



大会 - 第41届会议

执行委员会

议程项目 20: 增强国际民航组织的效率和有效性

促进以电子方式分发国际民航组织国家级信件的事项

(由大韩民国提交)

执行摘要

国际民航组织国家级信件是通知成员国有关标准和建议措施（SARPs）和空中航行服务程序的制定、修订和通过以及进行调查和举行会议/研讨会等的重要手段，此外，它也用于收集成员国的意见和回应。由于它通过电子邮件发送，当国家联系方式过时或负责人未能及时核实时，重要信息可能无法送达国家。此外，如果负责人未在规定时间内作出答复，成员国对标准和建议措施的修订意见和差异通知等都可能无法送达国际民航组织，这可能会阻碍航空安全和标准化进程。一些国家采用国家信件管理系统，但需要手动输入数据。本文件建议国际民航组织认识到国家信件管理系统是支持国际民航组织的工具，使成员国和国际民航组织的系统之间能够交换数据，以提高国家级信件管理的效率。

行动：请大会：

- a) 国际民航组织：
 - 1) 结合本组织的数字化转型举措，认识到各国使用的国家级信件管理系统是一个会提高国际民航组织效率的支助系统；和
 - 2) 考虑允许国际民航组织和每一国家的国家级信件管理系统进行数据交换。
- b) 成员国：
 - 1) 建议更新国际民航组织安全门户网站国家级信件的联络点信息；
 - 2) 合作将其自主开发和运行的国家级信件管理系统与国际民航组织联系起来；和
 - 3) 同意将自主开发和运行的国家级信件管理系统与希望使用这个系统的国家分享。

战略目标：	本工作文件涉及的战略目标：空中航行能力和效率。
财务影响：	没有调查。
参考文件：	大会第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 大会第A40-20号决议：增强国际民航组织的效率和有效性

1. 引言

1.1 国际民航组织一直使用国家级信件与成员国进行沟通。通过国家级信件发送的信息从标准和建议措施（SARPs）及空中航行服务程序（PANS）的修订到收集对重要政策的意见、邀请参加会议和研讨会以及职位招聘公告不等。收到国家级信件的成员国必须在信中规定的最后期限之前采取必要的行动。

1.2 当国家级信件通过邮寄发送时，曾出现因延误或遗失而未能按时送达收件人的情况。然而，随着互联网的普及，发送方式被电子邮件取代，这节省了时间和金钱，还提高了效率。

1.3 然而，即使使用电子邮件，有时重要信息也无法送达对方，或者如果收件人不明确或负责人未及时确认，则各国的重要意见就无法送达国际民航组织。在这种情况下，标准和建议措施（SARPs）和空中航行服务程序（PANS）可能无法按时实施或各国的意见可能无法反映在国际民航组织的政策中。

1.4 鉴于成员国对国家级信件答复率低，国际民航组织大会第39届会议通过了“第A39-21号决议——解决各国对国际民航组织国家级信件答复率低的问题”，因此，要求所有国家按时答复国际民航组织发送的国家级信件并通过国际民航组织各地区办事处和民航委员会分享它们的最佳做法。此外，大会要求秘书处进行以下工作：

1.4.1 调查并在必要时采用新的通信联络工具，包括基于网络的解决方案，以便改进与成员国和国家级信件其他接收方之间的交流和互动，以及改进国际民航组织记录管理系统中对答复的记录（第A39-21号决议，第4段）；和

1.4.2 实施能够报告国家级信件答复率的自动网基交互系统，以便提高按成员国、地区和/或全球分列的国家级信件答复情况的可见性，并在成员国当中进行宣传和能力建设（第A39-21号决议，第5段）；

1.5 此外，认识到面对快速变化的技术、经济和环境，国际民航组织需要高效和有效地作出反应，国际民航组织大会第40届会议通过了“第A40-20号决议——增强国际民航组织的效率和有效性”。“附录——增强国际民航组织效率和有效性的考虑事项清单”载有一些提高效率的措施，其中值得注意的是：

1.5.1 改善和加快与缔约国的通信，特别是与标准和建议措施有关的通信，其中包括使用电子传输。

1.6 最近，国际民航组织为提高组织效率一直在制定数字化转型举措，并希望获得即将召开的大会的批准。这项举措包括国际民航组织文件的数字化管理和分发，大家认为国家级信件也可以包括在这一类别中。

1.7 为响应国际民航组织提高效率的努力，大韩民国开发了标准和建议措施管理和实施系统（SMIS），该系统专门用于高效管理包括国家级信件在内的标准和建议措施（SARPs）和空中航行服务程序（PANS），并一直在不断改进其功能。此外，大韩民国还向希望使用这个系统的国家免费提供教育和技术支持。众所周知，许多其他国家都在开发和和使用类似SMIS的系统。有关SMIS的更多信息，请访问www.kocahelp.go.kr或联系helpdesk@kocahelp.go.kr。

1.8 本文介绍了包括管理国家级信件在内的SMIS功能，并检视了将这些功能与国际民航组织国家级信件管理系统相联系时可产生的协同增效作用。

2. 讨论

2.1 SMIS于2006年开发，用于检查普遍安全监督审计计划（USOAP）规定的标准和建议措施（SARPs）有否反映在国家法规中。这个系统使每项法规的负责人都能看到标准和建议措施（SARPs）的实施情况。随着普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）转变为持续监测做法（CMA）并采用在线框架（OLF），SMIS也发展成为一个综合工具，可以管理国家航空活动问卷（SAAQ）、遵守情况检查单（CC）、规程问题（PQ）自我评估、纠正行动计划（CAP）、强制性信息要求（MIR）以及与OLF交换数据。

