e)	(f)	(g)	
			(b)+(c)		(d)+(e)	(f)-(a)	
收入							\$
分摊的会费	91 540	98 400	90 070		90 070	(1 470)	
其他收入							
辅助创收基金	6 415	6 419	6 419		6 419	4	
杂项	378	1 048	1 048		1 048	670	
AOSC支付的偿还款	1 202	1 202	1 202		1 202	0	
从激励计划账户中转拨的款额	333	333	333		333	0	
货币汇兑差额		3 115	3 115		3 115	3 115	
	99 868	110 518	102 188	0	102 188	2 320	
支出							
员工薪金及职工福利	96,060	87 592	80 801	11 051	91 852	(4 208)	
供应品、消耗品和其他	1,335	678	587	473	1 060	(274)	
一般运营支出	18,684	11 683	11 234	7 199	18 433	(251)	
差旅费	5,648	5 231	4 915	0	4 915	(733)	
会议	1,621	1 232	1 129	23	1 152	(469)	
其他支出	419	279	230	0	230	(189)	
	123 767	106 694	98 896	18 747	117 642	(6 125)	

¹ 2018年预算支出包括从上一年结转(和承付的)2 389.9万加元。

² 摘自表A——财务报表，不包括营运基金。

³ 包括(1)由于按1.00美元=1.00加元编制美元交易预算而产生的833万加元的预算汇兑收益，和(2)由于用来编制预算所使用的汇率与适用于全年支出的联合国月度汇率之间存在的差异而产生的779.8万加元的汇兑收益。

3.10 **差异解释 — 收入。**9 986.8万加元的整体预算(图1, (a) 栏)代表2018年经常方案预算的五个主要资金来源：分摊的会费、辅助创收基金盈余、杂项收入、行政和业务服务费用基金支付的偿还款和激励计划账户的转拨。在分摊的会费方面，147万加元的差额涉及到一个新成员国的额外摊款(7.1万加元)以及经折减的长期应收会费金额(154.1万加元)。在杂项方面，差额主要涉及到高于预算的利息收入。

3.11 **差异解释 — 支出。**1.23767亿加元的整体预算(图1, (a) 栏)包括2018年原先拨款9 986.8万加元、2017年结转额与2017年的未支付承付款2 389.9万加元。2018年612.5万加元的节余(未用拨款)将结转到2019年。

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

- a) 摊款方面 833 万加元的汇兑增益显示，根据编制三年期摊款时使用的预算汇率得出的摊款与根据收缴摊款时使用的联合国业务汇率得出的摊款之间存在正数差额。自 2010 年以来，对成员国部分以美元和部分以加元开具发票。2018 年 1 月 1 日美元/加元汇率(开具美元发票之日)比编制 2018 年预算时使用的汇率要高，给分摊会费总额带来 833 万加元的正数差额；和
- b) 在支出方面产生 779.8 万加元汇兑增益的原因在于，编制预算时使用的汇率与年度期间对支出适用的联合国月度汇率之间存在的差异。这一汇兑差额已分配到实际支出之中，以便将其以核准的预算汇率重列。以预算汇率重列的支出总额列于图 1, (d) 栏。

按照这种方式，预算节余，即预算和实际支出之间的差额，已适当作出调整，显示于图 1, (g) 栏。在《国际公共部门会计准则》的基础上认列了 311.5 万加元(图 1, (b) 栏)的货币汇兑差额，主要原因在于将最初以其他货币记录的资产和负债以加元重新估值而产生的正数差额。

摊款和报告货币

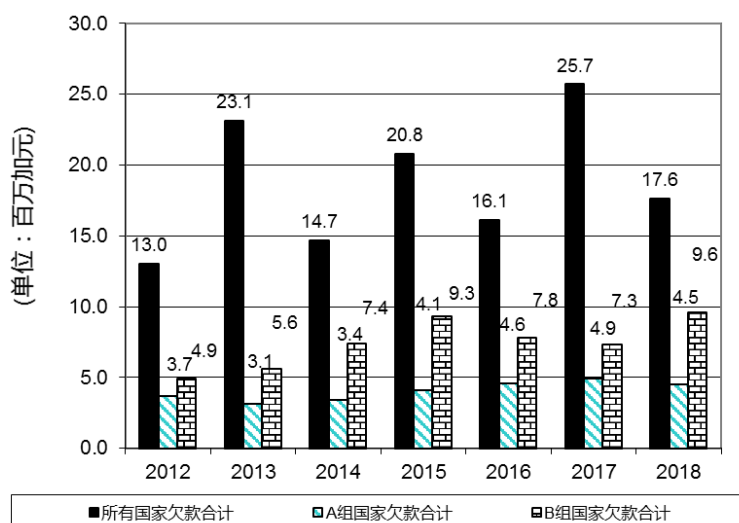
3.13 2008 年和 2009 年各成员国的摊款及其他估计的收入来源以加元列报。2010 年采用多种货币摊款，约四分之三以加元支付，四分之一以美元支付。为确保本组织经核准的预算与各账目和各基金保持一致和相互对照，从 2008 年开始，交易事项以加元反映，财务报表以加元列报。这种变化适用于第一分部列报的本组织大部分经常活动基金，而在第二分部列报的与技术合作项目有关的基金以美元入账，但在财务报表中以加元列报。2018 年期间，加元兑美元的波动年初为 1.26 加元，年底则为 1.365 加元。

摊款和其他自愿捐款

3.14 2018 年收到的摊款总额为 9 591.8 万加元，截至本年度结束时仍然有 402.3 万加元未缴摊款。当年年初，各国 2017 年及以前年度应收款为 2 493.8 万加元，共收到 1 317.9 万加元缴款，仍有 1 175.9 万加元未缴余额。截至 2018 年 12 月 31 日，所有年度的应收摊款总额为 1 578.2 万加元(包括营运基金)。1 578.2 万加元包括一个美元的摊款组成部分，按 1.365 加元换算，使重估的摊款应收款余额为 1 762.4 万加元。详细情况载于本文件第 IV 部分附表 B。过去四年，收到会费与分摊会费的平均比例为 92.78%。图 2 显示了自 2012 年以来每年年底应收分摊会费的状况。

图 2

截至 12 月 31 日应收成员国摊款



3.15 截至 2018 年 12 月 31 日未缴纳的 1 762.4 万加元会费总额中，133.7 万加元属理事会成员国未缴纳的会费。下图按国家群组列出了应收摊款的细节（单位：千加元）。

图 3

	2018 年 国家数量	截至 2018 年 12 月 31 日的欠款金额	2017 年 国家数量	截至 2017 年 12 月 31 日的欠款金额
A 组： 与理事会缔结了以若干年为期清偿欠款协议的国家	10	4 545	12	4 863
B 组： 欠款达三整年或以上而又未与理事会缔结清偿欠款协议的国家	16	9 560	14	7 284
C 组： 欠缴会费不到三整年的国家	9	1 217	9	1 317
D 组： 仅欠当年会费的国家	19	1 605	21	11 577
小计	54	16 927	56	25 041
前南斯拉夫社会主义联邦共和国	-	697	-	644
欠缴会费合计	54	17 624	56	25 685

3.16 截至 2018 年 12 月 31 日，有 10 个国家缔结了以若干年为期清偿欠款的协议。协议规定这些国家除缴纳当年会费之外，还须每年分期偿还以前各年的欠款。本文件第 IV 部分附表 B 的附注列出了截至 2018 年 12 月 31 日尚未遵守其协议条款的国家。

3.17 2018 年经常方案和分部 1 中的其他基金收到的主要捐助(*)总结如下(单位: 千加元):

图 4

成员国	已收摊款	实物捐助 (楼舍)	现金和实物捐助	总额
加拿大	2 607	23 848	238	26 693
美国	20 214		1 996	22 210
中国	7 940		4 612	12 552
日本	7 490		103	7 593
法国	4 125	751	1 311	6 187
德国	5 473		-	5 473
英国	4 264		391	4 655
意大利	2 746		322	3 068
大韩民国	2 177		809	2 986
巴西	2 754		219	2 973
泰国	589	2 258	-	2 847
阿拉伯联合酋长国	2 247		69	2 316
	62 626	26 857	10 071	99 554

(*) 十二个最高捐助

3.18 2018 年的支出总额, 包括借调人员、无报酬人员、差旅和无偿提供的楼舍及其他活动的开支, 按战略目标和辅助实施战略(SIS)及其他活动(主要涉及循环基金、辅助创收基金以及行政和业务服务费用基金, 本文件将在下文进行详细说明), 列示如下(单位: 千加元):

图 5

	安全	空中导航能力和效率	安保和简化手续	航空运输的经济发展	环境保护	辅助实施战略	其他	合计
经常预算	24 745	15 876	10 711	2 930	4 128	48 304		106 694
自愿基金和其他经常活动基金楼舍	3 011	2 516	4 314	380	3 088	1 430 28 007	32 619	47 358 28 007
无报酬人员和实物差旅(1)								
中国	1 159	498	430	232	35	562	1	2 917
法国	493	279	472	5	9			1 258
新加坡	205	317	55	8	26	164		775
美国	246	178	28		84			536
土耳其	151	154	19	216	10	5	8	563
韩国	1	166				2	140	309
马来西亚	204	61	23	5	8			301
沙特阿拉伯	5	5	147		1	113		271
英国	168	45	39					252
荷兰	212		32					244
其他(2)	923	637	1 364	40	147	444	2	3 557
无报酬人员和差旅小计	3 767	2 340	2 609	506	320	1 290	151	10 983
总支出	31 523	20 732	17 634	3 816	7 536	79 031	32 770	193 042

(1): 十个最高捐助

(2): 包括来自私营部门、国际组织、非政府组织等的捐助。

累积亏损、现金盈余和准备金

3.19 按本文件第 IV 部分附表 A 所示，截至 2018 年 12 月 31 日，扣除经常方案预算净资产准备金的累积盈余为 2 040 万加元。累积盈余减去营运基金余额 1 090 万加元和应收成员国摊款 1 580 万加元之后，截至 2018 年 12 月 31 日出现 630 万加元的现金赤字。

3.20 经常方案的留存盈余总计 2 070 万加元，其中包括 2 490 万加元用于支付 2018 年未付承付款和结转至 2019 年的拨款，加上未实现汇兑收益 470 万加元，再由应收摊款的未实现折减和拨备 890 万加元抵消。

3.21 截至 2018 年 12 月 31 日，包括准备金在内国际民航组织所有基金的盈余和亏损的合并净额为亏损 5 780 万加元。这些数额列于本文件第 IV 部分的附表 A 和附表 C。

循环基金

3.22 2008 年 1 月 1 日，根据《财务条例》第 7.8 条设立的循环基金生效，以便记录包括没有供资的相关负债在内的关于离职后健康保险 (ASHI) 福利的所有交易，以及在适用《国际公共部门会计准则》之后本组织的任何其他没有供资的负债和亏损。体现在循环基金中的离职后福利包括离职后健康保险、年假和离职回国福利。自从创始以来，循环基金的年度亏损一直在累积，因为经常方案为这些福利提供的年度供资不足以为每年积累的增加福利提供资金。2018 年期间，循环基金包括准备金在内的累积亏损继续增加，在年底达到 1.553 亿加元，具体如下：

	2017 年年底净累积亏损	1.507 亿加元
加：	年度期间增加的雇员福利	1 110 万加元
减：	年度期间支付的本期服务费用	400 万加元
减：	2018 年关于离职后健康保险的精算增益	<u>250 万加元</u>
	2018 年年底净累积亏损	1.553 亿加元

3.23 2016 年 4 月 19 日的理事会工作文件 (C-WP/14478) 向理事会提议通过一系列选项向离职后健康保险供资。理事会在 2016 年 6 月 6 日的 C-DEC 208/11 中鼓励秘书处继续探索在已经核准的 2017-2018-2019 年背景下离职后健康保险计划的退出，从而确保其不影响预算。理事会还请秘书处继续监测联合国一级的发展情况，涉及为此重要问题寻找解决办法，以及提出任何可行的备选方案，向国际民航组织不断增加的离职后健康保险负债提供资金，以便理事会稍后开展审议。

3.24 2018 年期间，在探索落实健康计划的推出选项的可行性方面，秘书处与利益攸关方进行了协商，并且面向在职工作人员和退休人员开展了一项调查。邀请他们确认其对推出选项的兴趣，或者是希望维持目前的离职后健康保险安排。结果显示，大多数在职工作人员和退休人员都希望保持目前的离职后健康保险安排。因此，国际民航组织将继续与其他联合国组织在离职后健康保险事项上开展密切合作，并将保持理事会与有关离职后健康保险的任何发展情况趋向一致。与此同时，将继续适用“现收现付”办法。

辅助创收基金(ARGF)

3.25 2018年,辅助创收基金产生了1 133万加元的业务盈余,这是未扣除按要求向经常方案预算捐助的641.5万加元和对国际民航组织工作方案130.7万加元的进一步费用捐助之前所得数字。向累计盈余收取了166.1万加元的费用,用于向组织的各类项目提供资金。

3.26 按业务活动列报了包括升级版航空培训计划活动和小卖部基金在内的辅助创收基金的收入和支出摘要(单位:千加元):

图 6

	收入	支出	盈余
出版物、分发和印刷服务	8 857	3 907	4 950
培训(包括升级版航空培训)	5 746	5 062	684
活动	3 646	2 948	698
许可	3 159	324	2 835
代表团和会议服务	2 887	1 311	1 576
新产品	1 399	923	476
辅助创收基金业务和行政费及管理支助费	787	495	292
小卖部	479	473	6
期刊	191	378	(187)
运行结果	27 151	15 821	11 330
辅助创收基金内部销账	(464)	(464)	-
	26 687	15 357	11 330
转拨至经常方案预算款额		6 415	(6 415)
对国际民航组织工作方案的进一步捐助		1 307	(1 307)
	26 687	23 079	3 608
向累积盈余收取费用		1 661	(1 661)
净值	26 687	24 740	1 947

3.27 下表列出了业务盈余的预算对照表(单位:千加元)。

图 7

	实际数额	预算	差异
收入	27 151	25 658	1 493
支出	15 821	16 314	493
盈余	11 330	9 344	1 986

3.28 辅助创收基金实现了2 715.1万加元的业务收入(预算的106%)和1 133万加元的业务盈余(121%)。由于辅助创收基金2018年大约74%的销售额以美元定价,有利的美元兑加元汇率继续对辅助创收基金的收入造成有利影响。实际支出为1 582.1万加元(预算的97%),比预算少49.3万加元。

3.29 按本文件第IV部分附表A所示,截至2018年12月31日,扣除辅助创收基金净资产准备金的累积盈余为1 250万加元,这笔款项的一部分专门用于特殊项目和未来投资。截至2018年12月31日,辅助创收基金的业务准备金已经达到590万加元。根据《财务条例》第7.3条和理事会C-DEC 190/5号决定搁置这笔款项。

行政和业务服务费用基金(AOSC)

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

3.31 为了补充行政和业务服务费用基金,理事会设立了技术合作局(TCB)效率和效力基金(C-DEC 155/7),授权技术合作局局长在指定年份支配最多为20%(根据C/DEC 172/8增加至25%)的前一年行政和业务服务费用基金年度盈余,以实施各项措施,根据缔约国的需求改善技术合作局的效率和效力。截至2018年12月31日,技术合作局效率和效力基金的累积盈余达到140万加元。

3.32 此外,针对技术合作方案设立了特别储备基金(C-DEC 200/2),以便填补任何特定年份中因行政和业务服务费用基金减少而导致的潜在亏空,这将影响其根据下文第3.36段的描述,完成向核准的经常预算进行年度转拨的能力。在这方面,自其于2014年成立以来,没有从技术合作局特别储备基金提取任何金额,因为行政和业务服务费用基金在本报告期间取得积极结果,并且截至2018年12月31日其余额为220万加元。

图8

2018年行政和业务服务费用基金预算和支出¹

	提交大会的 金额 ²	2018年经订正 的预算 ³	2018年实际支 出/收入 ⁴	经订正预算 的余额
拨款/支出				
主要方案	9 700	10 069	10 412	(343)
收入		12 620	14 993	
收支相抵之后的盈余/(亏空)		2 551	4 581	

¹ 不包括技术合作局效率—效力基金和特别储备基金(SRF)。

² 经2016年大会(A39)核准。

³ 理事会第215届会议注意到这项修订(C-WP/14791号文件)。

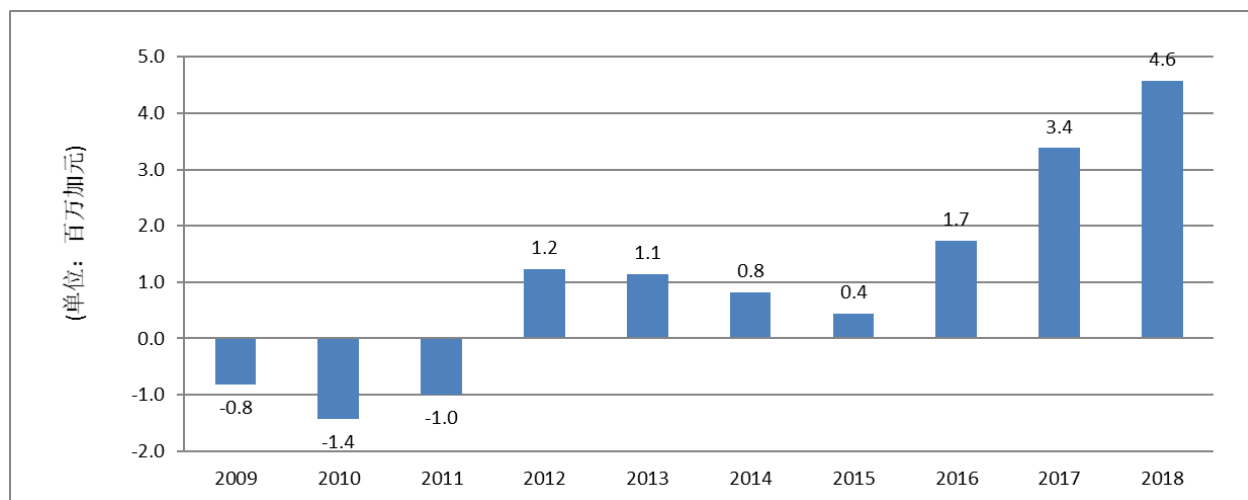
3.33 如上所述,大会批准了2018年财政年度行政和业务服务费用基金970万加元的指示性预算概算(支出)。同年,根据《财务条例》第9.5条,秘书长通过C-WP/14791号工作文件向理事会提交了对2018年预算概算(支出)的更新。2018年经订正的支出概算为1 006.9万加元,估计收入为1 262万加元。

3.34 行政和业务服务费用收入超出预算237.3万加元,主要是因为以美元赚取的行政和业务服务收入从美元持续强劲中获益,回报高于投资,以及从技术合作领域人员服务中获得了更多收入。在支出方面,工作人员费用超出预算34.3万加元,主要原因在于咨询和差旅成本增加,但收入与支出之间的总体结果是458.1万加元的正差额。

3.35 下图报告了过去10年年度盈余/(亏空)的走势(以百万加元计)。

图 9

截至 12 月 31 日行政和业务服务费用基金盈余和亏空情况



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

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

3.38 国际民航组织采取措施，旨在根据 ISO 9001:2008 质量标准，通过于 2012 年实施一个质量管理体系，提高技术合作局的工作效率与服务质量、业务和财务控制，并持续改进技术合作局的工作流程。技术合作局分别在 2015 年和 2018 年经过了重新认证，根据新的 ISO 9001:2015 标准经过了重新认证，并且将于 2019 年初进行一次监督审计。经改进的流程为技术合作方案效绩的长足进展以及行政和业务服务费用基金的持续正面结果作出了贡献。

3.39 在与技术合作委员会密切协调下，为技术合作局编制了三年滚动运行计划，确定了本期内的目标与战略，旨在改进国际民航组织技术合作方案活动的治理、效率和质量。随后，作出了持续的努力，通过对技术合作局的组织结构、人员编制、节约成本和提高效率的措施进行审查，确保持续改善行政和业务服务费用基金的财政状况。

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

图 10

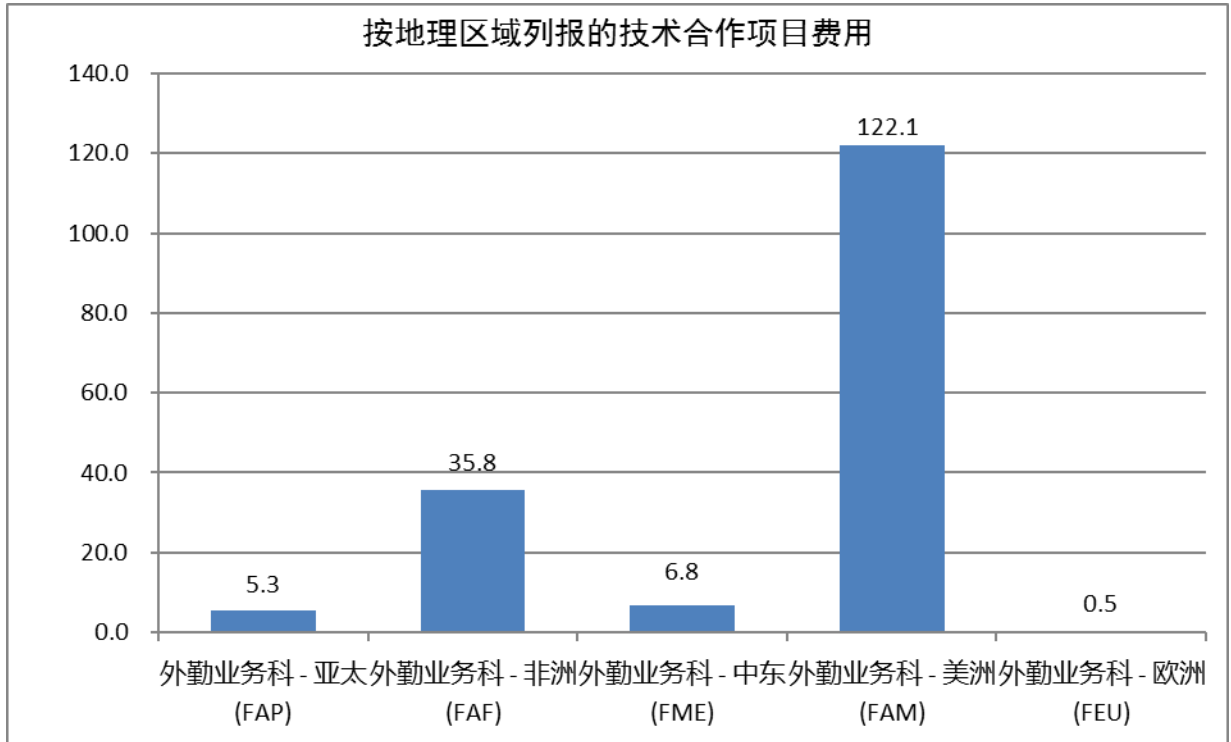
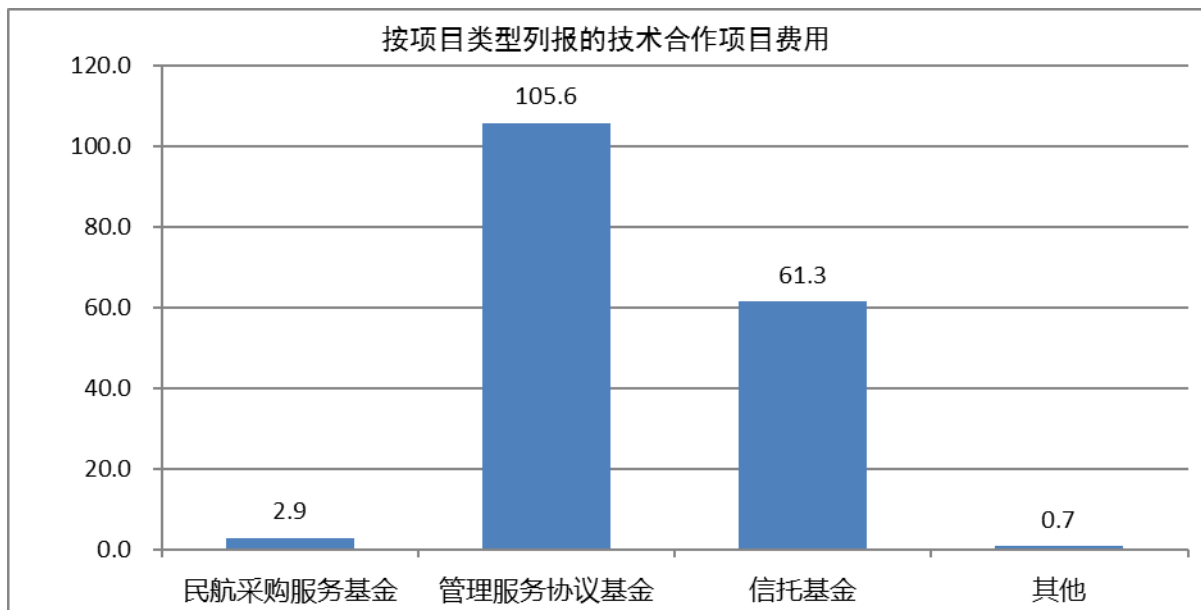


图 11



4. 管理层的责任

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

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

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

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

作为国际民航组织财务处处长，我谨此核证本文件中所载的财务报表。



Monica Hemmerde

财务处处长

本人作为国际民航组织秘书长，特此批准并呈报国际民航组织 2018 年的财务报告，及其各份财务报表和附表。



秘书长

2019 年 3 月 29 日于
加拿大蒙特利尔

内部控制说明

2018 年

责任范围

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

内部控制系统的目的

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

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

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

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

应付风险的能力

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

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

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

风险和内部控制框架

8. 本组织的风险和内部控制框架包括以下内容：

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

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

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

对有效性的审查

11. 我对于内部控制系统有效性的审查，主要通过以下方面提供的信息进行：

- a) 我的高级管理人员，尤其是各局的局长和办公室负责人，他们对于预期结果、绩效、各局/办公室活动及为其划拨的资源控制发挥重要作用并承担问责。信息渠道主要依靠由高级管理小组 (SMG) 和秘书处全体高级管理小组召集的定期会议。在截至 2018 年 12 月 31 日的一年之中，通过自我评估流程以及运用最佳做法确定了一系列控制问题及纠正行动，并在我的高级管理人员的个人书面证明中得到确认；
- b) 评价和内部审计办公室 (EAO)，也向我提供我所依赖的关于内部审计、评价和咨询服务的报告。这包括关于遵守情况和方案有效性的独立和客观信息，并附有改进建议；
- c) 道德操守官员向我、本组织及其工作人员提供关于道德操守和行为标准的意见和咨询，推动道德操守意识和负责任的行为，以处理关于不道德行为的投诉，包括利益冲突；

- d) 评价和审计咨询委员会(EAAC)的目的是就风险管理、财务和内部控制以及相关的监督职能向我和理事会提供咨询意见；
- e) 联合国系统联合检查组关于适用于国际民航组织的事项的报告；和
- f) 理事会的意见和决定。

重大控制问题

12. 与前几年一样，高级管理层就其负责领域提交了内部控制有效性保障声明。高管层 2018 年内部控制有效性保障声明确认大多数内部控制在既定政策、程序、系统和管理行动的基础上有效开展工作。但是，几项控制弱点已经得到强调。例如，机构管理和报告工具(CMRT)中的风险登记册迄今为止还没有向地区办事处提供风险登记。然而，正在通过在 2018 年年底开始的国际民航组织的风险管理进程审查解决这一问题。审查的目标是制定企业风险管理(ERM)框架，并将重点置于促进旨在跟踪国际民航组织所有活动的总体风险敞口的综合风险管理做法。企业风险管理框架和相关进程将向地区办公室提供机会，以便参与风险鉴别，以及管理和监测其风险。产生的另一个问题是针对内部控制需要更加正式和持续的评价，特别是涉及到解决之前已经查明并且需要解决的控制弱点。

13. 评价和内部审计办公室已向理事会提交了 2018 年办公室活动报告(C-WP/14850)。下文总结了几项载于本报告的观点和建议，目的是改善内部控制。通过内部审计和评价查明的所有控制方面的弱点都通过相应的秘书处行动计划得到解决，并由评价和内部审计办公室对其进行定期监测。

13.1 **网络安全管理审计**指出，《信息安全管理行动计划》并不包含足够强劲的项目规划和控制结构。计划结合了技术/运行活动、战略活动和独特的活动，而不涉及会阻碍计划有效落实的互动或重大风险。目前的人员配置水平不足以落实安全改进计划，同时还存在一系列问题，即对 60 项信息安全相关指示的管理导致它们几乎没有用处。虽然强调需要控制，但安全指示包含相互矛盾的声明和在某些案例中控制的重复。此外，信息安全官员的职能性岗位与预期的责任并不相称。为了增强这一角色的效力，评价和内部审计办公室建议将信息安全的职责分开，区分为维护、发展和管理作用。另一个已经确定的控制弱点是资产库存的扩散，每周之间相互关联影响并且受制于多种权威。建议在首席信息官的权威下制定一个管理系统，支持对资产的全面库存的维护和控制。

13.2 **全球航空培训办公室审计**指出，在全球航空培训与航空运输局之间需要更加清楚和更加正式的安排，以便持续且及时地有利于课程制定的优化。此外，支持全球航空培训定价政策的行政指示应当包含在适当层级设定的业绩目标，并且增加了对成果的关注。评价和内部审计办公室还建议更加密切地监测和重新评估地区培训卓越中心(RTCE)，以便保证升级版航空培训计划的标准和声誉。

13.3 **技术合作项目采购审计**显示出内部程序和控制在地采购方面发生了重大改进，包括对由合同局开展的采购进程的良好监督。然而，注意到达到 500 万美元的设备、货物和服务采购的间接费率在通过适用民用航空采购服务费率的所有项目中没有标准化。其他关键建议包括需要自动收集关于单一来源采购的信息，以及有关出于监测目的的购买模式的其他重要统计数据；需要技术合作局管理层定期审查关键趋势报告，从而确保充分竞争、承认潜在风险和确定任何可以对采购进程作出的改进。合同局的年度审查还将进一步对此提供支持。此外，为了增强内部控制，技术合作局涉及采购要素的所有项目文件应当明确指出将会适用《国际民航组织采购守则》中的规则，同时概述各国必须遵守的关键要求。针对一万美元以下的采购，已经将权力授予实地的项目工作人员，审计揭露出一系列控制方面的弱点以及未遵守采购规则和程序的事例。建议加强技术合作局的监督工作，并且向实地的项目工作人员提供关于采购事项的更加强有力的支持、指导和培训。

13.4 **航空安全审计科审计**显示有机会将文件 9807 —《普遍安全审计方案连续监测手册》确定的参数考虑在内，从而改善基于风险的规划方法的稳健性，这些方法被用于选取成员国参与普遍安全审计方案的连续监测办法 (USAP-CMA) 活动并按优先性排序。此外，还存在改善文件记录的机会，以便更加有效地支持为某一成员国选取给定类型的审计；包括它的机会以及将会评估哪些机场。此外，建议使人员配置的状况更加稳定，以便支持 USAP-CMA 的有效开展。

