



## 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

#### 支助国际民航组织不让任何国家掉队举措

(由芬兰代表欧盟及其成员国<sup>1</sup>、欧洲民用航空会议其他成员国<sup>2</sup>  
和欧洲空中航行安全组织提交并由新西兰联署)

#### 第 1 号修改稿

#### 执行摘要

本文件重申欧洲坚决支持不让任何国家掉队 (NCLB) 举措, 并承诺努力在国际民航组织所有缔约国实现安全、可靠、高效、经济可行及环境无害的航空运输系统。欧洲赞赏各国为实现有效且可持续地遵守国际民航组织标准和建议措施所付出的努力, 并忆及需要强有力的协调机制, 以便最佳利用资源并最大限度发挥能力建设活动的影响。由于其独特作用的原因, 国际民航组织应当促进制定并发挥此类机制的作用。

行动: 请大会:

- a) 重申其支助不让任何国家掉队举措, 并承认该举措对提高全球航空整体绩效的贡献;
- b) 请国际民航组织对定向提供的国家支助活动采取系统做法, 并加强秘书处的实施支助、技术支持和援助活动;
- c) 认识到国际民航组织、各个国家、地区组织和业界开展能力建设活动的附加值及互补性;
- d) 要求国际民航组织通过航空安全实施援助伙伴关系, 与其他伙伴协调为航空安全和空中航行定向开展的地区或国家支助;
- e) 鼓励国际民航组织在公布新标准和建议措施 (SARPs) 后, 继续开展其一般实施支助活动, 包括对标准和建议措施实施成功的指标进行评估;
- f) 请各国和地区组织随时向国际民航组织通报主要项目情况, 以便采取协调做法, 确保充分利用现有资源; 和
- g) 注意到文件提交人在过去三年期内, 包括通过 A40-WP/106 号文件总结的项目支助不让任何国家掉队举措的意愿。

战略目标:	本工作文件涉及所有战略目标。
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:	大会第 A39-23 号决议、第 A39-22 号决议和第 A39-1 号决议

<sup>1</sup> 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

<sup>2</sup> 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、北马其顿共和国、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其和乌克兰。

## 1. 引言

1.1 继理事会决定国际民航组织将其活动重点放在事故率或安保威胁较高的国家，并审查国际民航组织可以开展哪些工作以便更好地鼓励发达国家为发展中国家提供更加全面的援助后，于 2014 年启动了“不让任何国家掉队”（NCLB）举措。

1.2 该举措主要目标是帮助确保在全球范围内更加协调一致地实施标准和建议措施（SARPs），使所有国家都能实现安全可靠的航空运输带来的重大社会经济效益。不让任何国家掉队的努力还促进了国际民航组织解决通过国际民航组织安全监督审计查明的重大安全关切（SSCs），以及为实现其他安全、安保和环境目标开展的工作。

1.3 全球航空界有许多参与实施和提供支助的行为主体：国家、国际和地区组织、行业机构、开发银行等等不胜枚举。国际民航组织秘书处内也具备多个建制：空中航行局、航空运输局、技术合作局和地区办事处。

1.4 第十三次空中航行会议（AN-Conf/13）通过了建议 7.3/2，其中呼吁国际民航组织继续制定各国及技术援助标准方面的优先安排。这将有助于实现适当和透明的优先排序，并有助于航空安全实施援助伙伴关系（ASIAP）的合作伙伴，努力实现对航空安全实施援助伙伴关系方案的更大承诺和参与，同时请能够提供技术援助的其他国家和国际组织加入航空安全实施援助伙伴关系。

1.5 2018 年 11 月举行的第二次高级别航空安保会议（HLCAS/2），建议国际民航组织对能力建设的现有资源与提供者进行比照以便全面了解现有能力，并对已经交付、持续进行和计划进行的能力建设活动进行比照，以便全面了解相关局势。此外，会议认为，目标明确、精准且有效的航空安保培训和援助是加强航空安保的关键，而能力建设的目的是为成员国提供处理现有威胁和新兴威胁的知识和能力。

## 2. 讨论

2.1 大会第 A39-23 号决议呼吁所有缔约国以及能够向有需要的国家提供财务资源和技术资源的相关伙伴，协助其通过实施标准和建议措施并履行其监督责任来加强其民用航空系统。因此，国际航空界的政治责任是帮助遇到困难的国家。这也是对实现体面工作和经济增长以及产业、创新和基础设施等联合国可持续发展目标的贡献。

2.2 与执行国家当局职能有关的所有问题、包括对行业各部门的监督以及履行《芝加哥公约》所规定义务的最终责任，仍然属于技术援助、合作或能力建设活动的受惠国。

2.3 国际民航组织应当与合作伙伴以及接受援助的国际民航组织成员国协作，协调合作伙伴的各项活动，以便最大限度发挥这些活动的影响。

2.4 应当在更广泛的国际或地区范围内，以公开和公平的方式协调各项活动，并尊重接受援助的国际民航组织成员国主权以及每个伙伴的具体运行条件和能力。由于国际民航组织具体任务的原因，秘书处应当发挥这一协调作用。除其他外，这应当包括促进信息共享、帮助各国和具有最大需求的方面进行优先安排并提供一个论坛，供相关各方协调其各种活动。在安全领域，航空安全实施援助伙伴关系就是此类举措可随处复制的一个很好示例。

2.5 为开展能力建设活动或实施行动提供资源的利害攸关方，应当积极主动地尝试与其他机构协调，以便最大限度发挥行动的影响力、高效利用资源并避免重复。它们还应当利用国际民航组织开展信息交流或寻求开放沟通渠道。

2.6 在国际民航组织秘书处自身内部，必须建立一个清楚了解空中航行局(ANB)、航空运输局(ATB)、技术合作局(TCB)和地区办事处所有活动情况的中央协调职能，确保国际民航组织的自有资源物尽其用，并向所有国家和组织提供这方面的情况。

### 3. 结论

3.1 在制定方案、规划和实施全球及地区层面不让任何国家掉队的活动时，大会、理事会和秘书处以及所有其他相关利害攸关方均需顾及上述问题。因此，请大会核准本文件执行摘要所载的拟议行动。

—完—