



A39-WP/491
EX/188
30/9/16

大会 — 第 39 届会议

关于议程项目 15 报告的草案文本

所附关于议程项目15的报告提交给执行委员会供审议。

议程项目 15：技术合作 — 关于技术合作的政策和活动

15.1 在第 6 次会议上，执行委员会以下列文件为基础审议了技术合作 — 关于技术合作的政策和活动：国际民航组织理事会提交的 A39-WP/45 号文件和 A39-WP/47 号文件，与多米尼加共和国（A39-WP/383 号文件）、印度尼西亚（A39-WP/244 号文件）、秘鲁（A39-WP/292 号文件）和斯洛伐克（A39-WP/105 号文件）提交的四份工作文件，以及国家间航空委员会（A39-WP/141 号文件）和斯洛伐克（A39-WP/415 号文件）提交的两份信息文件。

15.2 在 A39-WP/47 号文件中，理事会提供了国际民航组织技术援助和技术合作政策与战略的最新情况。该报告强调，为了精简和加强国际民航组织的技术支持方案，本组织认为一方面使用经常方案预算资源和对依据既定原则和先后顺序标准分配的国际民航组织自愿基金做出的捐款，主要用于纠正国际民航组织审计中查明的缺陷。另外一方面，技术合作方案支持各国和其他实体以成本回收为基础，开发和实施他们由政府自己或捐助者供资的民航项目。该报告忆及技术合作方案是国际民航组织的一项永久优先活动，它提交了 2013 年至 2015 年三年期内该方案的财务和运行业绩结果的分析，提供了与过去两个三年期的对比，并提供了该报告期内行政和业务服务费用（AOSC）基金的结果。对此进行补充的是附录 A 中按照战略目标列示的成就摘要。该报告还提供了关于技术合作局在该三年期的巨大发展的信息，包括取得 ISO 9001:2008 认证的成就，加强了国际民航组织对继续提高其技术合作服务的质量和有效性以便让成员国和更广泛的航空界受益的承诺。该工作文件的附录 B 提议对大会 A36-17 号决议 — 《国际民航组织关于技术合作政策的综合声明》进行更新，形式为《国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明》，以供大会通过。

15.3 在 A39-WP/45 号文件中，理事会向大会报告了在不让任何国家掉队（NCLB）举措之下建立国际民航组织航空志愿者方案（IPAV），并提供了关于该方案框架的详细说明。该报告忆及成员国缺少所必须的资金来承担必要的援助，以便连贯地制定他们的民用航空方案、开发人力资源和基础设施，该报告汇报，国际民航组织将通过该方案向相关各国提供愿意作为志愿者在其专业领域从事短期援助的高技能和经验丰富的航空专业人员。这些专家将与政府官员进行密切合作，以处理国际民航组织审计中查明的缺点，应对紧急情况并发展各国实施国际民航组织标准和措施（SARPs）的能力等，这可对其他举措进行补充。该报告强调，取决于本组织对资格的审查情况，参与国际民航组织航空志愿者方案对各国、航空业和私营部门的所有航空专业人员开放，并指出理事会为接收旨在实施该方案的捐款创立了志愿资金。在该工作文件的附录中，理事会提议了决议草案，供大会通过。

15.4 由多米尼加共和国提交的 A39-WP/383 号文件，提议设立一个咨询系统，使各成员国能核查国际民航组织技术合作项目中涉及各个供应商的概况和合同业绩历史。多米尼加共和国特别建议大会将没有兑现合同义务和/或涉入不利国家的法律行动的供应商；i) 从国际民航组织供应商名单除名；ii) 不让它们积极参与国际民航组织赞助的活动；和 iii) 公布他们的身份。

