



大会 — 第40届会议

执行委员会

议程项目 23：技术援助方案

加强技术援助举措

(加拿大和新西兰提交)

执行摘要

本工作文件讨论了国际民航组织及其成员国和其他组织当前为支持“不让任何国家掉队”倡议所进行的技术援助工作。各国和各组织可以通过向国外对口方提供援助，努力促成一个安全可靠的国际航空运输系统。各国通过提供技术援助和建立一个牢靠和标准化的援助方案，将能够更好地协调努力，在全世界有效提供航空安全支助。成员国和国际民航组织仍有空间协调努力，支持全球民用航空网络的安全、可靠、可持续和高效发展。

行动：请大会：

- a) 鼓励成员国和其他实体使其技术援助努力统一步调，在捐助者和受援者之间对项目进行多边协调，从而尽可能及时和可持续地举办技术援助活动；
- b) 支持增加国际民航组织各地区办事处在技术援助事项中的参与，包括加强合作，提高活动效率以及在适用情况下协调技术项目；
- c) 确保发展项目包括一个效绩衡量组成部分，以加强用来评估技术援助工作及其对国际航空运输所做贡献的措施。

战略目标：	本工作文件与所有战略目标相关。
财务影响：	不适用
参考文件：	加拿大提交的第40届大会信息文件“向海地提供的量身定制的援助”

1. 引言

1.1 加强发展中国家的航空安全是实现全球民用航空网络的繁荣和可持续性的关键组成部分之一。国际民航组织及其成员国和其他实体通过向国外对口方提供援助，努力实现确保一个安全的国际航空运输系统的目标。

1.2 鉴于成员国使其方案和做法与国际民航组织标准保持一致的好处，可以根据每个受援者的当前需要，逐一量身定制技术援助项目。项目也可以通过多边方式实施，在捐助者之间进行协调，选定一组合作伙伴，从而同时加强国家和国际一级的安全、环保和发展。

1.3 尽管技术援助方案的主要目标之一，是帮助各国尽量降低迫在眉睫的安全风险和实施国际民航组织的标准和建议措施(SARP)，但同时应特别注意国际民航组织的普遍安全监督审计计划(USOAP)和普遍安保审计方案(USAP)的活动所确定的那些具有重大安全关切的国家。

1.4 技术援助也是国际民航组织“不让任何国家掉队”(NCLB)倡议的一个关键组成部分，该倡议强调向所有国家提供优先需求的援助，以更好地支持国际民航组织所有战略目标的实施。使国际民航组织战略目标取得成效，特别是落实 NCLB 倡议，将为实现联合国的《2030 年可持续发展议程》做出重大贡献。联合国安全理事会通过的第 2309(2016)号决议也重申了航空安保的重要性，要求国际民航组织协助各国遵守国际航空安保标准。

1.5 因此，为了成功落实技术援助工作并在世界各地有效和可持续地实施国际民航组织标准和建议措施，必须在成员国、国际组织、发展机构和航空业之间发展伙伴关系并把资源汇集在一起。

2. 技术援助方案

2.1 为了支持 NCLB 倡议，各成员国和各组织亟需支持技术援助工作，使发展中国家能够在民用航空领域达到与发达国家相当的标准。这些活动使世界各地所有国家都能够分享航空运输和相关的民用航空工业产生的地方、地区和国家一级的经济和社会效益。

2.2 通过持续改进航空基础设施和服务，从而实现航空部门的自给自足，将改善人类、社会和经济状况。技术援助项目寻求更好地了解发展中国家的民用航空问题，争取克服这些困难。因此，成员国和其他组织必须自始至终协调一致地举办技术援助活动，将彼此视为伙伴，而不仅仅是捐助者和受益者。

2.3 尽管为了发起技术援助项目，必须得到财政、物力和人力资源，但可以通过立即向若干国家提供量身定制的援助来减轻这种需求。另一个方法是从一开始就以多边方式解决某项请求，因为若干国家和/或国际民航组织地区办事处之间的协调会大大减轻希望开展技术援助活动者的负担。为此，也许有更多国家能够在制定和实施各种各样的民用航空项目方面提供咨询和援助，所涉领域包括安全、安保、环保以及国家和国际航空运输的整体可持续发展。

