



A35-WP/341
P/73
7/10/04

大会第 35 届会议

执行委员会 关于议程项目 13.1 和 13.2 的报告

(由执行委员会主席提交)

所附关于议程项目 13.1 和 13.2 的报告已经执行委员会审议。建议全体会议通过 13.2/1 和 13.2/2 号决议。

注：删除本封页后，将本文件插入报告夹的适当位置。

议程项目 13： 技术合作

13.1： 2001-2003 年期间通过联合国开发计划署（UNDP）和信托资金（TF）的安排进行的技术合作活动和有关政策

13.1:1 执行委员会在第十次会议上根据 A35-WP/6 号文件，审议了议程项目 13.1，其中介绍了对技术合作局过去 21 年各项活动的审议，以及关于 2001 年、2002 年和 2003 年技术合作方案的一份报告，包括奖学金培训、设备供应商进行的培训、设备购置和国际专家的征聘。文件中所附的一系列表格对此做了说明，其中包含关于技术合作方案的收入和开支，及其资金类型规模的详细资料。

13.1:2 委员会注意到 A35-WP/6 号文件第 2.2.1 段中所报告的 2004 年估算方案规模应该更新为 1.94 亿美元，而不是 1.1 亿美元。

13.1:3 委员会认识到对于三年期内实施的技术合作活动，应该向大会提供更为详细的说明。因此，委员会建议，今后应该修改理事会的年度报告，以便结合技术合作项目的成果，重点放在项目目标的完成方面。

13.1:4 认识到培训对安全和保安关键要素的人力资源持续开发的重要性，委员会表示民用航空当局需要保留受过培训的人员的能力，以确保技术合作项目所提供培训的积极成果。

13.1:5 执行委员会注意到了中国提交的 A33-WP/262 号资料文件。该文件介绍了中国对技术合作局在北亚实施的国际民航组织合作制定运行安全和持续适航性方案（COSCAP）的合作和财务支持。

13.1:6 在结束关于这一议程项目的工作后，委员会请大会采取 A35-WP/6 号文件第 3.1 段中建议的行动。

— — — — —

议程项目 13: 技术合作

13.2 向新的技术合作政策过渡

13.2:1 执行委员会在第十次会议上根据 A35-WP/5 号文件、A35-WP/15 号文件和 A35-WP/224 号文件，审议了议程项目 13.2。

13.2:2 A35-WP/5 号文件是关于 A33-21 号决议 — 新技术合作政策的更新的后续行动报告。文件对核心人员概念的逐步实施、将国际民航组织技术合作局纳入本组织的结构，以及 2001 年至 2003 年三年期国际民航组织目标实施资金机制的运行情况作了更新。关于将质量保证职能作为为技术合作局向缔约国所提供服务的开发情况，以及为该局的管理和运行制定注重商业的方法的进展，文件也提供了资料。此外，文件提出更新新的技术合作政策，提交了一项综合决议草案供大会通过。

13.2:3 A35-WP/15 号文件提供了理事会就 A33-21 号决议第 8 决议条款的后续行动的情况，强调需要在国际民航组织的规则和程序内，对技术合作局给予更大的运行灵活性，同时保持本组织针对潜在风险的适当控制和监督。文件也提出扩大国际民航组织提供的援助，根据要求提供给实施国家项目的非国家实体，并提交了这方面的一项决议草案。

13.2:4 西班牙提交的 A35-WP/224 号文件阐述了自大会第 31 届会议以来，西班牙政府向国际民航组织技术合作方案所提供的支持性质和范围。为了鼓励各国向国际民航组织的目标实施资金机制进行捐助，提到了西班牙在过去 10 年中，向技术合作项目，特别是用于航空人员培训的那些项目的捐助超过 400 万美元。

13.2:5 在审议 A35-WP/5 号文件和 A35-WP/15 号文件时，委员会普遍支持增强技术合作局的灵活性。但是，委员会注意到通过采用注重商业的方法提高效率 and 有效性的努力中，该局不应该转变为一个以利益驱动的企业，委员会建议该局在回收成本的基础上，对各国实施 SARP 和空中航行计划提供支持，以及开发民用航空基础设施和人力资源方面的传统角色，应该继续得到优先安排。

13.2:6 在审议提高灵活性的问题时，鉴于技术合作的 UNDP 资金减少，委员会认识到技术合作局需要适当回应接受服务的国家和新的开发伙伴的能力，包括向技术合作项目提供资金的财务机构、地区和次地区组织以及政府的具体要求。同时注意到的是，在采取注重商业的做法方面，技术合作局应严格遵循国际民航组织的规则、规章和程序，利用现行的框架协定，同时法律局和财务处必须在个案基础上，审议任何必要的修改。此外，通过技术合作局缔结的专业责任保险，本组织将继续受到保护。