15.5 由印度尼西亚提交的 A39-WP/244 号文件修改稿，强调航空中环境方案的重要性，尤其对发展中经济体而言，并促请关注有必要调集资源为有效实施国际民航组织全球基于市场措施（GMBM）给予资金支持。该文件阐明在有关民用航空环境措施的国际民航组织技术合作项目的框架中，作为样板，在印度尼西亚的国际合作取得了成功。因此，印度尼西亚建议将这样的技术合作通过下列各方对国际民航组织环境基金的自愿捐助扩大至资源有限的国家：成员国、利害攸关方、国际组织和其他联合国机构。A39-WP/244 号文件还提议在与国际民航组织环境处和技术合作局的密切协调下，建立技术合作环境方案。

15.6 由秘鲁提交并经阿根廷、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉联署的 A39-WP/292 号文件，载有在国际民航组织南美洲地区办事处支持下在南美洲地区实施的三个国际民航组织技术合作项目的信息，即 RLA/99/901（地区安全监督系统）、RLA/03/901（南美数字网络管理（REDDIG）和卫星段管理）和 RLA/06/901（协助实施地区空中交通管理系统）。旨在实施地区空中航行计划的这些项目是通过协作伙伴关系为各国提供的可持续解决方案，其中涉及共享可用资源和专业知识，以及能力建设。该文件强调了这些项目中取得的各种成就，范围从实施通信、导航和监视（CNS）技术到制定协调一致的民用航空安全规章与开发国家民用航空专家的培训，结果，大幅提升了这一地区各国的有效实施（EI）分数。在这种积极经验的基础上，秘鲁请大会鼓励国际民航组织成员国一起协作，通过实施技术合作项目为实现共同的地区目标而努力。

15.7 由斯洛伐克代表欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 A39-WP/105 号文件，强调了由国际民航组织、各个国家、地区组织或业界为支持各国实现有效和可持续地符合国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的重要性。该文件强调欧洲各国和地区组织（如欧洲委员会（EC）、欧洲航空安全局（EASA）、欧洲民用航空会议和欧洲空中航行安全组织）在这一方面为受援国在安全、空中交通管理、安保和简化手续、经济发展和环境保护领域做出了巨大贡献。该文件呼吁在行动计划中对需求正式排列优先顺序并通过使用关键绩效指标（KPIs）衡量能力建设的结果。该文件，i) 建议大会认可由不同利害攸关方开展的能力建设活动具有附加值和补充性；ii) 请国际民航组织制定以成果为导向的做法，来衡量能力建设活动的效率、有效性和可持续性；和 iii) 请国际民航组织、成员国、各组织和业界，使用现有工具（例如国际民航组织实施支助和开发援助清单（ISDAL）数据库）共享各自能力建设活动的信息。

15.8 由国家间航空委员会（IAC）提交的 A39-WP/141 号文件，载有关于“运行安全及持续适航合作发展方案 — 独立国家联合体”（COSCAP-CIS）技术合作项目的信息。该文件强调该项目于 2011 年成立以来，与空客、波音公司和美国联邦航空局（FAA）合作下在培训领域、在共有约 9 000 名该地区航空专家参加的逾 100 个研讨会、会议和培训课程中取得的结果。在该项目下提供培训涉及下列方面：飞行安全检查、除冰和具体航空器型号。

15.9 由斯洛伐克代表欧洲联盟（EU）及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国和欧洲空中航行安全组织提交的 A39-WP/415 号文件，向大会报告了欧洲对不让任何国家掉队举措的目标的贡献和支持。该信息文件的附录载有欧盟、欧洲民用航空会议和欧洲空中航行安全组织为支持各地区受益国而在民航各领域开展的技术援助和能力建设活动的不完全清单。这是在本文件未涵盖的各个欧洲国家所采取的其他双边或多边举措之外开展的活动。

15.10 执行委员会注意到各国、捐助者和私营实体持续对当前三年期内国际民航组织技术合作方案的业绩感兴趣，方案总交付额达 3.897 亿美元，每年平均在所有地区的 150 个国家实施 110 个项目。委员会还获悉 2016 年前六个月的运行财务结果证明未来三年期内前景喜人。从业务方面而言，秘书长重申鉴于民航领域技术进步迅猛，技术合作方案将继续在为国际民航组织成员国提供支持方面发挥重要作用。与此密切相关，委员会指出这一时期还见证了技术合作局（TCB）的质量管理体系与技术合作局各个科从 2014 年 10 月起取得 ISO 9001:2008 符合性认证的成绩之间的整合。

