



大会 — 第 40 届会议

执行委员会

议程项目 20：不让任何国家掉队举措

关于不让任何国家掉队（NCLB）举措的报告

（由国际民航组织理事会提交）

执行摘要

国际民航组织大会第 39 届会议通过了第 A39-23 号决议：不让任何国家掉队（NCLB）举措。该决议制定了不让任何国家掉队举措的目标，即：支助各国以全球协调一致的方式有效实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划及方案；促进解决重大安全关切（SSCs）和重大安保关切（SSeCs）；并推广和实施国际民航组织所有技术援助及合作活动。本文件报告了根据不让任何国家掉队举措取得的主要成就和开展的各项活动，以及 2020 年—2021 年—2022 年三年期的优先领域。

行动：请大会：

- a) 敦促理事会继续开展工作，以提升全球对有效实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划及方案之重要性的认识，这将支助安全、安保、高效、经济可行且环境友好的航空运输系统；和
- b) 敦促秘书长不断强化技术援助和技术合作活动，以进一步实施不让任何国家掉队举措。

战略目标：	本工作文件涉及所有战略目标和所有辅助实施战略（SIS）。
财务影响：	本文件提及的各项活动将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算和/或来自预算外捐助的可用资源情况进行。
参考文件：	A39-23 号决议：不让任何国家掉队（NCLB）举措 A39-25 号决议：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献 A40-WP/4 号文件：关于国际民航组织技术援助方案的报告 C-WP/14788 号文件：国际民航组织 2020 年—2021 年—2022 年业务计划草案 Doc 10075 号文件：《大会有效决议》（截至 2016 年 10 月 6 日）

1. 背景

1.1 国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）举措，作为《国际民用航空公约》签署 70 周年纪念活动的一部分于 2014 年 12 月 5 日启动。不让任何国家掉队举措旨在协助各国在所有战略目标方面有效实施国际民航组织标准和建议措施（SARPs）、计划、政策和方案。随后，国际民航组织大会第 39 届会议通过了第 A39-23 号决议：不让任何国家掉队（NCLB）举措。大会核准了不让任何国家掉队举措作为激励手段以协助各国，从而使所有成员国都能够改进其民用航空系统，进而有助于支持当地及地区层面的可持续社会经济发展。

1.2 不让任何国家掉队举措是为所有国家制定的，根据国际民航组织所有战略目标将重点放在具有优先需求的国家，并用来加强向各国提供的实施支助。通过不让任何国家掉队举措，国际民航组织决心实施国际民航组织全球标准和政策，以便为需要援助以开发和改进航空系统的所有国家提供更加有效的直接支助。作为航空的倡导者，国际民航组织与各国合作，确保在国家层面的发展背景下对航空赋予更高的重要性，其结果将支助实施国际民航组织大会第 A39-25 号决议：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献。

2. 对实现不让任何国家掉队目标之方式的情况更新

2.1 不让任何国家掉队的目标作为国际民航组织日常运行的一部分得到宣传、支助和实施，其范围从宣扬航空对各国的效益及开发专门工具和服务，到协作努力及伙伴关系以加强对标准和建议措施的实施。

2.2 向政府高层宣扬航空对国家的效益。不让任何国家掉队的优先事项之一，就是培养必要的政治意愿以支助航空方面的承诺和改进。国际民航组织通过参加重要的国际活动和会议来促进这方面的工作，例如除其他外：第 26 届非洲联盟首脑会议（2016 年）；2016 年全球可持续交通运输大会；2017 年至 2019 年达沃斯世界经济论坛；2017 年至 2019 年国际运输论坛；不间断举办的世界民用航空行政首长论坛以及航空领导人峰会等等。通过在这些活动中宣扬航空对可持续发展的效益，我们使政府高级别官员意识到并产生政治意愿，以便在不让任何国家掉队举措背景下为航空发展调配充足资源。这些活动对于在全球发展框架中优先发展航空进而调配资源至关重要。