2.2 此外，随着信息及通信技术的发展，过去以电脑为基础的系统已演变为以网络为基础的系统，能够让用户更方便地管理登记的资料。特别是，OLF和SMIS之间的数据交换功能是本文的重点部分。在使用该功能时，用户无需将变更后的数据输入SMIS，而只要将数据从OLF下载使用，完成审核后，将审核项目在OLF上传，者提高了USOAP CMA信息管理效率并减少了工作量。

2.3 不过，在国家级信件的情况下，没有数据交换功能。因此，系统管理员通过电子邮件收到国家级信件或从国际民航组织总部和地区办事处的国际民航组织安全门户网站的国家级信件菜单下载国家级信件后，需要手动将国家级信件输入SMIS并按照既定程序分发给每个负责人。

2.4 一旦国家级信件在SMIS登记后，负责人可以就国家级信件要求采取的行动计划制定实施计划，并通过将实施状况输入系统来管理进度。SMIS有助于确保及时向国际民航组织报告国家级信件要求采取的行动计划的结果，而且当国家级信件规定的最后期限临近或行动逾期时，它会提醒负责人这种情况。

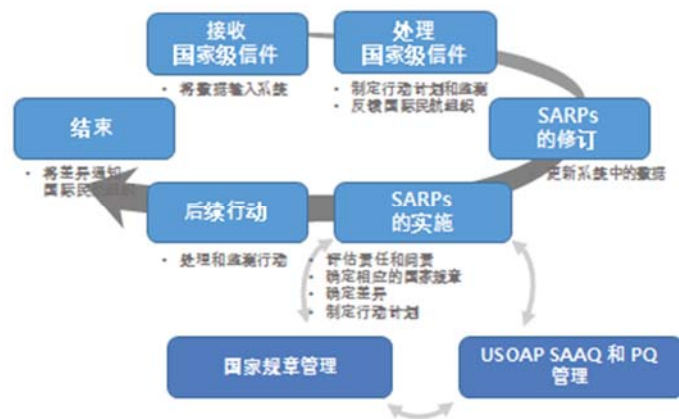


图1. SMIS中国家级信件管理程序

2.5 具有管理国家级信件及标准和建议措施（SARPs）功能的系统，例如SMIS，被认为是一个能够在国家层面满足国际民航组织大会第A39-21号和第A40-20号决议的要求（见第1.4段和第1.5段）的系统。如果国际民航组织将本组织的操作系统转变为数字化系统，具有此种功能的系统将成为一种基于网络的支助工具，使国际民航组织与成员国能够通过电子方式交换国家级信件。

2.6 此外，如果每个国家运行的系统与国际民航组织国家级信件管理系统相连接，预计国家级信件的答复率将会提高，因为成员国能迅速看到有新的国家级信件并采取必要措施。此外，当国际民航组织与各国的系统相连接后，就可减少工作量，因为负责人不需将国家级信件的信息输入系统以及手动回复国家级信件。因此，这也符合国际民航组织通过数字化转型提高效率的努力。

2.7 然而，并非所有成员国都有管理国家级信件的系统，而开发此类系统可能既费时又费钱。在这种情况下，成员国首先需要更新国际民航组织安全门户网站民航局长目录中的国家级信件联系人信息，并保持现有的立即确认和将国家级信件分发给负责人的程序。

2.8 如果一些国家决定与其他国家共享其国家级信件管理系统，则没有国家级信件管理系统的国家在获得拥有国同意的情况下能够使用这个系统而无需额外付费。预计这将使各国能够提高其国家级信件管理的效率。

2.9 此外，国际民航组织需要认识到当前运行的系统是一个增进国际民航组织的效率并允许它们与国际民航组织的国家级信件系统交换数据从而提高成员国国家级信件管理的效率的支助系统。通过促进当前国家级信件管理系统的分发，这将大大提高成员国对国家级信件的答复率。

3. 结论

3.1 国家级信件作为国际民航组织向个别国家发送标准和建议措施和政策的一种手段，一直发挥着重要作用。每个国家都应积极答复国家级信件，告知标准和建议措施的实施情况，并将其差异通知国际民航组织。然而，由于国家级信件中的联系信息不一致、交付/确认的延迟以及对国家级信件的重要性缺乏认识，这导致答复率普遍较低，尽管《芝加哥公约》第三十七、第三十八、第五十四、第五十七和第九十条规定积极响应标准和建议措施制定过程是成员国的责任。因此，答复率需要加以提高。

3.2 国际民航组织为提高本组织的效率，计划在未来三年实施数字化转型举措。这可能是国际民航组织依照国际民航组织大会第A39-21号决议和第A40-20号决议将国家级信件的分发和回复方法从电子邮件交换转变为基于网络方法的机会。为此，国际民航组织需要认识到成员国使用的标准和建议措施及国家级信件管理系统是符合国际民航组织政策的支助工具，并考虑允许各国和国际民航组织使用的系统之间交换数据。

3.3 此外，鼓励运行标准和建议措施（SARPs）和国家级信件管理系统的国家向希望免费或以最低费用使用这个系统的国家提供这个系统，以提高标准和建议措施（SARPs）和国家级信件的管理效率。