15.11 委员会批准在不让任何国家掉队举措之下建立国际民航组织航空志愿者方案和相关志愿基金，以便处理国际民航组织审计中查明的缺点、应对紧急情况以及培养自力更生能力和增长。请国际民航组织成员国、金融机构、航空业和其他利害攸关方通过持续地提供金融资源和人力资源参与该方案。

15.12 会议对通过提高供应商业绩信息的透明度和加强信息交流的方式来加强国际民航组织针对其采购服务的监督表达了支持。会议特别建议按照国际民航组织为实现客户满意而担负的义务及其在技术合作局所实施项目中共同担负的责任，征求各国关于供应商及其提供服务质量的反馈意见。有人提议源于多米尼加共和国在 A39-WP/244 号文件中所提提案的法律问题应由法律局进行审查。委员会确认，根据联合国联检组的建议，作为组织范围内为确保其采购活动公正性努力的一部分，国际民航组织已经在依据联合国关于供应商制裁的范本政策框架制定供应商制裁政策的过程中，该政策将提交给理事会在于 2017 年举行的下一届会议上审议。

15.13 会议商定，有必要为发展中国家建立环境方案而提供金融支持，包括有效实施国际民航组织全球基于市场措施（GMBM）。在确认国际合作在调集资源在国际合作中发挥的作用和双边援助的潜在渠道时，委员会还认可现有国际民航组织技术合作机制和环境志愿基金所带来的益处。在此基础上，执行委员会建议大会要求在与国际民航组织环境处和技术合作局的密切协调下建立技术合作环境方案。

15.14 执行委员会认可根据地区空中航行计划，通过共享专业知识，对规章和能力建设努力进行协调使其一致等，地区合作对于加强民用航空系统和相关基础设施及人力资源的重要性，特别是鉴于南美洲国家取得的巨大成就，结果使该地区有效实施水平（EI）分数大幅提高。因此，委员会建议大会鼓励国际民航组织成员国一起协作，通过实施地区和次地区技术合作项目为实现共同目标而努力。

15.15 结合讨论情况，执行委员会请大会：

- a) 鼓励成员国、金融机构、航空业和其他利害攸关方通过持续地提供金融资源和人力资源参与国际民航组织航空志愿者方案；

- b) 要求秘书长将源于多米尼加共和国在 A39-WP/244 号文件中所提提案的法律问题交由法律局进行审查；
- c) 要求在与国际民航组织环境处和技术合作局的密切协调下建立技术合作环境方案；和
- d) 鼓励国际民航组织成员国一起协作，通过实施地区和次地区技术合作项目为实现共同目标而努力。

15.16 委员会还同意将理事会在下列文件中提出的决议提交大会通过：A39-WP/47 号文件 — 国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明和 A39-WP/45 号文件 — 国际民航组织航空志愿者方案：