13.5 **通过欧洲大西洋地区办事处审计**，注意到与该办事处同地办公的欧洲民航会议秘书处没有自己的法律人格，并且完全依赖其与国际民航组织之间的关系。这给国际民航组织造成了许多重大的法律、金融和声誉风险。例如，欧洲民航会议的所有工作人员都签订了国际民航组织的员工合同，尽管他们不向秘书长汇报。在差率方面，他们与国际民航组织工作人员的安排有所不同。这违反了《芝加哥公约》和《国际民航组织服务守则》的规定，其中指出工作人员不应接受并非来自本组织的外方指示，以及所有工作人员都需要受制于秘书长的权威。这一状况还有可能导致欧洲民航会议的工作人员产生潜在的利益冲突。评价和内部审计办公室还注意到，欧洲民航会议正在实施的两项赠款协议是以欧洲民航会议的名义签署的，没有提及国际民航组织。这给国际民航组织造成了风险，因为与国际民航组织签订合同的工作人员被派往这些项目；项目银行账户是以国际民航组织开设的；以及国际民航组织有责任维护欧洲民航会议的会计记录和编制其合并财务报表。其他已经查明的控制弱点包括需要改善《欧洲大西洋地区运行计划》和《国际民航组织业务计划》的活动之间的联系，包括制定更有意义的关键业绩指标，以及需要收集适当的数据，以便衡量直接受到地区办事处活动影响的成果。这项审计还确定了需要建立风险登记册，以便描述、管理和监测关键风险，以及相关的减缓行动和控制。

13.6 **亚太地区办事处和地区分办事处审计**包括审查地区办事处和地区分办事处现行的运行计划、业绩措施和风险管理进程。得出的结论是，仍然处于发展的早期阶段的成果管理和企业风险管理进程需要更多指导。已经查明需要全面的信息技术辅助，使地区办事处能够高效和有效地运行。目前，地区办事处依靠一名工作人员完成对其信息技术业务的辅助和维护，并且如果该人缺席就没有人来填补。因此，必须确定可选择且可持续的解决办法，以便减缓潜在风险。地区办事处和地区分办事处的业务连续性/灾害恢复计划需要进一步编制、修订和加强，从而确定和评估地区办事处和地区分办事处的关键进程；在事件或灾难发生时管理安全问题以及复原关键人员、办事处房舍和运行程序。此外还指出需要审查地区分办事处的人员配置结构和资源分配情况，以便促进可持续性。

13.7 评估和内部审计办公室采用利用数据分析工具(IDEA™)的连续审计办法,完成了其对事后支付的第一次连续审计,以便评估在某些选定的运行领域内关键内部控制的设计和有效性,并且提请管理层注意运行缺陷和/或内部控制缺点,以期建立和加强减缓相关风险的控制。事后支付可被视为是在提供货物/服务之后再下订单。对2015至2017年三年期间低于一万加元的所有订单的分析显示,事后支付案例的数量呈下降趋势。这是一个积极的调查结果,说明近期采取的改进内部控制的行动取得成功;由于技术合作局的采购人员开展了定期的培训课程,提高了对采购规则和程序的认识;以及推出了年度采购计划,由采购科进行监测,并且每个月与各局开展讨论。此外,评估和内部审计办公室建议设立内部基准,以便有效地监测事后交易所占比例,该办公室还将对相关局/科开展的额外行动开展后续工作,作为其定期监督工作的一部分。

13.8 通过对国际民航组织标准制定进程的评价,评价和内部审计办公室评估了标准制定作为涉及管理机构和秘书处的进程的相关性、有效性和效率。虽然评估没有直接针对内部控制系统,但某些调查结果可以与现行的内部控制系统的设计和有效性联系起来。例如,需要编制和落实清楚的准则和/或机制以改善参与标准制定进程的各类利益攸关方的工作;开发反馈机制,以便收集和分析关于各成员国落实标准和建议措施的信息;以及落实全面的监测系统,以便从提案的制定到采纳跟踪标准和建议措施,包括相应的指导材料。

14. 在其提交给理事会的2017至2018年期间年度报告(C-WP/14815)中,评价和审计咨询委员会述及一系列关于加强内部控制的问题,具体如下:

14.1 评价和审计咨询委员会建议对**风险管理**采取自下而上的办法,使各局和地区办事处按照通用格式维护风险登记册,以便评估和扩大将要纳入企业风险登记册的风险,这项工作需要一直处于定期审查之下,特别是关于减缓行动的有效性。此外,还建议将重点放置在共同的风险主题和有可能造成最大影响的风险之上。

14.2 评价和审计咨询委员会成员强调了影响针对**信息和通信技术**的内部控制的若干问题。他们强调需要采用优先办法为信息技术风险提供资源,同时考虑到需要确保为企业关键风险提供充足的资源,并且述及关于当前系统的广泛问题。评价和审计咨询委员会进一步建议开展关于信息技术的威胁和风险评估,从而查明对本组织来说最重要的风险,并且确保有限的信息和通信技术可用资金能花费在最大的风险领域。

15. **有关上一年管理保障声明中报告的问题**,各个地区办事处的《年度运行计划》现在已经被纳入国际民航组织的机构管理和报告工具(CMRT)。每个地区办事处都设立了业绩目标,作为其地区规划进程中不可或缺的一部分。每个地区办事处现在均报告其关于年度运行计划目标的可以衡量的成就。此外,正在鼓励地区办事处针对所有关键职位制定应急计划,以此作为《业务连续性计划》的一部分,以便在该办事处出现职位空缺的时候,确保该办事处的所有职责和责任都有人承担。在国际民航组织利用实习生和借调人员方面,已经起草了经修订的行政指示,其中包含将选取进程记录在案的“选取报告”模板。

声明

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

17. 有鉴于此，根据我所了解的情况和掌握的信息，我认为，在 2018 年 12 月 31 日终止的一年之中和直至财务报表批准之日时止，国际民航组织的内部控制系统运作令人满意。



秘书长

2019 年 3 月 29 日于
加拿大蒙特利尔

第 II 部分：外部审计员的意见



Corte dei conti

审计证书

意见

我们审计了国际民用航空组织(ICAO)的财务报表,包括截至2018年12月31日的财务状况报表,至上述日期止的财务执行情况报表、净资产变化报表、现金流量报表以及经常方案普通基金的预算与实际金额对比表以及各财务报表的附注,包括重大会计政策和其他说明信息的摘要。

我们认为,所附各项财务报表遵照《国际公共部门会计准则》以及国际民航组织《财务条例》和财务规则,公允地展现了截至2018年12月31日国际民用航空组织(ICAO)财务状况的所有重要方面,及其当时结束的当年的财务绩效、净资产变动、现金流和经常方案普通基金预算与实际金额的对比。

意见的依据

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

其他信息

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

我们对财务报表的意见不适用于其他信息,也不做任何形式的保证结论。

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

国际民航组织秘书长及财务报表管理责任人的责任

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

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

管理责任人负责监督国际民航组织的财务报告流程。

审计员审计财务报表的责任

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

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

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

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

关于法律和监管方面的其他要求的报告

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

根据国际民航组织《财务条例》和职务工资(第十三条)以及管理外部审计的补充职权范围(本《财务条例》和财务规则附件 B)，我们同时签发了我们对国际民航组织 2018 年财务报表的详细审计报告。

重点事项

我们提请注意一个事实，即：财务状况报表显示为净资产负数(-6 570 万加元)，主要是由于财务状况中认列的 1.51 亿加元的工作人员长期福利精算负债的影响造成的。我们的详细分析载于我们的报告中。管理层正在采取措施，并且向我们保证将监测这些措施的有效性。我们的意见不会因此事项有所改变。

2019 年 5 月 10 日，罗马



意大利审计院院长
安吉洛·布塞玛

第 III 部分：财务报表

III-1

国际民用航空组织

报表 I
财务状况表
2018年12月31日
(单位: 千加元)

	附注	2018年	2017年
资产			
流动资产			
现金和约当现金	2.1	402 414	436 490
应收成员国分摊会费	2.2	2 847	13 273
应收款和预付款	2.3	17 466	29 632
库存	2.4	550	381
其他	2.3	2 177	1 708
		425 454	481 484
非流动资产			
应收成员国分摊会费	2.2	5 963	5 193
应收款和预付款	2.3	373	385
财产、厂房和设备	2.5	4 391	2 776
无形资产	2.6	700	664
		11 427	9 018
资产总额		436 881	490 502
负债			
流动负债			
预收款	2.8	304 944	372 006
应付账款和应计负债	2.9	29 207	28 422
职工福利	2.10	7 944	7 642
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额	2.11	1 562	1 389
		343 657	409 459
非流动负债			
职工福利	2.10	151 001	146 694
		151 001	146 694
负债总额		494 658	556 153
净资产(累积亏损)			
累积亏损	2.12	(53 911)	(51 141)
准备金	2.12	(3 866)	(14 510)
		(57 777)	(65 651)
负债和累积亏损总额		436 881	490 502

所附各附注均为财务报表之组成部分。

国际民用航空组织

报表 II

财务执行情况表

2018年12月31日终止的一年

(单位: 千加元)

	附注	2018年	2017年
收入			
项目协议捐款	3.2	169 439	130 370
分摊的会费	3.2	98 400	101 031
其他创收活动	3.2	25 549	22 479
其他自愿捐款		14 532	13 281
行政管理费收入		3 721	2 160
其他收入	3.2	9 852	3 115
收入总额		321 493	272 436
支出			
工作人员薪资和职工福利	3.3	173 568	174 316
供应品、消耗品和其他	3.3	101 368	53 308
一般运营支出	3.3	17 876	17 911
差旅	3.3	15 701	15 297
会议		2 266	1 611
培训		1 500	2 944
其他支出	3.3	1 622	5 798
支出总额		313 901	271 185
当年盈余		7 592	1 251

所附各附注均为财务报表之组成部分。

III-3

国际民用航空组织

报表 III

净资产变化表

2018年12月31日终止的一年

(单位: 千加元)

	附注	累积亏损	准备金	净累积亏损
2017年12月31日的余额		(51 141)	(14 510)	(65 651)
2018年基金余额和准备金的变动				
结转余额的变化	2.12	(973)	973	
精算收益/(亏损)的变化	2.10		2 433	2 433
从激励计划转拨至准备金	2.12	(334)	334	
从辅助创收基金盈余转拨至业务准备金	2.12	(5 890)	5 890	
其他重新分类和转拨	2.12	(2 192)		(2 192)
汇兑差额的变化	2.12	(973)	973	
折算调整的变化	2.12		41	41
当年盈余		7 592		7 592
年内变动总计		(2 770)	10 644	7 874
2018年12月31日的余额		(53 911)	(3 866)	(57 777)

所附各附注均为财务报表之组成部分。

III-4

国际民用航空组织

报表 IV
现金流量表
2018年12月31日终止的一年

(单位: 千加元)

	附注	2018年	2017年
运营活动现金流量:			
当年盈余(亏损)		7 592	1 251
应收会费(增加)减少	2.2	10 426	(9 281)
应收款和预付款(增加)减少	2.3	12 166	(9 774)
库存(增加)减少	2.4	(169)	132
其他资产(增加)减少	2.3	(469)	39
非当期应收会费(扣除折减部分)(增加)减少	2.2	(770)	(642)
非当期应收款和预付款(增加)减少	2.3	12	(105)
预收款增加(减少)	2.8	(67 062)	59 412
应付款项及应计负债增加(减少)	2.9	785	(1 224)
短期职工福利增加(减少)	2.10	302	(659)
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额增加(减少)	2.11	173	(76)
长期职工福利增加(减少)	2.10	4 307	4 299
储备金中反映的精算增益(损失)	2.10	2 433	916
利息收入	3.2	(8 002)	(4 557)
折旧和摊销	2.5和2.6	795	835
外币换算调整		41	83
运营活动净现金流量		(37 440)	40 649
投资活动现金流量:			
购置财产、厂房和设备及无形资产	2.5和2.6	(2 446)	(465)
利息收入		8 002	4 557
投资活动净现金流量		5 556	4 092
融资活动现金流量:			
从净资产向负债转拨, 和其他转拨		(2 192)	(423)
融资活动净现金流量		(2 192)	(423)
现金及约当现金净增加(减少)		(34 076)	44 318
年初现金及约当现金		436 490	392 172
年末现金及约当现金		402 414	436 490

所附各附注均为财务报表之组成部分。

III-5

国际民用航空组织

报表 V

经常方案普通基金

预算和实际金额对照表

2018 年 12 月 31 日终止的一年

(单位: 千加元)

战略目标/辅助 实施战略	拨款								支出			余额
	原始款额 A39-37	2017 年 未支付承 付款 ^a	上年度 结转额 ^b	2018 年 转拨前的 拨款	2018 年 未支付承 付款 ^a	战略目标/ 辅助实施 战略之间 的转拨 ^a	向下年 度的 结转额 ^b	经修改的 2018 年 拨款额	合计 ¹	预算汇兑 差额 ²	按预算 汇率	
安全	23 181	1 970	2 671	27 822	(3 148)	(340)	(2 430)	21 904	24 745	(2 841)	21 904	0
空中航行能力和效率	15 116	1 402	1 820	18 338	(1 742)	(960)	(1 834)	13 802	15 876	(2 074)	13 802	0
安保和简化手续	8 878	234	1 000	10 112	(652)	1 200	(920)	9 740	10 711	(971)	9 740	0
航空运输的经济发展	3 182	146	244	3 573	(239)	(300)	(286)	2 748	2 930	(183)	2 747	0
环境保护	3 484	844	200	4 528	(1 197)	900	(418)	3 813	4 128	(315)	3 813	0
小计	53 841	4 596	5 935	64 372	(6 979)	500	(5 887)	52 007	58 390	(6 383)	52 006	0
方案支助	31 774	7 976	1 120	40 870	(8 123)	(100)	(73)	32 574	33 380	(806)	32 574	0
管理和行政	14 253	3 793	480	18 526	(3 645)	(400)	(166)	14 316	14 924	(608)	14 316	0
小计	46 027	11 769	1600	59 396	(11 768)	(500)	(238)	46 890	48 304	(1 414)	46 890	0
总计	99 868	16 364	7 535	123 767	(18 747)	0	(6 125)	98 896	106 694	(7 798)	98 896	0

^a 秘书长批准。《财务条例》第 5.7 条。

^b 秘书长批准。《财务条例》第 5.6 条。

^c 秘书长批准。《财务条例》第 5.9 条。

¹ 加元以外的支出按联合国汇率列示。

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

所附各附注均为财务报表之组成部分。

III-6

国际民用航空组织

报表 V-A

2018年12月31日终止的一年本组织所有基金的
预算和实际金额对照表

(单位: 千加元)

参考	2018年 预算*	实际金额	预算差额	可比条件下 的实际金额	在可比条件下预 算与实际金额的 差异	无IPSAS要求 的实际金额
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
				(b) + (c)	(a) - (d)	
收入						
经常预算						
会费摊款	图 1; 附表 A	91 540	98 400	(8 401)	89 999	1 541
其他	图 1; 附表 A	8 329	12 118		12 118	(3 789)
经常预算总额	图 1; 附表 A	99 868	110 518		102 117	(2 248)
运营基金 - 汇兑			847			847
经常预算和运营基金总额:			111 364			112 905
AOSC (不包含效率/效力基金和特别储备基金)						
行政费	附表 A	8 860	13 490		13 490	(4 630)
其他收入	附表 A	3 760	1 504		1 504	2 256
AOSC总额	图 8; 附表 A	12 620	14 993		14 993	(2 373)
其他AOSC基金			-			-
其他经常性活动基金			51 292			44 695
收入总额 - 经常活动 (RA)	附表 A		177 650			172 594
减去: 基金间余额销账 - 经常活动	附表 A		(16 007)			(9 410)
净收入总额 - 经常活动 (RA)	附注 5.3		161 643			163 184
技术合作项目 (TCP)	附注 5.3		170 557			170 557
收入总额 - 经常活动和技术合作项目			332 200			333 741
减去: 基金间余额销账 - 经常活动和技术合作项目	附注 5.3		(10 708)			(10 708)
收入总额	报表 II		321 492			323 033
支出						
经常预算						
所有SO/SIS	报表V; 附表 A	123 767	106 694	(7 798)	98 896	24 872
未付承付款	报表 V			18 747	18 747	(18 747)
经常预算总额	图 1; 附表 A	123 767	106 694		117 642	6 125
AOSC (不包含效率/效力基金和特别储备基金)	图 8	10 069	10 412		10 412	(343)
其他AOSC基金			293			293
其他经常性活动基金			53 498			41,641
支出总额 - 经常活动 (RA)	附表 A		170 897			165 637
减去: 基金间余额销账 - 经常活动	附表 A		(16 845)			(16 845)
净支出总额 - 经常活动 (RA)	附注 5.3		154 052			148 792
技术合作项目 (TCP)	附注 5.3		170 557			170,557
支出总额 - 经常活动 (RA)			324 609			319 349
减去: 基金间余额销账 - 经常活动和技术合作项目	附注 5.3		(10 708)			(10 708)
支出总额	报表 II		313 901			308 641
年度盈余	报表 II		7 592			14 392
* 只包含公开可获得的预算						
最后一栏的图不包括《国际公共部门会计准则》(IPSAS)已取代以往针对经常活动的《联合国会计准则》(UNSAS), 因而产生以下影响:						
增加了:	附注					
资本化存货的变动	2.4					169
固定资产资本化	2.5					2 198
无形资产	2.6					248
离职后健康保险 - 动用	2.10					2 135
服务终止 - 年假 - 动用	2.10					687
服务终止 - 回国补助金 - 动用	2.10					1 160
扣减了:						
经折减长期应收款的减少	2.2					(1 541)
折旧	2.5					(583)
无形资产摊销	2.6					(212)
离职后健康保险 - 支出	2.10					(8 807)
服务终止 - 年假 - 支出	2.10					(1 069)
服务终止 - 回国补助金 - 支出	2.10					(1 186)
净影响						(6 800)
年度盈余						7 592
参考:						
图1和图8参照本文件所载秘书长的呈报:						
附表A、附注5.3、报表II和报表V包含在财务报表和附表中。						
因四舍五入, 各个分项相加不一定等于总额						

**国际民用航空组织
财务报表的附注
2018年12月31日**

附注 1: 会计政策**编制基准**

1. 国际民用航空组织(ICAO)的财务报表是根据《国际公共部门会计准则》在应计制会计基础上编制的。这些标准自2010年1月1日起适用。
2. 除上述报表另有列明之外,编制财务报表采用的计量基准是历史成本。
3. 现金流量表(附表IV)采用间接法编制。
4. 国际民航组织的报告货币是加拿大元(加元)。国际民航组织经常活动的功能货币是加元。鉴于技术合作项目(TCP)活动通常使用美元执行,因此其功能货币是美元(USD)。账目往来中使用加元之外和技术合作项目使用美元之外的其他货币,在账目往来时均按合理地接近当时即期汇率的当时联合国业务汇率(UNORE)折算。以加元之外的货币计算的资产和负债,以及技术合作项目以美元之外的货币计算的资产和负债,则在年终结算时按当时联合国业务汇率折算。所得收益或亏损记入财务执行情况表,但包括为呈报财务报表之目的将技术合作项目活动折算加元时产生的差额在内的未实现差额除外,它反映在财务状况表准备金项下。

现金及约当现金

5. 现金及约当现金包括库存现金、银行现金及短期存款。
6. 产生利息收入时予以认列,并将实际收益率考虑在内。

财务单据

7. 财务单据在国际民航组织成为单据合同规定的缔约方时予以认列,直至从这些资产(负债)实收(支付)现金流量的权利(或义务)过期或被转让(结清)时为止。
8. 应收款是未经活跃市场报价的固定或可确定支付的非衍生金融资产。应收款包括应收会费现金及其他应收款。长期应收款,包括应收摊款,使用实际利率法按摊销成本列报。
9. 除预收的分摊会费之外,所有负债均产生于交换交易。所有非衍生金融负债起初按公允价值认列,并随后在适当时,使用实际利率法随后按摊销成本计量。

存货

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

11. 出版物成本包括采购成本及将出版物送至销售或发行国家发生的所有其他费用。小卖部商品的成本是购买价格。成本值以加权平均法确定。
12. 内部使用的出版物和其他文件列作支出。

应收款和收入

13. 分摊的会费是成员国的法律义务。这些会费是征收摊款当年年初认列的非交换交易的收入。技术合作项目(TCP)活动的捐款是根据国际民航组织和捐助者签订的协定确认的交换交易的收入，它按项目完成阶段所交付的货物或提供的服务予以确定，在有些情况下，国际民航组织可能认为最好的估算方式是依照适用的项目合同分阶段支付。其他自愿捐款一般是在捐助者以书面形式确认，或实际收到捐款时认列为收入的非交换交易。
14. 从技术合作项目回收的管理费按照行政和业务服务费用(AOSC)基金的收入以及各个项目的支出列报。根据《国际公共部门会计准则》，技术合作项目产生的管理费收入按照完成阶段认列。完成阶段估算如下：
 - 90%管理费逐步认列，直至发出设备采购订单，其余 10%在交付时认列；
 - 对于服务，管理费按照实际发生的成本认列。
15. 2011 年作出了分享利息收入的新安排。根据这项安排，对月平均加权余额超过 10 万美元的项目基金，国际民航组织通常留存基金存款所获得的利息的 50%。这一收入在行政和业务服务费用基金的行政管理费收入中列报。
16. 其他收入是交换交易，应收余额按应收款及预付款列报。
17. 应收会费是扣除与会费收入减少、呆帐及摊销(折减)有关的备抵之后的净额：
 - 与自愿捐款收入减少相关的备抵是应收会费和收入的减少，即捐款所指向的项目不再需要资金或资金不再提供；
 - 分摊会费呆账的备抵是指基于历史经验和发生了一些事件，表明一成员国没有能力履行其义务；和
 - 经折减的长期应收会费代表国家分摊会费的未付余额，为此，国家已缔结协议，在几年内清偿其拖欠会费。考虑到缔结上述协议清偿拖欠的可能性，折减也适用于众多其他长期拖欠的会费。这些应收款是使用实际利息法以摊销(折减)成本列示，因此，是按扣除累积折减的净额列报。

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

财产、厂房和设备

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

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

20. 如果财产、厂房和设备的成本超过或等于设定为 3 000 加元的阈值限制，或在租赁项目改善的情况下超过或等于设定为 25 000 加元的阈值限制时，则应对财产、厂房和设备进行资本化。阈值水平定期得到审查。租赁项目改善按成本估值，并在改善项目的剩余使用年限或剩余租期中取较短者折旧。
21. 须至少每年对全部财产、厂房和设备进行减损审查，任何减值损失均须在财务执行情况表中认列。减损指标包括财产、厂房和设备的陈旧与老化，以及可能无法收回账面价值的事件和情况。

无形资产

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

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

24. 许可证、权利和版权按许可证、权利和版权期限进行摊销。
25. 减损指标包括无形资产陈旧与老化，以及可能无法收回账面价值的事件和情况。

预收款项

26. 执行技术合作项目之前收到的自愿捐款作为预收款项记录。在捐款人的要求得到履行时，通常是在国际民航组织提供了服务时，或按照捐款人与本组织的协议条件交付货物时，认列收入。
27. 有待支付给捐款人的未用捐款余额，以及提供服务之前或者货物由国际民航组织交付给第三方之前收到的资金，均包括在预收款项中。
28. 在相关年份之前从成员国收到的摊款在预收款项下列示。

职工福利

29. 《国际公共部门会计准则第 39 号》于 2018 年 1 月 1 日起生效，取代关于职工福利的《国际公共部门会计准则第 25 号》。《国际公共部门会计准则第 39 号》对国际民航组织不构成任何重要影响，因为该组织自从于 2010 年采用《国际公共部门会计准则》以来，一直根据《国际公共部门会计准则第 25 号》采用准备金做法。此外，国际民航组织没有任何计划资产，因此，适用新标准中规定的净利息做法不会造成影响。
30. 国际民航组织认列下述类别的职工福利：
 - 在工作人员提供相关服务的会计期结束之后十二个月之内应结清的短期职工福利；
 - 离职后福利，如离职后健康保险福利；
 - 其他长期职工福利；和
 - 终止服务福利。
31. 短期职工福利包括新聘雇员福利(派任补助金)、定期薪酬、带薪缺勤(带薪病假、产假/陪产假)和根据所提供服务的在职雇员提供的其他短期福利(死亡抚恤金、教育补助金、税金偿还和回籍假)。所有在报告之日应计但尚未支付的此种福利，均在财务状况表中确认为流动负债。
32. 下列福利按设定受益计划核算：离职后健康保险(离职后福利)、离职回国福利(其他长期福利)和离开国际民航组织时折算为现金的累积年假(其他长期福利)。这些福利的短期部分列为财务状况表内的流动负债。设定受益计划是那些国际民航组织有义务提供商定福利的计划，因此该组织承担精算风险。根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的要求，国际民航组织在准备金账户中认列与离职后健康保险福利(ASHI)有关的保险精算损益。至于年假和离职回国福利等其他与离开组织有关的福利，保险精算损益会立即认列，并反映在财务执行情况表中。

33. 终止任用福利仅在以下情况下才确认为费用：国际民航组织明确承诺将实施一项正式的详细计划并且没有撤回该计划的现实可能性，目的是在正常退休日期前终止对一个雇员的雇用，或者因提出鼓励雇员自愿接受裁减的提议而给予终止任用福利。在 12 个月内结算的终止任用福利按预计支付的数额列报。当终止任用福利在报告日之后超过 12 个月才需结清时，如折现的影响重大，则予以折现。
34. 国际民航组织是参加联合国合办工作人员养恤基金 (UNJSPF 或称基金) 的成员组织，该基金是由联合国大会为雇员提供退休、死亡、残障和有关福利而设立的。该基金是一项由多个雇主界定的注资福利计划。根据《基金条例》第 3 条(b)款的规定，基金的成员资格向专门机构和参加联合国及专门机构的共同薪金、补贴制度和其他服务条件的任何其他国际性的政府间组织开放。
35. 该基金使参与的各组织承受着与其他参与该基金的组织现任和前任雇员有关的保险精算风险，导致没有连贯一致和可靠的依据来向参与该计划的各个组织划拨承付款项、计划资产和费用。国际民航组织和养恤基金及其他参与基金的组织无法为会计之目的，以充分可靠的方式来确定国际民航组织在所规定的福利承付款项、计划资产和与计划有关的费用当中的合乎比例的份额。因此，根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的要求，国际民航组织将该计划假定视为一个约定提取计划。在财务执行情况表中，国际民航组织在财务期向基金的缴款被确认为支出。

拨备及或有负债

36. 如果国际民航组织将来可能被要求履行义务，并且可以可靠地估算其金额，则需为未来的负债和指控编列拨备金，以便应付国际民航组织因过去的事件而担负的现行法律或推定义务。
37. 不符合负债认列标准的其他承付款，作为或有负债在财务报表附注中披露，这只取决于国际民航组织内部无法完全控制的一个或多个不确定的未来事件是否发生。

按“分部”报告和基金会计

38. 分部是一组特点可分辨的活动，其财务信息单独报告，以便评估一个实体为实现其目标而做的工作并对未来资源分配作出决定。国际民航组织将所有项目、业务和基金活动分为两个分部：i) 经常活动；和 ii) 技术合作项目活动。国际民航组织对财务期内各分部的账目往来及期末余额进行报告。分部间收费根据项目协议进行。
39. 基金是一个自行平衡的会计实体，用来记入与特定目的或目标有关的账目往来。基金是为开展特殊活动或实现某些目标按照具体的规定、约束或限制划分。财务报表是按基金会计基础编制，显示国际民航组织所有基金在这一时期结束时的综合状况。基金余额代表收入和支出的累计剩余。

40. 经常活动分部包括普通基金和经常方案的营运基金、特别账户和为航空安全、安保、环境及本组织的其他支助活动而管理的基金。为普通基金经常方案预算表决通过的未动用拨款在一定条件可结转至下一个财政年度。大会或理事会根据《财务条例》第 7.1 条主要为特定活动专用的特殊捐款或资金设立的特别基金和特别账户，其余额可结转至下一个财务期。此“分部”的主要资金来源是会费、创收活动、其他自愿捐款和行政收费。
41. 经常活动“分部”包括下列基金或者基金组：
- **经常预算基金包括普通基金**，由根据大会所定分摊比额表上缴的成员国外摊会费、杂项收入、辅助创收基金(ARGF)盈余和从**营运基金**拨出的垫款提供资金。大会设立的营运基金的目的是在收到成员国会费之前根据需要向普通基金先行垫付款项，以资助预算拨款以及在特殊情况下向其他基金预拨款。在普通基金和其他基金的资金到位后，将立即归还营运基金垫付的金额。
 - **资本基金**，用来记录为经常活动购置的财产、厂房和设备、其折旧与摊销及无形资产。
 - **循环基金**，设立用来记录离职后健康保险福利(ASHI)的账目往来，包括没有供资的负债及其他特殊负债，以便在经常活动分部中将这些账目往来单独列报。
 - **辅助创收基金(ARGF)**，用来将创收和成本回收活动合并在一项基金之中。辅助创收基金当中的特别账户和基金是秘书长根据《财务条例》第 7.2 条设立的，以记录与收入和支出有关的全部自我筹资活动。任何没有计划支配或支出的盈余可被转拨到普通基金，余额可被结转至下一个财政期。这一分部的主要资金来源是出版物、数据和服务的销售。
 - **行政和业务服务费用基金(AOSC)**根据《财务条例》第 9.4 条设立，包括 a) **特别储备基金(SRF)**和 b) **下述技术合作局效率和效力基金**。行政和业务服务费用基金用以支付技术合作项目的行政、业务和支助费用。当行政和业务服务费用业务在任何一年出现财政亏损时，首先由行政和业务服务费用基金的累积盈余补足亏损，最后由经常方案预算补足。行政和业务服务费用基金的资金主要来源于技术合作项目，包括联合国开发计划署项目的管理费。
 - a) **特别储备基金(SRF)**是根据《财务条例》第 7.1 条设立的基金，它为填补任何特定年份中因行政和业务服务费用基金减少而导致的潜在亏空提供了一个机制。根据理事会批准的一个机制，自 2014 年起，拟从行政和业务服务费用基金回收的间接费用先根据一个公式计算出来，但是每年给经常预算的偿还款将最多为 120 万加元。超出每年批准的 120 万加元转拨款的金额直至根据上述公式计算出的金额将供资给特别储备基金。如果在任何一年，行政和业务服务费用基金不足以支付根据上述公式确定的偿还款，则须使用特别储备基金来补充行政和业务服务费用基金每年批准向经常预算转拨的 120 万加元。

b) **技术合作局效率和效力基金**由理事会设立，它授权技术合作局局长在指定年份支配最多为20%的前一年行政和业务服务费用基金年度盈余金额，以实施各项措施，根据缔约国的需求改善技术合作局的效率和效力。

