



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 24：技术援助方案

国际民航组织技术援助方案和实施支助

(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

本文件报告了国际民用航空组织在当前三年期(2020-2022 年)期间在航空安全、空中航行能力和效率、安保和简化手续、航空运输的经济发展以及环境保护等领域的技术援助方案，尤其是那些通过国际民航组织自愿基金支持的实施项目，以及由经常预算供资的活动。本文件概述了国际民航组织的技术援助做法，并结合 COVID-19 大流行的情况，该做法一直侧重于安全和安保，以期帮助各国加强能力建设。

行动：请大会：

- a) 鼓励各国、国际组织和业界支持国际民航组织的技术援助活动，包括提供自愿基金和专题领域专家；
- b) 要求国际民航组织与各国、国际和地区组织及业界合作，继续在各项战略目标下开展和实施技术援助；和
- c) 注意和核准新的《国际民航组织向各国提供实施支助的政策》，旨在按照“一个国际民航组织”做法协调统一所有技术援助和技术合作活动。

战略目标:	本工作文件涉及所有战略目标。
财务影响:	本文件中提及的各项活动，已根据 2020 年至 2022 年经常预算的可用资源和/或预算外捐助情况开展。
参考文件:	Doc 10140 号文件：《大会有效决议》(截至 2019 年 10 月 4 日) Doc 10125 号文件：《本组织 2020-2021-2022 年预算》 《国际民航组织向各国提供实施支助的政策》 A41-WP/28-EX/16 号文件：《国际民航组织的技术合作方案 — 政策和活动》 A41-WP/47-EX/23 号文件：《资源调集和自愿基金》

1. 引言

1.1 根据大会第 A40-17 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明 — 一般规定、噪声和当地空气质量，A40-6 号决议：通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标，A40-11 号决议：国际民航组织关于航空安保的持续政策的综合声明和 A39-23 号决议：不让任何国家掉队(NCLB)举措，本文件对当前三年期国际民航组织技术援助方案做了综合报告。该方案协助各国实施国际民航组织的监管框架，特别是有关所有战略目标的标准和建议措施(SARPs)、政策、计划和方案。除经常预算外，支持和实施该方案在很大程度上依赖于国家、国际组织和业界提供给国际民航组织的自愿捐助，包括资金和实物捐助。有关接收的自愿捐助信息，包括有关技术援助活动的财务支出，在议程项目 22 下单独介绍(参见 A41-WP/47 号文件)。

1.2 在本三年期内，尤其是考虑到 COVID-19 大流行所施加的限制，以及各国在履行与航空运输系统有关义务方面面临的困难，通过各不同形式的活动向各国提供了援助。对于在推进举措以加强其航空系统方面存在挑战的国家，国际民航组织尤其考虑到不让任何国家掉队(NCLB)举措，致力于提供对取得成功至关重要和必不可少的援助。

1.3 国际民航组织理事会在其第 225 届会议期间批准了一项新的实施支助政策，协调统一管理技术合作和技术援助方案、项目、产品和服务。该政策的主要目标是加强对国际民航组织实施支助活动的协调和管理，以更好地服务于成员国的需求。有关该政策的信息在议程第 25 项下单独介绍(参见 A41-WP/28 号文件)。

2. 与合作伙伴并通过地区合作进行能力建设技术援助

2.1 航空安全和空中航行能力与效率

2.1.1 在本三年期间，主要由于 COVID-19 大流行，传统技术活动减少。旨在解决一些国家重大安全关切(SSC)和能力建设的新项目被推迟或取消。尽管如此，援助东帝汶和圣多美和普林西比的新项目的资金已获批准并正在实施，而与最初计划的实地援助相反，对尼泊尔的技术援助项目成功地以远程方式实施。

2.1.2 非印计划(<https://www.icao.int/safety/afiplan/pages/default.aspx>)通过各种援助活动继续产生积极成果，包括几个非印计划资助的援助项目。由于 COVID-19 旅行限制，这些援助活动是远程提供的。非印地区有重大安全关切的非印国家数量保持在 1 个，安全监督有效实施(EI)率超过国际民航组织全球目标即 60% 的非印国家数量从 2015 年的 18 个增加到 2021 年的 28 个。

