



ICAO

Doc 10175

2021年12月31日终止的财务年度 财务报表和外部审计员的报告



2022年国际民航组织大会第41届会议文件

国际民用航空组织



| ICAO

Doc 10175

2021年12月31日终止的财务年度 财务报表和外部审计员的报告

2022年国际民航组织大会第41届会议文件

国际民用航空组织

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Québec, 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 10175号文件 — 《2021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：10175
ISBN 978-92-9265-882-3（印刷版）

© ICAO 2022

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

**2021 年 12 月 31 日终止的年度
财务报表和外部审计员的报告**

国际民用航空组织
2021 年 12 月 31 日终止的年度
财务报表和外部审计员的报告
目录

	页
第 I 部分	秘书长的报告
	呈报 I-1
	内部控制说明 I-16
第 II 部分	外部审计员的意见 II-1
第 III 部分	财务报表
报表 I	财务状况表 III-1
报表 II	财务执行情况表 III-2
报表 III	净资产变化表 III-3
报表 IV	现金流量表 III-4
报表 V/V-A	预算和实际金额对照表 III-5
财务报表的附注	III-7
第 IV 部分	附表
附表 A	按基金列报的经常活动 IV-1
附表 B	经常方案 — 应收成员国摊款 IV-3
附表 C	按基金群组列报的技术合作项目活动 IV-6
附表 D	技术合作项目活动 — 信托基金和管理服务协议 IV-7
附表 E	技术合作项目活动 — 民用航空采购服务基金 IV-9
附表 F	技术合作项目活动 — 实施套包基金的收入、支出和余额 IV-10
第 V 部分	外部审计员向大会提交的关于国际民用航空组织 2021 年 12 月 31 日终止的财政期财务报表的审计报告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 按照《财务条例》第12.4条，我谨荣幸地向理事会提交国际民航组织截至2021年12月31日止年度的财务报表，供其审议，并由其建议大会批准。按照《财务条例》第13条的规定，外部审计员的意见及其有关2021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。

2. 财务概览

2.1 国际民航组织的财务报表根据《国际公共部门会计准则》按权责发生制编制。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加元（CAD）为单位列报。

2.2 该报告总结并进一步解释了国际民航组织财务报表中的关键信息以及与本组织 2021 年财务状况、财务和预算执行情况有关的趋势。

2.3 报表 I 列报了本组织的财务状况。它报告了 2021 年 12 月 31 日的资产总额为 3.258 亿加元（2020 年：3.364 亿加元），主要包括总额 2.842 亿加元的现金和现金等价物及投资和 1870 万加元应收成员国分摊会费¹。负债总额 4.057 亿加元（2020 年：4.409 亿加元），其中 1.662 亿加元（2020 年：1.892 亿加元）属技术合作项目的预收款，1.936 亿加元（2020 年：2.197 亿加元）属估算出的雇员福利负债，按《国际公共部门会计准则》认列。截至 2021 年 12 月 31 日，流动比率保持在 1.42（2020 年：1.41）的水平，表明国际民航组织有足够的流动资源来偿还其流动负债。

2.4 报表 II 介绍了 2021 年的财务执行情况。

2.5 总收入从 2020 年的 2.465 亿加元减少至 2021 年的 2.316 亿加元，减少了 1 490 万加元，主要原因为自愿捐助减少了 700 万加元，捐赠的楼舍使用权的公允价值变动 250 万加元，以及汇兑收益减少 170 万加元。此外，还对 2021 年分摊会费收入的列报进行了调整，金额为 280 万加元，以便根据《国际公共部门会计准则》按其公允价值说明应收分摊会费和相关收入。

2.6 总支出小幅减少 200 万加元，从 2020 年的 2.446 亿加元减至 2021 年的 2.426 亿加元，主要是由于项目人员相关支出的下降（160 万加元）和差旅费用相关支出的下降（90 万加元）。

¹ 为符合《国际公共部门会计准则》，出于列报目的，已对长期应收会费进行了折现。

2.7 2021 年的支出超过收入 1 110 万加元，而 2020 年则有 190 万加元的盈余。2021 年的总赤字主要对应于循环基金的赤字（1 030 万加元）、辅助创收基金赤字（480 万加元²）和行政和业务服务费用基金赤字（460 万加元³）。总赤字已由经常预算 740 万加元的盈余部分填补。上述基金的财务结果说明见下文第 4 节。

2.8 报表 III 介绍了本年度净资产的变化。截至 2021 年 12 月 31 日，储备金和累积赤字减少 23.6% 至 7 990 万加元（2020 年：1.046 亿加元）。这一差异主要归因于离职后健康保险（ASHI）的精算收益 3 620 万加元，这一数额已与本年 1 110 万加元的赤字进行了冲抵。

2.9 报表 IV 按明细列出了现金和现金等价物 3 000 万加元的下降，从 2020 年 12 月 31 日的 3.007 亿加元降至 2021 年 12 月 31 日的 2.707 亿加元，其中包括经营活动 1 900 万加元的下降和投资活动 1 100 万加元的下降。

2.10 报表 V 对经常预算与实际金额进行了对比。该报表也反映了《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，并对预算公开的基金的预算与实际金额进行对比。本报表与其它财务报表和表格进行了核对。这些报表和财务报表附注 4 反映了《国际公共部门会计准则》要求提供的预算信息。

2.11 2020 年 3 月，世界卫生组织将 COVID-19 的爆发列为全球大流行病。作为回应，国际民航组织启动了业务连续性计划（BCP），在 2020 和 2021 年大部分时间里，在总部和大多数地区办事处进行远程办公和召开虚拟会议。中止了不必要的旅行，并相应地重新调整了工作方案的优先次序。在国际民航组织的报告日及之后，COVID-19 大流行病造成不断下滑的全球经济形势所遭受的影响更具不确定性，国际民航组织继续密切监测情况并相应调整业务运作。

2.12 2020 年的流动性危机在 2021 年没有重演。对支出施加的限制一直持续到 2021 年第一季度末，此后不断收到各国的摊款，从而能将限制解除，并正常开展实施工作。在整个 2021 年，秘书处采用了健全的财务管理做法，包括旨在监测和确保支出保持在可用财政资源范围内的流程和控制措施。因此，2021 年年底国际民航组织现金状况良好，尽管在年底前没有收到一个主要捐助国的付款。及时收取分摊会费仍然是维持国际民航组织运行的一个优先事项。此外，尽管与 2020 年相比，2021 年期间的摊款收取有所改善，但 COVID-19 的限制继续影响方案的实施。

3. 预算执行情况和财务摘要

经常方案拨款

3.1 2021 年的预算拨款（单位：千加元）概述如下：

² 辅助创收基金赤字由辅助创收基金累积盈余来弥补

³ 行政和业务服务费用基金赤字由行政和业务服务费用基金累积盈余来弥补

原始拨款额	106 946
2020 年未付承付款	9 690
来自 2020 年的结转额	23 798
拨款额减少	(11 100)
核定订正拨款	129 334
2021 年未付承付款	(17 634)
向下一年的结转额	(13 434)
2021 年最终订正拨款额	98 266

3.2 **2020 年未付承付款。**按照《财务条例》第 5.7 条，秘书长批准 970 万加元以补充 2021 年的拨款，主要用于支付截至 2020 年 12 月 31 日止年度的未付承付款。

3.3 **来自 2020 年的结转额。**2020 年结束时，该年度未使用的拨款数额较多，总共有 2 380 万加元结转到 2021 年。根据《财务条例》第 5.6 条，秘书长有权结转到 2021 年的金额为 1 270 万加元（最高为 10%），剩余的 1 110 万加元由理事会批准（C-DEC 223/11 号决定）。秘书长批准的这部分金额是为了补充 2021 年拨款，用于开展强制性和其他关键活动。由理事会批准转入业务储备金的这部分金额用于开展业务计划下的活动（C-DEC 223/11 号决定）。

3.4 **2021 年未付承付款。**2021 年承付但预计在 2022 年才交付的承付款价值为 1 760 万加元。根据《财务条例》第 5.7 条，已预留 1 760 万加元（亦见图 1，(e) 栏）的款项并结转到 2022 年，以清偿 2021 年发生的法定负债。

3.5 **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%。

3.6 **向下一年的结转额。**2021 年未使用拨款为 1 340 万加元，占 2021 年 1.293 亿加元核定订正拨款的 10.4%。根据《财务条例》第 5.6 条，秘书长有权结转未用拨款，金额不超过针对每项战略目标或辅助实施战略的核定拨款总额的 10%，经计算为 1 290 万加元。超出秘书长权限的剩余余额 50 万加元将提交理事会核准。秘书长迄今已批准将 1 290 万加元中的 910 万加元用于 2022 年预算中没有提供资金的关键和优先活动，其中包括因 2021 年不可避免地发生实施延误而不得不推迟的活动。这部分费用用于实施《2020-2022 年信息安全路线图》中界定的活动、网络安全方案、2021 年 COVID-19 高级别会议(HLCC)的建议、普遍安全监督审计计划的持续监测做法(CMA)，以及道德操守相关活动等。此外，已将 380 万加元指定用于支付与即将到来的大会、数字化转型、培训和其他活动有关的预期费用。

3.7 鉴于上述段落所述的增加和转拨，本年最终订正拨款总额为 9 830 万加元。

3.8 图 1 提供了经常方案普通基金预算和实际收支金额的对比：

图 1

	2021 预算¹	实际²	汇兑差额	按预算汇率计算 的实际金额³	2021未付 承付款	合计	差额
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)
				= (b)+(c)		= (d)+(e)	= (f)-(a)
收入							
分摊的会费	95 577	102 437	(9 672)	92 765		92 765	(2 812)
其他收入							
来自辅助创收基金的转拨	9 648	9 648		9 648		9 648	0
杂项收入	519	750		750		750	231
来自AOSC的偿付	1 202	1 202		1 202		1 202	0
	106 946	114 037	(9 672)	104 365		104 365	(2 581)
支出							
工作人员薪金和雇员福利	100 877	92 237	(6 912)	85 325	7 208	92 533	(8 344)
供应品、消耗品和其他	1 225	273	(39)	234	480	714	(511)
一般业务费用	20 592	11 402	(318)	11 084	9 920	21 004	412
差旅	4 177	852	(34)	818	0	818	(3 359)
会议	2 092	788	(89)	699	20	719	(1 373)
其他支出	371	113	(7)	106	6	112	(259)
货币汇兑差额		805	(805)	0	0	0	0
	129 334	106 470	(8 204)	98 266	17 634	115 900	(13 434)

¹ 2021年预算包括经秘书长批准、来自上一年的结转（和承付款）2238.8万加元。

² 摘自附表A、财务报表，不包括周转基金和业务储备金

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967.2万加元的预算汇兑收益，(2) 由于用于编制预算的汇率与年内适用于支出的联合国月度汇率之间的差异而产生的739.9万加元的货币兑换差额，和 (3) 本年普通基金80.5万加元的货币兑换差额。

3.9 差异解释 — 收入。1.069 亿加元的整体预算（图 1，(a) 栏）包括 2021 年经常预算的四个主要资金来源：分摊的会费、辅助创收基金盈余、杂项收入，以及来自行政和业务服务费用基金的偿付。在分摊的会费方面，280 万加元的差额涉及到长期应收会费的折减额。杂项收入的差额代表着 2021 年与欧洲民航会议之间新的租赁安排，以及所赚取利息低于预算利息。

3.10 差异解释 — 支出。1.293 亿加元的整体预算（图 1，(a) 栏）包括 2021 年的原始拨款 1.069 亿加元、来自 2020 年的结转额，以及 2020 年的未付承付款 2 240 万加元。

3.11 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 970 万加元的汇兑收益显示，根据编制三年期摊款时使用的预算汇率得出的摊款与根据收缴摊款时使用的联合国业务汇率得出的摊款之间存在正数差额。自 2010 年以来，实施了两种货币摊款制度并对成员国部分以美元和部分以加元开具发票。2021 年 1 月 1 日（开具美元发票之日）美元/加元汇率比 2021 年预算中使用的汇率要高，给分摊会费总额带来 970 万加元的正数差额；和
- b) 在支出方面产生 740 万加元汇兑差额的原因在于编制预算时使用的汇率与年内适用于支出的联合国月度汇率之间存在差异。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。

3.12 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。根据《国际公共部门会计准则》认列了 80 万加元的货币汇兑差额（图 1，(b) 栏），主要原因在于将最初以其他货币记录的资产和负债以加元重新估值而产生的负数差额。

摊款和报告货币

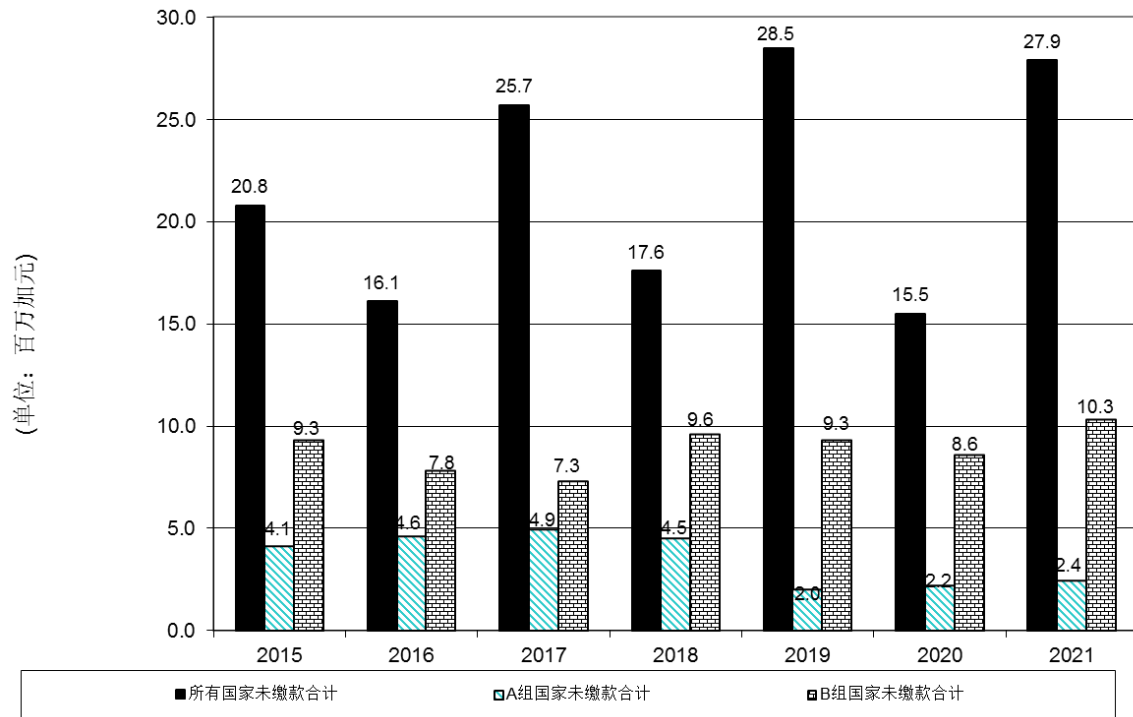
3.13 2008 年和 2009 年各成员国的摊款及其他估计的收入来源以加元列报。2010 年采用多种货币摊款，近四分之三以加元支付，四分之一以美元支付。为确保本组织经核准的预算与各账目和各基金保持一致和相互对照，交易事项以加元列示，财务报表自 2008 年起以加元列报。这种变化适用于第一分部列报的本组织大部分经常活动基金，而在第二分部列报的与技术合作项目有关的基金以美元入账，但在财务报表中以加元列报。2021 年期间，加元对美元汇率在年内波动，2021 年 6 月低至 1.208，但年初汇率为 1.278 加元，年底则为 1.281 加元。

摊款和其他自愿捐助

3.14 2021 年收到的摊款总额为 8 960 万加元，截至本年度结束时仍然有 1 560 万加元未付摊款。当年年初，各国 2020 年及以前年度的应收款为 1 480 万加元，共收到 320 万加元缴款，仍有 1 160 万加元未缴余额。截至 2021 年 12 月 31 日，所有年度的应收摊款总额为 2 720 万加元（包括周转金）。2 720 万加元包括一个美元的摊款组成部分，按 1.281 加元换算，使重估的应收摊款余额为 2 790 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 89.9%。图 2 显示了自 2015 年以来每年年底应收分摊会费的状况。

图 2

截至 2021 年 12 月 31 日应收成员国摊款



3.15 截至 2021 年 12 月 31 日未缴纳的 2 790 万加元会费总额中, 1 160 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

	2021 年 国家数量	截至 2021 年 12 月 31 日 的欠款金额	2020 年 国家数量	截至 2020 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	6	2 437	8	2 202
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	17	10 314	14	8 641
C 组: 欠缴会费不到三整年的国家	12	1 830	7	954
D 组: 仅欠当年会费的国家	22	12 683	32	3 022
小计	57	27 264	61	14 819
前南斯拉夫社会主义联邦共和国	-	654	-	653
欠缴会费合计	57	27 918	61	15 472

3.16 截至 2021 年 12 月 31 日，有 6 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 2021 年 12 月 31 日尚未遵守其协议条款的国家。

3.17 2021 年经常预算和经常活动分部中的其他基金收到的主要捐助（*）总结如下（单位：千加元）：

图 4

成员国	收到的 2021 年摊款	自愿 捐助	免费提供的 人员	捐助的使用权 — 楼舍	总额
加拿大	2 642	120		22 872	25 634
中国**	11 988	2 335	2 228		16 551
美国	10 788	2 340	1 203		14 332
日本	6 989	224	250		7 463
法国	3 852	197	1 140	779	5 968
德国	5 347				5 347
联合王国	4 410	149			4 559
大韩民国	2 326	387	418		3 131
巴西	2 389		699		3 089
泰国	610			2 300	2 911
意大利	2 568				2 568
俄罗斯联邦	2 347	5			2 352
阿拉伯联合酋长国	2 284				2 284
土耳其	1 684		360		2 044
澳大利亚	2 010				2 010
西班牙	1 873				1 873
墨西哥**	1 158	498	132		1 787
新加坡	979	24	561		1 564
荷兰	1 505				1 505
沙特阿拉伯	1 095	63	291		1 449
	68 843	6 342	7 284	25 952	108 421

(*) 20 个捐助额最高的国家（未扣除退款）

(**) 包括用于支付北京地区分办事处和墨西哥城地区办事处租金的现金捐助。

3.18 2021 年的支出总额，包括借调人员、免费提供的人员和无偿提供的楼舍及其他活动的开支，按战略目标和辅助实施战略及其他活动（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，本文件将在下文对这些基金进行详细说明），列示如下（单位：千加元）：

图 5

	安全	空中航行 能力和效率	安保和 简化手续	航空运输 的经 济 发 展	环 境 保 护	辅 助 实 施 战 略	其 他	合 计
经常预算	32 115	20 247	14 343	4 740	5 353	28 867	939 ⁽¹⁾	106 604
自愿基金和其他经常活动基金	1 841	1 123	2 250	85	720	860	36 156	43 035
捐助的使用权 — 楼舍						26 824		26 824
免费提供的人员	4 247	2 729	702	163		1 130		8 971
总支出	38 203	24 099	17 295	4 988	6 073	57 681	37 095	185 434

(1): 包括经常预算和周转基金的净汇兑损失 78.1 万加元和业务储备基金的支出 (15.8 万加元)。

累积盈余/赤字、现金盈余和储备金

3.19 按本文件第 IV 部分附表 A 所示, 截至 2021 年 12 月 31 日, 扣除经常预算净资产储备金的累积盈余为 2 650 万加元。累积盈余减去周转基金余额 1 020 万加元和应收成员国摊款 2 720 万加元之后, 截至 2021 年 12 月 31 日出现 1 100 万加元的现金赤字。

3.20 经常预算的留存盈余总计 3 570 万加元, 其中包括 3 110 万加元用于支付 2021 年未付承付款和结转至 2022 年的拨款, 另外加上未实现累积汇兑收益 290 万加元, 与 920 万加元的应收摊款未实现折减和拨备进行冲销。留存盈余还包括由理事会授权使用其中所含资金的业务储备金中的 1 090 万加元余额。

3.21 截至 2021 年 12 月 31 日, 包括储备金在内国际民航组织所有基金的合并净累积盈余和赤字为赤字 7 990 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 根据《财务条例》第 7.8 条设立的循环基金于 2008 年 1 月 1 日生效, 旨在记录所有与离职后健康保险 (ASHI) 福利相关的交易, 包括没有供资的相关负债和在适用《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赤字。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, 循环基金的年度赤字一直在累积, 因为经常预算为这些福利提供的年度供资不能为每年的应计福利提供足够资金。2021 年期间, 包括储备金在内的循环基金的累积赤字在年底达到 1.899 亿加元, 具体如下:

	2020 年年底净累积赤字	2.159 亿加元
加:	年内应计雇员福利	1 410 万加元
减:	年内支付的当期服务成本	390 万加元
减:	2021 年离职后健康保险的精算收益	3 620 万加元
	2021 年年底净累积赤字	1.899 亿加元

3.23 离职后健康保险负债对精算假设的变动非常敏感。离职后健康保险的重大精算收益的产生原因因为折现率从 2020 年的 1.20% 增加到 1.75%，以及出于经验考虑和为了与联合国系统其他机构的死亡率表格的假设保持一致而进行了小幅调整。国际民航组织的精算师已根据 COVID-19 影响方面的现有信息对主要假设进行监测。2019 年 11 月 1 日至 2021 年 10 月 31 日期间的离职后健康保险理赔受到此次大流行病的影响，根据怡安集团的理赔数据库对该时间段的理赔进行了归一化。由于大流行病带来的死亡风险过高等短期影响已在年度精算报告中加以反映，精算师没有建议因大流行病而对假设进行任何其他具体变动。

3.24 累积的离职后健康保险和其他雇员福利负债仍未获得资金，现收现付做法目前仍在继续，这可构成长期风险。秘书处将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。2021 年，理事会在审议未用拨款的结转款的可能用途时，没有批准任何金额来为这一负债提供资金。

辅助创收基金（ARGF）

3.25 2021 年，辅助创收基金报告了 730 万加元的营业盈余。在按要求向经常预算转拨 810 万加元，向国际民航组织工作方案再次缴纳 140 万加元，并批准从储备金中支出 260 万加元之后，净年度赤字为 480 万加元。

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

图 6

	收入	支出	盈余/（赤字）
出版物和数字内容销售	5 272	1 718	3 554
印刷和分发服务	1 204	1 331	(127)
会议活动	323	780	(457)
培训（包括航空培训升级版）	5 838	5 754	84
执照颁发	3 162	264	2 898
代表团和会议服务	2 797	2 001	796
新产品	1 522	578	944
辅助创收基金业务和行政费及支助费	345	735	(390)
小卖部	149	140	9
运行结果	20 612	13 301	7 311
辅助创收基金内部冲销	(812)	(812)	0
	19 800	12 489	7 311
转拨至经常预算的款额		8 081	(8 081)
对国际民航组织工作方案的再次缴费		1 359	(1 359)
	19 800	21 929	(2 129)
所批准的储备金支出		2 623	(2 623)
当年净赤字	19 800	24 552	(4 752)

3.27 下表列出了营业盈余的预算对照表（单位：千加元）。

图 7

	实际数额	预算	差异
收入	20 612	25 168	(4 556)
支出	13 301	16 954	3 653
盈余/（赤字）	7 311	8 214	(903)

3.28 COVID-19 大流行病持续给航空业带来直接影响，这继续给本报告期内辅助创收基金的表现产生负面影响。2021 年，辅助创收基金的营业收入比计划低 460 万加元，入账金额为 2 060 万加元（预算的 82%）。实际支出为 1 330 万加元（预算的 78%），比预算低 370 万加元。这使得营业盈余为 730 万加元（预算的 89%）

3.29 按本文件第 IV 部分附表 A 所示，截至 2021 年 12 月 31 日，辅助创收基金的累积盈余为 10 万加元：

	2021 年	2020 年
截至 1 月 1 日的累积盈余	13 773	18 620
收入	19 800	20 290
支出	24 552	25 137
年度盈余/（赤字）	(4 752)	(4 847)
截至 12 月 31 日的累积盈余/（赤字）小计	9 021	13 773
限制性盈余		
业务储备金	4 771	5 903
对经常预算的缴费	1 567	3 133
特殊项目专用款	1 478	3 701
应对 COVID 引发风险的限制性盈余	1 122	989
限制性盈余小计	8 938	13 726
截至 12 月 31 日的调整后盈余/（赤字）	83	47

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国际民航组织技术合作方案的管理和业务费用，其主要资金来源是向技术合作项目收取的支助费用，这些项目根据开发和部署的各项信托基金协议、管理服务协议（MSA）、民用航空采购服务协议（CAPS）和国际民航组织实施套包来管理。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效率和效力基金（C-DEC 155/7 号决定并在 C/DEC 172/8 号决定中增加），授权技术合作局局长在任一给定年份最多可对前一年行政和业务服务费用基金年度盈余的 25% 进行分配，用于根据缔约国的需求实施各项措施，以期改善技术合作局的效率和效力。2021 年，技术合作局效率和效力基金的支出为 20 万加元，截至 2021 年 12 月 31 日，累积盈余达到 110 万加元。

3.32 此外，针对技术合作方案设立了特别储备基金（“SRF”）（C-DEC 200/2 号决定），以便填补任何特定年份中因行政和业务服务费用基金减少而导致的潜在亏空，这将影响其根据第 3.37 段的描述，向经常预算进行所核准的年度转拨的能力。在这方面，自其于 2014 年成立以来，由于行政和业务服务费用基金在报告期间的收入水平的原因为，没有从特别储备基金提取任何金额。特别储备基金的余额，截至 2019 年 12 月 31 日时为 260 万加元，已在三年期结束时自动转拨至行政和业务服务费用累积盈余中。2020 年和本报告期内，由于行政和业务服务费用基金成果出现亏空，特别储备基金未得到补充，因此截至 2021 年 12 月 31 日其余额为零。根据经批准的偿付机制，对经常预算的年度转拨款已由行政和业务服务费用累积盈余支付。

图 8

2021 年行政和业务服务费用基金预算和支出¹

提交大会的行政和业务服务费用的预算估计数 ²	<u>10 677</u>		
	预测 ³	实际数额	差异
预算/收入	5 354	5 241	(113)
支出	9 501	9 599	98
年度盈余/（赤字）	<u>(4 147)</u>	<u>(4 358)</u>	<u>(211)</u>

¹ 不包括技术合作局效率和效力基金（2021 年总支出 20 万加元）与特别储备基金。

² 经 2019 年大会（A40）核准。

³ 理事会第 224 届会议注意到这一预测（C-WP/15237 号文件）。

3.33 如上所述，大会批准了 2021 年财政年度行政和业务服务费用基金 1 070 万加元的指示性预算估计数。同年，根据《财务条例》第 9.5 条，秘书长通过 C-WP/15237 号工作文件向理事会提交了经过更新的 2021 年收入估计数（540 万加元）和支出估计数（950 万加元）。

3.34 根据实际行政和业务服务费用基金⁴的财务业绩，与订正预算相比，行政和业务服务费用收入有一个 10 万加元的缺额（第 224 届会议），主要是因为技术合作实施量下降导致行政收入下降，以及主要因工作人员费用的增加导致支出略增 10 万加元。上述情况导致由行政和业务服务费用累积盈余支付支出超出收入的这 440 万加元，截至 2021 年 12 月 31 日，该累积盈余为 810 万加元。

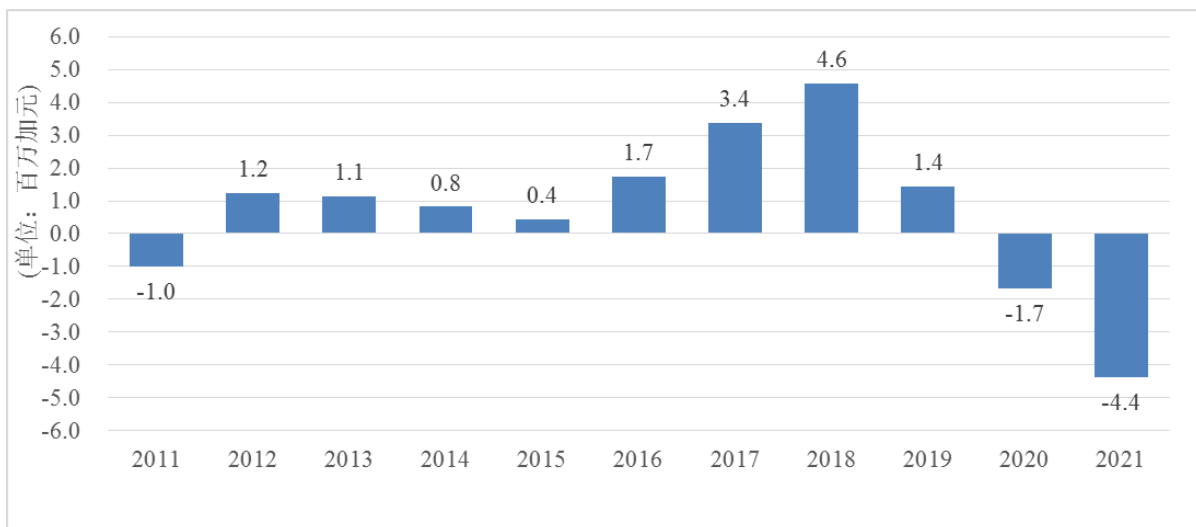
⁴ 不包括技术合作局效率和效力基金与特别储备基金

3.35 按本文件第 IV 部分附表 A 所示，截至 2021 年 12 月 31 日，行政和业务服务费用的累积盈余为 810 万加元。

	2021 年	2020 年
截至 1 月 1 日的累积盈余	13 781	15 628
收入	5 241	8 501
支出	9 805	10 348
年度净盈余/（赤字）	<u>(4 565)</u>	<u>(1 847)</u>
截至 12 月 31 日的累积盈余/（赤字）小计	9 217	13 781
限制性盈余		
效率和效力基金盈余	1 070	1 277
特别储备基金	0	0
限制性盈余小计	1 070	1 277
截至 12 月 31 日的调整后盈余/（赤字）		
	8 147	12 504