- **航空安保(AVSEC)活动**，包含为反映理事会批准航空安保行动计划(ASAP)而设立的各项专用基金及特别账户基金，其中包括拟由航空安保信托基金之内的资金供资的项目。航空安保行动计划项目的相关活动由普通和专用捐款以及附注 3.1 列明的实物捐助供资。
- **非洲航空安全全面地区实施计划(AFI 计划)**，设立用于提高国际民航组织在整个非印地区方案协调和管理方面的领导能力和问责制，并确保有效实施，以纠正安全与基础设施方面的缺陷。
- **环境基金**。设立此基金是为了支持不断增加的对环保活动的需求，包括经常预算下未涵盖的活动和实施与航空有关的环境项目。基金中大部分资金通过赠款协议收取，并定向用于支持具体项目或举措。2013 年，国际民航组织与联合国开发计划署(UNDP)、全球环境基金(GEF)和欧盟建立伙伴关系，为一些国家提供援助，减少其国际航空排放。
- **丹麦和冰岛合资联营协议的联合融资基金**，用以反映所设立基金的账目往来，以报告国际民航组织监督冰岛政府以及丹麦政府在格陵兰提供空中导航服务的运行情况，有关费用由服务提供者通过使用费和向缔约国政府摊款回收。使用费由联合王国收取并直接汇给冰岛和丹麦政府。国际民航组织负责征收和收集摊款并汇给服务提供国政府。因此，这些账目往来在财务状况表上反映为资产和负债。同时还包括北大西洋高度监视系统基金(HMU)，以记录北大西洋高度监视系统联营安排各项规定之下的账目往来。其业务和维修费用由服务提供者通过向飞越北大西洋上空的民用航空器征收使用费回收。国际民航组织收取的使用费直接支付给服务提供者，因此在账目中反映为资产和负债。
- **奖励清偿长期欠款账户**，用以将缔约国缴纳的拖欠会费的部分款项在一个单独账户中列报，以便为本组织的特定活动提供资金。
- **资源调集基金(RMF)**由理事会设立，通过使用自愿捐助，支助各国加强其民航系统。自愿基金将推动国际民航组织标准和建议措施和政策方面的能力建设和实施，并对经常方案预算没有涵盖或无法充分供资但与国际民航组织业务计划相吻合的国际民航组织工作方案进行补充。
- **公钥簿(PKD)基金**，理事会设立的一个成本回收基金，用于报告支持电子增强型机读护照可互用性项目的各项活动。这些业务由自愿捐款供资，按照协议，该基金的余额作为参加国应付款项记账。

- **地区分办事处 (RSO)**，为了加强国际民航组织在亚太地区 (APAC) 的力量，设立了亚太地区分办事处，以改善整个地区的空域组织和管理，最大程度地提高空中交通管理 (ATM) 绩效。亚太地区分办事处设立在中华人民共和国北京。根据国际民航组织和中国民航局 (CAAC) 之间的协议，中国民航局承担该地区分办事处的所有运营支出。
 - **安全基金 (SAFE)**，由理事会设立，其目的是通过使用基于绩效的办法提高民用航空的安全，它将对行政费用作出限制并且不会对本组织的经常方案预算增加任何费用，而同时确保对基金的自愿捐助以负责、有用和及时的方式得以使用。
 - **其他基金**包括合资联营管理费、普遍安全监督审计计划基金、国际登记处基金、法国合作基金、信息和通信技术基金、临时工作人员薪金基金 (TSSF)、人力资源发展基金 (HRDF)、国际民航组织航空志愿者方案 (IPAV) 基金以及资助专家和初级专业人员的各类基金。
 - 根据与由国际民航组织一些会员国组成的**欧洲民航会议 (ECAC)** 签订的协议，国际民航组织提供某些秘书处服务。先由国际民航组织从欧洲民航会议收取的收入中支付，必要时从经常方案普通基金中支付，然后再偿还国际民航组织。代表欧洲民航会议进行的所有账目往来的净应收款或应付款记入地区组织的应收款或应付款。
42. 技术合作项目活动分部包括秘书长根据《财务条例》第 9.1 条设立的技术合作 (TC) 项目基金，用于管理技术合作方案。这一分部的主要资金来源是项目协议的自愿捐款。
43. 技术合作项目包括联合国开发计划署的各项安排以及根据信托基金协议、管理服务协议 (MSA) 和民用航空采购服务协议 (CAPS) 管理的各个项目。有关联合国开发计划署安排的账目往来，必须遵照国际民航组织和联合国开发计划署双方的指示进行。信托基金和管理服务协议旨在涵盖范围广泛的技术合作服务，而民用航空采购服务协议则是以提供采购服务为目的。国际民航组织还与成员国签订称之为总价合同的技术合作协议。这类合同与管理服务协议和信托基金协议不同之处在于其期限较短，而且合同金额固定。实际支出回收有余或不足的情况反映在行政和业务服务费用基金之中。

附注 2：资产及负债

附注 2.1：现金及约当现金

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

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
银行现金	52 671	51 466
定期存款	349 743	385 024
现金及约当现金	402 414	436 490

45. 截至 2018 年 12 月 31 日，银行现金平均利率为 1.857% (2017 年 12 月 31 日为 0.902%)。定期存款平均利率为 1.997% (2017 年 12 月 31 日为 1.145%)，平均存期为 155 天 (2017 年为 140 天)。定期存款数额包括存入投资储蓄账户的 1.05 亿美元 (2017 年 12 月 31 日为 1.16 亿美元)，平均利率为 1.992% (2017 年 12 月 31 日为 1.08%)。年底时银行现金包括代表欧洲民航会议所存的 947.5 万加元的约当现金。

附注 2.2: 应收会员国分摊会费

46. 截至 12 月 31 日的应收分摊会费净余额组成如下:

	2018 年	2017 年
	单位: 千加元	
当期金额	2 847	13 273
折减的非当期金额	5 963	5 193
应收会费总净额	8 810	18 466

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

	2018 年	2017 年
	单位: 千加元	
分摊的会费-经常方案	17 624	25 685
减去:		
呆帐备抵	(697)	(644)
长期应收款累积折减额	(8 117)	(6 575)
应收会费总净额	8 810	18 466

48. 下表列报了经常方案应收摊款的组成。

摊款年度	2018 年		2017 年	
	单位: 千加元	%	单位: 千加元	%
2018	4 174	23.7	-	-
2017	2 124	12.1	14 117	55.0
2016	1 683	9.5	1 805	7.0
2015	1 395	7.9	1 512	5.9
2014年及以前	8 248	46.8	8 251	32.1
总额	17 624	100.0	25 685	100.0

49. 2018 年摊款呆账备抵没有增加。

	2017 年	动用	增加/(减少)	2018 年
	单位: 千加元			
呆账备抵总额	644	-	53	697

69.7 万加元的数额是前南斯拉夫社会主义联邦共和国原欠国际民航组织 51.1 万美元(等于 2010 年确定的 50.1 万加元)经 2018 年汇兑收益 5.3 万加元调整之后得出的。联合国大会仍在对有关决议进行积极讨论,希望继承国能支付这一债务。

50. 2018 年没有应收会费注销。呆账备抵增加或减少作为这一期间的支出列示,并在财务执行情况表中报告。
51. 2018 年与会费收入减少相关的备抵没有出现余额。
52. 2018 年经折减长期应收会费的变动如下:

	2017 年	动用	增加/(减少)	2018 年
	单位: 千加元			
经折减长期应收会费	5 193	2 311	(1 541)	5 963

53. 经折减的长期应收会费涉及到与理事会缔结协议以不超过 20 年为期不计利息清偿欠款的 A 组国家,以及未缴摊款超过 3 年且未与理事会缔结协议的 B 组国家的应付摊款。2013 年 10 月的国际民航组织大会会议后,对应收摊款余额的公平市场价值进行了重新评估。估算是,虽然这些应收款仍然有效并在账户中对之进行了适当认列,但是对于在过去连续两届大会上失去了表决权的国家而言,他们的应收款余额的公平市场价值需要进一步降低。因此,这些应收款在 2018 年全额折减了 661.7 万加元。231.1 万加元是将欠款重新分类为长期款项,再减去该年支付的金额。折减后长期应收账户余额减少 154.1 万加元表明累积折减额增加,并从收入中扣除。
54. 长期应收会费的折减额是在初始认列时将应收款余额调整为公允价值时所需的金额。鉴于非当期部分一年之内不会收取,因此按利率对其折减。这笔款项反映为长期应收款余额减少。这种差额在应收款款期内逐渐认列为收入。这种折减是对未来计划的分期付款使用 2.25%至 2.40%的利率计算得出的金额。

附注 2.3: 应收款、预付款及其他资产

55. 应收款及预付款:

	2018 年	2017 年
	单位: 千加元	
工作人员借支	1 403	1 350
应收联合国机构款	589	357
其他	15 474	27 925
总额	17 466	29 632

56. 工作人员借支是指教育补助金、房租补贴、差旅费和其他工作人员应享权利。
57. 应收联合国机构款与其他国际组织，主要是与联合国组织有关。
58. 其他应收款包括技术合作项目的预付款和创收活动的收入，例如出版物的销售款、代表团会议室和场地的租金等。
59. 其他流动资产包括：

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
可收回省销售税	639	411
可收回联邦销售税	367	235
预付费用	935	573
可收回美国所得税	111	382
可收回地区办事处销售税	125	107
总额	2 177	1 708

60. 应收款的非当期部分包括非洲民航委员会(AFCAC)这一地区机构的应付款。这笔款项产生于国际民航组织和非洲民航委员会关于非洲民航委员会清偿拖欠本组织款项的谈判和讨论。自 2007 年 1 月 1 日起，非洲民航委员会全面负责承担原由国际民航组织代表其执行的账目往来和业务。2018 年 12 月 31 日未折减应收款为 43.9 万加元(2017 年 12 月 31 日为 46.3 万加元)。非洲民航委员会的折减后应付款项在账目上反映为 37.3 万加元，属应收款的非当期部分(2017 年 12 月 31 日为 38.5 万加元)。

附注 2.4：存货

61. 国际民航组织的存货包括内部印刷并向全世界民航界销售的出版文件库存，以及小卖部保存的向持有外交身份个人出售的免税商品存货。
62. 下表列出 12 月 31 日存货的总价值。

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
现有出版物—成品	268	216
原材料和在制品	104	80
出版物总额	372	296
小卖部商品总额	178	85
存货总额	550	381

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

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
出版物对账：		
期初余额	296	392
直接材料	368	331
直接人工	1 120	1 100
间接成本	485	344
购买与生产的存货总额	2 269	2 167
减去：已售出版物的成本	(1 859)	(1 832)
减去：减损	(38)	(39)
期末余额	372	296

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
小卖部商品对账：		
期初余额	85	121
购买的存货	479	385
购买的存货总额	564	506
减去：已售产品的成本	(386)	(421)
期末余额	178	85

64. 国际民航组织存货查询系统得出的出版物及小卖部商品与数量得到实际存货盘点的核对验证。
65. 存货价值已扣除任何已查明的减损。2018 年期间，共查出价值 3.8 万加元的出版物存货减损，包括对积压出版物的处置，并从存货记录中删除。这笔注销代表此期间的支出，在财务执行情况表“一般业务费用”项目中入账。

附注 2.5：财产、厂房和设备

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

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

	期初余额		当年购置	当年折旧	期末余额	
	2018年1月1日				2018年12月31日	
	单位：千加元					
家具和固定装置	52	4	16	40		
信息技术设备	373	543	171	745		
办公室设备	245	121	116	250		
车辆	239	35	70	204		
租赁项目改善	1 573	219	122	1 670		
机械	294	242	88	448		
租赁项目改善 (正在处理中)	-	1 034	-	1 034		
总额	2 776	2 198	583	4 391		

68. 截至 2018 年 12 月 31 日，工作进展中的租赁项目改善包括 50.1 万加元用在总部的主要保护膜项目，以及 53.3 万加元用于总部房地不同部分的其他改善项目。

69. 2018 年，财产、厂房和设备未发现任何减损。

70. 有关租赁的承付情况载于附注 6。

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

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

附注 2.6：无形资产

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

	期初余额		当年购置	当年摊销	期末余额	
	2018年1月1日				2018年12月31日	
	单位：千加元					
购置的软件	25	-	13	12		
执照和权利	146	248	87	307		
内部研发的软件	470	-	89	381		
其他无形资产	23	-	23	-		
总额	664	248	212	700		

74. 2018 年未发现无形资产有任何减损。

附注 2.7: 金融工具

2.7.1 金融资产和负债

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

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
应收分摊会费(当期)	2 847	13 273
应收分摊会费(非当期)	5 963	5 193
应收款及预付款(当期)	17 148	29 465
应收款及预付款(非当期)	373	385
其他资产	1 242	1 135
金融资产总额	27 573	49 451

所有重大金融负债是按摊销成本列出的金融工具。

76. 国际民航组织面临的金融风险在下列各段做了归纳。

2.7.2 信贷风险

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

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

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

2.7.3 利率风险

80. 国际民航组织的定期存款面临利率风险。2018 年平均利率和定存期限见附注 2.1。2018 年利率有所提高。

2.7.4 外国货币风险

81. 2018 年 12 月 31 日，现金及约当现金和投资均以加元(14%)和美元(79%)计价，这是本组织使用的基准货币(2017 年 12 月 31 日，9%以加元基准货币计价，85%以美元基准货币计价)。所持非加元或非美元货币的首要目标是支持以加元以外的其他货币开展的业务活动。此外，43%的应收会费以加元计价，57%的应收会费以美元基准货币计价(2017 年 12 月 31 日，50%以加元基准货币计价，50%以美元基准货币计价)。

82. 2010 年开始，为了尽量减少美元波动风险，本组织采用多种货币摊款，即根据对两种货币的预测需求，一部分按美元一部分按加元向会员国摊款。由于采用多种货币摊款制度，管理层认为没有必要再签订远期外汇合同来购买美元。
83. 与技术合作项目有关的采购订单有时以加元或美元之外的其他货币计价。为了限制货币波动的风险，已采取一项对冲政策，允许在货币波动可能对项目的财务状况产生重大影响的情况下，在发出订单时即买进承付款货币。换汇收益或亏损按购汇当日联合国业务汇率与有效即期汇率之间的差额约当额认列。

2.7.5 流动性风险

84. 大会第 38 届会议上将营运基金的金额从 600 万美元增加到了 800 万美元，目的是在收到成员国会费和在特殊情况下收到其他基金之前根据需要向普通基金先行垫付预算拨款。此外，资金按集中投资方式存放在银行，不属急需的资金按定期存款投资。

附注 2.8：预收款项

85. 预收款项包括：

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
技术合作项目的自愿捐款	274 604	347 156
预收会费摊款	8 527	4 724
其他预收款项	21 813	20 126
总额	304 944	372 006

86. 技术合作项目的自愿捐款的预收款项代表年底收到的捐款减去相关支出(参考附表 D 和附表 E)。其他预收款包括成员国和私有公司的自愿会费和赠款预付款 1 776.8 万加元、销售出版物的 130.4 万加元、成员国参加公钥簿活动的 201.6 万加元、递延收入和其他预收款。

附注 2.9：应付账款及应计负债

87. 应付账款及应计负债组成如下：

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
应计负债	7 110	8 222
职工应付款	2 608	2 348
交易应付款	10 014	8 228
欧洲民航会议	9 475	8 144
其他	-	1 480
总额	29 207	28 422

88. 对供应商的应付账款指对已收到发票的货物和服务的应付款。应计项目是未开具发票期间对已收取或提供给国际民航组织的商品和服务的负债。

附注 2.10：职工福利

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

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
组成：		
当期	7 944	7 642
非当期	151 001	146 694
总额	158 945	154 336

2.10.1 职工福利负债的估值

90. 服务终了福利、年假和回国补助金以及离职后健康保险 (ASHI) 产生的负债均由独立咨询精算师确定。这些职工福利用于总部和地区办事处受国际民航组织工作人员细则管辖的工作人员。
91. 其他职工福利由国际民航组织根据人员数据与以往的经验计算。这些福利包括技术合作项目工作人员离职时估计的回国补助金和年假偿金。这些项目工作人员福利不属联合国工作人员条例和细则范围之内，但包含在技术合作项目的具体条件之下。
92. 2018 年职工福利负债变动如下：

	期初余额 2018 年 1 月 1 日	增加/ 动用	增加/ (减少)	精算亏损/ (收益)	期末余额 2018 年 12 月 31 日
	单位：千加元				
退休后计划 (离职后医疗保险)	129 329	(2 135)	8 807	(2 433)	133 568
服务终了 — 年假	8 608	(687)	783	286	8 990
服务终了 — 回国 补助金	14 197	(1 160)	1 122	64	14 223
国际专家的其他职 工福利	2 202	(385)	347	-	2 164
职工福利负债总额	154 336	(4 367)	11 059	(2 083)	158 945

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

	本期服务费用	利息费用	2018 年总计	2017 年总计
	单位: 千加元			
退休后计划(离职后医疗保险)	5 597	3 210	8 807	7 886
服务终了 — 年假	576	207	783	780
服务终了 — 回国补助金	787	335	1 122	1 105
其他职工福利负债	347	-	347	26
职工福利负债总额:	7 307	3 752	11 059	9 797

为了便于比较, 精算亏损(和收益)载列如下:

	2018 年	2017 年
	单位: 千加元	
退休后计划(离职后医疗保险)	(2 433)	(916)
服务终了 — 年假	286	(291)
服务终了 — 回国补助金	64	(807)
职工福利负债总额:	(2 083)	(2 014)

94. 年假和回国补助金以及本期服务费用和利息费用(包括离职后健康保险的本期服务费用和利息费用)的精算收益/亏损在 2018 年为 11 062 加元(2017 年为 8 673 加元)。这些款项已列入循环基金的支出。

2.10.2 雇员福利负债 — 敏感度分析

95. 针对雇员福利负债的折减率敏感度分析载列如下。

	折减率增加 1%	折减率减少 1%
	单位: 千加元	
本期服务费用+利息费用	(681)	1 289
累积福利给付义务	(25 483)	33 593

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

	趋势费率增加 1%	趋势费率减少 1%
	单位: 千加元	
本期服务费用+利息费用	2 592	(1 910)
累积福利给付义务	29 561	(22 902)

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

	死亡率表延长一年	死亡率表缩短一年
	单位：千加元	
本期服务费用+利息费用	424	(413)
累积福利给付义务	6 884	(6 748)

2.10.3 2019 年预期费用

98. 国际民航组织 2019 年对界定的福利计划的预期缴款为 578 万加元，这是根据 2019 年预期福利支付确定的。

	退休后计划	服务终了一年假	服务终了一回国 补助金	总计
	单位：千加元			
2019 年预期缴款	2 264	826	2 690	5 780

2.10.4 精算假设和方法

99. 国际民航组织每年都对精算师年底估值时使用的假设及方法进行审查和选择，以确定国际民航组织离职后福利计划(离职后福利和其他与离职有关的福利)的支出与缴款要求。根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的规定，需要在财务报表中披露所用的精算假设。此外，每项精算假设也需要以绝对数值披露。下列主要假设和方法已用于计算国际民航组织在 2018 年 12 月 31 日承担的离职后和其他与离职有关的工作人员福利的负债额。

离职后健康保险计划使用的假设：

精算方法	离职后健康保险：使用预测单位信贷成本法，根据服务年限按比例分摊，直到雇员完全有资格享受退休福利的年龄。
折减率	会计和供资 2.25% (2017 年 12 月 31 日估值为 2.40%)
医疗及牙科趋势费率	药品和其他卫生保健 20 年间 8%至 4%，牙科 20 年间为 4%。
资产的预期回报	不适用，因为计划被视为资金无供资。
使用的汇率	1.00 美元等于 1.365 加元(先前估值为 1.26 加元)
医疗及牙医报销费用	年龄 60 岁，平均每人每年药品费用 2 400 加元、牙医费用 400 加元至 1 500 加元、其他医疗费用为 600 加元至 7 900 加元。

医疗及牙医费用的年龄变化	药品方面，在加拿大从 40 至 59 岁的 5.8% 至 85 岁(含)以上的 0%。加拿大医疗保健方面，从 59 岁以下的 2% 至 85 岁(含)以上的 0.75%。加拿大之外的医疗保健方面，从 40 岁的 2.7% 至 90 岁(含)以上的 0%。牙科保健每年负 0.5%。由加拿大公众药品计划涵盖的人群，在 65 岁时药品费用减少，65% (2017 年为 65%)
年度行政费用	每份证书每月 26.40 美元。2018 年起，每年通胀 3.25%。
死亡率表	CMM 2014，使用 2017 年预测表 MI。
退出率	年龄 20 岁至 55 岁及以上：15% 至 0%。
退休年龄	1990 年 1 月 1 日之前聘用的雇员：60 岁；1990 年 1 月 1 日或之后直至 2013 年 12 月 31 日聘用的雇员：62 岁；2014 年 1 月 1 日或之后聘用的雇员：65 岁。
退休时受抚养人的保险覆盖率	60% (2017 年为 60%) 妻子假定比其男性配偶年轻五年。到退休年龄时，每个家庭没有子女。
年假和离职补助金使用的假设：	
精算方法	年假和回国补助金：基于预测薪资的未来福利精算现值。
折减率	每年 2.25% (先前估值 2.40%)
加薪	每年 2.50%。
结余年假净累积	第一年 8 天至服务 35 年(含)以上不予累积，但以 60 天为限。
自愿退出	10% (2017 年为 10%)
离职回国搬家费	拥有合格家庭成员的每名雇员 1.80 万加元，没有合格家庭成员的每名雇员 1.30 万加元。随后每年上调 2.50%。
差旅费	每名雇员 5 700 加元，每年上调 2.50%。

100. 国际民航组织目前使用加拿大政府债券利率贴现与职工福利有关的负债。在某些管辖地区，政府债券缺乏深入的市场，或政府债券比优质公司债券风险更大。在这种情况下，使用公司债券利率更为合适，是一个更接近无风险利率的利率。国际民航组织的精算师曾经考虑过这个问题，并确定根据国际民航组织的情况，按照《国际公共部门会计准则第 39 号》第 88 段提出的理由，及鉴于加拿大政府债券存在一个深入的市场，使用加拿大债券利率比使用公司债券利率更为适当。因此，国际民航组织继续使用政府债券利率贴现负债。
101. 选取假定的医疗费用增加(趋势费率)时参考了国际民航组织精算师最新的全球医疗趋势费率调查、联合国关于退休人员医疗计划的经济假设以及预计在长期可能出现的可持续增加。就离职后健康保险计划而言，其趋势费率在 2018 年 12 月 31 日的估值中没有发生变化，但第 4 类和第 5 类卫生保健从开始时 10.0% 的趋势费率减少至 8.0%。

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

2.10.5 联合国合办工作人员养恤基金

103. 《基金条例》规定，养恤金委员会应该责成顾问精算师至少每三年对基金进行一次精算估值。养恤金委员会的做法是，使用开放群体组合方法每两年进行一次精算估值。精算估值的主要目的是确定养恤基金现有和未来的估计资产是否足以应付其负债。
104. 国际民航组织对于联合国合办工作人员养恤基金的财政义务，包括按照联合国大会目前确定的费率缴纳规定缴款（目前参加方为 7.9%，成员组织为 15.8%），并根据《基金条例》第 26 条缴付因精算短缺而应分摊的款额。这种短缺缴款，只有在联合国大会根据对估值之日基金精算充足性的评估结果，认定有必要补足短缺缴款并且援引第 26 条的规定时，才应缴付。各成员组织应按其在估值之日前三年缴款总额的比例补足短缺款额。
105. 2017 年，基金查明，2015 年 12 月 31 日进行的精算估值所使用的普查数据有异常。因此，基金没有使用正常的双年度周期，而是例外地将 2013 年 12 月 31 日的参与数据滚动至 2016 年 12 月 31 日来完成 2016 年财务报表。
106. 假设未来不对养恤金进行调整，通过 2017 年 12 月 31 日的精算估值得出的精算资产与精算负债的资金比例为 139.2%（在 2016 年滚动中为 150.1%）如果将目前的养恤金调整制度考虑在内，资金比例为 102.7%（在 2016 年滚动中为 101.4%）。
107. 顾问精算师对基金的精算充足情况进行评估后作出结论，截至 2017 年 12 月 31 日，无需根据《基金条例》第 26 条作出短缺缴款，因为精算资产价值超过了计划内所有应计负债的精算价值。此外，截至估值日期，资产的市场价值也超过了所有应计负债的精算价值。截至本报告时，联合国大会尚未援引过第 26 条的规定。
108. 如果由于精算短缺而援引第 26 条，不论是在持续运作过程中还是由于联合国合办工作人员养恤基金的养恤金计划终止，向每个成员组织要求的短缺款额都将基于估值之日前三年中各成员组织向基金支付的缴款占总缴款的比例。之前三年（2015、2016 和 2017 年）向联合国合办工作人员养恤基金支付的总缴款数额达到 69.3139 亿美元，其中国际民航组织的缴款比例为 0.78%。
109. 2018 年期间，国际民航组织向联合国合办工作人员养恤基金缴付款额为 1 940 万美元，相当于 2 510 万加元（2017 年为 1 850 万美元，相当于 2 430 万加元）。2019 年应交款额预计将保持同一水平上。

110. 联合国大会可根据养恤金委员会提出的肯定建议，决定终止基金成员资格。应按照前成员组织与基金共同商定的安排，将基金在终止资格之日的总资产中按比例确定的份额付给该组织，这些资金的受益人限定为在该日属于基金参与人的该组织工作人员。具体数额由联合国工作人员养恤金联合委员会根据对终止资格之日基金资产和负债的精算估值进行确定，但不包括资产超出负债的部分。
111. 联合国审计委员会每年对联合国合办工作人员养恤基金进行一次审计，并每年向该基金的养恤金委员会报告审计情况。联合国合办工作人员养恤基金每季度出版其投资报告，可访问该基金网站 www.unjspf.org 查阅这些报告。

2.10.6 持有服务合同的雇员的社会保障安排

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

附注 2.11：缔约国/服务提供国政府的贷记款

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

附注 2.12：净资产额(净累计亏损额)

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

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
经常活动		
结转的拨款(报表 V)	24 872	23 899
未实现的汇兑差额的预留赤字	(4 188)	(5 161)
离职后医疗保险的精算积累收益 /(亏损)(附注 2.10.1)	(31 135)	(33 568)
辅助创收基金的业务准备金	5 890	-
激励基金中的预留款	571	237
	(3 990)	(14 593)
技术合作项目活动	124	83
总计	(3 866)	(14 510)

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

117. 根据《财务条例》第 7.3 条和理事会 C-DEC 190/5 号决定，在辅助创收基金的业务准备金中纳入了 589 万加元。
118. 根据大会 A39-37 号决议，将激励基金中额外的 33.4 万加元搁置，以便为 2019 年的经常方案支出提供资金。
119. 技术合作项目活动的准备金包括美元转换为加元的调整，以便以报告货币(加元)反映技术合作项目活动。
120. 其他的重新分类和转拨与转拨为预收款项的未使用自愿捐款有关。

附注 3：收入和支出

附注 3.1：捐助 — 实物服务

121. 根据加拿大、埃及、法国、秘鲁、塞内加尔、泰国和墨西哥政府与本组织分别签订的协议，上述各国政府承诺负担位于各国的办公楼舍的全部或部分租金。加拿大政府负担总部办公楼的大部分使用和维护费用。实物捐助不记账，但为参考之目的在下列附注中列报。
122. 按租约或无租约时按估计市值计算，向经常活动提供的各项实物捐助的估计公允价值如下：

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
加拿大	23 848	23 433
埃及	97	97
法国	751	754
秘鲁	811	818
塞内加尔	242	212
泰国	2 258	1 847
总额	28 007	27 161

123. 加拿大政府向国际民航组织提供总部楼舍而不收取租金，并且承担 80% 的运行和维护费用以及全部的财产税。加拿大的上述实物捐助中还包括魁北克政府提供的一笔相当于 186.1 万加元(2017 年为 187.4 万加元)的捐助，帮助在贝尔办公楼内提供楼层供技术合作局使用。
124. 此外，墨西哥政府为设在墨西哥城的地区办事处提供一笔现金捐款以支付其租金。2018 年的捐款额为 37.4 万加元(2017 年为 28.6 万加元)，在收入中列报。

125. 各国还为经常活动免费提供工作人员服务和差旅费。这些捐助是根据捐助国为下列每项活动付出的费用估值。

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
航空安保	2 558	2 710
航空安全	5 149	6 384

附注 3.2：收入

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

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
按大会决议向各国摊款	91 540	89 344
向新国家摊款	71	-
汇兑差额*	8 330	11 386
长期应收款累积折减额的减少(增加)	(1 541)	301
总额	98 400	101 031

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

127. 以下是其他创收活动的详细情况：

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
出版物销售和印刷服务	5 779	5 469
培训/评估、课程和会员费	5 546	4 743
活动和专题讨论会	3 484	2 397
代表团服务	2 642	2 473
危险品许可费用	2 468	2 394
出版物版税	1 433	1 321
使用费/订阅费	1 104	855
执照颁发	593	608
小卖部销售	479	527
网站	463	462
期刊	256	343
其他	1 302	887
总额	25 549	22 479

128. 其他收入包括以下内容：

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
利息收入*	1 844	945
汇兑收益**	6 160	676
职业责任保险费	161	340
旅行社手续费	102	174
服务费	461	150
其他	1 124	830
总额	9 852	3 115

* 利息收入不包括与非自有基金(主要是技术合作项目)有关的 615.8 万加元，因为这笔金额作为技术合作项目预收款以及行政和业务服务费用基金的行政管理费收入列报。

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

附注 3.3：支出

3.3.1 工作人员薪金及职工福利

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

3.3.2 供应品、消耗品和其他

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

3.3.3 一般运营支出

131. 一般运营支出主要包括房舍租金、维护和运行费、信息技术和印刷费。此外，还包括 58.3 万加元的财产、厂房和设备折旧和 21.2 万加元的无形资产摊销(2017 年分别为 57.2 万加元和 26.3 万加元)。

3.3.4 差旅费

132. 差旅费包括公务出差费用，其中包括机票、每日生活津贴和机场费用。

3.3.5 其他开支

133. 其他开支包括：银行费用(包括开发署服务费和来自技术合作项目定额备用账户的银行费用)56 万加元，主要源自于技术合作项目基金的汇兑损失 54.8 万加元，以及向各种会议和培训研讨会提供的与辅助创收基金相关的服务 42 万加元。

