



A42-WP/690
P/53
1/10/25

大会 一 第 42 届会议

执行委员会关于议程项目 18 的报告

（由执行委员会主席提交）

所附关于议程项目 18 的报告已得到执行委员会批准。建议全体会议通过第 18/1 号决议。

注：去掉此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

议程项目 18：能力建设和实施支助 — 政策和活动**不让任何国家掉队（NCLB）**

18.1 委员会审查了秘书处提交的 A42-WP/19 号工作文件，内容为国际民航组织能力发展和实施支助 — 政策和活动，其中介绍了 2022 年至 2024 年三年期内开展的能力发展和实施方案各项活动的总体实施情况及绩效成果，这些活动帮助推进了“不让任何国家掉队（NCLB）”的战略目标，包括国际民航组织培训和资源调动工作以及推进实现联合国可持续发展目标（SDGs）的各项举措，该文件还提供了关于国际民航组织实施支助相关政策和战略的最新执行情况。委员会赞扬能力发展和实施方案在过去三年期取得的运行和财务业绩，包括其培训、实施套包、研究金和资源调动活动，这些工作有助于在实现 NCLB 战略目标和联合国可持续发展目标方面取得进展。委员会认识到国际民航组织所有地区、包括最不发达国家提供的支持。委员会同意请大会通过附录 C 中经修订的“国际民航组织关于实施支助政策的综合声明”，取代大会 A41-25 号决议。

18.2 委员会审查了巴西提交的 A42-WP/138 号工作文件，该文件介绍了巴西在飞行检查服务、空中交通流量管理（ATFM）实施、空域设计和能力优化等关键领域为支助邻国而采取的有针对性的举措，目的是加强这些国家的空中航行系统。委员会认识到地区合作的重要性，将其作为一个关键因素，实现能力发展和实施支助成果的最大化。

18.3 委员会审查了喀麦隆提交、加拿大联署的 A42-WP/360 号工作文件，该文件提议建立一个全球平台，以便在希望转让或获取民用航空安全和安保设备的实体之间促进交流。委员会认可这种平台的益处，并支持实施这一举措，但必须仔细审查财务考虑因素、设备生命周期及对标准和建议措施的遵守情况等要素。委员会注意到需要确保敏感的航空安保信息以及与安保设备相关的其他敏感技术数据得到适当保护。

18.4 委员会审查了加拿大提交、美国联署的 A42-WP/147 号工作文件，内容涉及技术合作在推进国际民航组织战略目标方面的关键作用，包括其对促进全球航空安全和安保的重要贡献。委员会承认将捐助和实施支助的申请与国际民航组织的战略目标保持一致的重要性，以支持对《芝加哥公约》的遵守和加强航空安全和安保。委员会鼓励成员国协调努力，扩大全球能力发展举措的范围和影响，改善协调，减少重复工作，并确保根据需求加以实施。委员会认可请各国向国际民航组织包括其地区办事处提供捐助和协作，以支持能力建设和实施支助活动。

18.5 委员会审查了哥伦比亚提交并得到拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）17 个成员国支持的 A42-WP/392 号工作文件，内容涉及知识管理与合作对于促进提高生产力、能力建设和流程优化的重要性，这应最终促成一个更加安全、高效和创新的部门。委员会承认知识管理的重要性，这可以支持本组织战略目标的实现。

18.6 委员会审查了埃及提交的 A42-WP/430 号工作文件，该文件提议采取措施，在受地区冲突和争端影响的国家建立民航部门的重建机制。委员会认识到国际民航组织和各国在必要时向受冲突和争端影响的国家提供支持方面发挥的重要作用，这符合“不让任何国家掉队”的战略目标，同时充分考虑到受影响地区的敏感性。

18.7 委员会审查了伊朗伊斯兰共和国提交的 A42-WP/133 号工作文件，该文件提议采取行动，加强航空业的社会责任，以确保按照联合国 2030 年议程取得平衡和包容性的进展，包括设立航空社会责任委员会，并制定框架和报告制度。委员会考虑到本组织的职责和有限的资源，对设立此类委员会及相关报告机制表达了关切。