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

图 9
截至 12 月 31 日行政和业务服务费用基金盈余和亏空情况



3.37 大会第 37 届会议期间，行政委员会建议经常预算和技术合作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 年批准每年由行政和业务服务费用基金向经常方案支付 120 万加元，作为与 2020 年至 2022 年三年期内继续开展的各项目直接相关的经常预算支助费用。

技术合作方案

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

3.39 与技术合作委员会进行密切协调，编制了技术合作局的三年滚动运行计划，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，确保通过如下方式持续改善行政和业务服务费用基金的财务状况：使技术合作局的产品和服务（即实施套包）多样化；加强与地区办事处的协作，以查明短期、中期和长期项目实施机会；通过调整技术援助和技术合作活动，加强实施支助；根据技术合作局的业务模式审查其组织结构；以及采用节约成本和提高效率的措施。

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，2021 年，流入量为 7 300 万加元，流出量为 7 220 万加元。此项结果被认为大幅低于上一三年期（2017-2019 年）实现的平均数，原因在于大流行病及政府优先事项的变动导致许多项目推迟或完全取消。本文件第 IV 部分附表 C 至附表 E 载有技术合作项目的更多细节，下列图表将对这些项目进行概述（单位：百万加元）。

图 10

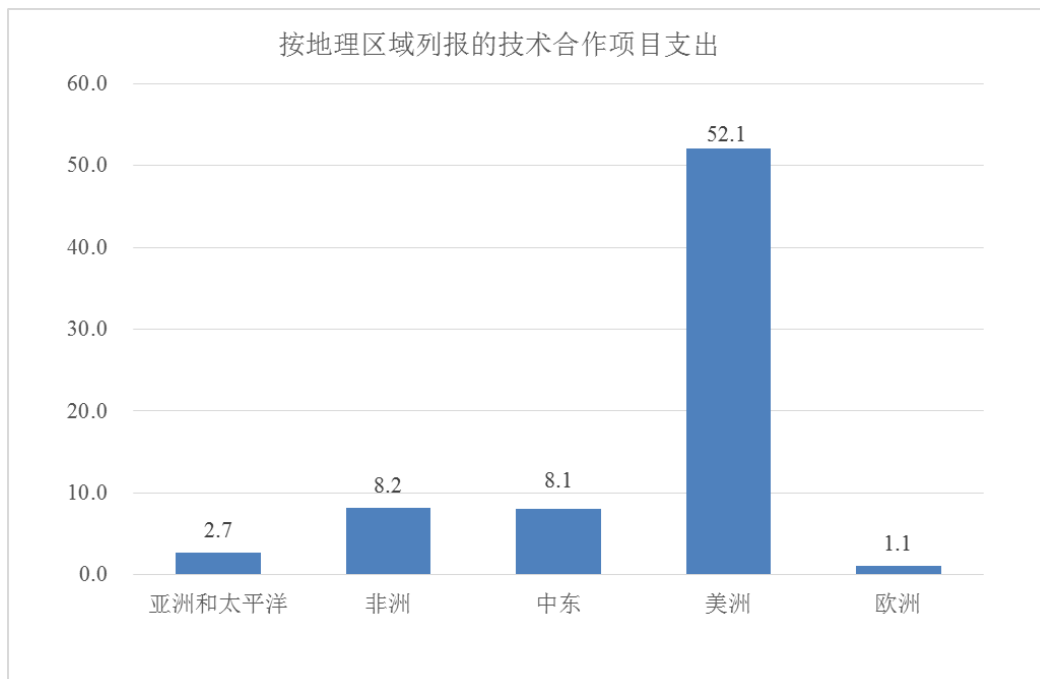
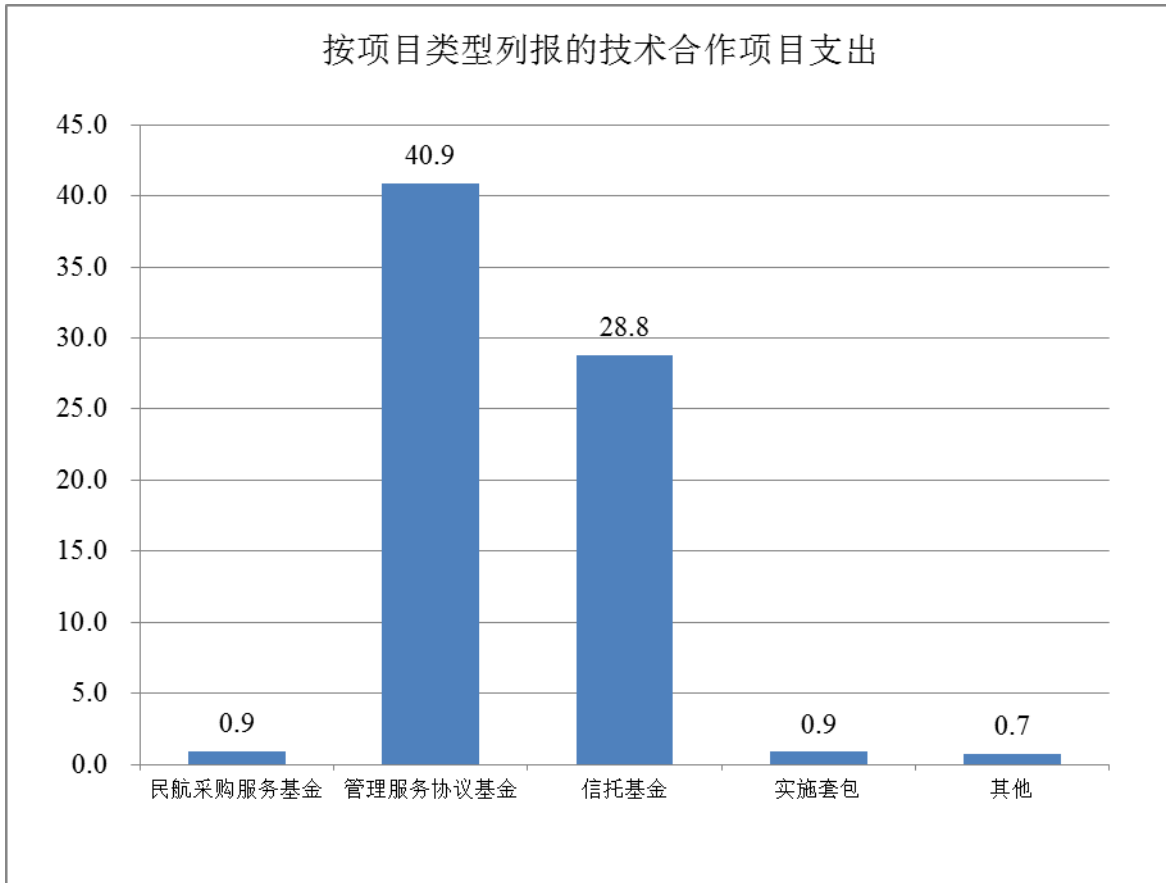


图 11



4. 管理层的责任

根据国际民航组织《财务条例》第 12.1 条中要求，秘书长须根据联合国各组织通过的《国际公共部门会计准则》（IPSAS）呈报年度财务报表。财务报表包括：财务状况表（报表 I）；财务执行情况表（报表 II）；净资产变动表（报表 III）；现金流量表（报表 IV）和预算和实际金额对照报表（报表 V）。财务报表还包括经常预算拨款状态，本文件同时列示了大会未列入预算的贷记款。

管理层对财务报表中所含财务信息的编制、完整性和客观性负责。这些报表乃是按照《国际公共部门会计准则》（IPSAS）编制的，其中包含管理层根据最佳估计和判断得出的某些数字。本文件全文所含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，本文件所披露的信息按照《国际公共部门会计准则》和国际民航组织《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系统、政策和程序，以确保财务资料的可靠性并对资产实行保护。内部控制系统接受内部与外部审计。

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，本人谨此证明，据本人所知、所悉及所信，所有重大交易均已在会计记录中正确入账，并已在本文件所载的财务报表中正确列报。

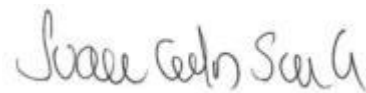
2022年3月31日



财务处处长

Olga Nam

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 2021 年的财务报告，及其财务报表和附表。



秘书长

胡安·卡洛斯·萨拉萨尔

2022 年 3 月 31 日于
加拿大，蒙特利尔

内部控制说明（SIC）

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. 内部控制系统是为了管理可能对实现本组织的任务、战略目标和目标产生不利影响的主要风险，并将其减缓至一个可以接受的水平。因此，内部控制说明（SIC）只能对内部控制系统的有效性提供一个合理而不是绝对的保证。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，并对其进行高效率和有成效的管理。

3. 内部控制职能是管理层的一项关键职责，也是整个业务管理过程的组成部分，它包括：

- 建立一种可促进有效内部控制的环境和文化；
- 识别和评估可能影响目标实现的风险；
- 规定并实施政策、计划、运营标准、程序、系统和其他控制活动，以管理与任何已查明的风险敞口相关的风险；
- 确保信息和通信的有效流动，以便所有人员均可获得履行职责所需的信息；和
- 监测内部控制系统的有效性。

4. 国际民航组织的内部控制系统通过一套内部控制流程适用于秘书处所有各级，以确保实现战略目标。

5. 下文将概述为巩固内部控制流程和系统以支持上文第 3 段中所述责任而采取的行动。

建立一种可促进有效内部控制的环境和文化：

6. 国际民航组织工作人员的行为和行动必须始终遵守国际民航组织《道德操守框架》中规定的最高道德标准。随着外部和内部因素的变化，本框架会随时更新，并根据需要进行修订。经理事会批准，最后一次修订是在 2021 年 6 月 23 日。2021 年，道德操守培训继续进行，并通过行政服务局（ADB）提供给所有工作人员。到 2021 年底，近 60% 的工作人员已完全完成关于性骚扰的强制性培训，另有 40% 正在完成这项培训。高级管理人员还参加了联合国系统职员学院（UNSSC）的道德领导力培训。国际民航组织还发起了第一次“领导力对话”，这是联合国秘书处制定的一项年度举措，目的是让管理人员与其直接下属就工作人员在其日常工作中面临的道德挑战进行对话。

7. 国际民航组织新的《采购守则》于 2021 年年底更新，涉及一个强大的采购权授权模型以及加强控制和报告。《个人采购计划》与《守则》一起为参与采购行动的工作人员规定了可展现重要控制流程的行为方式。

8. 自 2021 年 8 月 1 日加入国际民航组织担任秘书长以来，我一直在最高层设定基调，通过采取一系列措施来改善当前的控制环境，包括通过定期全体会议来改进与工作人员的沟通，对不当行为案例进行调查并于此后果断采取纪律处分行动，并要求管理层对风险管理和内部控制负责。这种日常工作作风以及始终致力于坚持道德价值观和原则将会进一步有助于在国际民航组织内部建立一种强有力的风险文化和控制环境。

9. 国际民航组织的一个内部薄弱环节和一大主要风险是《反欺诈反腐败（AFAC）政策》的适用和培训，该政策于 2021 年底更新。行政服务局于 2022 年 2 月受命制定并在本组织实施合适的欺诈预防、探测、应对和数据收集程序和流程，以反映经过更新的国际民航组织《反欺诈反腐败政策》和治理框架。

10. 另一个可以改进的控制领域是更及时地实施内部和外部审计和其他内部控制评估的建议，以确保及时对内部或外部审计提出的建议采取行动。2022 年，我将与内部监督办公室（OIO）一道，与各局/办事处合作，迅速采取行动，解决审计报告中发现的内部控制薄弱环节。

识别和评估可能影响战略目标实现的风险：

11. 国际民航组织的机构风险管理（ERM）框架遵循国际标准化组织 ISO 31000 标准和特雷德韦委员会赞助组织委员会（COSO）内部控制综合框架，规定了风险管理的目标和原则、其角色和职责、风险管理流程以及对风险的监控和审查，包括编制风险文件。该框架的一个关键组成部分是 2020 年引入的风险登记册过程，旨在规定一种协调、结构化和系统化的风险管理做法。所维持的风险登记册涉及两个层级：(1) 整个国际民航组织一级的风险向理事会报告（“机构风险登记册”），和 (2) 在各局/办事处一级，将由各局/办事处来缓解和监测风险。

12. 机构风险管理咨询小组由直接向秘书长报告的各局局长和办事处主任组成，就机构风险管理框架及其自 2020 年以来的实施情况提供监督和指导。

13. 国际民航组织继续与联合国系统其他实体密切合作，确保不断改进其机构风险管理框架，同时考虑到联合国其他实体的最佳做法和经验教训。

14. 为该框架提供了支撑的是高级管理人员所做出的一系列保证，涉及到按照管理保证声明和宣言（MASD）自评问卷调查中所记录并在国际民航组织日常运行所展示的合适道德操守价值观采取了关键内部控制措施并遵守了政策、程序和做法。与前几年一样，高级管理层提交了关于其职责领域内部控制有效性的管理保证声明和宣言。2021 年，对管理保证声明和宣言进行了修订，规定由各局/办事处做出进一步的保证，证明有内部控制措施的实施证据，以更好地根据内部和外部审计员的风险调查结果进行调整。

15. 2021 年是全球范围内充满重大不确定性和混乱的一年。COVID-19 大流行病加剧了全球航空业面临的挑战。在组织一级，作为机构风险管理咨询小组主席，我管理机构风险登记册中概述的本组织的总体风险组合。定期审查了优先级别较高的风险和适当的应对措施，并已向理事会报告。

16. 此外，在提交理事会的《2021年内部监督办公室年度报告》（C-WP/15328号文件）中提到的个别内部监督报告以及外部审计员发布的报告中，查明了控制方面的薄弱环节，可通过秘书处在各监督单位的定期监测下实施相应行动计划来加以处理。

17. 国际民航组织 2021 年面临的主要风险和相应的缓解措施可按以下四个风险类别进行汇总说明：

17.1. 战略风险：在整个 2021 年，大流行病给已批准的经常方案带来了额外压力，导致未能达到运行计划目标，并阻碍了技术合作方案的实施，导致行政和业务服务费用基金（AOSC）出现业务赤字。

控制和缓解措施：2021 年对正在采取的缓解措施进行了审查，但由于优先事项相互竞争和大流行病造成的持续限制，这些措施未得到充分实施。一致同意，从理事会第 226 届会议开始，载有秘书处拟议行动的每份理事会工作文件都将包括对超出由经常预算供资的工作范围的各项工作的概算；该措施旨在便于调整优先次序，以纳入新的工作，同时确保仍能实现国际民航组织的运行计划目标。此外，技术合作局在 2021 年实施了各种营销行动和培训计划，以额外创收，并采取了成本节省措施，使得赤字没有最初预测的那么严重。

17.2. 业务风险：信息安全和信息通信技术（ICT）风险仍是本组织的一大严重关切。目前内部开发的应用程序的灾后恢复（DR）备份和 IT 支持不能达到业务恢复时间目标，滥用机密信息仍然是受到密切监控的首要信息通信技术风险。国际民航组织还面临网络威胁/网络攻击，这有可能给国际民航组织的声誉、财务可行性和成员国对本组织的信任水平造成重大影响。国际民航组织在组织管理和文化领域继续面临挑战，特别是在吸引、留住和培育人才、填补空缺和确保顺利继任方面。此外，长期使用编外人员（顾问/借调人员）开展核心活动，加上员工队伍规划不足，正在导致项目/方案有可能出现停顿。其他业务风险包括未经授权使用国际民航组织知识产权及对其进行的有效保护有限。

控制和缓解措施：汇总列出了关键内部应用程序及业务恢复时间目标，2021 年提供了资金，用于制定一项灾后恢复计划。在数字化转型举措的背景下，预计国际民航组织将从 2022 年开始将灾后恢复外包给联合国国际电子计算中心（UNICC）。国际民航组织已于 2021 年底与一家顾问公司签约，在接下来的三年实施信息安全路线图；当其他举措完成后，网络风险将逐步降低。2021 年，通过更新顾问薪酬标准，以确保与联合国系统适用的薪酬标准保持一致，人力资源（HR）风险已部分缓解。到 2022 年底，作为全面人力资源战略的审查工作的一部分，将进一步应对人力资源风险，包括采取更具体的缓解措施。最后，2021 年底制定了一项保护国际民航组织知识产权和出版物的技术解决方案，并计划在接近 2022 年年底时针对访问控制、订阅和有节制的访问（许可证）实施进一步的缓解措施。

17.3 合规/法律风险：在维护道德行为、原则和行为标准方面可能出现的违反义务行为，由于工作人员不遵守《采购守则》而可能导致的采购利益冲突，以及实施《反欺诈反腐败（AFAC）政策》的资源不足，均能引发潜在的不道德、欺诈和腐败活动。另一个合规风险是外部的 — 150 多个国家尚未批准 2010 年《北京公约》、2010 年《北京议定书》和 2014 年《蒙特利尔议定书》 — 导致国际民航组织无法建立一个全球性框架，有效应对新出现的航空威胁。

控制和缓解措施：2021 年创建了新的道德操守工作人员培训，国际民航组织于 2022 年 1 月 20 日与联合国内部监督事务厅签署了关于提供调查服务的谅解备忘录。《采购守则》于 2021 年年底更新，其中包括现在可持续提供的在线培训。行政服务局（ADB）继续监测和报告任何采购违规行为，并将调查工作外包给内部监督事务厅。行政服务局于 2022 年年初被指定为新的《反欺诈反腐败政策》的所有者，将负责制定一项实施计划，并从 2022 年及之后启动工作人员培训，以确保采取适当的控制措施来降低风险。2021 年，提供了外联活动资金，以支持批准待批条约，但由于大流行病而没有落实，导致这些已规划活动被推迟。与此同时，秘书长和理事会主席将继续推动批准这些条约。法律事务和对外关系局（LEB）还将继续通过在线地区研讨会和讲习班加强国际民航组织与各国的外联。

17.4 财务风险：以下事项可导致潜在的财务风险：1) 成员国不按时缴纳摊款或在缴费前提出条件，从而不履行《芝加哥公约》为其规定的法律义务，这可构成一种财务风险；2) 现有和退休工作人员的长期离职后健康保险（ASHI）的资金供给不足，这是一项过去两年一直未决的外部审计员调查结果；和 3) 政策/管理和相关程序不当，无法收回根据各种安排提供经常预算活动之外其他服务的所有成本。

控制和缓解措施：秘书长将继续推动执行《芝加哥公约》第六十一和第六十二条以及《财务条例》第 6.5 条第 1 款，并监测及与各国跟进摊款状况。国际民航组织的离职后健康保险负债继续增长，需要理事会原则上商定如何为离职后健康保险长期负债供资，这取决于联合国系统内的相关事态发展。国际民航组织已与一家顾问公司签约，以确定成本回收活动的制度、方法和流程，并在 2022 年底之前制定一项成本回收政策。

规定并实行政策、计划、运营标准、程序、系统和其他控制活动，以管理与任何已查明的风险敞口相关的风险：

18. 2021 年，由于 COVID-19 大流行病，本组织继续其虚拟工作环境。控制活动继续以虚拟方式开展，确保控制环境得以维持。一些重大成就包括更新《采购守则》、《反欺诈反腐败政策》和《信息安全行政指示》，以及本组织通过的其他文件，旨在：加强国际民航组织的控制环境；确定旨在推动道德原则、价值观和行为标准的规范和结构；加强监督责任；和培养员工，以确保合适的技能熟练工作人员能够交付预期结果并承担个人责任。

19. 此外，在过去一年中，秘书处继续建立一个内部控制库以减轻风险。迄今为止，已制定 60 项流程一级的控制措施，这些管理控制措施可确保端到端业务流程有效和高效运行并遵守机构风险管理框架。每年都会对这些控制措施的适用性、强度及在机构风险登记册中所留存的证据资料量进行评估。国际民航组织将继续建立其风险文化，并将风险管理纳入国际民航组织的方案、程序和活动，以提高其风险和内部控制能力。

确保信息和通信的有效流动，以便所有人员均可获得履行职责所需的信息：

20. 机构风险管理咨询小组和理事会通过机构风险登记册随时了解风险和控制措施。从 2022 年第二季度开始，将实施机构和局/办事处的中、高评级风险状况的季度报告机制，并在高级管理小组（SMG）会议上进行报告。风险管理高级别委员会、联合国理事机构和审计员提供持续的风险情报和独立咨询意见，以确保国际民航组织全面了解情况和落实风险责任。

21. 2021 年开启相关工作，通过实施基于结果的管理（RBM）做法制定 2023-2025 年业务计划，该做法可使得业务计划的结果框架更精简、更完善。内部监督办公室积极注意到相关利害关系方参与了业务计划的编制和结果的制定。为了针对有待实现的结果加强问责，目前正在更新和改进 2023-2025 年业务计划的关键绩效指标（KPIs）。作为 2023-2025 年业务计划的一部分实施稳健的绩效监测框架时，应与机构风险管理框架的实施齐头并进，以期加强组织上一种查明和减轻风险的文化。基于结果的管理和机构风险管理的进一步主流化将需要高级管理层的积极参与和支持、适当的财务和人力资源分配，以及一张切合实际的顺利完成这一至关重要举措的时间表，这也与目前处于早期开发阶段的问责框架的实施密切相关。

监控内部控制系统的有效性：

22. 在审查内部控制系统的有效性时，我的主要信息来源为：

- a) 在内部控制系统中发挥重要作用并在授权范围内负责组织的预期结果、方案绩效、其所在局/办事处的活动管理及负责为分配给他们的资源提供保障的各局局长和各办事处负责人。依靠高级管理人员在管理保证声明和宣言自评问卷调查中提交的 2021 年个人书面证明，其中查明了控制问题和所采取的补救措施，并得出结论认为其职责范围内的内部控制有效。此外，还依靠包括地区办事处主任在内的秘书处高级管理小组（SMG）和全体高级管理小组（FSMG）举行会议期间共享的信息；
- b) 内部监督办公室和外部审计员的审计、评价和咨询报告，他们报告账户遵守《财务条例》的情况，还报告国际民航组织选定领域的治理、风险管理和内部控制以及业务绩效情况。这些报告载有遵守情况和方案有效性方面的独立和客观信息，以及应对风险和实现运营改进的建议；
- c) 向本组织及其工作人员提供道德操守和行为标准方面的咨询意见和指导、开展道德操守意识宣贯、负责管理保护工作人员免遭报复政策，以及负责管理财务披露和利益冲突声明方案的道德操守官；
- d) 评价和审计咨询委员会，该委员会审查会计和财务报告流程、内部控制系统、风险和审计流程以及《财务条例》和规则的遵守情况，以便向理事会提供咨询意见（见评价和审计咨询委员会年度报告（C-WP/15267 号文件））；和
- e) 理事会的意见和决定。

23. 此外，已将投诉调查外包给内部监督事务厅，并通过内部司法系统建立了非正式和正式的冲突解决机制。

24. 但是，内部控制系统无论其设计多么完美，都有其固有的局限性，包括有可能被规避，因此只能提供合理范围内的保证。此外，由于条件的变化，内部控制的有效性可能会随着时间的推移而变化。

声明

25. 依照本说明的内容和支持本说明的证据，根据我所了解的情况和掌握的信息，我认为不存在会影响本组织财务报表可靠性的重大薄弱点，也没有正在出现需在此份涉及 2021 财政年度的文件中提出的重大事项。



秘书长

胡安·卡洛斯·萨拉萨尔

2022 年 3 月 30 日于

加拿大，蒙特利尔

第 II 部分：外部审计员的意见



编号：939.21492.003

外部审计员报告

提交给国际民航组织（ICAO）大会

财务报表审计报告

意见

瑞士联邦审计署（SFAO）审计了国际民用航空组织（ICAO）的财务报表，包括截至 2021 年 12 月 31 日的财务状况表、财务执行情况表、净资产变化表、现金流量表和同一年度的预算与实际金额对照表，并审计了财务报表的附注，包括重要会计政策的摘要。

瑞士联邦审计署认为，财务报表根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS）和国际民航组织《财务条例》，在所有重大方面均很好地呈报了国际民航组织截至 2021 年 12 月 31 日的财务状况及本组织同一年度的财务执行情况和现金流量。

意见的依据

瑞士联邦审计署根据《国际审计准则》（ISA）进行了审计。在本报告“外部审计员财务报表审计责任”这一节中，进一步说明了这些准则下审计署的责任。瑞士联邦审计署按照瑞士财务报表审计职业操守规则与国际民航组织保持独立，并按照这些要求履行了其他道德操守责任。审计署相信它所获取的审计证据充分且适当，可为其意见提供依据。

其他信息

秘书长对财务报告中的其他信息负责。其他信息包括财务报告中包含的所有信息，但不包括财务报表（财务报告的第 III 部分）和外部审计员针对财务报表的报告（财务报告的第 II 和第 V 部分）。

外部审计员对财务报表的意见未涵盖财务报告中的其他信息，且瑞士联邦审计署未对此种其他信息发表任何形式的保证性结论。

在对财务报表进行审计方面，瑞士联邦审计署的责任是阅读财务报告中的其他信息，并在此过程中考虑其他信息是否与财务报表或审计署在审计中获得的知识存在重大不一致或以其他方式看上去被严重错报。如果瑞士联邦审计署根据其已开展的工作得出结论，认为此种其他信息存在重大错报，则需要报告该事实。瑞士联邦审计署在这方面没有什么可报告的。

秘书长和财务报表管理人员的责任

秘书长负责根据《国际公共部门会计准则》和国际民航组织《财务条例》编制和公平列报财务报表，并负责进行秘书长认为必要的内部控制，从而能使所编制的财务报表不存在由欺诈或差错造成的重大错报。

在编制财务报表时，秘书长负责评估国际民航组织的持续经营能力，并酌情披露持续经营相关事宜及披露使用会计的持续经营原则，除非秘书长打算清算本组织或停止经营，或没有现实的替代方案，只能这样做。

管理人员负责监督国际民航组织的财务报告流程。

外部审计员的财务报表审计责任

外部审计员的目标是就财务报表整体上是否存在由欺诈或差错造成的重大错报获得合理的保证，并出具一份包含其意见的审计员报告。合理保证是一种高水平的保证，但不是担保按照《国际审计准则》进行的审计在存在重大错报时总能发现到。错报可能源于欺诈或差错，如果可以合理地预期它们能够单独或一起影响用户根据这些财务报表作出的经济决策，则视为重大错报。

在根据《国际审计准则》开展审计期间，瑞士联邦审计署在整个审计过程中运用职业判断并保持职业怀疑态度。此外，瑞士联邦审计署还：

- 查明和评估由欺诈或差错造成的财务报表出现重大错报的风险，设计和执行针对这些风险的审计程序，并获取充分和适当的审计证据，以便为其意见提供依据。由于欺诈可能涉及共谋、伪造、故意遗漏、失实陈述或推翻内部控制，因此不能发现由欺诈造成的重大错报所带来的风险高于因差错造成的风险。
- 了解与审计相关的内部控制，目的是设计与情况相符的审计程序，而不是为了对国际民航组织内部控制的有效性发表意见。
- 评价所用会计政策的适当性以及作出的会计估计和相关披露的合理性。
- 就秘书长使用会计的持续经营原则的合适性作出结论，并根据所获证据，就是否存在可能给国际民航组织的持续经营能力蒙上重大阴影的与事件或情况相关的重大不确定性作出结论。如果瑞士联邦审计署得出结论认为存在重大不确定性，则需要在其审计员报告中提请注意财务报表附注中的相关披露，或者如果此类披露不充分，则需要修改其意见。

审计署的结论以截至审计员报告之日所获得的审计证据为依据。但是，未来的事件或情况可能会导致国际民航组织无法继续持续经营。

- 评估财务报表（包括披露）的整体列报、结构和内容，以及财务报表是否以一种可实现公平列报的方式反映了相关交易和事件。

瑞士联邦审计署与国际民航组织秘书长和评价和审计咨询委员会（EAAC）就计划的审计范围和时间以及重大审计调查结果，包括就审计署在其审计期间发现的任何重大内控缺陷等进行沟通。

2022年4月19日，伯尔尼

瑞士联邦审计署
（外部审计员）



Eric-Serge Jeannet
副署长



Martin Köhli
能力中心主任

第 III 部分：财务报表

III-1

国际民用航空组织

报表I
2021年12月31日的
财务状况表
(单位: 千加元)

	附注	2021年	2020年 (重新列报)
资产			
流动资产			
现金和现金等价物	2.1 & 9	270 733	300 757
投资	2.1	13 498	3 224
应收成员国分摊会费	2.2	14 568	4 081
应收款和预付款	2.3 & 9	11 916	12 483
库存	2.4	457	617
其他	2.3	1 552	1 251
		312 724	322 413
非流动资产			
应收成员国分摊会费	2.2	4 153	5 006
应收款和预付款	2.3	212	259
财产、厂房和设备	2.5	5 071	5 761
无形资产	2.6	3 632	2 923
		13 068	13 949
资产总额		325 792	336 362
负债			
流动负债			
预收款	2.8	166 217	189 160
应付账款和应计负债	2.9	44 277	30 535
雇员福利	2.10	8 901	7 985
贷记缔约国政府/服务提供国政府账下的款项	2.11	1 604	1 594
		220 999	229 274
非流动负债			
雇员福利	2.10	184 739	211 685
		184 739	211 685
负债总额		405 738	440 959
净资产			
累计赤字	2.12	(88 260)	(75 662)
储备金	2.12	8 314	(28 935)
		(79 946)	(104 597)
净资产 (累计赤字)		(79 946)	(104 597)
负债和净资产总额		325 792	336 362