附注 4：预算和实际金额对照表

134. 本组织大会在三年期之中的每一年分别授权针对经常方案的加元支出，并且核准技术合作方案的行政和业务服务费用基金的指示性预算总估计数。这两项预算均为公开提供，并且可能在之后接受理事会的修正，或者通过授权的履行接受修正。
135. 报表 V 呈列了最初和最终核准预算之间的变化，并且根据《财务条例》第 12.1 条的要求，在根据经常方案的战略目标和辅助实施战略分类的预算基础上对比了最终的预算和支出。报表 V-A 在可比基础上，对比了公开核准的可用预算与实际数额，并且将收入和支出与列示于财务执行情况表(报表 II)的本组织所有基金的实际数额进行对账。
136. 在报表 V-A 中，经常方案的预算收入和实际收入之间的主要差异(840.1 万加元)来源于本组织以加元和美元评估捐款的做法。在根据《国际公共部门会计准则》收取摊款时，用于编制预算的汇率与用于认列收入的汇率不同(833 万加元)。因此，这种汇兑差额被排除在用于对比的实际数额之外。另一项预算差异是新成员国的摊款(7.1 万加元)，因为预算中没有这笔款项。因为实际收入应当建立在可比的基础上，同样没有经过预算的其他差异包括折减后应收款(154.1 万加元的负数差额)和包括货币汇兑增益(311.5 万加元)在内的其他额外收入(378.9 万加元)。
137. 报表 V 和 V-A 比较了按照预算汇率计算的核准的经常方案转拨(1.23767 亿加元)与按照联合国业务汇率计算的相应的经常方案普通基金支出(1.06694 亿加元)。为了对比核准的经常方案预算与实际支出，对以下因素加以考虑：i) 利用预算汇率与根据《国际公共部门会计准则》在支出年份适用联合国汇率之间产生的汇兑差额(779.8 万加元)，将支出的实际数额按预算汇率计算(9 889.6 万加元)；和 ii) 出于预算目的认列未支付的承付款，预见这些承付款只会在来年产生(1 874.7 万加元)。这些因素可以将经常方案的支出建立在可比的基础上(1.17643 亿加元)。净影响造成未利用拨款的结转(612.5 万加元)。
138. 还将预算估计数(最终修订稿)与报表 V-A 中关于行政和业务服务费用基金的实际数额进行比较。本文件中包含的秘书处关于财务报表的呈报进一步解释了经常方案与行政和业务服务费用基金的预算与实际数额之间的实际差异。

139. 在可比基础上，2018年12月31日终止的年度的预算和实际金额对照表(报表 V-A)中的实际金额与现金流量表(报表 IV)实际金额之间的对账列报如下：

	运作	投资	融资	总额
	单位：千加元			
可比基础上的实际金额 (报表 V-A, (d) 栏)：				
收入 — 经常方案	102 117			102 117
收入 — AOSC	14 993			14 993
支出 — 经常方案	(117 642)			(117 642)
支出 — AOSC	(10 412)			(10 412)
预算差异(报表 V-A, (c) 栏)：				
i) 预算摊款和支出与新成员 国摊款之间的净汇兑差额 (上文第 136 和 137 段)	603	-	-	603
ii) 不需要花费基金的未支付 的承付款(上文第 137 段)	18 747	-	-	18 747
实体差异(下文第 140 段)	(814)	-	-	(814)
呈报差异(下文第 141 段)	(45 032)	5 556	(2 192)	(41 668)
现金流量表(报表 IV)中的实际 金额	(37 440)	5 556	(2 192)	(34 076)

140. 如果公开核准的可用预算进程所遗漏的方案或基金是编制财务报表的实体的一部分，就会出现实体差异。实体差异为报表 V-A 中报告的收入(1.95981 亿加元)减去支出(1.96795 亿加元)，该差异载于财务执行情况表(报表 II)，并且与其他经常活动和技术合作项目活动相关。这些活动和项目一般由预算外资源供资，并且被排除在经常方案与行政和业务服务费用基金的预算进程之外。
141. 出现呈报差异的原因在于呈报现金流量表(报表 IV)及预算和实际金额对照表(报表 V-A)采用的格式和分类制度存在差异。编制现金流量报表采用间接方法，并且反映出所有收支的影响；预算和实际金额对照表呈报收入和支出，且支出经过大会和理事会的授权。鉴于这些报表覆盖的是相同的财年，因此不存在时间方面的差异。

附注 5：分部报告**附注 5.1：按分部报告的财务状况和财务执行情况表**

142. 《国际公共部门会计准则》要求按分部报告，并在附注 1 中做了描述。下表列出了按分部列报的财务状况，随后附有按分部列报的财务执行情况表。两个分部之间的一些活动导致会计账目往来，在财务报表中产生分部间的收入和支出结余。分部间的账目往来反映在上表中，以准确地呈报这些会计账目往来，然后予以消除以便与报表 I 和 II 对账调节。
143. 经常活动分部包括行政和业务服务费用基金向技术合作项目收取的 970 万加元的管理费收入(2017 年为 1 120 万加元)。一笔相同的金额也作为行政管理费用记入技术合作项目分部和其他支出。截至 2018 年 12 月 31 日，经常活动分部应付技术合作项目款额为 175.3 万加元(2017 年 12 月 31 日为 108.7 万加元)。为呈报之目的，这些款额已被消除。

III-34

国际民用航空组织

附注 5.2

按分部列报的财务状况

截至2018年12月31日

(单位: 千加元)

	附注	经常活动		技术合作项目活动		销账		合计	
		2018年	2017年	2018年	2017年	2018年	2017年	2018年	2017年
资产									
流动资产									
现金及约当现金	2.1	127 356	104 318	275 058	332 172			402 414	436 490
应收成员国分摊会费	2.2	2 847	13 273					2 847	13 273
分部间余额		1 753			1 087	(1 753)	(1 087)		
应收款和预付款	2.3	7 669	6 591	9 797	23 041			17 466	29 632
库存	2.4	550	381					550	381
其他	2.3	1 783	1 348	394	360			2 177	1 708
		141 958	125 911	285 249	356 660	(1 753)	(1 087)	425 454	481 484
非流动资产									
应收成员国分摊会费	2.2	5 963	5 193					5 963	5 193
应收款和预付款	2.3	373	385					373	385
财产、厂房和设备	2.5	4 391	2 776					4 391	2 776
无形资产	2.6	700	664					700	664
		11 427	9 018					11 427	9 018
资产总额		153 385	134 929	285 249	356 660	(1 753)	(1 087)	436 881	490 502
负债									
流动负债									
预收款	2.8	30 340	24 850	274 604	347 156			304 944	372 006
应付账款和应付负债	2.9	22 592	21 193	6 615	7 229			29 207	28 422
职工福利	2.10	5 791	5 450	2 153	2 192			7 944	7 642
分部间余额			1 087	1 753		(1 753)	(1 087)		
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额	2.11	1 562	1 389					1 562	1 389
		60 285	53 969	285 125	356 577	(1 753)	(1 087)	343 657	409 459
非流动负债									
职工福利	2.10	151 001	146 694					151 001	146 694
		151 001	146 694					151 001	146 694
负债总额		211 286	200 663	285 125	356 577	(1 753)	(1 087)	494 658	556 153
净资产									
累积亏损	2.12	(53 911)	(51 141)					(53 911)	(51 141)
准备金	2.12	(3 990)	(14 593)	124	83			(3 866)	(14 510)
净资产 (累积负债)		(57 901)	(65 734)	124	83			(57 777)	(65 651)
负债和净资产总额		153 385	134 929	285 249	356 660	(1 753)	(1 087)	436 881	490 502

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

III-35

国际民用航空组织

附注 5.3

按分部列报的财务执行情况
2018年12月31日终止的一年
(单位: 千加元)

	附注	经常活动		技术合作项目活动		销账		合计	
		2018年	2017年	2018年	2017年	2018年	2017年	2018年	2017年
收入									
项目协议捐款	3.2			170 269	130 646	(830)	(276)	169 439	130 370
分摊的会费	3.2	98 400	101 031					98 400	101 031
其他创收活动	3.2	25 549	22 479					25 549	22 479
其他自愿捐款		14 532	13 281					14 532	13 281
行政管理费收入		13 403	13 339			(9 682)	(11 179)	3 721	2 160
其他收入	3.2	9 760	2 500	288	790	(196)	(175)	9 852	3 115
		161 644	152 630	170 557	131 436	(10 708)	(11 630)	321 493	272 436
支出									
工作人员薪资和职工福利	3.3	122 088	117 286	51 591	57 030	(111)		173 568	174 316
供应品、消耗品和其他	3.3	1 377	639	99 991	52 669			101 368	53 308
一般运营支出	3.3	15 854	15 291	2 022	2 620			17 876	17 911
差旅	3.3	10 896	10 321	5 001	4 976	(196)		15 701	15 297
会议		2 266	1 611					2 266	1 611
培训				1 500	2 944			1 500	2 944
行政管理费				9 647	11 197	(9 647)	(11 197)		
其他支出	3.3	1 571	6 231	805		(754)	(433)	1 622	5 798
		154 052	151 379	170 557	131 436	(10 708)	(11 630)	313 901	271 185
当年盈余 (亏损)		7 592	1 251					7 592	1 251

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

附注 6：承付款项及应急款项**附注 6.1：承付款**

144. 租赁承付款主要涉及国际民航组织楼舍。

	2018 年	2017 年
	单位：千加元	
最低财产租赁债务：		
1-5 年	502	526
5 年以上	17	-
财产租赁债务总额	519	526

145. 租赁承付款包括国际民航组织应为墨西哥办事处支付的租金的 30%。如附注 3.1 所示，加拿大政府将楼舍交与国际民航组织免租金再使用 20 年，自 2016 年 12 月起直到 2036 年 11 月 30 日为止。因此，截至 2018 年 12 月 31 日，国际民航组织不存在关于总部楼舍的应付租赁承付款。东道国政府报销总部大楼 80% 的维护费用和属总部一部分的贝尔办公楼 100% 的维护费用。上表内未列入巴黎办事处的承付款，如附注 2.5 所述，巴黎办事处一部分归国际民航组织拥有，其余部分由法国拥有并按面值出租给国际民航组织。

146. 2019 年，根据不可撤销的经营租赁，未来的最低租赁收入总额为 210 万加元(2018 年为 200 万加元)。这些租赁收入包括各代表团办公场所的租金。

附注 6.2：法律或或有负债

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

148. 在南美洲的有关技术合作项目对本组织提出一些诉讼和索赔。这些诉讼和索赔主要是根据当地劳动法，个人要求得到超出雇佣合同规定的额外支付。这些索赔总额为 350 万美元(2017 年 12 月 31 日为 300 万美元)。鉴于有关国家政府在基础项目协议中已承诺承担此类索赔可能出现的任何财务责任，因此断定不大可能对国际民航组织产生财务责任。

附注 7：关联方及高级管理人员披露

附注 7.1：主要管理人员

	人数	补偿和 工作地点 差价调整	应享 权利	养老金和 医疗计划	薪酬 总额	针对应享 权利的 待付预付款	未偿还 贷款
单位：千加元							
理事会主席/主要管理人员	12	2 381	523	736	3 640	48	-

149. 主要管理人员(根据《国际公共部门会计准则第 20 号》的定义)包括：(i) 组织的理事机构 — 理事会，包括理事会主席；和 (ii) 秘书处高级管理小组 (SMG) 的成员。理事会由 36 个非个人任命的成员国组成。高级管理小组包含秘书处的负责人，即秘书长；总部各局长；以及直接向秘书长报告的多名处长。主要管理人员有权力负责规划、指导和控制国际民航组织的活动和制定政策。上文报告的薪酬总额是支付给理事会主席和高级管理小组成员的。
150. 支付给主要管理人员的总薪酬包括：薪金净额、工作地点差价调整数和各项应享权利，如交际费、离职回国补助金与教育补助金以及雇主养恤金和当期医疗保险费。针对应享权利的待付预付款包括教育补助金预付款。
151. 主要管理人员亦有资格享有与其他工作人员同等水平的退休福利（附注 2.10）。这些福利无法按个别情况准确量化，因此未列入上表。
152. 主要管理人员是联合国合办工作人员养恤基金的普通成员，但若干 D-2 级以上人员除外，他们不参加联合国合办工作人员养恤基金。国际民航组织代替缴款向该计划支付的款项，即应计养恤金的薪酬的 15.8%，记入总薪酬之中。
153. 总薪酬也包括当年支付给主要管理人员之家庭成员近亲的 2.1 万加元。主要管理人员之家庭成员近亲在其他局工作，与主要管理人员没有直接的上下级关系。

附注 7.2：关联方账目往来

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

附注 8：报告日期之后的事项

155. 国际民航组织的报告日期为 2018 年 12 月 31 日。秘书长在签署本财务报表之日，资产负债表日期与财务报表被批准发行日期之间并未发生对这些报表产生重大影响的有利或不利事件。

第 IV 部分：附表
(未经审计)

IV-1

表 A

国际民用航空组织

按基金列报的经常活动
截至2018年12月31日的资产、负债、净资产和
2018年的收入、支出和盈余(亏损)
(单位:千加元)

	经常预算	资本基金	循环基金	辅助创收基金	行政/业务服务 费用基金	航空安保活动	非印计划基金	环境基金	合资联营基金
资产									
流动资产									
现金及约当现金	55 194		1 485	15 462	15 320	10 239	1 094	6 625	1 527
应收成员国分摊会费	2 847								
基金间余额	1 511			702					
应收款和预付款	1 451			5 605	75	288			35
库存				550					
其他	1 625			88		27		17	
	<u>62 628</u>		<u>1 485</u>	<u>22 407</u>	<u>15 395</u>	<u>10 553</u>	<u>1 094</u>	<u>6 642</u>	<u>1 562</u>
非流动资产									
应收成员国分摊会费	5 963								
应收款和预付款	373								
财产、厂房和设备		4 391							
无形资产		700							
	<u>6 335</u>	<u>5 091</u>							
资产总额	<u>68 964</u>	<u>5 091</u>	<u>1 485</u>	<u>22 407</u>	<u>15 395</u>	<u>10 553</u>	<u>1 094</u>	<u>6 642</u>	<u>1 562</u>
负债									
流动负债									
预收款	8 527			2 150	61	11			
应付账款和应付负债	19 382			1 822	336	6	14	90	
职工福利			5 780		11				
基金间余额					459				
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额									1 562
	<u>27 909</u>		<u>5 780</u>	<u>3 972</u>	<u>867</u>	<u>17</u>	<u>14</u>	<u>90</u>	<u>1 562</u>
非流动负债									
职工福利			151 001						
			<u>151 001</u>						
负债总额	<u>27 909</u>		<u>156 781</u>	<u>3 972</u>	<u>867</u>	<u>17</u>	<u>14</u>	<u>90</u>	<u>1 562</u>
净资产									
累积盈余(亏损)	20 371	5 091	(124 161)	12 545	14 528	10 536	1 080	6 552	
准备金	20 684		(31 135)	5 890					
净资产(累积亏损)	<u>41 055</u>	<u>5 091</u>	<u>(155 296)</u>	<u>18 435</u>	<u>14 528</u>	<u>10 536</u>	<u>1 080</u>	<u>6 552</u>	<u>0</u>
负债和净资产总额	<u>68 964</u>	<u>5 091</u>	<u>1 485</u>	<u>22 407</u>	<u>15 395</u>	<u>10 553</u>	<u>1 094</u>	<u>6 642</u>	<u>1 562</u>
收入									
项目协议捐款									
分摊会费	98 400								
其他创收活动				26 107					
其他自愿捐款				13		2 195	65	668	27
行政管理费收入					13 490				
其他收入	12 965	2 446	4 008	566	1 504	692	125	480	21
收入总额	<u>111 364</u>	<u>2 446</u>	<u>4 008</u>	<u>26 687</u>	<u>14 993</u>	<u>2 887</u>	<u>189</u>	<u>1 148</u>	<u>48</u>
支出									
工作人员薪费和职工福利	87 592		11 063	11 182	10 154	743	9	950	4
供应品、消耗品和其他	678			541				1 586	
一般业务费用	11 683	796		10 100	299	60	0	84	
差旅	5 231			2 110	252	863	368	228	
会议	1 232			180		23	80	80	
行政管理费				39		100	5	225	
其他支出	279			588	1	11	80		41
支出总额	<u>106 694</u>	<u>796</u>	<u>11 063</u>	<u>24 739</u>	<u>10 706</u>	<u>1 800</u>	<u>543</u>	<u>3 154</u>	<u>44</u>
当年净盈余/(亏损)	<u>4 670</u>	<u>1 651</u>	<u>(7 055)</u>	<u>1 947</u>	<u>4 288</u>	<u>1 087</u>	<u>(354)</u>	<u>(2 006)</u>	<u>3</u>

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和

IV-2

国际民用航空组织

按基金列报的经常活动
截至2018年12月31日的资产、负债、净资产和
2018年的收入、支出和盈余（亏损）
(单位：千加元)

表 A
(续)

	奖励清偿欠款账户	资源调集基金	公钥簿	地区分办事处	安全基金	其他基金	总额	冲销/调整	2018年	2017年
资产										
流动资产										
现金和约当现金	593	4 285	1 976	1 449	3 725	8 383	127 356		127 356	104 318
应收成员国分摊会费							2 847		2 847	13 273
基金间余额							2 212	(459)	1 753	
应收款和预付款			114	11		91	7 669		7 669	6 591
库存							550		550	381
其他						25	1 783		1 783	1 348
	<u>593</u>	<u>4 285</u>	<u>2 089</u>	<u>1 460</u>	<u>3 725</u>	<u>8 499</u>	<u>142 418</u>	<u>(459)</u>	<u>141 958</u>	<u>125 911</u>
非流动资产										
应收成员国分摊会费							5 963		5 963	5 193
应收款和预付款							373		373	385
财产、厂房和设备							4 391		4 391	2 776
无形资产							700		700	664
							<u>11 426</u>		<u>11 426</u>	<u>9 018</u>
资产总额	<u>593</u>	<u>4 285</u>	<u>2 089</u>	<u>1 460</u>	<u>3 725</u>	<u>8 499</u>	<u>153 844</u>	<u>(459)</u>	<u>153 384</u>	<u>134 929</u>
负债										
流动负债										
预收款项			2 016			614	13 379	16 961	30 340	24 850
应收账款和应计负债		531	73	303	3	33	22 592		22 592	21 193
职工福利							5 791		5 791	5 450
基金间余额							459	(459)		1 087
缔约国政府/服务提供国政府的贷记额							1 562		1 562	1 389
		<u>531</u>	<u>2 089</u>	<u>303</u>	<u>3</u>	<u>646</u>	<u>43 783</u>	<u>16 502</u>	<u>60 285</u>	<u>53 969</u>
非流动负债										
职工福利							151 001		151 001	146 694
							<u>151 001</u>		<u>151 001</u>	<u>146 694</u>
负债总额		<u>531</u>	<u>2 089</u>	<u>303</u>	<u>3</u>	<u>646</u>	<u>194 784</u>	<u>16 502</u>	<u>211 286</u>	<u>200 663</u>
净资产										
累积盈余（亏损）	22	3 753		1 157	3 722	7 853	(37 118)	(16 961)	(54 080)	(51 141)
准备金	571						(3 822)		(3 822)	(14 593)
净资产（累积亏损）	<u>593</u>	<u>3 753</u>		<u>1 157</u>	<u>3 722</u>	<u>7 853</u>	<u>(40 940)</u>	<u>(16 961)</u>	<u>(57 901)</u>	<u>(65 734)</u>
负债和净资产总额	<u>593</u>	<u>4 285</u>	<u>2 089</u>	<u>1 460</u>	<u>3 725</u>	<u>8 499</u>	<u>153 844</u>	<u>(459)</u>	<u>153 384</u>	<u>134 929</u>
收入										
项目协议捐款										
分摊会费							98 400		98 400	101 031
其他创收活动						647	26 781	(1 232)	25 549	22 479
其他自愿捐款		2 578	2 069	1 122	1 923	3 061	13 693	839	14 532	13 281
行政管理费收入							13 490	(86)	13 403	13 339
其他收入	78	243	188	4	333	1 635	25 287	(15 527)	9 760	2 500
收入总额	<u>78</u>	<u>2 821</u>	<u>2 257</u>	<u>1 127</u>	<u>2 256</u>	<u>5 342</u>	<u>177 650</u>	<u>(16 007)</u>	<u>161 643</u>	<u>152 630</u>
支出										
工作人员薪资和职工福利		455	2 127	288	(7)	2 909	127 467	(5 379)	122 088	117 286
供应品、消耗品和其他				76	30		2 911	(1 533)	1 377	639
一般业务费用	333	19	29	570	157	485	24 616	(8 762)	15 854	15 291
差旅		441	21	33	538	810	10 896		10 896	10 321
会议		511		13	124	25	2 266		2 266	1 611
行政管理费		340	79	3	133	120	1 043	(1 043)		
其他支出		203	1	9	433	54	1 698	(128)	1 571	6 231
支出总额	<u>333</u>	<u>1 968</u>	<u>2 257</u>	<u>990</u>	<u>1 409</u>	<u>4 403</u>	<u>170 897</u>	<u>(16 845)</u>	<u>154 052</u>	<u>151 379</u>
当年净盈余（亏损）	<u>(255)</u>	<u>853</u>		<u>136</u>	<u>847</u>	<u>938</u>	<u>6 753</u>	<u>839</u>	<u>7 591</u>	<u>1 251</u>

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和

国际民用航空组织

经常方案
应收成员国分摊会费
和预收会费
截至2018年12月31日

(单位: 千加元)

成员国 大会 A39-37、A39-32 和 A39-33 号决议	普通基金					调整后应收余 额总额	预收会费	
	2018年分 摊比例	2018年摊款	2018年收到的 摊款	2018年应收摊 款余额	以前年度应收 摊款余额			
阿富汗	0.06	60	60					
阿尔巴尼亚	0.06	60	60					
阿尔及利亚	0.13	130	130					
安道尔	0.06	60	60					
安哥拉 (**)	0.09	90		90	179	269	3	272
安提瓜和巴布达 (**)	0.06	60		60	1 057	1 116	244	1 360
阿根廷	0.69	689		689		689	23	712
亚美尼亚	0.06	60	60					64
澳大利亚	2.06	2 057	2 057					2 208
奥地利	0.60	599	599					
阿塞拜疆	0.06	60	60					
巴哈马	0.06	60	60					
巴林	0.09	90	36	54		54	3	57
孟加拉国	0.08	80	80					
巴巴多斯	0.06	60	60					
白俄罗斯	0.06	60	60					
比利时	0.76	759	759					
伯利兹	0.06	60		60		60	2	62
贝宁	0.06	60	60					
不丹	0.06	60	59	1		1		1
多民族玻利维亚国	0.06	60	60					
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	60	60					
博茨瓦纳	0.06	60	60					
巴西	2.94	2 936	2 754	182		182		182
文莱达鲁萨兰国	0.06	60	60					
保加利亚	0.06	60	60					
布基纳法索	0.06	60	60					
布隆迪	0.06	60		60	173	233	5	238
佛得角	0.06	60	60					
柬埔寨	0.06	60	60		40	40	16	56
喀麦隆	0.06	60	60					
加拿大	2.61	2 607	2 607					2 798
中非共和国	0.06	60	60					
乍得	0.06	60	60					
智利	0.42	419	419					
中国	7.95	7 940	7 940					269
哥伦比亚	0.31	310	310					
科摩罗	0.06	60	60					
刚果	0.06	60	60					
库克群岛	0.06	60	60		5	5	2	7
哥斯达黎加	0.06	60	60					
科特迪瓦	0.06	60	60					
克罗地亚	0.07	70	70					
古巴	0.06	60	60					
塞浦路斯	0.06	60	60					
捷克	0.27	270	270					
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	60	60					
刚果民主共和国	0.06	60		60	9	69	2	71
丹麦	0.45	449	449					
吉布提(*)	0.06	60		60	961	1 021	237	1 258
多米尼加共和国	0.06	60	60					
厄瓜多尔	0.07	70	69	1		1		1
埃及	0.22	220	220					
萨尔瓦多	0.06	60	60					1
赤道几内亚	0.06	60	60					
厄立特里亚	0.06	60		60	266	326	11	337
爱沙尼亚	0.06	60	60					
斯威士兰	0.06	60	59	1		1		1
埃塞俄比亚(**)	0.16	160		160	165	325	6	331
斐济	0.06	60	60					
芬兰	0.43	429	429					466
法国	4.13	4 125	4 125					
加蓬	0.06	60	60					
冈比亚(**)	0.06	60		60	380	439	55	494
格鲁吉亚(*)	0.06	60		60	103	163	43	206

国际民用航空组织

经常方案
应收成员国分摊会费
和预收会费
截至2018年12月31日

(单位: 千加元)

成员国	大会	普通基金				以前年度应收 摊款余额	应收余额总额	累积汇兑	调整后应收余 额总额	预收会费
		A39-37、A39-32和A39-33号决议	2018年分 摊比例	2018年摊款	2018年收到的 摊款					
德国		5.48	5 473	5 473						
加纳		0.06	60	60						
希腊		0.35	350	350						
格林纳达(*)		0.06	60		60	463	523	53	576	
危地马拉		0.06	60		60	106	166	2	167	
几内亚(*)		0.06	60		60	224	284	41	325	
几内亚比绍		0.06	60	60						
圭亚那		0.06	60	60						
海地(**)		0.06	60		60	234	294	12	306	
洪都拉斯		0.06	60	60						1
匈牙利		0.18	180	180						193
冰岛		0.06	60	60						
印度		0.85	849	849						
印度尼西亚		0.55	549	549						
伊朗(伊斯兰共和国)		0.38	380		380	1 080	1 460	36	1 496	
伊拉克(*)		0.09	90	87	3	182	185	64	250	
爱尔兰		0.60	599	599						
以色列		0.41	409	409						
意大利		2.75	2 746	2 746						
牙买加		0.06	60	60						
日本		7.50	7 490	7 490						
约旦		0.06	60	60						
哈萨克斯坦		0.17	170	170						2
肯尼亚		0.07	70	70						30
基里巴斯		0.06	60	25	35		35		35	
科威特		0.25	250	243	7		7		7	
吉尔吉斯斯坦		0.06	60	60						
老挝人民民主共和国		0.06	60		60		60	2	62	
拉脱维亚		0.06	60	60						
黎巴嫩		0.06	60		60		60	2	62	
莱索托		0.06	60		60	60	120	2	123	
利比里亚(*)		0.06	60		60	261	321	56	377	
利比亚		0.11	110		110	364	474	11	485	
立陶宛		0.06	60	60						
卢森堡		0.27	270	270						
马达加斯加		0.06	60	60						
马拉维(**)		0.06	60		60	756	816	126	943	
马来西亚		0.60	599	599						
马尔代夫		0.06	60	60						
马里		0.06	60	60						
马耳他		0.06	60	60						
马绍尔群岛		0.06	60	60						1
毛里塔尼亚		0.06	60	60						
毛里求斯		0.06	60	60						
墨西哥		1.16	1 158	1 158						
密克罗尼西亚(联邦)		0.06	60		60	264	324	11	335	
摩纳哥		0.06	60	60						
蒙古		0.06	60	60						
黑山		0.06	60	60						
摩洛哥		0.11	110	110						8
莫桑比克		0.06	60	60						
缅甸		0.06	60	60						
纳米比亚		0.06	60	60						27
瑙鲁(**)		0.06	60		60	915	975	188	1 164	
尼泊尔		0.06	60	60						50
荷兰		1.58	1 578	1 578						
新西兰		0.31	310	310						332
尼加拉瓜		0.06	60	60						
尼日尔		0.06	60	60						
尼日利亚		0.16	160	160						
挪威		0.76	759	759						
阿曼		0.13	130	130						139
巴基斯坦		0.13	130		130	27	157	4	162	
帕劳		0.06	60		60	497	557	34	590	
巴拿马		0.12	120	120						

国际民用航空组织

经常方案
应收成员国分摊会费
和预收会费
截至2018年12月31日

(单位: 千加元)

成员国 大会 A39-37、A39-32 和 A39-33 号决议	普通基金					调整前应收余 额总额	累积汇兑	调整后应收余 额总额	预收会费	
	2018年分 摊比例	2018年摊款	2018年收到的 摊款	2018年应收摊 款余额	以前年度应收 摊款余额					应收余额总额
巴布新几内亚	0.06	60			60	60	120	2	123	
巴拉圭	0.06	60	60							
秘鲁	0.16	160	160							
菲律宾	0.30	300	300							
波兰	0.62	619	619							
葡萄牙	0.41	409	409							
卡塔尔	0.83	829	829							
大韩民国	2.18	2 177	2 177							
摩尔多瓦共和国	0.06	60	60							64
罗马尼亚	0.14	140	140							
俄罗斯联邦	2.77	2 766	2 358	409			409	34	443	
卢旺达	0.06	60	60							64
圣基茨和尼维斯	0.06	60	60							
圣卢西亚	0.06	60	60							
圣文森特和格林纳丁斯	0.06	60		60	233	293		11	304	
萨摩亚	0.06	60	60							
圣马力诺	0.06	60	60							
圣多美和普林西比(*)	0.06	60		60	866	926		169	1 095	
沙特阿拉伯	1.12	1 119	1 119							
塞内加尔	0.06	60	60							
塞尔维亚	0.06	60	60							
塞舌尔	0.06	60	59	1		1			1	
塞拉利昂(*)	0.06	60		60	274	334		61	395	
新加坡	1.01	1 009	1 009							1 083
斯洛伐克	0.11	110	110							
斯洛文尼亚	0.06	60	60							
所罗门群岛	0.06	60	58	2		2			2	
索马里	0.06	60	60							
南非	0.39	389	389							
南苏丹(**)	0.06	60		60	274	334		14	348	
西班牙	2.03	2 027	2 027							
斯里兰卡	0.08	80	80							
苏丹	0.06	60	60							25
苏里南(**)	0.06	60		60	432	492		34	526	
瑞典	0.71	709	709							
瑞士	1.04	1 039	1 039							
阿拉伯叙利亚共和国	0.06	60		60	285	345		18	363	
塔吉克斯坦	0.06	60	60							
泰国	0.59	589	589							632
前南斯拉夫的马其顿共和国	0.06	60	60							
东帝汶	0.06	60		60	59	119		2	122	
多哥	0.06	60	60							
汤加	0.06	60	36	24		24		2	26	
特立尼达和多巴哥	0.06	60	60							
突尼斯	0.06	60		60		60		2	62	
土耳其	1.30	1 298	1 298							
土库曼斯坦	0.06	60	60							
图瓦卢(***)	0.06	71	69	2		2			2	
乌干达	0.06	60	60							
乌克兰	0.10	100	100							
阿拉伯联合酋长国	2.25	2 247	2 247							
联合王国	4.27	4 264	4 264							
坦桑尼亚联合共和国	0.06	60	60							
美利坚合众国	20.24	20 214	20 214							
乌拉圭	0.06	60	60							
乌兹别克斯坦	0.06	60	60							3
瓦努阿图	0.06	60	60							2
委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)	0.41	409	409	1		1			1	
越南	0.14	140	140							
也门	0.06	60	55	4		4			4	
赞比亚	0.06	60	60							63
津巴布韦	0.06	60	59	1		1			1	
前南斯拉夫社会主义联邦共和国(1)					501	501		196	697	
合计(****)	100.06	99 941	95 918	4 023	11 759	15 782		1 842	17 624	8 527