18.8 委员会审查了南非提交的 A42-WP/146 号工作文件，其中论及国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）的战略目标。文件支持能力建设和成员国之间共享稀缺资源，目的是实现与安全、安保和环境等相关的目标。委员会请成员国支持“不让任何国家掉队”的战略目标，支持要求国际民航组织调动和分配足够资源以实施这一目标，并鼓励成员国和各组织以协调的方式向可能需要援助的国家提供支助。

18.9 委员会审查了非洲民用航空委员会（AFCAC）代表 54 个非洲国家提交的 A42-WP/132 号工作文件，题为“在安保和可持续性之间取得平衡：将航空安保培训中心（ASTC）纳入航空培训升级版方案（TPP）的挑战”，该文件认识到航空安保（AVSEC）在保护航空运输系统方面发挥的关键作用。委员会重申了国际民航组织 ASTC 的作用，以及为所有国家提供高质量且可负担的航空安保培训的重要性，这符合国际民航组织“不让任何国家掉队”的战略目标。委员会还建议与所有利害攸关方协商，对 ASTC 网络与航空培训升级版（TRAINAIR PLUS）方案的可能整合所产生的影响进行透彻的运营和财务评估，包括考虑其他替代模式。最后，委员会强调，有必要在保持可持续的长期存续性的同时，提供公平的航空安保培训机会。

18.10 委员会注意到日本（A42-WP/542 号文件）、哈萨克斯坦（A42-WP/363 号文件）、巴基斯坦（A42-WP/499 号和 A42-WP/502 号文件）、中华人民共和国代表吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、蒙古、斯里兰卡和泰国（A-WP/585 号文件）、塞舌尔（A-WP/590 号文件）、丹麦代表欧洲联盟和欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织（A-WP/591 号和 A-WP/592 号文件）提交的信息文件。

18.11 根据讨论，执行委员会请全会同意：

- a) 国际民航组织认识到建立全球安全和安保设备交流平台的潜在好处，并支持实施这一举措，但前提是仔细审查财务考虑因素、设备生命周期、保护敏感的航空安保信息和敏感技术数据、及标准和建议措施的遵守情况等要素；
- b) 国际民航组织鼓励成员国协调努力，扩大能力建设举措在全球的覆盖面和影响，加强协调，减少重复工作，确保按需实施，并向国际民航组织包括其地区办事处提供捐助和协作，以支持能力建设和实施支助活动；
- c) 鼓励国际民航组织与所有相关利害攸关方协商，继续探索替代模式，并对 ASTC 网络与 TRAINAIR PLUS 方案的可能整合所产生的影响进行透彻的运营和财务评估；
- d) 调动和分配足够资源以实施“不让任何国家掉队”的战略目标，并鼓励成员国和各组织以协调的方式向可能需要援助的国家提供支助；和
- e) 提交下列决议供全会通过，该决议将取代大会 A41-25 号决议。

第 18/1 号决议：国际民航组织关于能力发展和实施支助政策的综合声明

鉴于理事会以技术援助和技术合作的形式批准了能力发展和实施支助政策，且取代了大会第 38 届会议核准了的技术援助政策；

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；

鉴于大会核准了新版《关于向各国提供国际民航组织实施支助的政策》，旨在加强和统一整个组织的能力发展和实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调和管理；

鉴于国际民航组织以“同一个国际民航组织”的方式向各缔约国提供能力发展和实施支助，确保产品、服务和活动的开发、分配和提供，注重相关性、一致性、效率和效益；

认识到国际民航组织通用能力发展和实施支助方案会进一步加强本组织的能力发展和实施支助活动，从而更好地满足各缔约国的需求；

认识到国际民航组织向各缔约国提供的能力发展和实施支助对于实现本组织长期战略计划中“不让任何国家掉队”的战略目标至关重要。

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能力发展和实施支助政策的综合声明，这些政策指截至大会第 44 届会议闭幕时存在的政策；
2. 宣布本决议取代 A4041-2425 号决议。