2.1.3 国际民航组织继续与各国、国际组织和业界合作，支持在航空安全实施援助伙伴关系(ASIAP)下向各国和地区组织提供技术援助。为了使关于技术援助活动的讨论更突出重点，并促进可能的合作机会，ASIAP 合作伙伴同意就特定的地区领域召开电话会议。由于 COVID-19 大流行以及对全球航空运营的影响，技术援助活动显著减少，且在大多数情况下被停止。因此，ASIAP 电话会议在 2020 年的大部分时间里被暂停；然而，随着航空活动开始开放，有可能重新让合作伙伴参与援助活动。召开了电话会议讨论对加勒比、中美洲和南美洲、亚洲和太平洋地区以及欧洲和北大西洋地区的援助。

2.1.4 各国接受了国际民航组织不同形式的技术援助，包括远程提供的援助。预计这种技术援助将有助于提高在遵守国际民航组织标准和建议措施方面有困难的国家的卫生监督能力，这将在未来通过普遍安全监督审计计划(USOAP)持续监测做法(CMA)活动得到核校。

2.2 航空安保和简化手续

2.2.1 根据大会第 A40-11 号决议，并经通过联合国安理会决议(UNSCR)2178(2014 年)、2309(2016 年)、2322(2016 年)、2368(2017 年)和 2396(2017 年)以及全球航空安保计划(GASeP)优先目标的确认，国际民航组织旨在实施有针对性的援助，以解决成员国内查明的缺陷。航空安保和简化手续援助的首要目标是支持成员国解决经国际民航组织航空安保审计计划(USAP)查出的重大安保关切(SSeCs)，并协助各国实施标准和建议措施，以及国际民航组织旅客身份识别方案(TRIP)战略。航空安保和简化手续援助和能力建设工作的优先次序基于风险管理原则、各国对解决其重大安保关切所表达的承诺，以及捐助国表达的地理优先。有关技术援助方案的更多情况见大会第 41 届会议网站 <http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/documentation-reference-documents.aspx>。

2.2.2 在为简化手续事务提供援助方面，国际民航组织与各国、国际和地区组织合作，提供资源和专长，以扩大援助活动的范围和效力。为协助成员国加强建设能力和实施附件 9 —《简化手续》的规定，国际民航组织制定了有关简化手续的实施套包(iPack)和培训课程，例如附件 9 —《简化手续》课程、国际民航组织 TRIP 战略课程和为航空器事故受害者及其家人提供援助的课程。由于 COVID-19 大流行，国际民航组织以虚拟形式在全球、地区和国家一级提供了实施套包和培训课程，并辅以地区讲习班和针对具体国家的技术援助。

2.2.3 2020 年，有关附件 9 和国际民航组织 TRIP 战略的援助活动包括有关预报旅客资料(API)和旅客姓名记录(PNR)的外联活动，特别是在附件 9 中包含的新的旅客姓名记录标准和建议措施得到通过之后。此外，国际民航组织与联合国反恐办公室(UNOCT)签署了一份协议备忘录，根据国际民航组织附件 9 和联合国安全理事会 2178(2014)、2396(2017)和 2482(2019)号决议的要求，旨在加强成员国通过收集和分析 API 和 PNR 数据以预防、发现和调查恐怖主义罪行和其他严重犯罪的能力。

2.3 环境保护

2.3.1 能力建设活动以及为推动制定国家行动计划建立伙伴关系一直是环境活动的主要内容，其制定是为了在国际航空利益攸关方中促进环境可持续的做法。

2.3.2 作为更广泛的国家行动计划举措的一部分，秘书处继续支持各国制定和实施行动计划，并鼓励所有国家将可用的最新创新解决方案纳入其国家行动计划，以确保实现国际民航组织的全球理想目标。随着国际民航组织成员国希望通过最新技术、运营和清洁能源减少二氧化碳排放，国际民航组织对实施最新绿色创新的支持在下一个三年期尤为至关重要。

2.3.3 2018 年 6 月，附件 16 —《环境保护》第 IV 卷 —《国际航空碳抵消和减排计划(CORSIA)》得到通过，催生了一项前所未有的能力建设和援助方案(ACT-CORSIA)，包括国际民航组织成员国之间的 CORSIA 结对子伙伴关系。国家间的结对子伙伴关系是 ACT-CORSIA 计划的基石，目前有 16 个支持国和 118 个请求国参与。在这些伙伴关系背景下提供的培训有助于成功实施 CORSIA。ACT-CORSIA 结对子伙伴关系的第三阶段目前正在进行中，提供与 CORSIA 二氧化碳监测、报告和核校(MRV)实施有关的培训。