注 1: 前南斯拉夫社会主义联邦共和国欠额的转移尚有待确认。

* 截至2018年12月31日未能根据其协议条款偿还债务的国家。

** 应收款包括普通基金。

*** 图瓦卢作为新成员国自2017年11月18日起生效。

**** 由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

表 C

按基金群组列报的技术合作项目活动
截至2018年12月31日的资产、负债、净资产和
2018年的收入、支出和盈余（亏损）
（单位：千加元）

	联合国 开发计划署	信托基金 管理服务协议	民用航空 采购服务基金	2018年	2017年
资产					
流动资产					
现金和约当现金	1 264	266 447	7 347	275 058	332 172
基金间余额					1 087
应收款和预付款	918	8 446	432	9 797	23 041
其他	7	387		394	360
资产总额	2 189	275 280	7 780	285 249	356 660
负债					
流动负债					
预收款		266 840	7 764	274 604	347 156
应付账款和应计负债	283	6 316	16	6 615	7 229
职工福利	29	2 124		2 153	2 192
基金间余额	1 753			1 753	
负债总额	2 065	275 280	7 780	285 125	356 577
净资产					
准备金*	124			124	83
净资产（累积亏损）	124			124	83
负债和净资产总额	2 189	275 280	7 780	285 249	356 660
收入					
项目协议捐款		167 373	2 895	170 269	130 646
其他收入		288		288	790
收入总额		167 662	2 895	170 557	131 436
支出					
工作人员薪资和职工福利		51 467	123	51 591	57 030
供应品、消耗品和其他		97 331	2 660	99 991	52 669
一般运营支出		2 022		2 022	2 620
差旅		4 967	34	5 001	4 976
培训		1 500		1 500	2 944
行政管理费		9 570	77	9 647	11 197
其他支出		805	1	805	
支出总额		167 662	2 895	170 557	131 436
当年盈余（亏损）					

* 准备金由折算差额组成

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和

IV-7

国际民用航空组织

表 D

技术合作项目活动
信托基金和管理服务协议
收入、支出和预收款余额
2018年12月31日终止的一年
(单位: 千美元)

基金	基金类别	截至2018年 2019-1-1 的余额	调整数	收入		支出		与其他基金 来往 转拨	退还捐款	未实现的 汇兑 增益或 损失	截至2018年 2019-12-31 的余额
				捐款 ⁽¹⁾	利息 和其他 收入	项目 费用	行政 管理费				
阿富汗	MSA	935		12	9	162		(8)	(12)		774
安哥拉	MSA	62			1			(63)			
阿根廷	MSA	57 585	95	15 535	900	31 163	1 843	(41)		(762)	40 306
巴哈马	MSA	10									11
巴巴多斯	TF	47			1						48
比利时	MSA	390						(390)			
玻利维亚	MSA	399		1 009		458	47	(37)	(149)		718
玻利维亚	TF	12									12
博茨瓦纳	TF										
巴西	MSA	90		1 859		275	27		(80)	(9)	1 557
佛得角	MSA	191				104	10				76
柬埔寨	IPAV	6									6
柬埔寨	MSA							314			314
喀麦隆	MSA	14						(14)			
哥伦比亚	MSA	19				7					11
科摩罗	MSA	179				2					176
哥斯达黎加	MSA	39 819			184	815	1		(34 989)		4 198
塞浦路斯	MSA			450		17	2				431
捷克共和国	MSA	36			1						37
刚果民主共和国	MSA										
丹麦	MSA										
吉布提	MSA	244			3						247
多米尼加共和国	MSA	3									3
厄瓜多尔	MSA	1 150			11	310	27	(1)			824
埃及	MSA	50						(50)			
萨尔瓦多	IPAV	1						(1)			
赤道几内亚	MSA	186			2	1			(188)		
埃塞俄比亚	MSA	1						(1)			
斐济	IPAV	7									7
加蓬	MSA										
加纳	MSA										
希腊	MSA	119		153	3	163	18			1	95
危地马拉	IPAV	1						(1)			
危地马拉	MSA	302			3						305
圭亚那	TF	7						(6)			1
海地	MSA					22	2	61			38
海地	TF	56						(56)			
地区间	TF	78				5	1	(65)			8
印度	MSA	762		895	1			(718)	(500)		440
印度尼西亚	MSA	1 236		483	15	607	49			(1)	1 077
伊朗伊斯兰共和国	MSA										
意大利	MSA	17									18
牙买加	IPAV					11	1	14			2
牙买加	MSA	272				78	8	(75)			111
牙买加	TF	6									6
约旦	MSA	22							(22)		
哈萨克斯坦	MSA										
科威特	MSA	1 492		1 130	(1)	694	69				1 857
黎巴嫩	MSA	307			2	253	25	(1)			30
莱索托	TF	131						(131)			
利比里亚	MSA	8									8
阿拉伯利比亚民众国	MSA										
马里	MSA	139				261	26				(148)
毛里求斯	MSA	6						(6)			
墨西哥	MSA	308		141	2	112	9				331
墨西哥	TF	314		415	1	349	30				350

IV-8

国际民用航空组织

表 D
(续)

技术合作项目活动
信托基金和管理服务协议
收入、支出和预收款余额
2018年12月31日终止的一年
(单位: 千美元)

基金	基金类型	截至2018年 2019-1-1 的余额	调整数	收入		支出		与其他基金 来往 转拨	退还捐款	未实现的 汇兑 增益和 损失	截至2018年 2019-12-31 的余额
				捐款 ⁽¹⁾	利息 和其他 收入	项目 费用	行政 管理费				
蒙古	MSA	67						(67)			
莫桑比克	IPAV							35			35
莫桑比克	MSA	37						(37)			
纳米比亚	MSA	3 484		3 491	(27)	3 908	387			2	2 655
尼泊尔	MSA	83						(83)			
尼加拉瓜	MSA										
尼日利亚	MSA	28			1	25	3	14			15
阿曼	MSA	392						(305)			86
巴基斯坦	MSA	32							(32)		
巴拿马	MSA	1 026		1 118	2	1 496	132	(14)			504
巴拿马	TF	80 228		26 367	688	38 979	1 927				66 377
巴拉圭	MSA	512		1 327	5	519	52		(4)		1 269
秘鲁	MSA	9 623		10 634	(82)	9 173	853	(2)		(48)	10 099
菲律宾	MSA	71									71
菲律宾	TF	2				2					
卡塔尔	MSA	28		6				(28)			6
非洲地区	MSA	7 968		1 075	69	2 805	87	13		(10)	6 223
亚洲地区	MSA	512		201	4	72	8	(185)			452
亚洲地区	TF	4 330		2 013	50	1 602	185	203		(5)	4 804
欧洲地区	MSA	37			1						37
欧洲地区	TF	129			1	60	7				63
欧洲和中东地区	MSA	682		170	5	399	40			(1)	416
欧洲和中东地区	TF	384		7	4	7	1				387
拉丁美洲地区	MSA	532		615	2	407	22	75			795
拉丁美洲地区	TF	5 181		2 546	56	3 169	217	137	(32)	(1)	4 501
大韩民国	MSA			39				(39)			
刚果共和国	MSA										
卢旺达	MSA	150				12	1				137
沙特阿拉伯	MSA	10 191			311	3 410	281	1		(6)	6 806
塞舌尔	MSA	57						(58)			
塞拉利昂	MSA			247	1						247
新加坡	MSA	96		145	1	63	6	(121)	(54)	3	
新加坡	TF	126		72	1	92	5				103
所罗门群岛	IPAV					13	1	17			3
索马里	MSA	23 543				17 157	793	6 000		1	11 594
索马里	TF	6 790		17 609	119	623	8	(6 052)	(1 303)		16 532
南非	MSA	208						(208)			
西班牙	MSA	19		19		40	2				(4)
斯里兰卡	MSA	181						(181)			
苏丹	MSA	168			2						170
瑞典	MSA	5		57		48	2			(2)	10
泰国	MSA	10		137		19	2	(11)			116
泰国	TF	148						(148)			
东帝汶	IPAV	6									6
特立尼达和多巴哥	TF	8									8
土耳其	MSA	13									13
联合国维持和平行动部	MSA	10									10
乌干达	MSA	73		125		53	5	(8)			131
坦桑尼亚联合共和国	MSA			763		153	15				595
乌拉圭	MSA	1 449		1 505	11	1 118	109	(95)	(1)		1 641
委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)	MSA	119			3						122
也门	MSA	5						(5)			
总价项目	LS	1 629		1 172	6	495	50	(161)			2 102
代表第三方持有的基金			2 065								2 065
总计		267 388	2 160	93 539	2 376	121 784	7 396	(2 588)	(37 368)	(840)	195 487
等值加拿大元		355 800	2 949	127 681	3 195	157 589	9 570	(3 532)	(51 007)	(1 087)	266 840

(1): 以现金方式
四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

IV-9

国际民用航空组织

表 E

技术合作项目活动
民用航空采购服务基金
收入、支出和预收款余额
2018年12月31日终止的一年
(单位: 千美元)

基金	基金类型	截至2018年 1月1日 的余额	收入		支出		与其他基金 来往 转拨	退还捐款	未实现的 汇兑 增益或 损失	截至2018年 12月31日 的余额
			捐款 ⁽¹⁾	利息 和其他 收入	项目 费用	行政 管理费				
阿富汗	CAPS	168		2						170
巴哈马	CAPS	68		1			(66)			3
孟加拉国	CAPS									
玻利维亚	CAPS	5								5
佛得角	CAPS	31		1						32
加拿大	CAPS	39		1						39
哥斯达黎加	CAPS	109		1						110
古巴	CAPS	17								17
埃塞俄比亚	CAPS	2 137		15	1 010	6				1 137
几内亚	CAPS	44		1						45
黎巴嫩	CAPS	2 021		21	32	37				1 973
莱索托	CAPS	41		1						41
阿拉伯利比亚民众国	CAPS	63		1						64
中国澳门特别行政区	CAPS	1 696		11	1 122	2				583
莫桑比克	CAPS	4								4
缅甸	CAPS	367					(368)			
尼日利亚	CAPS	300		3	4	13				286
阿曼	CAPS	16								16
俄罗斯联邦	CAPS	3								3
塞舌尔	CAPS	(69)								(69)
苏丹	CAPS	100		1						101
苏里南	CAPS	6								6
阿拉伯叙利亚共和国	CAPS	734		8						742
特立尼达和多巴哥	CAPS	162	152	3	10	1				307
坦桑尼亚联合共和国	CAPS	12								12
乌拉圭	CAPS	43		1						44
也门	CAPS	17								18
总计		8 134	152	73	2 178	60	(434)			5 688
等值加拿大元		10 944	208	100	2 818	77	(592)			7 764

(1): 以现金方式

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和

国际民航组织

第 V 部分：向大会提交的外部审计员对
国际民航组织 2018 年 12 月 31 日终止的财政期间
财务报表的审计报告以及秘书长对外部审计员报告的评论



Corte dei conti

外部审计员的报告

国际民用航空组织

对 **2018** 年财务报表的审计

2019 年 5 月 10 日

目录

引言	4
审计证明书	6
会计报表的结构	10
2018 年财务状况报表	10
资产	10
流动资产	11
现金和现金等价物	11
更新在银行授权签字的名单	13
总部和地区办事处的库存现金	13
提高库存现金报告的准确度	14
应收成员国摊款	14
应收款、预付款和其他流动资产	15
库存	15
非流动资产	15
财产、厂房和设备	16
无形资产	16
负债	16
流动负债	17
非流动负债	17
职工福利	17
离职后健康保险、假期和补助金等有关福利造成的负债	18
国际民航组织的净资产负值受到精算负债的高度影响	19
根据国际民航组织的假设，负债数值基本正确	23
净资产	24
2018 年财务执行情况报表	24
收入	24

支出.....	25
《财务条例》和财务细则中缺少“关键准则”.....	26
国际民航组织对单一来源的使用情况.....	27
国际民航组织采购程序.....	28
人事.....	29
分部报告.....	30
2018年12月31日终止年度的净资产变化表.....	30
现金流量报表.....	30
预算和实际收支对照表.....	31
先前建议和提议的落实情况.....	31
附件 1 我们在先前报告中所提建议的落实情况.....	32
附件 2 我们在先前报告中所提提议的落实情况.....	60

引言

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

本报告向理事会通报我们的审计结果。

这次审计审查了国际民航组织 2018 年 12 月 31 日终止的财政年度的报告及其一致性。

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

我们根据国际最高审计机关组织的标准和国际公共部门会计准则体系并依照作为《国际民航组织财务条例和细则》组成部分的《适用于外部审计的其它职权范围》，审计 2018 年财政年度的各个账目。

我们依照审计战略规划工作，以合理保障财务报表不发生重大误报。

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

这样，我们通过审计才拥有充分依据支持审计证明书中的意见。

我们在抽样基础上检查了一些会计事项和相关文件，并获得与财务报表账目和披露事项有关的充足可靠证据。

在审计期间，所有问题都得到澄清并与负责官员讨论。

审计小组与财务处（FIN）处长及财务处工作人员或其他部门的管理层和工作人员就审议的主题事项定期交流讨论。

实地审计于 2019 年 4 月 4 日结束。我们于 2019 年 3 月 29 日收到秘书长签署的财务报表。依照《适用于外部审计的其它职权范围》第 9 段的规定，我们征求了秘书长的意见。2019 年 5 月 8 日收到秘书长的评论意见并全部正式纳入本报告。

我们审计了国际民航组织截至 2018 年 12 月 31 日的财务结果中经审计账目的财务运行报告，这项报告是依照《国际民航组织财务条例和细则》（第十六版）第十三条提出的。

秘书长和财务处长签署的 2018 财政年度账目声明书已列入财务报表，成为审计文件的组成部分。

我们还于 2019 年 4 月 4 日收到秘书长 2019 年 3 月 29 日签署的 2018 年内部控制声明。

我们以“建议”和“提议”方式强调我们审计活动的结果。“建议”属于财务委员会采取后续行动的范围，而“提议”仅需外部审计员跟进。但原则上，国际民航组织理事会可遵循评价和审计咨询委员会(评审咨委会)的意见，在认为必要时要求秘书长落实一项“提议”。若一项问题不属于管理层职权范围的，我们则提请理事会对该事项给予关注。

最后，我们曾要求国际民航组织官员提供资料 and 文件，借此对他们给予的礼遇表示感谢。



Corte dei conti

审计证明书

意见

我们审计了国际民用航空组织（ICAO）的财务报表，包括截至 2018 年 12 月 31 日的财务状况报表，至上述日期止的财务执行情况报表、净资产变化报表、现金流量报表以及经常方案普通基金的预算与实际金额对比表以及各财务报表的附注，包括重大会计政策和其他说明信息的摘要。

我们认为，所附各项财务报表遵照《国际公共部门会计准则》以及国际民航组织《财务条例》和财务规则，公允地展现了截至 2018 年 12 月 31 日国际民用航空组织（ICAO）财务状况的所有重要方面，及其当时结束的当年的财务绩效、净资产变动、现金流和经常方案普通基金预算与实际金额的对比。

意见的依据

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

其他信息

国际民航组织秘书长对其他信息负责。其他信息包括“第 IV 部分一附表（未经审计）”。

我们对财务报表的意见不适用于其他信息，也不做任何形式的保证结论。

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

国际民航组织秘书长及财务报表管理责任人的责任

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

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

管理责任人负责监督国际民航组织的财务报告流程。

审计员审计财务报表的责任

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

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

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

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

关于法律和监管方面的其他要求的报告

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

根据国际民航组织《财务条例》和职务工资（第十三条）以及管理外部审计的补充职权范围（本《财务条例》和财务规则附件 B），我们同时签发了我们对国际民航组织 2018 年财务报表的详细审计报告。

重点事项

我们提请注意一个事实，即：财务状况报表显示为净资产负数（-5 780 万加元），主要是由于财务状况中认列的 1.51 亿加元的工作人员长期福利精算负债的影响造成的。我们的详细分析载于我们的报告中。管理层正在采取措施，并且向我们保证将监测这些措施的有效性。我们的意见不会因此事项有所改变。

2019 年 5 月 10 日，罗马



意大利审计院院长
安吉洛·布塞玛

会计报表的结构

1. 国际民航组织的财务报表依照《国际公共部门会计准则 1》（IPSAS 1）编制和列报，包括如下部分：
 - 财务状况报表（报表 I）— 2018 年 12 月 31 日的资产负债表，列出资产（分为流动资产和非流动资产）、负债（分为流动负债和非流动负债）和净资产，并与 2017 年 12 月 31 日的数字作对比；
 - 2018 年 12 月 31 日终止年度的财务执行情况报表（报表 II），列出盈余/亏损，并与 2017 年 12 月 31 日的数字作对比；
 - 2018 年 12 月 31 日终止年度的净资产变化报表（报表 III），显示净资产价值，包括该财年的盈余或亏损，含直接在净资产登账而未在财务执行情况报表登账的亏损；
 - 现金流量报表（报表 IV）：2018 年 12 月 31 日结账的现金流量报表，显示用于业务、投资和金融交易的现金和现金等价物的流入和流出以及财年终止时的资金总额；
 - 2018 年财政期预算和实际金额对比表（报表 V），仅限于经常方案普通基金，以及报表 V-A，即 2018 年 12 月 31 日终止年度的国际民航组织所有基金的预算和实际金额对比表；
 - 财务报表附注，提供有关会计政策、分部报告、公允列报所需的其他信息（作为本报告附注列出）。

2018 年财务状况报表

资产

2. 2018 年，国际民航组织资产总额为 4.369 亿加元，比 2017 年录得价值（4.905 亿加元）减少 5 360 万加元（-10.9%）。
3. 其中包括流动资产 4.255 亿加元，占总资产的 97.4%（2017 年流动资产为 4.815 亿加元，占总资产的 98.2%）；非流动资产 1 140 万加元，占总资产的 2.6%（2017 年非流动资产 900 万加元，占总资产的 1.8%）。

流动资产

4. 2018 年流动资产总额为 4.255 亿加元，比 2017 年减少 5 600 万加元（-11.6%）。所有主要小标题均有所减少：“现金和现金等价物”（-3 410 万加元）、“应收成员国费摊款”（-1 040 万加元）和“应收款和预付款”（-1 220 万加元）；另一方面，“库存”和“其他”略有增加，但总价值仅为 270 万加元）。流动资产的估值基础载于会计原则（附注 1）。

现金和现金等价物

5. 如第 4 段所述，小标题“现金和现金等价物”项下总额为 4.024 亿加元，比 2017 年的 4.365 亿加元减少 3 410 万加元（-7.8%）。其中包括截至 2018 年 12 月 31 日的银行现金和短期存款。如附注 2.1 所示，现金和现金等价物细目如下：

	2018 年	2017 年	百分比变化
银行现金	52.7	51.5	2.3%
定期存款	349.7	385.0	-9.2%
现金和现金等价物总额	402.4	436.5	-7.8%

6. 我们要求与国际民航组织有业务往来的所有银行和金融机构确认截至 2018 年 12 月 31 日的经常账户余额。
7. 和过去几年一样，我们未收到所有银行的直接确认。整体而言，在我们五年来的审计工作中，有几家银行从未对我们代表国际民航组织发出的确认函给出答复。尽管我们承认管理层已尽力帮助我们征求所有银行的答复，但确认函的答复率实在太低，这限制了我们在这方面的工作。
8. 此外，从统计上看，国际民航组织为海外地区办事处活动和项目管理开设的银行账户是与国际民航组织存在财务关系的第三方向我们提供答复较少的领域，因此，这增加了我们在这一领域的风险。财务处向我们报告称，它正在监测这一情况，并且正在采取措施，尽可能关闭了这些海外账户中的很多个账户，同时确保依然能够高效和安全地支付本地支出，或者通过网上银行直接管理来提高控制程度。我们将密切关注财务处所采取行动的有效性。

9. 我们对管理层提供的银行报表副本采取了替代程序；然而，值得一提的是，根据《国际审计准则》，这些替代程序为审计员提供的保证比不上直接从银行收到的确认函中的余额。
10. 此外，我们的标准确认函要求第三方向我们直接提供某些数据（例如，签字权、保险柜、抵押、投资等），如果我们没有直接从银行和金融机构收到这些数据，可能无法通过针对上述银行账户采取的标准替代程序向我们披露这些数据。
11. 在我们 2016 财年的报告中，我们就缺乏银行确认函的问题提出了一项建议（n.1/2016）。考虑到这个问题对于获得合理保障十分重要，且考虑到确认率的不高的事实，我们认为应重新提出这项建议。

建议 n.1

12. 考虑到财务报表中“现金和现金等价物”项下录得的金额在 2018 年 12 月 31 日达到 4.024 亿加元，占“总资产”的 90%以上，并主要由银行账户余额构成，还考虑到我们今年也没有收到大量外地预付款账户以及一些地区办事处账户的确认，由于银行确认对审计员鉴证的重要意义，我们重新提出我们的建议 n.1/2016，因此，我们建议管理层应该紧急：*i)* 大幅限制账户数量，使现有银行账户列表合理化，和 *ii)* 确定一个能促使银行在收请求时向审计员发送确认函的流程。

秘书长的建议和评论

建议被采纳。

另外五个银行账户计划于 2019 年关闭。我们将继续调查将一些外地办事处付款集中到总部的可能性，这将减少对这些预付款账户的需要。

我们将继续努力提高确认函的返回率，并将研究联合国系统的相关最佳做法。

更新在银行授权签字的名单

13. 根据我们对银行确认函的审计，和往年一样，我们发现总部管理层保存的授权签字名单与我们从银行收到的名单之间存在差异。由于并未收到全部确认，我们无法对签字者一事做出结论。
14. 我们承认，管理层在知道银行提交了过时名单时，及时采取了行动与银行沟通，以消除这种差异。
15. 出于上述理由，我们不能认为 2015 财年财务审计报告中涉及签名的建议“已完成”，而是仍在进行中（参见建议 1/2015 的落实情况，附件 1）。
16. 此外，国际民航组织为管理一个地区办事处的业务而在一家银行开设了一个经常账户，在对今年各银行提供的确认函进行审计的过程中，我们在该银行的确认函中发现了一些缺陷可能存在风险，应立即加以处理，管理层向我们保证，他们会立刻解决这一问题。

建议 n.2

17. 为了加强对由地区办事处和项目经理管理的海外账户的控制程度，我们建议管理层采取措施，从而实现总部对交易超过一定限额的海外账户进行直接控制。

秘书长的建议和评论

建议被采纳。

我们正与各地区办事处合作，推出电子银行业务，使出纳室能够实时进入账户。我们将继续尽可能地对外地办事处的付款进行集中。

总部和地区办事处的库存现金

18. 2018 年 12 月 31 日，国际民航组织总部的现金库存为 2 927.28 加元。各地区办事处合计现金库存为 4 983.01 加元。

提高库存现金报告的准确度

19. 我们的审计发现，小额现金和定额备用金账户负责人向总部呈报的月度报告中有一些不准确的地方，例如，缺漏签字、Agresso 账目错误（或未提及）等。总部的管理层立即改正了每一处不准确的地方。

应收成员国摊款

20. 从成员国应收的经常预算分摊会费包括：

- a) 当期摊款：12个月内的应收款（280万加元，2017年约为1 330万加元，减少78.6%），和
- b) 非当期摊款：自财务报表日期起12个月后的应收款（2018年约为600万加元，2017年为520万加元，增加了15%）。这包括经折减的长期会费。

当期应收款减少的原因是 2017 年底登记的主要捐款方提供了大量的应收款，并且最终全额支付，但在 2018 年底时这些捐款方都没有出现。

21. 我们分析了国际民航组织实行的应收款折减程序，审计未见重大问题。2018 年长期应收款累计折减总额 810 万加元，比 2017 年增加了 150 万加元。
22. 有些成员国签订了 10 年、15 年或 20 年内清偿欠款的协议。年底时，有 10 个这类协议（2017 年底时有 12 个），其中未履行支付的数量为 8 个。预计将有两份协议在 2019 年到期。
23. 欠款三年以上且无协议国家的数量为 16 个（2017 年为 14 个）。
24. 截至 2018 年 12 月 31 日（含 2018 年）未缴纳会费总额为 1 760 万加元（其中包括美元摊款部分因美元兑加元汇率造成的 180 万加元），牵涉 54 个成员国和前南斯拉夫社会主义共和国。2017 年 12 月 31 日的未缴纳总额为 2 570 万加元（其中 70 万加元因汇率所致），涉及 56 个成员国。

25. 对长期应收摊款的数额（2018 年底总额为 1 410 万加元）开展折减操作（按 2.25% 的加拿大长期债券利率），得到的数额为 810 万加元。折减后的数额比 2017 年高 150 万加元。因此，就这些长期应收款登记的账户价值为 600 万加元。

应收款、预付款和其他流动资产

26. 应收款和预付款包括：a) 流动资产（2018 年为 1 750 万加元，较 2017 年减少 41.1%），和 b) 非流动资产（2018 年为 40 万加元，与 2017 年大致相等）。
27. 流动资产占总资产的 4.0%，2017 年约占 6.0%。如附注 2.3 所述，它是职员的预付款、来自联合国机构的应收款，以及出版物销售、向代表团出租会议室和场地等创收活动产生的应收款项。
28. 在 2018 年资产负债表最后“其他”项下，显示金额为 220 万加元，比 2017 年有所增加（170 万加元，增长 27.5%）。管理层在附注 2.3 中报告了这些数额的细目。

库存

29. 2018 年底，与出版物、纪念品、免税品和供应品有关的条目所录净值为 55 万加元，比 2017 年的净值 38 万加元增加了 17 万加元（+44.2%）。库存细目详见附注 2.4，财务报表所录价值涉及出版物（2018 年为 37 万加元）和小卖部（18 万加元）。
30. 我们获得并核对了物品清单。并对库存记录物品抽样进行实物存量检查。
31. 我们承认管理层在记录和核对产品变化方面做出的努力。尽管如此，在我们的审计过程中，与去年一样，我们注意到在记录和更新实际数量的准确性方面存在有限的弱点。但是，没有发现在截止日期（2018 年 12 月 31 日）能够对账户造成影响的重大问题。

非流动资产

32. 截至 2018 年 12 月 31 日，非流动资产总额为 1 140 万加元，与 2017 年相比增加了 240 万加元。非流动资产的估价基础由会计政策给出（附注 1）。

33. 这一标题包括：a) “财产、厂房和设备”，金额 440 万加元，占非流动资产总额的 38.4%（2017 年为 280 万加元，占非流动资产总额的 30.8%）；b) “应收成员国摊款”，金额 600 万加元（约占非流动资产的 52.2%）；c) “应收款和预付款”，总额 40 万加元（见第 26 段）；d) “无形资产”，金额 70 万加元，约占非流动资产总额的 6.1%。上述款项分别在附注 2.5、2.2、2.3 和 2.6 中做了说明。

财产、厂房和设备

34. “财产、厂房和设备”项下显示价值为 440 万加元，它是 2018 年 12 月 31 日“家具和固件”、信息技术设备、办公设备、机动车辆、租赁项目改善、机器的资本化成本的净值（2017 年为 280 万加元）。该年购置物品金额为 220 万加元，折旧总额 60 万加元；与折旧有关的数值可在财务执行情况报表下查询。管理层的详细细目和说明见附注 2.5。

无形资产

35. 2018 年，无形资产金额为 70 万加元，比 2017 年大致相等；有关折旧的数值在财务执行情况报表中记述。细目说明见附注 2.6。

负债

36. 2018 年，负债总额为 4.947 亿加元，与 2017 年记入的价值相比（5.562 亿加元），减少 6 150 万加元（-11.1%）。这些负债包括：
- a) 流动负债 3.437 亿加元，占负债总额的 69.5%（2017 年总额 4.095 亿加元，占负债的 73.6%），和
 - b) 非流动负债 1.51 亿加元，仅包含与在职员工福利有关的精算负债，占负债总额的 30.5%（2017 年，非流动负债约占负债总额 1.467 亿加元 的 26.4%）。

流动负债

37. 如上文所述，2018 年流动负债总额为 3.437 亿加元，比 2017 年（4.095 亿加元）减少 6 580 万加元（-16.1%），其组成如下：
- a) 2018 年“预收款”总计 3.049 亿加元（2017 年为 3.72 亿加元，减少 18%）。这些约占流动负债的 88.7%，占负债总额的 61.6%，主要都是提供给技术合作项目的自愿捐款（2018 年，2.746 亿加元）。预收款的估值基础载于主要会计原则（附注 1）。管理层提供的这些款额的细目载于附注 2.8。
 - b) “应付账款和应计负债”2018 年为 2 920 万加元（2017 年为 2 840 万加元，增长 2.8%），占流动负债 8.5%。管理层的说明见附注 2.9。
 - c) “职工福利”记入 790 万加元，比 2017 年（760 万加元）增加 30 万加元（+4.0%）。参见下文专门段落做进一步审议。
 - d) “缔约国政府/服务提供国政府的贷记额”为 160 万加元，占流动负债的 0.5 %（2017 年为 0.3%）。

非流动负债

38. 总的非流动负债仅与“职工福利”有关；2018 年，非流动负债为 1.510 万加元，比 2017 年（1.467 亿加元）增加 430 万加元（2.9%）。非流动负债的估值基础载于附注 2.10。此外，依照《国际公共部门会计准则》，管理层在附注 2.10.2 中提供了针对趋势假设的敏感性分析。

职工福利

39. 职工福利在财务报表记入“流动负债”项下 790 万加元和记入“非流动负债”项下 1.510 万加元，总结列表如下。负债（流动和非流动）总共增加 460 万加元。

负债	年（百万加元）		变化 2018-17	
	2018年	2017年	百万加元	%
流动	7.94	7.64	0.30	3.9%
非流动	151.00	146.69	4.31	2.9%
合计	158.94	154.33	4.61	3.0%
构成				
退休后计划（离职后健康保险）	133.57	129.33	4.24	3.3%
服务终止 — 年假	8.99	8.60	0.39	4.5%
服务终止 — 离职回国补助金	14.22	14.20	0.02	0.1%
国际专家的其他职工福利	2.16	2.20	-0.04	-1.8%
合计	158.94	154.33		