附录 A

国际民航组织技术合作和技术援助能力发展和实施支助方案

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 ICAO 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；

鉴于理事会已核准将技术援助和技术合作重新调整为在“同一个国际民航组织”的做法中实施的新的战略方向；

鉴于理事会批准的新的《关于向各国提供国际民航组织实施支助的政策》，旨在加强和统一对能力发展和实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调和管理，确保向各国民用航空所有领域提供的支助均是相关的、高效的，支助内容和实施方式是一致的，而不论援助来源或相关供资机制如何；

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 A39-23 号决议敦促成员国、行业、金融机构、捐赠者和其他利害攸关方之间展开协调与合作，并按照国际民航组织确立的全球和地区优先次序支持实施援助活动，进而避免重复工作；

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；（移动位置）

鉴于技术合作能力发展和实施支助是快速演变的技术环境中的一个影响各国需求及发展伙伴利益的动态且复杂的领域，因此需要采取创新方式，以有效应对固有挑战、提高可交付成果质量、提高能力和效率、为实现与标准和建议措施的合规性确保更高可靠性，并加强在全球航空市场中的竞争力；

鉴于理事会核准了技术合作局的一项新的战略和业务模式，其宗旨是加强与国际民航组织其他各局及地区办事处合作提供的服务，并为受惠国及非国家实体带来更高的价值；

鉴于国际民航组织已将工作重点转向以本组织的核心使命和服务为中心，建立一个更强有力、更具凝聚力的品牌认同，秘书长因此已批准将技术合作局更名为能力发展和实施局，这反映了国际民航组织致力于加强航空能力，囊括国际民航组织的各类服务和支助，目标是更好地满足各缔约国的需求；

鉴于理事会已同意，应赋予能力发展和实施局业务上更大的灵活性，并进行适当的监督和管理；

鉴于本组织的所有技术合作能力发展活动在可能的情况下继续以成本回收为原则，并拟继续采取措施，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能力发展和实施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；

鉴于本上一个三年期技术合作方案能力发展和实施方案的数量急剧下降减少，行政和业务服务费用基金的财务状况显著严重恶化，加上前所未有的 COVID-19 大流行病的影响和航空运输业的恢复迟缓，使情况进一步恶化；

鉴于本三年期内，能力建设和基础设施建设投资的可持续性得到提高，从而使能力发展和实施方案的活动稳步恢复到大流行病前的水平，并实现了稳健的财务业绩；

鉴于理事会通过了一项成本回收政策，在确保竞争力的同时，通过更合理的成本分配，尽可能减少经常预算和预算外资金来源之间的交叉补贴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~~能力发展和实施方案

1. 认识到技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案对促进推进本组织战略目标，高度优先事项和关键优先事项的实现的重要性，重申本组织的承诺，即在航空发展方面不让任何国家掉队，同时也为实现相关联合国可持续发展目标做出了贡献；

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能力发展和实施方案是国际民航组织的长期重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行国际民航组织政策、标准和建议措施，空中航行服务程序及全球计划、地区和国家航空计划、空中航行服务程序和技术合作和技术援助方案指导材料，以及发展和现代化其民用航空管理基础设施，和能力发展和人力资源培训方面的作用；

3. 重申能力发展和实施局是国际民航组织为了整个国际民航界的利益在民用航空领域向各国提供定制援助的主要工具之一；（移动位置）

4. 认识到本组织的全球航空培训方案在提高全球范围内航空专业人员能力方面的核心作用，确保各国能够获得标准化、高质量和有针对性的培训，从而支持国际民航组织标准和建议措施的实施并加强各自的民用航空系统；

4.5. 重申应在现有财务资源内，在总部、地区办事处一级和在实地应加强国际民航组织技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案，以使本组织能更加切实有效地发挥作用，但应认识到：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；（位置上调）~~