13.2:7 对于 A35-WP/5 号文件中提高技术合作局长期人员编置水平的建议，一个代表团表示了关切。该代表团请委员会注意，A35-WP/6 号文件的 2.3.2(b) 段指出，行政和运作服务成本 (AOSC) 预算实现了结余的原因之一，这是通过减少员工数目而持续减少了支出，因此该代表团质疑较大规模的财务方案是否意味着需要更多的服务并增加员工。

13.2:8 对于文件所提议的将技术合作方案的核心工作人员保持为 40 名而不是 60 名对效率和效益所产生的潜在影响，一个代表团请求澄清。秘书处解释，在 1995 年，当时估计需要 40 名核心工作人员实施 2500 万美元的方案。秘书处强调，这一情况不再符合技术合格方案的现实，因为 2004 年的方案估计

为 1.94 亿美元左右，60000 万美元的方案平均实施水平将被认为太低，秘书处进一步解释，核心工作人员概念的基础是要在工作人员人数和项目的实际规模之间建立一种平衡，还要招聘额外的临时人员来处理更大规模的方案。

13.2:9 在审议上述事项时，委员会断定不需要将人员编置水平提高到 60 名。但是，鉴于技术活动方案波动的性质，委员会同意保持现有核心工作人员的额度，并根据供需求决定是否需要增加额外的人员。

13.2:10 目前，有 15 名由 AOSC 基金供资的工作人员在财务和人事处工作。对于将其逐步转移到经常方案预算中的建议，一些代表团表示希望进行审议。鉴于经常方案预算的预算限制，这些代表团认为在下三年中实施第 13.2/1 号决议草案第 7 决议条款尚不可行，因此请求删除这一条款。

13.2:11 一些代表团强烈支持按所提交的形式保留决议条款第 7，认为应根据可用资金的情况逐步转移工作人员。一个代表团指出，这 15 个职位是由发展中国家提供的资金资助的，这表明了发展中国家和发达国家的现行合作。

13.2:12 会议还注意到，技术合作局免费向经常方案提供采购服务，而 15 名工作人员所提供的这部分服务在经常方案中事实上是与技术合作活动相关的。根据一个代表团的提议，委员会建议继续研究，以便以透明的方式确定 AOSC 基金和经常方案预算各自的费用并将此提交理事会。

13.2:13 委员会注意到，秘书处可随时向理事会报告技术合作局财务融合的情况，因此同意将第 7 决议条款从决议中删除。

13.2:14 A35-WP/5 号文件 10.2 段指出，当出现预算短缺现象时，将首先由经常方案提供财务支持，并在需要时，由 AOSC 基金累积余额提供支持。因此，委员会要求将第 13.2/1 号决议草案的第 11 决议条款与行政委员会在这方面提议的案文协调一致。

13.2:15 在审议 A35-WP/15 号文件时，一个代表团请委员会注意第 A33-9 号决议的第 5 和第 6 段，其内容是要求秘书长就大型国际民航组织技术合作项目建立质量保障机制的概念，这项工作将由国际民航组织内一个独立的办公室执行，而技术合作局则将就第三方所实施的方案向各国提供质量保证服务。

13.2:16 秘书处注意到本组织对技术合作活动存在不同层面的质量控制，从理事会主席对项目所做的原则批准，到项目跟踪和后续行动，以及由国际民航组织内部和外部审计员所进行的审计，并解释第 A33-9 号决议是为了建立质量控制的额外层面，而技术合作局将提供的质量控制服务事实上由第 A33-21 号第 6 决议条款管理。秘书处还解释，一旦本组织通过了质量保证政策，这项政策将由技术合作局在向各国提供质量保证服务时予以遵循。

13.2:17 因此，委员会要求请理事会作为优先事项对实施第 A33-9 号决议第 6 决议条款，即由国际民航组织的一个独立主管部门履行质量保障职能采取后续行动。

13.2:18 委员会还建议，对于根据拟议的第 13.2/2 号决议实施的新项目，初步报告应先提交理事会然后再纳入年度报告中。

13.2:19 关于 A35-WP/15 号文件 3.5 段，委员会同意在第 13.2/2 决议草案中纳入一个段落，以强调维持国际民航组织良好声誉的需要。

13.2:20 委员会在结束对议程项目 13.2 的审议时，同意将经上述修改的第 13.2/1 号决议草案提交大会通过，以取代第 A33-21 号决议。委员会还决定建议大会通过经修改的 13.2/2 号决议草案。

执行委员会起草并建议大会通过的决议

第 13.2/1 号决议

新技术合作政策的更新

鉴于已经采取新技术合作政策的措施，且 A33-21 号决议指示理事会编制一项关于所有技术合作活动和方案的综合性决议供其审议；

鉴于各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询和援助，以执行标准和建议措施，并通过加强其行政管理、使其基础设施现代化和开发其人力资源发展其民用航空；