40. 管理层在附注 2.10 中解释了这些负债的总体增加情况以及披露信息，非流动负债的估值基础载于会计政策（附注 1，第 29 至 32 段）。

离职后健康保险、假期和补助金等有关福利造成的负债

41. 如上表所示，负债增加几乎完全是因为“离职后健康保险（ASHI）”增加（420 万加元），而在 2018 年底，其他小标题与 2017 年相比仅略有增加。这些负债源于精算损益，是由管理层选用的精算师（AON Hewitt）依据管理层在附注 2.10.4 报告的精算假设而计算的。
42. 这些假设考虑的因素包括：加拿大政府长期债券贴现率及截至 2018 年 12 月 31 日的收益率（2.25%，2017 年也是 2.40%），以及美元和加元的汇率（2018 年 1.00:1.365，2017 年 1.00:1.26）。依照《国际公共部门会计准则 39》，管理层在附注 2.10.2 的第 95 段中披露了与贴现率有关的敏感性分析。
43. 应注意，除了将退休年龄由 62 岁提高到 65 岁（自 2019 年 1 月 1 日起生效）之外，目前尚未采用任何其他结构性措施来减少精算负债的供资短缺。我们在附件 1 中的跟进分析中考虑了这一点。
44. 同样，我们必须参考我们在 2016 年向理事会提交的关于国际民航组织管理层减少离职后健康保险负债措施的有效性的执行情况审计报告。根据国际民航组织所选精算师的研究并辅以我们精算师所做的分析，我们论述了长期来说可能妨碍离职后健康保险负债缩减措施有效性的若干问题，并提出了我们认为不影响既得权利的三项建议。

45. 具体而言，第一项建议涉及按薪资或退休金比例缴纳保险费，而不与职务（专业类或一般事务类）挂钩的可能性。第二项建议考虑到退休人员（由国际民航组织预算支付的）世界范围健康保险非常昂贵，而且与服务需要无关，因此合乎逻辑的是国际民航组织仅保证居住国的保险。
46. 这两项建议被管理层视为已完成，原因是“这两个选项受到国际民航组织职工协会和退休人员代表组织（CAFICS 和 FAFICS）的强烈反对，因为其影响到本组织与参与者之间健康保险费的分摊比例。在职人员和退休人员代表认为这是在国际民航组织就业所附带之福利，并抱有未来不变的预期。这一立场提交理事会第 208 届会议后理事会注意到了。”但是，我们认为这些建议仍然处于“进行中”（见附件 1）。
47. 唯一被本组织接受的建议是与所谓“选择退出”的激励措施相关的建议。但由于这一措施只有少量影响，因此我们建议（2016 财年的报告所载建议 n.7/2016），一旦采用“国际民航组织当前考虑的措施”，即进行一次新的精算研究，以评估精算负债是否以及何时会影响国际民航组织持续运营的能力。
48. 该建议被接受，但是在落实我们先前提出的建议期间，管理层称“选择退出”激励措施“尚未得到国际民航组织大多数工作人员和退休人员的接受”，因此，不会实施这项建议。

国际民航组织的净资产负值受到精算负债的高度影响

49. 下表显示了我们作为国际民航组织外部审计员任务期即 2014-2018 年财务报表期间的非流动负债的趋势；我们还参考了 2013 年的数据

		财务报表（单位：百万加元）				
年份	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
非流动负债	103.0	147.5	149.1	142.4	146.7	151.0
净资产	-58.7	-92.3	-87.3	-67.5	-65.7	-57.8

50. 上表明确显示，首先，退休年龄的提高对精算假设造成影响，但我们的精算师在重新计算中强调其影响不大，且仅在短期内造成影响（见我们 2016 财年报告的第 64 段）。另一方面，我们还能看到，尽管为负数的净资产减少，但非流动负债仍然增加。
51. 2018 年，非流动负债（1.510 亿加元）总额点负债总额（4.947 亿加元）的 30.5%，并且对国际民航组织的净资产产生重大影响。此外，我们还认为，国际民航组织财务报表的数额在很大程度上受到技术合作局交易的影响；因此，如果我们仅在经常方案范围内考虑精算负债，那么造成的影响会更加相关。
52. 实际上，按照附注 5.2（分部报告）的结果，国际民航组织的总资产为 4.369 亿加元，其中 2.852 亿加元来自“技术合作项目活动”，经常活动总资产为 1.534 亿加元。负债总额为 4.947 亿加元，其中 2.851 亿加元由“技术合作项目活动”组成，经常活动负债总额为 2.113 亿加元。这意味着，在国际民航组织财务报表中，技术合作局的活动或多或少具有中立性；这也意味着国际民航组织净资产的负值完全由经常方案组成。
53. 我们知道联合国秘书长在其报告 A/73/662 中建议采取以下行动：
- a) “维持对 2022 年 1 月 1 日前招聘的工作人员实行的联合国离职后健康保险负债供资的现收现付办法；
 - b) 对 2022 年 1 月 1 日起征聘的官员采取以下负债供资办法，将总薪金的 5.35% 计入薪金账户并设立专项财政准备金”。

54. 还应考虑到的是，正如报告 A/73/662 明确说明的那样（“关于离职后健康保险负债供资的建议仅适用于联合国秘书处”），这些行动目前仅适用于联合国秘书处。
55. 如果我们能想象在国际民航组织采用类似的规定，即使将其视为积极措施，我们也必须认识到，在名义增长为零的情况下（比如国际民航组织），在分析这类规定可能造成怎样的影响时，特别是短期和中期影响，应结合在征聘新员工方面的实际可能性。
56. 理事会和大会必须注意这种观点，然后再考虑为国际民航组织制定一项供资战略，以便体现联合国秘书处已经采取的战略。事实上，联合国秘书长建议采取的行动正是基于为此目的开展的具体精算研究。
57. 在对落实我们的建议 n.3/2014 的情况进行充分的精算研究之后。国际民航组织采取了一些措施，例如，提高了征聘年龄及其他次要措施，对离职后健康保险负债的供资只产生有限的影响。没有采纳额外措施来减少供资不足的情况（见上文第 46 至第 48 段）。为此，我们认为，应由另一项精算研究对任何其他可能采取的措施进行评估，从而分析得出真正能够对国际民航组织财务报表产生的影响，包括在短期、中期和长期情景下产生的影响。

建议 n.3

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

秘书长的建议和评论

建议被部分采纳。今后新的供资战略取决于实际可用资金的情况。只有表明有足够资金可供使用时，国际民航组织才能通过新的精算研究对任何潜在的措施进行评估。

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

60. 关于这一方面，我们还回顾了我们的第一份财务审计报告（2014 财年）第 53 段（和下表），其中考虑到了减少供资不足现象可能存在的五个驱动因素。该段和下表内容如下：

53. 我们认为，补救措施是必要的；我们观察到，主要存在五个为负债提供资金的“驱动因素”，从而抵消为负的净资产：

驱动因素的类型	发起	决定范围
为负债提供资金的驱动因素：		
1) 提高成员国摊款额度		理事会
2) 通过削减与人事和业务相关的支出，增加内部节余，并且通过供资工具进行传递；	管理层	理事会 预算节余的处置由理事会和大会根据《财务条例》第 6.2 条决定
3) 提高除经常预算以外的其他收入的水平	管理层	理事会 本组织需要理事会核准将增加的收入用于对离职后健康保险的供资
管理负债的驱动因素：		
4) 提高工作人员对健康保险计划的缴款水平	管理层	秘书长关于健康和人寿保险委员会。
5) 降低当前健康保险计划保证的福利水平	管理层	秘书长关于健康和人寿保险委员会。

61. 关于我们先前 2014 财年报告的这一部分，需要指出的是，我们还提出了建议 n.2 和提议 n.4，内容如下：

建议 n.2

54. 由于需要补救措施，理事会可考虑这些驱动因素：第一个驱动因素根本不属于管理层职责范围，因此，我们建议管理层依其职权，与理事会讨论其他驱动因素。

提议 n.4

56. 鉴于需要补救措施，我们建议管理层预先全面确定一组驱动因素和次要驱动因素，以确定其中哪些更适合长期解决资金不足问题。

62. 我们认为建议 n.2 仍在落实当中，而且我们对它进行了回顾；去年，我们认为提议 n.4 “已完成”，因为发布了上文提及的建议 n.7/2016；实际上，由于这项最新建议已经无法“按原样”执行（见上文第 48 段），因此，即使将其视为“已完成”，其实质性内容也已经包含在新的建议 n.3 当中。

63. 五年后，按目前状况，我们的意见仍然有效，我们第一份报告中的第 62 段内容如下：

62. 我们提请理事会注意，审议第 52 段提及的前三个驱动因素，以及这些驱动因素将会对“充分精算研究”的结果造成怎样的影响；此项研究将向理事会提供相关信息，告知理事会哪种情景最合适确保离职后健康保险的财务健康，以及尽可能在最低程度上影响机构的核心活动。（另见关于这方面的建议 n.2）。

根据国际民航组织的假设，负债数值基本正确

64. 精算假设的选取完全是管理层的责任。关于财务报表的审计，外部审计员检查它们的合理性和与《国际公共部门会计准则 39》以及以前数年的一致性，并验证这些报表。
65. 我们的精算师团队对有关 2018 年的一些关键假设进行审查，并与管理层讨论了这些关键假设。我们发现这些假设符合经济趋势和增长率，也和我们审计时在国际民航组织可获取的数据相一致，我们验证了这些假设。

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

净资产

68. 净资产由本组织年度终止时的累积亏损和准备金组成。2018 年，净资产导致负值-5 780 万加元，比 2017 年的-6 570 万加元增加 790 万加元（12%）。请参见第 62 段的解释。
69. 在财务运行报告的各份报表和附注中对净资产的所有变动作了解释，特别是：
- a) 报表 II — “财务执行情况报表”，显示这一期间的盈余（760 万加元）；
 - b) 报表 III — “净资产变化报表”，分别列出各项变动；
 - c) 附注 2.12，管理层披露了准备金的组成详情。

2018 年财务执行情况报表

70. 该表以前后一致的方式分类、披露和列报国际民航组织的收入和支出，以解释该年的净亏损或盈余。这一期间的结果是盈余 760 万加元。

收入

71. 收入总额为 3.215 亿加元，比 2017 年（2.724 亿加元）增加 4 910 万加元（18%），其组成如下：
- a) 2018 年“项目协议捐款”记入 1.694 亿加元，占收入总额的 52.7%；比 2017 年（1.304 亿加元）增加 30%；
 - b) 2018 年“分摊会费”记入 9 840 万加元，占收入总额的 30.6%，比 2017 年（1.010 亿加元）减少 2.6%；

- c) 2018 年“其他创收活动”记入 2 550 万加元，占收入总额的 7.9%；比 2017 年（2 250 万加元）增加 13.7% ；
- d) 2018 年“其他自愿捐款”记入 1 450 万加元（占收入总额的 4.5%），比 2017 年（1 330 万加元）增加 9.4%；
- e) 2018 年“行政管理费收入”和“其他收入”合并记入 1 360 万加元（占收入总额的 4.2%），比 2017 年（520 万加元）增加 157.3% 。

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

支出

73. 支出总额为 3.139 亿加元，比 2017 年（2.712 亿加元）增加 4 270 万加元（15.8%）。其组成如下：

- a) 2018 年“工作人员薪资和职工福利”记入 1.736 亿加元，占支出总额的 55.3%；比 2017 年（1.743 亿加元）减少 0.4%；
- b) 2018 年“供应品、消耗品和其他”记入 1.014 亿加元，占支出总额的 32.3%，比 2017 年（5 330 万加元）增加 90.2%；
- c) 2018 年“一般运营支出”记入 1 790 万加元，占支出总额的 5.7%；与 2017 年数额相等；
- d) 2018 年“差旅费”记入 1 570 万加元，占支出总额的 5.0%；比 2017 年（1 530 万加元）增加 2.6%；
- e) 2018 年“会议、培训和其他开支”合计 540 万加元，（占支出总额的 1.7%）；比 2017 年（1 040 万加元）减少 48%。

采购

74. 为国际民航组织总部及其地区办事处进行的采购是预算中支出的一部分，在上一段得到分析，并以“供应品、消耗品和其他”、“一般运营支出”、“会议”和“培训”入账。

《财务条例》和财务细则中缺少“关键准则”

75. 2019 年（2 月至 3 月），我们对关于“国际民航组织采购服务的效率和有效性”的特别报告开展了执行情况审计，该报告于 2019 年 3 月 28 日获得我室核准。
76. 我们在此报告中提出了六项建议，这些建议还涉及到采购职能本身在结构方面存在的某些弱点，秘书长基本上表示同意。
77. 除特别报告所提建议之外，我们在审计过程中发现，《国际民航组织财务条例》并未包含有关采购的一般性原则。
78. 联合国系统中的采购一般由联合国各个组织既定的《财务条例和细则》管辖。
79. 联合国各组织范围内的一般惯例是由每个组织既定的《财务条例和细则》管辖各自的采购框架，其中可能存在细节方面的差异。不同的《条例和细则》通常也会转化为不同的成套采购政策、程序和做法，具体针对每个组织及其任务授权。
80. 《财务条例和细则》为开展采购工作的行政背景提供框架。《财务条例和细则》通常对采购的关键准则、采购工具和评价的类型以及竞标的首要地位做出明确规定，同时认识到某些情况可能并不符合本组织最大利益。
81. 《财务条例和细则》通常明确规定通过竞标选择的原则。此外还指出在某些情况下，出于对组织利益的考虑，可能存在放弃竞争性投标程序而采用直接订立合同的正当理由，前提是有明确的证据能够证明投标不是一项有效的解决办法，以此印证上述做法的正当性。

建议 n.4

82. 我们在审计期间注意到，《国际民航组织财务条例》（第十六版—2017 年）没有提到任何采购规则和原则，因此，我们建议对其作出修正，从而使其符合联合国的最佳做法从而使其符合联合国的最佳做法

秘书长的建议和评论

建议被部分采纳。

现有《国际民航组织采购守则》已详细说明了应该遵循的一般采购原则和准则，秘书处认为，将相同的信息纳入《国际民航组织财务条例》将是一种工作重复。不同的联合国机构在是否将采购相关信息纳入《财务细则和条例》方面有不同的做法，在哪种做法是最好的问题上没有共识。

秘书处计划在下一个三年期对《财务条例》进行一次全面审查。作为本次审查的一部分，秘书处将在考虑到联合国做法的情况下，对是否需要反映以及反映《财务细则和条例》中的采购原则和准则的最佳方式进行评估。

国际民航组织对单一来源的使用情况

83. 目前，根据《国际民航组织采购守则》第 1.5 条，国际民航组织的采购职能已经分派给技术合作局局长。
84. 采购科负责购买设备、货物和服务，以期满足技术合作项目以及国际民航组织及其地区办事处的所有采购要求。
85. 自 2015 年以来，技术合作局的采购总额为 2.9367 亿美元。其中 8 284 万美元（28%）来自单一来源合同，各国订立这些合同的理由在于需要根据《国际民航组织采购守则》第 6 条第 6 款 c)项规定达到标准化或与其他设备兼容。应指出的是，单一来源在国际民航组织呈下降趋势，2018 年仅占技术合作局所有采购量的 12%。
86. 关于技术合作项目采购的内部审计报告（IA/2018/3）已经指出，对标准化或兼容性的需要是采用单一来源采购合法的正当基础。
87. 然而，如果在经过竞争性程序（或基于单一来源）之后授予合同之后，针对同一供应商又签订了多份以单一来源为基础的合同，而且对数额或期限都没有设限，那么供应商之间的竞争会受到限制，从而构成较高的风险。这种做法可能会造成对基于单一来源的合同的滥用，继而造成垄断状况的出现，即便市场上还有其他供应商存在。

建议 n.5

88. 为了避免发生垄断和规避竞争性程序的风险，我们建议，如果采购的请购人提交单一来源申请，则应证实基于对标准化和兼容性的需要的例外情况，从而确认单一来源采购是适当且合理的，即说明在需要达到标准化的情况下，只有一个供应商或供货商符合条件。在针对同一供应商的例外情况下，采购科还应考虑到设备的寿命周期。

秘书长的建议和评论

建议被采纳。

国际民航组织采购程序

89. 根据《国际民航组织采购守则》第 1.3 条，应制定详细的采购程序并将其纳入《采购程序手册》。

90. 我们在审计过程中注意到，采购程序已在执行，但还没有被纳入《采购程序手册》。

建议 n.1

91. 因此，我们提议根据《国际民航组织采购守则》第 1.3 条的规定，将现行的采购程序纳入《采购程序手册》。

秘书长的建议和评论

提议被采纳。当前详细的采购程序确实确定了履行采购职能和满足《国际民航组织采购守则》需要遵守的所有程序性要求。它们目前按照 ISO 9001:2015 结构分类，并且与《国际民航组织采购守则》建有链接，并且已被整理成册。

人事

92. 我们抽样查验了总部、地区办事处和外勤各类人员（一般事务和专业类）的薪金单，参较当前报酬方案核实了薪金单中金额的准确性，并通过人事档案查找获得任何津贴的证据。我们的实质性查验未发现任何错误或重大问题，因此，可以合理确信记入各账目的数值是正确的。
93. 关于专业职类的薪金单，去年提出了更新要求，以记录自 2017 年 1 月 1 日起采用的新的 13 职档国际专业人员工资结构。我们已经确认，对于工资超出统一薪级表中最高值的 P1 至 P4 级职员中新增级别（PP1 和 PP2）已于 2018 年在系统中推行。
94. 在过去几年里，我们重点关注与人事管理有关的三个问题，即薪资职能的集中化、人事规则的协调统一过程和人事档案数字化。2018 年 8 月，行政管理局在法律和对外关系局的建议下向秘书长提交了关于协调统一人事规则的分析。
95. 我们得到了上述协调统一提案在 2018 年 11 月的版本，以及比较《国际民航组织服务守则》、《国际民航组织工作人员细则》与《外勤人员细则》及其相互之间持续存在的差异的 Excel 文档。由于情况不同，已经证实这类差异中大多数是合理的（例如，试用期较短、没有离职后健康保险等）。
96. 关于“征聘激励措施”，我们对新的细则进行了检查，以确保其符合涉及到的所有原则和最佳做法。我们承认，目前的细则 3.9 对承认秘书长的权威做出了规定，并且满足我们的要求。
97. 我们认为，鉴于国家项目人员的征聘工作从本质上讲具有很高的风险，因此需要给予其最大的关注。虽然我们承认在加强技术合作局对国家人员征聘进程的监督方面所作的努力，但我们仍然希望能以非常有效的方式维持这种监督。
98. 集中化的人力资源和技术合作局对工作人员的管理之间的协调虽然还没有正式确定，但目前已经生效，而且没有在正常情况下显露出相关弱点。

分部报告

99. 2018 年财务报表附注 5 提供了分部报告。作出这种分部划分的目的是为了披露财务状况和财务执行情况并将支出直接记入相关分部。这种方法也主要按分部，即经常活动和技术合作项目分配支出和收入。

2018 年 12 月 31 日终止年度的净资产变化表

100. 报表 III “净资产变化表”显示年内的资产变化情况，2018 年 12 月 31 日出现-5 780 万加元的负余额。负净资产情况的改善是精算盈余变化和年度结余的结果。

101. 我们对负净资产的审计结论在有关“职工福利”的段落做了说明。

现金流量报表

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

103. 2018 年，国际民航组织所报来自业务活动的净现金流入为-3 740 万加元，但 2017 年（4 060 万加元）为正数。产生这一价值的主要原因在于预收款减少；附注 2.8 的细目显示，“提供给技术合作项目的自愿捐款”减少：这表明年底收到的捐款与支出的关联性降低。另请参考上文第 37 段，a)分段。

104. 来自投资活动净现金流入（560 万加元）比较 2017 年为正数，原因是利息收益增加而财产、厂房和设备 and 无形资产的购置减少。

105. 2018 年现金和现金等价物净额减少 3 410 万加元。我们抽样核查了一些账户的原始账目。结果显示所有抽样核查的交易都有佐证文件妥为证明。因此，现金流量报表得到核实和确认。

预算和实际收支对照表

106. 报表 V “2018 年 12 月 31 日终止年度的预算与实际收支对照表”，按《国际公共部门会计准则 24》提供，该准则要求将执行预算本身产生的这种对照列入财务报表。该准则还设想披露预算和实际收支之间发生重大差异的理由。关于报表 V 的进一步细节见附注 4。
107. 根据上文所述（见第 1 段倒数第二个项目符号），因实施我们关于 2016 财年的建议 n.15，财务报表包含了报表 V-A，其中也显示了在“经常活动”下报告的各项基金和公开发布的预算（行政和业务服务费用基金）。

先前建议和提议的落实情况

108. 按惯例，我们的长格式报告的结尾部分是落实情况表（附件 1 和 2），其中介绍了我们以前在财务报告和特别报告中提出的各项建议和提议的落实情况。
- 109 尽管我们感谢管理层的合作，但我们提醒一下，落实情况只能由外部审计员评估；当然，评估结果经过讨论，也完全透明地给管理层看过。
110. 今年评估为“已完成”的建议不会再列入明年的审计报告中，除非需要每年的落实情况。

附件 1 — 我们在先前报告中所提建议的落实情况

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
建议 1/2017	为了加强对现金和问责性的控制，我们建议，管理层通过月度对账流程提供证据，证明外勤地和地区办事处的现金库存得到控制并具备相关的证明文件，同时强调报告编制人和负责人双签名的重要性。	接受建议。资金科目前有一个检查清单，每次处理现金账本时使用。我们将更新该清单，以反映双签名的要求。此外，我们将增加一列，显示是否已与技术合作局联络，对某些支出的性质予以澄清。目前，向技术合作局发送邮件是一个正式做法，但这一程序没有包含在现有的检查清单中。现在正在更新检查清单，该清单将由审批官员签署并附在月度银行对账调节单之后。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 新的标准化报告从 2018 年 9 月起开始执行。每个月向总部寄送一次本报告，同时寄送的还有新的现金账本核对清单，其中指出需要两个人签字。所有的技术合作项目都落实了这项要求。	已完成
建议 2/2017	因此，我们建议，为了避免可能的利益冲突，行政管理局局长不应直接或间接地同时负责资产的购置及其处置/注销。	接受建议。本组织将努力寻找合适的解决方案，以遵循职责分离的要求，由此，行政管理局会议、安保和一般事务科仍然负责行政资产的购置，资产的处置/注销则由行政管理局之外的部门负责。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 鉴于会议、安保和一般事务科开展所有建筑采购工作，而政策、薪金、统计和行政权力科负责这些资产的注销，有人提议将政策、薪金、统计和行政权力科重新安置在远离会议、安保和一般事务科的部门中。虽然行政管理局对其所有部门的管理工作都加以监督，但并不涉及任何对资产的直接采购。由于在行政管理局之外，没有哪个合适部门能恰当地履行日常职责，行政管理局建议将财产控制从会议、安保和一般事务科中移出以落实职责分离的建议，使所有注销工作在一个独立单位开展。	已完成
建议 3/2017	为了正确地列报与计算精算负债有关的所有支出，并更好地了解计算涉及的不同费用，我们建议，管理层未来在根据新的《国际公共部门会计准则 39》发布精算报告时，应将行政管理费和其他成本分开列报，清晰标明各自的增长率。	接受建议。2018 年秋季，我们将要求我们的精算师在 2018 年精算估值中将医疗成本中的行政管理费单独披露，标明各自的增长率。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 要求精算师（AON）单独披露医疗成本中的行政管理费，标明各自的增长率。AON 接受了我们的要求，并在其 2018 年精算评估中加以确认。	已完成

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
建议 4/2017	我们建议，在收到单一来源采购要求时，采购科或关于该事务的其它独立专家应检查，为在单一来源采购基础上获得供应品而提供的理由是否符合国际民航组织采购守则第 6.6 条的规定。	接受建议。所有 10 000 加元以上的采购，采购科（PRO）应核实单一来源采购要求是否符合国际民航组织采购守则第 6.6 条的规定。对于 10 000 元以下的采购，拨款持有人负责遵循采购守则。对所有 10 000 元以下的单一来源采购，采购科应向秘书长（SG）提供一份年度报告。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 每年都将向秘书长提供报告。	已完成
建议 5/2017	我们发现，与信息和技术有关的采购没有与信息和技术科（ICT）定期磋商，因此我们建议，国际民航组织应采用一项程序，在进行此类采购时与信息和技术科磋商。	接受建议。行政管理局应制定并向秘书长办公室提议一个流程，使所有拨款持有人在信息与通信技术有关的采购之前与信息和技术科协作。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 采购科正在征聘一名信息技术专家帮助采购科处理与信息和技术相关的物项。	进行中
建议 6/2017	与评估和内部审计办公室的做法一样，我们建议，如果出现直接采购订单，供应商应签署声明表明其遵守联合国供应商行为准则中规定的各项原则。	接受建议。采购科将编制一份新表格，其中包括针对所有直接采购订单的这项要求。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 拟于 2019 年 9 月完成。对直接采购订单表格作出修订以纳入此项要求。	已完成
建议 7/2017	尽管我们确认，P1 至 P4 信息没有更新并不影响账目的可靠性，但我们建议改正那些目前不反映相关职员职类和职档的薪金单。	接受建议，将采取行动，根据新的国际专业人员工资结构反映薪金职档。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 自 2018 年 4 月起对薪金单作出修订，从而根据新的国际专业人员工资结构反映薪金职档。	已完成
建议 8/2017	如果一个一般事务人员要求支付加班费，那么为了避免因预算资源不足而无法为经批准的加班工作支付加班费导致的法律纠纷，我们建议，管理层考虑重新审查《工作人员细则》第 105.3 条，其中特别提到加班限度，和以付费或补假的形式对已完成的加班工作给予补偿。	接受建议。管理层承诺审查《工作人员细则》第 105.3 条。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 行政管理局/政策、组织和工作人员发展科正在审查加班模式以便提出建议，修订当前工作人员细则和相关程序。考虑到这将引发一项关于确定加班模式的深入研究，并可能需要推行包括轮班在内的新的工作安排，而不仅是调整目前关于加班的状况，因此，请求将此项工作的截止日期从 2019 年 3 月 31 日延后至 2019 年 6 月 30 日。	进行中

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
建议 9/2017	通过应付账款支付的薪资 我们建议法律事务和对外关系局与财务处磋商之后，对所采用的程序是否可取和正确提供法律意见。	接受建议，管理层同意从法律事务和对外关系局获得法律意见。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 法律和对外关系局于 2018 年 8 月 29 日提供了关于拉美民航会薪资问题的咨询意见。法律和对外关系局认为国际民航组织的财务资产没有受到威胁，因为向 Ospina 先生支付的数额 (1) 基于拉美民航会主席明文提交的书面请求，(2) 资金由拉美民航会提供，(3) 国际民航组织已与拉美民航会实行了免受损害协定。事实上，该人与国际民航组织并不存在合同关系，但这无法否认上文提到的几点问题。	已完成
建议 1 关于外方协定的审计报告	评估和内部审计办公室的 EVA/2015/1 号评估报告题为“外部利益攸关方对国际民航组织的看法的评估报告”，该报告发布于 2015 年 10 月 6 日，在此之后，理事会在 2017 年批准了经修订的国际民航组织外方互动政策 (C-DEC 210/10)。鉴于该报告所分析问题的相关性，我们建议评估和内部审计办公室评估是否需要在未来的工作计划中纳入对第三方风险管理的审计，同时考虑到国际民航组织外方互动政策 (C-DEC 210/10)。	接受建议，并发表以下评论。 审计小组将以下问题作为其开展评估的基础：是否存在有效且高效的程序来实施外方互动政策，以及这些程序在减缓风险方面是否有效？ 如果没有深入审查政策本身，那么回应上述问题的任何尝试都是不完整的，因为政策中的一些重要规定也构成“程序”，而政策和程序以及外方合作委员会 (CCEP) 开展的工作都将对外方互动的落实造成影响。 因此，秘书处认为必须强调下列问题： a) 国际民航组织提出的外方互动的风险评估与风险管理的核心，是外方互动政策和外方合作委员会的工作方式。政策规定了选择潜在伙伴的标准，选择的基础是建立的伙伴关系必须符合政策所载指导原则，其中包括：需要客观地选择伙伴；确保平等的机会和获得；履行应尽义务和开展风险评估等。此外，政策文件还载有一些实用指南，涉及处理并向外方合作委员会寄送协议草	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 评估和内部审计办公室已在 2020 年的拟议工作计划中纳入了对第三方风险管理的审计。参阅 C-WP/14816 号文件。	已完成

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
		<p>案，利用内部机制确保其他所涉局/办公室的适当同行审查，从而确保顾忌并减缓所有风险；</p> <p>b) 除政策声明外，政策文件也确立了程序，比如在寄送外方合作委员会之前先对提案进行内部协调，从而确保符合内部组织细则和条例。这些程序还包括由法律和外部关系局开展的审查，根据政策，不仅提供法律咨询意见，还就豁免和例外情况作出决定。反过来，由外方合作委员会在政策的基础上检查最终提案，并就适当的签字权提出建议；</p> <p>c) 外方合作委员会的工作方式包括每周一次的面对面会议（或根据需要举行），自该委员会创立之初便采用了这一标准惯例。委员会对每项提案的实质审查和审议都是全面且深入的，除其它外，尤其关注每项案例如何遵守政策规定的指南和标准。代表发起局/办公室的秘书处官员介绍每项提案，然后进入问答环节。在此期间审查的事项包括伙伴选择标准、利益冲突、风险（财务、声誉等方面）、国际民航组织的获益情况等，目的是满足委员会的要求，使拟议的伙伴关系符合政策，并充分应对所有问题。此后，外方合作委员会就伙伴关系的性质作出决定，即分为“行政”或“非行政”伙伴关系，并提出建议，是否应由理事会主席或秘书长签署一份特别协议；和</p>		

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
		<p>d) 在政策规定的某些条件下（第 4.2 段和附录 A），考虑到需要确保高效进程的开展，有可能免除外方合作委员会的审查，同时关注经观察风险似乎更高的协议/伙伴关系。这种认识是基于理事会第 210 届会议的讨论得出的，即随着委员会的经验愈发丰富，同时考虑到已吸取的经验教训，可以免除外方合作委员会审查进程的协议类型有可能越来越多。其中可能包括与联合国其他机构以及与其他政府间组织达成的协议，随之建立的伙伴关系所涉风险低于与行业建立的伙伴关系。然而，如今的现实似乎并非如此。例如，2018 年年初，国际民航组织与开发署之间关于租用国际民航组织位于达卡的地区办事处办公场所的意向书就需要接受彻底的外方合作委员会审查，因为政策没有规定与联合国机构之间的伙伴关系（除非与工作人员调任相关）所涉风险“较低”，并可以因此免除附录 A 所载额外的外方合作委员会审查。</p> <p>秘书处认为，根据上文所述，政策所载原则和程序并不属于审计范围之内，而忽视这些要素有可能弱化对国际民航组织外方互动框架的效率和有效性的全面考虑，而我们认为这都是需要加以考虑的关键问题。同样的原因也可以解释为</p>		