~~5. 6. 重申应通过明确划分每个局的任务和活动以避免重复和冗余，来增强国际民航组织技术合作和技术援助能力发展和实施支助方案、项目和活动的合作与协调；~~

~~6. 核可理事会批准的新的国际民航组织向各国提供实施支助的政策，旨在加强和统一对实施支助方案、项目、产品、服务和活动的协调及管理，并认识到一个共同的国际民航组织实施支持方案将进一步加强本组织的实施支助活动，以便更好地满足成员国的需求；（移至序言位置）~~

7. 要求秘书长考虑到秘书处内部相关机构实体的专业化、资格条件和专业知识和有限的财务和人力资源、职责分工及任务等情况，优化与能力发展和实施支助方案、项目和活动相关的资源调配以及作用与责任的分配；

8. 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可作为最后手段；

9. 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能力发展和实施支助项目、产品和服务的行政支助开支；

10. 重申本组织针对提供给技术合作能力发展和实施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

11. 提醒正在谋划发展或加强其民用航空基础设施的缔约国，考虑借助国际民航组织技术合作能力发展和实施方案的优势开展其民用航空项目；

12. 要求秘书长不断提高各国、业界及私营部门、国际和地区组织、金融机构、捐助方以及联合国对于借助国际民航组织实施和资助民用航空领域能力发展及基础设施开发项目的认识；

13. 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、实施和评估，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；

14. 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能力发展和实施方案来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~~能力发展和实施支助

15. 重申为了技术合作能力发展和实施局财务稳定而采用以商业为导向的做法时，需要建立灵活机制，以促进与新的民用航空发展项目的潜在受益人的合作，同时与各国、捐助方及其他利害攸关方建立伙伴关系以获取调集资源的机会，并请秘书长查明允许国际民航组织参与捐助组织、开发银行和符合联合国系统最佳做法的国际金融机构发布的民用航空发展招标，并虑及其他国际民用航空实体所使用的现有模式，规范国际民航组织与业界合作的方式，同时确保制定适当的控制措施并维护国际民航组织的良好声誉；

16. 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能力发展和实施支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；

17. 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航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、环境保护及国际航空运输的经济发展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能力发展和实施支助产品和服务；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；

18. 要求秘书长继续采取协调一致的持续行动，以确保逐步调整技术援助与技术合作，使其能力发展和实施支助以统一和协调一致的方式发挥作用，并支持和鼓励新的创新的解决办法，在强化“同一个国际民航组织”的做法内实施能力发展和支助项目和活动以实现更程度的协同作用；

19. 鼓励使用系统和工具以加强能力发展和实施支助的规划、开发和管理，并要求秘书长提供必要的方法，使这些技术可用于加强对成员国的支助；

~~技术合作和技术援助~~框架协定

20. 重申国际民航组织在其技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案的框架内，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，为执行民航项目的利害攸关方提供最大限度的合作和援助；和

21. 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能力发展和实施支助产品和服务。

附录 B

技术合作和技术援助能力发展和实施援助方案、项目和活动的筹资

鉴于国际民航组织许多缔约国缺乏高效且一致地发展和保持其民用航空的基础设施和人力资源，以及纠正所查明缺陷的必要资金；

鉴于在民用航空领域进行能力发展和实施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；

鉴于国际民航组织能力发展和实施援助的资源来自本组织的经常预算、国际民航组织自愿基金和实物捐助、成本回收机制、创收，以及根据《国际民航组织关于与外部各方互动的政策》，通过合作安排并利用资源和专门知识与潜在的合作伙伴建立联系；

鉴于技术合作能力发展和实施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（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）的民用航空管理局所需的援助最多，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能力发展和实施方案 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；