2.4 经济发展

2.4.1 为各国在航空运输经济发展领域所提供的援助旨在提高对国际民航组织相关政策和指导的认识并促进其实施，同时降低国家履行其经济监管职能的成本。关于这一领域技术援助方案的更多情况，见大会第 41 届会议网站 <http://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/documentation-reference-documents.aspx>。

3. COVID-19 大流行期间的援助活动

3.1 国际民航组织网络研讨会系列

3.1.1 2020 年 4 月，空中航行局 (ANB) 启动了 COVID-19 系列网络研讨会，提供国际民航组织行动和活动的最新信息，以协助各国和航空界应对大流行病的影响并为恢复业务做准备。2020 年 6 月，在每个地区举办了网络研讨会，以提供有关理事会航空恢复工作队 (CART) 建议以及理事会航空恢复工作队“起飞”指南的信息。各地区参加理事会航空恢复工作队网络研讨会的总人数为 1558 人。2020 年 12 月 3 日，举行了全球网络研讨会，以提供有关理事会航空恢复工作队和第二阶段可交付成果的最新情况。

3.1.2 2020 年，空中航行局扩展了该网络研讨会系列以包括与正常运营相关的内容，以及由地区办事处和航空运输局 (ATB) 支持的网络研讨会。该系列提供了一个全球各地的人们及时联络的机会，提供有关各种专题的最新信息和援助。总共举办了 68 场网络研讨会，共有 13,572 名与会者参加。

3.2 实施套包 (iPacks)

3.2.1 新的国际民航组织实施套包 (iPacks)¹ 是国际民航组织旨在通过加强国际民航组织秘书处内技术、运营和资源调动/伙伴关系实体之间的协调与合作，加强实施支助手段和加强全球伙伴关系的举措之一，该实施套包于 2020 年推出，目的是在短期内协助各国开展 COVID-19 大流行恢复工作，并在中长期支持实施新的国际民航组织标准和建议措施。

3.2.2 自该举措启动以来，已开发了七个实施套包，其中针对国际民航组织理事会航空恢复工作队 (CART) 在以下领域的各项建议：“民航当局与 COVID-19 有关的航空安全风险”、“加强国家航空运输简化手续委员会以促进民航的重启和复原力”、“机场重启”、“建立公共卫生走廊”、“COVID-19 航空安保质量控制监督”，以及有关“制定国家航空安全计划”、“为国际民航组织 USOAP CMA 活动做准备”和“建立无人驾驶航空器系统 (UAS) 监管框架”。2022 年，秘书处正在航空货运、航行通告和无约束环境可视数字印章 (VDS-NC) 领域开发更多 iPack。

3.2.3 在此报告之时，在简化手续、安全风险、机场重启和航空安保领域已进行了 30 项 iPack 部署，使 40 个国际民航组织成员国受益，另有在 14 个国家在这些领域以及公共卫生走廊的 14 项部署正在完成过程中，同时正在协调在 56 个国家的 50 项进一步部署。国际民航组织秘书处正在为 iPack 开发和部署确定经常资金的过程中，以确保这一新的实施支助机制的持续增长和成功。根据全球部署计

¹ (<https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/iPACK.aspx>)

划和当前实施速度，在捐助者、国际民航组织地区办事处和各技术局的支持下，预计 2022 年所有地区的 90 多个国家可受益于 iPack。

4. 结论

4.1 为在实施国际民航组织标准和建议措施、政策、计划和方案方面存在挑战的国家提供支助是国际民航组织的一个关键作用，并将在未来几年继续和扩展。国际民航组织和包括航空合作伙伴在内的所有利益攸关方应进行协调和合作，以确保有效和高效地提供技术援助，从而为各国带来切实和可持续的成果。为此，强烈鼓励各国、国际和地区组织以及业界分享有关技术援助活动的信息，考虑合作机会以及建立伙伴协议。

4.2 为解决许多国家面临的资源不足问题，国家、国际组织和行业的持续支持、财政和实物捐助对于帮助各国解决迫在眉睫的重大缺陷(如重大安全关切和重大安保关切)至关重要。

4.3 随着新的《国际民航组织向各国提供实施支助的政策》获得批准，预计国际民航组织的技术援助方案将通过“一个国际民航组织”做法得到强化、加强和统一。因此，国际民航组织应该按照一个全组织范围的精简的实施支助政策，继续协调统一方案、流程和相关活动。

— 完 —