2.2.1 刚刚过去的这个三年期每年举办的国际民航组织世界航空论坛（IWAF），就是国际民航组织努力汇集各国、航空界和金融机构高级别与会者的一个示例，展示了实施航空全球标准和政策将加强安全、安保、高效、经济可行和环境友好的航空运输系统的方式，从而帮助实现联合国可持续发展目标（SDGs）。每一次国际民航组织世界航空论坛的成果被用于进一步完善不让任何国家掉队的战略，同时确保该战略以所有相关各方提供的信息和反馈为基础。

2.2.2 除其他外，这些成果使得有可能：a) 查明加速实施全球标准和政策、计划和方案所需的伙伴关系和资金；b) 再次确认国际民航组织在促进捐助方、投资方和有需要的国家之间的有效伙伴关系，以及在其不让任何国家掉队举措下查明、协调和向有需要的国家提供援助方面的领导作用；c) 展示航空的社会经济效益，包括其促进旅行、旅游和贸易的作用，并强调创造有利的经济环境的必要性，并提高将航空主流化和反映航空业在全球、区域和国家议程中的优先地位的政治意愿；和 d) 鼓励各国在各级采取统一连贯的政策和良好治理的基础上采取综合、全局和变革性的做法，应对航空基础设施融资的挑战。

2.2.3 世界航空论坛在各地地区轮流举办也表明了国际民航组织对实现不让任何国家掉队举措之目标的坚定承诺。第三次世界航空论坛（2017年11月，尼日利亚阿布贾）和第四次世界航空论坛（2018年9月，巴西福塔莱萨）的召开使本组织能够应对航空发展方面的区域需求和挑战，同时确定和制定具体的解决方案，使之符合全球航空的共同计划、优先项和框架。第三次世界航空论坛在非洲联盟（AU）的《洛美行动计划》（2017—2019）框架内通过了非洲航空基础设施发展行动计划宣言和框架，第四次世界航空论坛通过了通过泛美地区航空运输的发展和可持续性促进连通性的宣言 — 2020—2035 愿景。

2.3 表彰各国的进步。为了表彰在解决安全监督缺陷和改进对标准和建议措施的有效实施方面取得重大进步的国家，理事会设立了理事会主席奖状。采用了客观和透明的标准来遴选有资格获得这一表彰的国家。理事会主席奖状每年向来自国际民航组织各地区的国家颁发。在过去四年中，共有 48 个国家获颁理事会主席奖状。获得理事会主席奖状的国家名单载于附录 A。

2.4 促进并实施能力建设举措。国际民航组织采取了多种举措，精简技术援助和技术合作活动及能力建设和培训活动，以确保各国在其实施标准和建议措施及方案时得到有效且高效的支助。在此过程中，国际民航组织制定了指导材料和工具，实施了各种项目，征聘、部署了专家，并举办了培训课程和讲习班，以协助各国、行业及其他利害攸关方。

2.4.1 认识到技术援助是不让任何国家掉队举措的一个主要组成部分，其作用是协助各国为推进其民用航空系统而对各种需求作出优先安排，这是一个内部协调机制，旨在避免本组织内部的重复努力，并加强对所制定援助活动的高效完成、质量和有效性。根据这一机制，各局按照各项战略目标的适用情况、同时由地区办事处根据优先排序为各地区核实技术援助项目申请，以确保与战略目标更加相符并确保协调实施。关于本三年期技术援助方案总体实施的全面报告载于 A40-WP/4 号文件：关于国际民航组织技术援助方案的报告。