所附各附注均为财务报表之组成部分。

III-2

国际民用航空组织

报表II

2021年12月31日终止的年度
财务执行情况表
(单位: 千加元)

	附注	2021年	2020年 (重新列报)
收入			
对项目协议的缴费	3.2 & 9	73 339	74 869
分摊的会费	3.2	102 437	103 049
其他创收活动	3.2	19 426	19 633
其他自愿捐助	3.2 & 9	33 803	43 360
行政费收入		343	1 143
其他收入	3.2	2 217	4 417
收入总额		231 565	246 471
支出			
薪金、雇员福利和项目人员	3.3	157 346	159 104
分包合同、供应品和消耗品	3.3	35 333	36 685
一般业务费用	3.3 & 9	46 022	44 860
差旅	3.3	1 462	2 329
会议		789	491
培训		429	92
其他支出	3.3	1 249	1 021
支出总额		242 630	244 582
当年盈余/(赤字)		(11 065)	1 889

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

2021年12月31日终止的年度

净资产变化表

(单位: 千加元)

	附注	累计赤字	储备金	净资产 (净累计赤字)
2019年12月31日的余额		(71 540)	3 107	(68 433)
2020年基金余额和储备金的变动				
结转余额的变化	2.12	(9 822)	9 822	
离职后健康保险精算收益/(损失)的变化	2.10		(38 055)	(38 055)
辅助创收基金业务储备金的调整	2.12	327	(327)	
辅助创收基金限制性盈余的使用	2.12	4 319	(4 319)	
未实现亏损的变化	2.12	(834)	834	
换算调整和其他四舍五入差额的变化	2.12	(1)	3	2
年度盈余/(赤字)		1 889		1 889
年内变动总计		(4 122)	(32 042)	(36 164)
2020年12月31日的余额		(75 662)	(28 935)	(104 597)
2021年基金余额和储备金的变动				
结转余额的变化	2.12	(8 680)	8 680	
离职后健康保险精算收益/(损失)的变化	2.10		36 243	36 243
激励计划储备金的使用	2.12	5	(5)	
业务储备金的使用	2.12	158	(158)	
辅助创收基金业务储备金的调整	2.12	1 132	(1 132)	
辅助创收基金限制性盈余的使用	2.12	3 656	(3 656)	
未实现亏损的变动	2.12	2 733	(2 733)	
其他重新分类和转拨	2.12	(537)		(537)
换算调整和其他四舍五入差额的变化	2.12		10	10
年度盈余/(赤字)		(11 065)		(11 065)
年内变动总计		(12 598)	37 249	24 651
2021年12月31日的余额		(88 260)	8 314	(79 946)

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
2021年12月31日终止的年度
现金流量表

(单位: 千加元)

	附注	2021年	2020年 (重新列报)
经营活动现金流量:			
当年盈余/(赤字)		(11 065)	1 889
非现金变动和其他调整			
折旧和摊销	2.5 & 2.6	1 672	1 586
离职后健康保险精算收益(损失)	2.10	36 243	(38 055)
利息收入	3.2	(940)	(2 532)
对净资产的调整	2.12	(544)	
财产、厂房和设备处理(收益)/损失			(5)
列为融资活动的周转基金现金流	3.2		12
资产和负债变化			
应收会费(增加)减少	2.2	(10 487)	12 518
应收款和预付款(增加)减少	2.3 & 9	567	101
库存(增加)减少	2.4	160	79
其他资产(增加)减少	2.3	(301)	423
非当期应收会费(扣除折减部分)(增加)减少	2.2	853	(684)
非当期应收款和预付款(增加)减少	2.3	47	53
预收款增加(减少)	2.8	(22 943)	(53 265)
应付款项及应计负债增加(减少)	2.9 & 9	13 742	(12 785)
短期雇员福利增加(减少)	2.10	916	337
贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项的增加(减少)	2.11 & 9	10	(41)
短期雇员福利增加(减少)	2.10	(26 946)	47 356
外币换算调整和四舍五入	2.12	19	3
经营活动的净现金流		(18 998)	(43 010)
投资活动的现金流:			
财产、厂房和设备及无形资产的购置/调整	2.5 & 2.6	(1 692)	(1 899)
财产、厂房和设备的处置收益			5
投资的减少/(增加)	2.1	(10 274)	(39)
所收利息	3.2	940	2 532
投资活动的净现金流		(11 026)	599
融资活动的现金流:			
涉及新成员国的周转基金调整	3.2		(12)
融资活动的净现金流			(12)
现金和现金等价物的净增加(减少)		(30 024)	(42 423)
年初现金和现金等价物	2.1	300 757	343 180
年末现金和现金等价物	2.1	270 733	300 757

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
2021年12月31日终止的年度
经常预算普通基金的
预算和实际金额对照表

(单位: 千加元)

战略目标/ 辅助实施战略	核定拨款					订正			开支			余额 (l) =(h) - (k)	经秘书长批准 结转至2022年 的金额 ^f (m)	拟结转至 2022年的 金额 ^f (n)	结转至2022 年的总额 (o) =(m)+(n)
	大会A40-34号 决议	上一年未付承付款 ^a	上一年结转额 ^a	拨款的减少 ^b	2021年的 核定拨款 (e) =(a)+(b)+(c)+(d)	2021 未付 承付款 ^c	战略目标/辅助 的转拨 ^d	2021年 订正拨款 (h) =(e)+(f)+(g)	合计	预算 汇兑 差额 ^e	按预算 汇率 (k) =(i)+(j)				
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)				
安全	32 459	2 429	8 001	(4 042)	38 847	(3 759)	(1 523)	33 565	32 115	(2 867)	29 248	4 317	3 885	432	4 317
空中航行能力和效率	20 569	1 518	4 554	(2 173)	24 468	(2 187)	(1 634)	20 647	20 247	(2 047)	18 200	2 447	2 447	0	2 447
安保和简化手续	14 530	1 003	3 081	(1 415)	17 199	(1 800)	(311)	15 088	14 343	(1 043)	13 300	1 788	1 720	68	1 788
航空运输的经济发展	5 104	367	1 559	(944)	6 086	(629)	(345)	5 112	4 740	(236)	4 504	608	608	0	608
环境保护	5 539	599	1 247	(546)	6 839	(1 080)	(62)	5 697	5 353	(340)	5 013	684	684	0	684
小计	78 201	5 916	18 442	(9 120)	93 439	(9 455)	(3 875)	80 109	76 798	(6 533)	70 265	9 844	9 344	500	9 844
方案支助	13 303	922	2 713	(1 240)	15 698	(2 231)	623	14 090	12 867	(347)	12 520	1 570	1 570	0	1 570
管理和行政	15 442	2 852	2 643	(740)	20 197	(5 948)	3 252	17 501	16 000	(519)	15 481	2 020	2 020	0	2 020
小计	28 745	3 774	5 356	(1 980)	35 895	(8 179)	3 875	31 591	28 867	(866)	28 001	3 590	3 590	0	3 590
总计	106 946	9 690	23 798	(11 100)	129 334	(17 634)	0	111 700	105 665	(7 399)	98 266	13 434	12 934	500	13 434

^a 来自2020年的结转: 根据《财务条例》第5.7条的授权, 批准970万加元(2020年未付承付款); 秘书长根据《财务条例》第5.6条的授权批准1270万加元(其他结转); 和理事会根据《财务条例》第5.6条的授权批准1110万加元(其他结转)。

^b 经理事会批准转入业务储备金(C-DEC223/11号决定)。

^c 根据《财务条例》第5.7条的授权。

^d 由秘书长批准, 见《财务条例》第5.9条。

^e 预算汇兑差额: 由于用于编制预算的汇率与年内适用于支出的联合国月度汇率存在差异, 因此产生了740万加元的货币汇兑收益。

^f 秘书长有权最多批准核定拨款总额的10%, 见《财务条例》第5.6条; 其余的由理事会批准, 见《财务条例》第5.6条。

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和

III-6

国际民用航空组织

报表V-A

2021年12月31日终止的年度
本组织所有预算公开基金的
预算和实际金额对照表

(单位：千加元)

	参考	2021	实际金额	预算差额	可比基础上的	可比基础上的预算	
		预算*			实际金额	和实际金额之间的	
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	
					(b) + (c)	(a) - (d)	
收入							
经常预算							
分摊的会费	图1；附表A	95 577	102 437	(9 672)	92 765	2 812	
其他	图1；附表A	11 369	11 600		11 600	(231)	
	经常预算总额	图1；附表A	106 946	114 037	104 365	2 581	
周转基金							
	经常预算和周转基金总额：		106 946	114 037	104 365	2 581	
AOSC（不包括效率/效力基金和特别储备基金）							
行政费	附表A	3 835	4 506		4 506	(671)	
其他收入		1 519	735		735	784	
	AOSC总额	图8；附表A	5 354	5 241	5 241	113	
支出							
经常预算							
所有战略目标/辅助实施战略	报表V；附表A	129 334	105 665	(7 399)	98 266	31 068	
未付承付款	报表V			17 634	17 634	(17 634)	
货币汇兑差额			805		805	(805)	
	经常预算总额	图1；附表A	129 334	106 470	10 235	116 705	12 629
业务储备金							
					158		
周转基金							
	经常预算、业务储备金和周转基金总额：	附表A		(24)			
			106 604				
AOSC（不包括效率/效力基金和特别储备基金）							
其他AOSC基金	图8	9 501	9 599		9 599	(98)	
			206		206	(206)	
	AOSC总额	图8；附表A	9 501	9 805	9 805	(304)	

* 仅包括已公开预算

说明：

图1和图8为本文件中所载的秘书长的呈报；
附表A和报表V包含在财务报表和附表中。

由于四舍五入，分项相加可能不等于总和

国际民用航空组织

财务报表的附注

2021年12月31日

附注 1：会计政策

I. 引言

1. 国际民用航空组织（ICAO）是联合国的一个专门机构，它是随着 1944 年 12 月 7 日在芝加哥签署《国际民用航空公约》而创建的。国际民航组织是负责管理《公约》所载各项原则的常设机构，为航空安全、安保、效率和正常以及为航空环境保护制定标准并鼓励标准得以实施。
2. 截至 2021 年 12 月 31 日，国际民航组织的成员包括 193 个成员国。其总部设在加拿大蒙特利尔，在曼谷、开罗、达喀尔、利马、墨西哥城、内罗毕和巴黎设有地区办事处，并在北京设有地区分办事处。
3. 国际民航组织设有一个最高权力机构 — 大会及一个理事机构 — 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。它同时就三年期预算做出决定。大会上届会议于 2019 年 9 月举行。
4. 理事会由来自 36 个国家的代表组成，由大会选举产生，任期三年，为民航组织的工作提供持续指导。理事会由空中航行委员会、航空运输委员会、财务委员会、航空安保委员会、人力资源委员会、空中航行服务联合支助委员会、技术合作与实施支助委员会、气候与环境委员会、治理委员会、与东道国关系委员会、爱德华沃纳奖委员会和与外部各方合作委员会提供协助。
5. 秘书长是秘书处的负责人和本组织的首席执行官，负责把控秘书处工作的总体方向。
6. 秘书处由五大局组成：空中航行局、航空运输局、技术合作局、法律事务和对外关系局和行政服务局。秘书长直接负责指派给秘书长办公室的各项活动的管理和有效执行，这些活动涉及财务、内部监督办公室、道德操守、通信、战略规划、协调和伙伴关系和七个地区办事处。各地区办事处主要负责与所属地区各国以及与其他有关组织、地区民航机构和联合国各地区经济委员会保持联络。地区办事处推动实施国际民航组织的政策、决定、标准和建议措施（SARPs）以及地区空中航行计划，并应请求提供技术援助。

II. 财务报表概览和摘要

7. 下列财务报表是按照《国际公共部门会计准则》编制的：

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

8. 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，对财务报表中披露的条目进行描述和分类介绍，并对不符合报表认列条件的条目进行说明。附注还包括根据《国际公共部门会计准则》的要求，按“分部”列报国际民航组织的主要活动。

9. 本文件第 IV 部分中的附表不是经审计的财务报表的组成部分。但是，这些附表可提供有价值的财务信息，并支持经审计财务报表中报告的合并数字。

报告实体

10. 财务报表仅包括国际民航组织的业务。国际民航组织在联营公司或共同控制的实体中没有权益。

11. 国际民航组织为医疗福利计划（MBP）提供行政服务，该计划的财务报表未汇总到国际民航组织的报表中，由健康和人寿保险委员会（HLIC）独立管理，该委员会包括由国际民航组织行政部门任命的成员和由计划的参与者选出的成员。医疗福利计划编制自己的财务报表，但不并入国际民航组织的财务报表。该计划的资产和负债由医疗福利计划所有，如果发生解散，其资产和负债将根据健康和人寿保险委员会的决定来加以分配。医疗福利计划由 Cigna 担任计划的管理人，该计划规定报销国际民航组织和其他参与组织的工作人员、退休工作人员、代表及其符合条件的家庭成员所发生的经医学认可的医疗保健的大部分费用。医疗福利计划的资金来自参与者和各组织的缴费以及投资收入。

12. 2021 年，国际民航组织向欧洲民航会议（ECAC）提供了有限范围内的人力资源 and 会计服务；这些服务于 2021 年 2 月停止。国际民航组织和欧洲民航会议签署了一项楼舍租赁协议，租期为 2021 年 1 月 1 日至 2022 年 4 月 30 日。

编制依据和授权发布

13. 国际民航组织的财务报表根据国际民航组织《财务条例》和《国际公共部门会计准则》按权责发生制编制。

14. 这些财务报表是在持续经营的会计基础上编制的。持续经营这一说法的依据为：大会在 A40-34 号决议中核准了 2020-2022 年三年期经常预算拨款；过去多年收取分摊会费的历史趋势向好；以及大会和理事会都没有作出停止国际民航组织运行的决定。此外，国际民航组织密切监测现金状况，不断开展收款工作，并继续进行成本控制，使全年的支出保持在可用财务资源范围内。

15. 根据财务条例 12.4，这些财务报表经财务处长核实，由秘书长批准（批准日期见秘书长报告），并在财政年度结束后的 3 月 31 日之前交由外部审计员进行审核。此后，将财务报表提交给理事会，由其进行审议并由其建议大会批准。
16. 除非另有说明，财务报表根据历史成本计量来编制。
17. 现金流量表（附表 IV）采用间接法编制。

货币换算

18. 国际民航组织的报告货币是加拿大元（加元）。外币交易使用联合国业务汇率（UNORE）换算成加元。
19. 国际民航组织经常活动的功能货币是加元。对于经常活动分部，以功能货币以外的货币进行的交易使用交易日的汇率换算为加元。以加元以外的货币计价的货币资产及负债按交易日的收盘汇率重估，而非货币项目按交易日的汇率重估。重估产生的外币差额在财务执行情况表中予以认列。
20. 技术合作项目（TCP）活动和合资联营基金的功能货币是美元（USD），因为这些活动通常以美元进行。与经常活动分部类似，以美元以外的货币进行的交易在交易时换算为美元。以美元以外的货币计价的货币资产和负债按年末收盘汇率换算。
21. 由技术合作项目和其他使用美元作为功能货币的基金资助的活动的资产和负债按 1.281 的收盘汇率（2020 年：1.278）换算为加元，财务执行情况表中的收入和支出按 1.254 的平均汇率（2020 年：1.343）换算为加元。在对资产和负债及对财务执行情况表进行换算时产生的换算差额在留存盈余或赤字账户中予以认列。

会计准则的变化

22. 2021 年，国际民航组织没有通过任何新的会计准则。
23. 国际公共部门会计准则委员会公布了关于 COVID-19：推迟有效日期的文告，将最近公布的《国际公共部门会计准则》的标准和修订的生效日期推迟 1 年，至 2023 年 1 月 1 日。适用于国际民航组织的《国际公共部门会计准则第 41 号 — 金融工具》在这一文告的范畴内。《国际公共部门会计准则第 41 号》中的准则大大提高了金融资产和金融负债信息的有用性。它对财务报表的影响将在其生效日之前进行评估。
24. 此外，《国际公共部门会计准则第 43 号 — 租赁》于 2022 年 1 月发布，生效日期为 2025 年 1 月 1 日。它对国际民航组织财务报表的影响将在该日期之前进行评估。

现金、现金等价物和投资

25. 现金及现金等价物包括库存现金、银行现金，以及自购买之日起不超过三个月便到期的短期高流动性投资。投资包括初始期限超过三个月的定期存款，并根据存款的到期期限在财务状况表中进一步分为短期投资和长期投资。
26. 利息收入在其产生时予以认列，并将实际收益率考虑在内。

金融工具

27. 金融工具在国际民航组织成为工具合同条款的一方时予以认列，直至从这些资产（负债）收取（支付）现金流的权利（或义务）过期或被转让（结清）时为止。
28. 应收款是在活跃市场中没有报价、支付数额固定或可以确定的非衍生金融资产。应收款包括应收现金会费及其他应收款。包括应收摊款在内的长期应收款使用实际利率法按摊销成本列报。
29. 金融负债包括预收的分摊会费、有条件的自愿捐助和与交换交易有关的预付款。所有非衍生金融负债最初按接近公允价值的成本认列，并酌情使用实际利率法按摊销成本进行后续计量。金融工具的所有损益均在财务执行情况表中予以认列。

存货

30. 在财务期期末所持有的待售或待分销的出版物、小卖部商品及其他物品记为存货。出版物按成本和现行重置成本中的较低值估值，其他存货物品按成本和可变现净值中的较低值估值。
31. 出版物成本包括采购成本及使出版物达到可销售或可分销状态所发生的所有其他成本。小卖部物品以及持有待售或待分销的其他物品的成本是加权平均基础上的购买价格。
32. 所持有的供内部消耗的消耗品和供应品仅在有实物时才列为库存。内部使用的出版物和其他文件在制作时列作支出。

应收会费

33. 与成员国和捐助者欠本组织的款项有关的应收捐助在扣除与呆账和折减有关的备抵之后进行列报：
 - 应收会费呆账的备抵根据历史经验及根据可能表明捐助者在报告日期没有能力履行其义务的事件来定；和
 - 折现后的长期应收会费是指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。考虑到有可能缔结此类拖欠款清偿协议，折现也适用于众多其他长期未缴会费。这些应收款使用实际利息法按折现之后的值列报，因此在扣除累积折减之后列报。

34. 呆账备抵的增加或减少可计为当期的一项费用，在财务执行情况表中报告。

财产、厂房和设备

35. 财产、厂房和设备（PP&E）按历史成本减去累积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可使用年限折旧，但土地除外，它不折旧。财产、厂房和设备类的估计可使用年限如下：

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

36. 财产、厂房和设备的资本化门槛为 3 000 加元，租赁物改良的资本化门槛为 25 000 加元。定期对该门槛水平进行审查。租赁物改良按成本计值，并按改良的剩余可使用年限或租赁期这两者中较短的时间来折旧。

37. 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，以及账面金额可能无法收回的其他事件和情况。

无形资产

38. 无形资产按历史成本减去累积摊销及任何减值损失后列报。如果无形资产的成本超过 5 000 加元的门槛值，则将其资本化，但内部开发资产除外，其资本化门槛为 25 000 加元。

39. 使用直线法按估计可使用年限进行摊销。无形资产类的估计可使用年限如下：

<u>类别</u>	<u>估计可使用年限（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

40. 许可证、权利和版权按许可证、权利和版权期限进行摊销。

41. 减损指标包括无形资产陈旧与老化，以及账面价值可能无法收回的其他事件和情况。

预收款项

42. 技术合作项目实施之前收到的捐助记为预收款。在捐助者的要求得到满足时，通常是在国际民航组织提供了服务时，或按照捐助者与本组织的协议条款向项目交付了货物时，认列收入。
43. 应汇给捐助者的未用捐助余额，以及国际民航组织向第三方提供服务或交付货物前收到的资金，均包括在预收款中。
44. 在相关年度之前从成员国收到的摊款在预收款项下列示。

雇员福利

45. 国际民航组织认列下述类别的雇员福利：
 - 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雇员福利；
 - 离职后福利，如离职后健康保险福利；
 - 其他长期雇员福利；和
 - 终止任用福利。
46. 在报告之日应计但未支付的短期雇员福利在财务状况表中认列为流动负债。
47. 离职后健康保险计为一项设定受益计划，即本组织有义务提供商定的福利，因此本组织承担精算风险。国际民航组织根据《国际公共部门会计准则第 39 号》的要求，在储备金账户中认列与离职后健康保险福利有关的保险精算损益。2021 年，该保险的设定受益义务的现值由一名独立精算师使用预计单位成本法确定，包括使用一个加权折现率对所估算的未来现金流出进行折现。该加权折现率根据加拿大和美国长期政府债券综合利率来计算，而综合利率则以截至报告年度 12 月 31 日的负债币种为依据；该加权折现率可加以调整，以反映估计的福利支付时间。在 2020 年及之前年份，折现率等于截至报告年度 12 月 31 日的加拿大长期政府债券的收益率。
48. 离职回国福利和从本组织离职后折算为现金的累积年假作为其他长期福利入账。该负债的现值由一名独立精算师计算。清偿这些应享权利的预期福利支付被认列为负债并按其精算现值计算。所有工作人员的累积未使用假期总天数的精算值在报告日被认列为负债。
49. 对于其他长期福利，如年假和离职回国福利，精算损益在报告日认列，并在财务执行情况表中列示。清偿这些离职回国福利的预期福利支付，被认定为负债并按精算现值计算。所有工作人员的累积未使用假期总天数的精算值在报告日被认列为负债。这些福利的短期部分列为财务状况表内的流动负债。

50. 国际民航组织根据人员数据和以往经验计算技术合作项目工作人员离职后的离职回国福利和年假。其他长期雇员福利包括在履行职责导致死亡、受伤或患病的情况下，根据《工作人员细则》第 106.5 条支付的赔偿金。对于需要长期支付的情况，确定了精算估值。截至报告日，国际民航组织没有此类情况。
51. 仅在下列情况下，终止任用福利才被认列为一项支出：国际民航组织在实际上不存在离职可能性的情况下，明确承诺去实施一项正式详细计划，在正常退休日期前终止雇用某工作人员或者为了鼓励自愿裁员而提供终止任用福利。在 12 个月内结清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，则需要折现。
52. 国际民航组织是参加联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF 或该基金）的成员组织，该基金是由联合国大会设立，目的是向雇员提供退休、死亡、残障和有关福利。该基金是一项有资金供给的多雇主设定受益计划。根据《联合国合办工作人员养恤基金条例》第 3 条第 2 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薪金、津贴及其他服务条件共同制度的任何其他政府间国际组织开放。
53. 该基金使各组织面临与参与该基金的其他组织的现任和前任雇员有关的精算风险，导致没有一致和可靠的依据来向参与该计划的各个组织分配承付款、计划资产和费用。国际民航组织和联合国合办工作人员养恤基金与该基金的其他参与组织一样，无法出于会计目的，足够可靠地确定国际民航组织在设定受益义务、计划资产和与计划有关的费用中的比例份额。因此，国际民航组织将该计划假定为一项符合《国际公共部门会计准则第 39 号》要求的设定提存计划。国际民航组织在财务期对该基金的缴款在财务执行情况表中被认列为支出。

收入

54. 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。技术合作项目活动的捐助是根据国际民航组织和捐助者签订的协定认列的交换交易的收入，并根据以货物交付或服务提供情况为依据的完成阶段来确定。在某些情况下，国际民航组织可参照适用于项目合同的分阶段付款时间表来考虑对完成阶段进行最佳估算。
55. 自愿捐助在与捐助者签署具有约束力的协议后予以认列。如果没有附加条件，要求资金按协议中的规定加以使用，否则得退还给捐助实体，则可立即认列收入。如附加条件，则仅在根据协议条款满足捐助的支出水平方面的规定条件后方可认列收入。在满足这些条件之前，认列为一项负债（递延收入）。
56. 从技术合作项目收取的行政费作为行政和业务服务费用（AOSC）基金的收入列报，在按分部列报的财务执行情况表中作为各个项目的支出列报，并在合并财务执行情况表（报表 II）中进行冲销。根据《国际公共部门会计准则》，技术合作项目产生的行政费收入按照完成阶段认列。完成阶段的估算方式如下：

- 对于设备采购，90%的行政费在发出设备采购订单（PO）之前逐步认列，剩余的10%在全额支付与采购订单有关的所有发票后认列；
 - 对于服务，行政费按照发生的成本认列。
57. 根据《财务条例》第 7.6 条第 2 款，为支持技术合作项目而设立的基金所赚取的利息应记入行政和业务服务费用基金或协议条款所规定捐助方的贷方。例外情况是遗留项目，因为国际民航组织和捐助方平分月均超过 10 万美元的项目资金余额所赚取的利息。
 58. 来自交换交易的其他收入来源主要包括提供国际民航组织全球航空培训（GAT）的收入，其他创收活动，如：出版物销售、会议和专题讨论会、执照颁发费、国际民航组织出版物版税、楼舍租金，以及其他杂项收入等。此类收入按已收或应收对价的公允价值计量，在交付货物和服务时认列。其应收余额在应收款和预付款中列报。
 59. 呆账备抵的增加或减少作为当期的支出列示，并在财务执行情况表中报告。
 60. 实物捐助按公允价值列报。直接支持经批准的业务和活动并能进行可靠计量的捐赠物品在账目中认列。无偿提供的人事服务和差旅不在账目中认列，但在财务报表附注中列报，以供参考。对于捐赠的建筑物使用权方面的安排，如果国际民航组织没有排他性控制权，并且该安排中规定的期限不到建筑物剩余使用寿命的 75%，则应在财务执行情况表中计入一项收入和一项相当于租金公允价值的支出。

拨备及或有负债

61. 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。
62. 不符合负债认列标准的其他承付款，可作为或有负债在财务报表附注中披露，这取决于国际民航组织内部无法完全控制的一个或多个不确定的未来事件是否发生。

按“分部”报告和基金会计

63. 分部是一组可区分的活动，其财务信息单独报告，以便评估一个实体过去在实现其目标方面的表现，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。国际民航组织报告财务期内每个分部的账目往来及期末余额。分部间收费根据项目协议进行。
64. 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。对基金进行了划分，目的是根据具体的规章、约束或限制开展特定活动或实现某些目标。财务报表是按基金会计基础编制，在年底显示国际民航组织所有基金的综合状况。基金余额代表收入和支出的累积剩余。

65. 经常活动分部包括经常预算的普通基金和周转基金、特别账户和为管理对本组织航空安全、安保、环境和其他支持活动的自愿捐助而设立的基金。在某些情况下，普通基金经常预算的未使用拨款可结转至下一个财政年度。大会或理事会可根据《财务条例》第 7.1 条设立专项基金和特别账户，主要为特定活动提供捐助或资源，其余可结转到下一个财务期。此“分部”的主要资金来源是分摊的会费、创收活动、其他自愿捐助和行政费。
66. 经常活动“分部”包括下列基金或者基金组：
- **经常预算基金（RB）**包括**普通基金**，其资金来源为成员国根据大会确定的分摊比额表分摊的会费、杂项收入、辅助创收基金（ARGF）盈余的结转，以及来自**周转基金**的任何预付款。周转基金由大会设立，目的是在收到成员国会费之前，视需要向普通基金预付款项，为预算拨款提供资金，并在特定情况下向其他基金预付款项。一旦普通基金和其他基金有资金可用，则立即偿还来自周转基金的预付款。理事会于2021年授权的业务储备金计入经常预算，但单独进行管理和报告。
 - **资本基金**，用于记录用于经常活动的财产、厂房和设备及无形资产的购置、折旧与摊销。
 - **循环基金**，用于根据《国际公共部门会计准则第39号》记录与离职后健康保险等离职后福利和其他长期雇员福利相关的账目往来，从而在经常活动分部中单独列报这些账目往来。
 - **辅助创收基金（ARGF）**，用于将创收和成本回收活动放入一个基金中。辅助创收基金中的特别账户和基金由秘书长根据《财务条例》第7.2条设立，以记录与自筹活动有关的所有收入和支出。任何预计不会承付或支出的盈余可转入普通基金，余额可结转到下一个财政期。这一分部的主要资金来源是出版物、数据和服务的销售。
 - **行政和业务服务费用基金（AOSC）**根据《财务条例》第9.4条设立，它还包括下文所述的 a) **特别储备基金（SRF）**和 b) **技术合作局效率和效力基金**。行政和业务服务费用基金收取技术合作项目的行政、业务和支助费用。如果任何一年的年终行政和业务服务费用业务出现财政赤字，则此种赤字首先使用行政和业务服务费用基金的累积盈余来补足，而作为最后的手段，可使用经常预算来补足。行政和业务服务费用基金的主要资金来源为向技术合作项目收取的行政管理费。
 - a) **特别储备基金（SRF）**是根据《财务条例》第7.1条设立的基金，目的是提供一个机制，以填补行政和业务服务费用基金在任一给定年份出现下降所造成的潜在缺额。根据理事会批准的、自2014年起生效的机制，特别储备基金的资金应来自于对行政和业务服务费用基金转入经常预算的金额（按照经批准的公式计算）超出每年核准转入经常预算的金额的部分进行的任何调整。如果在任何一年，根据所批准公式确定的行政和业务服务费用基金对经常预算的偿付存在缺额，则须使用特别储备基金来补充每年核准由行政和业务服务费用基金转入经常预算的金额。
 - b) **技术合作局效率和效力基金**由理事会设立，旨在授权技术合作局局长在任一给定年份最多可对前一年行政和业务服务费用基金年度盈余的25%进行分配，用于根据缔约国的需求实施各项措施，以期改善技术合作局的效率和效力。