15/xx 号决议：国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明

鉴于理事会以技术援助和技术合作的形式批准了新的技术支助政策，且大会第 38 届会议核准了这些政策；

鉴于“技术援助”是国际民航组织向国家提供的援助，由经常预算和/或自愿基金出资，并根据项目性质和持续时间通过任何局/办事处实施；

鉴于“技术合作”是由国家和/或组织要求和出资并通过技术合作局在成本回收基础上实施的项目，有关该项目的直接和间接成本均收回；

大会：

1. 决定本决议各附录构成国际民航组织关于技术合作和技术援助政策的综合声明，这些政策指截至大会第 39 届会议闭幕时存在的政策；

2. 宣布本决议取代 A36-17 号决议。

附录 A

国际民航组织技术合作和技术援助方案

鉴于民用航空的增长和改善能够对各国的经济发展做出重要贡献；

鉴于民用航空对于所有国家尤其是发展中国家的技术、经济、社会和文化进步及其次地区、地区和全球合作是重要的；

鉴于国际民航组织能够援助各国发展其民用航空，同时促进本组织战略目标的实现；

鉴于 1949 年 8 月 15 日联合国经济和社会理事会的第 222 (IX) A 号决议于 1949 年 11 月 16 日经联大决议批准，并经国际民航组织大会 A4-20 号决议核准，其中要求联合国系统所有各组织充分参与经济发展的技术援助扩大方案，而国际民航组织作为联合国在民用航空领域的专门机构，于 1951 年开始执行技术合作和技术援助项目，其资金来源于依据以上决议而设立的联合国技术援助专门账户；

鉴于 1983 年至 1995 年经历的高额赤字使得有必要界定新的技术合作和技术援助政策以及技术合作局新的组织结构；

鉴于执行新的技术合作和技术援助政策得到大会第 31 届会议核准，其基础是逐步执行核心工作人员概念、把技术合作局纳入本组织的结构中、建立国际民航组织目标施行筹资机制、以及在 20 世纪 90 年代执行的技术合作局新的组织结构，新政策使技术合作和技术援助方案的成本大幅降低，并使财务状况得到极大改善；

鉴于新政策的目标强调了技术合作和技术援助方案对在全球执行国际民航组织标准和建议措施及空中航行规划 (ANPs) 的重要性，以及对发展需要国际民航组织技术合作或技术援助的各发展中国家的民航基础设施和人力资源的重要性；

鉴于将标准和建议措施的实施予以标准化和进行监测仍是本组织的重要职能，且重点已放到国际民航组织在开展实施工作及支助缔约国方面所起到的作用；

鉴于 A35-21 号决议鼓励理事会和秘书长采取一种按商业导向做法的结构和机制，以便能够与供资伙伴和受援国建立起富有成效的伙伴关系；

鉴于理事会同意应该给予技术合作局更大程度的运作灵活性，同时对技术合作和技术援助活动进行适当监督和控制；

鉴于本组织的所有技术合作活动在可能的情况下继续以成本回收为原则，并应该采取措施，将行政和运作成本降至最低；

鉴于本三年期及今后的技术合作和技术援助方案和相关行政和业务服务费用 (AOSC) 基金收入不能精确估算，可能会根据国际民航组织掌控之外的各种要素大幅变动；

鉴于理事会就经常预算和行政和业务服务费用基金之间经常方案向技术合作局提供服务及技术合作局向经常方案提供服务的成本分摊问题通过了一项成本回收政策。

大会：

技术合作和技术援助方案

1. 认识到技术合作和技术援助方案对促进本组织战略目标的实现的重要性；
2. 重申在国际民航组织规则、条例和程序范围内执行的技术合作和技术援助方案是国际民航组织一项长期的重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和建议措施及空中航行规划以及发展其民用航空管理基础设施和人力资源方面的作用；
3. 重申应在现有财务资源内，在地区办事处一级和在实地加强国际民航组织技术合作和技术援助方案，以使技术合作局能更加切实有效地发挥作，但有一项谅解：不得增加项目的开支；
4. 重申技术合作局是国际民航组织为了整个国际民用航空界的利益协助各国弥补其民用航空领域缺陷的主要工具之一；
5. 确认应通过明确划分每个局的任务和活动、加强合作以及更密切地协调技术合作和技术援助方案，以避免重复和冗余，从而增强国际民航组织技术合作和技术援助活动的协调；
6. 重申如果行政和业务服务费用基金在任何确定的财政年度运作结束时出现赤字，这一赤字首先应该由行政和业务服务费用基金累计的结余来填补，要求经常方案预算予以支助应该作为最后手段；
7. 要求秘书长执行提高效率的措施，逐步减少用于技术合作和技术援助项目的行政支助开支；
8. 重申本组织针对提供给技术合作局的支助服务收回的成本必须直接且仅与项目运行相关，以便将行政支助费用控制在最低水平；