2.4.2 根据不让任何国家掉队举措并结合国际民航组织的技术合作、援助和审计方案，本组织为各国提供了支助，以解决其重大安全关切和重大安保关切（SSCs 和 SSeCs），并加强其各自的航空系统。所有这些努力都是为了使所有国家能够实现强大的民用航空部门所能带来的效益。自不让任何国家掉队举措开展以来，安全方面的全球总体有效实施率提高了 9.4%，2019 年 6 月达到 68%，安保方面提高了 3.8%，2019 年 6 月为 72.6%，同时存在重大安全关切的 43 个国家已将其安全有效实施水平提高到 60% 以上。与此同时，在已开始实施国家安全方案的 113 个国家中，有 61 个已开始在其国家安全方案实施计划方面取得进展，以解决其 GAP 分析中发现的问题。

2.4.3 此外，全球及地区事故数量持续减少，一些地区定期商业航空运输甚至实现了多年零死亡率。以非洲为例，2016 年和 2017 年死亡率为零，其年均事故率比上一三年期减少了 40%。

2.4.4 国际民航组织向成员国提供的绝大多数直接支助，是通过国际民航组织地区办事处提供的。各地区办事处越来越多地采用了结构化的做法来实施不让任何国家掉队的战略。地区办事处在三年期内提供的国内直接援助有所提高，而且这其中大部分援助都是以不让任何国家掉队举措的名义提供的。例如，亚洲和太平洋（APAC）办事处通过其亚太联合行动小组（CAT）技术援助访问及航空安全基金供资的项目，得以直接提供了实地支助。为了实施不让任何国家掉队举措，北美、中美洲和加勒比（NACC）办事处制定了北美、中美洲和加勒比系统援助方案，该方案专门针对地区需求并将其活动重点集中在提

高对标准和建议措施的有效实施以及解决重大安全关切和重大安保关切等方面。东部和南部非洲（ESAF）办事处及西部和中部非洲（WACAF）办事处根据不让任何国家掉队举措持续实施了非印计划的各个项目。中东（MID）地区国家核准了中东地区不让任何国家掉队的战略，欧洲和北大西洋（EUR/NAT）办事处在三年期内制定了不让任何国家掉队的技术援助方案。

2.5 建立和加强伙伴关系。根据大会指示，在国际民航组织业务计划中确定为支助方案活动扩展伙伴关系，是提高国际民航组织工作效率、有效性和影响的一项关键活动。

2.5.1 国际民航组织伙伴关系愿景的一个重要组成部分，就是本组织对联合国 2030 年可持续发展议程的承诺。通过展示国际民航组织战略目标与联合国可持续发展目标（SDGs）之间的紧密联系，国际民航组织成功地倡导了将航空视为国家经济发展的一项战略工具。根据大会第 A39-25 号决议，国际民航组织积极参与促进了伙伴关系，通过使航空运输的‘商业案例’成为可持续发展的推动因素，协助各国加强其航空运输系统并有效地调动资源。

2.5.2 加强伙伴关系和协作网络在地区层面也同样至关重要。本组织制定了一项国际民航组织地区合作政策，其中强调了与地区民用航空机构和地区组织合作的原则，以促进开发民用航空基础设施及实施国际民航组织各项政策及标准和建议措施。¹

2.5.3 国际民航组织一直在努力加强向各国提供援助，并避免此类援助提供的重复。为此，国际民航组织通过航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）等方案与各国、国际组织和业界合作，以协调一致的方式向各国提供援助。

2.5.4 关于环境保护战略目标，全面的能力建设战略帮助 111 个成员国制定了减少航空二氧化碳排放行动计划。此外，根据第A39-3号大会决议，理事会通过了新的附件 16 第IV卷，以实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA），从而促成了有关CORSIA前所未有的大量援助、能力建设和培训计划（ACT-CORSIA），包括国际民航组织成员国之间的CORSIA结对子伙伴关系，涉及 15 个捐资国和超过 95 个受援国，重点是在国际民航组织之下采取协调一致的方法，统一提供支助并推动与CORSIA实施有关的能力建设活动的一致性²。