- **航空安保和简化手续(AVSEC/FAL)活动**, 包括为反映理事会批准航空安保行动计划(ASAP)而设立的专用基金及特别账户/基金, 其中包括拟由航空安保和简化手续信托基金内的资金供资的项目。航空安保行动计划项目的相关活动由自愿捐助和实物捐助供资。
 - **非洲航空安全全面地区实施计划(AFI计划)**, 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加强问责, 并确保有效实施, 以纠正安全与基础设施方面的缺陷。
 - **联营导航基金**包括丹麦和冰岛合资联营协议, 反映了为报告国际民航组织对冰岛政府以及对丹麦政府在格陵兰提供的空中航行服务运营进行监督而设立的基金的账目往来, 服务提供者通过使用费和向缔约国政府摊款来收取相关费用。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的账目中列为资产和负债。同时还包括**北大西洋高度监视系统基金(HMU)**, 以列报根据北大西洋高度监视系统合资联营安排的规定发生的财务账目往来。运营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来收取。国际民航组织收取的使用费直接支付给服务提供者, 因此在账目中列示为资产和负债。
 - **奖励结清长期欠款账户**, 用以将缔约国缴纳的某些拖欠会费的其中一部分列入一个单独账户, 以便为本组织的特定活动提供资金。
 - **资源调动基金(RMF)**, 由理事会设立, 旨在通过使用自愿捐助支助各国加强其民航系统。自愿基金可推动国际民航组织标准和建议措施和政策方面的能力建设和实施, 并对经常预算不能供资或供资不足的国际民航组织工作方案进行资金补充。
 - **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的项目活动。这些业务由自愿捐助供资, 按照协议, 该基金的余额记为应付参加国的款项。
 - **地区分办事处(RSO)**, 为了加强国际民航组织在亚太地区(APAC)的力量, 亚太地区分办事处的目的是改善整个地区的空域组织和管理, 最大程度地提高空中交通管理(ATM)绩效。亚太地区分办事处位于中华人民共和国北京。根据国际民航组织和中国民航局(CAAC)之间的协议, 中国民航局承担该地区分办事处的所有业务费用。
 - **安全基金(SAFE)**, 由理事会设立, 其目的是通过使用基于绩效的做法提高民用航空的安全, 它将限制行政费用, 不会对本组织的经常预算施加任何费用, 同时确保以一种负责、有用和及时的方式使用对该基金的自愿捐助。
 - **其他基金**包括合资联营行政费、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。
67. 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中规定的缴费。

68. 技术合作项目活动包括管理服务协议（MSA）和民用航空采购服务协议（CAPS）。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，民用航空采购服务协议旨在提供采购服务。为了提供具体的产品服务，国际民航组织还与成员国签订称之为总价协议的技术合作合同。这类协议与管理服务协议和信托基金协议的不同之处在于其合同金额固定。实际支出回收有余或不足的情况在行政和业务服务费用基金中列示。作为技术合作安排的一部分，自 2020 年以来，国际民航组织还向成员国提供实施套包（iPacks）。
69. 估计数的使用：财务报表必然包括基于估计数和管理假设的数额。估计数除涉及其他方面外，还涉及：设定受益医疗保险和其他长期福利负债，其价值由独立精算师计算；诉讼金额；应收账款的财务风险；和固定资产的减值程度。实际结果可能与这些估计数不同。在财务执行情况表中，列示对估计数变化予以公布的这个年份内的估计数变化。

附注 2：资产及负债

附注 2.1：现金及投资

70. 资金按照集合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：

	2021 年	2020 年（重新列报 ⁵ ）
	单位：千加元	
银行现金	20 387	33 232
定期存款	250 346	267 525
现金及现金等价物	270 733	300 757
投资	13 498	3 224
现金及投资合计	284 231	303 981

71. 即时需要的现金存放在即时存取的银行账户和流动性强的金融工具中，例如自购买之日起不超过三个月便到期的定期存款。国际民航组织在报告日持有的期限超过三个月的定期存款列报为投资。
72. 截至 2021 年 12 月 31 日，银行现金的平均利率为 0.040%（2020 年：0.339%）。定期存款（包括归类为投资的定期存款）的平均利率为 0.289%（2020 年：0.863%），平均存期为 74 天（2020 年：80 天）。定期存款金额包括存入投资储蓄账户的 1.57 亿美元（2020 年：1.62 亿美元），平均利率为 0.295%（2020 年：0.816%）。现金和现金等价物包括代表医疗福利计划持有的 1 420 万加元（2020 年：1 340 万加元）。

⁵ 附注 9 中载有重新列报的详细信息

73. 按币种分列的现金、现金等价物和投资总额如下：

	2021年12月31日		2020年12月31日 (重新列报, 附注9)	
	单位: 千加元			
加元 (CAD)	68 065	24%	79 485	26%
美元 (USD)	207 055	73%	215 218	71%
其他币种	9 111	3%	9 278	3%
总计	284 231	100%	303 981	100%

74. 截至2021年12月31日, 在持有的现金和投资总额中, 9 760万加元为本组织持有的不受限制的现金(2020年: 1.075亿加元)。1.724亿加元的余额(2020年: 1.83亿加元)涉及技术合作基金和限于法律规定用途的现金, 包括公钥簿、国际登记处基金和合资联营基金中持有的未用余额。这不包括医疗福利计划的现金余额1 420万加元(2020年: 1 340万加元)。

附注 2.2: 应收成员国分摊会费

75. 截至12月31日的应收分摊会费净余额组成如下：

	2021年	2020年
	单位: 千加元	
当期金额	14 568	4 081
折现后的非当期金额	4 153	5 006
应收分摊会费总净额	18 721	9 087

76. 当期应收会费是十二个月内应付的会费, 非当期应收会费为自会计政策中所述应收会费的财务报表之日起12个月后应付或预计将结清的会费。应收会费的总额和净额如下：

	2021年	2020年
	单位: 千加元	
应收分摊会费	27 918	15 472
减去:		
呆账备抵	(654)	(653)
长期应收款的累积折减	(8 543)	(5 732)
应收分摊会费总净额	18 721	9 087

77. 下表列报了经常预算应收分摊会费的组成。

摊款年度	2021年		2020年	
	单位: 千加元	%	单位: 千加元	%
2021*	15 622	56.0	-	
2020	2 209	7.9	4 899	31.7
2019	1 668	6.0	1 895	12.2
2018	1 261	4.5	1 374	8.9
2017年及以前	7 158	25.6	7 304	47.2
总额	27 918	100	15 472	100

2021年应收摊款余额增加, 这是因为一个主要捐助国延迟到2022年1月才支付一部分应付摊款。

*2021 年摊款的美元部分已按 2021 年 12 月 31 日汇率重新估值。历史金额为 1 560 万加元(见附表 B)。

78. 2021 年摊款呆账备抵没有增加。

	2020 年	利用	增加/ (减少)	2021 年
	单位：千加元			
呆账备抵总额	653	-	1	654

79. 70 万加元的数额是前南斯拉夫社会主义联邦共和国原来欠国际民航组织的 50 万美元（等于 2010 年确定的 50 万加元），该金额于 2021 年进行了 1 000 加元的汇兑差额调整。联合国大会仍在积极讨论解决此事，预计继承国将承担这一债务。

80. 2021 年，没有发生应收会费的核销。

81. 2021 年折现后的长期应收会费的变动如下：

	2020 年	利用	增加/ (减少)	2021 年
	单位：千加元			
折现后的长期应收会费	5 006	1 959	(2 812)	4 153

82. 折现后的长期会费涉及到与理事会缔结了在不超 20 年的期限内无息清偿其欠款的协议的国家（A 组），以及未达成协议但未付摊款超过 3 年的国家（B 组）的应付摊款。据估计，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，但在一届大会（截至 2020 年，连续两届大会）上失去了表决权的国家的应收账款余额的市场公允价值需要进一步降低。长期应收账款 850 万加元（2020 年：570 万加元）的累积折减包括 690 万加元（2020 年：510 万加元）的全部折减应收款。200 万加元（2020 年：50 万加元）的利用额涉及到将欠款金额重新分类为长期款项减去年内收到的付款。折现后的长期应收账款余额减少的 280 万加元（2020 年：增加 110 万加元）表明累积折减增加，在收入中列示。

83. 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。由于非当期部分预计不会在一年内收回，因此使用大致相当于企业 BBB 长期债券指数（截至 2020 年：加拿大长期政府债券利率）的原始有效利率对其进行折现。该金额列示为长期应收款余额的减少。然后，这一差额在应收款期内逐渐认列为收入。这种折减额是通过将预定的未来分期付款使用 3.65%（2020 年：1.20 %）的利率计算得出的。

84. A 组和 B 组国家长期应收摊款的估值政策已加以修订，生效日期为 2021 年 1 月 1 日，这导致长期应收摊款的公允价值减少 180 万加元，将其列示为当期支出并在财务执行情况表中报告。

附注 2.3：应收款、预付款及其他资产

85. 短期应收款及预付款包括：

	2021 年	2020 年 (重新列报 ⁶)
	单位：千加元	
支付给技术合作项目供应商的预付款	3 171	3 786
来自全球航空培训的应收款*	1 870	1 555
来自联合国各机构的应收款	1 744	2 706
来自欧盟的应收款	1 547	0
支付给雇员的预付款	1 161	1 344
来自代表团的应收款	856	803
来自公钥簿会员费的应收款	653	668
其他*	914	1 621
总额	11 916	12 483

* 应收账款按照扣除 2021 年针对全球航空培训的 40 万加元呆账储备金和 2020 年针对其他方面的 3 万加元呆账储备金之后的金额认列。

86. 支付给雇员的预付款用于教育补助金、房租补贴、差旅费和其他工作人员应享权利。

87. 来自联合国机构的应收款包括代表联合国开发计划署 (UNDP) 向在开展由联合国开发计划署资助的项目期间死亡的项目人员的未亡配偶支付的赔偿金，以及预付给联合国开发计划署的现金，目的是在国际民航组织的授权下由其代表国际民航组织执行付款。

88. 其他应收款主要包括来自创收活动的应收款项，例如出版物的销售款、代表团会议室和场地的租金等。

89. 其他流动资产包括：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
可收回省销售税	373	289
可收回联邦销售税	251	103
预付费用	865	768
可收回美国所得税	7	2
可收回地区办事处销售税	56	89
总额	1 552	1 251

90. 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。账户中列示的折减后非洲民航委员会的应付款项为 20 万加元 (2020 年 12 月 3 日为 30 万加元)。

⁶ 附注 9 中载有重新列报的详细信息

附注 2.4：存货

91. 国际民航组织的存货包括内部印刷并向全世界民航界销售的出版文件库存、小卖部保存的向持有外交身份的个人出售的免税商品存货，以及亚太地区办事处纪念品商店存货。

92. 下表列出 12 月 31 日存货的总价值。

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
现有出版物 — 成品	148	196
原材料和在制品	67	58
出版物总额	215	254
小卖部商品总额	230	350
亚太纪念品总额	12	13
存货总额	457	617

93. 主要存货商品变动的进一步详细说明如下：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
出版物：		
期初余额	254	285
直接材料	224	168
直接人工	703	809
间接成本	232	323
购买与生产的存货总额	1 413	1 585
减去：已售出版物的成本	(1 182)	(1 279)
减去：减损	(16)	(52)
期末余额	215	254
小卖部商品：		
期初余额	350	411
购买的存货		103
购买的存货总额	350	514
减去：已售产品的成本	(120)	(164)
期末余额	230	350

94. 从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通过实物库存盘点进行验证。实地进行完整的实物盘点核对受到限制，因为地方当局为了工作人员安全施加了冠状病毒病相关限制。因此，采取了替代的核对方法，这些限制不影响财务报表中列报的数字。

95. 存货价值已扣除任何已查明的减损。2021 年期间，共查出价值 1.6 万加元（2020 年为 5.2 万加元）的出版物存货减损，包括对积压出版物的处置，并从存货记录中删除。这笔调整代表一项当期支出，列入财务执行情况表的“一般业务费用”项。

附注 2.5：财产、厂房和设备（PP&E）

96. 财产、厂房和设备费用涵盖国际民航组织蒙特利尔总部（HQ）以及七个地区办事处所拥有的物项。这些物项可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。

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

财产、厂房和设备：2021 年

（单位：千加元）

	家具和 固定装置	信息技 术设备	车辆	机械和 设备	租赁物 改良	正在进行的 租赁物改良	总额
截至 2021 年 1 月 1 日							
的费用	184	5 232	607	2 196	6 016	165	14 400
新增	19	277	73	202	40		611
处置	(7)	(683)		(26)			(716)
截至 2021 年 12 月 31 日							
的费用	196	4 826	680	2 372	6 056	165	14 295
截至 2021 年 1 月 1 日的							
累积折旧	(145)	(3 839)	(415)	(1 431)	(2 809)		(8 639)
折旧	(14)	(466)	(71)	(211)	(539)		(1 301)
处置	7	683		26			716
截至 2021 年 12 月 31 日的							
累积折旧	(152)	(3 622)	(486)	(1 616)	(3 348)		(9 224)
截至 2021 年 1 月 1 日的							
净结转金额	39	1 393	192	765	3 207	165	5 761
截至 2021 年 12 月 31 日的							
净结转金额	44	1 204	194	756	2 708	165	5 071

财产、厂房和设备：2020 年

(单位：千加元)

	家具和 固定装置	信息技 术设备	车辆	机械和 设备	租赁物 改良	正在进行的 租赁物改良	总额
截至 2020 年 1 月 1 日							
的费用	180	5 215	633	1 948	5 762	36	13 774
新增	4	17		248	254	129	652
处置			(26)				(26)
截至 2020 年 12 月 31 日							
的费用	184	5 232	607	2 196	6 016	165	14 400
截至 2020 年 1 月 1 日的							
累积折旧	(132)	(3 380)	(364)	(1 249)	(2 281)		(7 406)
折旧	(13)	(459)	(77)	(182)	(528)		(1 259)
处置			26				26
截至 2020 年 12 月 31 日的							
累积折旧	(145)	(3 839)	(415)	(1 431)	(2 809)		(8 639)
截至 2020 年 1 月 1 日的							
净结转金额	48	1 883	270	651	3 481	36	6 369
截至 2020 年 12 月 31 日的							
净结转金额	39	1 393	192	765	3 207	165	5 761

98. 为了应对 COVID-19，于 2020 年购置了某些设备。在国际民航组织开展业务的许多地点对身体活动施加限制，这导致绝大多数工作人员和员工远程工作。持续的远程办公导致移动办公工具的使用增加，2021 年期间总部和地区办事处都购买了笔记本式电脑。超出资本化门槛的办公设备见上表。虽然 2021 年国际民航组织开展业务的大部分工作场所仅被部分占用，但已确定办公空间将在大流行病后时期恢复使用。尽管面临限制，但是对固定资产的实物核查进行了仔细规划和落实。2021 年，未发现财产、厂房和设备减损。

99. 有关租赁的承付情况，见附注 6。

100. 国际民航组织拥有一些因其文化、教育或历史意义而被归类为遗产资产的资产。遗产资产多年来由成员国、组织和公司捐赠，不用来产生任何未来的经济收益或服务潜力，因此国际民航组织选择不在财务状况表中对其加以认列。国际民航组织拥有的重要遗产资产包括飞机模型和原型机、艺术品、家具和装置、书籍、地图、照片、具有历史意义的记录和文件等。

附注 2.6: 无形资产

101. 下表列出自通过《国际公共部门会计准则》以来在账户中认列的无形资产。

无形资产：2021 年

(单位：千加元)

	软件	执照和 权利	内部研发 的软件	其他 无形资产	开发中 的软件	总额
截至 2021 年 1 月 1 日的费用	1 881	598	888	281	1 634	5 282
新增			187	19	906	1 112
转拨			79	165	(244)	
调整	(33)					(33)
处置	(249)	(153)				(402)
截至 2021 年 12 月 31 日的费用	1 599	445	1 154	465	2 296	5 959
截至 2021 年 1 月 1 日的累积摊销	(1 294)	(418)	(365)	(281)		(2 358)
摊销	(88)	(62)	(204)	(17)		(371)
处置	249	153				402
截至 2021 年 12 月 31 日的累积摊销	(1 133)	(327)	(569)	(298)		(2 327)
截至 2021 年 1 月 1 日的净结转金额	588	179	522		1 634	2 923
截至 2021 年 12 月 31 日净结转金额	466	118	585	167	2 296	3 632

无形资产：2020 年

(单位：千加元)

	软件	执照和 权利	内部研发 的软件	其他 无形资产	开发中 的软件	总额
截至 2020 年 1 月 1 日的费用	1 443	591	536	281	1 183	4 034
新增	438	7	352		523	1 320
调整					(72)	(72)
处置						
截至 2020 年 12 月 31 日的费用	1 881	598	888	281	1 634	5 282
截至 2020 年 1 月 1 日的累积摊销	(1 153)	(353)	(244)	(281)		(2 031)
摊销	(141)	(65)	(121)			(327)
处置						
截至 2020 年 12 月 31 日的累积摊销	(1 294)	(418)	(365)	(281)		(2 358)
截至 2020 年 1 月 1 日的净结转金额	290	237	292		1 183	2 003
截至 2020 年 12 月 31 日净结转金额	588	179	522		1 634	2 923

102. 2021 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

103. 下表列出了与经常活动分部有关的金融工具，对其进行了进一步调整，将风险不由国际民航组织承担而由基金本身来吸收的基金⁷排除在外。

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
现金和现金等价物	98 298	122 615
应收分摊会费（当期）	14 568	4 081
应收分摊会费（非当期）	4 153	5 006
应收款及预付款（当期）	3 757	3 244
应收款及预付款（非当期）	212	259
其他应收款	683	483
金融资产小计	121 671	135 688
应付款和应计负债	10 119	21 024
金融负债小计	10 119	21 024
金融工具 — 净敞口	111 552	114 664

104. 国际民航组织面临的特定市场、信用和流动性风险在下列各段做了汇总说明。

2.7.2 市场风险

105. 市场风险是金融工具公允价值或未来现金流因市场价格变化而发生波动的风险。它包括外币兑换风险、利率风险和其他价格风险。国际民航组织面临汇兑和利率风险，涉及摊款、自愿捐助和项目捐助的收入，以及以加元这一功能货币以外的货币进行的支出，即以美元为功能货币的技术合作项目和其他基金。

106. 经常活动分部中的经常预算摊款的确定可使用两种货币分摊法，即根据对两种货币的预计需求，对成员国的摊款部分采用美元，部分采用加元，以尽量减少汇率波动风险。由于采用两种货币分摊法，汇率风险基本得到减缓，国际民航组织无需为经常活动签订购买美元的远期外汇合约。

107. 对于由项目协议提供资金的技术合作项目和合资联营基金活动，记账货币为美元。因使用美元以外的货币而产生的汇兑损益由项目预算吸收，不由国际民航组织承担。以美元以外的货币计价的采购订单的货币波动可能会对技术合作项目的财务执行情况产生重大影响。为了减少对项目支出的影响，采取了一项对冲政策，即以美元以外的其他货币计价的用于技术合作项目采购

⁷ 基金包括：合资联营基金、公钥簿、国际登记处和一些指定用途的自愿捐助。

订单的资金在发出采购订单时便以承付货币进行购买。汇兑损益按等于购买货币当日联合国业务汇率与现行即期汇率两者之差的项目收入或支出认列。对于由项目协议或自愿捐助供资的经常活动，记账货币为加元；对于其中一些活动，使用加元以外货币产生的汇兑损益由基金吸收。对于由国际民航组织承担汇兑风险的其他活动，下文各段列出了相关数额，并对影响进行了分析。

108. 截至 2021 年 12 月 31 日，国际民航组织作为其经常活动分部的一部分所持有的、由国际民航组织承担市场风险的金融工具的计价货币如下：

	美元	其他	加元	总计
	单位：千加元			
现金和现金等价物	42 226	3 918	52 154	98 298
各币种现金和现金等价物所占百分比	43%	4%	53%	100%
应收分摊会费（当期）	11 744		2 824	14 568
应收分摊会费（非当期）			4 153	4 153
应收款及预付款（当期）	1 475	44	2 238	3 757
应收款及预付款（非当期）	212			212
其他应收款	7	55	621	683
应收款小计	13 438	99	9 836	23 373
各币种资产所占百分比	58%	0%	42%	100%
应付款和应计负债	3 293	17	6 809	10 119
各币种应付款和应计负债所占百分比	33%	0%	67%	100%
净敞口	52 371	4 000	55 181	111 552

109. 下表中的敏感性分析显示了加元与所持金融工具涉及的美元以及其他货币之间的货币汇率变动 +/-5%将对净资产/权益以及累积盈余和赤字产生的影响。如上所述，外汇风险对技术合作项目的影 响控制在由项目捐助者供资的预算范围内，对国际民航组织的净资产/权益或净盈余和赤字的影响微乎其微。

	美元	其他	对净资产的影响
	单位：千加元		
净风险	52 371	4 000	56 371
+5%带来的影响	2 619	200	2 819
-5%带来的影响	(2 619)	(200)	(2 819)

110. 国际民航组织面临的利率变化风险也有限。其经营预算的资金主要来自成员分摊会费收入以及来自其他基金的偿付和转拨。其经营预算中只有 0.2% 的资金来自投资收入。如果投资收入减少或增加，可用于资助经常预算的资金只会受到最小程度的影响。国际民航组织不利用金融工具来对冲利率风险。国际民航组织面临定期存款利率风险。2021 年，利率下降；平均利率和定期存款的到期日，见附注 2.1。

2.7.3 信用风险

111. 信用风险是指国际民航组织所持资产对手方不履行其义务的风险。可能使国际民航组织面临集中信用风险的金融工具主要包括现金和投资以及应收账款。国际民航组织的信用风险分散广泛，国际民航组织的风险管理政策对任何一个对手方带来的信用风险大小加以限制，并纳入了最低信用质量准则。
112. 按照国际民航组织保本的主要投资目标，确保将金融资产存放在主要评级机构给予较高评级的主要金融机构和/或存放于其他有信誉的对手方，从而大幅降低与现金及投资有关的信用风险和流动性风险。截至报告日期，存放在这些机构的余额如下：

	AA	A	B	未评级	总额
单位：千加元					
截至 2021 年 12 月 31 日的余额	273 507	7 902	2 321	501	284 231
截至 2020 年 12 月 31 日的余额	294 534	5 941	2 951	555	303 981

AA 包括：AA-

A 包括：A+、A 和 A-

B 包括：BBB+、BBB、BBB- 和 B+

113. 应收会费包括主权国家的应缴款项，以及根据与政府捐助者签订的具有约束力的协定由该捐助者提供的捐助。因此，国际民航组织认为其信用风险很低。除了在 2020 年下半年迟缴会费外，并没有因为 COVID-19 造成的经济状况而对整体收款情况产生不利影响。应收会费的详细情况，见附注 2.2。如附注 1 和 2.2 所述，长期会费使用有效利率法按摊销（折现）费用列报。鉴于这些应收款不计利息，因此用于计算折现费用的利率是适用于企业 BBB 长期债券指数（2020 年加拿大长期政府债券）的利率。
114. 应收款和预付款主要包括支付给供应商和雇员的预付款，来自全球航空培训客户、联合国机构、国家代表团和公钥簿会员费的应收款等。根据国际民航组织的《采购守则》，对供应商的所有预付款均由银行担保提供支持。其他应收款主要来自国际民航组织成员国。因此，国际民航组织认为其信用风险很小。应收账款和预付款的详情载于附注 2.3。
115. 国际民航组织面临的信用利率风险也有限，因为其经营预算的主要资金来源为成员国的分摊会费以及货物和服务的销售。国际民航组织不利用金融工具来对冲利率风险。

2.7.4 流动性风险

116. 流动性风险是指国际民航组织难以履行其偿付其金融负债义务的风险。国际民航组织的投资政策是确保投资主要以流动短期存款的形式持有。截至 2021 年 12 月 31 日，国际民航组织的现金及现金等价物为 2.707 亿加元（2020 年：3.008 亿加元），足以清偿总计为 2.21 亿加元（2020 年：2.293 亿加元）的流动负债。为确保所有短期负债得到及时偿付，对流动性状况进行了定期监测。
117. 此外，总额为 800 万美元的周转基金可用于在收到成员国会费之前，视需要向普通基金预付款项，为预算拨款提供资金，并在特定情况下向其他基金预付款项。资金按集合投资方式存入银行，不属急需的资金按定期存款投资。
118. 在应急现金短缺的情况下，国际民航组织有权进行最多 300 万加元的商业借款，以弥补现金流量缺口，但须事先获得财务委员会的授权。加拿大皇家银行（RBC）向国际民航组织提供 300 万加元的非正式信贷额度，作为其向国际民航组织提供的一揽子服务的一部分。到目前为止，国际民航组织还没有必要诉诸此类选择。

附注 2.8：预收款项

119. 预收款项包括：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
对技术合作项目的捐助	142 055	166 214
预收分摊会费	8 130	9 880
自愿捐助预付款	7 971	7 131
递延收入	2 520	954
辅助创收基金出版物销售	1 189	1 224
公钥簿	2 512	2 310
其他预收款项	1 840	1 447
	166 217	189 160

附注 2.9：应付账款及应计负债

120. 应付账款及应计负债组成如下：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
贸易应付款	22 177	8 598
应付医疗福利计划款项	14 436	13 381
应计负债	6 419	6 965
应付雇员款项	1 245	1 591
总额	44 277	30 535

121. 对供应商的应付账款是收到的货物和服务的发票金额。应计项目是当期已经收到或已经提供给国际民航组织但尚未开具发票的货物和服务的负债。2021 年，为国际民航组织权限范围内的医疗福利计划基金单独开设了银行账户（2020 年，医疗福利计划基金共享了国际民航组织的一个银行账户）。

附注 2.10：雇员福利

122. 雇员福利负债包括离职后健康保险福利、服务终了年假福利、应付离职回国福利和其他短期负债。

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
当期		
累积年假	1 439	1 156
离职回国	2 835	2 037
离职后健康保险	2 445	2 549
国际专家的其他福利	2 182	2 243
	8 901	7 985
非当期		
累积年假	12 429	11 830
离职回国	14 033	12 956
离职后健康保险	158 277	186 899
	184 739	211 685
总额	193 640	219 670

2.10.1 设定受益计划

123. 国际民航组织向其雇员和前雇员提供下列设定受益计划。
124. 离职后健康保险计划：本组织有义务以医疗福利计划保险费的形式向其工作人员提供离职后医疗福利。退休工作人员及其配偶、受扶养子女和遗属有资格享受离职后健康保险。根据本组织的《工作人员条例和细则》，本组织为参加该计划累积达十年的退休人员支付每月医疗保险费的 50%，包括配偶和受扶养子女的保险费。本组织为累积参加该计划 10 年（包括自退休算起的时间）的退休人员支付 50% 的费用。加入该计划不足 10 年但至少 5 年的退休人员在到达 10 年之前的剩余年份里支付全部保险费。
125. 国际民航组织医疗福利计划：是一项自我保险的健康保险计划，向世界各地的工作人员和退休人员及其受保家属提供医疗和牙科福利。在蒙特利尔开展业务的其他联合国机构的工作人员/退休人员也可参加该计划。离职后健康保险是工作人员社会保障计划的一部分，按照与在职工作人员相同的健康保险计划，在符合规定资格标准的工作人员的整个退休年份里继续为其提供医疗福利计划保险。
126. 该计划由信诺（Cigna）健康福利管理。信诺作为第三方管理人，负责该计划的一般管理和理赔的裁决。由信诺支付的全部理赔都由国际民航组织偿付，此外，向信诺支付一笔行政费。

127. 离职回国福利包括一笔总付离职回国补助金、工作人员及符合条件的受抚养人的旅费及其个人财物的搬运。服务期满后，工作人员如符合特定资格要求，包括离职时居住在其国籍国以外，则有权领取一笔总付离职回国补助金，这根据离职时的服务年限、受抚养人的状况以及薪金水平来定。
128. 本组织还有义务向总部和地区办事处的所有工作人员提供 30 天的年假，他们在离职时最多可积累 60 天（临时工作人员为 18 天）的年假。年假负债是指未使用的累积假期天数，预计将在雇员离开国际民航组织时通过向其支付货币的方式来结清。
129. 其他雇员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所应享有的估算离职回国福利和年假。此类项目工作人员福利不由《国际民航组织工作人员条例和细则》涵盖，但根据技术合作项目的具体条件来涵盖。

2.10.2 精算估值结果

130. 2021 年雇员福利负债的变动情况及 2020 年的比较变动情况如下：

	2021 年 1 月 1 日余额	已支付 福利	当期服务 (减去雇员 缴费)	利息 成本	精算损失/ (收益)	2021 年 12 月 31 日余额
	单位：千加元					
退休后计划 (离职后健康保险)	189 448	(1 994)	7 167	2 344	(36 243)	160 722
服务终了 — 年假	12 986	(916)	821	159	818	13 868
服务终了 — 离职回国 补助金	14 993	(918)	978	179	1 636	16 868
其他雇员福利 — 国际专家	2 243	(249)	188			2 182
总额	219 670	(4 077)	9 154	2 682	(33 789)	193 640
	单位：千加元					
	2020 年 1 月 1 日余额	已支付 福利	当期服务 (减去雇员 缴费)	利息 成本	精算损失/ (收益)	2020 年 12 月 31 日余额
退休后计划 (离职后健康保险)	144 621	(2 176)	6 180	2 768	38 055	189 448
服务终了 — 年假	10 411	(287)	862	200	1 800	12 986
服务终了 — 离职回国 补助金	14 805	(581)	1 000	272	(503)	14 993
其他雇员福利 — 国际专家	2 140	(155)	258			2 243
总额	171 977	(3 199)	8 300	3 240	39 352	219 670

