

2005年12月31日截止的财政期

财务报表

和

外部审计员的报告



2007年大会第36届会议
文件

国际民用航空组织

**2005年12月31日截止的年度
财务报表和外部审计员的报告**

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的年度财务报表

目录

第 I 部分：秘书长的报告和2005年财务报表的鉴证、核准和呈报	
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 收入、支出和基金余额变化表	III-1
报表 II 资产、负债和基金余额表	III-2
报表 III 现金流量表	III-3
报表 IV 拨款表	III-4
报表 V 累积结余表	III-5
附表 A 经常方案从缔约国的应收摊款	III-6
附表 B 其他国际民航组织专有基金	III-9
附表 C 技术合作方案基金	III-10
附表 C.1 联合国开发计划署基金现况表	III-11
附表 C.1.1 联合国开发计划署按国家和地区的支出情况	III-12
附表 C.2 信托基金和管理服务协议收入、支出和基金余额表	III-13
附表 C.3 民用航空采购服务基金收入、支出和基金余额表	III-15
附表 D 代为第三方管理的其他信托基金收入、支出、资产、负债和基金余额表	III-16
附表 D.1 丹麦和冰岛合资联营协议项下对缔约国政府的摊款、应收余额和贷记额表	III-17
附表 E 国际航空安全财务机制基金收入、支出、资产、负债和基金余额表	III-19
关于财务报表的说明	III-20
第IV部分：附件	IV-1
附件 A 创收和成本回收账户/基金	IV-4
附件 B 航空保安信托基金	IV-5
附件 C 技术合作支助基金	IV-6
附件 D 其他国际民航组织专有基金——其他	IV-7
附件 E 2005年经常方案按预算汇率的拨款和支出表	IV-8
附件 F 2005年会议支出表	IV-9
第V部分：外部审计员关于审计国际民用航空组织2005年12月31日截止的财政期财务报表给大会的报告	
第VI部分：秘书长对外部审计员的报告的回应	

国际民用航空组织

第I部分：秘书长的报告和2005年财务报表的鉴证、核准和呈报

1. 国际民用航空组织2005年12月31日截止的年度财务报表反映了国际民航组织的业务成果及其代为第三方管理的项目与活动的财务效绩。本报告及所附各项财务报表的格式和呈报方式与此前年度相比有了很大的变化。财务报表中报告的基金按不同类别做了划分，以区别用于国际民航组织业务活动的基金和代为第三方管理的基金。原来一并提交大会的工作文件和财务报表附表中提供的若干信息，现改在第IV部分的各附件中予以提供。随着联合国各组织逐步采行国际公共部门会计标准（IPSAS），计划未来还将做出重大的变更。

2. 财务作业的规模按实际支出额计入每一基金或基金类别，如下；概要情况见图1。有关国际民航组织各主要基金的收入、支出、资产和负债的概要资料以及所有基金的合并总计，见于报表I和报表II。报表IV和报表V则反映了现金流量变动情况和所有基金类别的余额。报告中还扼要介绍了国际民航组织2005年的财务活动。除非另有说明，本报告、财务报表和关于财务报表的说明中的金额一律以千美元为单位呈报。

	减除行政管理费后的总支出 (千美元)	
	2005	2004
国际民航组织各基金的相关支出包括：		
1) 大会或理事会拨款的经常方案基金；	60 458	60 444
2) 其他专有基金，包括航空保安行动计划，创收和成本回收活动特别账户及其他基金/特别账户	14 118	12 273
3) 技术合作方案包括：		
a) 各种捐助人为国际民航组织执行技术合作项目提供的信托基金和管理服务协议基金	63 565	53 355
b) 各种捐助人为其代办民用航空采购提供的民用航空采购服务基金	7 141	15 513
c) 联合国开发计划署基金 主要由各国政府根据费用分担安排 向联合国开发计划署捐助的基金；和	5 181	9 739
d) 国际民航组织目标实施机制；和	140	112
4) 国际民航组织代为第三方管理和执行活动而保有的基金，其中包括合资联营协议、国际登记处筹备委员会、国际航空保安财务机制基金和公钥号码簿等。	<u>35 064</u> *	<u>33 504</u>
合计	<u>185 667</u>	<u>184 940</u>

*不包括国际航空安全财务机制给予信托基金和管理服务协议的赠款。

3. 下图所示，为国际民航组织过去两年所有活动总支出的比较情况，单位：百万美元。

图1： 总支出 —— 所有基金类别

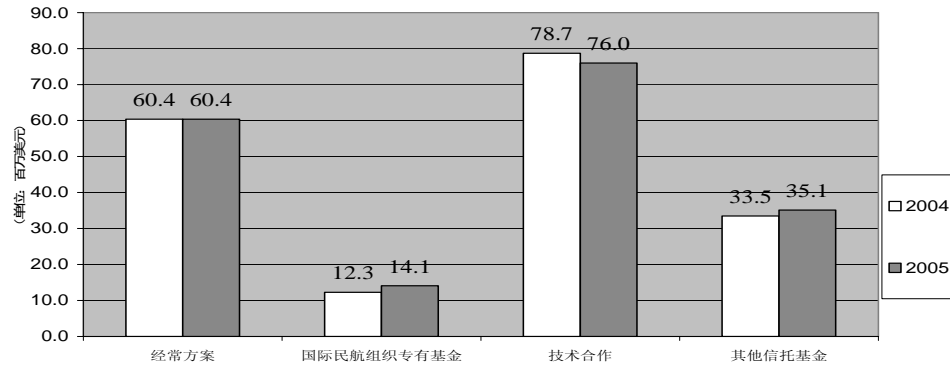


图2： 技术合作方案基金

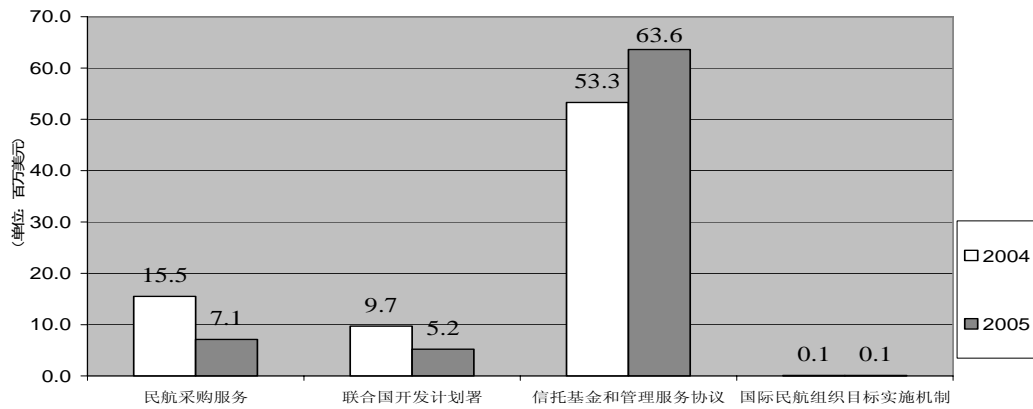
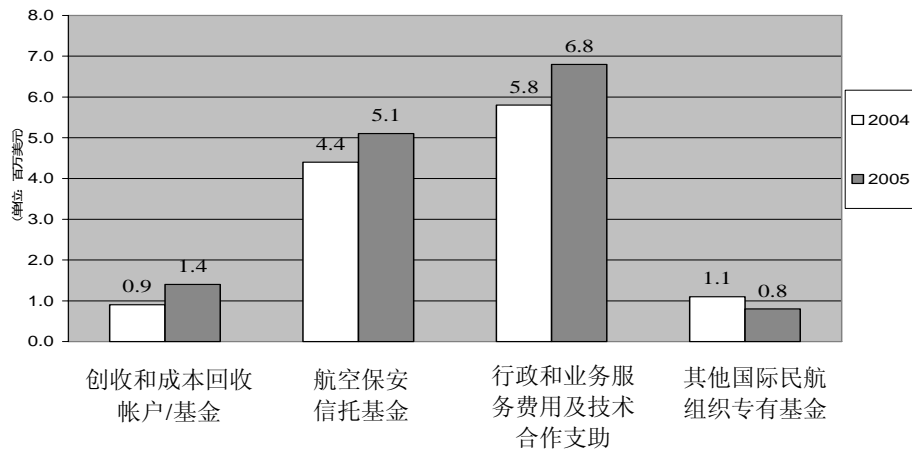


图3： 国际民航组织专有基金概况



4. 经常方案

4.1 拨款

4.1.1 2004年大会第35届会议第A35-22号决议C)条款项下表决通过的2005年拨款额为64 669千美元。按主要方案的拨款额、转拨额、实际支出额和拨款未承付余额的详细情况，见III-4页报表IV。实际支出额中，加元和欧元支出按签订远期外汇合同时议定的远期汇率呈报；其他货币支出按联合国业务汇率呈报。2005年预算实施结果大致如下，单位：千美元：

原始拨款额	\$ 64 669
从2004年结转额	1 978
增加拨款额	460
向2006年结转额	<u>(6 400)</u>
修订的拨款额	60 707
总支出	<u>60 458</u>
拨款未承付余额	\$ <u>249</u>

4.1.2 根据《财务条例》第5.11款，理事会批准将数额达1 978千美元的未承付拨款从2004年财政年度结转至2005年财政年度(C-DEC 173/9号决定)。

4.1.3 本年度，理事会根据《财务条例》第5.2 c)项，动用2004年的超额杂项收入，即2004年实际收入超出大会批准的2004年估计收入的部分，批准了1 460千美元的追加拨款(C-DEC 176/14号决定)。在批准的追加额中，2005年财政年度占460千美元，分别用于主要方案II——空中航行和主要方案III——航空运输的不同项目。剩下的1 000千美元将于2006年和2007年按每年500千美元的比例，用于主要方案III——航空运输，以便推动将普遍保安审计计划(USAP)纳入经常方案。

4.1.4 本年度，根据《财务条例》第5.10款，秘书长批准将总额为260千美元的拨款从航空运输、行政支助和财务、对外关系/新闻及方案评估、审计和管理审查诸项主要方案中，分别转拨至以下主要方案：法律——60千美元，和空中航行200千美元。

4.1.5 根据《财务条例》第5.6款，理事会批准将涉及延期执行的方案要素/活动、总金额为6 400千美元的拨款从2005年结转至2006年(C-DEC 176/14号决定)。结转至主要方案——普遍安全监督审计计划的1 130千美元，是因安全监督审计开始采用全面的系统做法而从2004年结转了未承付的余额所致。涉及其他方案的结转款则大多属于无法在年度内完成的地区办事处办公楼修缮款。同理，原拨给某些会议的资金由于会议延期亦须加以结转。此外，由于2005年是三年期的头一年，有些支出，如购置硬件、软件和设备的费用，为控制费用的全面努力计做了延期处理，以便为2006年工作方案可能的预算费用增长提供资金。上述结转是确保2006年工作方案得到充分供资所必需的。结转拨款中，有419千美元是2005年批准(C-DEC 176/14号决定)而目前仍在进行中的超额杂项收入项目的款项。

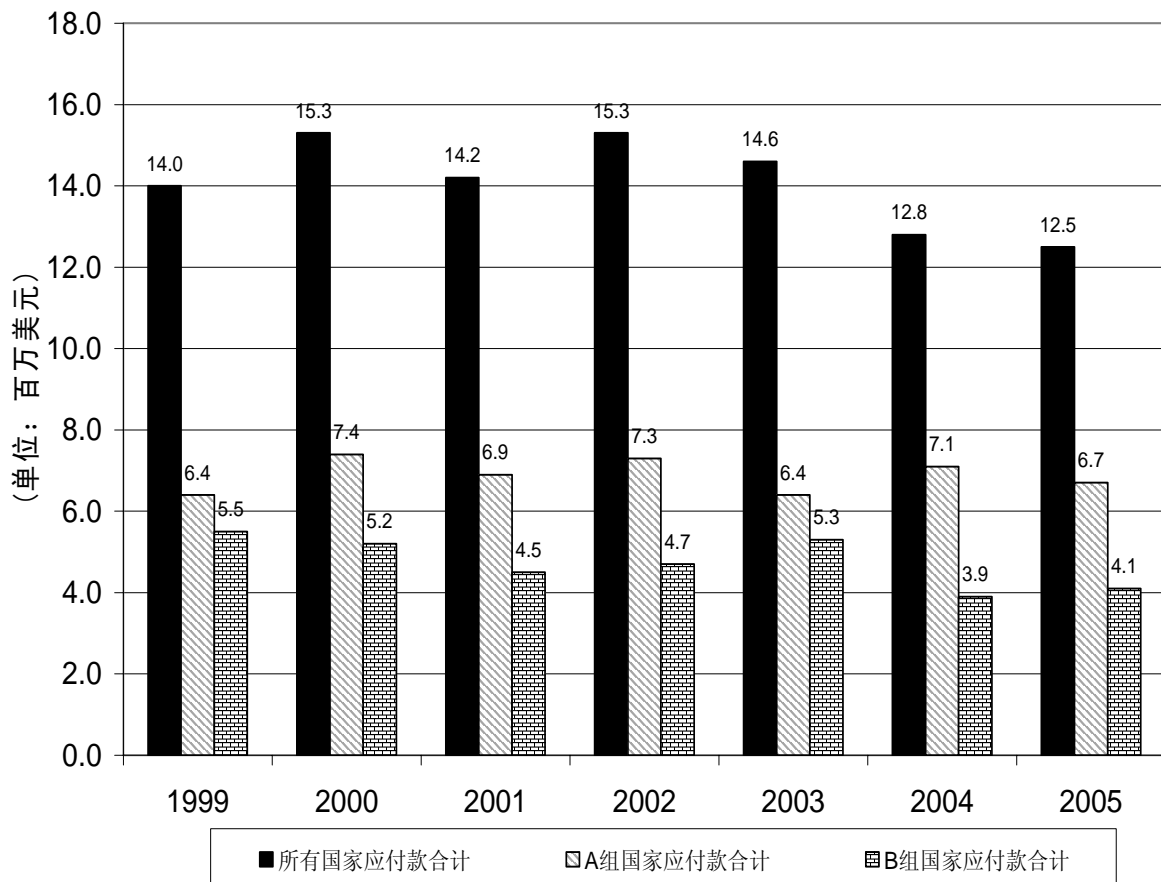
4.1.6 由于上述的增拨款和转拨款，本年度最后批准的拨款总额为60 707千美元。

4.2 收入

4.2.1 大会第35届会议批准的2005年拨款中, 58 507 千美元将由缔约国摊款供资, 5 162 千美元由杂项收入供资,另将从清偿长期欠款奖励办法基金中转拨1 000 千美元, 总额为64 669千美元。

4.2.2 摊款 2005年摊款实收额为56 847千美元, 当年摊款至年底尚有1 669千美元的余额未缴纳。年初, 国家应付2004年及以前年度摊款额为12 790千美元; 实收1 929千美元,仍有10 861千美元的余额未付。2005年12月31日截止的所有年度应付摊款总额为12 530千美元。详见附表A。过去4年中, 实收会费额占分摊额的95%以上。图4所示, 为1999年以来每年年底应收的分摊会费情况。

图4
12月31日截止的
从缔约国的应收摊款



4.2.3 2005年12月31日截止的12 530千美元未缴纳会费总额中，45千美元为理事会理事国未缴纳的会费。

	<u>2005年</u> <u>国家数量</u>	<u>2005年12月31日</u> <u>截止的欠款金额</u>	<u>2004年</u> <u>国家数量</u>	<u>2004年12月31日</u> <u>截止的欠款金额</u>
A组：与理事会缔结了以若干年为期还清欠款协议的国家。	34	\$ 6 719	37	\$ 7 071
B组：欠款达3整年或以上而又未与理事会缔结还清欠款协议的国家。	8	\$ 4 104	8	\$ 3 919
C组：欠缴会费不到3整年的国家。	10	\$ 616	8	\$ 414
D组：仅欠2005年会费的国家。	<u>20</u>	<u>\$ 580</u>	<u>22</u>	<u>\$ 875</u>
小计	72	\$ 12 019	75	\$ 12 279
前南斯拉夫社会主义联邦共和国	-	<u>\$ 511</u>	-	<u>\$ 511</u>
欠缴会费合计	<u>72</u>	<u>\$ 12 530</u>	<u>75</u>	<u>\$ 12 790</u>

4.2.4 2005年12月31日截止，有34个国家缔结了以若干年为期还清欠款的协议。根据这种协议，欠款国除每年缴纳当年的会费外，还须分期偿还以前各年的欠款。关于附表A的说明中，指出了2005年12月31日截止没有遵守其协议条件的国家。

4.2.5 本期间预算的杂项收入为5 162千美元，实收6 306千美元，如下：

(单位：千美元)

	2005年预算	2005年实收	差额
出版物销售	3 600	4 494	894
出版物版权费	375	380	5
投资收入——利息	300	335	35
楼舍租金	569	495	(74)
期刊广告	88	72	(16)
其他收入	230	530	300
合计	5 162	6 306	1 144

4.2.6 2005年经常方案基金和专有基金收到的主要摊款（捐款）情况如下：

(单位: 千美元)

缔约国	经常方案基金		专有基金			合计
	收到的摊款	实物捐助 (租金)	航空保安	捐款		
				其他	实物	
美国	14 627		1 352		95	16 074
加拿大	1 439	11 413			33	12 885
日本	8 525		721		6	9 252
德国	4 178		360		13	4 551
法国	2 996	554	468	143	196	4 357
联合王国	3 300		121		71	3 492
意大利	2 106		187	111	13	2 417
西班牙	1 217		379		5	1 601
大韩民国	1 422			110	4	1 536
荷兰	1 100				11	1 111
合计	40 910	11 967	3 588	364	447	57 276

4.3 杂项收入项目

《财务条例》第5.2 c) 项授权理事会使用实收杂项收入对预算收入的超额部分, 批准超出大会表决的预算的拨款。2005年, 理事会 (C-DEC 176/14号决定) 批准将2004年的1 460千美元的超额杂项收入用于以下项目:

- i) 2006年和2007年每年各500千美元, 用于主要方案III —— 航空运输, 以便促进将普遍保安审计计划 (USAP) 纳入经常方案; 和
- ii) 400千美元用于主要方案II —— 空中航行; 和60千美元用于主要方案III —— 航空运输, 以便根据第C-WP/12522号文件执行项目。

4.4 按预算汇率的支出与预算的比较情况

4.4.1 附件E报告了最后批准的拨款与支出的比较情况。附件E中的支出不同于报表IV —— 拨款表中所呈报的支出, 不同之处在于附件E对加元账目往来是按1.32加元兑1.00美元的加元预算汇率呈报的。

4.5 会议支出

4.5.1 2005年批准的会议预算为809千美元; 如附件F所示, 2005年实际会议支出为359千美元。

4.6 结余

4.6.1 如报表V所示，2005年12月31日截止的累积结余为16 264美元，而2004年为15 773 千美元。这当中包括缔约国应付的摊款12 530 千美元和2005年12月31日截止的现金结余3 734千美元（2004年12月31日截止为2 983 千美元）。如报表 III 所示，2005年的应收摊款比2004年减少了259千美元，加上约249千美元的预算节省（报表 IV），这在很大程度上促成了2005年现金结余增加的态势。

4.7 现金余额

4.7.1 2005年12月31日截止，普通基金拥有现金余额22 609千美元（其中包括周转基金的余额），详见报表 II。本三年期内，理事会未根据大会A35-28号决议的授权改变周转基金的额度。

4.8 远期购买货币

4.8.1 国际民航组织的预算拨款和作为拨款来源的缔约国分摊会费是按美元批准的，但其很大一部分支出却是用加元和欧元开销或受加元和欧元的影响。2005年至2007年三年期的预算和分摊会费是按1.32加元兑1.00美元的汇率确定的。为了将风险减至最小，防止预算受到可能的汇率波动影响，经理事会批准，对加元和欧元采取了远期购买的办法。

5. 其他国际民航组织专有基金

5.1 行政和业务服务费用基金（AOSC基金）

5.1.1 AOSC基金用以支付技术合作方案(TCP)的管理和业务费用,其主要资金来源是向联合国开发计划署、民用航空采购服务、信托基金和管理服务协议项目收取的行政管理费。AOSC基金的财务结果在附件C中呈报，与预算的比较则见于下图：

图5
2005年技术合作行政和业务服务费用
批准的预算、支出及批准的预算中未承付余额表

	大会批准的 金额	2005年经修 订的预算 ¹	2005年支出/ 收入	批准的预算中未 承付的余额
拨款/支出主要方案 XI	6 299	7 124	6 747	377
收入	6 075	7 262	7 153	
收支两抵后的结余（亏空）	(224)	138	406	

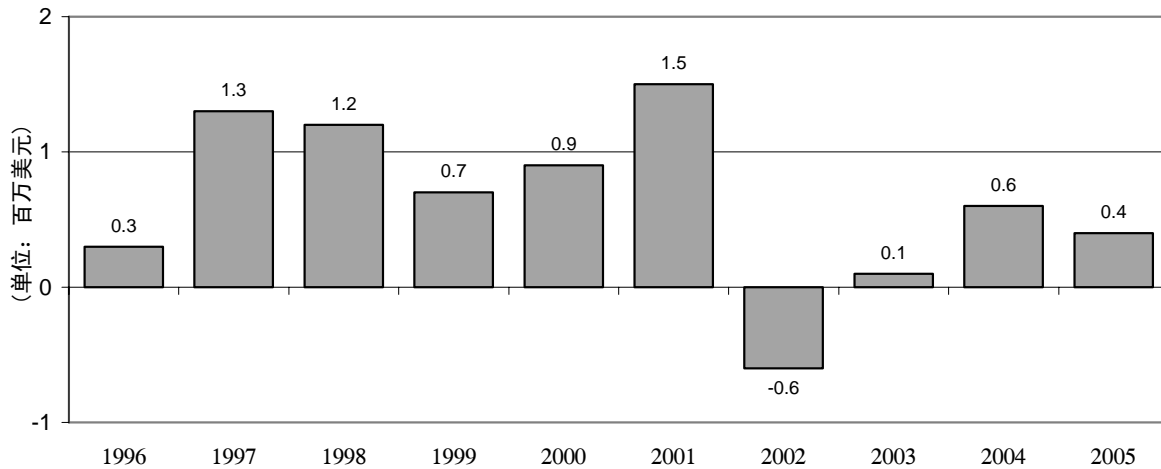
¹ 理事会第 176 届会议 (C-DEC176/2号决定)注意到了这项修订。

5.1.2 如图 5 所示，大会批准的 2005 年财政年度 AOSC 基金指示性概算（支出）为 6 299 千美元，估计收入为 6 075 千美元。同年，根据《财务条例》第 9.5 款，秘书长通过第 C-WP/12510 号工作文件向理事会提出了 2005 年概算（支出）的更新版本。2005 年修订后的估计支出为 7 124 千美元，估计