2.4 加拿大的主要民航政策目标之一，是加强往返发展中国家的航空旅行的安全和安保。加拿大认识到，成员国通过使其做法与国际民航组织标准保持一致，会带来许多优势，因此制定了一项民用航空技术综合援助方案。该方案自 2018 年初非正式启动以来，已取得引人注目的成功，包括为海地采

取一项长达 18 个月的举措，寻求提供安全监督方面的指导(参见：加拿大提交的第 40 届大会信息文件，“向海地提供的量身定制的援助”)。航空安保项目包括参与北非和东南亚的能力建设活动，以提供更强大的监督、质量控制和机场风险评估以及长期的综合指导。仅在技术援助方案的第一年，加拿大就完成了超过 12 项援助活动，其中一些活动由于合作伙伴能够在加拿大境内举行会议，需要投入的资源极少。扩大这一援助途径使各国能够在国内完成技术援助项目，尽管对旅行资金有限的发展中国家而言，它可能不是一个完全行之有效的解决方案。

2.5 各国通过个别和多边技术援助举措，包括有协调的培训、能力建设、程序制定、讲习班以及辅导和研究金，可以建立更密切的伙伴关系，同时支持国际民用航空系统的健康和稳定。因此，请大会继续鼓励成员国和各组织尽可能加强其技术援助工作，在捐助者和受援者之间进行项目的多边协调，以便及时和可持续地开展技术援助活动。

3. 国际民航组织地区办事处

3.1 国际民航组织的各个地区办事处在可持续和成功实施航空安全举措方面发挥着至关重要的作用。在国际民航组织地区办事处的不断支持下，成员国和其他实体可以更加高效和协调地量身定制技术援助项目，以满足受援者的需求。

3.2 国际民航组织地区办事处应寻求增加彼此之间的沟通，避免提出重复的请求，而是将技术援助工作结合在一起。这个方法可以使国际民航组织、成员国和其他组织更好地利用资源。存在跨地区和本地区内统一协调技术援助活动的机会。多边合作的一个适当例子是国际民航组织北美(NAM)/加勒比(CAR)国家安全方案(SSP)实施战略，由援助国通过该战略为地区 SSP 的实施工作提供支持。

3.3 为了支持国际民航组织地区办事处进行更多参与，鼓励成员国在请求技术援助时与本地区的国际民航组织地区办事处联系，而不是直接联系其他国家。此外，鼓励任何接到援助请求的国家通知本地区的国际民航组织地区办事处。这种对等关系通过更高效地开展活动和在项目之间进行统筹，将支持在技术援助问题上的更多协调。

3.4 成员国、国际民航组织和其他参与技术援助事务的实体应寻求建立一个透明的数据库，在其中列入过去和即将开展的所有活动。通过增加信息共享和跟踪监测，不仅可以创建一个支持更有效地进行跨地区协调的系统，而且可以确保将效绩衡量纳入所有技术援助事项。这将使得各国和各组织提高跟踪监测项目进展情况的能力，包括跟踪监测障碍和成果的能力。

3.5 技术援助侧重于加强民用航空机构，主要目标之一是使各国能够更好地应对航空环境的不断变化。为了确保可靠地实现这一目标，并把所有成员国包括在援助活动当中，国际民航组织及其地区办事处发挥着关键作用。

4. 结论

4.1 技术援助项目寻求加强国家和国际民用航空的运行安全、安保、效率和可预测性，同时也有助于全球统一实施国际民航组织的标准和建议措施。技术援助通过由国际民航组织、成员国和其他实体分享技术专长和知识，旨在确保全球民用航空网络的繁荣和可持续性。

4.2 鼓励成员国和国际民航组织继续协调努力，举办加强发展中国家航空安全和安保的项目。技术援助可包括审查国家民用航空机构的结构和组织、启动保护环境的做法、促进技术转让以及开展培训和能力建设活动。如各国和各组织之间通过多边方式进行项目协调，将有助于更及时和高效地举办技术援助活动。此外，如对这些活动的效力进行衡量，可确保没有任何项目不受审查，所有项目都自始至终得到监测，以确保成功。

4.3 成员国和各组织处于独特的地位，能够客观地帮助提供所需技术和专业管理知识，确保为受援国的最终利益提供平衡兼顾的建议。国际民航组织、成员国和其他实体通过向国外对口方不断提供援助，可有助于实现确保安全、可靠和可持续的国际航空运输系统的共同目标。

— 完 —