



A38-WP/372
EX/125
26/9/13

大会 — 第38届会议

执行委员会

关于议程项目12的报告的案文草案

提交本文件所附的关于议程项目12的材料，以供执行委员会审议。

议程项目 12：技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动

12.1 执行委员会在其第二次会议上，根据国际民航组织理事会提交的A38-WP/19号文件和印度尼西亚提交的A38-WP/171号文件及日本提交的A38-WP/334号文件，以及国家间航空委员会提交的A38-WP/134号信息文件，审议了“技术合作 — 关于技术合作和援助的政策和活动”的议题。

12.2 在A38-WP/19号文件中，理事会介绍了国际民航组织技术援助和技术合作政策及战略的最新情况，包括秘书处内部对实施这些活动的职责划分。报告通知大会，为了精简和加强国际民航组织的技术援助方案，理事会通过了国际民航组织范围内的“技术援助”和“技术合作”用语的新定义。一方面，本组织将通过经常预算资源和自愿基金提供技术援助，这种技术援助将根据理事会确定的供资原则和优先标准予以分配，主要是为了改正主要是通过国际民航组织审计中查明的缺陷。另一方面，在技术合作的概念内，本组织将通过其技术合作局（TCB）继续支持各国和其他实体制定并实施由各国政府或捐助方在成本回收基础上资助的项目。报告在忆及技术合作方案是本组织一项永久优先活动后，从财务和非量化的业务角度分析了该方案在2010年至2012年三年期内的绩效成果，将之与前一个三年期作了比较，并介绍了报告所述期间行政和业务服务费用（AOSC）基金的成果，同时还提供了行政和业务服务费用基金与经常预算之间费用分摊的信息。报告还提供了技术合作局内三年期内的重大发展情况，包括建立一质量管理体系，以强化国际民航组织对于不断改进技术援助服务质量和成效，造福各成员国和广大航空界的承诺。

12.3 印度尼西亚提交的A38-WP/171号文件，参照理事会所通过的新定义，提供了该国对于国际民航组织技术援助和技术合作政策和所提供资金的想法。该国政府强调了其在技术合作局项目上的正面经验，这些项目的资金来自政府本身和印度尼西亚参加的三个合作方案。该国政府接着通报了其关于继续参与技术合作方案的打算。关于技术援助方案，印度尼西亚认为，如有仅仅由经常预算资源和自愿基金为该方案供资，该方案便只能资助规模比较有限的短期活动。在此情况下，并鉴于全球性的关注和缓解重大安全和保安关切的重要性，该文件建议由本组织重新作出努力筹集更多资金，办法是从世界银行和地区开发银行等国际机构获得资金。因此，印度尼西亚请大会要求秘书长重新加紧努力，获得技术援助活动的资金，特别是获得支持纠正重大的安全和保安关切的资金。

12.4 日本提交的A38-WP/334号文件向大会通报了日本在航空安全、保安和包括基础发展在内的其他空中航行领域的国际合作上的广泛经验，及其在规划、设计、建设、运作、维持和管理无害环境的机场方面的成就。文件请大会注意，日本准备为东南亚国家联盟（东盟）和其他国家提供这些专门知识领域方面的援助。

12.5 由国家间航空委员会提交的A38-WP/134号文件，介绍了通过国际民航组织在独立国家联合体实施的运行安全及持续适航合作发展项目（COSCAP-CIS）下培训航空专家新做法的信息。这种新方法取代了为飞行安全检查员和民航局和航空公司的飞行运行和维修人员提供的常规培训，代之以地区内运行的具体类型航空器的讲习班和专题讨论会的培训。2014年的项目也将适用这种最有效、高绩效和经济的做法。

12.6 执行委员会注意到，本三年期内技术合作方案的实施，受到了各国、捐助方和私人实体的持续关注，方案交付总额为3.379亿美元，每年平均在大约150个国家实施100个项目。委员会肯定了秘书长努力进一步加强外联方案和发展新伙伴关系，以使各成员国能够平等地从国际民航组织帮助纠正民航部门缺陷的专门知识和经验中获益。委员会还获知秘书长为尽可能降低开支采取了措施，这些措施与方案的实施金额一道，帮助行政和业务服务费用基金的财务状况重新回到健康水平。

12.7 向委员会通报了制定技术合作方案管理计划的情况，该管理计划确定了今后三年内将要遵循的各项目标和战略。委员会认识到，从各国的最高利益出发，国际民航组织的目标仍然是持续提高其技术合作局服务的效率和质量。在这方面，委员会注意到，已开始重视作为技术合作局的质量管理系统实施ISO 9001:2008，并于2013年获得了ISO认证，但外勤业务科不在此列，该科预期到2014年获得认证。

12.8 委员会指出，制定充分的主要绩效指标，对于衡量技术合作局实现项目的预期成果，特别是对通过国际民航组织的审计纠正安全和保安缺陷而言至关重要。委员会忆及，将事后审查评价作为衡量该方案对于国际民航组织战略目标的总体影响的一种工具，得到了上一届大会的全力支持。秘书处同意这些声明，并确认，作为根据大会A36-17号决议采取的后续行动，国际民航组织与各国政府签署的框架协定中纳入的一项规定鼓励进行独立的项目后评价，作为项目规划和实施的一部分，而主要的绩效指标是在项目一级和方案一级同时确定，并通过管理计划进程报告给理事会。

12.9 在讨论技术援助期间，委员会指出，新政策和供资机制导致国际民航组织内相同的行政实体履行了监管、审计和援助的职能。委员会认为，为了避免可能的利益冲突，应考虑将技术援助方案的所有责任分派给技术合作局。

12.10 关于WP/171号文件所提议全球和地区开发银行增加为技术援助活动的供资，特别是在纠正重大安全和保安关切方面的资金的要求，委员会指出，在过去61年里，世界银行通过与各捐助方协调和合作资助了大量与航空运输相关的项目。但世界银行通常是在竞争性投标的基础上提供资金，而这并非国际民航组织的一个选项。

12.11 提出了一项提议，即应该最高度重视资助那些一方面具有高风险评估、另一方面没有足够资源缓解缺陷的国家与航空保安相关的技术援助项目。

12.12 对于理事会为精简和加强国际民航组织技术援助方案而通过的技术援助和技术合作新政策和方案，执行委员会内存在普遍的共识。委员会认识到，国际民航组织和其他实施伙伴应该继续本着民用航空的利益，通过密切合作与协调，在各自的领域进行努力。关于未来三年期的前景，委员会同意，鉴于民用航空技术的迅速发展，国际民航组织的技术合作方案将继续在向各国提供援助方面发挥重要的作用。委员会因此同意WP/19号文件的内容，并建议大会批准理事会建议采取的行动。