收入为 7 262 千美元。

5.1.3 2005年技术合作方案(TCP)的总支出为 76 027千美元, 2004年则为78 719千美元。管理费和支助费的回收有所增长, 此为AOSC基金最主要的收入来源。2005年与2004年一样, AOSC基金收入中的一个重要部分是来自设备的实施, 由于是政府直接向供应商付款, 所以没有反映在技术合作方案的支出里。2005年AOSC基金的收入为7 153千美元, 比2004年增长843千美元(13%), 因此, 比向大会第35届会议提出的指示性收入预算高出1 078千美元。另一方面, AOSC基金的实际支出为6 747千美元, 而向大会第35届会议提出的指示性预算则为 6 299千美元。其中包括了预算没有计入的业务项目换汇增益384千美元。2005年AOSC基金回收了其全部的费用, 并获得净收入406千美元。图6所示, 为过去10年中年度结余/ (亏空) 的走势。

图6
12月31日截止的AOSC基金结余和亏空情况**



** 注意: 以上金额不包括改善技术合作局的效率和有效性的支出。

5.1.4 大会第35届会议期间, 行政委员会建议将经常方案与技术合作方案分担费用的问题报请理事会审查。理事会在其第175届会议期间审议了这个问题, 并指示秘书长酌情逐步将可以分开的费用分别划归AOSC基金和经常方案, 以便将这两个基金之间发生的交叉供资额减至最少。2005年期间, 将过去年度划归AOSC基金的经常方案相关支助费用286 千美元划给了经常方案, 同时, 将过去划给经常方案的技术合作方案支助费用332千美元划给了AOSC基金。

5.1.5 应该指出, 已从AOSC基金结余中提留2 000千美元转拨给信息和通信技术基金, 用以资助大会第A35-32号决议所要求的、国际民航组织财务系统现代化的一部分费用。

5.2. 航空保安行动计划

5.2.1 大会在其第A35-10号决议第5决议条款中, 敦促理事会尽快将有关资金要求逐步纳入经常方案, 以确保航空保安行动计划的长期可持续性。2005年期间, 秘书长就此向理事会提出了各种建议和行动, 其中包括纳入一个P-5级(航空保安审计股方案管理官员)的员额, 改组航空运输局各个单位, 和建立新的航空保安协调的援助和发展方案。

6. 技术合作方案基金（非专有基金）

6.1 技术合作方案基金在附表C中呈报。

6.2 联合国开发计划署（UNDP）的财务规章和规则规定，属于联合国系统组织的各执行机构，须向联合国开发计划署署长报送署长拨给它们的资金的账目，以及外部审计员关于此等账目的报告，以便提交给联合国开发计划署执行局。2005年国际民航组织执行的联合国开发计划署项目的相关账目，载于本组织财务报表附表C.1，外部审计员的报告也相应包含了联合国开发计划署项目的账目。这些账目提交大会批准后，将报送联合国开发计划署署长。

7. 其他信托基金(非专有基金)

7.1 国际航空安全财务机制 (IFFAS)

2005年12月31日截止，IFFAS基金余额为2 185千美元，2004年年底为1 842千美元。2005年间，IFFAS管理机构批准了五笔赠款，金额为516千美元；另批准了一笔金额为298千美元的贷款，正在等候接受。

7.2 公钥号码簿（PKD）基金

该基金由理事会于2005年(C-DEC 174/1号决定)设立。国际民航组织将负责监督有关项目的开发，以支持电子增强型机读护照的可互用性，其中包括在国际民航组织主导下建立一个公钥号码簿，以便对‘电子护照’内植数字签名电子解码公钥的交换实施管理。2005年期间，选定了一个供应方作为公钥号码簿的运作人，同时，秘书处编制了一个拟议的收费表和谅解备忘录，供参加国考虑。

7.3 合资联营协议

国际民航组织负责监督丹麦和冰岛政府提供的空中航行服务的运行，服务费用通过使用费和向缔约国政府摊款回收。此外，国际民航组织还负责联合王国提供的监视北大西洋地区最低垂直间隔服务相关基金的管理，服务费用通过使用费回收。北大西洋高度监视系统基金和合资联营基金的管理费，由国际民航组织从联合王国收到后进行分配；丹麦合资联营协议和冰岛合资联营协议的资金则向当事方直接收取。2005年，不再按实收制呈报收入，改按应收制反映，同时对2004年的数字做了改报。在2005年的财务报表中，所呈报的收入包括了丹麦合资联营协议项下应收的使用费余额1 270千美元(2004年为1 036千美元)和北大西洋高度监视系统基金等值于78千美元的余额(2004年为86千美元)。

8. 2005年财务报表的鉴证、核准和呈报：

根据《财务条例》的要求，秘书长必须保持必要的会计账目并呈报财务报表，以说明国际民用航空组织所有基金于财政年度内的收入和支出情况及其年终时各自的财务状况，以及拨款现况（经常方案普通基金）和大会未加预算的贷记额。秘书长还必须提供能够说明本组织当前财务状况的其他相关信息。

管理层对本报告中财务报表的编制和完整性负责。此等报表是按联合国系统会计标准(UNSAS)编制的，其中必然含有某些基于管理层最佳估计和判断的金额。贯穿报告始终的财务资料与财务报表中的资

料相一致。管理层认为财务报表公正地呈报了本组织的财务状况、业务成果和现金流量，而且报告中所公布资料的呈报方式符合国际民航组织《财务条例》的规定。

本组织为履行其责任保持了内控制度、政策和程序，以确保财务资料的可靠性和资产的安全性。内控系统受内、外部审计制约。外部审计员已对财务报表包括其各项附表和说明进行了审计，其报告说明了审计的范围及其对财务报表的意见。

本年度报告中所载的财务报表业已经过鉴证。

财务处处长
理查德·J. 巴尔

本人作为国际民用航空组织(ICAO)秘书长，特此核准并呈报国际民航组织2005年财务报告，连同其各项财务报表、附表和附件。

秘书长
塔耶布·谢里夫

加拿大蒙特利尔
2006年5月12日

第II部分：外部审计员的意见

外部审计员的报告

致国际民用航空组织
大会

本人已完成对国际民用航空组织(ICAO)2005年12月31日截止的资产、负债和基金余额表,以及于同日截止的年度收入、支出和基金余额变化表,现金流量、累积结余和经常方案普通基金拨款表以及各项支持性附表的审计。上述财务报表由秘书长负责。本人的责任,则是在本人审计的基础上对此类报表提出意见。

本人进行审计所依据的,是联合国、联合国专门机构和国际原子能机构外部审计员委员会通用的审计标准,并遵循了有关审计的各项国际标准。这些标准要求本人在审计的规划和实施中,合理确定财务报表中不存在重大的误报情况。审计的内容包括通过核账,对财务报表中支持各项金额和各项公布的证据进行审查。审计也包括对所适用的会计原则和秘书长做出的重要估算进行评估,并对财务报表的总体格式做出评价。本人认为,我所进行的审计为审计意见提供了合理的基础。

本人认为,上述财务报表在所有重大方面,均公正地陈述了国际民用航空组织2005年12月31日截止的财务状况,及其于同日截止的年度业务成效、基金余额变化、现金流量、累积结余和经常方案普通基金的拨款情况,并且符合联合国系统的会计标准。本人根据《财务条例》的要求特此报告:正如关于财务报表的说明3中解释的,由于已对使用费会计方法的变更做了追溯处理,本人认为上述各项原则均已得到适用,而其基础与前一年是一致的。

此外,本人认为在审计财务报表期间本人所注意到的国际民用航空组织的账目往来,在所有重大方面均符合国际民用航空组织的《财务条例》和立法授权。

根据《财务条例》第13条,本人同时签发了对国际民用航空组织的详细审计报告。

加拿大审计长
国际民航组织外部审计员(特许会计师学会会员)
希拉·弗雷泽

加拿大蒙特利尔
2006年5月12日

第III部分：2005年12月31日截止的财政年度财务报表

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
收入、支出和基金余额变化表

(单位: 千美元)

	经常方案的普通基金和周转基金		其他国际民航组织专有基金 (参见附表B)		国际民航组织各基金小计		技术合作方案基金 (参见附表C)		其他信托基金 (参见附表D和附表E)		减除额		合计	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004*	2005	2004	2005	2004*
收入														
分摊的会费(附表 A 和附表 D)	58 516	50 530			58 516	50 530			489	387			59 005	50 917
捐款			3 713	3 381	3 713	3 381		88 536	85 029	1 579	479		93 828	88 889
专用捐款			1 105	1 206	1 105	1 206		516		128	106	(516)	1 233	1 312
其他收入														
出版物销售	4 494	4 143			4 494	4 143							4 494	4 143
根据组织间安排收到的资金							13 433	14 646					13 433	14 646
管理费收入/使用费	4	8	6 196	5 940	6 200	5 948			36 156	33 567	(6 200)	(5 948)	36 156	33 567
利息收入	335	137	639	307	974	444	3 208	1 665	197	75			4 379	2 184
杂项收入	1 473	1 499	2 914	1 922	4 387	3 421	1 673	1 201	150				6 210	4 622
收入合计	64 822	56 317	14 567	12 756	79 389	69 073	107 366	102 541	38 699	34 614	(6 716)	(5 948)	218 738	200 280
支出														
薪金和一般人事费	52 651	52 284	11 206	9 026	63 857	61 310			574	407			64 431	61 717
一般业务费用	5 556	5 942	876	351	6 432	6 293			34	84			6 466	6 377
差旅费	1 394	929	1 762	1 790	3 156	2 719			44	48			3 200	2 767
设备	330	382	62	428	392	810	38 809	44 721					39 201	45 531
会议	350	770			350	770							350	770
专家和其他人事费							32 599	28 982					32 599	28 982
分包合同							2 121	2 303					2 121	2 303
培训							1 472	1 520					1 472	1 520
行政管理费			4	8	4	8	6 196	5 940			(6 200)	(5 948)		
服务费									33 984	32 614			33 984	32 614
赠款									516		(516)			
其他	177	137	212	678	389	815	1 026	1 193	428	351			1 843	2 359
支出合计	60 458	60 444	14 122	12 281	74 580	72 725	82 223	84 659	35 580	33 504	(6 716)	(5 948)	185 667	184 940
收支两抵后的净结余(亏空)	4 364	(4 127)	445	475	4 809	(3 652)	25 143	17 882	3 119	1 110			33 071	15 340
基金余额														
上一年未清偿债务/支出调整额	172	250	16	63	188	313							188	313
与其他基金往来转拨额(报表 V)	377	(914)	(377)	904		(10)		10						
退还捐款/基金余额结转			(11)	(308)	(11)	(308)	(3 963)	(4 260)					(3 974)	(4 568)
为衍生资产提留的结余调整额	(367)	10 976			(367)	10 976							(367)	10 976
期初基金余额	35 796	29 611	23 578	22 444	59 374	52 055	24 726	11 094	9 065	7 955			93 165	71 104
期末基金余额	40 342	35 796	23 651	23 578	63 993	59 374	45 906	24 726	12 184	9 065			122 083	93 165

所附各项说明和附表均为财务报表之组成部分。

* 改报额 —— 参见说明 3

国际民用航空组织
2005年12月31日截止的
资产、负债和基金余额表
(单位: 千美元)

	说明	经常方案的普通基金和周转基金		其他国际民航组织 专有基金 (参见附表B)		国际民航组织 各基金小计		技术合作 方案基金 (参见附表C)		其他信托基金 (参见附表D和附表E)		减除额		合计	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004*	2005	2004	2005	2004*
资产															
现金和定期存款	4	22 609	18 521	20 868	22 318	43 477	40 839	94 712	76 789	7 530	4 920			145 719	122 548
应收款															
从缔约国应收的分摊会费(附表A)	5	12 541	12 800			12 541	12 800							12 541	12 800
基金间余额		1 298	804	3 871	1 513	5 169	2 317	6 381	7 432	39	101	(11 589)	(9 850)		
应收款和预付款	6	3 481	4 430	1 761	741	5 242	5 171	3 129	2 561	7 712	8 362			16 083	16 094
从地区机构的应收款: 非洲民航委员会和拉美民航委员会	7	1 110	1 418			1 110	1 418							1 110	1 418
其他资产		112	53	1 313	1 542	1 425	1 595							1 425	1 595
衍生资产	9	10 609	10 976			10 609	10 976							10 609	10 976
土地和楼舍, 按成本		1 065	1 065			1 065	1 065							1 065	1 065
资产合计		52 825	50 067	27 813	26 114	80 638	76 181	104 222	86 782	15 281	13 383	(11 589)	(9 850)	188 552	166 496
负债															
预先收到的会费(附表A)		3 477	2 995			3 477	2 995							3 477	2 995
未清偿债务		1 352	2 054	273	690	1 625	2 744	29 125	23 945	3				30 753	26 689
应付款		4 677	2 971	982	305	5 659	3 276	21 541	33 664	74	60			27 274	37 000
对地区机构的应偿付款: 欧洲民航会议		950	1 026			950	1 026							950	1 026
基金间余额	7	2 027	5 225	2 866	1 513	4 893	6 738	6 337	2 905	359	207	(11 589)	(9 850)		
给缔约国/服务国政府的贷记额(附表D)										2 661	4 051			2 661	4 051
其他贷记余额和预留额				41	28	41	28	1 313	1 542					1 354	1 570
负债合计		12 483	14 271	4 162	2 536	16 645	16 807	58 316	62 056	3 097	4 318	(11 589)	(9 850)	66 469	73 331
基金余额															
类别:															
与土地和楼舍有关的捐赠资本		1 065	1 065			1 065	1 065							1 065	1 065
结转的拨款(报表IV)		6 400	1 978			6 400	1 978							6 400	1 978
累积结余(报表V)		16 264	15 773	21 308	19 775	37 572	35 548	45 906	24 726	11 872	8 728			95 350	69 002
周转基金		6 004	6 004			6 004	6 004							6 004	6 004
提留结余	9	10 609	10 976	2 343	3 803	12 952	14 779			312	337			13 264	15 116
基金余额合计		40 342	35 796	23 651	23 578	63 993	59 374	45 906	24 726	12 184	9 065			122 083	93 165
基金负债和余额合计		52 825	50 067	27 813	26 114	80 638	76 181	104 222	86 782	15 281	13 383	(11 589)	(9 850)	188 552	166 496

所附各项说明和附表均为财务报表之组成部分。

* 改报额 —— 参见说明 3

国际民用航空组织
2005年12月31日截止的财政期
现金流量表

(单位: 千美元)

	经常方案的 普通基金和周转基金		其他 国际民航组织 专有基金		国际民航组织 各基金小计		技术合作 方案基金		其他信托基金		合计	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004*	2005	2004*
	来自业务活动的现金流量:											
收支两抵后的净结余(亏空)(报表I)	4 364	(4 127)	445	475	4 809	(3 652)	25 143	17 882	3 119	1 110	33 071	15 340
应收会费(增)减额	259	1 834			259	1 834					259	1 834
其他应收款(增)减额	1 257	(248)	(1 020)	365	237	117	(568)	154	650	(1 782)	319	(1 511)
其他资产(增)减额	(59)	54	229	(1 542)	170	(1 488)					170	(1 488)
基金间应收余额(增)减额	(494)	(139)	(2 358)	2 229	(2 852)	2 090	1 051	(293)	62	5	(1 739)	1 802
预先收到的会费增(减)额	482	979		(14)	482	965					482	965
未清偿债务增(减)额	(702)	492	(417)	319	(1 119)	811	5 180	(22 307)	3		4 064	(21 496)
应付款增(减)额	1 630	1 092	677	58	2 307	1 150	(12 123)	5 926	14	16	(9 802)	7 092
基金间应付余额增(减)额	(3 198)	2 928	1 353	(703)	(1 845)	2 225	3 432	(3 469)	152	(558)	1 739	(1 802)
减去: 利息收入	(335)	(137)	(639)	(307)	(974)	(444)	(3 208)	(1 665)	(197)	(75)	(4 379)	(2 184)
其他贷记余额和预留额			13	8	13	8	(229)	1 542	(1 390)	(819)	(1 606)	731
衍生资产(增)减额	367	(10 976)			367	(10 976)					367	(10 976)
对预留额和基金余额的其他调整额	(367)	10 976			(367)	10 976					(367)	10 976
来自业务活动的净现金流量	3 204	2 728	(1 717)	888	1 487	3 616	18 678	(2 230)	2 413	(2 103)	22 578	(717)
来自投资活动的现金流量:												
利息收入	335	137	639	307	974	444	3 208	1 665	197	75	4 379	2 184
来自投资活动的净现金流量	335	137	639	307	974	444	3 208	1 665	197	75	4 379	2 184
来自筹资活动的现金流量:												
此前财政期债务节省额或注销额	172	250	16	63	188	313					188	313
与其他基金往来转拨额	377	(914)	(377)	904		(10)		10				
退还捐款			(11)	(308)	(11)	(308)	(3 963)	(4 260)			(3 974)	(4 568)
来自筹资活动的净现金流量	549	(664)	(372)	659	177	(5)	(3 963)	(4 250)			(3 786)	(4 255)
现金和定期存款净增(减)额	4 088	2 201	(1 450)	1 854	2 638	4 055	17 923	(4 815)	2 610	(2 028)	23 171	(2 788)
期初现金和定期存款	18 521	16 320	22 318	20 464	40 839	36 784	76 789	81 604	4 920	6 948	122 548	125 336
期末现金和定期存款	22 609	18 521	20 868	22 318	43 477	40 839	94 712	76 789	7 530	4 920	145 719	122 548

所附各项说明和附表均为财务报表之组成部分。

* 改报额 —— 参见说明 3

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
经常方案普通基金
拨款表

(单位: 千美元)

附表 IV

III-4

	拨款						支出			余额
	原拨款额(A35-22号决议和04/106号国家级信件)	从上一结转额 ^a	增加拨款额 ^b	主要方案间转拨额 ^c	向下一结转额 ^d	修订额	已付额	未清偿债务	合计	
一般政策和指导	1 082	50			(145)	987	970	7	977	10
空中航行	9 024	53	400	200	(707)	8 970	8 639	250	8 889	81
航空运输	5 325	46	60	(50)	(535)	4 846	4 778	23	4 801	45
法律	1 163			60	(260)	963	952	2	954	9
地区方案和其他方案	16 966	12			(1 937)	15 041	14 616	407	15 023	18
行政支助	25 262			(130)	(1 229)	23 903	23 438	391	23 829	74
财务、对外关系/ 新闻及方案评估、审计和管理审查	3 840	140		(80)	(457)	3 443	3 253	190	3 443	
普遍安全监督审计计划	2 007	1 677			(1 130)	2 554	2 460	82	2 542	12
合计	64 669	1 978	460		(6 400)	60 707	59 106	1 352	60 458	249

^a 理事会第173届和第175届会议批准(C-DEC 173/9和C-DEC 175/13号决定)。《财务条例》第5.11项。

^b 理事会第176届会议批准(C-176/14号决定)。

^c 《财务条例》第5.10项。

^d 理事会第176届会议批准(C-176/14号文件)。《财务条例》第5.6项。C/WP-12567号文件。

所附各项说明和附表均为财务报表之组成部分。

国际民用航空组织
2005年12月31日截止的
累积结余表
(单位: 千美元)

	经常方案的普通基金和周转基金		其他国际民航组织专有基金(参见附表B)		国际民航组织各基金小计		技术合作方案基金(参见附表C)		其他信托基金(参见附表D和附表E)		合计	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004*	2005	2004*
累积结余												
年初累积结余	15 773	14 389	19 775	21 389	35 548	35 778	24 726	11 094	8 728	2 858	69 002	49 730
会计政策变更										5 097		5 097
改报的累积结余	15 773	14 389	19 775	21 389	35 548	35 778	24 726	11 094	8 728	7 955	69 002	54 827
收支两抵后的结余(亏空)	4 364	(4 127)	445	475	4 809	(3 652)	25 143	17 882	3 119	1 110	33 071	15 340
收入/支出表中未加认定的往来账目												
上一年支出调整额	28	(74)	16	63	44	(11)					44	(11)
注销额	(74)	(5)			(74)	(5)					(74)	(5)
上一年未清偿债务免除额	218	329			218	329					218	329
从上一结转的拨款额	1 978	2 524			1 978	2 524					1 978	2 524
向下一结转的拨款额	(6 400)	(1 978)			(6 400)	(1 978)					(6 400)	(1 978)
退还捐款			(11)	(308)	(11)	(308)	(3 963)	(4 260)			(3 974)	(4 568)
与其他基金往来转拨额	377	(914)	(377)	904		(10)		10				
与提留结余往来转拨额:												
与AOSC/合资联营的往来提留额				(2 000)		(2 000)			25	(337)	25	(2 337)
提留现金结余		5 629				5 629						5 629
与奖励办法提留结余往来转拨额			1 460	(748)	1 460	(748)					1 460	(748)
年底累积结余	16 264	15 773	21 308	19 775	37 572	35 548	45 906	24 726	11 872	8 728	95 350	69 002
提留结余												
经常方案为衍生资产的提留额												
年初余额	10 976				10 976						10 976	
与经常方案往来转拨额	(367)	10 976			(367)	10 976					(367)	10 976
年底余额	10 609	10 976			10 609	10 976					10 609	10 976
经常方案现金结余提留额(A33-23号决议)												
年初余额		5 629				5 629						5 629
拨给普遍安全监督审计计划的金额		(2 062)				(2 062)						(2 062)
用于将年度摊款减至最小的金额		(3 567)				(3 567)						(3 567)
年底余额												
AOSC/合资联营基金结余中的提留额												
年初余额			2 000		2 000				337		2 337	
与提留款往来转拨额				2 000		2 000			(25)	337	(25)	2 337
年底余额			2 000	2 000	2 000	2 000			312	337	2 312	2 337
结转的经常方案拨款												
年初余额	1 978	2 524			1 978	2 524					1 978	2 524
向本年度经常方案结转额	(1 978)	(2 524)			(1 978)	(2 524)					(1 978)	(2 524)
结转至未来年度的拨款额	6 400	1 978			6 400	1 978					6 400	1 978
年底余额	6 400	1 978			6 400	1 978					6 400	1 978
清偿长期欠款奖励办法提留额												
年初余额			1 803	1 055	1 803	1 055					1 803	1 055
与提留款往来转拨额(说明8)			(1 000)	1 279	(1 000)	1 279					(1 000)	1 279
支出			(460)	(531)	(460)	(531)					(460)	(531)
年底余额			343	1 803	343	1 803					343	1 803
年底提留结余	17 009	12 954	2 343	3 803	19 352	16 757			312	337	19 664	17 094
与土地和楼宇有关的捐赠资本	1 065	1 065			1 065	1 065					1 065	1 065
周转基金	6 004	6 004			6 004	6 004					6 004	6 004
基金余额合计	40 342	35 796	23 651	23 578	63 993	59 374	45 906	24 726	12 184	9 065	122 083	93 165

III-5

报表 V

所附各项说明和附表均为财务报表之组成部分。

* 改报额——参见说明 3

附表 A

III-6

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的
经常方案
从缔约国的应收摊款和预先收到的会费

(单位: 千美元)