国际民航组织作为公认的民用航空机构

9. 建议各捐助国、筹资机构和其它发展伙伴，包括航空业界和私营部门，在任何适当的情况下，优先考虑让国际民航组织负责技术合作和技术援助领域民用航空项目的确定、拟订、分析和评估，并要求秘书长与此类实体和潜在的受援国继续联系，以便将国际民航组织作为执行机构，对发展民用航空的资金进行分配；
10. 建议接受双边或其他由政府发起的援助的国家考虑利用国际民航组织技术合作和技术援助方案来帮助支助实施其民用航空相关方案的价值；

扩大国际民航组织技术合作和技术援助活动

11. 重申技术合作局在采用以商业为导向的做法时，需要确保维护国际民航组织的良好声誉；

12. 重申有必要把由国际民航组织提供的技术合作和技术援助扩大到直接参与民用航空的非国家实体（公共或私营），以推动实现国际民航组织的战略目标，此种合作和援助将包括，除其它外，那些一贯由国家民用航空当局提供、而在某种程度上正在被私营化的活动，但是对此国家仍然应当根据《芝加哥公约》为所提供的服务质量并使其符合国际民航组织的标准和建议措施继续承担责任，并要求秘书长在开始同非国家实体进行谈判时立即将项目的技术问题通告有关民航当局；

13. 重申国际民航组织应该应要求，向在各缔约国民用航空领域里实施旨在加强国际航空运输的安全、保安和效率的项目的非国家实体（公共和私营）扩大提供技术合作和技术援助服务；并指示秘书长在个案的基础上，考虑此类实体请国际民航组织在传统的技术合作和技术援助领域提供合作和援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施，在适用的情况下，也符合受援国所公布的有关国家政策和规定；

技术合作和技术援助协定

14. 重申国际民航组织在其技术合作和技术援助方案的框架内，使用信托基金（TF）协定、管理服务协定（MSA）、民用航空采购服务（CAPS）和其它必要的框架协定及筹资安排，为执行民航项目利害攸关方提供最大限度的合作和援助；和

15. 满意地看到各国更多地利用这些安排以在民用航空领域得到技术合作和技术援助。

附录 B

技术合作和技术援助方案的筹资

鉴于在民用航空领域进行技术合作和技术援助的可用资金不足以满足民用航空的需要，在发展中国家尤为如此；

鉴于技术合作方案除少数例外之外，是由为其自己的项目供资的发展中国家提供资金；

鉴于技术援助方案是通过国际民航组织自愿基金并通过本组织的经常预算予以供资；

鉴于尤其最不发达国家的民用航空管理局所需的支助最多，同时，还最依靠金融机构和部门行业资助其技术合作项目；

鉴于联合国开发计划署的供资主要针对的是民用航空之外的发展部门，其对民用航空活动的财务捐助已经显著减少到国际民航组织技术合作和技术援助方案 1% 以下的水平，但联合国开发计划署继续在国家一级为国际民航组织提供行政支持；

鉴于民用航空技术的迅速发展要求发展中国家在航空地面设施上大量支出，以跟上这一发展，并继续加大对国家航空人员进行培训的要求，而这超出了其财政资源和培训设施的能力；

鉴于大会引入了国际民航组织目标施行筹资机制，以调动额外资源，用于必要的技术合作和技术援助项目，支持标准和建议措施以及空中航行规划所列的设施和服务得到执行，以及执行与国际民航组织审计有关的建议和纠正所查明的缺陷；

鉴于供资机构期望其资助项目的实施者能够迅速有效地实施项目，并能提供关于项目活动和财务状况的详细而实时的资料；

大会：

1. 要求筹资机构、捐助国和其它发展伙伴，包括业界和私营部门，给予发展中国家航空运输分支行业的发展以更优先的地位，并要求理事会主席、秘书长和秘书处加强与联合国，包括联合国开发计划署的接触，以增加其对于国际民航组织技术合作和技术援助项目的捐款；