131. 2021 年和 2020 年精算损失（和收益）对比分析如下：

2021 年精算调整	离职后健康保险	年假	离职回国补助金	总计
	单位：千加元			
经验带来的损失（收益）	(575)	1475	2 477	3 377
人口假设变化带来的损失（收益）	(223)	31	1	(191)
财务假设变动带来的损失（收益）	(35 579)	(722)	(857)	(37 158)
货币汇率波动带来的损失（收益）	134	34	15	183
截至 2021 年 12 月 31 日应计福利给付义务的总损失（收益）	(36 243)	818	1 636	(33 789)

2020 年精算调整	离职后健康保险	年假	离职回国补助金	总计
	单位：千加元			
经验带来的损失（收益）	4 070	1 271	(879)	4 462
人口假设变化带来的损失（收益）	18 004	1	(2)	18 003
财务假设变动带来的损失（收益）	18 402	752	687	19 841
货币汇率波动带来的损失（收益）	(2 421)	(224)	(309)	(2 954)
截至 2020 年 12 月 31 日应计福利给付义务的总损失（收益）	38 055	1 800	(503)	39 352

132. 2021 年，年假和离职回国福利的精算收益/损失，加上当期服务成本和利息成本，总计 1 410 万加元（2020 年：1 260 万加元），计入循环基金的支出项下，其中包括离职后健康保险的精算收益/损失但不包括计入技术合作项目的国际专家的精算收益/损失。2020 年年底，离职后健康保险累积精算损失达 7 280 万加元，由 2021 年离职后健康保险精算收益 3 620 万加元进行抵扣。2021 年年底，离职后健康保险累积精算损失 3 660 万加元记为循环基金的储备金赤字。

2.10.3 雇员福利负债 — 敏感度分析

133. 离职后雇员负债和其他长期雇员负债的估值对折现率和保健趋势费率等关键假设的变动很敏感。下表说明了单一等值折现率变动 1.0%将对设定受益义务净额产生的影响。

	折现率增加 1%	折现率减少 1%
单位：千加元		
影响：当期服务成本+利息成本	831	(1 010)
影响：应计福利给付义务	32 271	(43 079)

134. 对附注 2.10.5 中所述的退休后计划（离职后健康保险）医疗及牙科趋势费率进行的敏感度分析，见下表：

	趋势费率增加 1%	趋势费率减少 1%
	单位：千加元	
影响：当期服务成本+利息成本	3 293	(2 350)
影响：应计福利给付义务	37 724	(28 842)

135. 对附注 2.10.5 中所述的退休后计划（离职后健康保险）的死亡率表假设进行的敏感度分析，见下表：

	死亡率表延长一年	死亡率表缩短一年
	单位：千加元	
影响：当期服务成本+利息成本	461	(447)
影响：应计福利给付义务	7 906	(7 670)

136. 由于没有认列任何计划资产，国际民航组织不会因计划资产的估值变化而面临重大风险。

137. 对计划进行修订：2021 年，国际民航组织在有医疗保险的加拿大退休人员的医疗和牙科计划中增加了一类。

2.10.4 当期和未来各期的费用

138. 国际民航组织 2022 年对设定受益计划的预期缴费为 670 万加元，根据 2022 年的预期福利支付来确定。

	退休后计划 (离职后健康保险)	服务终了 — 年假	服务终了 — 离职回国补助金	总计
	单位：千加元			
2022 年预期成本	2 445	1 439	2 835	6 719
2021 年实际成本	1 994	916	918	3 828
2020 年实际成本	2 176	287	581	3 044

139. 上表中的费用纳入与这些雇员福利负债相关的年度现金流中，仅限于支付由国际民航组织承担的应付医疗福利计划管理人的离职后健康保险福利的 50% 份额，以及支付离职时实际应付的年假、离职回国费用（补助金、旅费和个人物品运输）。每年的费用由本组织的经常预算提供资金，而经常预算的主要资金来源为成员国支付的分摊会费。如果某一特定年份合同期满的人数高于正常数量及对医疗福利计划管理人计算的保费进行调整，则可能会影响现金流。

140. 在职雇员退休前的平均剩余服务年限预计为：

	2021 年	2020 年
离职后健康保险	10.26年	10.39年
年假	8.84年	8.92年
离职回国补助金	7.11年	7.28年

141. 每项计划的到期情况如下：

	2021 年	2020 年
离职后健康保险	21.8年	22.2年
年假	9.2年	9.4年
离职回国补助金	7.1年	7.5年

2.10.5 精算假设和方法

142. 服务终了福利、年假和离职回国福利以及离职后健康保险福利产生的负债由独立的专业精算师确定。上文所述的这些雇员福利和应享权利是为总部和地区办事处的工作人员确定的，国际民航组织的《工作人员细则》涵盖了这些工作人员。

143. 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，精算假设要求在财务报表中披露。此外，每项精算假设要求以绝对数值披露。下列主要假设和方法已用于确定截至 2021 年 12 月 31 日国际民航组织承担的离职后和其他离职相关雇员负债的数额。

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。
折现率	会计和供资为 1.75%，该值基于按离职后负债货币加权得出的加元和美元政府债券综合利率（在 2021 年 12 月 31 日的估值中，该值仅基于加元政府债券利率，为 1.2%）。
医疗及牙科趋势费率	假设 20 年内药品和其他医疗保健的增长率介于 7.5% 到 3.85%（2020 年 12 月 31 日的估值中为 8% 到 3.5%），20 年内牙科的年增长率为 3.5%（2020 年 12 月 31 日的估值中为 3.5%）。
资产的预期回报	不适用。
使用的汇率	1.00 美元等于 1.281 加元（2020 年的估值中为 1.278 加元）
医疗及牙医理赔费用	根据国际民航组织目前在退休人员方面的经验：60 岁时平均每人每年药品费用 2 500 加元（2020 年为 2 700 加元）、牙科费用为 400 加元至 1 600 加元（2020 年为 400 加元至 1 700 加元）、其他医疗保健费用为 600 加元至 7 600 加元（2020 年为 600 加元至 7 600 加元）。

医疗及牙医费用随年龄变化	<p>假设年增长率：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 假设加拿大境内药品价格的年增长率从40至59岁人员的5.8%降至85岁（含）以上人员的0%不等（与2020年相比没有变化）。 ➤ 假设加拿大境内医疗保健的年增长从59岁（含）以下人员的2%降至85岁（含）以上人员的0.75%（与2020年相比没有变化）。 ➤ 假设加拿大境外的医疗保健的年增长率从40岁的2.7%降至90岁（含）以上的0%（与2020年相比没有变化）。 ➤ 假设牙科保健每年下降0.5%（与2020年相比没有变化）。 ➤ 对于由加拿大公共药物计划涵盖的人群，其药品费用在65岁时降低65%（与2020年相比没有变化）。
年度行政费用	<p>2021年的前三个月，每张证书每月31.60美元，之后：a)从2021年4月1日至2022年3月31日（第1年）：每张证书每月27.28美元；b)从2022年4月1日至2023年3月31日（第2年）：每张证书每月27.83美元；c)从2023年4月1日至2024年3月31日（第3年）：每张证书每月28.39美元；d)从2024年4月1日至2025年3月31日（第4年）：每张证书每月28.96美元（2020年为32.22美元）。通货膨胀率为每年2.5%（2020年为2.0%）。</p>
死亡率表	<p>2017年联合国离职后健康保险人数加权死亡率表。</p>
离职率	<p>2021年联合国合办工作人员养恤基金的假设自2019年开始针对一般事务人员和专业人员有所不同。</p>
退休年龄	<p>2021年联合国合办工作人员养恤基金的假设自2019年开始针对一般事务人员和专业人员有所不同。</p>
退休时受扶养人的保险覆盖率	<p>60%（2020年为60%）。假定妻子比其男性配偶年轻五年。到退休年龄时，每个家庭没有子女。</p>
年假和离职回国补助金所使用的假设：	
精算方法	<p>年假和离职回国补助金：基于预测薪资的未来福利的精算现值。</p>
折现率	<p>每年1.75%（2020年为1.2%），基于加元政府债券利率。</p>
加薪	<p>每年2.50%。</p>

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。
自愿离职	10%（2020 年为 10%）。
离职回国搬家费	带符合资格要求家庭成员的每名雇员为 1.8 万美元（2020 年为 1.89 万美元），不带符合资格要求家庭成员的每名雇员为 1.3 万美元（2020 年为 1.37 万美元）。此后每年上调 2.50%。
差旅费	每名雇员 7 100 加元，每年上调 2.50%（2020 年每名雇员为 6 000 加元）。

144. 国际民航组织于 2021 年组合使用加拿大政府债券利率和美国政府债券利率来折现与离职后健康保险负债相关的负债。对综合折现率进行加权处理，以反映离职后福利负债中每种货币所占的比例份额。已确定，就国际民航组织而言，出于《国际公共部门会计准则第 39 号》第 85 段规定的原因，以及由于加拿大和美国都存在政府债券的深度市场，适合使用按负债货币进行加权后得出的政府债券利率。国际民航组织继续使用加拿大政府债券利率来折现年假和离职回国福利的负债，因为这些负债主要以加元计价。具体而言，国际民航组织：

- 根据收益率曲线做法来设置设定受益义务（以往的服务负债）的折现率。
- 使用为设定受益义务制定的相同折现率，确定了服务成本（预计在下一年获得的福利负债）和负债利息。

145. 在选择医疗费用的假定增长率（趋势费率）时，参考国际民航组织精算师最新的全球医疗趋势费率调查、联合国对退休人员医疗计划的经济假设，以及预计长期可持续的增长率。

146. 医疗费用是离职后健康保险估值的一项关键估值假设。在选取这些假设时，可参考国际民航组织根据历史医疗趋势费率进行过调整的最近经验以及因老龄化而对利用额进行的预期调整。对于离职后健康保险估值，医疗费用发生了变化，并在上文的假设表中进行了详细说明。国际民航组织的预期离职后健康保险理赔额以三年理赔额的平均值为依据，该理赔额趋势可延续至估值日之后的这一年，并根据估值日美元对加元的即期汇率加以调整。人均年度费用可反映国际民航组织自己的理赔经验，该经验以 2021 年 10 月 31 日至 11 月 28 日进行的一项理赔研究为依据，并根据选定的趋势费率进行了调整。由于 COVID-19，2019 年 11 月 1 日至 2021 年 10 月 31 日的理赔受到影响。根据精算师的理赔数据库，对该期间的理赔进行了归一化处理。

147. 适用于计划管理人收取的行政费的通货膨胀率为 2.5%。国际民航组织根据按联合国统一估值做法对离职后健康保险计划做出的假设，通过了这个由联合国合办工作人员养恤基金确定的通货膨胀率。

148. 所有其他重要的经济假设与前几年的估值中的那些假设相同。尽管本身不是一项假设，但汇率在估值中发挥着关键作用。截至 2021 年 12 月 31 日的联合国业务汇率被用于将美元医疗和牙科成本转换为加元。同样，汇率被用于将工资转换为加元以支付离职回国补助金和年假。估值没有预测这些汇率的任何未来变化。

149. 除了经济假设外，估值还使用了人口假设，即人口将如何随时间发生变化的假设。对于 2021 年 12 月 31 日的估值，国际民航组织采用了按联合国预测比额计算的 2017 年联合国离职后健康保险人数加权死亡率表，以便与联合国系统各实体的估值做法保持统一。2020 年 3 月，世界卫生组织（WHO）宣布了与 2019 冠状病毒病（COVID-19）相关的全球大流行病状态。由于 COVID-19 在 2020 年期间对理赔产生了严重影响，用于确定医疗费用的理赔经验已在特定月份进行了调整，使其相对其影响而言保持正常水平。COVID-19 调整基于国际民航组织精算师——怡安加拿大公司进行的一项 COVID 研究，该研究并非针对国际民航组织。怡安使用加拿大一家大型承运人的经验来跟踪受 COVID 影响的月份内医疗索赔的演变情况。通过这项研究，怡安使用归一化因数将按类别（即药物、辅助医疗、视力保健、其他医疗）划分的理赔调整至一个“常规水平”。
150. 2021 年的估值基于经更新的选择模式：医疗福利计划 1 类成员退休时将选择 2 类、4 类或 5 类的概率分别为 75%、17% 和 8%（2020 年为 75%、17% 和 8%）。
151. 所有其他重要的人口假设均与上次估值中使用的假设相同。本次估值中的所有精算方法均与上次估值中的方法相同。所有重大计划拨备均与上次估值中的拨备一致。

2.10.6 为雇员福利负债提供资金

152. 没有为该计划提供资金，在长期雇员福利基金中也没有该计划的资产。目前，与本组织对离职后健康保险的补贴有关的支出按照“现收现付”制来供资。离职后健康保险负债是指本组织承担的退休人员医疗保险费用的现值及在职工作人员迄今为止通过其服务累积的退休后福利的现值。大会第三十七届会议批准使用 2009 年现金盈余为离职后健康保险提供初始资金，截至 2021 年 12 月 31 日，有 150 万加元现金列于循环基金中（2020 年 12 月 31 日为 150 万加元）。由于对循环基金的缴款不与在蒙特利尔开展业务的其他参与组织共用，而且该计划是以“现收现付”的方式为所有人提供资金，因此国际民航组织的离职后健康保险计划是一项符合《国际公共部门会计准则第 39 号》的单一雇主计划。

2.10.7 联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF）

153. 联合国合办工作人员养恤基金的《条例》规定，养恤金委员会应该责成顾问精算师至少每三年对基金进行一次精算估值。养恤金委员会的做法是，使用开放群体组合方法每两年进行一次精算估值。精算估值的主要目的是确定养恤基金现有和未来的估计资产是否足以偿付其负债。
154. 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%），并根据该基金《条例》第 26 条缴付因精算短缺而应分摊的款额。只有在联合国大会根据对估值之日基金的精算充足性所做的评估，确定有必要补足短缺缴款并且援引第 26 条的规定时，才应缴付这种短缺缴款。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。

155. 截至 2019 年 12 月 31 日，完成了该基金的最近一次精算估值，目前正在进行截至 2021 年 12 月 31 日的估值。该基金在其 2021 年财务报表中将截至 2019 年 12 月 31 日的参与数据前滚至 2020 年 12 月 31 日。
156. 假设未来不对养恤金进行调整，通过截至 2019 年 12 月 31 日的精算估值得出的精算资产与精算负债的出资率为 144.4%。如果考虑现行的养恤金调整制度，出资率为 107.1%。
157. 顾问精算师对基金的精算充足性进行评估后得出结论认为，截至 2019 年 12 月 31 日，无需根据该基金《条例》第 26 条作出短缺缴款，因为资产的精算价值超过了该计划下所有应计负债的精算价值。此外，截至估值日，资产的市场价值也超过了所有应计负债的精算价值。在编写本报告时，联合国大会尚未援引过第 26 条的规定。
158. 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，则要求每个成员组织支付的短缺款额都将以估值之日前三年中该成员组织向基金支付的缴款占总缴款的比例为依据。之前三年（2018、2019 和 2020）向联合国合办工作人员养恤基金支付的总缴款数额达到 79.931 亿美元，其中国际民航组织的缴款比例为 0.75%。
159. 2021 年期间，国际民航组织向联合国合办工作人员养恤基金缴付款额为 2 020 万美元，相当于 2 540 万加元（2020 年为 1 990 万美元，相当于 2 670 万加元）。2022 年应交款额预计将保持在同一水平上。
160. 联合国大会可根据养恤金委员会提出的肯定建议来决定基金的成员资格。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来确定，但不包括资产超出负债的部分。
161. 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和联合国大会报告审计情况。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。

2.10.8 服务合同人员的社会保障安排

162. 国际民航组织的服务合同雇员通常有权享有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体系、当地私人计划或个人计划的现金补偿之中获取。根据当地劳动立法和惯例提供适当的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：贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项

163. 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。负债中还包括国际民航组织根据北大西洋高度监视系统合资联营协议代表服务提供国政府收取的使用费。

附注 2.12：净资产（净累积赤字）

164. 净资产包括本组织年底的累积赤字和储备金。期末余额是国际民航组织扣除其所有负债之后资产中的剩余权益。累积赤字和储备金的变动载于报表 III。

165. 储备金由以下部分组成：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
经常活动		
结转的拨款（报表 V ⁸ ）	31 068	22 388
业务储备金（报表 V）	10 942	11 100
未实现差额的预留赤字	(6 327)	(3 594)
离职后健康保险的累计精算收益/（损失）（附注 2.10.2）	(36 558)	(72 801)
辅助创收基金的业务储备金	4 771	5 903
辅助创收基金的限制性盈余	4 167	7 823
激励基金中的预留款	232	237
	8 295	(28 944)
技术合作项目活动	19	9
总计	8 314	(28 935)

166. 未实现差额的预留赤字是在相应资产得以实现前所计提的资产和汇兑差额的未实现损益。

167. 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储备金中有 480 万加元的余额（2020 年为 590 万加元）。

168. 辅助创收基金的限制性盈余包括根据大会 A40-34 号决议所预留的用于为 2020-2022 年三年期经常方案预算供资的 470 万加元一次性捐助中剩余的 160 万加元（2020 年为 310 万加元），以及为防范大流行病造成预算短缺风险而针对进行中的特殊项目和特殊基金预留出的 260 万加元（2020 年为 470 万加元）。

169. 技术合作项目活动的储备金包括从美元到加元的换算调整，以便以报告货币（加元）列示技术合作项目活动。

⁸ 包括 2021 年 1 760 万加元的承付款和结转至 2022 年的未使用拨款 1 350 万加元，总额为 3 110 万加元。

附注 3：收入和支出

附注 3.1：捐助 — 实物

170. 根据加拿大、埃及、法国、秘鲁、塞内加尔、泰国、墨西哥、中国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其各自国家的楼舍的全部或部分租金。这些实物捐助的估计公允价值计入收入和一般业务费用。
171. 按租约或无租约时按估计市值计算，向经常活动分部提供的各项实物捐助的估计公允价值如下：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
加拿大	22 872	24 773
埃及	142	137
法国	779	783
秘鲁	404	842
塞内加尔	327	336
泰国	2 300	2 502
总额	26 824	29 373

172. 加拿大政府自 2016 年 12 月 1 日起至 2036 年 11 月 20 日止向国际民航组织免租金提供总部大楼 — 国际民航组织之家，为期 20 年，并且承担 80% 的运营和维护费用以及全部的财产税。加拿大提供的上述实物捐助中还包括魁北克政府提供的一笔相当于 200 万加元（2020 年为 180 万加元）的捐助，用于在蒙特利尔贝尔办公楼内提供楼层供技术合作局使用。
173. 中国民用航空局（CAAC）和墨西哥政府提供现金捐助，用于支付北京地区分办事处和墨西哥城地区办事处的租金。2021 年从中国民用航空局和墨西哥政府收到的捐助分别为 30 万加元和 50 万加元（2020 年分别为 30 万加元和 40 万加元），在财务执行情况表的收入中列报。
174. 各国还为经常活动免费提供工作人员服务和差旅费。2021 年，这些捐助估算为 920 万加元（2020 年为 860 万加元），将其列出只是供参考，并未在财务执行情况表中认列。
175. 国际民航组织拥有位于巴黎的欧洲/北大西洋地区办事处 46% 的已全额折旧财产，其余 54% 的财产通过一项名义融资租赁来占用，由法国政府提供实物捐助。其他建筑物则由国际民航组织通过运营租约或名义租约占用，见附注 6 中所述。

附注 3.2：收入

176. 当年认列的主要收入来源包括对当年所执行技术合作项目的缴费（见附注 5.3 和附表 C）和分摊会费。

177. 对项目协议的缴费主要以美元计收。当年认列的总收入构成如下：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
信托基金和管理服务协议	69 786	71 150
公钥簿	2 476	2 666
民用航空采购服务和其他	1 077	1 053
总额：	73 339	74 869

178. 分摊会费部分以加元部分以美元收缴，以便为大部分拨款提供资金。当年认列的收入由以下部分组成：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
按大会决议对各国的摊款	95 577	91 970
周转基金调整数*		(12)
汇兑差额**	9 672	9 946
长期应收款累积折减额的增加/（减少）	(2 812)	1 145
总额	102 437	103 049

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

** 汇兑差额是指在征收摊款时计算出的按预算汇率和按联合国业务汇率确定的摊款之间的正数（负数）差额。

179. 以下是其他创收活动的详细情况：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
培训/评估、课程和会员费	5 678	5 304
出版物销售和印刷服务	3 842	4 465
代表团服务	2 602	2 832
危险品许可费用	2 556	2 618
出版物版税	1 472	1 467
网站和数字电子产品	523	391
使用费/订阅费	1 076	990
执照颁发	642	634
包括赞助在内的会议活动和专题讨论会	384	313
小卖部销售	149	200
期刊/数字内容广告销售	66	72
其他	436	347
总额	19 426	19 633

180. COVID-19 大流行病对全年的其他创收活动产生了不利影响，特别是对于会议活动和培训，因为所有现场活动都被取消或推迟。培训创收主要来源于虚拟培训课程。

181. 来自其他自愿捐助的收入包括以现金形式收到的无条件自愿捐助，以及在实施项目和满足条件期间针对有条件自愿捐助认列的累进收入。大流行病的爆发以及由于与 COVID 有关的限制造成某些项目实施活动延期后，捐助总额整体下降，令收入急剧减少。捐赠的楼舍使用权被列为与 2021 年和 2020 年公允租金相当值对应的收入。2020 年的数额已重新列报，以反映这一会计政策的变化。请参阅附注 9。

	2021 年	2020 年 (重新列报)
	单位：千加元	
自愿捐助	6 979	13 987
捐赠的使用权 — 楼舍	26 824	29 373
总额：	33 803	43 360

182. 其他收入包括以下内容：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
汇兑收益*	148	1 855
服务费	1 150	1 235
利息收入**	451	798
其他	468	529
总额	2 217	4 417

* 汇兑收益主要涉及将最初以其他货币认列的资产和负债以加元重新估值时产生的正数差额。

** 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 50 万加元（2020 年为 170 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。

183. 由于大多数中央银行为应对大流行病而实施下调利率货币政策，导致利息收入剧减（具体载于附注 2.1）。

附注 3.3：支出

3.3.1 薪金、雇员福利与项目人员

184. 薪金包括向本组织雇员、国际外勤专家和根据技术合作项目运行援助协议（OPAS）开展工作的专家支付的薪酬。雇员福利包括本组织支付的其他应享权利，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、解雇补偿金，以及国际民航组织对联合国合办工作人员养恤基金的缴款等。项目人员的费用包括通过国际民航组织技术合作能力建设项目支付给由当地政府任命但经国际民航组织批准的国家工作人员的报酬。国家工作人员根据技术合作局制定的指导方针和流程进行选拔，以确保所选项目人员根据相关项目文件的交付成果作出贡献。

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
专业类和一般事务类工作人员	116 497	114 994
顾问和承包商	14 147	15 406
技术合作项目国际外勤专家	2 582	2 854
技术合作项目运行援助协议专家	5 638	5 817
项目人员—国家专业人员	15 904	17 530
项目人员—国家行政支助	1 716	1 604
其他	862	899
总额	157 346	159 104

3.3.2 分包合同、供应品和消耗品

185. 这些支出包括在开展技术合作项目活动时为信托基金、管理服务协定、民用航空采购服务和实施套包项目采购货物和服务。

3.3.3 一般业务费用

186. 一般业务费用包括如下各项：

	2021 年	2020 年重新列报
	单位：千加元	
实物捐助 — 楼舍	26 824	29 373
楼舍的租赁和维护	2 738	4 330
IT 硬件/软件的维护和购买	3 096	3 264
外包服务	5 564	2 898
结清协议款项	3 055	0
审计、保险、服务和联合国研究	2 099	2 355
折旧和摊销	1 672	1 586
其他	974	1 054
总额	46 022	44 860

187. 实物捐助 — 楼舍被记录为一项支出，与 2021 年和 2020 年国际民航组织本应通过商业租赁安排支付的经营租赁付款的公允价值相对应。2020 年的数额已重新列报，以反映这一会计政策的变化。请参阅附注 9。

3.3.4 差旅费

188. 差旅费由公务出差费用组成，其中包括机票、每日生活津贴和约期津贴。2021 年差旅费的减少是由于整个 2021 年持续实施旅行禁令和限制，导致旅行被取消或推迟。

3.3.5 其他支出

189. 其他支出包括：

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
汇兑损失*	1 250	496
银行手续费	321	398
辅助创收基金为会议和研讨会提供的服务	15	20
其他**	(337)	107
总额	1 249	1 021

* 汇兑损失涉及将最初以其他货币认列的资产和负债以加元重新估值时产生的负数差额。

** 负的支出是由于在经常活动和技术项目资金之间进行资金转拨时所用的账户映射方式不同。

3.3.6 汇兑损益

190. 本组织根据交易当日适用的联合国业务汇率，实现以其功能货币（经常活动为加元和技术合作项目和合资联营基金为美元）以外的货币计价的应付账款和应收账款的汇兑损益。此外，对以加元之外的货币持有的银行账户和其他货币资产及负债进行重估（按报告日的有效汇率）所涉及的汇兑损益计入盈余和赤字。汇兑损益的影响在财务执行情况表中认列为收入和支出的一个构成部分（下文为加元值）。与技术合作项目和合资联营基金有关的货币资产和负债按期末汇率换算成加元，财务执行情况表中的收入和支出按平均汇率换算成加元。

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
已实现汇兑（收益）/损失	1 999	496
未实现汇兑（收益）/损失	(749)	
汇兑损失总额	1 250	496

附注 4：预算和实际金额对照表

191. 本组织大会分别为三年期的每一年核准经常预算的加元支出，并批准技术合作方案行政和业务服务费用基金的总指示性预算估计数。这两项预算均公开，随后可由理事会或通过行使授权来进行修改。
192. 报表 V 根据《财务条例》第 12.1 条的要求，列出了已批准的最初和最终经常预算之间的差异，并基于预算按战略目标和辅助实施战略对最终预算和支出进行了对比。报表 V-A 对比了可比基础上的核定公开预算与实际数额。
193. 在报表 V-A 中，经常预算的预算收入（1.069 亿加元）和实际收入（1.140 亿加元）之间的差额为 710 万加元。这一差额（970 万加元）主要是由于本组织以加元和美元分摊会费的做法。编制预算时使用的汇率与根据《国际公共部门会计准则》收取摊款期间进行收入认列时使用的汇率不同。因此，出于比较目的，该汇兑差额不包括在实际金额中。另外一项差异也未列入预算，目的是让实际收入具有可比性，该差额由折减后的应收款组成（280 万加元的差额）。
194. 报表 V 和 V-A 比较了按照预算汇率计算的经核准的经常预算拨款（1.293 亿加元）与按照联合国业务汇率计算的经常预算普通基金的相应支出（1.057 亿加元）。为了将经核准的经常预算与实际支出进行比较，对以下因素加以考虑：i) 预算汇率与年内根据《国际公共部门会计准则》适用于支出的联合国汇率这两者之间的汇兑差额（740 万加元），使按预算汇率计算出的实际支出数额为 9 830 万加元；ii) 出于预算目的认列未付承付款，预见这些承付款只会在来年产生（1 760 万加元）和 iii) 货币汇兑差额（80 万加元）。这些因素可以使经常预算的支出（1.167 亿加元）具有可比性。净影响造成了未利用拨款的结转（1 340 万加元）。

195. 还将预算估计数（最终订正额）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了比较。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预算与行政和业务服务费用预算与实际数额之间的重大差异。

196. 截至 2021 年 12 月 31 日止年度的预算和实际金额对照表（报表 V-A）中可比基础上的实际金额与现金流量表（报表 IV）中的实际金额之间的对账列报如下：

	运营	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)：				
经常预算收入	104 365			104 365
AOSC 收入	5 241			5 241
经常预算支出	(116 705)			(116 705)
AOSC 支出	(9 805)			(9 805)
预算差异（报表 V-A, (c) 栏)：				
i) 预算摊款与支出之间的净汇兑差额 (上文第 193 和 194 段)	2 273			2 273
ii) 无需支出资金的未付承付款（上文 第 194 段）	17 634			17 634
实体差异（下文第 197 段）	(14 069)			(14 069)
呈报差异（下文第 198 段）	(7 932)	(11 026)		(18 958)
现金流量表（报表 IV）中的实际金额	(18 998)	(11 026)		(30 024)

197. 如果经批准的公开预算流程所遗漏的方案或基金是财务报表的编制所针对的某个实体的一部分，就会出现实体差异。实体差异为财务执行情况表（报表 II）中所含的收入（1.123 亿加元）减去支出（1.264 亿加元），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，不包括在经常预算与行政和业务服务费用基金预算过程中。

198. 呈报差异是由于报表 IV 中列示的经营活动、投资活动和融资活动的非现金变动所致。它们的出现是因为非现金项目没有按呈报现金流量表（预算和实际金额对照表（报表 V-A））时采用的格式和分类方案进行列示。现金流量报表使用间接方法来编制，可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