缔约国 大会第A35-24号决议和第A35-22A号决议	普通基金						应归还 周转基金的 预付款余额	应收款余额 合计	预先收到的 会费
	2005年 分摊比率	2005年 摊款金额	2005年 已收到的会费	2005年 应收摊款余额	以前年度 应收摊款余额	以前年度 预付款余额			
阿富汗	0.06	35			35	27		62	
阿尔巴尼亚	0.06	35	35						
阿尔及利亚	0.07	41	41						
安道尔	0.06	35	35						
安哥拉	0.06	35	35						
安提瓜和巴布达	0.06	35			35	437	1	473	
阿根廷	0.72	421	421						
亚美尼亚	0.06	35			35			35	
澳大利亚	1.63	954	954						973
奥地利	0.72	421	421						
阿塞拜疆	0.06	35	35						
巴哈马	0.06	35	35						16
巴林	0.06	35	35						
孟加拉	0.08	47	47						
巴巴多斯	0.06	35	35						
白俄罗斯(*)	0.06	35			35	94		129	
比利时	0.82	480	480						
伯利兹	0.06	35	35						
贝宁(*)	0.06	35	35			152		152	
不丹	0.06	35	35						
玻利维亚	0.06	35	35						
波斯尼亚和黑塞哥维那	0.06	35	35						
博茨瓦纳	0.06	35	35						
巴西	1.38	808	808						
文莱达鲁萨兰国	0.06	35			35			35	
保加利亚	0.06	35	35						
布基纳法索	0.06	35	35			158		158	
布隆迪	0.06	35	35			20		20	
柬埔寨	0.06	35			35	228		263	
喀麦隆	0.06	35	35						
加拿大	2.46	1 439	1 439						1 504
佛得角	0.06	35			35	25		60	
中非共和国(*)	0.06	35	35			321		321	
乍得	0.06	35	35			257		257	
智利	0.30	176	176						
中国	1.67	977	977						
哥伦比亚	0.23	135	135						
科摩罗	0.06	35	35			463		463	
刚果(*)	0.06	35	35			364		364	
库克群岛	0.06	35	35			111		111	43
哥斯达黎加	0.06	35	35						
科特迪瓦(*)	0.06	35	35			122		122	
克罗地亚	0.06	35	35						
古巴	0.06	35	34		1			1	
塞浦路斯	0.06	35	35						
捷克共和国	0.16	94	94						
朝鲜民主主义人民共和国	0.06	35	35						
刚果民主共和国	0.06	35			35	280		315	
丹麦	0.56	328	328						
吉布提	0.06	35			35	490	1	526	
多米尼加共和国	0.06	35	35						
厄瓜多尔	0.06	35	35						
埃及	0.19	111	111						
萨尔瓦多(*)	0.06	35			35	164		199	
赤道几内亚	0.06	35	35						
厄立特里亚	0.06	35	35						
爱沙尼亚	0.06	35	35						
埃塞俄比亚	0.06	35	35						
斐济	0.06	35	35						
芬兰	0.45	264	264						
法国	5.12	2 996	2 996						
加蓬	0.06	35	35			95		95	
冈比亚	0.06	35	29		6	272		278	
格鲁吉亚	0.06	35			35	372	4	411	
德国	7.14	4 178	4 178						

III-7

附表 A
(续)

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的
经常方案
从缔约国的应收摊款和预先收到的会费

(单位: 千美元)

缔约国 大会第A35-24号决议和第A35-22A号决议	普通基金					以前年度 应收摊款余额	应归还 周转基金的 预付款余额	应收款余额 合计	预先收到的 会费
	2005年 分摊比率	2005年 摊款金额	2005年 已收到的会费	2005年 应收摊款余额	2005年 应收摊款余额				
加纳	0.06	35	35						
希腊	0.43	252	252						
格林纳达	0.06	35		35		260		295	
危地马拉	0.06	35	35						
几内亚(*)	0.06	35	35			201		201	
几内亚比绍	0.06	35		35		550	1	586	
圭亚那	0.06	35	31		4			4	
海地	0.06	35		35		30		65	
洪都拉斯	0.06	35	24		11			11	
匈牙利	0.12	70	70						
冰岛	0.06	35	35						
印度	0.46	269	269						
印度尼西亚	0.24	141	78		63			63	
伊朗(伊斯兰共和国)	0.16	94	4		90			90	
伊拉克	0.06	35		35		1 082		1 117	
爱尔兰	0.35	205	205						
以色列	0.52	304	301		3			3	
意大利	3.60	2 106	2 106						
牙买加	0.06	35		35				35	
日本	14.57	8 525	8 525						
约旦	0.06	35	35						
哈萨克斯坦	0.06	35	35						21
肯尼亚	0.06	35	35						27
基里巴斯	0.06	35	31		4			4	
科威特	0.18	106	106						
吉尔吉斯斯坦(*)	0.06	35		35		225		260	
老挝人民民主共和国	0.06	35	35						
拉脱维亚	0.06	35	35						
黎巴嫩	0.06	35		35				35	
莱索托	0.06	35	24		11			11	
利比里亚(*)	0.06	35	35			273		273	
阿拉伯利比亚民众国	0.09	53	53						11
立陶宛	0.06	35	14		21			21	
卢森堡	0.31	182	182						
马达加斯加(*)	0.06	35	35			23		23	
马拉维(*)	0.06	35		35		132		167	
马来西亚	0.51	299	299						
马尔代夫	0.06	35	35						
马里	0.06	35	35			185		185	
马耳他	0.06	35	35						
马绍尔群岛	0.06	35	1		34			34	
毛里塔尼亚(*)	0.06	35	35			244		244	
毛里求斯	0.07	41	41						36
墨西哥	1.01	591	591						
密克罗尼西亚(联邦)	0.06	35		35		36		71	
摩纳哥	0.06	35	35						
蒙古	0.06	35	35						
摩洛哥	0.08	47	47						5
莫桑比克	0.06	35	35						
缅甸	0.06	35	32		3			3	
纳米比亚	0.06	35	35						
瑙鲁	0.06	35		35		294		329	
尼泊尔	0.06	35	35						
荷兰	1.88	1 100	1 100						6
新西兰	0.34	199	199						
尼加拉瓜	0.06	35	35						
尼日尔	0.06	35	35			57		57	
尼日利亚	0.06	35	35						
挪威	0.53	310	310						
阿曼	0.09	53	53						
巴基斯坦	0.14	82	82						
帕劳	0.06	35		35		30		65	
巴拿马	0.06	35	35						
巴布亚新几内亚	0.06	35	35						
巴拉圭	0.06	35	35			14		14	

附表 A
(续)

III-8

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的
经常方案
从缔约国的应收摊款和预先收到的会费

(单位：千美元)

缔约国 大会第A35-24号决议和第A35-22A号决议	普通基金						应归还 周转基金的 预付款余额	应收款余额 合计	预先收到的 会费
	2005年 分摊比率	2005年 摊款金额	2005年 已收到的会费	2005年 应收摊款余额	以前年度 应收摊款余额	2005年 应收摊款余额			
秘鲁	0.09	53	53						
菲律宾	0.18	106	17		89			89	
波兰	0.36	211	211						
葡萄牙	0.42	246	246						
卡塔尔	0.13	76	76						
大韩民国	2.43	1 422	1 422						
摩尔多瓦共和国	0.06	35	35			148		148	
罗马尼亚	0.06	35	35						
俄罗斯联邦	0.62	363	363						13
卢旺达	0.06	35	10		25	85		110	
圣基茨和尼维斯	0.06	35			35	60		95	
圣卢西亚	0.06	35	35						
圣文森特和格林纳丁斯	0.06	35	35						
萨摩亚	0.06	35	35						
圣马力诺	0.06	35			35			35	
圣多美和普林西比(*)	0.06	35			35	426		461	
沙特阿拉伯	0.68	398	398						
塞内加尔	0.06	35	35						23
塞尔维亚和黑山	0.06	35			35	30		65	
塞舌尔(*)	0.06	35			35	121		156	
塞拉利昂(*)	0.06	35	35			296		296	
新加坡	1.25	732	732						761
斯洛伐克	0.06	35	35						
斯洛文尼亚	0.06	35	35						
所罗门群岛	0.06	35	30		5	160		165	
索马里	0.06	35			35	508	1	544	
南非	0.43	252	252						
西班牙	2.08	1 217	1 217						
斯里兰卡	0.07	41	41						
苏丹	0.06	35			35			35	
苏里南	0.06	35			35	90		125	
斯威士兰	0.06	35	35						
瑞典	0.76	445	445						
瑞士	1.13	661	661						
阿拉伯叙利亚共和国	0.06	35	35						
塔吉克斯坦	0.06	35			35	90		125	
泰国	0.58	340	340						
前南斯拉夫社会主义联邦共和国(1)	0.00					511		511	
前南斯拉夫的马其顿共和国	0.06	35	35						
东帝汶(2)	0.06	9			9		3	12	
多哥	0.06	35	35						
汤加	0.06	35	35						36
特立尼达和多巴哥	0.06	35	35						
突尼斯	0.06	35	35						
土耳其	0.40	234	234						
土库曼斯坦	0.06	35			35			35	
乌干达	0.06	35	35						
乌克兰	0.06	35	35						
阿拉伯联合酋长国	0.43	252	252						
联合国	5.64	3 300	3 300						
坦桑尼亚联合共和国	0.06	35	35						2
美利坚合众国	25.00	14 627	14 627						
乌拉圭	0.06	35			35	114		149	
乌兹别克斯坦	0.06	35	5		30			30	
瓦努阿图	0.06	35			35	25		60	
委内瑞拉	0.14	82	82						
越南	0.06	35			35			35	
也门	0.06	35	35						
赞比亚	0.06	35			35	109		144	
津巴布韦	0.06	35	35						
100.06	58 516	56 847	1 669	10 861	11	12 541	3 477		

注 1：前南斯拉夫社会主义联邦共和国欠款的移属问题待定。

注 2：新缔约国(C-DEC 176/2号决定)。

* 2005年12月31日截止没有按协议条件履行其义务的国家。

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
其他国际民航组织专有基金
收入、支出、资产、负债和基金余额表

(单位: 千美元)

	创收和成本回收 特别账户/基金 (参见附件A)	航空保安 行动计划 (参见附件B)	普遍安全监督 审计计划 方案基金	技术合作 支助基金 (参见附件C)	其他 国际民航组织 专有基金 (参见附件D)	合计	
						2005	2004
收入和支出							
收入							
捐款	35	3 432	135		111	3 713	3 381
专用捐款		956			149	1 105	1 206
其他收入							
管理费收入				6 196		6 196	5 940
利息收入	46	285	3	142	163	639	307
创收和成本回收活动	1 903					1 903	1 164
杂项收入	2	194		815		1 011	758
收入合计	1 986	4 867	138	7 153	423	14 567	12 756
支出							
薪金和一般人事费	905	3 451	140	6 276	434	11 206	9 026
一般业务费用	349			261	266	876	351
差旅费	40	1 462		208	52	1 762	1 790
设备	16	20			26	62	428
行政管理费					4	4	8
其他	63	119		28	2	212	678
支出合计	1 373	5 052	140	6 773	784	14 122	12 281
收支两抵后的净结余(亏空)	613	(185)	(2)	380	(361)	445	475
基金余额							
上一年未清偿债务/支出调整额	(18)	22		12		16	63
与其他基金往来转拨额					(377)	(377)	904
退还捐款					(11)	(11)	(308)
期初基金余额	1 444	8 558	111	7 678	5 787	23 578	22 444
期末基金余额	2 039	8 395	109	8 070	5 038	23 651	23 578
资产、负债和基金余额							
资产							
现金和定期存款	1 575	9 065	122	4 913	5 193	20 868	22 318
应收款							
基金间余额	61	199		3 526	85	3 871	1 513
应收款和预付款	715	206	43	785	12	1 761	741
其他资产				1 313		1 313	1 542
资产合计	2 351	9 470	165	10 537	5 290	27 813	26 114
负债							
未清偿债务	34	174		50	15	273	690
应付款	100	269	17	447	149	982	305
基金间余额	178	632	39	1 929	88	2 866	1 513
其他贷记余额和预留额				41		41	28
负债合计	312	1 075	56	2 467	252	4 162	2 536
基金余额							
类别:							
累积结余	2 039	8 395	109	6 070	4 695	21 308	19 775
提留结余				2 000	343	2 343	3 803
基金余额合计	2 039	8 395	109	8 070	5 038	23 651	23 578
基金负债和余额合计	2 351	9 470	165	10 537	5 290	27 813	26 114

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
技术合作方案基金
收入、支出、资产、负债和基金余额表

(单位: 千美元)

	联合国 开发计划署	信托基金和 管理服务协议	国际民航组织 目标实施机制 基金	民航采购服务基金	合计	
					2005	2004
收入和支出						
收入						
捐款		81 332	180	7 024	88 536	85 029
专用捐款		516			516	
其他收入						
根据组织间安排收到的资金	13 433				13 433	14 646
利息收入		2 907	5	296	3 208	1 665
杂项收入		1 661		12	1 673	1 201
收入合计	13 433	86 416	185	7 332	107 366	102 541
支出						
薪金和一般人事费						
差旅费						
设备	579	31 362	2	6 866	38 809	44 721
专家和其他人事费	3 900	28 661	38		32 599	28 982
分包合同	94	2 027			2 121	2 303
培训	281	1 102	89		1 472	1 520
行政管理费	409	5 602	9	176	6 196	5 940
其他	327	413	11	275	1 026	1 193
支出合计	5 590	69 167	149	7 317	82 223	84 659
收支两抵后的净结余(亏空)	7 843	17 249	36	15	25 143	17 882
基金余额						
与其他基金往来转拨额		(3)	4	(1)		10
退还捐款		(3 346)		(617)	(3 963)	(4 260)
期初基金余额	(11 836)	33 376	43	3 143	24 726	11 094
期末基金余额	(3 993)	47 276	83	2 540	45 906	24 726
资产、负债和基金余额						
资产						
现金和定期存款	1 482	84 814	162	8 254	94 712	76 789
应收款						
基金间余额	4 392	1 883		106	6 381	7 432
应收款和预付款	3 010	116	3		3 129	2 561
资产合计	8 884	86 813	165	8 360	104 222	86 782
负债						
未清偿债务	432	26 813	8	1 872	29 125	23 945
应付款	11 926	6 173	26	3 416	21 541	33 664
基金间余额	519	5 238	48	532	6 337	2 905
其他贷记余额和预留额		1 313			1 313	1 542
负债合计	12 877	39 537	82	5 820	58 316	62 056
基金余额						
类别:						
累积结余(亏空)	(3 993)	47 276	83	2 540	45 906	24 726
基金余额合计	(3 993)	47 276	83	2 540	45 906	24 726
基金负债和余额合计	8 884	86 813	165	8 360	104 222	86 782

III-11

附表 C.1

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
联合国开发计划署
基金现况表

(单位: 千美元)

	2005	2004
业务基金		
年初基金余额	(11 836)	(16 021)
加上:		
从开发署提取的现金	14 300	16 600
部门间现有列账凭单		
项目清结账户	(444)	(2 028)
其他收费/贷记额(净值)		
杂项收入和换汇调整额	(402)	74
向开发署收取/退还的杂费	(21)	
	<u>13 433</u>	<u>14 646</u>
	<u>1 597</u>	<u>(1 375)</u>
减去:		
本年度支出(附表C.1.1)		
项目费用		
已付款	4 749	6 569
未清偿债务	432	3 170
支助费用	409	722
	<u>5 590</u>	<u>10 461</u>
支出合计	<u>5 590</u>	<u>10 461</u>
年底基金余额	<u>(3 993)</u>	<u>(11 836)</u>
类别:		
存于银行、手头自有和往来中的现金	1 482	232
从其他基金的到期应收款	4 392	5 740
应收款和杂项借差	3 010	2 394
	<u>8 884</u>	<u>8 366</u>
减去:		
对其他基金的到期应付款	519	89
应付款和杂项贷差	11 926	16 943
本年度未清偿债务	432	3 170
	<u>12 877</u>	<u>20 202</u>
年底基金余额	<u>(3 993)</u>	<u>(11 836)</u>

鉴证人:

财务处处长
理查德·J.巴尔

核准人:

秘书长
塔耶布·谢里夫

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
联合国开发计划署
按国家和地区的支出情况

(单位：千美元)

国家

博茨瓦纳	(41)
哥伦比亚	1
厄瓜多尔	1 433
赤道几内亚	423
埃塞俄比亚	(1)
印度尼西亚	15
黎巴嫩	(5)
秘鲁	(2)
索马里	3 187

国家合计

5 010

地区

拉丁美洲 和加勒比	171
--------------	-----

小计

5 181

支助费用

409

总计

5 590

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
信托基金和管理服务协议
收入、支出和基金余额表

(单位: 千美元)

基金	2005年 1月1日的 余额	收入		支出		与其他 基金往来 转拨额	退还捐款	2005年 12月31日的 余额
		捐款	利息和其他 收入	项目费用	行政管理费			
阿富汗 MSA*	(68)	657	10	514	41			44
阿根廷 MSA *	1 304	5 717	139	4 422	314		(172)	2 252
阿根廷 (DA)	205		7					212
巴哈马 (DCA)	73	2					(13)	62
孟加拉	15		1					16
巴巴多斯	69		2	7	1			63
玻利维亚	465	1 072	1	1 282	109		(41)	106
波斯尼亚和黑塞哥维那	459		15	319	22	(118)		15
巴西 (CART) MSA *	123		8	(53)	(6)			190
巴西 (SSA) MSA *	146	(99)	44	(207)	(18)			316
巴西 (DAC) MSA *	2 852	1 631	1 370	4 172	209	10		1 482
巴西 (DECEA) MSA *	3 094	1 644	1 105	2 704	127	(9)		3 003
巴西 (ITCM) MSA *	(55)		1	3				(57)
巴西 (INFRAERO) MSA *	(2)	101	34					133
中国	32		1					33
哥伦比亚 MSA*	37		1	31	2			5
COSCAP合作方案(BAG)班珠尔协定集团MSA*		930	6	80	8			848
COSCAP合作方案(BAG)IFFAS GRANT MSA*		123	3					126
COSCAP合作方案(LAM)EC GRA MSA*		75		19	1			55
COSCAP合作方案(NA)EC GRA MSA*	3			203	14			(214)
COSCAP合作方案(NA)IFFAS GRANT MSA*		95	1	90	5			1
COSCAP合作方案(SA)EC GRA MSA*	17	100		74	4	(17)		22
COSCAP合作方案(SA)IFFAS GRANT MSA*		95	2	10	1			86
COSCAP合作方案(SEA)EC GRA MSA*	35	30	2	59	8			
COSCAP合作方案(SEA)IFFAS GRANT MSA*		100	2	16	1			85
COSCAP合作方案(UEMOA)MSA*	317	659	7	352	35			596
COSCAP合作方案(UEMOA)IFFAS GRANT MSA*		103						103
古巴		138			138			
古巴 MSA*					116			(116)
捷克共和国 MSA *	165			134	6			25
刚果民主共和国 MSA*	968	207	25	875	139	44		230
多米尼加共和国 MSA *	350		5	112	8			235
东非共同体 (REG.EIB) MSA*	712		23					735
东非共同体 (肯尼亚) MSA*	108		1				(109)	
东帝汶		40		30	3			7
埃及 MSA*		733	11	55	6			683
赤道几内亚 MSA*	412		6				(418)	
芬兰 MSA*		51		35	4	7		19
德国 (候补专家计划)	76	66	3	67	8			70
希腊 MSA *	297	332	11	467	51			122
危地马拉 MSA *	5	18 345	96	8 636	317			9 493
圭亚那 (EC)	17						(17)	
圭亚那 (GTV)	11							11
海地	7	135	3	85	11			49
印度 MSA*	646	758	18	769	75		(79)	499
伊拉克 MSA *	37		1					38
伊拉克 MSA *	39							39
意大利 (候补专家计划)	119	14	3	103	10			23
肯尼亚		23	1	15	2			7
老挝人民民主共和国 MSA*	19	42	1	28	4	(19)		11
拉脱维亚	35		1	11	2			23
黎巴嫩 MSA *	610	727	25	830	83			449
莱索托	12					(12)		
莱索托 (CAD)	100		3			12		115
阿拉伯利比亚民众国 MSA*	44		1					45
澳门	238		5	134	17			92
马尔代夫 MSA*	15					(15)		
墨西哥	62		1	33	3			27
墨西哥 MSA*		62		59	3			
蒙古	16					(16)		
摩洛哥 (ONDA)	60		1					61
尼泊尔 MSA*	65		1	3			(63)	
尼日利亚 MSA*	234	590	18	278	28	15		551

(续)

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
信托基金和管理服务协议
收入、支出和基金余额表

(单位: 千美元)

基金	2005年 1月1日的 余额	收入		支出		与其他 基金往来 转拨额	退还捐款	2005年 12月31日的 余额
		捐款	利息和其他 收入	项目费用	行政管理费			
尼日利亚 (FAAN) MSA *	183		6					189
尼日利亚 (NAMA) MSA *	77	60	1	99	13			26
尼日利亚 (NCAT)	14					(14)		
挪威 (候补专家计划)	27						(27)	
阿曼	88	540	10	428	41			169
巴拿马	1 603	22 711	493	19 952	701			4 154
巴拿马 MSA*	45		64	11	1			97
巴拿马 (DGAC) MSA *	123	460	3	351	30			205
秘鲁 MSA*	1 269	5 227		4 586	375			1 535
菲律宾	78	701	7	(1)		(95)		692
菲律宾 MSA *	16			(3)	(1)		(20)	
菲律宾 (TRAINAIR) MSA *	32		2	1				33
卡塔尔 MSA*		131						131
地区 (非洲) MSA*	343	465	19	188	20	29		648
地区 (空客) MSA*	61		1	39	4			19
地区 (亚洲) MSA*	32	33	3	91	6	108		79
地区 (亚洲)	326	414	13	212	21			520
地区 (波音)	71		2	54	6			13
地区 (波音) MSA*	94	50	5	46	4			99
地区 (CAFAC) MSA*	676		20	157	20			519
地区 (CASP-ASIA/PACIFIC)	129	101	6	80	8	91		239
地区 (联合国维和部)	41		1	(2)	(1)	(45)		
地区 (EC GRANT) MSA*						118		118
地区 (EGNOS)	65	523	15	18	1			584
地区 (拉丁美洲)	970	523	29	759	76			687
地区 (REDDIG)	407	619	10	499	36			501
地区 (南亚) (COSCAP)	561	464	24	318	42	(42)		647
地区 (东南亚) (COSCAP)	272	240	14	168	22	79		415
地区 (WFP) MSA *	30			1		(29)		
大韩民国 (CAB)	15			9	1			5
罗马尼亚 MSA*	40		2	3				39
沙特阿拉伯 (GCCC)	292			1 590	24	1 547		225
沙特阿拉伯 MSA *	4 914	3 642	542	2 836	284	(1 547)	(26)	4 405
新加坡	136	194	5	162	16			157
索马里	2 208	3 859	111				(2 000)	4 178
斯里兰卡	145		3	1		(69)	(41)	37
苏丹 MSA*	34		1					35
阿拉伯叙利亚共和国 (AL-MEZZAH AIRPORT) MSA *	12		1	(2)				15
阿拉伯叙利亚共和国 (DGCA) MSA *	110		4	(2)				116
泰国 (MTC)	29		1	11	1			18
泰国 MSA*	3 284	2 172	68	2 503	250		(227)	2 544
泰国 (THAI AIRWAYS) MSA*	15						(15)	
阿拉伯联合酋长国 MSA *	205	147	9	281	28			52
坦桑尼亚联合共和国 MSA*		210	4	127	12			75
联合国科索沃特派团-科索沃 MSA*	773	964	25	791	79			892
委内瑞拉 MSA*	(1 512)	1 766	5		1 537		(30)	(1 308)
越南	13							13
越南 MSA *	13		1	10	1			3
也门	15			4			(11)	
一次总付合同 (说明 1.1 - 其他TCP基金)	255	319	8	309	31	(9)	(26)	207
其他管理服务协议和信托基金**	147	15	4	24	1	(7)	(11)	123
合计	33 376	81 848	4 568	63 565	5 602	(3)	(3 346)	47 276