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
		<p>什么没有接受以及部分接受下文所载的其他一些建议，因为我们认为，国际民航组织对第三方风险管理的评估应包括对政策本身有效性和外方合作委员会工作方式的深入审查，同时还要考虑到联合国组织的最佳做法。</p> <p>目前，组织正在开展工作以编制符合国际民航组织外方互动政策的全面的伙伴关系指导框架。其中包括一个全组织数据库，向 GSI 提供的关于“与第三方实体的合作协议提案”的更新，以及关于与伙伴互动的模式的具体指南，报告结果和成果，并且建立在经验教训的基础之上。这些举措将有助于加强和利用支持国际民航组织业务计划和战略目标战略性伙伴关系。随着这项工作的开展和完成，同时考虑到上述评论，秘书处还将考虑是否有可能在其未来的工作计划中纳入在伙伴关系框架背景下对第三方风险管理的评估。</p>		
<p>建议 2 关于外方协议的审计报告</p>	<p>在审议评估和内部审计办公室 EVA/2015/1 号评估报告的建议 n.5 时，我们承认并欢迎战略规划、协调和伙伴关系办公室 (SPCP) 的举措和承诺，即在未来几个月里制定一份伙伴关系框架，规定拓展与联合国实体的伙伴关系的程序。<u>我们建议</u>管理层在起草审议与外方互动的有意义的程序时，确保采取全面的做法，同时支</p>	<p>部分接受建议，并发表以下评论。</p> <p>除了就建议 n.1 发表的评论之外，我们还认为，在向外方合作委员会提交最终提案之前开展的局间协调(对此程序的规定见政策第 4.2 段)提供了必要的保证，确保所有提案与所涉其他各局/办公室都达成了适当的协调。许多协议/伙伴关系涉及多重战略目标，而秘书处范围内的横向协调确保了非发起局/办公室有机会就提案的适当性发表评论。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>已编制了伙伴关系框架草案，以达到确保就与外方互动采取全面做法的目标，所采取的方式应能够提高透明度和加强管理问题，并能够澄清核准过程中为评估协议的适当性而实施的控制。目前正在与所涉局/办公室协调该伙伴关系草案。</p>	<p>进行中</p>

编号	意大利审计院 提出的建议	秘书长在公布报告时 所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现况	意大利审计院对 管理层采取的 行动的现况评估
	<p>持与行业利益攸关方开展有益接触的目标，这项工作所依据的框架避免出现潜在的利益冲突，并且能够提高透明度和加强管理问责，比如，可规定独立于要求签署协议的局/办公室（发起人）之外的哪个人能够监测和评估协议本身的适当性。</p>	<p>迄今为止，外方合作委员会认可的大量协议（超过 200 项且没有一份遭到驳回）指出，上文提及的局间审查程序有效而成功，并在委员会审查提案时给予了充足的保证。</p> <p>虽然我们在原则上同意独立监督在核准协议的适当性方面所具备的好处，但我们认为不应在多个层级上开展独立监督，以免造成进程和程序效率低下。如果提出的建议是在秘书处一级履行监测职能，那么还应指出如果外方合作委员会开展了类似的行动，则建议我们如何避免重复劳动。</p> <p>关于与非联合国实体的伙伴关系框架，我们希望强调下列其他举措。</p> <p>承认需要确保与行业利益攸关方开展有益的接触，因此，秘书长在 2013 年设立了行业高级别小组，将四个行业组织（机场理事会国际、民航导航服务组织、国际航空运输协会和宇航工业协会国际协调理事会）的负责人聚集起来，以此作为一个审议国际民用航空事项的非正式小组，从而通过国家与行业之间的协作安排更好地应对这些事项。秘书处进一步鼓励和促进关键的航空业利益攸关方参与多个举措、论坛和会议。为此，秘书处同意应落实有意义的程序，以支持与行业利益攸关方开展有益接触的目标，所采取的方式应避免任何潜在的利益冲突，并且能够提高透明度和加强管理问题。</p>		

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
<p>建议 3 关于外方协议的审计报告</p>	<p>将要编制的伙伴关系框架应充分考虑到“延续/延长即将到期的协议”和“对现有协议的修正”，特别是在原协议（谅解备忘录和类似协议）在秘书处范围之内之前没有受到有效监测的情况下。</p> <p>我们建议管理层在建立伙伴关系框架过程中，考虑纳入充足的程序以解决下列问题：</p> <p>a) 外方合作委员会需要审查并核准协议；</p> <p>b) 一个可能包括了记录在案的进程和程序的机制，涉及总部并在适用情况下涉及地区办事处，提供了关于外方互动的（技术、财务、声誉、法律等）风险的合理保证，该机制已经过内部评估和独立监测；</p> <p>c) 已制定详细的程序，十分明确地指出应由何人、怎样对所有协议进行独立监测和评估，然后再交由秘书长或理事会主席签字；</p> <p>d) 对于理事会所有成员来说，查阅包括支持文件在内的所有协议的可能性以及这些协议的可见度；</p> <p>e) 提高透明度、工作人员问责制和善治的程序，办法是规定关于不存在利益冲突的改进后的声明/证明机制；</p>	<p>部分接受建议，并发表以下评论。</p> <p>秘书处认为已经述及大多数建议，不论是在外方互动政策的具体段落中，还是通过针对所有局/办公室的一般性指示。其中包括：</p> <p>a) 政策第4.2 d)段和附录A充分述及现行协议的延续/修正问题，据此，只有在法律和对外关系局独立验证的某些特定条件下，这些协议才能免于接受外方合作委员会的额外审查；</p> <p>b) 向所有局和办公室传达的指示，关于必须确保所有提交至外方合作委员会的提案必须在这类协议签署10天前到达委员会；</p> <p>c) 第4.2 a)段规定了局间协调，这被视为一项内部机制，能够提供额外的保证，保证开展了必要的协商以应对不同风险（技术、财务、声誉、法律等）；</p> <p>d) 自2015年初实施政策以来获得的经验教训都明确表明，绝大多数协议都属于行政性质，没有任何协议遭到驳回和/或在执行前视为不适当。此外，政策明确指出哪些类型的伙伴关系可以免于外方合作委员会的审查；</p> <p>e) 提供协议状态的在线库存，已经可以在国际民航组织的内联网上查阅，由法律和对外关系局进行维护；和</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>已编制了针对所有建议的伙伴关系框架草案，结合了法律和对外关系局编制的秘书处关于协议、谅解备忘录和类似协议的最新版一般性细则。目前正在与有关局/办公室协调该伙伴关系草案。</p> <p>在此过程中不需要进一步的行动。法律和对外关系局继续在外方合作委员会之前审查各项提案，并且通过提供法律咨询意见向外方合作委员会提供支持。</p>	<p>进行中</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
	<p>f) 关于以下方面的任何信息：</p> <p>1) 国际民航组织是否公开透明地从协议本身获得物质或非物质形式的好处。这也是为了认识到国际民航组织是否面临财务风险或负债，以及可能对财务报表造成的相关影响；</p> <p>2) 任何采购或直接购买订单是否已经分派给对应方；</p> <p>3) 对应方是否尊重国际民航组织的作用和特权，而不会重复国际民航组织的活动等。这也是为了认识到是否存在任何声誉风险，以及适当地考虑到是否存在潜在的利益冲突。</p>	<p>f) 善治以及遵守道德操守原则和国际民航组织服务守则是庄严载于政策的一项原则（参照第4.1段）。然而，大家一致认为还可以编制检查清单来提供额外的保证，保证不存在利益冲突。</p> <p>有鉴于此，秘书处同意全面的伙伴关系框架应考虑到现行协议的延续和修正问题。各项程序都应符合联合国的最佳做法。秘书处进一步支持推行的进程和程序能够提供合理的保证，保证任何与外方互动相关的风险都已经经过内部评估。此外，还应澄清需要将哪些协议提交委员会审议。秘书处进一步同意，善治中一个不可或缺的组成部分就是确保工作人员问责制和一个确保不存在利益冲突的机制，并将在编制中的伙伴关系框架内应对这些关切问题。</p>		
<p>建议 4 关于外方协议的审计报告</p>	<p>为提高成效，同时符合评估和内部审计办公室在其评估报告中指出的需要考虑的问题，即“伙伴关系框架[应]基于定义明确的标准，并且[应]采取措施，使所有伙伴关系协议均与国际民航组织业务计划和战略目标联系起来，从而获得预期的好处”，以及“许多合作协议没有获得预期成果等因素导致难以评估伙伴关系的有效性和附加值”，我们建议管理层在制定和落实其伙伴关系框架时考虑到，发</p>	<p>接受建议，并发表以下评论。</p> <p>据回顾，在审议 C-WP/14707 号文件时，委员会（213/3）已决定提交外方合作委员会审查的关于新和/或修正安排的每项提案都应随附评估，评估中应描述一下内容：与另一方开展的当前合作（如有）的性质、程度和范围；关于拟议安排的好处和效用的法律观点；以及如果此等安排没有被组织纳入，那么会使国际民航组织付出什么代价或对其造成什么影响。这项工作目前正在进行当中。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>已编制了针对所有建议的伙伴关系框架草案，结合了法律和对外关系局编制的秘书处关于协议、谅解备忘录和类似协议的最新一般性细则。目前正在与所涉局/办公室协调该伙伴关系草案。</p>	<p>进行中</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
	<p>起人提出的关于互动的所有提案都应明确指出目标和指标，从而使各局/办公室和适用情况下各地区办事处有可能获得参与的必要性，并监测协议的有效性及其好处和风险（具体规定见第 61 段）。</p>	<p>秘书处同意伙伴关系协议应设有明确的目标，规定对协作的有效性进行监测。在确定“预期结果”的程度和细节时，必须考虑到组织纳入的范围广泛的协议，允许存在一定程度上的灵活性。</p>		
<p>建议 1 关于网络安全的特别报告</p>	<p>评估和内部审计办公室的建议 n.3（“网络分段”）建议我们“重新设计现行的局域网分段，以便更好地满足国际民航组织的业务和安全需要”，我们赞同评估和内部审计办公室的观点，并且进一步建议国际民航组织先从收集服务地图开始，这些地图能够显示出每项业务服务与其信息技术组成部分之间的关系。这样一来，应就有可能“纵向”（前端、隔离区、后端等）及“横向”适用分段，同时还要依赖每项服务的不同关键层面。</p>	<p>接受建议。 在网络安全行动计划中，已有一组项目在应对网络分段问题。一家享有声誉的第三方信息安全服务供应商向国际民航组织提交了一份初步报告，这将构成重新设计网络的基础，而这些项目是为 2018 年规划的。根据建议，新的设计将会借鉴相关的业务服务对比通信技术组成部分地图。还在考试和测验科一个专门股的范围内设立了企业信通技术架构的全面方案。该股将监督这些地图的创造和维护。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 此项建议的落实工作遇到拖延，因为考试和测验科希望利用实施新的防火墙基础设施，将关于涉及新架构的外部专门知识与新防火墙的落实联系起来。采购新防火墙所花费时间比最初计划要长。考试和测验科等待防火墙的采购进程完成，从而确保网络架构的任务授权不会妨碍公正的采购进程。考试和测验科正在接触一名专家伙伴，以便在与信息安全小组的协作下开发新的网络架构；根据预期，任务授权将在第一季度完成。</p>	<p>进行中</p>
<p>建议 2 关于网络安全的特别报告</p>	<p>参阅评估和内部审计办公室的建议 n.7（“远程工作、远程访问和移动设备”），其中建议“应制定一项新指示，审议如何将来自国际民航组织正当用途文件的控制与用于远程工作和远程访问的控制结合起来”，我们同意内部审计员的观点，并向国际民航组织提出建议，除了制定关于远程工作和远程访问的技术指示之外，还应制定一项严格的政策对活动加以规范，例如远程工作者可以获得哪些服务，以及通过远程工作能够访问到哪些信息等。</p>	<p>部分接受。远程工作不在此项审计的范围之内。行政管理局考试和测验科将就远程访问国际民航组织的信息技术资源制定技术指示。这些指示将充分记录目前已经提供的服务，包括即将适用的安全标准和用户在使用这些服务时所承担的义务。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 关于远程访问信息技术服务的技术指示现已可用。已经落实了一项程序，以便通过远程桌面或远程应用连接请求远程访问国际民航组织的信息技术服务。适用标准的目的在于仅在根据要求的基础上限制访问。允许的期限仅为六个月，因此必须延长。人力资源处负责为在家工作的人员制定行政指示。</p>	<p>进行中</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现状	意大利审计院对管理层采取的行动的现状评估
<p>建议 3 关于网络安全的特别报告</p>	<p>参阅评估和内部审计办公室的建议 n.13 (“扩大记录管理”), 其中建议“在内部实施全面的记录管理系统, 由专门的信息和通信技术记录管理人员控制, 以及修订安全信息事件管理的投入要求, 使其纳入全面的记录投入和预期的额外技术投入”, 我们同意评估和内部审计办公室的观点, 此外, 我们还建议: (i) 收集记录以便预防出现无法否认的情况, 例如实时发送至经过数字签名的中央储存库, (ii) 在同一时间服务器上让所有系统同步, (iii) 让所有担负有关记录管理基础设施的行政任务的人员专门开展安全监测工作, 而无需同时承担其他行政任务, (iv) 确定记录保留政策, 以审议数据必须保留多长时间, 和(v) 联系事件并发现个别的行为异常或模式, 并在过去安全事件的基础上可能表明存在安全漏洞。</p>	<p>原则上接受建议, 同时, 必须在经常预算中提供必要资金落实这项建议。执行了审计和交易记录管理政策。正在执行信息安全运行中心路线图和安全信息事件管理实施计划, 并利用关键目标指标加以监测。将在整个信息和通信技术环境中实施记录系统以增强国际民航组织的信息安全能力。国际民航组织已将某些信息安全运行职能外包, 并将寻找其他机会将对专业知识和工作强度有较高要求的安全职能也外包。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 2019 年第三季度 (InfoSec SPLUNK)</p> <p>将对 InfoSec SOC 路线图作出修订以反映全面记录管理系统的实施。“2019 年 InfoSec 运行计划.xls”中的核心活动 #3: INFOSEC 1.1.3 在于提高 SPLUNK 作为安全信息事件管理生态系统的成熟程度——SPLUNK 架构经过重新设计, 旨在改进和提升其发挥安全信息事件管理功能的能力。</p> <p>InfoSec SPLUNK 还将确保(i)、(ii)、(iii)、(iv)和(v)等项目的开展。其中第(iv)项还将被编制为信息安全系统管理方面的技术指示(见国际民航组织向高级管理小组(FSMG)提交的 2019 年 InfoSec 战略)。</p>	<p>进行中</p>
<p>建议 4 关于网络安全的特别报告</p>	<p>按照设计, 信息安全管理系统目前的范围或许并不能精准地描述其本身的界限和适用性, 因为要求指定风险的某些控制遭到规避(见第 30 段), 考虑到这一点, 我们建议国际民航组织开展一项审查, 纳入目前被忽略的 ISO 27001:2013 标准的控制(比如 A.14.2.7)、外包开发以及与第三方有关的控制目标 A.15.1 和 A.15.2。</p>	<p>接受建议。国际民航组织最近设立了首席信息和安保干事的职位, 并且该职位正在提交进程之中。一旦任命了首席信息和安保干事, 首要任务就是审查目前信息安全管理系统的情况和适当的控制标准。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 2020 年第四季度 (信息安全管理系统第一阶段)</p> <p>信息安全管理系统是 InfoSec 战略/组织安全的主要事项。根据拟议的路线图(见国际民航组织向高级管理小组提交的 2019 年 InfoSec 战略), 修改了信息安全管理系统的范围、风险和控制。</p> <p>控制涉及外包, 第三方将成为风险管理框架和方案的一部分(第三方风险评估与合规 3PCRM)。</p>	<p>进行中</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
<p>建议 5 关于网络安全的特别报告</p>	<p>关于网络安全各方面更具针对性的分析，我们建议管理层采用类似 NIST 网络安全框架的具体框架，比如，或许可采用具有强大信息技术管理框架的综合办法。首先且特别的一点是，应落实“发现和应对功能”，从而使国际民航组织能够面对复杂的攻击，比如多级恶意软件和技术先进的持久威胁，而这些攻击不但会损坏数据，还会破坏关键的服务或基础设施。</p>	<p>接受建议。国际民航组织最近设立了首席信息和安保干事（CISO）的职位，并且该职位正在提交进程之中。一旦任命了首席信息和安保干事，首要任务就是审查信息安全状态和选用最佳安全框架。2017 年，国际民航组织利用 ISO27001 和 NIST 框架开展了一项关于安全状态的全面评估。基于这一信息，国际民航组织信息安全起草了其战略计划，并编制了关于达到要求的安全能力成熟水平的路线图。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 2020 年第四季度（信息安全管理第一阶段，组织和运行安全）</p> <p>虽然（基于 ISO 27001:2013 的）信息安全管理系统是组织安全的一部分，但我们利用 NIST CSF 作为运行安全标准。合并之后的组织和运行安全利用能力成熟程度模型和反复开展的评估来获得成熟度（见国际民航组织向高级管理小组提交的 2019 年 InfoSec 战略和重大事项）。</p>	<p>进行中</p>
<p>建议 6 关于网络安全的特别报告</p>	<p>我们建议管理层实施一项成功的网络安全战略，从而定义一个网络威胁信息共享网络，该网络能够提高组织网络安全能力的效率和有效性。例如，可以将 NIST 特别出版物 800-150 作为指南，帮助组织确立信息共享目标、查明网络威胁信息来源以及接触现有共享社区等。</p>	<p>接受建议。国际民航组织已参与了联合国网络威胁网络以及民用航空威胁情报。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 2019 年第三季度（风险管理）</p> <p>在来源于 InfoSec 战略的运行安全部分的漏洞管理框架和方案中，威胁情报发挥应有的作用（见国际民航组织向高级管理小组提交的 2019 年 InfoSec 战略）。</p> <p>国际民航组织也是航空信息共享和分析中心的成员。该中心提供信息共享、收集并协助提出请求。国际民航组织决心加入该中心的网络。</p>	<p>进行中</p>
<p>建议 1/2016</p>	<p>考虑到“总资产”余额主要由银行账上余额构成，且今年和去年一样，我们收到的确认量不大，我们强烈建议管理层 i) 大幅限制账户数量，使现有银行账户列表合理化，和 ii) 找到能说服银行应邀签发确认函的流程。</p>	<p>我们正与技术合作局一起限制新开备用金账户的数量。随着项目关闭，现有备用金账户也将随之关闭。同时，我们会根据地点和费用，尽量利用联合国开发署的服务。如会上商议的，我们将密切配合外部审计员，对其直接从银行伙伴方收到签字清单进行协调。我们还将与银行联络，提醒它们在确认函中提供此类信息时，保持高度警醒。</p>	<p>2017 年，财务部门努力减少备用金账户的数量。七个银行账户已经关闭，还有一个正在关闭。此外，我们与我们在纳米比亚的工作人员实施了一个测试项目，直接从蒙特利尔为其支付工资，而避免使用一个备用金和/或联合国开发计划署的账户。我们还与银行伙伴方一起为阿根廷项目做了支薪测试。如果测试成功，则薪资和资金股将需要额外增加资源，这一点审计员已经提出。</p>	<p>已完成。 建议 n.1/2018 延续了此项建议。</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
			<p>该年为技术合作备用金账户发出了各种语言版本的银行确认函。确认函由总部准备，然后由现金簿记员跟进。备用金账户的关闭是一个持续的过程，将在 2018 年继续。增加资源将加快这一进程，因为支薪（或其他付款）将由总部人员负责，但是如果我们有必要的资源则风险回报是值得的。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 我们一直将审计员对银行确认的请求发送给所有银行业伙伴，同时强调需要他们填写表格并直接寄给审计员。然而，令人遗憾的是，我们无法控制银行的内部政策及其答复率。</p> <p>此外，我们继续就关闭备用金账户开展工作。2018 年，我们关闭了 5 个备用金/小额现金账户，并且没有开立新的银行账户。</p>	
<p>建议 3/2016</p>	<p>因此，我们建议管理层进一步努力，对国际民航组织固定资产进行确认、标示和资本化，以便通过加强部门间协调的程序和流程，更准确地记录资产转移情况。</p>	<p>接受建议，本组织需要加强对转移资产的追踪。行政局的会议、安保和一般事务科（ADB/CSG）正在制作资产转让/转移表，用以追踪国际民航组织各局、各办公室所用的所有信息技术和非信息技术资产的移转情况。</p>	<p>资产转移表自 2017 年 4 月起在国际民航组织总部实施，用于所有非信息技术资产，现在已经拓展用于所有信息技术资产。</p> <p>资产转移表已发给所有地区办事处，从 2018 年 3 月 6 日起开始使用。</p> <p>行政管理局认为该建议已完成。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 行政管理局认为这项建议已经完成。</p>	<p>已完成</p>
<p>建议 4/2016</p>	<p>我们认为资产管理框架需要进一步改善，所以建议管理层：i) 考虑评估资产使用状况和使用水平的可行性；ii) 定期监测物品的老旧程度，借以评估资产登记册的准确性；iii) 将这类流程和程序推广到国际民航组织各局、各地区办事处。</p>	<p>将不断努力进一步改善资产登记册的准确性。尽管我们定期进行全面库存清点和评估，但本组织并无资源对所有资产的使用状况和使用水平实行集中化持续监测。除定期清点库存外，行政局会议、安保和一般事务科正在制作资产转让/转移表，</p>	<p>如上所述，通过资产转移表，我们将对所有资产的移转和分配进行日常评估和记录。</p> <p>资产转让/转移表已从 2017 年 4 月开始实施和使用，各局和各办公室正在使用该表，并相应提交给行政局的 PCU。</p>	<p>进行中。</p> <p>我们承认管理层在此问题上作出的努力，尽管如此，我们还是在审计期间发现弱点依然存在；因此，我们建</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
		用以追踪国际民航组织各局、各办公室所用信息技术和非信息技术资产的移转情况。	行政局认为该建议已完成。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 行政局认为该建议已完成。	议改进对资产管理的监测工作。
建议 5/2016	我们建议根据建议 n.4, 尽快对信息技术工具资产进一步实施资产管理, 特别是对移动装置, 要 i) 在其整个技术使用寿命中仔细监测; 和 ii) 仅在(按具体程序)“确认必要性”后方予配发。这是为了避免一面注销仍然可用的装置, 一面继续购买类似装置。	接受建议。信息和通信技术科 (ICT) 已经实施一个信息技术资产管理系统, 作为部署标准化 ITIL 管理系统的一部分工作。信息和通信技术科保有总部 2014 年以来购置的全部信息技术资产的记录。这个系统将在扩展后收入 2014 年之前购买的信息技术资产, 并将部署到各地区办事处。要求用户提交一份表格, 为采购信息技术资产提供理由, 并将该资产列入信息技术资产数据库。	PCU 自 2015 年起采用一个 Excel 表格, 总部和地区办事处正在数据中使用这一表格。可以确认, PCU 和 ETS 已经在总部和地区办事处实施这一建议, 用于信息技术和非信息技术资产。 行政局认为该建议已完成。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 行政局认为该建议已完成。	进行中。 我们承认管理层在此问题上作出的努力, 尽管如此, 我们还是在审计期间发现弱点依然存在; 因此, 我们建议改进对资产管理的监测工作。
建议 7/2016	我们建议进行一项新的精算研究, 以便评估实施国际民航组织当前考虑的措施后, 有关离职后健康保险的精算负债是否及何时会影响国际民航组织作为一个持续运营主体继续进行其核心活动的能力。	接受建议。一旦提供“选择退出”办法, 并了解接受度之后, 将进行新的精算研究, 评估这个办法对减少离职后健康保险负债和福利支付的实际影响。关于持续运营问题, 认为国际民航组织会停止持续运营, 即意味着成员国未来将拒绝履行其责任, 而这一假设理事会不予支持。	正在对“选择退出”办法进行分析。一旦完成分析, 将开展新的精算研究, 评估这个办法对减少离职后健康保险负债和福利支付的影响。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 有关离职后健康保险的选择退出选项的调查结果显示, 国际民航组织大多数工作人员和退休人员不接受这一选项, 因此, 选择退出这一选项将不会被采用。因此, 不再需要开展新的精算研究来评价这一选项的影响。	已完成。我们就此主题发布了一项新的建议。
建议 10/2016	为了提高资金使用透明度, 尤其对于经常方案采购, 我们建议凡涉及单一来源的采购, 均应在国际民航组织招标布告牌 (或联合国全球市场) 公布发包情况。	部分同意。鉴于 Alito 系统 (设计上的) 局限性, 我们无法公布单一来源合同, 因为出于其性质, 它原本就不是竞争性招标。不过, 我们将向合同委员会主席报告所有单一来源采购。	采购科目前正在与 ETS 一起开发统计工具, 使我们能够在单一来源采购发生时进行审查和报告, 从而提供早期干预的时间。我们预期该工具将在 2018 年 12 月之前完成开发。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 已于 2018 年 11 月完成。开发了工具。	已完成

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
建议 12/2016	我们注意到，评审办的建议被视为“已实施”。还注意到，采购科增加了一项追踪办法，在拨款持有人向同一供应商发出多项直接采购订单时加以识别。但即便在最好的情况下，采购科在向秘书长呈报年度统计时，也仅能事后报告可能的滥用。与此同时，我们还发现一个未遵守国际民航组织采购守则即获得单一来源采购的实例（见第 97 段）。因此，我们建议国际民航组织拨款持有人恰当填写单一来源申请表，提出扎实理由，报主管人员（科长或以上）正常批准。	同意，但需说明，责任由国际民航组织拨款持有人承担。	秘书长于 2016 年 2 月发布了导则，将直接采购订单的适当主管级别方面的指导包含在内。采购科目前正在与 ETS 一起开发统计工具，使我们能够在单一来源采购发生时进行审查和报告，从而提供早期干预的时间。我们预期该工具将在 2018 年 12 月之前完成开发。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 已于 2018 年 11 月完成。开发了工具。	已完成
建议 14/2016	我们建议所有参与采购过程的人均应提供和签署具体、详细的无利益冲突声明（DACIs），同时还建议国际民航组织：A) 应明确哪些人能够评估无利益冲突声明的可靠性和 B) 谁有权在这种声明被评为不可靠后将采购过程导向正途。	所有采购工作人员和技术局负责采购的高级管理层都有无利益冲突声明。至于“A”、“B”两点，应提交国际民航组织道德操守官员处理。	所有采购人员和采购部门选用的专家均按照国际民航组织政策和规章提交了他们的声明。国际民航组织工作人员的声明由道德操守官员监测和检查。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 已完成。技术合作局/采购科收到了道德操守官员的全面清单，以便确认要求作出无利益冲突声明的所有工作人员。每年都会开展这项工作。	已完成
建议 1 关于征聘的审计报告	我们认可，征聘流程已在多个人力资源政策文书（例如工作人员条例，工作人员细则、备忘录等）中妥善记载，且有指导材料。但是，我们建议，管理层编制一个全面的指南，对国际民航组织目前所有细则、条例、部门间备忘录、通告等进行总结。	将编制一份行政指示，整合现有关于征聘和人员编制的所有文件/程序。	截至 2018 年 3 月的最新情况： 进行中；按照人力资源运作计划于 2018 年 9 月之前交付。由于运作原因和资源限制，最后期限由 2017 年改为 2018 年。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 正在编制关于征聘问题的行政指令草案，并将于 2019 年 3 月定稿。根据内部审查进程，该项行政指令将在 2019 年 6 月 30 日之前落实。	进行中

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

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
<p>建议 2/2015</p>	<p>鉴于对上述问题的考虑，<u>我们建议</u>管理层征求法律事务和对外关系局的意见，如何更好地管理欧洲民航会议/欧洲-北大西洋办事处的银行业务活动。同时，应开始对现行程序进行一次彻底的内部审查，以便加强对欧洲民航会议银行账户和其他类似情况的内部控制过程。</p>	<p>接受建议。我们将再次向欧洲民航会议强调，只有国际民航组织资金部门授权才能开立银行账户。其次，我们将要求法律局审查目前国际民航组织与欧洲民航会议之间的安排，以缓解国际民航组织可能遭遇的风险。我们将探索能否通过与欧洲民航会议之间的协议解决这一问题，其中欧洲民航会议同意补偿国际民航组织因前者工作人员的行为而遭受的任何损失。最后，我们确认，我们与任何其他地区民航会议尚无类似安排。</p>	<p>管理层就如何更好地管理欧洲民航会议/欧洲—北大西洋办事处的银行业务活动征求了法律和对外关系局的意见。看来，近期最有效的办法，是探索欧洲民航会议管理机构能否通过一项决议，其中欧洲民航会议同意补偿国际民航组织因前者工作人员的行为而遭受的任何损失，从而解决这一问题。最后，我们确认，我们与任何其他地区民航会议没有类似安排。</p> <p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 法律和对外关系局与采购部门正在争取从 AIG（保险公司）获得正式的法律承诺，以确保目前的犯罪险涵盖欧洲民航会议的工作人员。法律和对外关系局也正在要求欧洲民航会议成员国发布一个决议，确认他们“同意补偿国际民航组织因欧洲民航会议官员的行为或疏忽而遭受的任何损失。”文件已拟写完毕，一旦保险公司正式确认保险覆盖范围，将寻求达成这一决议。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 总干事，即欧洲民航会议协调委员会成员于 2018 年 11 月得知欧洲民航会议的工作人员没有被纳入国际民航组织的保险范围，因此根据法律和对外关系局的提议，表示欧洲民航会议需要在签署换文之前获得反欺诈的保险覆盖。随后，欧洲民航会议获得了所要求的保险单，并且在签署之后，欧洲民航会议将与法律和对外关系局合作最后确定/签署换文。</p>	<p>进行中</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
<p>建议 4/2015</p>	<p>关于出版物和小卖部, 为了确保(i) 财务报表中登记的库存价值的准确性, 和 (ii) 库存物品移转情况的正确性, 我们建议建立并实施详细的程序。同样, 如同我们在去年 (2014 年) n.1 号提议中所说的, 应通过今后的库存核查工作, 注意物项的公平价值, 尤其是待注销的物项。</p>	<p>接受建议。已建立新程序, 核查和确认 2016 年的库存。在小卖部, 这些程序将通过实施一个持续监测库存的自动化系统进一步得到加强; 该系统将于 2016 年年终前部署到位。出版物库存自动化工作流程系统, 将于 2017 年底部署到位。</p>	<p>2016 年建立了核查和确认小卖部库存的新程序。设立小卖部经理职位, 负责管理小卖部所有事项, 包括库存。此外, 有独立库存管理员核查供应商发货情况并与装箱单核对。有一位财务人员独立确保存货正确输入小卖部销售点 (POS) 系统, 确保每月核对销售情况, 并对存货记录、顾客账目和定价进行抽查, 以确保 POS 系统的准确性。这些程序变化已纳入《行政指示》和《人力资源计划》, 并于 2016 年 4 月获管理委员会批准。</p> <p>对于出版物库存, 已实行每年清点存货的标准程序。这包括暂停电子商店销售, 使用多个独立团队分别清点出版物并交叉核对数据, 与在线自动化系统 (Alcie) 和 Agresso 对账等。此外还在二楼单独独立进行出版物存货清点。确定出版物价值所用的标准, 是根据印刷出版物的详细成本得出的每页价格; 这一做法从开始即为本组织所用和认可并反映在《出版物条例》中。</p> <p>PCU 和小卖部管理层已实施了存货清点程序, 并每月得到更新信息。财务处根据小卖部每月销售记录提供月度财务报表。</p> <p>两个新的数字门禁系统, 1) 小卖部主门进出系统; 和 2) 已实施旋转栅门, 将从 2018 年 4 月 3 日起供理事会成员、外交人员和国际民航组织有资格的工作人员使用。 (管理层认为这项建议已完成)</p>	<p>已完成</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
			<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>2016 年建立了核查和确认小卖部库存的新程序。设立小卖部经理职位，负责管理小卖部所有事项，包括库存。此外，有独立库存管理员核查供应商发货情况并与装箱单核对。有一位财务人员独立确保存货正确输入小卖部销售点（POS）系统，确保每月核对销售情况和对存货记录、顾客账目和定价进行抽查，以确保 POS 系统的准确性。这些程序变化已纳入《行政指示》和《人力资源计划》，并于 2016 年 4 月获管理委员会批准。</p> <p>对于出版物库存，已实行每年清点存货的标准程序。这包括暂停电子商店销售，使用多个独立团队分别清点出版物并交叉核对数据，与在线自动化系统（Alcie）和 Agresso 对账等。此外还在二楼单独独立进行出版物存货清点。确定出版物价值所用的标准，是根据印刷出版物的详细成本得出的每页价格；这一做法从开始即为本组织所用和认可并反映在《出版物条例》中。</p> <p>PCU 和小卖部管理层已实施了存货清点程序，并每月得到更新信息。财务处根据小卖部每月销售记录提供月度财务报表。</p>	