199. 《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。经常活动分部以及技术合作项目活动分部（“TCP”分部）这两个分部之间的一些活动可导致在会计账目往来中在财务报表内产生分部间的收入和支出结余。分部间的账目往来列于分部报告中，以准确地呈报这些会计账目往来，然后进行冲销，以便与报表 I 和 II 对账调节。
200. 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 420 万加元的行政费收入和其他收入（2020 年为 620 万加元）。一笔相同的金额也作为行政管理费、差旅和其他支出记入技术合作项目分部。行政费根据技术合作项目协议中商定的百分比收取。经常活动分部向技术合作项目划拨一部分自愿捐助以便进行国家层面的实施。数额达 180 万加元（2020 年为 270 万加元）的此类划拨，在技术合作项目分部中列为捐助收入，而在经常活动分部中列为其他支出。2021 年 12 月 31 日，技术合作项目分部应支付给经常活动分部的金额为 4 万加元（2020 年 12 月 31 日为 20 万加元）。为呈报之目的，这些款额已被冲销。

III-47

国际民用航空组织

附注5.2

2021年12月31日
按分部列报的财务状况
(单位: 千加元)

	附注	经常活动		技术合作项目活动		冲销		总计	
		2021年	2020年	2021年	2020年 (重新列报)	2021年	2020年	2021年	2020年 (重新列报)
资产									
流动资产									
现金和现金等价物	2.1 & 9	124 891	132 866	145 842	167 891			270 733	300 757
投资	2.1			13 498	3 224			13 498	3 224
应收成员国的分摊会费	2.2	14 568	4 081					14 568	4 081
分部间余额		38	229			(38)	(229)		
应收款和预付款	2.3 & 9	6 929	5 998	4 987	6 485			11 916	12 483
库存	2.4	457	617					457	617
其他	2.3	1 549	1 245	3	6			1 552	1 251
		148 432	145 036	164 330	177 606	(38)	(229)	312 724	322 413
非流动资产									
应收成员国的分摊会费	2.2	4 153	5 006					4 153	5 006
应收款和预付款	2.3	212	259					212	259
财产、厂房和设备	2.5	5 071	5 761					5 071	5 761
无形资产	2.6	3 632	2 923					3 632	2 923
		13 068	13 949					13 068	13 949
资产总额		161 500	158 985	164 330	177 606	(38)	(229)	325 792	336 362
负债									
流动负债									
预收款	2.8	24 162	22 946	142 055	166 214			166 217	189 160
应付账款和应付负债	2.9	25 119	21 624	19 158	8 911			44 277	30 535
雇员福利	2.10	6 719	5 742	2 182	2 243			8 901	7 985
分部间余额				38	229	(38)	(229)		
贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项	2.11	1 604	1 594					1 604	1 594
		57 604	51 906	163 433	177 597	(38)	(229)	220 999	229 274
非流动负债									
雇员福利	2.10	184 739	211 685					184 739	211 685
		184 739	211 685					184 739	211 685
负债总额		242 343	263 591	163 433	177 597	(38)	(229)	405 738	440 959
净资产									
累计赤字	2.12	(89 138)	(75 662)	878				(88 260)	(75 662)
储备金	2.12	8 295	(28 944)	19	9			8 314	(28 935)
净资产/(累计赤字)		(80 843)	(104 606)	897	9			(79 946)	(104 597)
负债和净资产总额		161 500	158 985	164 330	177 606	(38)	(229)	325 792	336 362

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

III-48

国际民用航空组织

附注5.3

2021年12月31日终止的年度
按分部列报的财务执行情况
(单位: 千加元)

	附注	经常活动		技术合作项目活动		冲销		总计	
		2021年	2020年 (重新列报)	2021年	2020年	2021年	2020年	2021年	2020年 (重新列报)
收入									
对项目协议的缴费	3.2 & 9	2 476	2 666	71 545	74 943	(682)	(2 740)	73 339	74 869
分摊的会费	3.2	102 437	103 049					102 437	103 049
其他创收活动	3.2	19 460	19 633			(34)		19 426	19 633
其他自愿捐助	3.2 & 9	33 803	43 360	1 086		(1 086)		33 803	43 360
行政费收入		4 445	7 287			(4 102)	(6 144)	343	1 143
其他收入	3.2	1 899	3 582	399	886	(81)	(51)	2 217	4 417
收入总额		164 520	179 577	73 030	75 829	(5 985)	(8 935)	231 565	246 471
支出									
薪金、雇员福利和项目人员	3.3	129 168	127 887	28 178	31 217			157 346	159 104
分包合同、供应品和消耗品	3.3	321	23	35 012	36 662			35 333	36 685
一般业务费用	3.3 & 9	42 390	44 155	3 666	705	(34)		46 022	44 860
差旅	3.3	1 158	1 620	327	760	(23)	(51)	1 462	2 329
会议		789	491					789	491
培训				429	92			429	92
行政管理费				4 159	6 182	(4 159)	(6 182)		
其他支出	3.3	2 637	3 512	381	211	(1 769)	(2 702)	1 249	1 021
支出总额		176 463	177 688	72 152	75 829	(5 985)	(8 935)	242 630	244 582
当年盈余/(赤字)		(11 943)	1 889	878				(11 065)	1 889

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

201. 租赁承付款主要涉及国际民航组织楼舍。

	2021 年	2020 年
	单位：千加元	
最低财产租赁负债：		
1 年以下	95	94
1 - 5 年	111	205
5 年以上	-	-
财产租赁负债总额	206	299

202. 上述租赁承付款包括国际民航组织对墨西哥办事处的应付租金的 30% 部分。截至 2021 年 12 月 31 日，如附注 2.5 和附注 3.1 所述，国际民航组织不存在涉及总部或地区办事处楼舍的其他租赁承付款。

203. 2021 年，不可撤销经营租赁项下的未来最低租赁收入总额为 230 万加元（2020 年：230 万加元）。这些租赁收入包括各代表团办公楼舍的租金。

204. 根据国际民航组织与欧洲民航会议（ECAC）于 2021 年 8 月 27 日签署的租赁安排，欧洲民航会议占用了一栋所有人为法国（54% 所有权）和国际民航组织（46% 所有权）的建筑物，欧洲民航会议根据实际占用情况向国际民航组织支付该建筑物的使用费。占用期间的租金为每月 1.5 万欧元，当前租约将于 2022 年 4 月 30 日到期，接下来将从欧洲民航会议收取 7.6 万加元（6 万欧元）的租赁收入。

联合国资本发展基金（UNCDF）也占用了这栋所有人为法国（54% 所有权）和国际民航组织（46% 所有权）的建筑物。根据联合国资本发展基金与国际民航组织于 2021 年 7 月 20 日签署的租赁协议，联合国资本发展基金根据实际占用情况向国际民航组织支付该建筑物的使用费。占用期间的租金为每月 500 欧元。当前租约将于 2022 年 7 月 31 日到期，接下来将从联合国资本发展基金收取 4 000 加元（3 000 欧元）的租赁收入。

205. 截止年底，由经常预算供资的涉及已签约但未交付的财产、厂房和设备、无形资产以及货物和服务的承付款如下：

	截至 2021 年 12 月 31 日	截至 2020 年 12 月 31 日
	单位：千加元	
财产、厂房和设备	2 016	1 445
无形资产	842	357
货物和服务	8 451	2 776
未结合同承付款合计	11 309	4 578

附注 6.2: 或有负债

206. 根据《国际公共部门会计准则》，或有负债不予认列，因为只有在今后发生或不发生一起或多起该实体不能完全控制的不确定事件时才能确认其是否存在。此外，或有负债一词用于指不符合认列标准的负债。根据《国际公共部门会计准则》，针对未决索赔，如果无法充分可靠地衡量发生负债的概率和潜在的资源外流，将披露或有负债。截至 2021 年 12 月 31 日，有国际民航组织前工作人员提出了司法索赔，已经确定索赔的最终裁定可能有利于索赔人，但可能性不大。此类案件仍处于诉讼的早期阶段，没有充足的信息来评估这些索赔是否有可能在报告日对国际民航组织产生任何重大负债。
207. 已对本组织提出了若干涉及南美洲技术合作项目的法律诉讼和索赔。这些主要是个人提出的要求根据当地劳动法进行超出其雇佣合同所规定支付额的额外支付的索赔。这些索赔总额为 230 万美元（2020 年 12 月 31 日为 260 万美元）。鉴于有关国家政府已对相关项目作出承诺，经评估，国际民航组织不太可能承担财务负债。
208. 根据《财务条例》第 5.6 条，已授权秘书长对未用拨款进行结转，金额不超过针对每项战略目标或辅助实施战略的核定拨款总额的 10%。根据报表 V 中的详细说明，结转超过 10% 须经理事会于 2021 年 6 月批准。

附注 7: 关联方及高级管理人员披露

附注 7.1: 主要管理人员 (KMP)

	人数	补偿和 工作地点 差价调整	应享 权利	养老金和 医疗计划	薪酬 总额	针对应享 权利的待 付预付款	未偿还 贷款
单位: 千加元							
2021 年	17	2 679	802	833	4 314	18	-
2020 年	12	2 594	526	838	3 958	16	-

209. 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) 本组织的理事机构 — 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。主要管理人员拥有规划、指导和控制国际民航组织活动及制定政策的权力和责任。上文报告的薪酬总额支付给理事会主席和高级管理小组成员。国际民航组织在 2021 年经历了一些高级管理工作人员的变动，这直接导致列为主要管理人员的人数增加。

210. 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，如应酬津贴、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。
211. 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。
212. 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（含）以上人员除外，他们不参加联合国合办工作人员养恤基金。国际民航组织向该基金支付的金额，即应计养恤金薪酬的 15.8%，记入总薪酬之中；该金额可代替向离职后健康保险计划进行的缴款。

附注 7.2：关联方账目往来

213. 除非在这些报表中对非交换交易收入（包括实物捐助）另有说明，否则与包括联合国各组织在内的第三方之间的所有账目往来均遵循正常交易原则按公允价值条款和条件进行。

附注 8：报告日期之后的事件

214. 在财务报表之日和财务报表获准印发之日之间，没有发生会对这些报表产生实质性影响的重大有利或不利事件。

附注 9：会计政策的变化和重新分类

215. 对上一年的某些数额进行了重新分类，以符合本年度的列报方式。为符合当期针对所收公钥簿会员费采取的列报方式，对报表 I、报表 II、报表 IV、分部报告、附表 A 和附表 C 中的比较数字进行了重新分类，将其他自愿捐助重新分类成对项目协议的缴费，对于联合国开发计划署的预付款，将现金和现金等价物重新分类成应收款和预付款。
216. 2021 年期间，国际民航组织改变了其报告捐赠的办公空间使用权的会计政策。之前各期，捐赠的使用权在附注中披露。从 2021 年起，捐赠的使用权按国际民航组织本应通过商业租赁安排支付的经营租赁付款的公允价值计量。实物收入作为自愿捐助的一部分记入财务执行情况表中；相应的支出记为实物捐助 — 楼舍（见附注 3）。管理层认为，此项新政策使捐赠的使用权的报告更加透明，与联合国系统/惯例相符，使该实体的财务报表更具可比性。为符合新的会计政策，对 2020 年的比较数字进行了重新列报（见本附注末尾的表格、报表 II 和财务报表的附注 3.1）。

	附注	报表 I	报表 II	报表 IV	
		支出	净结果	经营活动的现金流量净额	
单位：千加元				应收款和预付款的增加/ (减少)	现金和现金等价物的增加/ (减少)
2020 年财务报表余额		336 362	1 889	1 924	302 580
对 2020 年期初余额的调整，未包含在已发布的报表中					
将联合国开发计划署预付款的现金和现金等价物重新分类	2.1	(1 823)			(1 823)
将联合国开发计划署的预付款重新分类成应收款和预付款	2.3	1 823		(1 823)	
将对项目协议的缴费重新分类	3.2		(2 582)		
将其他自愿捐助重新分类	3.2		2 582		
对 2020 年余额的重新分类，含在已发布的报表中		336 362	1 889	101	300 757
捐赠的使用权					
其他自愿捐助					
实物服务、楼舍捐助	3.1		(29 373)		
一般业务费用					
楼舍租赁和维护	3.3		29 373		
因会计政策变更而重新列报的 2020 年财务报表余额		336 362	1 889	101	300 757

第 IV 部分：附表
(未经审计)

IV-1

附表A

国际民用航空组织

按基金列报的经常活动
2021年12月31日的资产、负债、净资产和
2021年收入、支出和盈余(赤字)
(单位:千加元)

	经常预算	资本基金	循环基金	辅助创收基金	行政和业务服务费用 基金	航空安保活动	非洲航空安全全 面地区实施计划 基金	环境基金	合资联盟基金
资产									
流动资产									
现金和现金等价物	71 595		1 537	9 267	9 216	10 458	588	1 533	1 707
应收成员国分摊会费	14 568				296				
基金间结余	1 222			3 247	47	33		1 547	85
应收款和预付款				457					
库存	1 434			62	26	5			
其他									
	<u>88 819</u>		<u>1 537</u>	<u>13 033</u>	<u>9 584</u>	<u>10 496</u>	<u>588</u>	<u>3 080</u>	<u>1 792</u>
非流动资产									
应收成员国分摊会费	4 153								
应收款和预付款	212								
财产、厂房和设备		5 071							
无形资产		3 632							
	<u>4 365</u>	<u>8 703</u>							
资产总额	93 184	8 703	1 537	13 033	9 584	10 496	588	3 080	1 792
负债									
流动负债									
预收款	8 187			3 002	3			1 547	
应付账款和应付负债	22 724			884	365	30	4	48	188
雇员福利			6 719						
基金间结余	131			127					
贷记缔约国/服务提供商政府账下的款项									1 604
	<u>31 042</u>		<u>6 719</u>	<u>4 012</u>	<u>368</u>	<u>30</u>	<u>4</u>	<u>1 595</u>	<u>1 792</u>
非流动负债									
雇员福利			184 739						
			184 739						
负债总额	31 042		191 458	4 012	368	30	4	1 595	1 792
净资产									
累计盈余/(赤字)	26 459	8 703	(153 365)	83	9 217	10 467	585	1 485	
储备金	35 683		(36 558)	8 938					
净资产/(累计赤字)	62 142	8 703	(189 921)	9 021	9 217	10 467	585	1 485	
负债和净资产总额	93 184	8 703	1 537	13 033	9 584	10 496	588	3 080	1 792
收入									
对项目协议的缴费									
分摊的会费	102 437								
其他创收活动				19 671					1
其他自愿捐款				2		2 246	63		
行政费收入					4 506				
其他收入	750	1 692	3 835	127	735	41	4	55	6
来自其他基金的转拨	10 850								
收入总额	114 037	1 692	3 835	19 799	5 241	2 287	67	55	7
支出									
薪金、雇员福利和项目人员	92 244		14 102	11 951	8 256	1 466	45	606	5
分包合同、供应品和消耗品	273			135	18				
一般业务费用	11 493	1 672		2 188	319	59	2		
差旅	852			209	11	34	1	5	
会议	788			3		14	2	7	
行政管理费				184		137	4	14	
其他支出	953			233		345	49		
对其他基金的转拨				9 648	1 202				3
支出总额	106 604	1 672	14 102	24 552	9 805	2 055	103	632	7
当年净盈余/(赤字)	7 434	19	(10 267)	(4 752)	(4 565)	232	(36)	(5 771)	

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

IV-2

附表A
(续)

国际民用航空组织

按基金列报的经常活动
2021年12月31日的资产、负债、净资产和
2021年收入、支出和盈余(赤字)
(单位:千加元)

	资源调动基金	公钥簿	地区分办事处	安全基金	其他基金	合计	冲销/调整	2021年	2020年 (重新列报)
资产									
流动资产									
现金和现金等价物	3 533	2 434	1 562	3 042	8 420	124 891		124 891	132 866
应收成员国分摊会费						14 568		14 568	4 081
基金间结余						296	(258)	38	229
应收款和预付款		649			99	6 929		6 929	5 998
库存						457		457	617
其他		17			5	1 549		1 549	1 245
	<u>3 533</u>	<u>3 100</u>	<u>1 562</u>	<u>3 042</u>	<u>8 525</u>	<u>148 690</u>	<u>(258)</u>	<u>148 432</u>	<u>145 036</u>
非流动资产									
应收成员国分摊会费						4 153		4 153	5 006
应收款和预付款						212		212	259
财产、厂房和设备						5 071		5 071	5 761
无形资产						3 632		3 632	2 923
						<u>13 068</u>		<u>13 068</u>	<u>13 949</u>
资产总额	<u>3 533</u>	<u>3 100</u>	<u>1 562</u>	<u>3 042</u>	<u>8 525</u>	<u>161 758</u>	<u>(258)</u>	<u>161 500</u>	<u>158 985</u>
负债									
流动负债									
预收款		2 512			637	15 887	8 275	24 162	22 946
应付账款和应付负债	157	588	17	2	114	25 119		25 119	21 624
雇员福利						6 719		6 719	5 742
基金间结余						258	(258)		
贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项						1 604		1 604	1 594
	<u>157</u>	<u>3 100</u>	<u>17</u>	<u>2</u>	<u>751</u>	<u>49 587</u>	<u>8 017</u>	<u>57 604</u>	<u>51 906</u>
非流动负债									
雇员福利						184 739		184 739	211 685
						<u>184 739</u>		<u>184 739</u>	<u>211 685</u>
负债总额	<u>157</u>	<u>3 100</u>	<u>17</u>	<u>2</u>	<u>751</u>	<u>234 326</u>	<u>8 017</u>	<u>242 343</u>	<u>263 591</u>
净资产									
累计盈余/(赤字)	3 376		1 545	3 040	7 542	(80 863)	(8 275)	(89 138)	(75 662)
储备金					232	8 295		8 295	(28 944)
净资产(累计赤字)	<u>3 376</u>	<u></u>	<u>1 545</u>	<u>3 040</u>	<u>7 774</u>	<u>(72 568)</u>	<u>(8 275)</u>	<u>(80 843)</u>	<u>(104 606)</u>
负债和净资产总额	<u>3 533</u>	<u>3 100</u>	<u>1 562</u>	<u>3 042</u>	<u>8 525</u>	<u>161 758</u>	<u>(258)</u>	<u>161 500</u>	<u>158 985</u>
收入									
对项目协议的缴费		2 476				2 476		2 476	2 666
分摊的会费						102 437		102 437	103 049
其他创收活动					414	20 086	(626)	19 460	19 633
其他自愿捐助	1 945		699	455	2 392	7 801	26 002	33 803	43 360
行政费收入						4 505	(60)	4 445	7 287
其他收入	41	12	60	18	849	8 224	(6 325)	1 899	3 582
来自其他基金的转拨						10 850	(10 850)		
收入总额	<u>1 986</u>	<u>2 488</u>	<u>759</u>	<u>473</u>	<u>3 655</u>	<u>156 379</u>	<u>8 141</u>	<u>164 520</u>	<u>179 577</u>
支出									
薪金、雇员福利和项目人员	224	2 339	292	37	2 293	133 859	(4 691)	129 168	127 887
分包合同、供应品和消耗品			11			437	(116)	321	23
一般业务费用	67	18	437		501	16 756	25 634	42 390	44 155
差旅	9	10	2		25	1 158		1 158	1 620
会议						12	(38)	789	491
行政管理费	135	85	4	32	217	811	(811)		
其他支出	759	36	12	300	112	2 803	(1 666)	2 637	3 512
对其他基金的转拨						10 850	(10 850)		
支出总额	<u>1 194</u>	<u>2 488</u>	<u>758</u>	<u>368</u>	<u>3 160</u>	<u>167 501</u>	<u>8 962</u>	<u>176 463</u>	<u>177 688</u>
当年净盈余/(赤字)	<u>792</u>	<u></u>	<u>1</u>	<u>104</u>	<u>495</u>	<u>(11 122)</u>	<u>(821)</u>	<u>(11 943)</u>	<u>1 889</u>

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

IV-3

国际民用航空组织

附表B

经常方案
截至2021年12月31日
应收成员国摊款
和预收会费
(单位:千加元)

成员国 大会A-40-34和A-40-30号决议	普通基金						调整后应收余额 合计	预收 会费
	2021年比例	2021年 摊款	2021年所收摊款	2021年应收摊款 余额	往年应收 摊款余额	应收余额 合计		
阿富汗	0.06	63		63	48	111	111	
阿尔巴尼亚	0.06	63		63				
阿尔及利亚	0.11	116		116				
安道尔	0.06	63		63				
安哥拉(*)	0.08	84			84	274		274
安提瓜和巴布达(**)	0.06	63		63	1 243	1 306	182	1 488
阿根廷	0.70	737		737		737	1	737
亚美尼亚	0.06	63		63				67
澳大利亚	1.91	2 010	2 010					2 119
奥地利	0.55	579	579					
阿塞拜疆	0.07	74	74					
巴哈马	0.06	63	63					
巴林	0.09	95	95					
孟加拉国	0.09	95	95					
巴巴多斯	0.06	63	63					
白俄罗斯	0.06	63	63					
比利时	0.70	737	737					
伯利兹	0.06	63	63					
贝宁	0.06	63	63					
不丹	0.06	63	63					
多民族玻利维亚国	0.06	63	63					
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	63	63					
博茨瓦纳	0.06	63	63		61	124	124	
巴西	2.27	2 389	2 389	63				
文莱达鲁萨兰国	0.06	63	63					
保加利亚	0.06	63	63					
布基纳法索	0.06	63	63					
布隆迪	0.06	63	63	63	61	124	124	
佛得角	0.06	63	63					
柬埔寨	0.06	63	63					13
喀麦隆	0.06	63	63					
加拿大	2.51	2 642	2 642					1 639
中非共和国	0.06	63	63					
乍得	0.06	63	63					
智利	0.41	432	432					
中国	11.39	11 988	11 988					
哥伦比亚	0.32	337	334	2		2	2	
科摩罗	0.06	63	63					
刚果	0.06	63	63					
库克群岛	0.06	63	63					
哥斯达黎加	0.06	63	63					67
科特迪瓦	0.06	63	63					
克罗地亚	0.06	63	63					
古巴	0.06	63	63					
塞浦路斯	0.06	63	63					
捷克共和国	0.24	253	253					
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	63	63	63	61	124	124	
刚果民主共和国	0.06	63	63	63	145	208	(2)	205
丹麦	0.42	442	442					
吉布提(*)	0.06	63	63	63	848	911	142	1 053
多米尼克(**)	0.06	63	63	63	111	174	(2)	172
多米尼加共和国	0.06	63	63					
厄瓜多尔	0.07	74	3	70		70		70
埃及	0.23	242	242					
萨尔瓦多	0.06	63	36	27		27		27
赤道几内亚	0.06	63	63					27
厄立特里亚	0.06	63	63	63	86	149		148
爱沙尼亚	0.06	63	63					
科威特	0.06	63	62	1		1		1
埃塞俄比亚	0.22	232	232	232		232		232
斐济	0.06	63	63					
芬兰	0.41	432	432					455
法国	3.66	3 852	3 852					
加蓬	0.06	63	63					
冈比亚	0.06	63	63	63	214	277	(2)	275

IV-4

国际民用航空组织

附表B

(续)

经常方案
截至2021年12月31日
应收成员国摊款
和预收会费
(单位:千加元)

成员国 大会A40-34和A40-30号决议	普通基金					应收余额 合计	累计汇兑	调整后应收余额 合计	预收 会费
	2021年比例	2021年 摊款	2021年所收摊款	2021年应收摊款 余额	往年应收 摊款余额				
格鲁吉亚	0.06	63	63						
德国	5.08	5 347	5 347						
加纳	0.06	63	63						
希腊	0.28	295	295						
格林纳达	0.06	63	63		313	313	20	333	
危地马拉	0.06	63	63						
几内亚(*)	0.06	63	63	63	199	262	20	282	
几内亚比绍	0.06	63	63						
圭亚那	0.06	63	63						
海地	0.06	63	63	63	338	401	(4)	397	
洪都拉斯	0.06	63	63						
匈牙利	0.23	242	242						255
冰岛	0.08	84	84						
印度	0.95	1 000	1 000						
印度尼西亚(**)	0.59	621	621						
伊朗伊斯兰共和国	0.34	358	358	358	1 493	1 851	(18)	1 833	
伊拉克	0.10	105	105						9
爱尔兰	0.72	758	758						
以色列	0.43	453	453						477
意大利	2.44	2 568	2 568						
牙买加	0.06	63	63						
日本	6.64	6 989	6 989						
约旦	0.06	63	63						
哈萨克斯坦	0.15	158	158						
肯尼亚	0.06	63	63						67
基里巴斯	0.06	63	53	10		10		10	
科威特	0.21	221	221						
吉尔吉斯斯坦	0.06	63	50	13		13		13	
老挝人民民主共和国	0.06	63	63						
拉脱维亚	0.06	63	63						67
黎巴嫩	0.06	63		63		63		63	
莱索托	0.06	63		63		61	124	124	
利比里亚(*)	0.06	63		63	229	292	28	320	
利比亚	0.06	63		63	448	511	(9)	502	
立陶宛	0.06	63	63						
卢森堡	0.28	295	295						
马达加斯加	0.06	63	63						
马拉维	0.06	63		63	893	957	75	1 032	
马来西亚	0.52	547	547						
马尔代夫	0.06	63	63						
马里	0.06	63	63						
马耳他	0.06	63	63						
马绍尔群岛	0.06	63	63						
毛里塔尼亚	0.06	63	63						
毛里求斯	0.06	63	63						
墨西哥	1.10	1 158	1 158						
密克罗尼西亚联邦	0.06	63		63	414	477		477	
摩纳哥	0.06	63	63						
蒙古	0.06	63	63						
黑山	0.06	63	63						67
摩洛哥	0.12	126	126						
莫桑比克	0.06	63	63						9
缅甸	0.06	63	62	1		1		1	
纳米比亚	0.06	63	63						
瑙鲁	0.06	63	63						4
尼泊尔	0.06	63	27	36		36		36	
荷兰	1.43	1 505	1 505						653
新西兰	0.34	358	358						377
尼加拉瓜	0.06	63	63						
尼日尔	0.06	63	63						
尼日利亚	0.18	189	189						
北马其顿	0.06	63	63						
挪威	0.66	695	695						
阿曼	0.15	158	158						68
巴基斯坦	0.16	168	68	101		101		101	

IV-5

国际民用航空组织

附表B

(续)

经常方案
截至2021年12月31日
应收成员国摊款
和预收会费

(单位:千加元)

成员国	大会	普通基金				往年应收 摊款余额	应收余额 合计	累计汇兑	调整后应收余额 合计	预收 会费
		A40-34和A40-30号决议	2021年 摊款	2021年所收摊款	2021年应收摊款 余额					
帕劳		0.06	63		63	683	746	18	764	
巴拿马		0.12	126	126						
巴布亚新几内亚		0.06	63		63	51	114		114	
巴拉圭		0.06	63	63						
秘鲁		0.19	200	120	80		80		80	
菲律宾		0.35	368	368						
波兰		0.60	631	631						
葡萄牙		0.37	389	389						410
卡塔尔		1.05	1 105	1 105						
大韩民国		2.21	2 326	2 326						
摩尔多瓦共和国		0.06	63	63						67
罗马尼亚		0.15	158	158						
俄罗斯联邦		2.23	2 347	2 347						
卢旺达		0.06	63	63						62
圣基茨和尼维斯		0.06	63	63						
圣卢西亚		0.06	63	63						
圣文森特和格林纳丁斯		0.06	63	63	63	157	220	(2)	218	
萨摩亚		0.06	63	63						
圣马力诺		0.06	63	63						
圣多美和普林西比		0.06	63	63	63	1 014	1 077	112	1 189	
沙特阿拉伯		1.04	1 095	1 095						
塞内加尔		0.06	63	63						
塞尔维亚		0.06	63	63						
塞舌尔		0.06	63	63	63		63		63	
塞拉利昂(*)		0.06	63	63	63	100	163	11	174	
新加坡		0.93	979	979						1 032
斯洛伐克		0.11	116	116						122
斯洛文尼亚		0.06	63	63						
所罗门群岛		0.06	63	63	63	25	88		88	
索马里		0.06	63	63	63		63		63	
南非		0.29	305	305						
南苏丹		0.06	63	63	63	401	464	(3)	461	
西班牙		1.78	1 873	1 873						
斯里兰卡		0.08	84	16	68		68		68	
苏丹		0.06	63	54	9		9		9	
苏里南		0.06	63	63		302	365	(5)	360	
瑞典		0.67	705	705						
瑞士		1.01	1 063	1 063						
阿拉伯叙利亚共和国		0.06	63	63	63	471	535	6	541	
塔吉克斯坦		0.06	63	10	53		53		53	
泰国		0.58	610	610						
东帝汶		0.06	63	63	63	11	74		74	
多哥		0.06	63	63						
汤加		0.06	63	63	63	150	214	(2)	212	
特立尼达和多巴哥		0.06	63	63						
突尼斯		0.06	63	63						
土耳其		1.60	1 684	1 684						
土库曼斯坦		0.06	63	63	63	61	124		124	
图瓦卢		0.06	63	1	62		62		62	
乌干达		0.06	63	63						
乌克兰		0.08	84	84						
阿拉伯联合酋长国		2.17	2 284	2 284						
联合王国		4.19	4 410	4 410						
坦桑尼亚联合共和国		0.06	63	63						
美国		20.50	21 576	10 788	10 788		10 788	11	10 799	
乌拉圭		0.06	63	63						
乌兹别克斯坦		0.06	63	63						
瓦努阿图		0.06	63	63						
委内瑞拉玻利瓦尔共和国		0.51	537	537	537	67	603	(1)	602	
越南		0.18	189	189	189		189		190	
也门		0.06	63	63	63	126	189	(2)	187	
赞比亚		0.06	63	63						
津巴布韦		0.06	63	63	63	10	73		73	
前南斯拉夫社会主义联邦共和国 (1)						501	501	153	654	
合计		100.00	105 249	89 642	15 607	11 586	27 193	725	27 918	8 130