* 管理服务协议

** 此为年底余额或全年交易额不足10 000美元的49个基金的合计。

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期

民用航空采购服务基金

收入、支出和基金余额表

(单位: 千美元)

基金	2005年 1月1日的 余额	收入		支出		与其他 基金往来 转拨款	退还捐款	2005年 12月31日的 余额
		捐款	利息和 其他收入	项目费用	行政管理费			
阿富汗	32		1					33
阿尔及利亚		10		9	1			
孟加拉	211	2	6					219
玻利维亚	3	843	3	822	25			2
巴西	4	2 486	1	2 461	25			5
佛得角	276		8	79	5			200
古巴	4	56	2	44	3			15
朝鲜民主主义 人民共和国	66		2					68
埃塞俄比亚		2 199	36	2 106	80			49
印度	11	31	1	20	2			21
莱索托	140	4		1				143
阿拉伯利比亚民众国	33		1	23				11
阿拉伯利比亚民众国 (CAD)	16		1					17
阿拉伯利比亚民众国 (CAHI)	11		1					12
阿拉伯利比亚民众国 (LAA)	19							19
澳门		25	1	17	2			7
莫桑比克	16		1					17
缅甸	583		19					602
尼日利亚 (NAMA)	41		1					42
巴基斯坦	20		1					21
秘鲁	88	54	5	77	3			67
地区民航环保及研究	33		1					34
塞拉利昂	15						(15)	
苏丹	94		11	20	2			83
苏里南	(2)			(8)				6
阿拉伯叙利亚共和国	334		127	40	4			417
特立尼达和多巴哥	(48)	572	53	547	22			8
乌干达	7						(7)	
联合国科索沃特派团-科索沃	1 103	742	24	883	3		(582)	401
坦桑尼亚联合共和国	13						(13)	
也门	21		1					22
其他民航采购服务基金 *	(1)				(1)	(1)		(1)
合计	3 143	7 024	308	7 141	176	(1)	(617)	2 540

* 此为年底余额和全年交易额不足5 000美元的5个基金的合计。

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
代为第三方管理的其他信托基金
收入、支出、资产、负债和基金余额表

(单位: 千美元)

	国际登记处 筹备委员会	公钥 号码簿	合资联营协议 管理费	Danish 丹麦 合资联营协议 基金	冰岛 合资联营协议 基金	北大西洋 高度监视系统 基金	合计	
							2005	2004*
收入和支出								
收入								
摊款				394	95		489	387
捐款		800					800	125
其他收入								
管理费收入			480				480	526
利息收入	4	19	14	9	20	61	127	53
使用费				8 095	27 151	430	35 676	33 041
杂项收入				150			150	
收入合计	4	819	494	8 648	27 266	491	37 722	34 132
支出								
薪资和一般人事费	96	29	373				498	335
一般业务费用								28
差旅费	14		25			5	44	48
服务费								
本年度服务费估计额				7 219	25 427	273	32 919	30 677
上年度服务费结算额				(283)	1 347	1	1 065	1 937
其他	25	81	260		54		420	347
支出合计	135	110	658	6 936	26 828	279	34 946	33 372
收支两抵后的净结余(亏空)	(131)	709	(164)	1 712	438	212	2 776	760
基金余额								
期初基金余额	178		179	(246)	5 383	1 729	7 223	6 463
期末基金余额	47	709	15	1 466	5 821	1 941	9 999	7 223
资产、负债和基金余额								
资产								
现金和定期存款	81	714	241	546	1 614	2 111	5 307	3 120
应收款								
给服务国政府的预付款					2 065		2 065	2 586
基金间余额			24	3		12	39	49
应收款和预付款		2	86	1 270	4 211	78	5 647	5 776
资产合计	81	716	351	1 819	7 890	2 201	13 058	11 531
负债								
未清偿债务	3						3	
应付款		7	67				74	60
基金间余额	31		269		21		321	197
给缔约国政府的贷记额(附表 D.1)				62	2 048		2 110	2 604
给服务国政府的贷记额				291		260	551	1 447
负债合计	34	7	336	353	2 069	260	3 059	4 308
基金余额								
类别:								
累积结余	47	709	15	1 364	5 611	1 941	9 687	6 886
提留结余				102	210		312	337
基金余额合计	47	709	15	1 466	5 821	1 941	9 999	7 223
基金负债和余额合计	81	716	351	1 819	7 890	2 201	13 058	11 531

* 改报额——参见说明 3

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
丹麦合资联营协议项下
对缔约国政府的摊款、应收余额和贷记额表

(单位: 千丹麦克郎)

	期初余额 (贷记额)	2005年 摊款	已收摊款	与冰岛 合资联营协议 往来转拨额	期末余额 (贷记额)
比利时	(171)	17		(52)	(102)
加拿大	(235)	170			(65)
古巴	(5)	1			(4)
丹麦	(4)	17		13	
埃及	(6)	4		(2)	
芬兰	(27)	6			(21)
法国		149		149	
德国		204		204	
希腊	(38)	9			(29)
冰岛	(12)	44		32	
爱尔兰		38		38	
意大利		58		58	
日本	(44)	13			(31)
科威特	(8)	5			(3)
荷兰		96	96		
挪威		12		12	
俄罗斯联邦	(103)	18			(85)
新加坡		(40)			(40)
斯洛伐克					
西班牙	(25)	14			(11)
瑞典		19		19	
瑞士	(35)	70		35	
联合王国	(299)	384		85	
美国		1 042		1 042	
	<u>(1 012)</u>	<u>2 350</u>	<u>96</u>	<u>1 633</u>	<u>(391)</u>
美元等值	<u>(185)</u>	<u>394</u>	<u>15</u>	<u>256</u>	<u>(62)</u>

III-17

附表 D.1

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
 冰岛合资联营协议项下
 对缔约国政府的摊款、应收余额和贷记额表

(续)

(单位: 千美元)

	期初余额 (贷记额)	2005年 摊款	已收摊款	与丹麦 合资联营协议 往来转拨额	期末余额 (贷记额)
比利时	(1)	10		(9)	
加拿大	(224)	13			(211)
古巴	(3)				(3)
丹麦	(14)			2	(12)
埃及	(5)				(5)
芬兰	(19)				(19)
法国	(87)	3		26	(58)
德国	(195)	1		35	(159)
希腊	(24)	1			(23)
冰岛	(50)	3		5	(42)
爱尔兰	(31)	3		7	(21)
意大利	(27)	4		10	(13)
日本	(24)				(24)
科威特	(8)				(8)
荷兰		4	4		
挪威	(13)			2	(11)
俄罗斯联邦	(31)	1			(30)
新加坡		(13)			(13)
斯洛伐克					
西班牙	(16)	3			(13)
瑞典	(27)	1		3	(23)
瑞士	(41)	9		6	(26)
联合王国	(496)	9		14	(473)
美国	(1 083)	43		179	(861)
	<u>(2 419)</u>	<u>95</u>	<u>4</u>	<u>280</u>	<u>(2 048)</u>

III-18

国际民用航空组织
2005年12月31日截止的财政期
国际航空安全财务机制基金
收入、支出、资产、负债和基金余额表

(单位: 千美元)

收入和支出	合计			
	普通基金	候补专家计划	2005	2004
收入				
会费	779		779	354
专用捐款		128	128	106
其他收入				
利息收入	66	4	70	22
收入合计	<u>845</u>	<u>132</u>	<u>977</u>	<u>482</u>
支出				
薪金和一般人事费		76	76	72
一般业务费用	34		34	56
赠款	516		516	
其他	8		8	4
支出合计	<u>558</u>	<u>76</u>	<u>634</u>	<u>132</u>
收支两抵后的净结余	<u>287</u>	<u>56</u>	<u>343</u>	<u>350</u>
基金余额				
期初基金余额	<u>1 804</u>	<u>38</u>	<u>1 842</u>	<u>1 492</u>
期末基金余额	<u>2 091</u>	<u>94</u>	<u>2 185</u>	<u>1 842</u>
资产、负债和基金余额				
资产				
现金和定期存款	2 122	101	2 223	1 800
基金间余额				52
资产合计	<u>2 122</u>	<u>101</u>	<u>2 223</u>	<u>1 852</u>
负债				
基金间余额	31	7	38	10
负债合计	<u>31</u>	<u>7</u>	<u>38</u>	<u>10</u>
基金余额类别:				
累积结余	<u>2 091</u>	<u>94</u>	<u>2 185</u>	<u>1 842</u>
基金余额合计	<u>2 091</u>	<u>94</u>	<u>2 185</u>	<u>1 842</u>
基金负债和余额合计	<u>2 122</u>	<u>101</u>	<u>2 223</u>	<u>1 852</u>

鉴证人:

核准人:

财务处处长
理查德·J. 巴尔

IFFAS管理机构
代理秘书

国际民用航空组织

关于财务报表的说明

(单位：千美元)

1. 本组织的任务

国际民用航空组织(ICAO)是联合国系统的一个专门机构，由1944年12月7日签订的《国际民用航空公约》设立。其宗旨和目标是发展国际空中航行的原则和技术，并促进国际航空运输的规划和发展。

2. 重大的会计和财务报告政策

a) 呈报方式的依据

除非另有说明，财务报表一律按照作为联合国系统内会计和财务报告框架的联合国系统会计标准(UNSA)进行呈报。

除非另有说明，财务报表以千美元为单位并按照国际民航组织《财务条例》的规定进行呈报。

b) 基金分类

本组织的账目按国际民航组织理事会管辖下的一般活动和具体活动分设基金，在‘以基金为单位的会计’基础上加以保持。基金的设立和管理由大会和理事会通过的《财务条例》予以规范。

为呈报目的对基金做了分类；财务报表在减除了所有的基金间余额、收入和收费之后，按合计金额呈报。但按合计金额呈报，绝不意味着可以将各个分别的基金混为一谈，因为一个基金的资源是不可以为了另一个基金的目的而动用的。

国际民航组织基金由经常方案普通基金、周转基金和其他专有基金组成，其中包括为支持技术合作方案而设立的基金，用于成本回收和创收活动的特别账户/基金，以及由自愿捐款供资的活动。普通基金的资金来源是按大会所定分摊比率向缔约国收取的会费、杂项收入和从周转基金拨出的预付款。周转基金由大会设立，其作用是在收到缔约国的会费前根据需要向普通基金和其他基金先行垫付预算拨款。

技术合作方案(TCP)基金反映了国际民航组织代为第三方管理并由政府和其他捐助方供资的技术合作项目。其中包括联合国开发计划署的安排和根据信托基金协议进行管理的项目、管理服务协议 (MSAs) 和民用航空采购服务协议(CAPS)。有关联合国开发计划署方案的财务往来，必须遵照国际民航组织和联合国开发计划署两家的指示进行。信托基金和管理服务协议的目的在于囊括范围广泛的技术合作服务；而民航采购协议则是以提供采购服务为目的。国际民航组织还与缔约国签订称之为一次总付合同的技术合作协议。这类合同与管理服务协议和信托基金协议的不同之处在于其期限较短，而且合同金额是固定的。实际支出按回收有余或不足的情况计入AOSC基金。

其他信托基金系指国际民航组织代为第三方管理的专项活动基金，包括：

- i) **国际登记处筹备委员会账户**，2001年由理事会设立。理事会在其第161届会议上，接受了对专家筹备委员会的工作实行指导和监督的责任(C-DEC 161/9号决定)，以助其完成建立国际登记处管理部门的先期工作，并管理提供给筹备委员会的资金。国际登记处是按照《航空器议定书》第二十条第三款的规定，在成本回收基础上收取使用费的一个自筹资金的机制。筹备委员会的工作经费由国家和其他感兴趣的私人方面的自愿捐助提供。
- ii) **公钥号码簿(PKD)基金**，是理事会2005年(C-DEC 174/1号决定)设立的一个成本回收基金，用以报告支持电子增强型机读护照可互用性项目的活动。其中包括在国际民航组织主导下建立一个公钥号码簿，以便对‘电子护照’内植数字签名电子解码公钥的交换实施管理。
- iii) **合资联营协议管理费**，由理事会(C-DEC 136/22号决定)设立，通过收取管理费来回收国际民航组织为丹麦和冰岛合资联营协议的管理提供设施和服务所产生的全部费用。也用以回收北大西洋高度监视系统基金的管理费用。
- iv) **丹麦和冰岛合资联营协议**，用以反映所设立的相关基金的账目往来，以报告国际民航组织监督冰岛政府、以及在格林兰地区由丹麦政府提供空中航行服务的运行情况，有关费用通过使用费和向缔约国政府摊款回收。
- v) **北大西洋高度监视系统基金**，1995年设立，用以根据北大西洋高度监视系统合资联营安排的规定，管理有关的财务往来账目。其运行和维护费用通过向所有飞跃北大西洋的民用航空器征收使用费加以回收。
- vi) **国际航空安全财务机制(IFFAS)基金**，2002年理事会根据大会第A33-10号决议中所载的原则和指南设立，其目的是在国家无法以其他方式提供或取得必要的财务资源时，为其与安全有关的项目提供资金。

c) 收入的认定

i) 分摊的会费

分摊的会费收入属于缔约国应尽的法律义务，按征收摊款当年的收入认定。对分摊会费收取中的延误不预留资金。

ii) 捐款和专用捐款

除非协议中另有规定，这类捐款收入按实收制认定。

iii) 使用费

使用费由联合王国代表服务国政府向在服务区内飞行的商业航空器或私人航空器收取。

iv) 销售出版物

销售出版物的收入按实收制认定。

d) 支出的认定

支出包括在由批准的当年预算供资的财政年度内，支付的已交收货物的货款和已完成服务的服务费，以及因发出订单和签发合同而产生的法定债务金额。货物和服务的未履行法定债务所涉金额没有收到的部分，按未清偿债务之债入账。任何未清偿债务在债务成立的财政年度结束之后12个月至24个月内仍然有效，不再有效后即行注销，贷记入结余中，并作为前一年债务的注销项入账。

本年度的服务费由提供服务的政府提出概算，交理事会批准。在给定年度内，对服务费概算的调整由理事会批准，决算当年入账。

远期承付是指在本一年度将未来期间的资源用于承付而做出的许诺;远期承付不计入当前年度的支出。

e) 外汇交易

在若干种货币间进行了换汇交易。除其他信托基金的相关交易外，年度内进行的交易按交易时有效的联合国业务汇率（UNORE）以美元入账。年底资金余额按12月31日有效的联合国业务汇率用美元表示。其他信托基金的交易按当事方商定的安排换算。

为了管理加元和欧元汇率风险，按预算汇率稳定开支，本组织以远期货币合同形式签订衍生金融工具。合同届期履行时联合国业务汇率与远期购买合同汇率之间的差价作为支出项入账。年终时，由于联合国业务汇率与为对冲避险目的持有的远期合同中商定的汇率之间的差价而产生的任何未变现的盈余或亏损，而此种合同在年终时仍未履行、出售或终止的，一律作为相关衍生产品的资产或是负债入账，其等值金额作为提留的结余呈报。

民航采购服务和管理服务协议采购订单有时用美元以外的其他货币计值。为了限制币值波动的风险，2003年通过了一项对冲避险政策，允许在币值波动可能对财务状况产生重大影响的情况下，在发出订单时即买进承付的货币资金。实际得汇的盈亏情况，按联合国汇率与买汇当日有效的即期汇率之差认定。

f) 实物捐助

本组织账目不记实物捐助，实物捐助的估计价值在关于财务报表的说明中公布。

g) 职员结束服务时和退休后的福利

本组织职员有权根据其雇用条件收受对未用年假之给付金，以及根据其服务年限支付的离职偿金和回国补助金。此外，本组织还为合乎资格的退休人员提供一定的健保福利。根据联合国共同制度的惯例，国际民航组织在其财务账目中尚未承认结束服务后的健康保险费用或职员离开本组织时应给付的其他种离职偿金之债。因此，国际民航组织没有为此种债务设立准备金。这类费用在年度预算中立项，每一财政期内实际发生的费用作为职员离职应予支付当年的支出呈报。

h) 拨款

结转至下一年度的拨款作为提留结余呈报。

i) 非一次性消耗品的购置

非一次性消耗品包括家具、车辆、电脑和其他办公设备，其费用作为费用发生当年的支出开销。非一次性消耗品的定义是购入成本为 1 500美元或以上、使用寿命5年或以上的任何物品。原始成本为500美元或以上被视为敏感的特种物品，不论其使用寿命为何，也归类为非一次性消耗品。

3. 会计政策的变更

2005年，国际民航组织将其使用费收入会计政策从实收制改为应收制，得以更加妥善地呈报财务报表并符合联合国系统会计标准。这一政策追溯适用于2004年，造成2004年财务报表的改报。报表I、报表II和报表V所受影响如下：

增加额	2005	2004
使用费用收入	553	661
累积结余	553	5 097
应收款和预付款	553	5 758

4. 现金和定期存款

2005年12月31日截止，定期存款的平均利率为4.26% (2004年为2.26%)，平均期限为39天 (2004年为35天)。

5. 普通基金从缔约国应收的分摊会费

以下是2005年和2004年12月31日截止的逐年应收分摊会费的概要情况：

年	2005	2004
1982-99	\$ 7 901	\$ 8 620
2000	490	490
2001	517	538
2002	621	640
2003	655	866
2004	<u>677</u>	
先前年度合计	10 861	11 154
本年度	<u>1 669</u>	<u>1 636</u>
应收分摊会费合计	12 530	12 790
周转基金应收预付款	11	10
总计	<u>\$ 12 541</u>	<u>\$ 12 800</u>

6. 应收款和预付款

应收款余额包括：

	<u>2005</u>	<u>2004*</u>
雇员	1 817	1 724
联合国机构	3 178	2 789
使用费	5 629	5 758
其他	<u>5 459</u>	<u>5 823</u>
合计	<u>16 083</u>	<u>16 094</u>

* 改报额——参见说明3。

7. 与非洲民航委员会、欧洲民航会议和拉美民航委员会等地区组织之间应回收和应偿付的费用

国际民航组织为非洲民用航空委员会 (AFCAC)、欧洲民用航空会议(ECAC)和拉丁美洲民用航空委员会(LACAC)提供秘书处服务。有关费用先由普通基金提供，然后从有关地区组织回收开支。

国际民航组织为地区组织代行所有财务往来的应收款和应付款净额如下：

	<u>应收款</u> <u>非洲委员会</u>	<u>拉美委员会</u>	<u>合计</u>	<u>应付款</u> <u>欧洲民航会议</u>
2004年12月31日截止的 应收款(应付款)余额	\$ 1 384	\$ 34	\$ 1 418	\$ (1 026)
加上：2005年已付金额	228	150	378	3 086
减去：2005年已收金额	<u>(524)</u>	<u>(162)</u>	<u>(686)</u>	<u>(3 010)</u>
2005年12月31日截止的 应收款(应付款)余额	\$ <u>1 088</u>	\$ <u>22</u>	\$ <u>1 110</u>	\$ <u>(950)</u>

8. 结余——经常方案

为了将向缔约国的摊款减至最小，大会第A35-22 C (2) 号决议批准从偿还欠款奖励办法账户转拨1 000千美元，用以资助2005年经常方案的部分预算。

9. 避险换汇衍生产品

a) 远期购买货币

2004年,本组织以1.32加元兑1.00美元的平均汇率为2005年至2007年三年期签订了加元远期购买合同，总金额为170 163千加元。2005年收到57 180千加元，实际费用为43 327千美元。从而实现了按预算水平稳定加元相关支出的目标。

2005年，收到3 975千欧元，费用为5 010千美元，以此保护受美元兑欧元波动影响的两个地区办事处的预算。从而实现了按预算水平稳定欧元支出的目标。

属于远期购买合同供资的，支出按远期汇率而非联合国业务汇率反映。2005年远期购买的加元因远期汇率与联合国业务汇率的差价而增收3 839千元(2004年增收6 317千元)。其中，按对远期购买的加元和欧元的使用比率，增收的3 455千元(2004年增收额为5 451千元)反映在经常方案的支出中；增收的384千元(2004年增收额为606千元)则按同样基础反映在行政和业务服务费用基金之中。

2004年和2005年签订的于2006年1月1日至2007年12月3日期间交收的加元和欧元远期购买合同的名义价值分别为：

年度	加元	美元	平均 汇率	欧元	美元	平均 汇率
2006	56 976	43 191	1.32	3 380	4 302	.785
2007	56 007	42 445	1.32	902	1 088	.829
	\$ 112 983	\$ 85 636	1.32	€4 282	\$ 5 390	.794

2005年12月31日截止，按联合国业务汇率加元和欧元的汇率分别为1.17(2004年为1.22)和0.845(2004年为0.7370)。用上述汇率计算持有但未行使的远期合同名义价值，得出未实现的增益10 609元(2004年为10 976元)，账上对此认定为衍生资产，相关金额作为提留结余入账。

b) 为技术合作方案的采购对冲避险而持有的货币

2005年内，总共买进207千欧元，以对冲某些采购订单的汇率风险，其全部余额在2005年12月31日截止时仍处于对冲状况。2005年12月31日截止，另持有以前年度的对冲货币余额411千欧元和368千加元。由于进行了对冲，相关承付款不再会因为币值波动而发生盈亏现象。

10. 实物捐助

a) 经常方案

根据加拿大、埃及、法国、秘鲁、塞内加尔、泰国和墨西哥政府与本组织分别签订的协议，上述各国政府承诺负担位于各该国的办公楼舍的全部或部分租金。加拿大政府还负担总部办公楼的大部分使用和维护费用。这些被视为实物捐助。