2.6 2020 年—2021 年—2022 年三年期的优先方面：国际民航组织建立了专门的资源调动能力，其主要目的是支助各国寻求加强全球民用航空。全球民用航空的改进将进而帮助实现不让任何国家掉队举措，以及 2030 年可持续发展议程及其 17 项可持续发展目标。与此相结合，国际民航组织将同时努力：协助各国为其航空发展获取资金；加强与联合国各组织的伙伴关系及合作；对人道主义行动和危机管理提供咨询建议；并补充经常方案预算没有提供资金的国际民航组织工作方案。为通过预算外资源供资的国际民航组织此类活动提供支助的首选方式，就是为不让任何国家掉队举措直接提供资金。这是最灵活并且可持续的自愿供资方式，这会减少国际民航组织向各国提供支助的总体交易成本。

¹ 该政策是根据与阿拉伯民用航空委员会（ACAC）；非洲民用航空委员会（AFCAC）；非洲联盟委员会（AUC）；欧洲民用航空会议（ECAC）；欧洲联盟（EU）；和拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）签订的六项合作备忘录（MOCs）所载的合作原则，通过各地区办事处实施的。国际民航组织还与亚太地区各地区机构以及地区安全监督组织开展协作（参见大会第 A39-14 号决议和第 A37-21 号决议）。

² 有关 ACT-CORSIA 计划和 CORSIA 结对子伙伴关系的进一步情况见 www.icao.int/corsia

2.6.1 此外，根据国际民航组织 2020 年—2021 年—2022 年业务计划，国际民航组织将强化其技术援助及技术合作活动，进一步实施不让任何国家掉队举措；加强下一代航空专业人员（NGAP）方案；促进将航空纳入国家和地区发展计划；并扩大伙伴关系以支助方案活动。

3. 结论

3.1 通过不让任何国家掉队举措，国际民航组织正在努力提升全球对有效实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划及方案之重要性的认识，这将支助安全、安保、高效、经济可行且环境友好的航空运输系统。不让任何国家掉队举措适用于所有国家，根据国际民航组织所有战略目标将重点放在具有优先需求的国家，并帮助加强向各国提供的实施支助。同时，国际民航组织将发挥更加积极的协调作用，并帮助促成支助航空改进、提高自愿资金可提供性及建设所需能力的政治意愿。各国、国际组织、业界和其他利害攸关方的支助、协作和援助，对国际民航组织确保不让任何国家掉队努力取得成功至关重要。

附录 A

获得理事会主席奖状的国家名单

用于此表彰的资格标准是客观和透明的，并基于国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）活动的结果，包括审计、国际民航组织协调验证任务（ICVM）和异地验证活动的结果。标准包括：

- a) 有效实施率超过 60%：国家必须实现总体有效实施率 60%或更高；
- b) 有效实施率改善超过 15%：与其上一次 USOAP 审计相比，国际整体有效实施率必须至少提高 15%；
- c) 无重大安全关切（SSC）：有未决重大安全关切的国家将不予考虑，直至其重大安全关切得到解决。

2015 年

- 奥地利
- 博茨瓦纳
- 喀麦隆
- 厄瓜多尔
- 萨尔瓦多
- 以色列
- 意大利
- 老挝人民民主共和国
- 马达加斯加
- 马里
- 尼日尔
- 圣马力诺
- 阿拉伯联合酋长国

2016 年

- 玻利维亚
- 埃及
- 圭亚那
- 洪都拉斯
- 牙买加
- 哈萨克斯坦
- 巴拉圭
- 前南斯拉夫马其顿共和国
- 多哥
- 乌拉圭
- 越南
- 赞比亚

2017 年

- 孟加拉
- 布基纳法索
- 哥斯达黎加
- 赤道几内亚
- 芬兰
- 印度尼西亚
- 约旦
- 科威特
- 尼泊尔
- 巴拿马
- 葡萄牙
- 罗马尼亚
- 卢旺达
- 坦桑尼亚联合共和国

2018 年

- 阿塞拜疆
- 巴林
- 格鲁吉亚
- 危地马拉
- 莫桑比克
- 巴布亚新几内亚
- 秘鲁
- 卡塔尔