注1: 前南斯拉夫社会主义联邦共和国所欠款项的移交有待确定。

* 截至2021年12月31日, 尚未根据其协议条款履行其义务的国家。

** 应收款项包括周转基金。

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

IV-6

国际民用航空组织

附表C

按基金群组列报的技术合作项目活动
2021年12月31日的资产、负债、净资产和
2021年的收入、支出和盈余(赤字)
(单位:千加元)

	联合国 开发 计划署	实施套包基金	信托基金、 管理服务协议 和其他	民用航空 购买服务 基金	冲销	2021年	2020年 (重新列报)
资产							
流动资产							
现金和现金等价物		923	139 866	5 053		145 842	167 891
投资			13 498			13 498	3 224
基金间结余			1 453		(1 453)		
应收款和预付款	1 714		3 274			4 987	6 485
其他	3					3	6
资产总额	1 717	923	158 089	5 053	(1 453)	164 330	177 606
负债							
流动负债							
预收款			137 088	4 967		142 055	166 214
应付账款和应付负债	221	27	18 824	87		19 158	8 911
雇员福利	19		2 163			2 182	2 243
基金间结余	1 491				(1 453)	38	229
负债总额	1 730	27	158 076	5 053	(1 453)	163 433	177 597
净资产							
累计盈余(赤字)		877				878	
储备金*	(14)	19	14			19	9
净资产(累计赤字)	(14)	896	14			897	9
负债和净资产总额	1 717	923	158 089	5 053	(1 453)	164 330	177 606
收入							
对项目协议的缴费		657	69 989	899		71 545	74 943
其他自愿捐助		1 086				1 086	
其他收入			399			399	886
收入总额		1 744	70 388	899		73 030	75 829
支出							
薪金、雇员福利和项目人员		436	27 683	59		28 178	31 217
分包合同、供应品和消耗品		347	33 850	815		35 012	36 662
一般业务费用		42	3 624			3 666	705
差旅			527			527	760
培训			429			429	92
行政管理费		40	4 095	24		4 159	6 182
其他支出		1	380	1		381	211
支出总额		866	70 388	899		72 152	75 829
当年盈余/(赤字)		878				878	

* 储备金包括换算差额

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

IV-7

附表D

国际民用航空组织
2021年12月31日终止的年度
信托基金和管理服务协议的收入、支出和预收款余额
(单位:千美元)

	基金类型	截至2021年1月1日的余额	调整	收入		支出		与其他基金之间的转拨	会费退还	未实现的汇兑收益或损失	截至2021年31日的余额
				会费 ⁽¹⁾	利息和其他收入	项目费用	行政管理费				
阿富汗	MSA	787			1	(0)		(787)			
安道尔	MSA			29		19	2				8
安哥拉	MSA	1 229				554	56			(1)	619
阿根廷	MSA	15 098	(95)	4 250	7	8 180	407	(147)		(197)	10 330
巴哈马	IPAV										
玻利维亚	MSA	282		661		79	7	(0)	(39)	(0)	818
玻利维亚	TF										
博茨瓦纳	TF										
巴西	MSA	272				(4)	1				276
佛得角	MSA	75				31	0		(43)		0
哥伦比亚	MSA	34		143		63	3			(0)	110
哥斯达黎加	MSA	430			1						431
塞浦路斯	MSA	251		150		168	17			(0)	217
捷克共和国	MSA	38			0	0	0		(38)		
丹麦	MSA	(0)						0			
吉布提	MSA	9						(9)			
东帝汶	MSA							177			177
厄瓜多尔	MSA	599			1	24	10				565
芬兰	MSA										
加纳	MSA										
希腊	MSA	416			0	312	35			(2)	67
危地马拉	MSA	310			0	0					311
海地	MSA	7				(0)	(0)				7
洪都拉斯	MSA	9 084			15	261	(623)		(9 439)	(0)	22
地区间	TF										
印度	MSA	210		495	0	74	7	(2)	(146)		476
印度尼西亚	MSA	935		215	1	356	17	(114)		(2)	663
伊朗伊斯兰共和国	MSA	(0)						0			
意大利	MSA	18			0	5	0				13
科威特	MSA	2 402		1 026		898	90			(0)	2 440
黎巴嫩	MSA	134		900	1	307	31		(86)	(1)	612
马里	MSA	15				1	0				14
毛里塔尼亚	MSA	29				17	0				11
墨西哥	IPAV	5						(5)			
墨西哥	MSA	172		73	0	120	9				116
墨西哥	TF	119		2 143		268	23			(0)	1 970
缅甸	MSA	317				0	0		(317)		
纳米比亚	MSA	440				126	13	(105)		(0)	197
尼泊尔	MSA	11						(11)			
阿曼	MSA	86						(86)			
巴基斯坦	MSA										
巴拿马	MSA	400		2 196		749	70	(1)		0	1 776
巴拿马	TF	28 450		11 895	33	18 609	994			(0)	20 775
巴拉圭	MSA	7 427			4	1 046	165			(0)	6 220
秘鲁	MSA	12 463		3 707	0	7 176	962	(15)		(32)	7 986
菲律宾	MSA	66					1				65
卡塔尔	MSA	12			0			(12)		0	0
非洲地区	MSA	6 585		312	7	937	36	(68)	(44)	(66)	5 752
亚洲地区	MSA	2 221		300	3	359	10				2 155
亚洲地区	TF	6 311		1 550	10	1 064	122	58		(1)	6 742
欧洲地区	TF	133			0	98	7				28
欧洲和中东地区	MSA	596		200	0	200	20				577
欧洲和中东地区	TF	377		165	1	206	21			(0)	315
拉美地区	IPAV	37									37
拉美地区	MSA	887		407	0	263	11	(94)		(0)	927
拉美地区	TF	3 898		1 746	7	1 340	181	145		(0)	4 274
大韩民国	MSA	4									4
刚果共和国	MSA	569				265	27	0		(0)	276
卢旺达	MSA	30						(30)		0	0

IV-8

附表D
(续)

国际民用航空组织
2021年12月31日终止的年度
信托基金和管理服务协议
收入、支出和预收款余额
(单位:千美元)

	基金类型	截至2021年1月1日的余额	调整	收入		支出		与其他基金之间的转拨	会费退还	未实现的汇兑收益或损失	截至2021年31日的余额
				会费 ⁽¹⁾	利息和其他收入	项目费用	行政管理费				
沙特阿拉伯	MSA	4 463		14 400	333	4 168	377	57		(2)	14 706
塞舌尔	MSA							(3)			
塞拉利昂	MSA	3						(44)	(34)		(0)
新加坡	MSA	34		44	0	0	0				(0)
新加坡	TF	109		115	0	102	5				116
索马里	MSA	12 180	(73)			3 520	77	(503)		(0)	8 007
索马里	TF	546			2	0		503			1 051
南苏丹	MSA	10			0	2	0				8
西班牙	MSA	28		52	0	45	2			0	32
苏丹	MSA	17			0						17
泰国	MSA	79			0	70	7		(1)		2
土耳其	MSA	13						(13)			
坦桑尼亚联合共和国	MSA	925		200		22	2			(0)	1 101
乌拉圭	MSA	1 521		748	2	564	54	(34)		0	1 617
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	MSA	118			0						119
	LS	880		185	0	185	18	82		(0)	944
代第三方持有的资金		2 311	244								2 555
合计		127 515	77	48 304	431	52 849	3 274	(1 060)	(10 186)	(303)	108 656
等值加元		159 672	98	61 570	541	65 912	4 096	(1 358)	(13 048)	(380)	137 088

(1): 现收现付

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

IV-9

附表E

国际民用航空组织
 技术合作项目活动
 2021年12月31日终止的期间
 民用航空采购服务基金的
 收入、支出和预收款余额
 (单位:千美元)

	基金类型	截至2021年1月1日的余额	收入		开支		与其他基金之间的转拨	会费退还	未实现的汇兑收益或损失	截至2021年12月31日的余额
			利息和其他收入	项目费用	行政管理费					
阿富汗	CAPS	138	1	207	9	787		(0)	710	
巴哈马	CAPS	14	0						14	
佛得角	CAPS	33	0	0	0		(33)			
古巴	CAPS	18	0			(18)				
埃塞俄比亚	CAPS	1 534	2	253	4			(0)	1 279	
几内亚	CAPS	47	0			(47)				
牙买加	CAPS	116							116	
黎巴嫩	CAPS	666	1	168	7				492	
莱索托	CAPS	43					(43)			
阿拉伯利比亚民众国	CAPS	66	0						67	
中国澳门特别行政区	CAPS	46	0						46	
莫桑比克	CAPS	4	0						4	
尼日利亚	CAPS	72	0	69	0				3	
阿曼	CAPS	16	0						17	
俄罗斯联邦	CAPS	3	0						3	
塞舌尔	CAPS									
苏丹	CAPS	103	0						103	
苏里南	CAPS	6	0						6	
阿拉伯叙利亚共和国	CAPS	754	1	0				(0)	755	
特立尼达和多巴哥	CAPS	243	0						244	
乌干达	CAPS									
坦桑尼亚联合共和国	CAPS	12				(12)				
乌拉圭	CAPS	45	0			(46)				
也门	CAPS	18	0						18	
合计		3 998	6	698	19	666	(76)	(0)	3 877	
等值加元		5 102	8	875	24	853	(97)	(0)	4 967	

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

技术合作项目活动
2021年12月31日终止的期间
实施套包基金的收入、支出和余额
(单位: 千美元)

实施套包类型 ⁽¹⁾	截至2021年1月1日 的期初余额	收入	支出	截至2021年12月31 日的期末余额
ADRM		262	78	184
ASRM	122	160	206	75
AVSEC		307	153	154
FAL	115	121	162	74
PHC		168	40	127
IPK		138	52	86
合计	237	1 154	691	700
等值加元	297	1 447	866	877

注(1): 实施套包类型的说明如下:

ADRM - 机场重启实施套包

ASRM - 民航当局与COVID-19相关的航空安全风险实施套包

AVSEC - COVID-19航空安保质量控制监督实施套包

FAL - 加强国家航空运输简化手续委员会以促进民航的重启和复原实施套包

PHC - 建设一个公共健康走廊实施套包

IPK - 普通用途基金实施套包

由于四舍五入, 分项相加可能不等于总和。

国际民用航空组织

第 V 部分：外部审计员向大会提交的关于国际民用航空组织 2021 年 12 月 31 日终止的财政期财务报表的审计报告及秘书长对外部审计员报告的评论

EIDGENÖSSISCHE FINANZKONTROLLE
CONTRÔLE FÉDÉRAL DES FINANCES
CONTROLLO FEDERALE DELLE FINANZE
SWISS FEDERAL AUDIT OFFICE



2021 年财务报表审计

国际民用航空组织（ICAO）

目录

执行摘要	1 - 7 段
审计的执行	8 - 20 段
内部控制制度	21- 52 段
关于财务报表的重要调查结果	53 - 96 段
审计差额	97 - 99 段
对先前建议的跟进	100 - 102 段

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

其职权范围经由国际民航组织《财务条例》第 13 条以及这些条例所附关于外部审计的补充职权范围予以界定。此外还在 2020 年 8 月 21 日的业务约定书中对审计任务条款作出了规定。

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

若要获取进一步信息，请洽：

瑞士联邦审计署（SFAO）

Monbijoustrasse 45, CH-3003 Berne, Switzerland

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

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

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

2021 年财务报表审计

国际民用航空组织（ICAO）

执行摘要

1. 瑞士联邦审计署（SFAO）已完成对 2021 年财务报表的审计。此次审计是在 COVID-19 大流行病形势下进行的。尽管遭受危机并受其限制掣肘，瑞士联邦审计署仍能开展审计业务。它在一定程度上在蒙特利尔国际民航组织总部现场执行了审计程序，并通过借助于虚拟会议开展远程办公和在线访问国际民航组织系统，获得了进一步的审计证据。瑞士联邦审计署感谢国际民航组织管理层和工作人员在此方面作出的承诺和特别努力。瑞士联邦审计署能够与秘书长、管理人员和工作人员、内部监督办公室（OIO）和评价和审计咨询委员会（EAAC）进行开诚布公的交流。
2. 瑞士联邦审计署谨强调国际民航组织所有官员在该署开展工作期间均表现出出色合作、开放精神和礼节。
3. 瑞士联邦审计署根据《国际审计准则》（ISA）、国际民航组织《财务条例》以及 2021 年 12 月发布的审计规划报告中所列的风险分析和审计做法进行了审计。

无保留的审计意见

4. 瑞士联邦审计署对 2021 年度财务报表发表了无保留的审计意见。这些财务报表是根据国际民航组织《财务条例》和《国际公共部门会计准则》（IPSAS）编制的。
5. 按照国际民航组织管理层的评估，财务报表是在持续经营的基础上编制的。审计程序表明，在本组织持续经营至 2022 年年底的能力方面不存在重大不确定性。本组织的财务可持续性仍然是一个令人关切的方面。瑞士联邦审计署请国际民航组织在今后几个月继续努力控制成本并进行严格的库务管理。
6. 国际民航组织纠正了审计期间查明的可能对财务报表产生重大影响的错报。未对其他不太重要的调查结果进行调整。

改进建议

7. 本报告载有瑞士联邦审计署在会计、信息技术环境及内部控制制度（ICS）方面的主要调查结果。瑞士联邦审计署查明了国际民航组织内部控制系统和财务报表编制方面若干需要改进的方面，并提出了建议。审计署与管理层讨论了这些建议，并征求了秘书长的评论。

瑞士联邦审计署对以往外部审计期间提出的建议进行了跟进。审计署的结论是，2021年管理层实施了 81 项尚未落实建议的其中 50 项。其余尚未落实的建议主要涉及信息技术。

审计的执行

审计目标和范围

8. 财务审计的目的是根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS），对国际民用航空组织（ICAO）截至 2021 年 12 月 31 日止年度的财务报表发表意见。
9. 财务报表包括财务状况表（报表 I）、财务执行情况表（报表 II）、净资产变化表（报表 III）、现金流量表（报表 IV）和预算和实际金额对照表（报表 V），以及财务报表附注，其中包括会计原则的列报和其他解释性说明。
10. 审计是按照《国际审计准则》（ISA）进行的，并遵守了国际民航组织《财务条例》，包括附件 B“关于外部审计的补充职权范围”。这些准则要求规划和执行审计工作，以便对财务报表是否不存在重大错报获取合理保证。
11. 瑞士联邦审计署在 COVID-19 大流行病形势下受聘开展工作。尽管遭受危机并受其限制掣肘，瑞士联邦审计署仍能开展审计，并获得了充足的审计证据。瑞士联邦审计署于 2021 年 9 月和 12 月及于 2022 年 3 月到访了国际民航组织总部。瑞士联邦审计署通过视频会议和互换电子邮件收集了进一步的审计证据。瑞士联邦审计署感谢国际民航组织管理层和工作人员在此方面作出的承诺和特别努力。

审计的重点领域

12. 瑞士联邦审计署为审计目的进行了风险评估。根据这一分析，确定了构成重大风险或需要采取具体审计措施的重点领域。它们载于 2021 年 12 月发布的审计规划报告中。瑞士联邦审计署按计划遵循了审计做法。
13. 《国际审计准则》规定了审计员针对财务报表中因欺诈或差错所致错报风险方面必须发挥的作用（ISA 240）。因此，瑞士联邦审计署在这方面采用了特别程序。

#	风险描述（根据审计规划报告）	审计调查结果
1	COVID-19 大流行病的影响 大流行病的后果可能会对本组织的活动和现金余额产生影响。	§ 56ff
2	管理层推翻控制措施 管理层可能使控制措施、要求或指令无效或将其推翻。	§ 26ff
3	国际公共部门会计准则的应用 财务报表不能完全符合《国际公共部门会计准则》要求。	§ 62ff

#	风险描述（根据审计规划报告）	审计调查结果
4	机构资源规划（Agresso） 信息技术系统可能设计或维护不当，这增加了差错或欺诈的风险。	§ 26ff
5	收入认列 合同收入可能没有正确入账（如不正确的截止期限、非交换交易）。 项目合同可能包含对国际民航组织有害的条件，可能没有正确入账。 收取应收呆账可能会增加对备抵或核销的需求。	§ 33ff, 81ff, 85ff
6	采购 支出可能没有正确或完全入账。 采购可能不符合国际民航组织的需要或可能在不利条件下进行。	§ 38ff
7	人事费 与工作人员有关的支出可能没有全部入账。	§ 44ff, 70ff
8	库务 付款可能没有正当理由或未经授权。 资产可能不存在。	§ 47ff, 64ff

与管理层和理事机构的沟通

14. 上述重点领域已提交给国际民航组织管理层、内部监督办公室、评价和审计咨询委员会和理事会。审计期间，瑞士联邦审计署与秘书长、管理层和本组织主要人员举行了会议。总体而言，瑞士联邦审计署强调审计过程中的出色合作和透明沟通。
15. 审计调查结果已通报财务处管理层（2022年4月13日）和秘书长（2022年4月14日）。与评价和审计咨询委员会就审计调查结果进行了讨论（2022年4月25日）。
16. 本报告未提及审计过程中与有关负责人澄清和讨论的其他小问题。

与内部监督办公室的协作

17. 瑞士联邦审计署注意到内部监督办公室开展的工作。根据《国际审计准则》第610条，考虑了与瑞士联邦审计署审计程序有关的内部监督办公室的审计结果。为了协调本组织内部的审计和监督作用，与内部监督办公室建立了定期的季度交流。瑞士联邦审计署谨强调与内部监督办公室的出色协作。

审计建议

18. 瑞士联邦审计署确定了若干个需要改进的方面。本报告载有关于会计、信息技术环境和内部控制制度的主要调查结果。
19. 本报告包括 12 项新建议。瑞士联邦审计署与管理层讨论了这些建议，并征求了秘书长的评论。管理层负责监控其实施情况。
20. 瑞士联邦审计署还对之前的外部审计期间提出的审计建议进行了跟进。关于此项跟进工作的详细内容载于§ 100ff。

内部控制制度

21. 秘书长应按照国际民航组织《财务条例》第十一条的规定保持一个内部控制制度（ICS），以确保本组织资源的正常使用。
22. 内部控制制度是为实现国际民航组织财务报告可靠性目标提供合理保证的一个重要因素。瑞士联邦审计署选择了财务报告所依据的主要流程。下表列出了 2021 财政年度的主要审计重点。瑞士联邦审计署选择了轮流审计这一业务流程。考虑了内部监督办公室所做的工作，以避免与瑞士联邦审计署的工作产生重复。在约聘工作的前两年，瑞士联邦审计署的审计范围较为广泛，以便很好地了解内部控制制度。瑞士联邦审计署将利用这些成果，在下一轮财务报表审计中强化审计范围。

流程	2020 年的整体评估	2021 年的整体评估
实体一级的控制措施		
信息技术总体控制措施		
收入的认列		
采购		
薪金		
差旅		
库务和现金管理		
固定资产		
结算和财务报表		

图例

- 有一项重大缺陷，且迫切需要采取行动。
- 有改进的余地，管理层应实施这一改进。
- 结果符合瑞士联邦审计署的预期。不需要或不大需要采取行动。
- 外部审计未涵盖这一关键流程（轮流原则）。

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

实体一级的控制措施

24. 国际民航组织有一个常设理事会，定期开会并评估风险。国际民航组织于 2020 年制定了一个新的机构风险管理和内部控制框架（“ERM 框架”）。有整个国际民航组织一级（“机构风险登记册”）和局/办事处一级的风险登记册。簿记和财务报告方面的控制环境是完善的。除了业务报告结构和责任界定之外，国际民航组织还制定了防止或报告不当行为的措施，如道德框架、行为标准、道德操守办公室、内部监督办公室、向某一独立实体进行举报的渠道等。2021 年，国际民航组织实施了一个新的治理委员会。此外，国际民航组织还得到联合国联合检查组（JIU）的监督。在财务方面，国际民航组织有明确的财务条例和《财务政策和程序手册》（FPPM）。
25. 前任外部审计员注意到与控制环境有关的一些调查结果，并提出了一些建议，尤其涉及道德操守框架，以及让采购科隶属于技术合作局（TCB）等问题。这些调查结果给本组织带来了一些挑战。2021 年，国际民航组织将采购科从技术合作局划至行政服务局（ADB）。瑞士联邦审计署计划在今后的审计中对其他问题进行跟进。

信息技术总体控制措施

26. 对信息技术总体控制措施（ITGC）的审计包括对与财务数据有关的应用程序进行评估。瑞士联邦审计署检查了国际民航组织的机构资源规划（ERP）系统“Agresso”、其数据库和基础 Windows 服务器。

瑞士联邦审计署的评估

信息技术总体控制措施是有效的，从而可对一些财务报表账目采用一种基于控制措施的审计做法。瑞士联邦审计署认为，国际民航组织信息技术的成熟度水平 2021 年稍有提高，但仍处于相对较低的水平，仍需大幅提升。瑞士联邦审计署查明了一些缺陷，这些缺陷影响了国际民航组织由 Agresso 支持的行政程序（如财务、会计、人力资源）的质量。由于缺陷对信息技术处理的有效性和效率有负面影响，因此瑞士联邦审计署建议国际民航组织彻底和紧急地采取下文各段详述的应对措施。

对之前审计建议的跟进

27. 在前几次审计所提的 13 项尚未落实的信息技术相关建议中，其中 7 项已于 2021 年实施，1 项已被一项更新后的建议取代，余下的 5 项有待落实。余下的建议涉及以下调查结果：系统中未对更改配置进行完全跟踪；需要完善密码政策的执行；必须确保及时对授权进行管理；应定期审查 Agresso 的访问权限；以及应实施一个日志管理系统。据国际民航组织称，在此期间已经取得了一些进展（例如，对更改进行记录、实施密码政策和由财务处对用户访问进行审查）。瑞士联邦审计署将在下一次审计期间跟进这些项目。

逻辑访问 — 验证不记名账户

28. 瑞士联邦审计署查明了关键账户，其中包括某个生产系统的重复和不记名测试账户。不记名测试账户不应存在于生产系统。重复账户也不应该存在，因为它们可以被用来规避四眼原则。任何访问权限的更改都应基于有效申请。

瑞士联邦审计署的评估

审计期间，瑞士联邦审计署建议国际民航组织说明每一个不记名账户的存在理由。不记名账户的创建应仅仅针对系统账户（例如技术用户或自动化流程）。瑞士联邦审计署还建议国际民航组织注销重复账户。Agresso 这一生产系统的测试账户应予以注销或加以透明记录。国际民航组织在审计期间直接实施了此项建议的大部分内容，因为不记名账户有其正当理由。仍存在一个薪金方面的重复账户，但有正式存在理由。然而，瑞士联邦审计署将继续执行旨在降低风险的审计程序，并跟进国际民航组织在为该重复账户寻找其他解决方案方面开展的工作。

逻辑访问 — 财务数据库的版本过时

29. 在运行的财务数据库版本已过时。自 2020 年年底起，该版本便不再受支持，并且存在大量重大和严重的安全脆弱性。

瑞士联邦审计署的评估

使用过时版本的数据库会显著增加网络攻击的风险。

建议 1（优先事项 1）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织将数据库升级为一个包含所有相关安全补丁的受支持版本，或切换至另一个数据库管理系统。

秘书长的评论

接受这一建议。

信息安全部门已经评估了国际民航组织所有数据库系统，确定了需要升级的系统，并将这些调查结果传达给了信息和通信技术科。信息和通信技术科会将数据库系统升级到受支持的相关版本，并将按照打补丁的生命周期打补丁。

单位：行政服务局/信息和通信技术科

目标日期：2022 年 12 月 31 日

逻辑访问 — 访问权限的更改

30. 瑞士联邦审计署查明了几起在没有书面记录、因此未经批准的情况下更改访问权限的情况。

瑞士联邦审计署的评估

不当的访问权限管理流程能显著增加未经授权访问的风险。

建议 2（优先事项 1）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织将访问权限的每次更改均以有书面记录且经过批准的申请为依据。

秘书长的评论

接受并实施这一建议。所有访问权的更改均通过民航组织服务台进行记录，该程序已在授权概念中作了更新。

单位：行政服务局/信息和通信技术科

目标日期：已实施（2021 年 12 月 31 日）

31. 新的访问权限，如新增分录或进行其他修改，基于现有用户（被视为参考用户）来创建。

瑞士联邦审计署的评估

根据最佳做法，访问权限的更改不应以现有用户为参考，而应以角色或资历为参照。这样，访问权限更有可能遵循需要知情的原则。同时，这么做还能使整个组织均能获取和维护访问权限相关知识。

建议 3（优先事项 2）

瑞士联邦审计署建议，国际民航组织应将访问权限的每次申请或更改以角色或资历为依据。

秘书长的评论

接受并实施这一建议。

现在，正在根据 Agresso 内的角色名称批准访问权限申请。已指示技术小组将每项访问权限申请转换为 Agresso 内的角色名称，供申请单位批准，之后再实施。无论初始申请格式如何，均应这么做。

单位：信息和通信技术科/企业应用服务科

目标日期：已实施（2022 年 4 月 19 日）

运行 — 网络细分

32. 2017 年，前外部审计员建议实施网络细分以提高信息技术的安全性。国际民航组织尚未实施此项工作。瑞士联邦审计署关掉了这项建议，将其替换为如下一项经过更新的建议。

瑞士联邦审计署的评估

网络细分可根据数据的重要性和访问要求将网络划分为多个段，从而提高安全性。网络细分确保只有得到允许和受控的网络流量才能进入某一网络段。财务相关系统必须处于一个受控和受限的网络段。

建议 4（优先事项 2）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织实施网络细分。

秘书长的评论

接受这一建议。

信息和通信技术科在第一年的举措中，在信息安全路线图实施小组的支持下启动了网络细分工作。将进行进一步的网络细分，以限制对财务相关系统的访问。信息安全部门将与信息和通信技术科合作，确保此种访问受到控制和限制。

有几个正在进行的项目会对重新设计的网络的实施工作产生影响。这些项目包括将一些服务迁移到网络云以及灾后恢复。这些项目计划于 2022 年第四季度完工。

单位：行政服务局/信息和通信技术科

目标日期：2022 年 12 月 31 日

收入认列流程

33. 瑞士联邦审计署测试了收入认列流程中的关键控制措施。瑞士联邦审计署的结论为，就财务报告的可靠性而言，有关收入认列的内部控制措施的设计和应用是充分的。查明了一些有待改进的领域，如下所示。
34. 瑞士联邦审计署还测试了一份 2021 年签署的新的技术合作（TC）项目合同样本、一份其他自愿捐助的现金收据样本，以及分摊会费收入的计算和会计分录。审计署查明了一些错报（见§ 81 和§ 85）。

技术合作项目的管理费分配

35. 采购订单管理费的分配程序在《财务政策和程序手册》中进行了说明。管理费的计算和入账由总账股手工完成。该程序每两周进行一次，非常耗时。
36. 为提高效率，瑞士联邦审计署建议国际民航组织与财务举措项目进行协调，分析管理费的计算和入账能否自动化（至少部分自动化）。国际民航组织认为，与采购无关的支出的管理费已经实现自动化记录，与采购有关的采购订单的管理费也已经部分实现自动化记录。由于这项任务非常复杂，本组织认为很难实施更多的自动化。

其他自愿捐助的职责分离

37. 其他自愿捐助的会计分录的入账由一名会计助理编制，然后由主管审查。瑞士联邦审计署在 Agresso 中测试了该工作流程，并查明该会计助理也可以直接过账“现金日记账凭证”（总账交易）。这种做法绕过了四眼原则。根据国际民航组织的说法，2021 年这种做法仅在工作人员培训期间意外发生过两次。

瑞士联邦审计署的评估

由于有可能直接将分录在总账中入账并绕过 4 眼原则，这会增加差错和欺诈的风险。

建议 5（优先事项 2）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织确保在 Agresso 内遵守四眼原则，禁止直接在总账中录入其他自愿捐助的收款记录。

秘书长的评论

接受这一建议。

由于系统在处理该建议方面存在限制，国际民航组织将在系统查明应收账款（AR）小组未经批准便在 Agresso 中直接过账现金日记账凭证时，向应收账款主管发出自动告警。应收账款主管将审查所查明的账目往来（如有），并采取适当措施。此外，还将在每月月底生成一份报告，列出属于这一类别的项目（如有），便于应收账款主管确认已在期末结算期间进行过核实。

单位：行政服务局/信息和通信技术科；财务处

目标日期：2022 年 6 月 30 日

采购流程

38. 瑞士联邦审计署测试了采购流程中的一些关键控制措施。瑞士联邦审计署的结论是，在财务报告可靠性方面，采购内部控制措施的设计和应用是充分的。查明了一些有待改进的领域，如下所示。

资金检查

39. 经常方案的资金检查几乎是在 Agresso 内自动完成的。技术合作活动的资金检查在 Excel 表上手动完成。瑞士联邦审计署建议国际民航组织分析是否也可以自动进行技术合作活动的资金检查，以提高效率并减少差错风险。方案预算股股长告知，目前的“业务流程管理系统（BPMS）”项目包括有该流程的自动化。因此，瑞士联邦审计署未提出建议，将在其下一次审计期间跟进该项目。