按租约或无租约时按估计市值计算，各项实物捐助的估计值如下：

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
加拿大	\$ 11 413	\$ 10 648
埃及	120	113
法国	554	594
秘鲁	41	41
塞内加尔	37	21
泰国	<u>1 082</u>	<u>1 082</u>
	<u>\$ 13 247</u>	<u>\$12 499</u>

墨西哥政府为设在墨西哥城的地区办事处提供一笔现金捐款，帮助支付其租金和水电费。2005年的捐款额达92千美元(2004年为86千美元)。加拿大的捐助中，包括一笔由魁北克政府提供的相当于1 353 千美元的捐助，帮助在贝尔办公塔楼内提供楼层供蒙特利尔总部使用。

b) 其他国际民航组织专有基金

以下是各国为每类基金提供的实物捐助的价值：

	<u>2005</u>	<u>2004</u>
航空保安行动计划	\$ 719	\$ 889
国际民航组织普遍安全监督审计计划基金	\$ 367	\$ 162

11. 结束服务时和退休后的福利

a) 结束服务时的福利

结束服务时的福利包括解雇偿金、回国补助金、个人物品搬迁费、去职旅费和积存假期偿金。2005年12月31日截止，涉及经常方案职员的负债估计额为13 400千美元(2004年12月31日截止为13 700千美元)。对未用年假偿金和解雇偿金的估计额是以过去6年的历史经验为基础提出的。对离职偿金的其他估计额则是根据这种福利的平均历史成本，按专业类职员2005年12月31日截止时实际应享受的待遇计算。本年度的实际支付额为1 391千美元 (2004年为14 33千美元)。

2005年12月31日截止，对AOSC职员应付的结束服务福利金估计额为4 300千美元 (2004年12月31日为4 000千美元)。2005年12月31日截止的年度内，实际支付的金额为40千美元 (2004年为70千美元)。

b) 退休后的福利

对本组织未来可能需要向职员支付的因退休后健康保险而产生的或有债务，采用精算方法确定其价值。未来健保福利(包括健康保险和牙科保险)或有债务的精算价值估计为36 200千美元(2004年为32 400千美元)。这笔债务涵盖了国际民航组织所有的职员。

合格的退休雇员可以享受健康保险福利。本年度经常方案为全体合格退休人员支付了663千美元的健保福利金(2004年为628千美元)。

12. 联合国合办工作人员养恤基金 (UNJSPF) 的参加方

国际民航组织参加了联合国大会为提供退休、死亡、残障及相关福利而设立的联合国合办工作人员养恤基金，为其成员组织。该养恤基金是一项有固定供款的界定福利计划。本组织对UNJSPF基金的财政义务包括按联合国大会确定的比率提供强制性供款，并根据《基金条例》第26条补足其份额内任何由精算确定的资金缺口。这种补缺性支付，必须是在联合国大会根据对评估期内基金精算充足性的评估结果，认定有必要补足资金缺口并且援引了第26条的规定时，始得成为应付之债。到本报告截止时止，联合国大会尚未援引过这条规定。

2005年参加人员和本组织给付UNJSPF基金的缴款额为15 765千美元(2004年为15 310千美元)。

13. 长期租赁的承付款

2005年12月31日截止, 本组织为分担总部楼舍的基本租金和使用及维护费用, 连续11年平均每年承付约3 675千美元(等于4 300千加元), 总承付额为40 425千美元(等于47 300千加元)。

2005年12月31日截止, 本组织签订了付款期为2006年至2009年的未结算设备供应购买合同和设施租赁长期租约, 总承付额231千美元。电话系统、设备和复印机租约项下承付的金额如下:

<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>合计</u>
\$ 92	\$ 84	\$ 35	\$ 20	\$ 231

14. 针对未来财务期间做出的承付

2005年12月31日截止, 联合国开发计划署(UNDP)基金中做出的未来或远期承付而未按应付款计入本年度账目的, 有:

- a) 国际征聘和本国工作人员的合同费: 2 344千美元;和
- b) 厄瓜多尔一个项目的设备费: 1 349千美元

本年度内, 其他技术合作方案项目基金中针对未来财务期间做出了下述承付:

- a) 巴西民航采购服务: 1 842千美元;
- b) 地区(REDDIG)管理服务协议: 694千美元;
- c) 地区(EGNOS)管理服务协议: 268千美元; 和
- d) 泰国管理服务协议: 47千美元。

2005年12月31日截止, 各信托基金和管理服务协议对国际和本国工作人员合同承付额为7 123千美元。

15. 或有负债

目前已就某个技术合作项目向本组织提起了若干项涉及劳动法的法律诉讼。所提出的索赔额约为500千美元。管理层认为, 这类索赔的最后结果尚无定论, 因此, 账目中对此不做记录。这类索赔一旦结案, 将在确定赔偿责任的当年计入账目。

16. 重新分类

在此财务期内, 本组织对财务报表中的账目采用了新的呈报格式。因此, 某些账目往来和余额不再按过去的方式进行归置或分类。对2004年的比照金额进行了重新分类, 以便与2005年采用的报告格式保持一致。

第IV部分：附件（未经审计）

关于国际民航组织专有基金的附件A至附件D

附件A 创收和成本回收账户

1. **空中航行成本回收账户**, 2002年国际民航组织秘书长根据关于与空中航行有关的服务和出版物销售条例第7.2项设立。
2. **航空运输成本回收账户**, 2001年由理事会设立, 以作为与航空运输局向缔约国和其他方面提供具体服务有关的收支来源。
3. **会议和其他设施基金**, 1999年由理事会(C-DEC 157/2号决定)设立, 用以记载与租用会议、车库和餐厅设施有关的收入及其管理、作业和修缮费用。
4. **危险品活动(DAGWOODS)**, 为了实现危险品多式联运的协调统一, 同时承认保持繁复文件方面的工作量, 理事会(C-DEC 166/2号决定)批准使用超额杂项收入资助危险品文件库的开发。为此, 设立了一个特别账户, 用于记录与危险品有关的创收活动, 包括涉及增强DAGWOODS的费用和收入, 以及从研讨会、讲习班或USOAP支助活动中回收的任何费用和收入。
5. **电子出版账户**, 2002年由国际民航组织秘书长根据《财务条例》第7.2项为电子出版物的制作和销售而设立。
6. **语言能力基金**, 2004年秘书长根据《财务条例》第 7.2项设立, 以作为与空中航行局(ANB)向缔约国和其他方面提供具体航空语言能力培训产品和服务有关的收支来源。
7. **语文服务账户**, 针对口译、笔译和印刷服务的提供于2001年由理事会(C-DEC 162/2号决定)设立, 用以管理向其他国际组织、政府机构和国家代表团提供此类服务的相关收入和支出。
8. **国际民航组织安全监督审计特别账户**, 2004年秘书长根据《财务条例》第 7.2 项设立, 以便在用者付费的基础上, 为向缔约国提供监督审计服务取得收入, 提供支出来源。
9. **新闻项目特别账户**, 2002年国际民航组织秘书长根据《财务条例》第 7.2 项设立, 用于记载国际民航组织对外关系和新闻办公室自筹资金活动的往来账目。

附件B 航空保安信托基金

这类基金系指为反映理事会批准航空保安行动计划(ASPA)而在2002年设立的各项专用基金及特别账户/基金, 其中共有应由航空保安信托基金供资的13个项目。ASPA项目相关活动除专用捐款供资外, 也从普通基金供资。

附件C 技术合作支助基金

1. **技术合作局的效率和有效性基金** (报表中原称**技术合作局储备基金**)，理事会第155届会议期间设立，以便将AOSC基金上一年年度结余的一部分资金用于改善技术合作局的效率和有效性。
2. **行政和业务服务费用基金(AOSC基金)**，根据国际民航组织《财务条例》第九条的规定设立。AOSC基金用于满足技术合作方案的行政和业务费用之需。其资金来源主要是向联合国开发计划署(UNDP)、各信托基金和管理服务协议，以及民用航空采购服务基金收取的行政管理费。

附件D 其他

1. **阿拉伯文服务基金**，此为某些缔约国为承担在国际民航组织扩大阿拉伯文服务的部分费用而提供的财务捐助。
2. **中文服务基金**，此为中华人民共和国政府为资助国际民航组织中文股而提供的财务捐助的剩余资金。
3. **爱德华·沃纳奖基金**，设此基金用以支付向对国际民用航空发展做出了卓越贡献的个人或机构颁奖的费用。
4. **法国候补专家计划基金**，1979年根据与法国政府签署的一项提供和资助候补专家的协议，在技术合作专家计划方案项下设立。
5. **国际民航组织空中航行委员会(ANC)桂冠奖基金**，1999年理事会批准了航委会设立的这项空中航行委员会桂冠奖。该奖每两年一次，颁发给通过航委会专家组、研究组、世界性会议或以任何其他适当的方式，对航委会的工作做出了重大贡献的一名个人或一个集体。
6. **意大利初级专业人员基金**，2005年设立，是根据技术合作方案候补专家计划与意大利政府原来签订的一项协议的延续。意大利据此提供一名初级专业人员在国际民航组织任职并提供相关资金。
7. **荷兰候补专家计划**，1999年根据与荷兰政府签署的一项提供和资助候补专家的协议，在技术合作专家计划方案项下设立。
8. **大韩民国初级专业人员基金**，1991年由大韩民国政府关于提供并资助初级专业人员在国际民航组织任职的一项协议设立。

9. **奖励清偿欠款账户**，由大会第A32-27号决议第2决议条款设立，并经大会第33届会议第A33-27号决议确认继续保持这一账户。2005年1月1日生效的第A35-27号决议第3决议条款规定，凡拖欠会费三整年或以上的缔约国所缴纳的会费将保留在一个单独的账户上，以便为航空保安活动以及与航空安全有关和/或加强国际民航组织方案的高效执行有关的新的和未预见的项目的支出提供资金。资金从经常方案的结余中转拨提供。

10. **信息和通信技术(ICT)基金**，2001年由大会第A33-24号决议设立，以促进国际民航组织财务系统的现代化，加强国际民航组织网站建设和档案服务器的整合。

国际民用航空组织
2005年12月31日截止的财政期
创收和成本回收特别账户/基金
收入、支出、资产、负债和基金余额表

(单位: 千美元)

	空中航行成本 回收账户	航空运输成本 回收账户	会议和 其他设施 基金	危险品活动	电子出版账户	语言能力基金	语文服务基金	国际民航组织 安全监督审计 特别账户	新闻项目 特别账户	合计	
										2005	2004
收入和支出											
收入											
捐款	1							34		35	
其他收入											
利息收入		6	15	1	19		1	1	3	46	16
其他			2							2	
设施租金			827							827	327
创收活动收入		288		27	488		273			1 076	837
收入合计	1	294	844	28	507		274	35	3	1 986	1 180
支出											
薪金和一般人事费	13	33	428	31	291		101	8		905	554
一般业务费用			215				134			349	174
差旅费					8	10	1	21		40	67
设备			10		6					16	24
其他			17		45		1			63	49
支出合计	13	33	670	31	350	10	237	29		1 373	868
收支两抵后的净结余(亏空)	(12)	261	174	(3)	157	(10)	37	6	3	613	312
基金余额											
上一年未清偿债务/支出调整额			(18)							(18)	8
期初基金余额	17	160	550		557	18	44	15	83	1 444	1 123
期末基金余额	5	421	706	(3)	714	8	81	21	86	2 039	1 443
资产、负债和基金余额											
资产											
现金和定期存款	5	251	495	88	619	10		21	86	1 575	1 424
应收款											
基金间余额		4			53		4			61	86
应收款		175	282	27	89		142			715	120
资产合计	5	430	777	115	761	10	146	21	86	2 351	1 630
负债											
未清偿债务		9	2	20	2		1			34	1
应付款			7	87	2		4			100	17
基金间余额			62	11	43	2	60			178	169
负债合计		9	71	118	47	2	65			312	187
基金余额											
类别:											
累积结余	5	421	706	(3)	714	8	81	21	86	2 039	1 443
基金余额合计	5	421	706	(3)	714	8	81	21	86	2 039	1 443
基金负债和余额合计	5	430	777	115	761	10	146	21	86	2 351	1 630

国际民用航空组织
2005年12月31日截止的财政期
其他国际民航组织专有基金
收入、支出、资产、负债和基金余额表
(单位: 千美元)

	航空保安行动计划									其他专用航空保安基金				小计	
	专用培训方案	增强型机制	法国 初级专业人员	法国协议专家	韩国专家	荷兰	联合国	美国	小计	意识培训方案	法国协议合作	国家项目	标准化培训方案	2005	2004
收入和支出															
收入															
捐款		3 432							3 432					3 432	3 381
专用捐款			120	107			121	360	708	7	241			956	923
其他收入															
利息收入	22	222	4	3	3	1			255		10	7	13	285	126
杂项收入	90	104							194					194	472
收入合计	112	3 758	124	110	3	1	121	360	4 589	7	251	7	13	4 867	4 902
支出															
薪金和一般人事费	10	2 589	99	248	98		134	223	3 401		50			3 451	2 551
差旅费	12	1 216							1 228	42	192			1 462	1 582
设备		20							20					20	61
其他	35	53						2	90		29			119	233
支出合计	57	3 878	99	248	98		134	225	4 739	42	271			5 052	4 427
收支两抵后的净结余(亏空)	55	(120)	25	(138)	(95)	1	(13)	135	(150)	(35)	(20)	7	13	(185)	475
基金余额															
上一年未清偿债务/支出 调整额	(23)	38							15	7				22	47
与其他基金往来转账额															(10)
期初基金余额	703	6 449	103	194	162	41	12	20	7 684	26	234	198	416	8 558	8 046
期末基金余额	735	6 367	128	56	67	42	(1)	155	7 549	(2)	214	205	429	8 395	8 558
资产、负债和基金余额															
资产															
现金和定期存款	656	7 078	138	76	76	42	19		8 085	4	343	205	428	9 065	9 342
应收款															
基金间余额	84	86						25	195	3	1			199	70
应收款和预付款	2	16						186	204		1		1	206	46
资产合计	742	7 180	138	76	76	42	19	211	8 484	7	345	205	429	9 470	9 458
负债															
未清偿债务	4	161							165	1	8			174	227
应付款	2	257							269					269	10
基金间余额	1	395	10	20	9		20	46	501	8	123			632	663
负债合计	7	813	10	20	9		20	56	935	9	131			1 075	900
基金余额															
类别:															
累积结余	735	6 367	128	56	67	42	(1)	155	7 549	(2)	214	205	429	8 395	8 558
基金余额合计	735	6 367	128	56	67	42	(1)	155	7 549	(2)	214	205	429	8 395	8 558
基金负债和余额合计	742	7 180	138	76	76	42	19	211	8 484	7	345	205	429	9 470	9 458

IV-5

附件 B
(未经审计)

IV-6

附件 C
(未经审计)

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
其他国际民航组织专有基金
收入、支出、资产、负债和基金余额表

(单位: 千美元)

	技术合作支助		合计	
	技术合作局的 效率/有效性 基金	行政和业务 服务费用基金	2005	2004
收入和支出				
收入				
其他收入				
管理费收入		6 196	6 196	5 940
利息收入		142	142	84
杂项收入		815	815	286
收入合计		<u>7 153</u>	<u>7 153</u>	<u>6 310</u>
支出				
薪金和一般人事费		6 276	6 276	5 317
一般业务费用		261	261	45
差旅费		208	208	91
设备				14
其他	26	2	28	382
支出合计	<u>26</u>	<u>6 747</u>	<u>6 773</u>	<u>5 849</u>
收支两抵后的净结余(亏空)	<u>(26)</u>	<u>406</u>	<u>380</u>	<u>461</u>
基金余额				
上一年未清偿债务/支出调整额		12	12	8
与其他基金往来转拨额	139	(139)		
期初基金余额	9	7 669	7 678	7 209
期末基金余额	<u>122</u>	<u>7 948</u>	<u>8 070</u>	<u>7 678</u>
资产、负债和基金余额				
资产				
现金和定期存款		4 913	4 913	5 123
应收款				
基金间余额	122	3 404	3 526	1 324
应收款和预付款		785	785	533
其他资产		1 313	1 313	1 542
资产合计	<u>122</u>	<u>10 415</u>	<u>10 537</u>	<u>8 522</u>
负债				
未清偿债务		50	50	46
应付款		447	447	260
基金间余额		1 929	1 929	510
其他贷记余额和预留额		41	41	28
负债合计		<u>2 467</u>	<u>2 467</u>	<u>844</u>
基金余额				
类别:				
累积结余	122	5 948	6 070	5 678
提留结余		2 000	2 000	2 000
基金余额合计	<u>122</u>	<u>7 948</u>	<u>8 070</u>	<u>7 678</u>
基金负债和余额合计	<u>122</u>	<u>10 415</u>	<u>10 537</u>	<u>8 522</u>

国际民用航空组织

2005年12月31日截止的财政期
其他国际民航组织专有基金——其他
收入、支出、资产、负债和基金余额表
(单位：千美元)

	阿拉伯文 服务基金	中文 服务基金	爱德华·沃纳奖 基金	法国 候补专家 计划	民航组织 航委会 桂冠奖基金	意大利 初级专业人员 基金	荷兰 候补专家 计划	大韩民国 初级专业人员 基金	清偿欠款 奖励办法	信息和通信技术 (ICT)基金	合计	
											2005	2004
收入和支出												
收入												
捐款						111					111	
专用捐款			4	143	2						149	283
其他收入												
利息收入	1	2	1				1		86	72	163	80
收入合计	1	2	5	143	2	111	1		86	72	423	363
支出												
薪金和一般人事费		12		100		11	24		173	114	434	604
一般业务费用									263	3	266	132
差旅费										52	52	50
行政管理费						1	3				4	8
设备									24	2	26	329
其他				1			1				2	14
支出合计		12		101		12	28		460	171	784	1 137
收支两抵后的净结余(亏空)	1	(10)	5	42	2	99	(27)		(374)	(99)	(361)	(774)
基金余额												
与其他基金往来转拨额									(377)		(377)	914
退还捐款								(11)			(11)	(308)
期初基金余额	13	41	8	19	3		33	6	3 322	2 342	5 787	5 955
期末基金余额	14	31	13	61	5	99	6	(5)	2 571	2 243	5 038	(774)
资产、负债和基金余额												
资产												
现金和定期存款	14	60	13	70	5	111	9		2 679	2 232	5 193	6 327
应收款									72	13	85	33
基金间余额									7	5	12	15
应收款和预付款												
资产合计	14	60	13	70	5	111	9		2 758	2 250	5 290	6 375
负债												
未清偿债务									12	3	15	416
应付款		7							137		149	1
基金间余额		22		9		12	3	5	38	4	88	171
负债合计		29		9		12	3	5	187	7	252	588
基金余额												
类别：												
累积结余	14	31	13	61	5	99	6	(5)	2 228	2 243	4 695	3 984
提留结余									343		343	1 803
基金余额合计	14	31	13	61	5	99	6	(5)	2 571	2 243	5 038	5 787
基金负债和余额合计	14	60	13	70	5	111	9		2 758	2 250	5 290	6 375

2005年
经常方案普通基金
按主要方案和预算汇率的拨款和支出表
(单位: 千美元)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	批准拨款额	从上一年结转额	增加拨款额	主要方案间 转拨额	延期至2006年	调整后的 拨款额合计	按预算汇率的 支出	2005年12月31日截止 的未承付余额
	(A35-22号决议 和04/106号 国家级信件)	(C 173/9号、 C175/13号决定)	(C 176/14号决定)	(财务条例5.10)	(财务条例 5.6) (C 176/14号决定)			
主要方案						(1)+(2)+(3)+(4)+(5)	(6) - (7)	
I. 一般政策和指导	1 082	50			(145)	987	986	1
II. 空中航行	9 024	53	400	200	(707)	8 970	8 955	15
III. 航空运输	5 325	46	60	(50)	(535)	4 846	4 846	
IV. 法律	1 163			60	(260)	963	963	
V. 地区方案和其他方案	16 966	12			(1 937)	15 041	15 029	12
VI. 行政支助	25 262			(130)	(1 229)	23 903	23 903	
VII. 财务、对外关系/新闻 及方案评估、审计和 管理审查	3 840	140		(80)	(457)	3 443	3 439	4
VIII. 普遍安全监督 审计计划	2 007	1 677			(1 130)	2 554	2 554	
	64 669	1 978	460		(6 400)	60 707	60 675	32
杂项收入	<u>5 162</u>						<u>6 306</u>	

注:

加元支出按1.32加元兑1.00美元的预算汇率反映。

2005年
会议支出表 (*)
(单位: 千美元)

	(1) 地点	(2) 预算	(3) 支出
主要方案 I —— 一般政策和指导			
大会第35届会议			1
主要方案 II —— 空中航行		71	
专家组会议:			
- 飞行机组执照颁发和培训专家组第2次会议	蒙特利尔		5
- 超障专家组第14次会议	蒙特利尔		1
- 运行数据链专家组第1次会议	蒙特利尔		5
- 危险品专家组第20次会议	蒙特利尔		4
主要方案 III —— 航空运输		147	
航空保安专家组:			
- 航空保安专家组第17次会议	蒙特利尔		6
机读旅行证件技术咨询组第16次会议**	蒙特利尔		
讲习班/研讨会:			
- 机场和航路设施管理讲习班, 曼谷	曼谷		8
- 预测和经济规划讲习班, 利马	利马		10
- 机场和航路设施管理讲习班, 特立尼达	特立尼达和多巴哥		9
- 联合 AT 讲习班	蒙特利尔		1
- 机场和航路设施管理讲习班, 开罗	开罗		8
- 地区航空统计讲习班第45次会议	巴黎		5
地区交通预测组会议:			
- 加勒比/南美交通预测组会议	利马		4
主要方案 IV —— 法律		178	
1952年《罗马公约》现代化特别小组第1次会议	蒙特利尔		9
1952年《罗马公约》现代化特别小组第2次会议**	蒙特利尔		0
理事会排放收费法律问题特别小组第1次会议	蒙特利尔		6
主要方案 V —— 地区方案和其他方案		413	
非印地区规划实施组			
- 非洲-印度洋地区规划实施组第15次会议	内罗毕		38
欧洲空中航行规划组			
- 欧洲空中航行规划组第47次会议	巴黎		7
- 气象组第15次会议**	巴黎		0
亚太地区规划实施组			
- 亚太航行规划实施组第16次会议	曼谷		8
加勒比/南美规划实施组			
- 航空通信组第5次会议	墨西哥		5
- 航空保安/COMM第4次会议	蒙特哥贝		6
- ATM/CNS分组第4次会议和CNS/COM第4次会议	墨西哥		7
- 加勒比/南美组第13次会议和ASB第6次会议	智利圣地亚哥		24
- 航空情报服务和航图分组第9次会议	多米尼加共和国		3
- AERMET分组第7次会议	墨西哥		5
中东地区规划实施组			
- CNS/MET分组第7次会议	开罗		9
北大西洋系统规划组			
- 北大西洋SPG第41次会议	巴黎		1
- 北大西洋ATMG第25次会议	布雷斯特		1
- 北大西洋SMW会议	布雷斯特		1
- 北大西洋EFG第10次会议	香港		1
- 北大西洋IMG第26次会议	法兰克福		3
- 航行计划TF第3次会议	普雷斯蒂克		1
- 北大西洋FIG第12次会议	博多		4
- 方案协调组第32次会议	里斯本		5
- 北大西洋FIG第13次会议	圣玛丽亚		3
- 方案协调组第33次会议**	巴黎		0
- 北大西洋IMG第27次会议 EFG第11次会议	渥太华		4

