



第十三次空中航行会议

2018年10月9日至19日，加拿大，蒙特利尔

委员会B

议程项目7：运行安全风险

7.3：其他实施问题

提高国际民航组织对亚太地区的关注和供资的优先程度

（由澳大利亚提交和由库克群岛、斐济、基里巴斯、老挝人民民主共和国、马绍尔群岛、尼泊尔、新西兰、巴基斯坦、巴布亚新几内亚、大韩民国、萨摩亚、新加坡和东帝汶联署）

执行摘要

本文讨论亚太地区面临的挑战和资源紧缺状况，并呼吁国际民航组织加强与该地区所有国家的联系。

行动：请会议同意第3.1段的建议。

1. 引言

1.1 正如 2018 年 2 月举行的首届亚太地区民航部长级会议通过的《北京宣言》所确认的那样，以能够提供的机位公里数来说，亚太地区（APAC）已成为世界最大的航空地区，产生世界国际乘客公里收益的第二大份额，并将继续增长。

1.2 正如国际航空运输协会（IATA）和航空器制造商所预测的那样，为维持当前的航空标准，这种增长给航空基础设施、监管系统和安全监督带来额外的压力。

1.3 《北京宣言》还认识到，利用国际民航组织的有效实施（EI）分数对该地区的能力和民用航空发展进行衡量，发现该地区存在一些最高和最低的国家有效实施分数，这种差异强调需要加强区域合作、伙伴关系和参与。目前，有 20 个国家处于《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）设定的 65% 的全球目标之下。

2. 讨论

2.1 1948 年国际民航组织设于曼谷的亚太地区办事处已得到三十九个缔约国的认可，并与中国的两个特别行政区和其他十三个地区保持联络。这是第二大缔约国数目，仅次于国际民航组织欧洲和北大西洋地区办事处（EUR/NAT），而且远远超过其他地区办事处。

2.2 亚太地区办事处负责在西到东从阿富汗到基里巴斯和在北到南从蒙古到新西兰跨越世界一半时区的范围。这个漫长的距离加剧了连通性的限制，特别是在太平洋国家，影响了国际民航组织工作人员与该地区联系的能力。

2.3 这种地域分布也限制了区内国家出席活动的的能力，因为出席会议费时费力。由于地区内有许多发展中国家，包括小岛屿发展中国家（SIDS），这种限制对分享最佳做法、合作和协同追求国际民航组织的全球目标构成额外挑战。

2.4 最近的例子包括 2017 年 7 月在泰国举行的地区航空安全小组（RASG）会议，在 39 个亚太地区缔约国中，只有 16 个缔约国参加了会议。2017 年 9 月举行的亚太地区空中航行规划和实施小组（APANPIRG），在 39 个亚太国家中，有 25 个国家出席。7 个国家未能出席 2017 年 8 月在蒙古举行的第 54 届亚太地区民航局长会议，它们大都是小岛屿发展中国家。

2.5 与其他地区办事处相比，供国际民航组织曼谷亚太地区办事处工作人员使用的资金，特别是供亚太地区旅行的预算，有所不足。这可归因于促使一个地理上分散四处而且只有特定的日子才有前往某些国家的航班的国家参与“不让任何国家掉队”（NCLB）的举措和方案所带来的挑战和费用的缘故。

2.6 因此，秘书处能对地区机制的支持至为有限。这阻碍了通过分享报告和信息得到惠益的机会，降低了地区办事处与所有国家保持密切关系的能力，包括对业务的认识。这会它们向国家提供有关国际民航组织监察方案的具体指导和支持的能力，包括普遍安全监督计划（USOAP）和普遍安保审计计划（USAP）。

2.7 国际民航组织总部采用例行和平等分配方案和活动的方式，使亚太地区办事处处于更加不利的地位，因为包括 USOAP 审计和评估在内的此类活动将分布在比国际民航组织其他地区相对更多的国家之间。此外，如上所述，由于旅行距离和这些国家提供旅费的能力有限，在每一地区进行的培训或信息会议必然使亚太地区国家处于不利地位。因此，应考虑提供更多的资源和预算，使亚太地区能有效开展计划的活动，同时考虑到距离的问题。

2.8 值得注意的是，亚太地区办事处针对能力和容量开展了一系列技术援助活动，其中包括：联合行动小组访问、经常方案预算下的任务以及费用回收任务。但是，该地区需要国际民航组织更深入和更频繁的参与，以实现《北京宣言》承诺的在 2022 年以前使有效实施（EI）分数高于或等于当前全球平均水平。

3. 结论

3.1 在上述基础上，请会议同意以下建议：

建议 7.3/xx — 提高对亚太供资的优先程度

会议：

- a) 支持亚太地区（APAC）执行《北京宣言》和推动实现国际民航组织的全球目标；和
- b) 要求国际民航组织下届大会增加提供给亚太地区办事处的预算和资源，以加强它与亚太地区目前正在进行的活动。

— 完 —