采购流程的职责分离

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

应付账款股的内部控制效率

41. 汇款由一个办事员进行编制，然后由另一名办事员审核。此外，应付账款股股长对汇款进行两次检查：第一次是在编制之后，第二次是在第二名办事员确认之后。为了提高效率，瑞士联邦审计署在审计期间建议国际民航组织分析是否可以取消应付账款股股长的第一次检查。国际民航组织决定保留这一核查步骤。

巴黎地区办事处的供应商发票支付

42. 瑞士联邦审计署查明了有一张发票在由责任办事员释放之前便已交由银行进行电汇。根据从巴黎地区办事处收到的信息，无需管理层检查发票便可付款。Agresso 与银行提供的支付申请之间没有关联。巴黎地区办事处的调查结果可能其他地区办事处也有。

瑞士联邦审计署的评估

未批准发票就支付款项可导致差错和欺诈风险增加，特别是因为该地区办事处的银行账户有个人签字权。据国际民航组织称，现行流程对发票批准作了规定，但未得到遵守。瑞士联邦审计署提及了§50 及其款项支付建议，其中也涉及了不批准发票的相关风险。

巴黎地区办事处的发票接收

43. 在巴黎地区办事处，供应商将电子发票发送到负责创建货物收据（GRN）的这名办事员的指定电子邮件地址。巴黎地区办事处的调查结果可能其他地区办事处也有。

瑞士联邦审计署的评估

为电子发票使用指定电子邮件地址可带来发票不能及时处理的风险，特别是在该雇员不在的时候。

建议 6（优先事项 2）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织创建了一个几名雇员均可以进入的通用电子邮件地址，用于接收供应商的发票。

秘书长的评论

接受这一建议。

国际民航组织正在采取各种行动来加强发票管理，包括设立一个专用的电子邮件地址，以便在供应商的门户网站不提供发票时将其发送到该地址。

单位：欧洲/北大西洋地区办事处和财务处

目标日期：2022年7月1日

薪金过程

44. 瑞士联邦审计署测试了薪金服务方面的关键控制措施。瑞士联邦审计署的结论是，就财务报告的可靠性而言，薪资内部控制措施的设计和应用是充分的。

人力资源的人事档案记录

45. 瑞士联邦审计署抽检了 30 份人事档案（根据合同和支持文件对薪酬和津贴对账），没有查明任何不符情况。
46. 瑞士联邦审计署指出，人力资源以纸质形式保存经常方案人事档案。技术合作局于 2020 年开始使用电子文件。

瑞士联邦审计署的评估

人力资源的电子归档可降低丢失或损坏的风险。它还使得能更轻松地访问档案和进行批量处理。国际民航组织正在审查这一数字化步骤的实施。

库务和现金管理流程

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

授权签字人

48. 2020 年，瑞士联邦审计署建议国际民航组织根据银行提供的文件审查每个银行账户的授权签字人。这项审查还必须酌情涵盖网上访问（电子银行），并检查双信封制度（无个人签字权）。2021 年和 2022 年初，财务处进行了这项审查。

瑞士联邦审计署的评估

根据国际民航组织所做审查的初步结果，离开国际民航组织的雇员仍是某些银行账户的授权签字人。国际民航组织需要采取紧急行动取消这些权利。瑞士联邦审计署维持其对此所提建议。

应付账款股与财务处在付款过程中的协调

49. 财务处对付款进行详细检查。它还重复应付账款股已经完成的检查。财务处认为有理由这么做，因为它在所编制的付款文件中发现过差错（每周约 1 个）。

瑞士联邦审计署的评估

应付账款股负责检查付款。财务处进行额外检查非常耗时。

建议 7（优先事项 2）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织分析付款流程，以查明是否有可能提高效率（加强应付账款股进行的检查，并可能减少财务处进行的控制），及是否有机会明确各自的责任。

秘书长的评论

接受这一建议。

国际民航组织将审查现有工作流程(包括通过审查来澄清角色和责任)，以查明能够去除的任何重复控制措施。

单位：财务处

目标日期：2022 年 12 月 31 日

地区办事处的银行账号付款

50. 巴黎地区办事处的财务活动由一人负责。此人可以单独进行付款（个人签字权）。她手动输入付款详细信息，然后可以释放付款。她还可以创建新的受益人。此外，她还负责每月向总部发送银行对账单。没有第二人对此实施控制。另外一人有该银行账户的个人签字权。
51. 瑞士联邦审计署还在墨西哥地区办事处查明了一个类似案例。巴黎和墨西哥地区办事处的调查结果可能其他地区办事处也有。

瑞士联邦审计署的评估

个人签字权不符合最佳做法，可导致差错和欺诈风险增加。

建议 8（优先事项 1）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织在地区办事处也对银行账户的付款释放实施双信封制度（无个人签字权）。

秘书长的评论

接受这一建议。

将对地区办事处的支付职能进行审查，以确保银行账户付款实行双信封制度。

单位：财务处

目标日期：2023年3月31日

固定资产流程

52. 固定资产流程涉及多方。雇员负责不同部门和地区办事处的资产管理。他们中的一些人可能只负责一种类型的资产（有形/无形）。此外，还有一个财产控制部门负责国际民航组织的整体资产管理。通信通过多个渠道来传达。例如，在年终指示向总账股发送经过更新的固定资产资料时，相关通信最初可能来自当地地区办事处的一名资产管理人。然后，该通信通过财产控制部门发送给总账股。这会使通信流程复杂化，并且可导致差错或延误。目前，财产控制部门正在努力简化这一流程。

瑞士联邦审计署的评估

下列固定资产流程控制措施未在实施和/或记录：

在之前的年份里，与固定资产和无形资产有关的年终总分类账分录由总账股股长进行审查。在 2021 年年终结算过程中，会计事务科科长（C/ASV）只审查了冲销分录。没有对直接总账分录（项目的资本化）进行其他审查。

在对资产进行初始记录后，未对资产的预期使用年限进行审查。

建议 9（优先事项 2）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织审查固定资产流程，对其加以简化，并任命一名干事负责库存管理系统中所记录信息的年度更新及其完整性和准确性。

秘书长的评论

接受这一建议。

财产控制和后勤股（PCL）将审查库存管理系统和固定资产流程，并寻找业务简化方法。财产控制和后勤股将与财务处合作，对信息的准确性和完整性进行年度审查。

单位：行政服务局/财产控制和后勤股

目标日期：2023年3月31日

建议 10（优先事项 2）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织在对资产进行初始记录后，对资产的预期使用年限进行年审。

秘书长的评论

接受这一建议。

行政服务局/财产控制和后勤股将对资产的预期使用年限进行年度审查。财产控制和后勤股将通过系统抽样进行年度调查，以审查资产类别的使用寿命，并使用专业或行业组织获得的一般指导方针、可比资产信息和内部信息。

单位：行政服务局/财产控制和后勤股

目标日期：2023年3月31日

建议 11（优先事项 2）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织在固定资产流程中引入控制文件 — 例如，引入一份检查单，每个编制人和审查人在执行程序和控制后必须上面签字（包括注明日期）。这可确保执行和审查流程中的每一步，并提供所需证据。

秘书长的评论

接受这一建议。

财产控制和后勤股将审查与固定资产相关的程序和作业。财产控制和后勤股将实施一个文件管理系统，采用基于证据的程序和控制措施。文件检查单和与绩效有关的签名将是一项主要要求。

单位：财产控制和后勤股

目标日期：2023年3月31日

关于财务报表的重要调查结果

53. 瑞士联邦审计署的结论是，2021 年财务报表是根据《国际公共部门会计准则》（IPSAS）编制的。审计署就这些财务报表发表了无保留的审计意见。
54. 本组织在改进财务报告方面作出了相当大的努力。财务报表在列报和透明披露方面达到了良好的质量标准。瑞士联邦审计署关于财务报表披露的绝大多数意见和建议现均得以实施。其余的调查结果将在以下各段中介绍。
55. 瑞士联邦审计署在审计期间发现了一些错报。国际民航组织纠正了可能对财务报表产生重大影响的所有错报。对其他不太重要的调查结果没有进行调整。所有错报，无论是否得到纠正，都在“审计差额”一章的表格中（见§ 97）予以报告。

持续经营假设

56. 根据国际民航组织管理层的评估，财务报表是在持续经营的基础上编制的。由于 COVID-19 大流行病形势和旅行限制导致急剧下滑，航空公司部门遭受打击。2021 年，国际民航组织的收入又下降了 6%，主要原因在于其他自愿捐助下降（与前一年相比下降 1 000 万加元，或 22%）。2021 年，国际民航组织再次得益于成员国的付款流入更迅速。

现金预测与负现金流

57. 自 2018 年以来，国际民航组织的经营现金流一直为严重负值（2018 年为 3 700 万加元，2019 年为 5 900 万加元，2020 年为 4 300 万加元，2021 年为 1 900 万加元）。主要原因是技术合作项目预付款和自愿捐助减少。2021 年，国际民航组织的投资活动维持在低位。
58. 管理层定期更新一次现金预测，以监测流动性水平。根据审计期间获得的最新分析，本组织应安排足够的流动资金，以支付其到 2022 年底的支出。
59. 周转基金（WCF）在现金危急情况下起缓冲作用，只相当于经常方案一个月左右的开支。周转基金的水平可能不足以支付任何重大的计划外开支。

负净资产

60. 国际民航组织的净资产连续几年一直为负，主要是由于雇员福利的累计精算损失所致。这一精算损失在 2021 年大幅减少，主要是由于财务假设（折现率）的变化。因此，2021 年净累计赤字减少 2 500 万加元。

财务报表的披露

61. 国际民航组织在财务报表附注中充分说明了持续经营和管理层采取的措施。

瑞士联邦审计署的评估

2022 年现金预测（由国际民航组织编制）的审计程序表明，关于本组织持续经营到 2022 年底的能力方面不存在重大的不确定性。本组织的财务可持续性仍然令人关切。瑞士联邦审计署请国际民航组织在今后期间继续努力控制成本并进行严格的库务管理。

秘书长的评论

国际民航组织将继续适用健全的财务管理做法。

遵守国际公共部门会计准则

62. 《国际公共部门会计准则》要求在财务报表附注中进行广泛披露。这些准则定期加以更新，这要求在一个组织内不断更新知识，以应对新的要求。瑞士联邦审计署认为，本组织人员具备《国际公共部门会计准则》的必要知识。
63. 瑞士联邦审计署在其上一次审计期间，详细分析了财务报表遵守《国际公共部门会计准则》的情况。审计署查明了改进余地并提出了若干披露方面的意见。

瑞士联邦审计署的评估

如§ 54 中所述，国际民航组织 2021 年大大改进了财务报表的披露。2021 年财务报表符合《国际公共部门会计准则》要求。

现金、现金等价物和投资

银行确认

64. 按照《财务条例》附件 B 中的要求，瑞士联邦审计署要求所有银行进行确认并收到了银行的确认。

代表医疗福利计划持有的现金

65. 截止到 2020 年，国际民航组织一直在其自己的银行账户上代表医疗福利计划（MBP）持有现金。2021 年，按照瑞士联邦审计署的建议，国际民航组织为医疗福利计划开设了两个单独的银行账户，并将余额转入这两个账户。这些新账户由国际民航组织持有，截至 2021 年 12 月 31 日共达 1 417.4 万加元。国际民航组织没有在其财务报表中对此进行列报。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织必须将这些银行账户列于其财务报表的现金和现金等价物项下，因为本组织是这些账户的所有者。等额数额必须列于其他流动负债中。国际民航组织在审计期间纠正了这一列报（见§ 98）。

对联合国开发计划署的余额

66. 截至 2021 年 12 月 31 日，现金和现金等价物中包含的对开发计划署的余额计为 80.3 万加元。

瑞士联邦审计署的评估

开发计划署不是银行，因此这一数额不应列入现金和现金等价物，而应列入应收款和预付款。审计期间，更正了对开发计划署余额的分类（见§ 98）。2020 年的比较数字以同样的方式进行了重新列报。

应收分摊会费

67. 2021 年，根据瑞士联邦审计署的建议，国际民航组织对应收分摊会费实行了一项更为谨慎的估值政策。瑞士联邦审计署审查了这项新政策，并同意该政策。这项新政策认为，对上届大会（而非两届大会）期间失去表决权的成员国的应缴摊款进行了 100% 折现。此外，折现计算所依据的是评级为 BBB 的加元公司债券（2021 年 12 月 31 日为 3.65%），而非无风险利率（1.2%）。备抵仍旧列示为折减，这在大多数其他联合国机构是可以接受的，但并非一种常见做法。国际民航组织也相应地调整了披露情况。
68. 会计估计数的这一变动已根据《国际公共部门会计准则第 3 号》（估计数变动）计入 2021 年的净结果。该影响相当于 182.7 万加元。

瑞士联邦审计署的评估

此项新的备抵政策是合适的，并已正确适用于 2021 年底的估值。

应收款和预付款

69. 国际民航组织为应收款（分摊会费除外）的估值制定了一项会计政策，并在 2021 年正确适用了该政策。应收账款由多种类型的未偿付项目组成。即使是来自愿意付款的成员国的应收款，收回这些余额的速度也很慢，许多项目长期未付。截至 2021 年 12 月 31 日，来自全球航空培训、代表团、公钥簿会员费等方面的应收款涉及各种项目，总额为 406.3 万加元（备抵前总额），其中 243.7 万加元截至 2022 年 3 月中旬仍未支付。这部分剩余余额包含超过一年的未付项目，总额为 171.9 万加元。这些呆账的备抵只有 34.3 万加元。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织对这些应收账款采取的计量做法并不谨慎。应更好地考虑备抵的固有信用风险。到 2023 年，新《国际公共部门会计准则第 41 号》将要求实施预期信用损失模型。

建议 12（优先事项 1）

瑞士联邦审计署建议国际民航组织考虑在计量其他应收款时采取一种更保守的做法，并积极审查其估值政策，考虑到即将实施的《国际公共部门会计准则第 41 号》将适用预期信用损失模型。

秘书长的评论

接受这一建议。

国际民航组织将分析历史收款数据，以制定一项应收账款估值政策。

单位：财务处

目标日期：2023 年 3 月 31 日

雇员福利

70. 雇员福利负债包括离职后健康保险（ASHI）、回国补助金和年假。
71. 前任外部审计员定期监测精算负债水平，并提请理事会注意，国际民航组织今后的预算将受到雇员福利开支大幅增加的影响。瑞士联邦审计署提出了若干建议，旨在采取结构性措施以减少精算负债供资不足问题。但是，本组织基于理事会的一项决定，继续采用现有做法。瑞士联邦审计署关闭了前任外部审计员的建议。

离职后健康保险

72. 离职后健康保险是为符合特定标准的雇员建立的社会保障计划的一部分。它在符合条件的雇员退休期间，按照与在职雇员相同的健康计划提供医疗保险。国际民航组织的医疗福利计划是一个自筹资金的计划，由第三方管理人（Cigna）管理。该计划被归类为《国际公共部门会计准则第 39 号》中界定的离职后福利计划。精算估值由一名独立的外部专家进行。
73. 设定受益计划的会计是复杂的，且受各种假设影响。瑞士联邦审计署与管理层讨论了这些假设，并评估了这些假设的合理性及其是否符合《国际公共部门会计准则第 39 号》规定。
74. 2021 年，财务状况表中的离职后健康保险负债大幅下降。这主要是由于折现率从 1.2% 升至 1.75%，以及其他假设的变化。这一增加已直接计入净资产。2021 年，国际民航组织的折现率以加拿大和美国的长期政府债券为依据。该比率使用加权平均法进行计算，以

反映加元和美元这两种主要现金流出货币。在前几年，折现率仅基于加拿大政府债券。医疗和牙医理赔费用的假设已更新，以反映 2018 年 11 月至 2021 年 10 月这一期间的平均费用，并根据 COVID-19 大流行病的短期影响进行了调整。独立估值专家认为，这是对长期理赔费用的最佳假设。

75. 瑞士联邦审计署在审计期间指出，国际民航组织于 2021 年与 Cigna 签署了一项更新行政费用的新协定。为了反映费用的变化，独立估值专家对离职后福利进行了最新的精算计算。对会计数字进行了相应更新，并记录为一项经过更正的审计差额（见§ 98）。

瑞士联邦审计署的评估

精算假设合理，且符合《国际公共部门会计准则第 39 号》。

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

年假

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

瑞士联邦审计署的评估

通过精算计算方式来计算年假很复杂，年假精算假设的变化对净结果有很大影响。年假负债可以用更简单的方式计算。为了回应瑞士联邦审计署去年提出的建议，国际民航组织分析了该计算方法，出于效率和准确性原因，决定继续使用精算计算方式。

联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF）

78. 国际民航组织通过其雇员作为一个成员组织隶属于联合国合办工作人员养恤基金（UNJSPF）。与离职后健康保险计划相反，国际民航组织没有考虑该养恤金计划的养老金负债。由于联合国合办工作人员养恤基金无法单独计算受保人或组织的养恤金义务，从而不被视为《国际公共部门会计准则第 39 号》规定的设定受益计划。因此不可能对国际民航组织承担的相应风险作出可靠估计。正因如此，国际民航组织的财务报表中没有出现该养恤金计划的精算负债。

79. 联合国养恤金计划的特点在财务报表的附注中作了概述（第 2.10.5 章）。在其最近所做的截至 2019 年 12 月 31 日的精算估值中，联合国合办工作人员养恤基金的结论是，没有要求根据《养恤基金条例》第 26 条提供弥补缺额款。如果将来因精算缺额而援引第 26 条，则会要求国际民航组织提供弥补缺额款。这种情况对国际民航组织来说是一种潜在的财务风险。

瑞士联邦审计署的评估

联合国合办工作人员养恤基金对本组织来说是一种潜在的财务风险，需要每年加以监测。瑞士联邦审计署未发表正式建议，但请国际民航组织密切监测这一情况。

贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项

80. 国际民航组织管理着三个基金，用于核算根据与某些国家政府达成的协议和安排进行的财务交易。这些基金的余额为 160.4 万加元，是由财务交易和多年来所积累余额的许多汇率差异造成的。去年已经注意到，2021 年只有部分未结清的余额总额向政府进行了通报。此外，这些基金的列报在审计期间已予以更正（见§ 98）。

瑞士联邦审计署的评估

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

技术合作项目

实施套包基金

81. 实施套包所涉项目可以从不同来源获得资金：捐助者为其自己的实施套包提供资金；捐助者为多个其他受益国提供项目资金；或者国际民航组织使用内部资金来源。这些项目的收入认列根据此种分类而不同。
82. 2021 年，捐赠者为其自己的实施套包提供资金的项目有两个。国际民航组织在收到款项时将其全额认列为收入。瑞士联邦审计署认为，这些交易必须按照与技术合作项目同样的方式入账。该收入必须根据相关费用的发生情况，在项目持续时间内分摊。

评估

两个实施套包所涉项目的收入截止期不正确。确定每个项目的支出很耗时。国际民航组织未分析这些项目的具体金额，也未计算错报。根据这些项目的资金量，瑞士联邦审计署认为 2021 年的错报不严重。但如果 2022 年实施套包所涉项目数增加，同一类型的错报可能会变得严重。

诉讼和仲裁

83. 国际民航组织面临与技术合作项目有关的各种诉讼案件。2021 年，所有各方之间达成协议，解决了一项重大争端。该争端涉及一份代表一个成员国进行采购的合同，并已提交国际仲裁。国际民航组织收回了它预付的所有费用。
84. 此外，国际民航组织还面临着雇员就先前技术合作项目提出的若干法律纠纷。他们要求支付超出其合同规定的考虑范围的额外款项。最后，国际民航组织面临几项已提交上诉委员会的索赔，涉及与前雇员之间的各种纠纷（终止合同等）。国际民航组织认为，所有这些索赔都没有根据，或者有可能进行支付，但可能性又不大。因此没有记录任何拨备金。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织对诉讼的财务影响所做的估算是可持续的。会计处理和披露符合《国际公共部门会计准则》。

其他自愿捐助

85. 瑞士联邦审计署查明在自愿捐助合同的会计处理方面存在错报，审计期间已予以纠正。

非交换交易未予记录

86. 2020 年，瑞士联邦审计署查明了一份原本应在签字后入账的合同，将其报告为一项未经更正的审计差额。2021 年，瑞士联邦审计署查明了另一份原本应以同样方式入账的合同。签署后，原本必须将应收账款和同等金额的负债入账。这种会计处理最初对净结果没有影响。但是，财务状况表并未对这些合同进行记录。进一步的会计分录取决于这些合同的工作进度，并可能影响整个期间的净结果。截至 2021 年 12 月 31 日，这两份合同的剩余应收款为 154.7 万加元，剩余负债为 185.1 万加元。对 2021 年净结果的影响是 4.3 万加元的额外支出，净资产将必然减少 30.4 万加元（见§98）。《财务政策和程序手册》中，可能进一步加强对会计处理方式的解释，尤其是相应资产的记录。

非专有基金的分类

87. 瑞士联邦审计署查明了一项基金被国际民航组织记录为专有基金。瑞士联邦审计署认为，该基金必须记录为非专有基金。在审计期间，国际民航组织同意瑞士联邦审计署的意见，并相应更正了财务报表（见§ 98）。

捐赠的办公空间使用权

88. 地方政府全部或部分承担位于其各自国家的国际民航组织楼舍租金和维护费用。截至 2020 年，国际民航组织在附注中披露了这些实物捐助的估计数。瑞士联邦审计署指出，

根据《国际公共部门会计准则》，免费或以非常优惠的条件使用楼舍符合捐赠权利的条件。这些权利必须按照与融资租赁或运营租赁类似的方式进行入账，具体取决于合同条款。

89. 2021 年，国际民航组织相应地改变了其会计政策。它现将这种实物收入作为自愿捐助的一部分记入财务执行情况表，并将相应支出记入一般业务费用。如附注 9 所述，这些比较数字已相应进行了重新列报。

瑞士联邦审计署的评估

从 2021 年起对捐赠的办公空间使用权进行的新的会计处理方式以及对 2020 年比较数字进行的相关重新列报符合《国际公共部门会计准则》。估值方法和假设可持续。

净资产

90. 到 2021 年底，拨款结转额为 3106.8 万加元。这一数额包括理事会职权范围内的 50 万加元。理事会尚未批准这一结转。国际民航组织认为将在 2022 年 6 月的会议上作出这一批准。如果（部分或全部）拒绝，则必须更正 2021 年财务报表。

瑞士联邦审计署的评估

理事会职权范围内的 50 万加元应继续留在 2021 年财务报表内的累计赤字中，并应在理事会于 2022 年批准后转入储备金。瑞士联邦审计署建议国际民航组织于 2022 年分析当前的会计做法。

预算与实际金额的对照

91. 预算与实际金额的对照包括两个报表和附注中的补充信息。这些表提及财务报表、未经审计的附表和秘书长报告中的其他一些数据。
92. 瑞士联邦审计署提议简化预算报表（报表 V 和 V-A）的列报方式，因为对于不了解情况的读者而言，这一列报很难理解。此外，国际民航组织需要作出大量努力来收集和汇编其编制工作所需的数据。2021 年，国际民航组织调整了列报方式。

瑞士联邦审计署的评估

报表 V 和 V-A 的新列报方式仍然符合《国际公共部门会计准则第 24 号》中的要求。

金融工具

披露

93. 2021 年，按照瑞士联邦审计署的建议，国际民航组织大大改进了金融工具的披露。瑞士联邦审计署的结论是，这些披露符合《国际公共部门会计准则第 30 号》中的要求。审计署查明了其他一些小的改进方面，并已传达给管理层，以便在 2022 年财务报表中加以实施。

瑞士联邦审计署的评估

关于金融工具的披露几乎涉及《国际公共部门会计准则》要求的所有要素。国际民航组织应在接下来的一年里补全缺失的这几个项目。

《国际公共部门会计准则第 41 号》展望

94. 2021 年，国际公共部门会计准则委员会公布了针对金融工具的新准则《国际公共部门会计准则第 41 号》。该准则自 2023 年 1 月 1 日起生效，并根据《国际公共部门会计准则第 3 号》追溯适用，但可免于对以往各期进行重新列报。
95. 《国际公共部门会计准则第 41 号》用三个基于原则的类别（摊销成本、通过净资产/权益按公允价值记录和通过盈余/赤字按公允价值记录）取代了现有的金融资产分类和计量类别，从而降低了复杂性。工具的分类过程所依据的是本组织对工具的管理方式，以及工具的基本现金流的经济特征。
96. 对国际民航组织的一个特殊影响是金融资产的计量。减值模型不再仅仅基于信用损失的历史证据。新的预期信用损失模型侧重于历史数据和前瞻性数据，这些数据可为实体提供工具使用期限内可能发生的信用损失方面的信息。实体必须计算所有金融工具的预期损失。

瑞士联邦审计署的评估

国际民航组织需要准备于 2022 年实施与金融工具有关的新准则《国际公共部门会计准则第 41 号》。特别是，本组织需要修订其会计政策，调整会计和报告制度，重新设计财务报表模板，调整其内部控制，并培训其会计人员。

审计差额

97. 包括遗漏在内的差错（无论是个别的还是累积的差错），如果可以合理地预期它们可能会影响财务报表使用者据此作出的经济决策，则视为重大差错。瑞士联邦审计署认为，个别错报数额如果超过 10 万加元，则将其视为重大错报。如果差错总额超过 200 万加元，则差错对整个财务报表解释的影响被视为是重大影响。

更正和未更正错报摘要

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

说明	年度盈余/（赤字） （加元）	净资产 （加元）
未考虑审计差额的余额	(11 062 000)	(80 319 000)
<u>经过更正的审计差额</u>		
一笔 3 个月以上定期存款的重新分类（1024.8 万加元）	0	0
国际民航组织银行账户上为医疗福利计划持有的现金的列报（1417.4 万加元，参见§ 65）	0	0
联合国开发计划署应收余额的重新分类（80.3 万加元，参见§ 66）	0	0
贷记缔约国/服务提供国政府账下的款项的部分余额的重新分类（48.6 万加元，参见§ 80）	0	0
根据《国际公共部门会计准则第 23 号》记录两项协议（参见§ 86）	(43 000)	(304 000)
更正一项非专有基金的分类（参见§ 87）	40 000	(117 000)
更正雇员福利假设（79.4 万加元，参见§ 75）	0	794 000
考虑到经过更正的审计差额后的余额	(11 065 000)	(79 946 000)
<u>未经更正的审计差额</u>		
更正与供应商预付款有关的入账分录（15.4 万加元）和截止日期（5.1 万加元）	(51 000)	(51 000)
额外应计业务支出	(169 000)	(169 000)
考虑到所有审计差额后的余额	(11 285 000)	(80 166 000)

信息不足或列报不正确

99. 瑞士联邦审计署发现了 2021 年财务报表披露中的一些错报。所有重大项目在审计期间均得到了纠正。

对先前建议的跟进

100. 瑞士联邦审计署跟进了之前外部审计的建议。截至 2022 年 3 月 31 日，先前审计所留下的或在进行绩效审计的同时所发布的总共 81 条建议，有 50 条已经实施，31 条仍未落实。详细信息见内部监督办公室管理的工具“Symbiant”中。

已实施的建议

101. 瑞士联邦审计署认为自上次审计以来以下建议已得到实施。

编号 (Symbiant)	报告	建议	#
EA/REP/2016/A	2016 年财务报表审计	建议 4、5	2
EA/REP/2017/B	国际民航组织网络安全框架	建议 1、4、5	3
EA/REP/2018/A	2018 年财务报表审计	建议 2、3	2
EA/REP/2018/B	采购服务的效率和有效性	建议 1-6	6
EA/REP/2019/A	2019 年财务报表审计	建议 3-6	4
EA/REP/2019/B	人力资源管理的效率和有效性	建议 3	1
EA/REP/2019/C	国际民航组织的采购：如何提高流程的效率和有效性	建议 1-6、8-18	17
EA/REP/2020/A	2020 年财务报表审计	建议 1、4、6、8-12、14-19、21	15
	所实施建议总数		50

有待落实的建议

102. 瑞士联邦审计署认为，截至 2022 年 3 月 31 日，下列建议仍有待落实。这份清单还包括实施截止日期为 2022 年或更晚的建议，以及绩效审计或特别审计期间所提的需要进行具体跟进的建议。

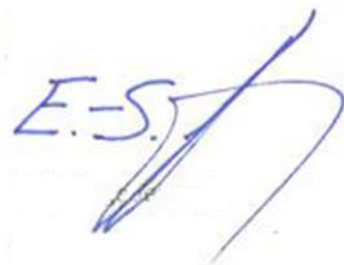
编号 (Symbiant)	报告	建议	#
EA/REP/2016/B	国际民航组织的招聘流程是否高效和有效？	建议 1	1
EA/REP/2017/B	国际民航组织的网络安全框架	建议 3	1
EA/REP/2019/B	人力资源管理的效率和有效性	建议 1、2	2
EA/REP/2019/C	国际民航组织的采购：如何提高采购流程的效率和有效性	建议 7	1

编号 (Symbiant)	报告	建议	#
(无编号)	国际民航组织的道德操守框架	建议 2、4、7-9	5
EA/REP/2020/A	2020 年度财务报表审计	建议 2、3、5、7、13、20	6
EA/REP/2020/B	信息安保	建议 1-6	6
(无编号)	信息技术治理&信息技术战略管理	建议 1-9	9
	有待落实建议总数		31

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

2022 年 5 月 4 日，伯尔尼

瑞士联邦审计署
(外部审计员)



Eric-Serge Jeannet
副署长



Martin Köhli
能力中心主任

瑞士联邦审计署建议的优先排序

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

ISBN 978-92-9265-882-3



9 789292 658823