2. 提请筹资机构、捐助国和其它发展伙伴注意，国际民航组织是有关民用航空的联合国专门机构，并以此身份被联合国认定为向发展中国家的民用航空项目提供技术合作和技术援助的专门权威机构；

3. 敦促与筹资来源有关的缔约国提请其驻这些组织的代表注意向民用航空项目提供合作和援助的价值，特别是当这些项目对于国家关键的航空运输基础设施的提供和/或经济发展必不可少时；

4. 敦促各缔约国对民用航空发展给予高度优先地位，并在为此寻求外部合作和援助时，通过某一适当级别的政府机构与筹资机构讲明希望国际民航组织作为执行机构参与实施可能得到资助的民用航空项目；

5. 鼓励发展中国家采取行动，从所有适当来源寻求发展其民用航空的资金，以补充从国家预算、筹资机构、捐助国和其它发展伙伴获得的资金，以便使这一发展以可行的最大速度取得进展；

6. 认识到来自捐助者的预算外捐助将使技术合作和技术援助方案在民用航空安全、空中航行安保、环境保护和效率方面扩大给各国的服务，从而进一步促进战略目标的实现，尤其是标准和建议措施的执行以及纠正审计所查明的缺陷；

7. 授权秘书长代表国际民航组织技术合作和技术援助方案接收对技术合作和技术援助项目的财务和实物捐助，包括来自国家、筹资机构和其它公共和私人来源的奖学金、研究金、培训设备和培训资金形式的自愿捐助，并充当国家之间授予奖学金、研究金和提供培训设备的中介；

8. 敦促有能力的国家通过国际民航组织自愿基金，向国际民航组织技术合作和技术援助方案提供额外资金，用于实施民用航空项目；

9. 鼓励各国和其它发展伙伴，包括行业界和私营部门，为国际民航组织目标施行筹资机制捐款，使它们能够参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；和

10. 要求理事会向发展中国家提供咨询和援助，帮助它们争取得到筹资机构、捐助国和其它发展伙伴的支助，以实施国际民航组织地区和次地区的安全和保安方案，如合作制定运营安全和持续适航性方案（COSCAP）以及航空保安合作方案（CASP）。

附录 C

技术合作和技术援助方案的实施

鉴于国际民航组织的宗旨是确保全世界国际民用航空的安全而有序的发展；

鉴于实施技术合作和技术援助项目在实现国际民航组织战略目标方面是经常方案下所做努力的补充；

鉴于各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询、技术合作和技术援助，以执行标准和建议措施，并通过加强其行政管理、使其基础设施现代化和开发其人力资源来发展其民用航空；

鉴于迫切需要根据国际民航组织普遍安全监督审计计划/持续监测做法（USOAP CMA）和普遍保安审计计划（USAP）的结果采取有效后续和补救行动，以便为解决查明的缺陷，包括重大安全和安保关切，向各国提供支持；

鉴于提供给技术合作和技术援助方案的预算外资金使国际民航组织能够通过其技术合作局向各国提供初步支持，以便处理通过普遍安全监督审计计划持续监测做法、国际民航组织经协调的核实访问（ICVMs）和 USAP 审计查明的缺陷；需要

鉴于技术合作局或国际民航组织之外的任何其他第三方在实施项目时符合标准和建议措施，会极大地加强世界范围内民用航空的安全、保安和效率；

鉴于事后评估可以成为确定航空项目的影响和规划今后项目的宝贵工具；

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营）越来越多地要求国际民航组织通过技术合作局，在传统的技术合作和技术援助领域提供咨询、技术合作和技术援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施；

大会

1. 提请要求技术合作和技术援助的缔约国注意以民航总体规划为基础的经过良好界定的项目所产生的优势；

2. 提请各缔约国注意通过由国际民航组织执行的次地区和地区项目所提供的合作和援助，如 COSCAPs 和 CASPs；并敦促理事会考虑到此种项目的巨大利益而对通过技术合作和技术援助方案管理和执行的此种项目继续给予高度优先的地位；

