



A37-WP/344
EX/77
1/10/10

大会第 37 届会议

执行委员会

关于议程项目 11 的报告草案

所附关于议程项目 11 的材料供执行委员会审议。

议程项目 11：2007 年—2009 年期间关于技术合作的活动和政策

11.1 执行委员会在其第五次会议上，以国际民航组织理事会提交的 A37-WP/40 号文件、哥伦比亚（A37-WP/93 号文件第 1 号修改稿）、俄罗斯联邦（A37-WP/269 号文件第 1 号修改稿）、委内瑞拉（A37-WP/276 号文件）提交的三份工作文件，以及大韩民国提交的一份信息文件（A37-WP/234 号文件）为基础，审议了 2007 年—2009 年期间关于技术合作的活动和政策这一题目。

11.2 在 A37-WP/40 号文件中，理事会提供了关于国际民航组织技术合作政策和战略的最新情况，包括为技术合作方案制定更平衡之做法的重要性，该做法照理想，应兼顾到各国决定其发展的优先事项的主权，以及国际民航组织推进其战略目标的责任。考虑到技术合作方案主要由受援国政府供资，理事会认为，本组织应继续鼓励所有国家，将其实施活动的重点放在国际民航组织的优先事项上，同时要充分顾及国际民航组织的审计发现的问题和建议。此外，国际民航组织应协助缺乏必需资源的国家筹集资金，并免费提供技术援助，以便支持实施国际民航组织主要在运行安全和航空保安领域的标准和措施，包括国际民航组织的审计建议，以及协同努力，对自然灾害或国家灾难的情况做出反应。该报告还提供了关于 2010 年初，为了提高技术合作局效率和实效，帮助改善行政和业务服务费用基金（AOSC）财务状况，而对其进行改组的信息。此外，报告从财务角度和不可量化的业务角度两方面，分析了 2007 年至 2009 年三年期的技术合作方案的效绩成果，并与前一个三年期进行了比较；还介绍了行政和业务服务费用基金在报告期内的财务状况，以及关于行政和业务服务费用基金与经常方案预算之间，分摊费用的补充信息。

11.3 由哥伦比亚提交的 A37-WP/93 号文件第 1 号修改稿，强调了事后评估作为一个系统影响评估工具，对于各国和捐助方的潜在益处。这种评估也可有助于技术合作方案，通过除其它事项外确定纠正行动和用以优化资源，以及强化项目对于航空之作用的手段等，提高其在规划未来项目方面的有效性。忆及大会在 A36-17 号决议中，鼓励各国和捐助方将事后评估纳入其民用航空项目，并将其作为项目规划和执行的一个必需组成部分，同时为此提供经费。因此，哥伦比亚请大会要求秘书处制定机制和标准程序，以将事后评估纳入并作为国际民航组织技术合作项目的一个组成部分，并向大会下届会议报告在这方面取得的进展。

11.4 由俄罗斯联邦提交的 A37-WP/269 号文件第 1 号修改稿，强调了技术合作方案是本组织的一项优先活动，在执行国际民航组织标准和措施，建设发展中国家民用航空基础设施和人力资源方面，发挥着重要作用。因此，文件提议，大会应再次确认技术合作局作为本组织必需的组成部分之地位。鉴于技合局是国际民航组织唯一自行筹资的部门，而且项目的实施有助于实现国际民航组织的战略目标，因而能对经常方案做出贡献，因此，俄罗斯联邦提议，由经常方案预算吸收技合局五个关键管理职位的费用。文件建议，大会第 37 届会议应再次确认技合局拥有执行技术合作项目的专属特权，同时表示，服务之受援国可以选择在国际民航组织地区办事处的支持下，监测项目的执行，因此，应加强地区办事处在立项和执行过程中的作用。此外，还提出了一项建议，支持秘书长的举措，在不增加项目费用的前提下，为地区办事处征聘技术合作官员，费用由行政和业务服务费用基金支付。

11.5 由委内瑞拉提交的 A37-WP/276 号文件，强调了有必要系统地衡量技术合作方案的有效性，其对于实现国际民航组织战略目标的量化影响，尤其是其通过纠正国际民航组织审计过程中查明的

缺陷而对提高运行安全和航空保安做出的贡献，以期持续改进方案的效绩。因此，文件提议，秘书长应向大会报告技术合作活动的情况，包括将本组织的战略目标与其技术合作方案目标挂钩的有效性指标。

11.6 由大韩民国提交的 A37-WP/234 号文件，介绍了其研究金培训方案，这是通过按照管理服务协议而开展的国际民航组织技术合作方案执行的。自 2001 年以来，通过这一培训方案，89 个发展中国家的 390 名本国人员，在韩国民航培训中心（KCATC）接受了空中航行各个学科的免费培训。大韩民国还介绍了计划在近期对方案进行扩展的情况，并将在下一三年期再提供 130 项研究金。

11.7 执行委员会赞赏地指出，技术合作方案在目前三年期的工作继续享有各国和私营机构的兴趣，方案交付总金额增加到 4.603 亿美元，比上一三年期增加了 17%。但是，方案在不同地理区域的分布不均匀。委员会认识到了秘书长的努力，以推动自愿捐助，以期进一步缩小地区之间的差距，从而使所有国际民航组织成员国，均能同等地受益于国际民航组织帮助纠正民航部门的任何缺陷的专业知识和经验。

11.8 委员会还获悉了秘书长所采取的措施，以精减技术合作局的结构和程序，更紧密地使其外勤活动与各地区办事处的活动进行整合。委员会表示支持进一步加强地区办事处在技术合作进程中的作用。虽然，这些措施将要求在国际民航组织内部和外部做出重大变革和调整，但委员会和秘书长一样坚信，这样能够使方案的交付更具成效、更有效率。

11.9 展望即将到来的三年期，完全可以相信，鉴于民航技术的迅速发展，国际民航组织技术合作方案，将在向各国提供支持方面继续发挥重要作用。委员会坚定地认为，技术合作方案是本组织的支柱之一，以支持各国按照国际民航组织的标准和建议措施建设其民航基础设施，并补充国际民航组织的监管和审计活动。因此，会议普遍认为，技术合作局应继续作为本组织的一个必需组成部分。

11.10 执行委员会就推行事后评估的潜在益处达成普遍共识，认为这是进行体制学习和对技术合作项目进行系统影响评估的宝贵工具。按照大会 A36-17 号决议，委员会建议大会继续鼓励方案受益方，建立、维持或加强关于效益和成果的独立自我评估。此外，会议同意哥伦比亚在 A37-WP/93 号文件中提出的建议，要求秘书长制定机制或标准程序，以便把对技术合作项目技术评估纳入作为由技术合作局执行的项目的一个重要组成部分。秘书长确认，他有意在下一三年期实施此种机制。

11.11 会议讨论了委内瑞拉的提案，即制定效绩指标以衡量技术合作方案在实现项目与其成果方面的有效性，尤其是在纠正通过国际民航组织审计所查明的安全和保安缺陷方面。执行委员会完全支持这一讨论，并同意，此种工具将有助于保持技术合作方案的平衡做法，提高其效率和透明度，并改善其对于实现国际民航组织战略目标的影响。一些国家分享了通过技术合作局实施项目的成功经验，着重论及了他们使用指标来评估项目成果的经验。

11.12 对于俄罗斯联邦关于将技合局的五个关键管理职位转移到经常方案预算中的建议，有些国家表示了保留，认为此种转移可能会使技合局在运作中失去必要的灵活性，并强调，受预算限制，可能难以让经常方案吸收这些职位的全部费用，因此不能支持这一提案。