



大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目 22：拟由执行委员会审议的其他高级别政策问题

加强国际民航组织国家级信件的流程和沟通

（由新西兰和澳大利亚提交，
并由孟加拉国、库克群岛、密克罗尼西亚联邦、斐济、
瑙鲁、巴布亚新几内亚、大韩民国和越南提出）

执行摘要

一项对亚太国家的调查发现，如果不具备有效、潜在的资源密集型流程，处理国家级信件可能会给各国造成负担，特别是对于那些中低收入阶层的国家。

我们建议改进国际民航组织的国家级信件流程以及国际民航组织与成员国的整体接触和沟通。

行动：请大会提出以下建议：

- a) 国际民航组织根据大会 A39-21 号决议，通过明确标明优先排序（例如：标准和建议措施的通过或修订属于高优先事项），加强其沟通流程；
- b) 国际民航组织减少以国家级信件形式传达的事项数量（例如：向各国通知关于借调机会、培训机会和专题讨论会，可以在“供阅知和采取适当行动”的基础上分发，而不要求强制性回复）；和

成员国分享其专业知识和经验，以支助其他成员国制定流程，管理国际民航组织国家级信件和来文。

战略目标：	本工作文件涉及增强国际民航组织与成员国通信往来的效率和有效性。
财务影响：	无。
参考文件：	A39-21号决议：解决成员国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题 A41-23号决议：增强国际民航组织的效率和有效性

1. 引言

1.1 2023 年 12 月至 2024 年 2 月间，地区合作机制工作队（RCM TF）对亚太地区国际民航组织成员国进行了一项调查，以便更好地了解它们对国际民航组织现行国家级信件通信往来的看法和关切。

1.2 调查还提出各种问题，以了解亚太地区国际民航组织成员国与国际民航组织总部及亚太地区办事处的总体接触情况，并征求关于国际民航组织如何改进其通信往来流程的意见。

1.3 总体而言，该调查收到亚太地区国际民航组织成员国的回复率为 81%，这是一个很高的回复率，表明该地区在这一问题上的参与积极且有意义。为了分析调查结果，根据世界银行收入阶层分类 — “中高” 收入阶层和 “中低” 收入阶层 — 对各国进行了分组。附录提供了详细的调查结果。

1.4 RCM TF 是第 54 届亚太地区民航局长（DGCA）会议于 2017 年 8 月成立的，旨在加强和发展现有地区合作机制以促进能力建设和技术援助。RCM TF 拥有 16 名成员，由国际民航组织亚太地区办事处作为秘书处提供支持，并向该地区的 DGCA 年度会议汇报其工作情况。

2. 讨论

2.1 RCM TF 的调查发现了与国际民航组织通信往来相关的两个关键问题：各国采取行动并回复国际民航组织大量国家级信件和其他来文的能力，以及国际民航组织发出的要求回复的材料数量。

各国对国际民航组织作出回复的能力

2.2 虽然调查的大多数受访者表示，他们通常拥有配备适当工作人员人数的国际团队，专门负责处理国家级信件并与国际民航组织进行通信，但对一些受访者而言，主要障碍是缺乏可用的技术专长。

2.3 一些受访者表示，他们缺乏人员配置能力，无法建立有效的流程来高效处理国家级信件并与国际民航组织接触。这一问题在中低收入阶层的受访者中最为普遍，他们表示缺乏技术专长是其面临的一个重大障碍。中高收入阶层的受访者表示，他们更适合采用国家级信件的流程与国际民航组织接触，因为他们拥有帮助理解和处理国家级信件所需的技术专长。

2.4 虽然成员国的可用国际团队内具备人力资源，但许多国家级信件需要特定的技术知识才能做出适当的回复。根据调查显示，许多成员国根本不具备这些知识，这影响了它们与国际民航组织有效接触的能力。国际民航组织和成员国正在开展的各种加强培训的举措，包括根据亚太地区培训合作框架发起的举措，对于弥补该地区航空人员技术专长方面的差距至关重要。

2.5 一些受访者表示，他们根据个案处理国家级信件，这可能与缺乏技术专长有关。数据显示，对于这些受访者而言，处理国家级信件并与国际民航组织有效接触更加困难。为此，显然需要支助成员国制定一项流程，包括确保它们拥有足够的技术知识以回复某些国家级信件。

2.6 一些成员国讨论了它们在与国际民航组织接触或处理国家级信件时面临的困难，包括认为回复权限被赋予过高要求等因素。

国际民航组织国家级信件及来文的数量

2.7 各国指出了与所收到的大量国家级信件相关的挑战。提出的建议是，虑及是否要求回复，对信件进行分类或优先排序（例如：与“仅供知悉”的国家级信件相比的 SARPs 实施状况或会议邀请），这样各国便能够更轻松地进行筛选并更快地处理信件，从而能够确定应投入的资源数量。

2.8 一些成员国详细介绍了国际民航组织目前提供的效果良好的支助。其中包括亚太地区办事处的积极响应和支持，以及太平洋小岛屿发展中国家从驻斐济的国际民航组织太平洋联络官那里得到的支助。

—————