(*) 加元支出按1.32加元兑1.00美元的预算汇率反映。

(**) 支出总额不足1000美元的会议用零表示并见于表底同一行。

国际民用航空组织

第 V 部分：外部审计员关于审计国际民用航空组织 2005 年 12 月 31 日截止的财政期财务报表给大会的报告

外部审计员关于审计
国际民用航空组织
2005年12月31日截止的财政期财务报表
给大会的报告

目 录

	段落
要点	
前言	1
审计范围	4
核账审计结果	9
2005年效绩审计形成的意见	
人力资源管理——考绩报告制度	24
财务信息系统现代化的后续工作	88
致谢	97

要 点

财务报表和审计意见	<p>1. 对 2005 年财务报表的审计意见是在无保留的情况下签发的。</p> <p>2. 2005 年 11 月，联合国会计标准工作组决定通过国际公共部门会计标准（IPSAS），作为联合国系统的正式会计标准。这些标准将在 2010 年前执行。国际民航组织已决定在 2008 前适用这些标准。同期，贵组织还计划实施新的财务系统。同时执行这两项艰巨的目标，可能会使无法达到这两项任务的预期结果的风险增加。</p>
ICT的运行	<p>3. 今年的审计发现，虽然信息和通信技术科（ICT）对整个组织至关重要，但是，多年来，国际民航组织未能表现出改进信息技术的管理的坚定承诺。我们担心，如果没有适当干预，ICT 的运行效率不够高，既不足以支持当前的财务系统，也不能够支持建议的新系统。此外，我们注意到，ICT 的运行分散化，使国际民航组织无法充分加强对 ICT 的管理和适当利用其资源。</p>
不符合联合国系统 会计标准	<p>4. 2006 年 1 月，贵组织的会议和办公室事务科（COS）对国际民航组织总部的财务进行了清点。清点之后，COS 和财务处做出了努力，调整数据库，并纠正所查出的差错。因此，我们能够认定关于物品数量和位置的数据库资料是可靠的。然而，我们关于现有实物价值的审计发现，其实际费用与数据库中的信息不一致。总的来说，所发现的不一致之处数量之多，使我们得出结论，在目前情形下，无法认定物品的价值。因此，贵组织仍然不符合联合国系统会计标准关于公布的要求。</p>
考绩报告过程	<p>5. 我们在审计中发现，我们所审查的个人考绩报告中所含的信息较差。此外，我们注意到，国际民航组织的考绩制度不被看作是一项重要的管理工具，用以承认职员对于贵组织工作的贡献，激励职员改进其业绩，或者处理业绩方面的问题。考绩制度也没有与实现国际民航组织的目标挂钩。</p> <p>6. 国际民航组织管理层认识到有必要改变考绩制度，以回应职员问卷调查，应对新的业务规划进程所带来的变化。已成立了一个业绩管理委员会，负责审查当前的情况并提出变革建议。</p> <p>7. 鉴于我们审计的结果，我们强烈敦促理事会和国际民航组织管理层支持振兴考绩制度的举措，使其成为一项保持与职员的对话和着重于实现组织成果的有益方法。</p>

财务信息系统的现代化

8. 2005年,财务系统现代化项目指导小组得到授权,寻求与另一个联合国组织建立联盟,以便共享系统实施经验和能力。项目组访问了各个联合国组织,但2006年4月,出于各种原因,国际民航组织决定推迟建立这一联盟。此外,两个联合国组织所提议的支持比原来预期的要少。鉴于这些发展情况,秘书处决定采用在出访过程中学到的经验教训,制定一项企划案,并向理事会提交数种备选方法。管理层告诉我们,企划案,除其他外,将确定项目的规模及其适当的管理结构,并提出必要的资金要求。

9. 根据大会第A35-32号决议,我们认定:贵组织将2005年用于财务及其相关系统现代化的171 256美元的开支计入信息和通信技术基金,是适当的。

前 言

1. 本报告中载有国际民用航空组织（ICAO）外部审计员对贵组织进行审计的结果。

2. 本报告中的各项意见和建议，来源于我们对该组织财务报表的审计，对其账目往来守法性的审计，以及对某些方案和活动的效绩审计。

3. 本报告及审计意见用英文撰写。审计版本为国际民航组织财务报表的英文版本。

审计范围

本年度核账审计范围

4. 本次审计的范围，根据国际民航组织《财务条例》第十三条及其附件中适用于外部审计的其他职权范围加以确定。

5. 本次审计按联合国、联合国专门机构和国际原子能机构外部审计员委员会通用审计标准进行，并遵循了有关审计的各项国际标准。这些标准要求我们在审计规划和实施中，合理认定财务报表中是否存在重大的误报情况。审计的内容包括通过核账对财务报表中支持各项金额和公开资料的证据进行审查。也包括对所适用的会计原则和管理层做出的重要估算进行评估，并对财务报表的总体格式做出评价。

6. 本次审计的范围没有受到任何限制，而且我们获得了我们认为必要的所有资料 and 解释。

7. 审计不是为了查明而且通常也不查明与负有管理责任的人员有关的所有事项。因此，本报告只包括在审计过程中我们所注意到的管理体制事项。

本年度效绩审计范围

8. 本年度效绩审计包括对考绩制度进行评价，以确定该制度是否达到其目的，是否对贵组织的战略目标和业务计划提供了支持。我们也对上次关于财务信息系统现代化的审计进行了后续。

核账审计结果

2005年财务报表审计
意见中无保留

9. 2005年12月31日截止的财务报表由秘书长根据国际民航组织《财务条例》第12.4款提交我们进行审计。我们无保留地签发了对2005年财务报表的审计意见。审计员的报告将于理事会建议大会最终批准贵组织的财务报表之后签发。

	<p>10. 在此报告中，我们通报了对适用联合国系统会计标准（UNSAS）所用的会计原则，执行这些原则的统一性，以及财务报表、包括有关公布内容的完整性等问题做出的判断。现将意见综述如下：</p>
<p>非一次性消耗品的公布没有遵守联合国系统会计标准</p>	<p>a) 贵组织没有遵守联合国系统会计标准（UNSAS）关于在财务报表的说明中公布非一次性消耗品的价值的要求。我们的审计发现，由于在确定非一次性消耗品的价值的过程中存在薄弱环节，以致无法认定各物品的总价值。在下文“内部监控存在重大薄弱环节”中，对这些薄弱环节做了阐述。</p>
<p>国际民航组织已开始简化其财务报表</p>	<p>b) 2004 年，我们建议国际民航组织对简化财务报表、说明和会计原则进行一次审查并做出变更。审查的目标在于做出简明扼要的公布和提供重要的资料，以满足大多数使用者的共同需要。我们对贵组织制定的工作计划和管理层为实现这一目标而做出的承诺感到满意。作为其工作计划的一部分，国际民航组织对财务报表的格式做出了重大变更。如关于财务报表的说明 3 所解释的，关于使用费的会计原则也做了追溯性的变更。总体而言，我们对财务报表的改进感到满意。</p>
<p>未经调整的审计差异按净值算不大</p>	<p>11. 在正常的审计过程中，可能发生我们断定会单独地或整体地影响一个实体的财务报告过程的调整。在今年的审计中，未经调整的审计差异按净值算不大，并与管理层做了讨论。</p>
<p>与管理层之间没有分歧</p>	<p>12. 我们有责任报告与管理层之间在审计、会计或公布事项上存在的、可能单独地或整体地对财务报表或审计报告有重要意义的任何分歧意见。我们还有义务报告我们是否已经圆满解决任何分歧意见。在此，没有应予报告的此类事项。</p>
<p>我们没有发现任何涉及欺诈和非法行为的事项</p>	<p>13. 我们还必须报告涉及高级管理层的欺诈和非法行为，以及（不论是高级管理层或是其他雇员做出的）使财务报表中做出非枝节性误述的欺诈和非法行为。我们强调，为确保有序地、高效地开展贵组织的业务而建立监控环境和保持各项政策及程序是管理层的责任。管理层在确定为防止和发现欺诈而实施哪些内部监控措施时，应考虑由于欺诈行为而导致财务报表可能被实质性误述的风险。根据国际审计标准#240，我们在审计过程中考虑了欺诈或是错误，如果够大的话，能够影响我们对财务报表的意见的可能性。通过我们的审计程序，没有发现任何与应提请身居管理要津者注意的欺诈和/或错误有关的事项。</p>
<p>我们同意管理层的判断和会计估算</p>	<p>14. 编制财务报表需要使用会计估算。某些估算特别敏感，因为它们对财务报表意义重大，而且未来的事态可能与管理层的预期会有很大的不同。最重要的估算涉及到未清偿债务、当年的估计服务费用和结束服务时和退休后的福利。在考虑这些估算的合理性时，我们审查了作为依据的工作文件和其他文证，进行了重新计算，适当时与外部方面交换了意见，并根据情况执行了其他必要的检验和程序。我们同意管理层的判断，认为其与相关的证据是吻合的。</p>

内部监控存在重大薄弱环节

15. 我们可以向管理层提出关于其他变更的书面建议，以改善现行内部会计监控措施，或财务和报告习惯。但根据我们惯常的做法，先将最重要的意见和建议报告如下。

16. 2005 年 11 月，联合国会计标准工作组决定通过国际公共部门会计标准（IPSAS），作为联合国系统的正式会计标准。这些标准将在 2010 年前执行。国际民航组织决定早日适用这些标准，意欲在 2008 前采纳。同期，贵组织计划实施新的财务系统。同时执行这两项艰巨的目标，可能会使无法达到这两项任务的预期结果的风险增加。

17. 采用新的财务系统和适用新的会计标准意味着财务处业务的根本变化。财务处已经面临繁重工作量的挑战，我们担心这些变化可能会使情况恶化。

18. 国际民航组织已经颁发一份工作文件（C-WP/12657），阐述这些变化对会计制度和费用的影响。如果 IPSAS 经理事会批准，我们建议秘书处向财务委员会提交一份关于人力资源因素的研究报告（如所需要的新的能力、培训需求、预计的工作量、以及雇员的熟悉适应过程）。贵组织应与有关人员协商，并制定详细的行动计划，查明与实施这些改变有关的主要风险，以及处理风险的步骤。此外，国际民航组织应分配适当资源，确保尽可能无缝隙地实施新的会计标准和财务系统。

国际民航组织应改善对非一次性消耗品的清点管控

19. 2004 年，我们建议贵组织对非一次性消耗品做出准确的清点，以便改善其管理并与联合国系统会计标准保持一致。2005 年，国际民航组织未对非一次性消耗品做出准确的清点，因此仍然不符合联合国系统会计标准。

20. 以下是今年我们关于对非一次性消耗品的清点管控的主要意见：

a) 2006 年 3 月，经秘书长批准，发布了关于管理非一次性消耗品（NEP）的新的指导原则。国际民航组织要采取的下一个步骤是，确保各局和地区办事处的职员得到适当培训，这样，他们可以统一适用新的程序和保持物品数据库。

b) 会议和办公室事务科（COS）对国际民航组织总部的财物进行了清点。根据我们的建议，2006 年 1 月由一个外部单位实施了清点工作。在短时间内完成了清产核资，从而减少了由于物品移动而产生的差错。从 1 月至 4 月，COS 调整了非一次性消耗品数据库，并对查出的不一致之处采取了后续行动。COS 和财务处做出了努力，纠正所查出的差错。我们能够认定关于物品数量和位置的数据库资料是可靠的。

- c) 在去年的审计报告中，我们对登记的物品没有说明价值和/或信息不全的情况发表了意见。COS 和财务处做出了努力，以填写遗缺的信息。然而，对以往历年录入的信息未加以复审，也未录入今年的经更新的数据库中。我们关于现有实物价值的审计发现，其实际费用与数据库中的信息不一致。此外，在把加元换算为美元时，未使用当时的联合国业务汇率，致使对非一次性消耗品的价值估算过高。总的来说，所发现的不一致之处数量之多，使我们得出结论，在目前情形下，无法认定物品的价值。
- d) 去年，我们建议，COS 应制定对录入信息加以核证的程序，对物品的移动进行核对调整，并及时更新信息，以保持数据库的准确性。COS 确实制定了程序，对物品的移动、注销和购置进行核对调整。我们对贵组织在此方面所做的工作感到满意。

21. 我们确认 COS 为制定适当的内部管控措施所做的努力，职员也为保持物品数据库的正确性做出了持续努力。我们建议贵组织审查录入数据库中的价值，并采用核证程序检测任何差错。此种程序将最终使国际民航组织与联合国系统会计标准保持一致，并为适用新的会计标准打下基础。

国际民航组织应加强对 ICT 运行的监控

22. 信息系统管理是内部监控的重要组成部分，因为它直接影响到所产生的财务信息的质量。因此，我们评估了国际民航组织使用的信息和通信技术（ICT）框架是否能为其财务运行提供适当支持。我们特别审查了 IT 资源的战略和规划、管理层的变革、信息安全、业务持续性和业务监督。

贵组织在制定和传达适当程序和做法方面取得了有限的进展

- a) 在过去的审计中，国际民航组织评估和审计办公室报告了贵组织 ICT 框架的内部监控方面存在重大的薄弱环节。今年，我们的审计发现，贵组织在制定适当程序和做法以保护资产和确保数据完整性方面取得了有限的进展。

改进信息技术管理需要高级管理层的坚定承诺。

- b) 虽然管理层了解内部监控存在问题，但多年来，国际民航组织未能表现出改进信息技术管理的坚定承诺。我们担心 ICT 运行的效率不够高，不足以支持当前的财务系统，而且如果没有适当干预，将不能够支持建议的新系统。此外，我们注意到，随着 ICT 运行的分散化，国际民航组织倾向于寻求外包解决办法，而不是加强对 ICT 的管理和适当利用其自己的资源。
- c) ICT 运行分散化的挑战之一是对整个 IT 业务和系统保持全局总揽。这样，一个组织就能从对 IT 的投资中获取最大化的收益，更好地协调所需要的资源。

ICT 总体计划没有涉及与信息安全和潜在的恶意攻击有关的风险

没有共同标准，也没有职责分工

国际民航组织应建立适当的信息安全框架

- d) 我们曾指望国际民航组织将根据体系结构、市场上的现有技术、所需资源、优先事项、以及对风险和脆弱环节的评估，制定出涵盖整个组织范围的 ICT 运行战略计划。我们的审计发现，国际民航组织已经为 IT 运行制定了战略计划。ICT 利益悠关者首次聚集在一起制定全局战略和行动计划。我们发现，首次做出了努力对现有的所有系统进行清点。这是个漫长的过程，ICT 科认识到有很多应用程序在使用而他们全然不知。然而，ICT 总体计划没有考虑与信息安全和潜在的恶意攻击有关的风险。因此，国际民航组织预期的结果会受到无法预见的后果的影响。
- e) ICT 运行分散化的另一个挑战是，在如何传达和适用共同标准方面存在困难。最大的困难之一是如何管理程序更改，以把服务中断、擅自更改和差错减至最低。
- f) 我们注意到，ICT 科和局内系统的分析员都在管理程序更改。我们的审计发现，他们没有职责分工，也没有使用共同标准。因此，程序员的文件记录和测试水准因人而异，导致擅自更改和丧失团体知识的风险。
- g) 我们的访谈还揭示，ICT 科和各局缺乏协调的步骤，造成一些项目的实施被延误。由于每个程序的改变可能影响到整个网络的运行、硬件承受力、而且可能需要 ICT 科提供支持，贵组织迫切需要对系统的任何改变进行协调。
- h) 适当的信息安全框架是保护信息、防止擅自使用、公布、更改、损坏或丢失的主要工具。国际民航组织是一个国际组织，使用许多顾问和合伙人来实现其目标，并依赖因特网进行通信和开展业务。因此，我们期望国际民航组织有一个坚实的信息安全框架，其中包括宣教方案、一名信息安全官员和适当的标准及政策。
- i) 我们注意到，国际民航组织没有信息安全官员，信息安全任务由多名雇员承担。至于政策和标准，ICT 科在内联网上发出告示，采用了所建议的联合国信息安全措施。然而，我们发现，那些措施只得到部分实施，而且没有人对这些措施的符合情况进行监测。
- j) 另外，国际民航组织雇员和合伙人似乎对信息安全措施缺乏意识。对于一个雇用顾问、而且信息保护对其很关键的组织来说，有一个宣教方案是至关重要的。我们担心，不适当的信息安全框架会增加未经授权获取信息的风险。最终，未经授权获取信息可能导致信息或资产丢失、或敏感信息被透露。

国际民航组织应该有一个适当的ICT运行恢复计划来支持应急计划

- k) 2005年，贵组织通过了一项应急反应计划。然而，没有业务持续计划或ICT运行恢复计划来支持应急反应计划。因此，贵组织的业务运行岌岌可危，可能受到任何服务中断的严重影响。
- l) 最后，我们期望国际民航组织有一个坚实的监测方案，因为ICT运行分散在贵组织各处。我们的审计发现，监测工作做得很少，因为ICT所有雇员都忙于其日常工作。管理层表示，资源有限，而这里所讨论的多数监控措施将需要更多的人力和投资。
- m) 国际民航组织未制定任何ICT运行效绩标准，如能力水平、正常运行和回应时间。几乎没有承诺来监测内部监控措施、评估其有效性和定期就此做出报告。对ICT运行没有适当监测，可能导致需求积压、用户恼怒、对系统缺乏信任和信心、以及发生情况无人察觉而使系统损坏。

国际民航组织应得到高级管理人员的坚定承诺，采用行业最佳做法，以使资源得到更好的利用

23. 总之，我们担心ICT运行不能充分支持贵组织的需要。国际民航组织应通过采用行业最佳做法，调整其ICT运行，以适应变化的环境。

- a) 作为起点，ICT利益攸关者应获得理事会的坚定承诺，更新ICT运行，并把它视为整个组织的基本组成部分，而不仅仅是一个科或局的问题。
- b) 国际民航组织应参照联合检查组的报告《管理联合国系统各组织的信息：管理信息系统》，以帮助实施适当的信息技术管理。报告对良好的IT管理的基础做了解释。
- c) 此外，国际民航组织应更好地利用其ICT委员会，对贵组织应采用什么标准及如何遵循达成共同理解。ICT委员会应讨论和批准国际民航组织决定在不久的将来将采用的所有措施。修改应呈报秘书长最后批准。这将建立起一个问责制结构，加强贵组织的管理结构。
- d) 最后，国际民航组织可以研究联合国秘书处关于使用信息技术的各种出版物，从中受益。多年来，联合国秘书处已经出版了良好措施的指导原则和行政指示，国际民航组织应予采用。

2005年效绩审计形成的意见

人力资源管理 考绩报告过程

24. 此项审计的目的是评估国际民航组织考绩制度在实现其既定目标方面的程度（见表1），以及该制度与贵组织的战略目标和业务计划的衔接程度和为其提供支持的程度。

25. 作为审计的一部分，我们审查了关于考绩过程的雇员调查数据和意见，包括功绩奖。我们对人事处的考绩报告（PARs）信息系统的可靠性进行了审计，对 14% 的雇员档案进行了抽样审查，这些档案代表了所有级别、局和填写考绩报告的各种原因。我们与贵组织负责修改现行考绩过程的业绩管理委员会的成员进行了访谈。我们还与部门管理人员和雇员进行了访谈，了解他们关于考绩过程的经验。

26. 我们审查了联合国联合检查组发布的题为“联合国系统注重成果的管理”的文件。该文件包含一个关于业绩管理的章节，并提出了让联合国各组织采用的一系列基准。我们审查了国际公务员制度委员会（ICSC）关于专业及以上级别职员按业绩计薪和宽幅工资的试验项目的资料，我们还查阅了 ICSC 最近公布的年度报告。

27. 最后，我们对贵组织在实施我们于 2003 年对人力资源管理尤其是人力资源规划进行审计后提出的建议方面所取得的进展发表了意见。

意 见

关于长远人力资源规划的工作正在进行中

28. 2003 年，我们注意到，缺乏关于职员胜任能力的资料是健康的人力资源管理的主要障碍。我们建议秘书处对职员胜任能力形成共同理解，以评估国际民航组织是否具备为实现其目标所需要的适当知识和技能。

人事处要求各局局长、地区办事处主任和主管对直至 2013 年的人员配置需求做出预测

29. 2005 年夏季，继提出关于人力资源管理框架的文件（C-WP/12418 号文件）后，秘书长要求所有雇员填写雇员技能简况表，以更新有关他们的语言、教育和就业情况的资料。据人事处介绍，采取了后续行动，通过交谈或审查雇员档案对剩余的档案进行了更新。正在对雇员简况进行初步分析。

人事处聘用了承包人来协助贵组织拟定胜任能力概况

30. 如人力资源战略（C-WP/12557 号文件）所述，作为第二个步骤，人事处处长要求各局局长、地区办事处主任和主管对直至 2013 年（另两个三年期之后）所需要的职员数量、技能水平和胜任能力做出预测。由于这项工作证明对各局局长颇具挑战性，人事处聘用了承包人来协助拟定技能/胜任能力概况，并分别与各局长和主管一道来完成这项任务。

历时十年之后，对考绩过程进行评估是及时的。建立了一个业绩管理委员会审查现行制度。

31. 国际民航组织于 1996 年开始采用现行考绩制度，并于 1999 年对之进行了审查。在开始采用这一制度时，在总部和地区办事处进行了大量培训。但是，随着时间的推移，新雇员和新主管陆续到来，他们未在制度的目的或表格的使用方面经过培训。在最近的雇员调查结束后，成立了一个业绩管理委员会，以审查现行制度并就变革提出建议。

迄今为止，考绩过程尚未与国际民航组织的业务计划相联系。

32. 此外，国际民航组织正在定夺更严谨的战略和业务计划，使之具备明确的效绩指标和预计产出与成果。在大多数组织中，业绩管理系统是与业务计划相联系的，联合检查组对此制定了一系列基准，以期在联合国各组织中实现有成效的基于成果的管理。迄今为止，国际民航组织还没有这样做。

考绩基于雇员任用的周年日期。

33. 国际民航组织的现行考绩过程基于雇员任用至其职位的周年日期，要在这一日期之前每年填写考绩报告（PAR）。这一制度提议雇员和主管在审查期开始时制定目标。对照9项核心能力的清单对每名雇员进行评估。