鉴于供资机构期望实施其资助项目的国家能够迅速有效地实施项目，并能提供关于项目活动和财务状况的详细而实时的资料；

鉴于开发计划署的供资针对的是民用航空之外的发展部门，其对民用航空活动的财务捐助已经显著减少到国际民航组织技术合作方案 3% 以下的水平；

鉴于最不发达国家的民用航空管理局所需的支助最多，同时，它们还最依靠金融机构和部门行业资助其技术合作项目；

鉴于在 1996 年至 1998 年、1999 年至 2001 年和 2002 年至 2004 年的各个三年期内，推行了技术合作局的一体化和实施了核心工作人员概念，且技术合作局的财务状况随之得到改善；

鉴于迫切需要采取国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）和普遍保安审计计划（USAP）的有效后续和补救行动，以便为解决查明的缺陷向各国提供支持；

鉴于从预算外资源向技术合作方案提供的初始资金已开始支持技术合作局解决 USOAP 和 USAP 审计所查明的缺陷；

大会：

1. 重申技术合作方案是国际民航组织一项长期的重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和建议措施及空中航行规划以及发展其民用航空管理基础设施和人力资源方面的作用；

2. 重申技术合作局是国际民航组织协助各国弥补通过国际民航组织的评估和审计活动查明的缺陷

的主要工具之一；

3. 确认应通过明确划分每个局的任务和活动、加强其各自活动的合作与协调以及避免重复和冗余而实现国际民航组织活动的进一步一体化；

4. 确认应在现有财务资源内，在地区办事处一级和在实地加强国际民航组织技术合作方案，以使技术合作局能更加切实有效地发挥作用；

5. 承认通过提供来自预算外资源的资金，国际民航组织将使技术合作方案得以继续并扩大其为各国提供的与民用航空安全、保安和效率有关的服务，从而进一步促进执行标准和建议措施以及地区规划和实施小组的建议；

6. 鼓励各国利用技术合作局在成本回收的基础上提供的质量保障服务，来监督在国际民航组织技术合作方案之外由第三方所执行的项目；

7. 承认有必要把由国际民航组织提供的技术合作扩大到直接参与民用航空的非国家实体（公共和私营实体），以推动实现国际民航组织的目标，包括，除其它外，那些一贯由国家民用航空当局提供、而在某种程度上正在被私营化的活动，但是对此国家仍然应当根据芝加哥公约为所提供的服务质量并使其符合国际民航组织的 SARPs 继续承担责任；

8. 要求联合国开发计划署给予发展中国家航空运输行业的发展以优先地位，并要求主席、秘书长和秘书处加强与联合国开发计划署的接触，以增加其对于国际民航组织技术合作项目的捐款；

9. 鼓励各国和其他发展合作伙伴，包括行业界和私营部门，为国际民航组织目标施行筹资机制捐款，以便可参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；

10. 批准如果行政和业务服务成本（AOSC）在任何确定的财政年度运作结束时出现赤字，这一赤字首先应该由 AOSC 基金累计的结余来填补，要求经常方案预算予以支助应该作为最后手段；

11. 指示理事会向大会下一届常会报告本决议的执行情况。

12. 决定本决议将取代并废止第 A33-21 号决议。

第 13.2/2 号决议

国际民航组织技术合作活动的扩大

鉴于 A33-21 号决议重申技术合作方案是国际民航组织一项长期的重点活动，用以补充经常方案在支助各国有效执行标准和建议措施及空中航行规划，以及发展其民用航空管理基础设施和人力资源方面的作用；

鉴于理事会同意应该给予技术合作局更大程度的运作灵活性，同时对技术合作活动进行适当监督和控制；

鉴于 A33-21 号决议鼓励理事会和秘书长采取一种按商业导向做法的结构和机制，以便能够与供资伙伴和受援国建立起富有成效的合作伙伴关系；

鉴于技术合作局或国际民航组织之外的任何其他第三方在实施项目时做到协调统一并且完全符合标准和建议措施，会极大地加强世界范围内民用航空的安全、保安和效率；

鉴于为缔约国实施民用航空项目的非国家实体（公共和私营实体）越来越多地要求国际民航组织通过技术合作局，在传统的技术合作领域提供咨询和援助，并确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施；

大会：

1. 决议国际民航组织应该应要求，向在各缔约国民用航空领域里实施旨在加强国际航空运输的安全、保安和效率的项目的非国家实体（公共和私营实体）扩大提供技术合作服务；
2. 强调技术合作方案应该始终在国际民航组织的规则、规章和程序范围之内运作；
3. 认识到在采用以商业为导向的措施时，需要确保维护国际民航组织的良好声誉；和
4. 指示秘书长在个案的基础上，考虑在各缔约国民用航空领域里实施项目的非国家实体（公共和私营实体）请国际民航组织在传统的技术合作领域提供援助的要求，尤其要确保项目符合国际民航组织的标准和建议措施。