鉴于理事会设立了其他主题和多个捐助方的信托基金，以期协助成员国加强民用航空；

鉴于建立伙伴关系和汇集资源对于为能力发展和实施援助和避免重复努力以实现可持续和可预测的供资十分必要；

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；

鉴于理事会已批准国际民航组织资源调动政策，以简化国际民航组织自愿基金的管理框架，从而加强资源调动工作。

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及方案的捐款；
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能力发展和实施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. 敦促各缔约国通过提高广泛认识到航空在国家发展中关键作用，对民用航空发展给予高度优先地位，从而促进对民用航空产业的投资和再投资，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部门的资金，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，以便使这一发展尽快取得进展；
6. 认识到来自捐助者的预算外捐助将能够使技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案在航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、经济发展和环境保护可持续性方面领域扩大其加强给加强其对各国的服务支助，确保不让任何国家掉队，进一步承认此类贡献将推动从而进一步促进 ICAO 战略目标的实现，通过促进全球协调一致的政策、尤其是标准和建议措施、监管框架、指导和工具的执行解决新出现的需求、机遇和挑战以及纠正通过 ICAO 审计所查明的缺陷，以加强国家监督能力和责任；
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能力发展和实施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技术专长、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能力发展和实施方案提供额外资金，包括能力发展和实施基金，用于实施民用航空项目、实施套包或任何其他有益的捐助，以支助各国与标准和建议措施的合规工作并补充民用航空需求；
9. 鼓励各国和其它发展伙伴，包括业界和私营部门，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；
10. 请缔约国通过国际民航组织航空志愿者方案（IPAV）提供持续的财务和人力资源支助，以便开发能力，在受惠国实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs），并促进自力更生和发展；和

11. 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）；^一

12. 要求秘书长加强资源调动工作，从而确保为能力发展和实施支助提供财政资源，目标是缩小执行率方面的显著差异，加强不同区域的航空运输发展，从而建立一个健全的、具有经济可行性、可及的民用航空系统；和

13. 认识到必须采取有针对性和通过数据驱动的方法，有效地确定能力发展和实施支持的优先次序。

附录 C

技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案的实施

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能力发展和实施支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和普遍保安审计计划持续监测做法（USOAP/CMA 和 USAP/CMA）的审计结果采取有效后续和补救行动，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；

鉴于技术合作能力发展和实施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，并通过国际民航组织不让任何国家掉队举措，有效支助实现相关联合国可持续发展目标（SDGs）；

鉴于 COVID-19 大流行病和航空运输业的恢复迟缓，对民用航空以及各国和其他资金来源优先投资世界范围民用航空发展和基础设施项目的方式产生了显著的影响，并导致了国际民航组织技术合作能力发展和实施支助项目的取消或延误；

鉴于在为在协调的全球基础上重启国际航空运输业并从大流行病的影响中得到恢复，并使航空在 COVID-19 之后更加可持续且更具韧性，国际民航组织为各政府和业界运营人制定了实用、一致的指导；

鉴于国际民航组织实施套包（iPacks）的制定和实施，与理事会航空恢复工作队（CART）报告所载的措施和建议完全一致，并且是其实施的关键要素继续通过一系列标准化的专家咨询、指导材料和培训工具，为在各个领域实施国际民航组织（ICAO）的标准和建议措施（SARPs）提供综合解决方案；

鉴于提供技术合作和技术援助方案能力发展和实施方案的预算外资金使国际民航组织能够向各国提供初步支持，国际民航组织审计查明的缺陷，并协助其开展与 COVID-19 相关的重启、恢复和韧性方面的工作；

鉴于项目的事后评估构成评估和监测单独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能力发展和实施局，在传统的技术合作和技术援助领域提供咨询、能力发展和实施支助产品和服务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能力发展和实施支助服务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. 敦促各缔约国在通过国际民航组织实施民用航空发展项目时，优先考虑国际民航组织普遍安全监督审计计划和普遍安保审计计划持续监测做法调查发现的问题和建议，以及地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全组（RASGs）等等其他来源的结论和决定，以期纠正所查明的缺陷、解决重大安全和安保关切，并抓住民用航空领域的所有改进机会，同时直接促进实现国际民航组织的所有战略目标；
3. 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技术合作和援助能力发展和实施方案，如 COSCAPs 和 CASPs；并敦促理事会考虑到它们所带来的巨大相关利益而对通过技术合作和技术援助方案，优先安排对此类项目的管理和执行；
4. 鼓励从事民用航空的国家和非国家实体寻求国际民航组织的支助，在必要情况下，通过其能力发展和实施支助方案和活动来应对 COVID-19 带来的航空挑战、需求和机遇，包括新技术和新兴技术以加快重启和恢复；
5. 要求秘书长加强本组织对能力发展和实施支助活动采用系统方法，以建立健全和可持续的国家监督系统；
6. 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；
7. 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（RTCs）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；
8. 敦促通过国际民航组织接受技术合作和技术援助能力发展和实施支助的国家避免项目实施方面的延误，为此，应按照项目协定的相关条款确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；