34. 在雇员周年日期之前三个月，人事处将考绩报告发给雇员的主管。雇员对照既定目标评估其业绩，由第一级主管提出意见，为每项目标和每项能力评级，并给出总分。报告还包括一个栏目，用于填写培训建议。由第二级主管人员对报告进行审查，雇员可要求与其会谈。虽然报告不是一项正式要求，但在考虑某一雇员的晋升时，人事处会努力获得一份最新的考绩报告。

35. 国际民航组织的考绩报告有一系列目的，人事规定PI/12.4条概述如下：“业绩评价的目的，在于通过主管的反馈以及通过自我分析，协助工作人员改进或维持其自身业绩表现，以此对贵组织的工作做出最有成效的贡献。业绩评价同时还是贵组织就工作人员状况做出决定的依据。”考绩报告的目的载于方框1。

方框1 考绩报告的目的

- 对工作人员的服务提供客观和全面的分析，并对其能力和潜力做出现实评价；
- 获得批准、推延或不同意等级内级次递升和颁发奖励方面的建议；
- 续延或转换任命；和
- 确任试用期的完成令人满意。

来源：国际民航组织工作人员规定。

大多数雇员对现行考绩过程不满意。

36. 国际民航组织于2005年进行了一项雇员调查。如题为《人力资源战略》的C-WP/12557号文件所述，调查所涵盖的许多方面都得到了积极的评级，65%的答卷人表示他们对工作满意，90%的人表示国际民航组织是一个工作的好地方，97%的人承诺对国际民航组织的成功做出贡献。但是，考绩过程和有关的奖励是国际民航组织雇员非常不满意的方面。在答复的雇员中，只有26%的人对现行制度满意。不足一半（45%）的人表示他们的业绩是对照查明的目标和目的评估的。一半的人认为他们的业绩评级公平和准确地反映了他们的实际业绩。只有38%的人认为有充分的程序能在必要时使业绩评级得到重新考虑。重要的是，应注意到有近三分之一的答卷人对上述各点保持中立。

37. 还向雇员提供了机会，就调查涵盖的每一方面提出额外意见。我们按雇员的类别（专业类或一般事务类）和服务年限对约126人提供的额外答复进行了分析。

主要关切是，有些雇员认为参加考绩过程没有价值。

38. 主要关切是，在提出了意见的雇员中，有四分之一的人认为参加考绩过程没有价值。他们说这是浪费时间，没有为其工作情况带来任何真正的反馈，如果不填写考绩报告也不会有任何后果。第二项关切是，他们感到主管在做考绩报告时态度有偏颇，考绩报告不公正，或没有得到审查。第三，在就考绩制度提供了额外意见的126名雇员中有14%的人指出，他们从未或几乎未填写过考绩报告。一般事务类工作人员特别抱怨缺乏回报（没有加薪，也没有可能晋升），并认为很难制定或拥有目标。我们注意到服务时间长的雇员（服务期超过11年的）对这一制度更为不满。

39. 作为审查的一部分，我们评估了制度数据库中所载的资料是否有效，对照雇员的档案资料对其进行了测试。我们认为人事处的制度所提供的数据是有效和可靠的。

考绩报告的填报率和及时性差。

40. 过去三年中，考绩报告的填报率持续下降。2006年2月在我们对工作进行审计时，总部2005年的交回率仅为38%，而2004年为45%，2003年为49%。我们注意到，2006年4月迟交的考绩报告将2005年的交回率提高到45%。地区办事处的填报率高得多，所以如果将其与总部的合并，则提高了贵组织的总体填报率。

各局局长和管理人员未得到关于其责任领域填报率的定期报告。

41. 我们的访谈显示，各局局长和管理人员未得到关于其责任领域填报率的定期报告。虽然人事处为了评估和及时回收表格的原因，每年向高级管理层提供关于填报率的总体报告，却未按局和科进行细分。但是，人事处告诉我们，这一资料是现成的，可应要求提供给各位局长。

由于考绩报告的到期日不同，因此更难跟踪和报告填报情况。

42. 由于考绩报告的到期日不同（雇员的任用周年日期不同），因此更难跟踪和报告填报情况。但是，我们认为，向各局局长和高级管理小组提供更多的定期报告供其讨论，可使管理层采取更多的跟进行动。

2005年，在试用期快结束的雇员中，只有25%填写并交存了考绩报告。

43. 特别令人关切的是，试用期快结束的雇员报告交回率差——2005年填写并交存考绩报告的仅有25%（2004年为70%，2003年为80%）。任用到期须延续的雇员（有或没有按级加薪）的交回率占一半略强（2005年为52%，2004年为61%，2003年为61.5%）。

交回的及时性也非常差，在预期填写日期之前交回的不足6%。

44. 交回的及时性也极差，在雇员周年日期即预期填写日之前交回的不足6%。我们注意到，未及时交回考绩报告时，人事处将向主管发一封电子邮件，力求通过电子邮件确认该雇员应按级加薪或延续合同。

45. 如一名管理人员不同意按级加薪、想解除试用期雇员或不延续合同，则要求其提前通知此种行动。如果通知不充分，人事处几乎别无选择，只能加薪和/或延续。在审查档案时，我们注意到一个案例，管理人员不同意按级加薪，但被告知，根据工作人员规定103.2(3)，所给通知不充分。

如果不做考绩报告，雇员或主管似乎不会有任何后果。

46. 根据审查档案、访谈和雇员调查的结果，我们关切地注意到，如果不做考绩报告，雇员或主管所面临的后果似乎十分有限。

处长和局长一级不包括在考绩过程中。

47. 我们注意到，根据国际民航组织的政策和一位前任秘书长所做的特别决定，处长和局长一级的雇员不包括在考绩过程中。由于雇员往往以高级管理人员为榜样，因此，将高级管理层排除在考绩过程之外会不会向贵组织的其他人发出一个强烈信号，即这一过程不重要，对此我们感到关切。

对考绩报告的审查揭示出一系列严重的问题。

48. 我们审查了约103份雇员档案（2005年发出的考绩报告的14%），以评估考绩报告所载资料的质量。我们审查了试用期在2005年结束的所有雇员的档案，然后为完成一份考绩报告而随机抽取了一些考绩报告作为范例。这一范例涉及所有局和所有类别与级别。

就个人考绩提供的资料差。

49. 我们发现就个人考绩提供的资料差。如联检组关于基于成果的管理的报告所述，卓有成效的目标是 SMART 的目标；即具体——所要达到的目标是明确的；可衡量——有业绩指标说明什么是可接受的成绩；可达到——能够完成；现实——能够在分配的资源内完成；和有时限——有完成的最后日期。

目标不是S.M.A.R.T

50. 我们发现，在所审查的档案中，大多数目标说明十分模糊。目标声明的样本载于方框 2。

方框2 专业类（P）和一般事务类（GS）雇员的目标说明

雇员级别	目标说明
P	继续提高工作量；继续协助考试、培训和提供咨询意见
P	提供指导；参加会议
P	改进对电子邮件的使用
P	遵守国际民航组织关于专业人员行为的规定；以更高的标准完成所有任务；进一步提高服务质量
P	保持工作质量；保持X*的产出；保持团队精神
GS	高质量地完成工作；遵守时限；尽量推进工作
GS	提供协助；提供支持；保持档案和联络名单的现时性

（注：删除了具体内容以隐去个人身份）

与任何组织目标或活动几乎或完全没有关联

51. 虽然有些专业类工作人员更为具体地提及了其实际工作，但在我们所查阅的大多数考绩报告中，如果不去看封面页，这里列出了局的名称或他们所从事的具体工作，我们就不能确定他们在组织的哪个部门工作。我们期望找到他们所做工作的一些详细和具体的情况，以及对工作质量和该名工作人员对贵组织有效性的贡献的意见。但是，填写内容却与任何组织目标或活动几乎或完全没有关联。这一点在一般事务类工作人员尤其明显。他们在雇员调查和一些访谈中表示难以每年制定新目标。但是，人事处告诉我们，实施国际民航组织的业务计划能解决这一问题。

52. 还缺乏可衡量的业绩指标。“改进”这样的用词就会引起疑问，从什么改进到什么；认为在一些具体领域每年都可改进是否现实？如果不参照可接受的最低标准和可达到的最高预期标准，任何评估都是主管臆断。由于提供的详细或具体情况太少，我们不能判断目标是否现实或可达到。

53. 最后，大多数目标没有时限。只为达到目标给出了很少的具体日期。大多数情况下，对时间的说明是“不断”或“持续”，这更多地是与工作任务相联系。

胜任能力评估也有限。

54. 贵组织的考绩报告还就一套9项的核心胜任能力对雇员进行评级：工作知识；工作质量；工作数量；工作习惯；人际关系；沟通技能；语言技能；国际观念；组织和领导才能（如适用）。国际公务员制度委员会（ICSC）将胜任能力定义为“技能、品德和与成功履行工作直接相关的行为的总称。核心胜任能力为技能、品德和对一个组织所有工作人员而言认为重要的行为，无论其职责或级别如何。对于某些具体职业，核心胜任能力由与相应工作领域有关的业务能力补充”。

国际民航组织已认识到，全面评估现有工作人员的胜任能力，并查明今后所需要的能力是人力资源规划的一个关键步骤。

55. 如上所述，国际民航组织已认识到，全面评估现有工作人员的胜任能力，并查明今后所需要的能力是人力资源规划的一个关键步骤——即查明现有的和所需要的之间的差距。但是，在大多数能力模型中，为一个组织不同级别定义了不同层次的预期业绩，也定义了什么构成低、中和高层次的业绩。例如，对P-4级的预期沟通技能类型可包括为理事会撰写复杂的文件或制定指导材料，而对GS-6级的预期为精确无误地起草备忘录或信函，两者之间有很大的区别。

56. 在开始采用考绩报告时，对各项能力所涵盖的内容有一些定义，不过未按级别划分。但在现行表格上，对于这些类别的含义却几乎没有任何解释。没有按级别进行区分，也没有任何指导，说明什么构成在这些领域中优秀、可接受和差的表现。改善对于可观察的预期行为表现层次的说明，将协助主管进行更适当和一致的评级，减少偏颇。通过考绩过程对现有工作人员的能力进行更有成效的评估，也将有助于各局局长查明差距并配置所缺少的人员弥合这一差距。

评级强烈地偏向最高评估类别。

57. 雇员对达到各项目标的情况及其胜任能力的评述各不相同，但通常非常简短——例如“达到”。主管的评语也同样简短——通常的用词为“同意”、“良”或“优”。对大多数目标的达到程度和能力的评级为4分（优，最高分），只有几个3分，但是却没有提供任何情况，说明这一评级是如何决定的。我们预期“良”的业绩是正常标准，即对雇员的预期业绩。对于比良高的评级，我们希望看到具体的理由，但是在所审查的考绩报告中没看到为任何评级给出的理由。

58. 我们注意到，雇员调查中提出的一项主要抱怨是主管偏颇，并觉得有些主管评级比另外一些更严厉。但是我们在审查档案时却没发现多少佐证，因为最常见的评级为总分4分。我们所看到的少数几个3分（良），似乎招致了雇员方面的强烈负面反映。与雇员和主管的访谈表明，任何低于4分的评级都被认为是负面的。大多数主管表示，他们给4分是因为给3分会使人太难过，雇员会非常不高兴。方框3中载有过去三年评级的细分情况。

59. 我们还是没看到向高级管理层或各局提供了关于工作人员评级分布情况的总体报告。也没有发现任何证据，说明在各科或各局讨论过评级机制，以及如何运用这一机制以确保解释的一致性。

方框3：考绩报告评级的分布情况

考绩年份	评定为1分的% (不令人满意)	评定为2分的% (需要改进)	评定为3分的% (良)	评定为4分的% (优)
2003	0	0.70	28.80	70.50
2004	0	1.25	19.00	76.00
2005	0	0.80	23.80	75.40

来源：国际民航组织数据库和外部审计员摘要

60. 我们特别关切地注意到处于试用期的雇员没有任何书面目标。

61. 在国际民航组织和整个联合国系统，管理人员和雇员清楚地表明很难处理表现差的人，并解雇不适合岗位的人，尤其是如果他们永久或终身任用雇员。因此，试用期或使用定期任用就很重要，以适当地评估雇员并确保只有合适的候选人得到留任或任用至永久职位上（方框4概要说明了定期和试用期任用的一些特征）。由于其聘用的性质，国际民航组织更会有机会有利地利用这些期限。

需要对试用期雇员和定期雇员进行严格管理，因为这是解除证明不具备必要技能的人员的最容易的时候。

62. 试用的目的在于评估人员配置的决定是否正确，雇员是否与贵组织“相宜”。需要对试用期雇员和定期雇员进行严格管理，因为这是解除证明不具备必要技能的人员的最容易的时候。因此，对处于试用期和续延期的人员着重进行管理会对贵组织更有利。管理业绩不完全令人满意的人仍然是不容易的，因为贵组织必须指出雇员的问题并给其改进的机会。否则，贵组织就可能招致向国际民航组织联合申诉咨询委员会投诉，甚至告到联合国行政法庭。

表4 定期和试用期任用的某些特征

类别	初始任期	试用期	逐步转为永久合同
一般事务类	终身制一年定期任用	六个月	三年之后，有资格考虑转为永久合同，但也可继续作为可延续的定期任用。为了转换为永久合同，必须经永久任用咨询委员会审查并经秘书长批准。
	一年或以下临时任用	六个月	有资格续延为定期合同。
专业类	非终身制三年定期任用	一年	将初始合同续延为两年定期合同；此后可获终身制两年定期合同；最后，有资格获得永久任用。为了从非终身制定期任用转换为终身制定期任用，再从终身制定期任用转换为永久任用，雇员必须经终身制和任用咨询委员会审查并经秘书长批准。

来源：工作人员规则

业绩问题似乎是在考绩报告过程之外处理的。

63. 在我们审查档案的过程中，我们确实看到了业绩问题似乎得到纠正的案例，但是在考绩报告过程之外处理的。在其中一例情况下，第一次业绩评级给职员打了2分（需要改进），但是由于没有及时提交考绩报告，该职员的试用期得到延长。档案中的若干份备忘录都交给了职员，详细阐明了其业绩的具体问题，但是随后的两份考绩报告都给该名职员打了3分（良好），而其主管在所有目标和能力方面都写了“良好”的评语，虽然备忘录指出存在某些问题。这就表明，业绩评估过程只不过是一纸文章，而并未看作是管理业绩的一项工具。该名职员辞职了，而不是被解雇或者不予延长其任期。

考绩报告中没有记载培训需要。

64. 我们注意到其他两个案例，档案中的部门间备忘录指出有关职员存在业绩问题而不应留用，但是在一例情况下档案中没有考绩报告，而至于另一名职员，却被评为3分。两名职员都继续留任。最后又有一个案例引起我们的注意，该名职员的业绩评估相对较好，其总分为3分，但有一封信函指出不应该续延该职员的合同，信函且载有一些否定考绩的意见。我们不清楚该名职员是否知道这些负面意见。一种好的业绩管理制度让职员意识到任何存在的问题，并且在公布这些意见之前向职员提供改进的机会。

65. 最后，虽然在考绩报告上列有一处，用于指出培训需要，但是我们发现其所用甚少。也许这是因为职员和主管都充分意识到国际民航组织的培训资金短缺，因此认为没有必要填写这一节。我们获悉，这一节的信息原来都是汇编起来转交给负责培训的官员。但是，由于划拨给培训的资金如此捉襟见肘，因此所能采取的行动也就少之又少。如果要切实有效地实施振兴考绩制度的计划，就需要为培训提供

适当的预算。

国际公务员制度委员会出现的新的发展情况可能会使国际民航组织面临巨大的薪资压力，如果国际民航组织没有建立更为严格的业绩管理制度的话。

66. 国际公务员制度委员会（ICSC）目前正在使用专业级别工作人员的宽幅工资制度，进行一项按业绩计薪的试验方案。ICSC将“按业绩计薪”界定为“一种直接与个人、小组或组织的业绩挂钩的财务报酬或可以从财务上衡量的报酬的通用概念，其形式为基本工资或现金奖励制度...这些工具旨在将个人的基本工资增长与其个人成果相联系，通常通过考绩机制和业绩评级做到这一点”。ICSC将宽幅工资制度界定为“一种为奖励个人业绩和贡献提供更大程度的灵活性的方法。该术语描述了用一个单一的、更广泛的级别水平（称为“幅”）来把若干个级别水平合并而取而代。宽幅制度的特征是，它具有数量有限的较宽的幅度或范围，在各个幅度之间有较强的工资重叠”。

67. ICSC制定了在采用按业绩计薪制度之前所必须具备的一系列基本参数。其中两个原则最为重要：

- 一个组织必须具备为行政当局和工作人员所接受的可信和可靠的考绩制度。
- 一个可信的制度必须能够提供量和质方面的数据，并且能够评估各不相同的业绩，尤其是当与薪资挂钩时。

68. 在试验项目中，考绩过程纳入了一系列因素。第一和最为重要的是，目标必须与一个组织的业务计划挂钩。第二，胜任能力评估十分重要，因为职员将会由于掌握了新的能力并在工作中予以发挥而涨工资。第三，用户的反馈意见是决定薪资的意见投入之一。有时这包括同行评价的成分，通常是360度全方位同行评价的形式。360度全方位评价通常是让主管、同事及其下属工作人员以匿名方式按照规定的问题给该名职员评级。然而，对于许多试验机构而言，决定客户究竟是谁则是一项挑战。

国际民航组织并不符合ICSC试验项目的基本参数和要求。

69. 目前，国际民航组织并不符合试验项目的基本参数和要求。首先，职员的问卷调查数据、考绩报告的低填报率、对档案的审查以及我们的面谈都明确表明，现行制度不被看作是可以信赖的。第二，缺乏量和质方面的数据。第三，目前并没有将目标与贵组织的业务计划相挂钩。第四，虽然目前对能力进行评级，但是，关于其能力的表现方式以及有关业绩水平的具体情况资料却无处可查。最后，国际民航组织现行制度没有任何形式的用户反馈意见，包括内部同行评估。

70. 目前，ICSC试验建议是，按照宽幅工资制度将局级和处级官员纳入同一幅度，将P3至P5级官员纳入另一幅度，将P1和P2级官员纳入第三个幅度。虽然这仅仅是一项试验项目，在做出任何决定之前将试验三年，但是其对国际民航组织的影响将是深远的。

如果没有一个强有力而可信的业绩管理制度，那么国际民航组织就无法为不同的职员确定不同的薪资上涨幅度，并捍卫这些决定。

71. 如果没有一个强有力而可信的业绩管理制度，那么国际民航组织就无法为不同的职员确定不同的薪资上涨幅度，并捍卫这些决定。如果没有一个强有力的制度，那么薪资预算的压力（目前已占国际民航组织预算总额的84%）可能会显著加重。国际民航组织有5名局长和大约17名处长。还有55名P3级、149名P4级和47名P5级官员。如果所有较低级别官员都可以升到新的宽幅制度的最高级别，那么对薪资预算的影响将是非常大的。

将国际民航组织与联合检查组的有关衡量尺度相比照。

72. 联合检查组在其关于联合国系统注重成果的管理的报告中，为联合国组织制定了一系列衡量尺度。与业绩管理制度相挂钩的整套衡量尺度载于C-WP/12514号工作文件，提交给了理事会。我们针对国际民航组织的现行做法，审查了那些衡量尺度，并且注意到国际民航组织存在某些重大差距，例如：

- 现行的考绩制度没有和业务计划挂钩；业绩管理制度没有向工作人员澄清和传达贵组织的目标，也没有将组织目标与个人业绩要求联系起来。
- 管理人员的胜任能力没有得到评估，因为高级主管并不参加考绩制度；而其他工作人员填写考绩报告的比率较低，评估意见也是草率几笔，没有为其他主管人员提供依据。
- 各主管人员评估方法的一致性令人关注。
- 考绩结果没有被用作人事部门采取适当行动的依据，特别是作为职业发展的依据。
- 考绩制度没有确定和处理工作人员的发展需要问题，或者确定和处理长期表现不良的问题。

73. 一个采用基于结果的管理方法的组织必须要依靠合为一体的监测和报告结构，以提供其所需的信息，来管理其活动并衡量实现所述成果期望的情况。

正在展开具有明确的目标和关键业绩指标的新的业务规划进程。

74. C-WP/12573号工作文件指出，2004年，国际民航组织启动了业务计划的制定，以帮助贵组织成为以结果为导向、以绩效为基础的组织。业务计划还将采纳新的工作方法，以确保对国际民航组织的有限资源的有效而谨慎的使用。业务计划连同战略目标一起，应该为将各项战略、活动、资金和时间框架统一起来的报告框架奠定基础，以确保改进监测和评估结果。此外，2005年10月，各局和各地区办事处都启动了各自运作计划的制定。这些运作计划应该源于贵组织的总体业务计划并为该计划提供支持，以实现各局和各地区办事处的以业绩为基础的问责制框架。

国际民航组织计划将业务计划与战略目标一起使用，以便将贵组织的各个领域连为一体，并将包容各个工作人员的目标和业绩计划。

75. 此外，C-WP/12573号文件还指出：“国际民航组织计划将业务计划与战略目标一起使用，以便将贵组织的各个领域连为一体，并将包容各个工作人员的目标和业绩计划。这样一来，全体工作人员将能够看到其各自的努力怎样有助于实现贵组织的目标。为了实现这一点，战略目标就需要成为持续进行的工作人员管理的组成部分，而工作人员业绩计划的目标就需要明确体现，个人努力和业绩怎样符合业务计划及其总体战略目标”。

76. 业务计划是一项持续进行的举措，定于下一个三年期开始时予以全面实施。在我们进行审计之时，秘书处正在为业务计划所包含的每一项战略目标制定关键业绩指标。

77. 我们在此次审计过程中约见的主管人员谈到，实施业务计划将是国际民航组织业务做法的一个重大转变。鉴于为这个项目所投入的努力，以及我们在面谈过程中所听到的意见，我们认识到确实有在贵组织进行这些变革的意愿。然而这将需要改变组织文化。

国际民航组织将需要向职员提供有关业务计划的适当培训和举办介绍会。

78. 为了确保职员在每日工作中理解并且采纳新的结构，国际民航组织将需要提供适当的培训和举办介绍会。此外，需要对考绩制度进行调整，以支持新的运作方式。我们预期将需要某些时间来将个人目标与组织目标连为一体。

79. 国际民航组织管理层认识到有必要改变考绩制度，以回应职员问卷调查，并应对新的业务规划进程所带来的变化。

业绩管理委员会正在致力于改善考绩制度。

80. 国际民航组织管理层成立了一个业绩管理委员会，由管理层和职工协会所任命的职员组成，负责审查当前的情况并提出变革建议。

我们对于全体委员致力于进行变革和改善制度的决心印象深刻。

81. 我们和该委员会的全体委员都举行了面谈。我们对于他们致力于进行变革和改善制度的决心印象深刻。他们对于其他联合国组织的情况也做了研究，并且提出要将其移植到国际民航组织的文化中去。