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
<p>建议 5/2015</p>	<p>在上述 a)、b) 和 c) 点的评论后，我们注意到管理层目前采取的举措和 2015 年 12 月批准的新行政指示，并将在未来审计中关注这一问题。不过，考虑到有些资产未在 EUR/NAT 办事处登记，并忆及评审办具体报告中提出的建议和我们前人的建议—其中提到其他地区办事处也是同样情况，<u>我们建议</u>所有资产，尤其是以前没有登记过的资产，不论其价值如何应一律在库存管理系统进行登记。</p>	<p>接受建议。所有价值超过 300 加元的资产均应在库存管理系统登记。EUR/NAT 将采取必要步骤登记所有漏登的资产。</p> <p>按照批准的关于财产、厂房和设备的行政指示，各地区办事处负责评估、记录本办事处资产并将资产数据输入库存管理系统。根据这一指示，行政局向所有地区办事处提供了所需的扫描机器和培训，以使地区办事处向库存管理系统输入资产数据。</p>	<p>2015 年 12 月外部审计员到访并提出审计发现后，加上 2015 年底从总部得到的培训以及软件和设备，我们已着手按照总部的规则处理库存。(GSU 和 ICT) 库存清理工作已于 2016 年 6 月中旬完成，所有价值 300 加元或以上的物品均已记录在案。我们已告知外部审计员和总部库存管理层工作已经完成，并将在该年(2016 年)年底报送全部库存清单，作为正常年底活动的一部分。</p> <p>(管理层认为这项建议已完成)</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 根据标准程序和内部审计建议 n.12，已经在 2018 年 12 月 31 日之前报送全部库存清单。已经作出了必要的修正，并将按截至日期(2019 年 3 月 31 日)完成针对 ICT 和 GSU 物品的注销程序。</p>	<p>已完成</p>
<p>建议 8/2015</p>	<p><u>我们建议</u>国际民航组织评估能否将支薪职能集中化，以涵盖技术局外勤一般事务人员和国家官员及非技合局顾问人员，并根据需要相应调整总部薪资部门的资源配置。</p>	<p>接受建议。将做出评估，以确定这两类人员即：(a) 技术局外勤一般事务人员和国家官员，及 (b) 非技合局顾问人员，其薪酬给付应否由总部薪资部门实行集中化管理。</p>	<p>财务处已与技合局合作研究了这一问题。薪资科统管付薪存在实际困难，因为这需要额外的资源。同时，技合局外勤人员变动不居，薪资科资源无法随量而调配。统管的费用也无法作为直接支出向项目收取。按照目前的业务模式，是由项目雇用项目特需专门临时人员，费用也由项目吸收。不过，薪资科帮助技合局进行人员培训，进行计算和向联合国退休基金报送退休资料。</p>	<p>已完成</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
			<p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 情况保持不变。除非为薪资办公室提供更多资源，否则这项职能无法实现集中化。如以前解释的那样，在目前的运作模式下，不可能集中化管理。但是，薪资部门协助进行工资计算以及报送退休材料等可以缓解风险。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 没有情况变化。由于已开展评估，可以认为该项建议已经完成。</p>	
<p>建议 1 离职后健康保险的审计报告</p>	<p>我们建议管理层考虑按团结原则均衡分担离职后健康保险费用，即按所得薪资/退休金毛额缴纳保费，因为按现在的办法“保险费”不按薪资/退休金的多少缴纳。</p>	<p>管理层将拟出退休人员按退休金金额缴纳个人应付医保费的情景。</p>	<p>这两个选项遭到国际民航组织职工协会和退休人员代表组织（CAFICS 和 FAFICS）的强烈反对，因为影响到组织与个人对医保费的分摊。在职和退休人员代表认为，这是附着在它们与国际民航组织雇用关系上的一项福利，因而具有未来保持不变的预期。这一立场已报告理事会第 208 届会议理事会已注意到这一立场。</p> <p>联合国设立了一个工作组，审查联合国共同制度下各组织的离职后健康保险，并向联合国大会提出建议。国际民航组织虽然考虑意大利审计院提出的建议，但作为联合国共同制度的一部分，国际民航组织将遵从联合国大会建议和决定的指导。离职后健康保险工作组将适时向联合国大会提交报告。 (管理层认为这项建议已完成)</p>	<p>进行中。 理事会第 208-11 号决定没有赞同秘书处的立场，只是注意到它的立场。 我们将继续监测国际民航组织在供资战略方面采取的行动以及与本报告中所提建议有关的行动。</p>

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

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
			<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 联合国秘书长 2018 年 12 月关于管理离职后健康保险的最终报告如上文所述，提到了减少各组织分摊保费份额的情景，目标是将组织关于离职后健康保险的义务转移给在职和退休工作人员，关于这些情景不需要继续探究下去，并且在联合国健康保险计划的覆盖范围内，继续保持健康保险现行的组织与在职和退休工作人员之间的保费分摊比率。联合国秘书长认为，控制离职后健康保险的义务最好是通过其供资和其他遏制成本措施来实现，而不是通过隐形地转移责任。</p>	
<p>建议 3 离职后健康保险审计报告</p>	<p>在根据以前提出的建议对离职后健康保险计划进行调整之后，<u>我们建议</u>管理层研究一个有针对性的“选择退出”激励办法，同时比照国际民航组织所付的离职后健康保险“保费”，评估它的成本效益，同时评价若退休人员选择退出，对离职后健康保险计划有无负面影响。</p>	<p>待以前的变动得到实施后，管理层将研究针对性选择退出激励办法。</p>	<p>以前关于削减离职后健康保险福利的建议遭到国际民航组织职工协会和退休人员代表组织（CAFICS）的强烈反对，因为影响到组织与个人对医疗费的分摊。在职和退休人员代表认为，这是附着在他们与国际民航组织雇佣关系上的一项福利，因而具有未来保持不变的预期。这一立场已报告理事会，理事会表示认可。“选择退出”方案是精算师研究过的影响最大的一个方案，财务处将其提交人寿和健康保险委员会，其中包括职工协会和退休人员协会的成员，向其解释选择退出办法的利与弊，以便启动与全体在职人员和退休人员的讨论和协商。我们还协助人力资源处（HR）制定了一项选择退出办法模拟问卷调查，以了解在职人员和退休人员接受这一选项的可能性。人力资源处还主张在推出这个办法前先与健保委员会和联合国兄弟机构讨论。</p>	<p>进行中。 理事会第 208-11 号决定没有赞同秘书处的立场，只是注意到它的立场。 我们将继续监测国际民航组织在供资战略方面采取的行动以及与本报告中所提建议有关的行动。</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
			<p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 此事目前正在与国际民航组织健康和人寿保险委员会（HLIC）讨论，利害攸关方派代表参加。</p> <p>一经完成分析，将就其影响开展研究。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 国际民航组织开展了“选择退出”选项调查，以评估所有工作人员和退休人员对此选项接受程度的立场。调查已经完成，得出的结果是保持医疗福利计划的覆盖范围，因为国际民航组织的大多数工作人员和退休人员都没有表示有意愿“选择退出”。因此，组织目前不会采用“选择退出”选项。</p>	
<p>建议 1/2014</p>	<p>考虑到联合上诉咨询委员会上诉程序中未完成的工作引起了上述问题，<u>我们建议</u>，在充分尊重工作人员细则的基础上，管理层启动对现有程序和资源能力的内部审查。</p>	<p>接受建议。</p>	<p>行政服务局和法律事务和对外关系局共同负责该项目。所以应从两局共同承担角度加以反映。内部管理工作组到目前为止举行了两次会议。工作组一致评定当前能力限制为结构问题，并确定除了程序措施以外，需要增强资源能力以强化联合上诉咨询委员会相关职能。工作组考虑了若干方案，包括但不限于将联合上诉咨询委员会现有成员的规模从 6 人扩充至 9 人、更积极地运用工作人员细则 111.1.9（这可能涉及使用/遵守预先设定的提交表格以及早期确定可接受性）、和仅在事实无争议和/或已获得各方允许的情况下，在书面报告基础上进行无聆讯上诉的可能性等。有关该事项的工作正在进行中。</p>	<p>已完成</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
			<p>截至 2017 年 2 月底的最新情况： 行政局和法律事务和对外关系局共同负责该项目。内部管理工作组到目前为止举行了两次会议。工作组一致评定当前能力限制为结构问题，并确定除了程序措施以外，需要增强资源能力以强化联合上诉咨询委员会相关职能。工作组考虑了若干方案，包括但不限于将联合上诉咨询委员会现有成员的规模从 6 人扩充至 9 人、更积极地运用工作人员细则 111.1.9（这可能涉及使用/遵守预先设定的提交表格以及早期确定可接受性）、以及仅在事实无争议和/或已获得各方允许的情况下，在书面报告基础上进行无聆讯上诉的可能性等。正在制定拟议的强化程序和资源配置方案，不久将提交各方考虑，以备修订《工作人员细则》。</p> <p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 行政局提交了法律和对外关系局提出的《工作人员细则》修订草案、联合上诉咨询委员会提交表格和联合上诉咨询委员会做法指南，供秘书长批准。</p> <p>根据对可行方案的详细分析，并虑及账户资源能力，法律和对外关系局于 2017 年 12 月 7 日向工作人员咨询委员会（SAC）提交了一些建议，简化和加快审查联合上诉咨询委员会的案子。这些变更/改善得到工作人员咨询委员会的核准，并后续于 2018 年 2 月 17 日得到秘书长的批准。法律和对外关系局正在实施经批准的变更的最后阶段。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 根据工作人员通知 5701，新的《工作人员细则》已经生效。该事项已完成。</p>	

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
<p>建议 2/2014</p>	<p>由于需要补救措施，理事会或可对这些驱动因素做如下考虑：第一个驱动因素根本不属管理层职责范围，因此我们建议管理层依其职权，与理事会讨论其他驱动因素。</p>	<p>接受建议。财务处将在理事会第 205 届会议上提出离职后健康保险负债供资方案。</p>	<p>财务处将在理事会第 205 届会议上提出离职后健康保险负债供资方案。</p> <p>截至 2018 年 3 月底的最新情况： 财务处在理事会第 205 和 207 届会议上提出了以下方案，为离职后健康保险负债供资：</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 立即将法定退休年龄从 62 岁提高到 65 岁（成本控制战略）； b) 每月对所有在职员工的薪资毛额收取 2% 的薪金费（供资战略）； c) 激励退休人员选择退出离职后健康保险计划，转而采用国家资助的医疗保险方案，除了报销国家资助的医疗保险的费用之外，还参照加拿大消费者价格指数（CPI）提供 2 000 加元或 2 500 加元的年金（成本控制战略）； <p>秘书处继续通过离职健康保险工作组积极跟踪联合国层面的发展动态，以找到一个解决方案，解决联合国系统内这一问题。（管理层认为此建议已完结）</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 国际民航组织秘书处继续通过离职后健康保险工作组跟踪联合国层面的事态发展情况，以期在联合国系统内这一问题寻找共同的解决办法。关于这一问题向联合国秘书长提交的最终报告认为，控制离职后健康保险的义务最好是通过其供资和其他遏制成本措施来实现，比如联合国系统与第三方管理者之间的谈判，而不是通过离职后健康保险的保费分摊。</p>	<p>进行中。</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
<p>建议 5/2014</p>	<p>我们建议启动一个内部综合审查过程以确定：a) 关于需求和环境的哪些重大差异可被视作合理的和，b) 哪些差异需要进一步的协调统一包括通过法律框架的变动来进行协调统一。</p>	<p>接受建议。可与主题领域专家一起对《工作人员细则》和《外勤工作人员细则》的条款分别进行内部审查。他们的任务是在可能的情况下提出关于方法协调的建议，并在适当时强调对于不同处理方法的需求。</p>	<p>技术合作局和行政服务局已经开始技术合作局外勤工作人员细则和国际民航组织秘书处工作人员细则协调统一的工作，目前仍在进行中。</p> <p>截至 2017 年 2 月底的最新情况： 可以进行有主题领域专家参加的一个内部过程，分别审查《工作人员细则》和《外勤服务人员细则》的规定。任务是就尽可能实现统一做法和强调合理区分提出建议。由于技合局工作紧张和人力资源有限，将于 2017 年第一季度聘任一名顾问进行审查并提出建议报批。目标完成日期为 2017 年 7 月 31 日。推进这一过程的关键是行政局人力资源处的参与，所以，暂定的完成日期(2017年7月)要看人力资源处能否作为相对一方如期参加。</p> <p>截至 2018 年 3 月底的执行情况： 已完成对技术合作局《外勤服务人员细则》和国际民航组织《秘书处工作人员细则》的对比分析。《外勤服务人员细则》的修改提案将发给行政局/人力资源部门，于 4 月 3 日那一周进行审查。随后，技合局和行政局人力资源部门将在 4 月 9 日那一周举行会议，共同讨论已经得到协调统一的领域和仍然需要有所差异的领域，然后再提交给法律和对外关系局。在法律和对外关系局认可后，经修改的且尽量与国际民航组织《秘书处工作人员细则》协调统一的《外勤服务人员细则》将转发给秘书长批准。预计经修改/更新/协调的《外勤服务人员细则》将于 2018 年 6 月底之前得到批准。</p>	<p>已完成</p>

编号	意大利审计院提出的建议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现况	意大利审计院对管理层采取的行动的现况评估
			截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 进程已经完成，并于 2018 年 8 月 29 日通过行政管理局及法律和对外关系局提交给秘书长。	

附件 2 我们在先前报告中所提提议的落实情况

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现状	意大利审计院对管理层采取的行动的现状评估
提议 1/2017	因此，我们提议 (i) 提醒使用标准报告方式，和 (ii) 加强目前关于使用小额现金的指导框架，并散发给外勤地的所有负责人员。	接受提议。我们已在更新备用金和小额现金指南，并将在 2018 年向所有管理人发布，其中包括提醒使用现有的报告模板。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 自 2018 年 9 月以来，所有技术合作项目在利用地方备用金和小额现金方面均已采用经修订的标准化报告模板。最新指南正在编制当中，将于 2019 年春季发布。	已完成
提议 2/2017	提高报告现金库存的准确性 在这方面，我们提议管理层加强工作，以更准确地报告现金库存。	接受提议。已通知有关项目更新关于其小额现金报告中的账目数字。此外，我们已经采取行动更新 Agresso 中某些账目的题目，并将确保按要求修订账目题目。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： Agresso 已经更新，并自 2018 年 9 月起生效，以反映正确的项目名称。	已完成
提议 3/2017	在直接采购订单方面，我们发现投标方提出要约的时间跨度较长(6 个月)，因此我们提议修订直接采购订单指南，从而在征求建议书中包含收取要约的最后期限。	接受提议。将修订直接采购订单指南，以在征求建议书中包含提交要约信息的最后期限。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 审议了这项提议，并对指南进行了修订。	已完成
提议 4/2017	我们提议对加班比较多的运作部门的人员实际充足性进行审查，并判断是否需要调整目前的加班限度。	将适当考虑该提议，同时考虑本组织的最佳利益。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 行政管理局/政策、组织和工作人员发展科正在审查加班的模式以便提出建议，修订当前的《工作人员细则》和相关程序。考虑到这将引发一项关于确定加班模式的深入研究，并且可能需要推行包括轮班在内的新的工作安排，而不仅是调整目前关于加班的状况，因此，请求将此项工作的截止日期从 2019 年 3 月 31 日延后至 2019 年 6 月 30 日。	进行中

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现状	意大利审计院对管理层采取的行动的现状评估
<p>提议 1 关于外方协定的审计报告</p>	<p>考虑到在我们开展审计期间，外方合作委员会正在通过详细的统计数据监测其活动的效率，我们建议管理层在制定其伙伴关系框架和程序时考虑成本效益问题，从而纳入关于发起人一级效率的统计数据（见行政指示第 1.1.c 点）。例如，必须认识到秘书处的的工作人员需要几个工作日来编写谅解备忘录和类似协议，和发起人是否已经对此开展了有效地协调。此外，可能有必要强调的是，拥有这些统计数据将会提供评估进程有效性的手段：可靠的统计数据有可能向外方合作委员会和秘书处提供（有可能是联合提供）开展矫正行动的机会，以及如何高效且有效地划分工作量。</p>	<p>提议没有被接受，并提出以下评价。</p> <p>编写和最后确定谅解备忘录所需的时间根据每个案例的复杂程度而有所不同，同时还要考虑到条款和条件是否轻易获得对方的同意。因此时间可能需要从两天到两周不等。然而，一旦就基本条款和条件达成一致，一般来说，外方合作委员会之前的内部机制（例如，包括法律和对外关系局审查在内的各局之间的协调）需要大约一周的时间。</p> <p>相关办公室始终根据政策第 4.2 a)段进行协调，所涉时间和资源与需要局间协调的其他事项没有差别。</p> <p>鉴于上述因素，并为便于订立协议，秘书处为各类伙伴关系编制了不同的协议模板。模板的使用能加速与外部对应方向的进程，某些情况下还能免于开展外方合作委员会审查进程。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>此项提议没有被采纳。</p>	<p>进行中</p>
<p>提议 1 关于网络安全的特别报告</p>	<p>考虑到组织的核心业务，我们提议管理层审议 NIST 发布的改善关键基础设施网络安全的框架。需要提到的是，这份文件仍在起草阶段，不过，我们认为，其中包含了关于所涉及专题的重要见解。</p>	<p>接受提议，将会开展审议。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>2020 年第四季度（信息安全管理系统第一阶段，组织和运行安全）</p> <p>见关于网络安全的特别报告建议 5。虽然（基于 ISO 27001:2013 的）信息安全管理系统是组织安全的一部分，但我们利用 NIST CSF 作为运行安全标准。合并后的组织和运行安全利用能力成熟度模型和反复开展的评估来获得成熟度（见国际民航组向高级管理小组提交的 2019 年信息安全战略和重大事项）。</p>	<p>进行中</p>

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现状	意大利审计院对管理层采取的行动的现状评估
提议 2/2016	根据前述 n.6 号建议, <u>我们提议</u> i) 似可进一步加强关于资产处置的管理, 尤其是评估一项资产折旧完后是否仍可超出“预计寿命”继续使用; 和 ii) 根据成本效益评估的结果, 考虑能否在决定购买新物品前, 在各部门、各地区办事处之间交换资产。	部分接受提议。按照政策, 使用寿命仍然是资产价值和注销条件的主要指标。当然, 在实践中, 能用的物品仍然会用, 直到不能用为止。 已进行成本效益评估并确定, 由于费用、地区需求、数据安全性和运输要求不同, 在八个地区办事处和总部之间移转物品, 对本组织无成本效益可言。	资产寿命延长项目目前正由 PCU 和 ICT 审查, 以更好地判断此政策变化的可行性、实用性和成本有效性。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 随着 2018 年国际民航组织总部非信通技术设备的寿命周期的延长, 根据 2018 年 3 月的审计建议, 将于 2019 年与考试和测验科针对信息技术设备合作实施一项试验项目。	进行中
提议 3/2016	总体而言, <u>我们提议</u> 一旦采购程序完成, 即应将结果通知所有参加采购程序的潜在的合格供应商。	同意。技合局的实际程序表明, 过去和现在得标的所有投标人, 包括谁得标, 得标金额多少, 均已在国际民航组织采购网站公布。	无补充内容 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 无补充内容。所有投标人都接受了咨询建议。	已完成
提议 5/2016	因此 <u>我们提议</u> , 国际民航组织应探索在招标过程的不同阶段任用不同技术顾问的可能性和成本效益。	已注意到。国际民航组织将在个案的基础上研究可能性。	进行中 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 无补充内容。	进行中

编号	意大利审计院 提出的提议	秘书长在公布报告时 所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	意大利审计院对 管理层采取的 行动的现况评估
提议 6/2016	由于推广需要额外资源，而目前总部薪资部门欠缺资源，又不能作为直接支出向外勤项目开销， <u>我们提议</u> 与技合局达成协议，用其他办法为这项服务供资。	技合局与经常预算之间需要达成协议，以便向薪资办公室和资金科提供额外资源，为所有外勤人员提供这类服务。但技合局应制定一个办法，将额外资源的成本公平分摊给所有技术合作项目。任何靠行政和业务服务费基金吸收成本的办法都是不能接受的。我们还担心解决办法没有扩展性，因为额外资源成本短期内是固定的。不过，联合国开发计划署的解决方案提供了一个可扩展选项。	保持现状，至今尚未寻求达成协议。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 现状没有改变。除非技术合作局为这项服务提供资金，财务处无法提供。	进行中
提议 7/2016	鉴于节余款用途的无限灵活性，虽有预算 10% 的限制，但我们提议秘书长考虑能否向理事会系统性地通报节余款中重新分配给老活动的金额和分配给新的优先项目的金额。	从 2017 年年底开始，不论超过 10% 的限制与否，秘书处都将在提交理事会的有关拨款结转的工作文件中，提供用于以下事项的总结转金额：a) 未兑现承付款；b) 在同一三年期内推迟进行的活动；c) 推迟至下一个三年期进行的活动；和 d) 关键性和/或强制性的活动。	该提议将从理事会有关 2017 年节余款结转的工作文件开始实施。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 秘书处自 2017 年起开始落实这项提议，为此，在理事会工作文件中提供用于以下事项的结转总金额：未兑现承付款；在同一三年期内推迟进行的活动；推迟至下一个三年期进行的活动；和关键性和/或强制性的活动（参见 C-WP/14749 号文件）。	已完成

编号	意大利审计院 提出的提议	秘书长在公布报告时 所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	意大利审计院对 管理层采取的 行动的现况评估
提议 8/2016	为简化起见，我们提议在下一个三年期，评估将全部收支直接划归经常方案的成本效益，而不再保留辅助创收基金作为单独管理创收活动和向经常预算供资的工具。	这是理事会和大会需要采取的一项大的政策决定。若将受市场影响的活动，严格禁锢在由大会决议预先规定金额的经常预算中，会有严重的局限性。我们将权衡这项提议的利弊。	截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 与 2008 年启动时一样，辅助创收基金将在 2017-2018-2019 年三年期（和下一个三年期）内继续作为一项单独工具。 基于第 A39 号决议，辅助创收基金预算的基础是强制性捐款。考虑到辅助创收基金预算规划的性质不同，不建议考虑国际民航组织包括技术合作局和辅助创收基金在内的特殊资金作为经常方案预算的一部分。	进行中
提议 1 关于征 聘的审 计报告	我们观察到，联合国胜任能力框架没有提供具体计量方法，评估每项能力的“肯定”或“否定”指标。国际民航组织人力资源处实行胜任能力和技术知识定义机制，以便利评估过程。此外，对一些具体职位的胜任能力定义进行了标准化，如地区办事处主任、副主任或同类职位分组（如航空安全、航空安保、技术援助、翻译等）。但是，为了提高征聘过程的效率，我们提议或可将这一做法扩大到包括所有技术职位，并更好地实现标准化和成文化。	联合国胜任能力框架正在复审过程中。联合国总部推出的任何修改，包括任何适用的计量办法，国际民航组织都将予以考虑。	截至 2018 年 3 月的最新情况： 联合国秘书处尚未引入新的胜任能力框架。作为我们政策审查的一部分，我们将考虑联合国引入的新变化。 截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况： 联合国胜任能力框架没有变动。因此，应将此项目视为已经完成，同时指出联合国针对胜任能力框架提出的任何变动都将经过国际民航组织的审议。	已完成

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现状	意大利审计院对管理层采取的行动的现状评估
<p>提议 2 关于征聘的审计报告</p>	<p>我们提议人力资源管理部门探讨在发出空缺通知前，请外部独立专家协助界定技术职位具体合格标准的可能性（成本效益），以便事先确定对候选人的具体评估标准，并在需要时为技术职位选定最合适的候选人。</p>	<p>国际民航组织注意到该项提议并将探索在必要和可行时任用外部独立专家的成本效益。实用的做法是多用标准化/通用型职位说明，职位说明可以动用内部专长制定，也可以根据需要请外部独立专家制定。这与联合国系统其他组织的做法一致，并能使本组织事先确定职位的评估标准，减少用人局/办的主观性。</p>	<p>截至 2018 年 3 月底的最新情况：</p> <p>国际民航组织在 2017 年底聘用了一位有经验的职位分类专家，为总部和地区办事处的技术职位制定标准的职位说明。我们计划在 2018 年底之前为总部和地区办事处的 90% 的技术职位制定标准的职位说明。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>此项目出现延误的原因在于国际民航组织唯一一名分类专家的病假延长。该工作人员最近开始以兼职方式继续工作，因此，我们预计此项目将在 2019 年年底之前落实。</p>	<p>进行中</p>
<p>提议 3 关于征聘的审计报告</p>	<p>在尊重理事会关于“从签发空缺通知到做出任命决定，完成所有职位征聘过程的最大期限为 12 个月”的决定的同时，我们向人力资源管理层提议，为了解整个过程的效率和效果，从用人单位发出职位要求起全程监测，以便按征聘过程要求的期限对各部门进行问责。</p>	<p>联合国的标准做法，是从空缺公告之日起到选择决定之日止对征聘及时性进行监测。而国际民航组织人力资源处已经把握并监测征聘过程从收到用人单位要求到职位公告之日的大部分步骤。目前，国际民航组织正在实施征聘期限问责框架，详细规定了所有各方的作用/责任，以及开发一个新的信息技术工具，以进一步加强对征聘期限的管理和监测。这些行动充分落实后，将为本组织提供机会，加强从用人单位提出要求到任命决策的征聘期限的监测和管理。</p>	<p>截至 2018 年 3 月底的最新情况：</p> <p>已制定一个征聘期限问责框架（附后），详细规定了所有各方的作用/责任。目前，用来管理征聘过程的新的信息技术工具仍在开发中。信息技术工具的经修改的新时限为 2018 年底。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>2018 年编制了详细规定所有各方的作用/责任的征聘及时性指南。鉴于关于征聘问题的新的行政指示将于 2019 年上半年最后确定，还将对这些指南进行修订。</p> <p>关于信息技术征聘工具，行政管理局信息和分析科正在编制成本效益分析供秘书长核准，并在 2020 年 12 月之前落实。</p>	<p>进行中</p>

编号	意大利审计院提出的提议	秘书长在公布报告时所作的评论	国际民航组织管理层报告的现状	意大利审计院对管理层采取的行动的现状评估
<p>提议 4 关于征聘的审计报告</p>	<p>我们提议管理层在(按前述“提议”)建立监测制度后, 最终评估推出一个与联合国其他机构或类似组织对标做法的成本效益, 或可表明征聘过程的效果和效率。这样, 通过细致的监测和相关对标, 也便于确定必须遵守的有力的关键绩效指标。</p>	<p>国际民航组织当前参考联合国联合检查组 2012 年进行的基准对标研究(参见 JIU/REP/2012/4 号文件)。由于一个组织单独进行这项工作成本太高, 国际民航组织将继续通过行政首长协调理事会(CEB)及其附属机构与联合国系统其他组织合作, 进一步考虑这个问题。</p>	<p>截至 2018 年 3 月的最新情况: 这个问题将通过联合国系统各组织的行政首长协调理事会 (UN/CEB) 和联合国联检组 (UN/JIU) 解决。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 应完成这一项目。本项目不取决于国际民航组织管理层, 而是完全置于联合国系统各组织行政首长协调理事会和联合国联合检查组的权力之下。</p>	<p>已完成</p>
<p>提议 1 地区办事处关键绩效指标审计报告</p>	<p>通过实施我们的上述建议使框架得到加强后, 我们会提议管理层及时判断能否对总部和地区办事处的绩效做出评估, 并最终衡量是否有效地实现了目标。</p>	<p>同意。将对本组织各局和地区办事处进行绩效评估和衡量。</p>	<p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况: 各地区办事处关于关键绩效指标/目标状况的报告现已被纳入其针对理事会冬季会议的年度运行计划。还在全组织关键绩效指标一级制定了地区看板。</p>	<p>已完成</p>

编号	意大利审计院 提出的提议	秘书长在公布报告时 所作的评论	国际民航组织管理层 报告的现状	意大利审计院对 管理层采取的 行动的现况评估
提议 1/2014	为了提高财务报表被计入库存的项目精确度，我们提议，在下一次库存核查行动中，关注项目的公允价值，特别是应被注销的那些库存项目。	接受。	<p>截至 2018 年 3 月底的最新情况：</p> <p>我们过去 5 年一直报告库存情况，并反映对各局收取的费用。</p> <p>2015 年的评审办审计没有发现库存异常。没有预期的变化，本事项被认为已完成。</p> <p>管理层认为该提议已完成。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>从 2015 至 2017 年期间，由于更加关注可以在“按需印刷”的基础上印刷的出版物文件，报告的库存价值减少了 49%。此外，还在 2018 年针对流动缓慢的小卖部产品和由于国际民航组织打印店淹水而损坏的出版物文件进行了库存抵消。</p> <p>管理层认为此项提议已经完成。</p>	已完成
提议 5/2014	考虑到保存有关工作人员数据的重要性，我们提议人力资源处管理层在合适时间内完成所有硬拷贝文件的数字化。	接受提议。考虑到组织对于保存信息的优先度，应在可用资源的基础上考虑将更多工作人员数据数字化的可能性。	<p>截至 2018 年 3 月底的最新情况：</p> <p>工作人员医疗记录的数字化正在进行，将在虑及财务、信息技术和人员可用资源的基础上对工作人员文件的数字化进行进一步评估。</p> <p>截至 2019 年 1 月 31 日的最新情况：</p> <p>国际民航组织聘用了一名顾问协助整理医疗文件，从而使数字化工作更加便利。这项活动正在进行当中。</p>	进行中