9. 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，提供了完整的采购流程；

10. 提请缔约国、供资伙伴和其他航空利害攸关方注意国际民航组织的实施套包（iPacks），提供由指导材料、培训、工具和专家支助组成的可随时部署、高效和标准化的解决方案，以期通过协调一致和灵活的解决办法，促进实施国际民航组织的各项规定并为国家实体提供指导；

11. 要求所有缔约国鼓励完全合格的技术专家提出申请，以列入技术合作局的 ICAO 专家备用名册中；

12. 要求秘书长促进绩效指标的广泛使用，以客观评估技术合作和技术援助能力发展和实施支助对有效实施国际民航组织标准和建议措施的影响；

13. 鼓励各国利用技术合作能力发展和实施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能力发展实施支助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

14. 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。

民用航空培训

18.12 委员会审查了多米尼加共和国提交的 A42-WP/391 号工作文件。该文件建议国际民航组织敦促各国在可持续供资的支持下实施公共政策和激励方案来培训航空人员，以确保为航空业的安全和发展提供充足的合格人才。委员会同意，成员国应制定一个鼓励航空人员培训的国家方案，作为可持续战略或公共政策的一部分，以满足航空业对合格专业人员日益增长的需求。委员会重申了此类方案的重要性，同时强调了注重包容性和多样性的奖学金的必要性。

18.13 委员会审查了多米尼加共和国提交的 A42-WP/408 号工作文件，以及伯利兹代表中美洲空中航行服务组织（COCESNA）成员国提交的 A42-WP/406 号工作文件，这些文件强调了人工智能（AI）的快速发展及其在航空培训中的重要意义。这两份文件都强调，民航培训中心缺乏关于使用人工智能以满足数字化和自动化需求的明确指导方针，并强调了创新教学方法和工具的必要性。作为回应，委员会支持国际民航组织探索资源，如实施套包（iPACKs）和数字学习发展指南，包括最佳做法和人工智能指导方针，以促进有效的人工智能融合，和考虑采用认知和循证培训。

18.14 委员会审查了印度提交的 A42-WP/283 号工作文件。该文件介绍了印度在航空技能发展和能力建设方面的战略视角和国家举措，侧重于结构化的航空教育和培训方案。印度强调，空中交通量呈指数级增长，因此对所有学科的航空专业人员需求不断增长，它倡导在国际民航组织“不让任何国家掉队”（NCLB）举措下开展地区和全球协作，以扩大进行高质量的航空培训。委员会鼓励在所有地区扩充 TRAINAIR PLUS 的成员组成，特别关注发展中国家。委员会还同意，成员国应支持数字航空教育基础设施，实现全球航空课程的标准化，将国家和地区的需要纳入考虑，及弥合课程和工作机会之间的差距。委员会还注意到调动资金和提供奖学金的重要性，以确保合格人员的机会均等和充足供应。

18.15 委员会审查了哈萨克斯坦提交的 A42-WP/393 号工作文件，其中强调建立一个安全的、经国际民航组织协调的数据库平台的重要性，以便成员国之间自愿分享有关技术援助、培训资源和能力建设支助的信息，哈萨克斯坦愿意协助开发该系统的数据结构。委员会认识到加强信息共享对支持技术援助、培训和能力建设的价值，并鼓励在资金和资源允许的情况下，为所有相关利益攸关方建立一个“安全的、经国际民航组织协调的数字数据库平台”。