我们强烈敦促理事会和国际民航组织管理层支持振兴考绩制度的举措。

82. 在本报告编写之际，委员会尚未完成其工作。委员会起草了所拟议的业绩和胜任能力强化报告（PACE）的主要内容（用以取代当前的考绩报告）。我们同意其大部分建议。我们强烈敦促理事会和国际民航组织管理层支持振兴考绩制度的举措，使其成为一项保持与职员的对话和着重于实现组织成果的有益方法。我们注意到，该委员会高度强调使用这一工具，来帮助职员发展其能力并将职员的目标与业务计划挂钩。然而我们注意到，发展能力也将需要资金。国际民航组织的培训预算仍然远远低于联合国系统建议的占薪资预算2%的水平。重要之处在于，除非培训预算得到充分增加，否则不要提高对培训的期望值。

83. 需要高级管理层在这一领域表现出领导能力。他们应该参加这一制度。他们需要显示出对这一进程的具体承诺，从而为职员做出表率。

结 论

84. 目前，国际民航组织的考绩制度不被看作是一项重要的、用以承认职员对于贵组织工作的贡献，激励职员改进其业绩，或者处理业绩方面的问题的管理工具。考绩制度也没有与实现国际民航组织的战略目标挂钩。

85. 这种情况就反映在考绩报告的填报率较低、如不填报也不承担任何后果，填报的报告中所含的真正的业绩资料寥寥无几，而与我们面谈的许多人对于这些问题是否能够得到解决都缺乏信心。

86. 由于国际民航组织预算的84%都用于支付薪资，因此显而易见的是，贵组织的关键资源就是其人员。如果国际民航组织希望获得其投资的最大回报，它就需要严肃管理其职员的业绩。

建 议

87. 我们已经向秘书处提出下列建议：

- a. 改变文化，以使业绩管理被看作是一种通过表彰优秀表现和处理有待改进之处来激励职员的方法。应该使管理层/主管人员负责业绩管理。征求职员对其考绩的意见投入，但是确保完成考绩则是管理层的责任所在。
 - 必须使所有职员，包括高级管理人员，都参加业绩审评。业绩管理委员会也建议了这一点。这就需要修改国际民航组织服务守则，并需要得到国际民航组织理事会的批准。
 - 为现有职员提供关于业务计划和新的业绩管理制度的培训，并且为新的职员和主管拟定指导。
 - 如果对于发展胜任能力和培训日益重视，则为其提供适当的预算。
 - 向各局局长定期报告考绩报告填报率和总体评级，以便于其管理这一进程。向高级管理层定期报告总体业绩。
 - 要求各局局长确保各局的考绩方法协调一致。
- b. 修改考绩报告表格。
 - 要求列出职员所做贡献的具体细节，并与业务计划和国际民航组织战略目标挂钩。
 - 重新设计和界定评级表。如果业绩评为超出或低于标准，则要求做出明确的说明。
 - 修饰核心胜任能力的定义，以明确规定对贵组织每个级别所期待的行

为水准，并且确定何为“达到”和“超过”期待的行为。

- 改变考绩周期，从职员的到任周年日期改为一个全体统一的日期，以便与财务年度及业务计划的更新和审查时间相吻合。这也是业绩管理委员会所起草的业绩和胜任能力强化（PACE）报告中提议的主要内容之一。
- c. 将重点放在试用期续延和任期续延。对这一阶段善加管理是至关重要的。如果职员的业绩是无法接受的，则必须通知该职员并且给予其改进的机会。但是如果改进很少或毫无改进，则应该终止该名职员的合同。
- d. 继续致力于编制胜任能力概述，以便支持健全的人力资源规划，以及在考绩过程中根据表现来对胜任能力进行评估。

财务信息系统现代化的后续工作

引 言

在今天的审计中，我们评估了贵组织执行建议的进展程度。

88. 2001年4月和2003年，我们报告并后续跟踪了国际民航组织将其财务信息系统现代化的需要。在今天的审计中，我们对先前提出的建议进行了后续审查，评估了贵组织执行建议的进展程度。

89. 根据大会第A35-32号决议，我们还象2004年一样，审计了贵组织2005年在财务及其相关系统的现代化方面产生的支出的适当性。

90. 在进行审计时，我们约见了参与现代化项目的各有关局的局长、管理人员和工作人员。我们审查了有关这一项目的各种报告、会议记录、帐目往来和文件。

意 见

将171 256美元的支出计入信息和通信技术基金是适当的。

91. 根据大会第A35-32号决议，我们认定：贵组织将2005年用于财务及其相关系统现代化的171 256美元的支出计入信息和通信技术基金，是适当的。

92. 在2004年的报告中，我们鼓励贵组织完成与其他联合国组织的协商，确定一个适当的解决办法，并确保所需的资金能够到位，以便顺利实施财务信息系统。

秘书处决定采用在出访过程中学到的经验教训，制定一项企划案，并向理事会提交各种备选方法。

93. 2005年，项目指导小组得到授权，寻求与另一个联合国组织建立联盟，以便共享系统实施经验和能力。2006年4月，出于各种原因，国际民航组织决定推迟建立这一联盟。此外，两个联合国组织所提议的支持比原来预期的要少。鉴于这些发展情况，秘书处决定采用在出访过程中学到的经验教训，制定一项企划案，并向理事会提交数种备选方法。管理层告诉我们，企划案，除其他外，将确定项目的

规模及其适当的管理结构，并提出必要的资金要求。

94. 下面列出了贵组织在过去一年所采取的主要行动，这些行动使得管理人员认定需要制定企划案：

- 负责项目监督和指导的领导小组共举行了 5 次会议。
- 项目小组完成了与各个联合国组织（包括联合国教科文组织和国际海事组织）的协商并且评估了各种不同的备选方法。在出访期间，项目小组采用了评估表格，其评估标准包括各种题目，例如软件的适当性及其规模，应用程序维护的便利性、信息技术的支持和维护、风险评估以及是否能够满足主要的功能要求等。
- 项目小组向高级管理层提交了其评估结果。
- 2005 年期间，秘书处一个小组三次前往联合国教科文组织，讨论并评估是否可以通过与教科文组织建立伙伴关系，来解决国际民航组织的系统需要。
- 秘书长批准了领导小组提出的探索与教科文组织建立伙伴关系的建议。
- 2006 年 2 月，教科文组织访问了国际民航组织。在我们进行审计之际，尚未确定与教科文组织的任何伙伴关系。
- 国际民航组织继续寻求与另一个联合国组织建立伙伴关系的可能性，并于 2006 年 4 月重访国际海事组织。

结 论

95. 我们认为，国际民航组织应该受益于探索性出访过程中所学到的经验教训。然而，我们强调指出解决本报告核帐审计一节所提及的薄弱环节和挑战的重要性。这些事项涉及财务处（第16至18段）和信息和通信技术科（第22至23段），可能会对财务系统项目的每个阶段都产生不利影响，包括费用超额、时间延误，以及对需求和要求评估不当等。不仅要在采购和实施阶段，而且还要在持续进行的系统维护阶段，都要将所有这些要素考虑进去。

96. 然而，秘书处应该确保其制定的企划案对项目阶段和成本做出详细的描述，其中包括下列内容：

- 选择适当的信息系统开发框架和标准，在整个项目过程中都要予以使用。
- 项目的问责制和报告结构。
- 项目的每个阶段的决策过程和关键的里程碑。
- 评估潜在的外包候选人的标准（如果尚未确定），以及对选定的候选人的活动进行管理和控制的拟议结构。

致 谢

97. 我们向秘书长及其下属官员、工作人员就其合作与协助谨致谢忱。

加拿大审计长
国际民航组织外部审计员
希拉·弗雷泽（特许会计师协会会员）

加拿大蒙特利尔
2006年5月12日

第 VI 部分：秘书长对外部审计员的报告的回应

1. 根据大会第 28 届会议做出的决定，理事会在其报告中包括了秘书长为回应外部审计员报告中的各项实质性建议而意图采取的行动。本部分提出了秘书长针对第 2 号增编所载外部审计员 2005 年的报告所发表的评论和设想的行动。

2. 下述评论按与外部审计员的报告相同的顺序陈述。

3. 核账审计结果（第 9 段至 23 段）

3.1 第 9 段——赞赏地注意到外部审计员在无保留的情况下签发了对财务报表的审计意见。

3.2 第 10 a) 段——关于以财务报表一项说明的方式公布非一次性消耗品（NEP）的账目，以符合联合国系统会计标准（UNSAS）的问题，外部审计员前些年曾报告过。随着国际公共部门会计标准（IPSAS）的逐步采用，对非一次性消耗品的会计处理今后会有所不同。对其将必须作资本化处理（在资产负债表上作为固定资产呈报）并在账目中做折旧记录。在 2007 年之前完成实施新的一体化财务系统，包括一个固定资产单元，这将有利于非一次性消耗品的记账和估价。

3.2.1 外部审计员的报告第 19 段至 21 段进一步详述了非一次性消耗品的公布问题，秘书长对此的评论见于下文第 3.6 段。

3.3 第 10 b) 段——注意到外部审计员对制定工作计划和改变财务报表呈报方式的正面评论。

3.4 第 11 段至第 14 段——满意地注意到了外部审计员关于审计差异不大、与管理层之间没有分歧、没有发现任何涉及欺诈和错误的事项，以及同意管理层对会计估算的判断等项审计结果。

3.5 第 16 段至第 18 段——外部审计员的评议是中肯和符合实际的。联合国各组织必须在 2010 年前实施国际公共部门会计标准。由于国际民航组织以后的预算周期将分别始于 2008 年和 2011 年，考虑到协调统一实际结果与预算资源的必要性，于处在三年期中间的 2010 年采用国际公共部门会计标准将会给国际民航组织造成困难。而拖至 2011 年采行又不符合联合国系统行政首长协调会的建议。

3.5.1 在 2007 年年底完成新财务系统的实施后，为了提高效率，国际公共部门会计标准的各项要求将会纳入到新的应用程序中去。所涉的三大举措（即：推行基于效果的预算做法，采用国际公共部门会计标准和实施新的财务系统）是互相关联的，因此必须于 2008 年 1 月 1 日全部实施到位，才能确保实现妥当和有效的一体化。

3.5.2 至于第 17 段，财务处认识到其工作量已不堪重负，而这些额外的举措将需要配置更加适当的资源。秘书长同意外部审计员第 18 段中的建议。

3.6 第 19 段至第 21 段——2005 年采取了若干行动，如实物清点所有库存物品并附加条形码等。本

组织还颁布发行了新的库存物品管控程序手册（非一次性消耗品的管理）。

3.6.1 第 20 a) 段——在总部和各地区办事处颁布发行了新的程序手册（非一次性消耗品的管理）。总部负责库存物品的一般事务人员被派出参加了专门的课程。

3.6.2 第 20 b) 段——同意。

3.6.3 第 20 c) 段——同意需要做工作，对数据库的最近版本进行审查和更新。费用和输入数据库的相关数据之间的差异将予以更正；今后将采用联合国业务汇率来估算非一次性消耗品的价值。

3.6.4 第 20 d) 段——同意。

3.6.5 第 21 段——同意。将采取措施，审查输入数据库的价值，并采用鉴证程序，以发现任何潜在的错误。

3.7 第 22 段至第 23 段——同意信息和通信技术（ICT）在国际民航组织应该在分散化的环境下进行运作。迄今得以通过 ICT 技术小组的非正式会议来协调本组织这方面的活动。在 ICT 管理委员会（ICT/MC）的指导下，2004 年制定了本组织 ICT 总体计划，2005 年大部份实现了硬件和软件的标准化并将于 2006 年全部完成。但是，鉴于预算压力，为了实现最优的效率，信息技术资源必须以更加统合的方式加以利用。

3.7.1 经决定，将统一调配本组织所有的资源，包括统一排定 ICT 的优先，以便根据业务计划的规定，通过实施基于效果的预算（RBB）实现本组织的各项战略目标。在这方面，ICT 必须作为一个统一体进行运作，以免造成本组织内部各种独立系统的扩散。经决定，ICT 的管理、制度和支助将作为一个单位运作。实现 ICT 整合的工作业已开始。

3.7.2 第 22 a) 段——保护国际民航组织的资产，确保数据的完好性，这对国际民航组织是至关重要的。目前正在现有资源范围内尽一切努力，制定和通报适当的程序和做法。

3.7.3 第 22 b) 和 c) 段——同意。高级管理小组（SMG）成员将讨论本组织 ICT 运行的统一管理方法和制度，并就此提出建议。

3.7.4 第 22 d) 段——同意。将制定分析评估计划，以克服信息技术运行中的弱点。

3.7.5 第 22 e) 和 f) 段——正在制定共同标准，并在总结实施新的标准工作站及 ICT 总体计划的经验教训基础上取得了进展。

3.7.6 第 22 g) 段——同意。通过 ICT 技术小组来协调系统的变化。但是，高级管理层正在考虑对信息技术的协调采取更加集中的做法。

3.7.7 第 22 h) 段——在现有资源范围内，正在制定适当的保安框架。已经认识到，在信息技术科内需要设立一名全职的保安官员。

3.7.8 第 22 i) 段——同意。见上文 h) 段。

3.7.9 第 22 j) 和 k) 段——同意。信息和通信技术科已经实施了新的保护措施，包括改良型不间断电源 (UPS)，大功能直流电单位，并安装了柴油发电机，避免因电气故障或停电影响电脑机房。也同意需要制定 ICT 运行恢复计划，为应急响应计划提供支持。

3.7.10 第 22 l) 和 m) 段——同意。将制定 ICT 运行效绩标准。需要为监测方案配置更多的资源。

3.7.11 第 23 段——将考虑联检组关于信息技术管理制度新方法的建议。ICT 管理委员会将讨论和批准国际民航组织近期内需要实行的做法。

3.7.12 第 23 d) 段——定期查阅联合国秘书处关于使用信息技术的出版物。此外，信息和通信技术科科长还出席定期举行的联合国系统信息技术会议。

4. 2005 年效绩审计形成的意见

4.1 人力资源管理考绩报告制度

(第 24 段至 87 段)

4.1.1 报告符合事实，反映了国际民航组织业绩管理做法的现状。应该指出与此有关的是，联合国共同制度内普遍存在对绩效管理的高度不满。事实上，绩效管理被视为联合国人力资源管理 (HRM) 框架中最薄弱的环节。有鉴如此，一些联合国组织目前正在进行试验项目，以检验一个新的业绩管理制度。国际民航组织在密切跟踪这方面的发展，并将随时向理事会通报为支持这类发展需要进行的任何相应的变革。

4.1.2 无论机构间层面上正在采取哪些行动，国际民航组织对业绩管理制度目前的状况是非常重视的，而且认识到了在试验项目结果出来之前对其进行改造的重要性。因此，对这一事项予以最高的优先。

4.1.3 在外部审计员审查之前，国际民航组织已经主动采取步骤，对其业绩管理制度进行了审查。2005 年进行的保密性职员调查非常有用，揭示了业绩管理系统中亟待处理的成分。为此，建立了一个由管理层和职员代表组成的业绩管理委员会 (PMC)，目前正对现行业绩管理制度积极地进行审查，以便对其提出改善建议。因此，外部审计员对国际民航组织的业绩管理进行审查，其时机选择可谓是恰如其分，因为其中的建议有助于再次强化职员调查的结果，可以立即交由业绩管理委员会审议并采取必要的行动。

4.1.4 外部审计员的报告遗漏了一点，它没有提到必须对现有的人力资源信息系统进行升级，并须在人力配置上提供必要的支援，以改善考绩制度的管理，施行外部审计员和业绩管理委员会建议的改进措施。

4.1.5 第 41 段——可以根据要求，从人事处数据库制作按科/局划分的交回率详细报告。为了提高交回率，协助对未交回考绩报告的后续工作，目前正在做出安排，从 2006 年 5 月起将定期向负责完成考绩报告填报工作的管理人员提出这种报告。

4.1.5.1 应该指出，必须具备一个有效的人力资源信息系统，以最大程度地使用信息技术发出填报考绩报告的要求、监测交回率和发布评级等。目前人事处的数据库只能做基本的报告，如发出日期、应交回日期、收到日期、给予的评级，以及室/局发布评级等。为了进一步改进这方面的工作，必须对人力资源信息系统实行升级。还必须指出，业绩管理委员会建议实现考绩报告的自动化，使管理人员和职员得以在线进行填报。同时，也在设想与胜任能力框架（核心和管理能力及具体职业的业务能力等）的自动链接。为了实施这些建议，将需要更新和增强目前的人力资源信息系统，并确保人事处能够得到全时的信息技术支持。

4.1.6 第 42 段——已充分认识到考绩报告由于各人周年日期的不同（皆以聘任或晋升周年日期为准），其后续工作存在困难。业绩管理委员会已经讨论过这个问题，目前建议改按日历年确定填报和审查考绩报告的年度周期，而这一点与外部审计员的建议是类似的。

4.1.7 第 43 段——关于续延合同，虽然可能曾有过例外，但目前的做法是在收到了考绩报告之后才进行合同的续延。因此，续延合同较之按级加薪，实行的措施较为严格。

4.1.8 第 46 段——如果不完成考绩报告的填报，对于职员和主管都是有后果的。例如，如果不提交考绩报告，对续延任用的处理即行中止。正在接受任用和升级委员会考察的职员，其保密档案中也必须具有当期的考绩报告。

4.1.9 第 51 段——帮助管理人员和职员填写具体而且可以衡量的目标，这一必要性已得到充分承认，并正通过国际民航组织业绩管理制度的内部审查加以处理。本组织正在计划举办业绩管理讲习班，这期间将讲授如何填写具体而且可以衡量的目标的问题。本组织还计划制作光盘或网上培训工具，帮助管理人员和工作人员填报考绩报告和填写业务目标。这将能确保不断地向工作人员和管理人员提供协助和指导，而不仅仅局限于讲习班之类一次性的培训活动。

4.1.10 第 52 段——关于缺乏衡量指标的问题，一旦业务计划的全部细节，包括各科/职员为支持战略目标的实现而必须履行的关键任务得到最后确定之后，主要业绩指标和衡量指标就会形成。业绩管理委员会也在探讨如何将衡量指标纳入考绩制度的方式。

4.1.11 第 54 段至 56 段——这几段提供的关于胜任能力的信息非常及时，因为本组织目前会同业绩管理委员会，正在研究联合国组织内部使用的胜任能力框架，以便确定各项核心、管理和业务能力，并将其与考绩制度联系起来。其目的，是要确立一种对本组织有意义而又能为评价和进一步发展工作人员能力提供客观标准的胜任能力框架。目前正与业绩管理委员会研究各种能力模型，以便确定何为国际民航组织的最佳做法。

4.1.12 第 57 段至 59 段——注意到了这几段中所说的给予评级缺乏理由，以及主管可能怀有偏见的问题。实施一个具有目标行为定义和范例的胜任能力框架，将有助于解决这类问题。

4.1.12.1 另外，为了获得更有意义的评估，本组织目前正在考虑改用较为简单的评级方式。改变评级方式后，将要求管理人员详细说明为什么将职员评定为不满意的等级。同样，管理人员评定工作人员业绩超出令人满意水平的，也须详细说明理由。

4.1.13 第 61 段和第 62 段——本组织确实使用试用期来评估所做的人事任用决定是否得当，并评估新职员与本组织是否“相宜”。虽然试用期内终止合同在国际民航组织实属罕见，但也确实发生过，而且如果情况需要，也会根据必要期限采取适当的措施。

4.1.14 第 63 段——及时和妥善地管理雇员业绩已经得到充分的认识。尽管绝大多数业绩问题都是通过考绩报告加以处理的，但也确有极少数事例是在考绩报告之外处理的。目前正在研究这一点，以确保业绩问题一律通过考绩制度得到正确和一贯的管理。

4.1.15 第 65 段——胜任能力的发展和增强需要充分的资金，这是振兴考绩制度和使其成为一个可信和可靠的制度的关键。

4.1.16 第 66 段至第 71 段——如前所述，国际民航组织正在密切跟踪联合国共同制度关于业绩管理和实施薪资与业绩挂钩和宽幅工资可能性方面的各项发展。应该指出与此有关的一点是，联合国大会在给国际公务员制度委员会的指示中说，对人力资源管理的任何改革，都应该在费用中性的基础上进行。另需补充的有关的一点是，由于在聘任对参与试验项目的自愿组织提供支持的项目牵头人方面发生了拖延，试验结果在 2008 年之前无法公布。因此，现在预计试验项目的结果和联合国共同制度未来的走向，尚为时过早。国际公务员制度委员会秘书处和联合国大会对薪酬制度建议的任何变更，都将转报国际民航组织理事会审查决定。

4.1.17 第 82 段——必须注意到在联合国共同制度层面上、在目前正在进行的人力资源改革试验项目方面，以及国际民航组织和业绩管理委员会方面，对于发展胜任能力的强调。尤为重要，必须具有充足的培训预算，其中应该包括一般事务/行政事务培训、高级管理培训和技术培训。因此，完全赞同外部审计员报告中关于日益强调发展胜任能力需要资金的说法。

4.1.18 第 87 段外部审计员的建议——赞成外部审计员的建议，但条件是，在需要时，必须提供必要的资金。

4.1.18.1 另外重申，必须对现有的人力资源信息系统进行升级，并且为这一系统配备专职全时的信息技术支持。

4.2 本组织关于财务信息系统现代化的报告的后续工作 (第 88 段至 96 段)

4.2.1 秘书长同意外部审计员在第 91 段至 94 段中提出的意见。

4.2.2 第 95 段——这一段提到的是外部审计员已经报告过的弱点和挑战，上文第 3.5 段和 3.7 段中已经做了评论。

4.2.2.1 派员考察向其他联合国机构借力的机会，这确实使管理层洞悉了其他机构的经验教训，随着本组织项目的推进更证明了其价值。经讨论结果确定，采纳另一个联合国机构的系统配置预期的节省非常有限；不过，通过咨询和文件的使用，可以减少与实施企业资源规划（ERP）解决方案有关的风险。

4.2.3 第 96 段——企划案的目的，是在成本效益研究的充分支持下，评价可能的备选方案，为实施对本组织成本效益最高的系统提出战略建议。2006 年 5 月 9 日发出的企划案概要介绍了继续推进项目的战略或框架，包括各项主要活动的阶段划分，以及高层项目结构和作用定义。应该指出，综合资源信息系统（IRIS）不是一个开发项目，而是在交钥匙的基础上，由第三方合成商实施现货成套软件。由于国际民航组织并无可供任何最终可能需要的开发工作使用的系统开发框架或是既定标准，尤其是与传统应用程序进行接口，因此，应该在开始实施之前与信息通信技术科及合成商两方面协商加以制定。支持性信息技术基础设施将包括在招标书的要求和规格之中。这一段中所说的项目已经在企划案报告中作为预案和转换阶段需要进一步开发的项目加以提及，并在项目纲要中做了记载。