3. 敦促各国制定综合培训方案，对其国家民航技术、运营和管理人员的培训给予高度优先的地位，并提醒各国提供适当的此种培训的重要性，以及提供适当奖励措施的必要性，以留住此类人员，在他们完成其培训后在其各自领域工作；
4. 鼓励各国将其努力集中于现有培训中心的进一步发展上，并向所在地区的地区培训中心提供支持，在不能在国家内进行此种培训时，可为其国家民航人员提供高级培训，以提高该地区自力更生的能力；
5. 敦促通过国际民航组织接受技术合作和技术援助的国家避免项目实施方面的延误，为此，应按照项目协定的条件确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；
6. 提请各缔约国注意民用航空采购服务（CAPS），这是国际民航组织向发展中国家提供的购买高价值的民用航空设备和订立技术服务合同的一项服务；
7. 要求各缔约国，尤其是发展中国家，鼓励完全合格的技术专家提出申请，以列入国际民航组织技术合作和技术援助方案的专家备用名册中；
8. 鼓励各国利用技术合作局在成本回收的基础上提供的质量保障服务，来监督在国际民航组织技术合作和技术援助方案之外由第三方所执行的项目，包括审查其对国际民航组织标准和建议措施的遵守情况；和
9. 鼓励各国和各捐助方将事后评估纳入其民用航空项目，并将其作为项目规划和执行的一个组成部分，同时为此提供经费。

15/xx 号决议:国际民航组织航空志愿者方案

鉴于根据《公约》第三十七条，各缔约国承允在关于航空器、人员、机场、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及组织方面进行合作，凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项，应尽力求得可行的最高程度的一致；

鉴于许多缔约国很难落实根据《公约》承担的义务以及在执行国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的水平方面仍存在很大差距；

鉴于一些国家财政和人力资源能力不足，无法充分地解决本国民用航空系统中的缺陷；

鉴于国际民航组织通过在航空安全伙伴当中协调援助和调配资源，在促进执行标准和建议措施及纠正与安全有关的缺陷方面发挥着领导作用；

鉴于需要并且应当向各国提供援助，解决国际民航组织安全和保安审计中发现的不足之处，发展执行国际民航组织标准和建议措施的能力，应对影响各国航空系统的各种紧急情况 and 促进自力更生和增长；

回顾联合国大会第 70/129 号决议 — 将志愿服务纳入和平与发展工作：下一个十年及其后的行动计划；

鉴于自愿服务内容丰富和具有普遍性及价值，能够成为世界范围内各国和各伙伴的强有力发展的工具和资产，应该充分利用志愿服务作为技术支助的补充资源的潜力；和

鉴于来自国际民航组织、航空界、各国和私营部门的熟练和经验丰富的航空专业人员是知识的宝贵来源，能够有助于民用航空的可持续发展。

大会：

1. 推动志愿服务，使之成为具备资格的专家积极参与全世界民用航空可持续发展的重要而有益的工具；
2. 核准理事会就建立和宣传国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）所作的各项决定；
3. 鼓励国际民航组织、各国、航空业界和私营部门技能娴熟和经验丰富的航空专业人员，通过国际民航组织航空志愿者方案，作为志愿者切实参与和融入国际民航组织的技术援助/合作方案和项目；
4. 邀请各缔约国酌情考虑让国际民航组织航空志愿者方案成为技术援助/合作的对象；
5. 强调为志愿者行动提供足够的手段对于充分借助志愿服务和国际民航组织航空志愿者方案的潜力而言至关重要；
6. 鼓励各缔约国和有能力这样做的其他利害攸关方与国际民用航空界进行协调，通过提供财政和人力资源，支持发展中国家和最不发达国家努力履行根据《国际民用航空公约》承担的义务，参与到国际民航组织航空志愿者方案中来；
7. 邀请各捐助国、金融机构和其他发展伙伴通过国际民航组织航空志愿者方案，提供持续的资金，支持国际民航组织航空志愿者方案的管理、监测和实施；和
8. 促请理事会支持和协助宣传国际民航组织航空志愿者方案。