18.16 委员会审查了大韩民国提交的 A42-WP/150 号工作文件，该文件强调了航空网络威胁与日俱增的危险。委员会注意到，网络安全专家组正根据国际民航组织附件 17—《航空安保》标准 4.9.1 制定并发布相关指南。委员会认为，在资金和资源允许的情况下，国际民航组织应进一步制定指南，并与网络安全专家组密切合作，为制定新的国际民航组织网络安全的标准化培训方案查明主题，同时考虑各个国家的需要。

18.17 委员会审查了阿拉伯联合酋长国（UAE）提交的 A42-WP/149 号工作文件，该文件强调在民航当局的关键职能领域，包括监督、监管、安全和安保、事故调查和新技术的融合等方面的合格人员短缺问题。委员会支持拟议的战略行动以加强培训、能力建设和知识共享方面的地区协作，呼吁国际民航组织扩大先进数字技术和基于胜任能力的培训平台如 TRAINAIR PLUS 的可及性。委员会鼓励分享并支持将这些行动纳入现有的国际民航组织框架，包括下一代航空专业人员（NGAP）、全球航空安全计划（GASP）、其第二版全球航空安保计划（GASeP）和全球航空培训（GAT）框架。

18.18 委员会审查了萨尔瓦多代表中美洲空中航行服务组织（COCESNA）成员国伯利兹、哥斯达黎加、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯和尼加拉瓜提交的 A42-WP/328 号工作文件，该文件鼓励为民航当局检查员和调查员建立明确的、基于胜任能力的培训内容，解决目前培训与具体监督和调查职能不相符的问题，从而加强运行安全。委员会同意，国际民航组织应制定协调一致的培训内容，以加强监督效率、战略性培训管理和民航当局的技术能力，同时确保为国际审计和评估做好准备。此外，它还认可有必要为检查员和调查员制定能力框架和编制培训内容，同时考虑到各个国家的需要。委员会建议，国际民航组织在资源和资金允许的情况下，应制定一份关于人工智能的战略框架，为查明、设计和验证差异化培训路径提供标准化的准则。

18.19 委员会注意到多米尼加共和国提交的关于空中交通管制中心监督培训的信息文件（A42-WP/183）和关于民用航空安全检查员职业发展路径的信息文件（A42-WP/390），这些文件强调为民用航空安全检查员（CASI）建立一个完全符合国际民航组织检查员胜任能力建设框架的、结构化的职业发展路径，在国际上统一胜任能力，加强国家安全监督，并支持遵守国家运行安全方案和普遍安全审计计划的结果。委员会注意到土耳其提交的信息文件（A42-WP/507），重点是在基于胜任能力的培训和评估（CBTA）框架下取消固定期限限制和实施个性化培训期限，也注意到关于经集中批准的培训组织（CENTRAL ATO）模式的信息文件（A42-WP/508）。委员会注意到印度尼西亚提交的信息文件（A42-WP/547），其中涉及通过国际民航组织培训套包推进基于胜任能力的培训，侧重于印度尼西亚实现全球胜任能力标准化的目标；（A42-WP/548）涉及卓越白金培训和奖学金扩展，强调印度尼西亚在全球航空能力建设中的战略作用；（A42-WP/549）涉及培养符合国际民航组织资格要求的教员、课程开发人员和验证人员，侧重于印度尼西亚对可持续培训质量的承诺。

18.20 根据讨论情况，委员会建议全体会议同意：

- a) 国际民航组织通过增加 TRAINAIR PLUS 的成员、合格的教员和促进全球协作，继续在全球、特别是在发展中国家扩大进行高质量和标准化的航空培训，并虑及国家和地区的需要；
- b) 国际民航组织倡导课程的标准化，弥合课程和工作机会之间的差距，实施学分转移和员工流动系统；
- c) 国际民航组织呼吁加强监管能力和制定新的国际民航组织培训方案，以解决创新、环境、网络安全、监督、先进数字平台和人工智能整合问题，同时虑及与使用人工智能相关的风险和国家的需要；和
- d) 敦促国际民航组织和成员国通过员工队伍规划、奖学金和普及培训来解决技术和监督人员短缺的问题，以支持 NGAP、GASP、GASeP 和不让任何国家掉队的战略目标。

— 完 —