



大会第 36 届会议
执行委员会

议程项目 20：向新技术合作政策过渡

新技术合作政策的更新
(由国际民航组织理事会提交)

执行摘要

大会第 35 届会议在审议执行委员会关于向新技术合作政策过渡的报告（第 A35-WP/341 号文件）时，通过了第 A35-20 号决议（新技术合作政策的更新）和第 A35-21 号决议（国际民航组织技术合作活动的扩大），并指示理事会向大会下一届常会报告执行新政策的进展情况。

本文件提供了关于执行国际民航组织技术合作政策的更新情况。文件解释了核心工作人员概念如何成为了控制技术合作局运作成本的重要工具，并通报了秘书长所提议的各项措施，以回应因本组织的重心从制定标准转移到执行和支持而产生的新挑战。文件报告了捐助者为支持技术合作项目而使用国际民航组织目标施行筹资机制的情况，以及在传统的技术合作领域向非国家实体所提供的协助。文件还通报了为跟进第 A33-9 号决议而采取的行动，该决议要求由国际民航组织的一个独立主管部门履行技术合作项目的质量保障职能，并报告了对第三方所提供的质量保障服务。文件报告了技术合作局如何支持国际民航组织的战略目标，并通告大会秘书长为分摊行政和业务服务费用（AOSC）基金和经常方案预算之间成本而采取的行动。

在附录 A 中，文件提出了一项关于所有技术合作活动和方案的综合决议供大会通过。

行动：请大会通过附录中的新综合决议草案。

战略目标:	本工作文件涉及所有战略目标。
财务影响:	不适用。
参考文件:	A36-WP/49，EX/14 号文件 Doc 9848 号文件：《大会有效决议》（截至 2004 年 10 月 8 日）

1. 引言

1.1 在过去的十年里，技术合作局（TCB）的业务效率和效力得以增强，生产率提高了，这直接归因于九十年代该局按照联合国联合检查组（JIU）和联合国开发计划署（UNDP）协理署长的建议进行改组、以及执行新技术合作政策。

1.2 新政策经 1995 年大会第 31 届会议核准（第 A31-14 号决议），其目的是扩大技术合作方案的规模，把执行活动最大化，而把运作成本最小化。最初，新政策的基础是逐步执行核心工作人员概念、通过把某些职能和成本转移给经常方案从而把技术合作局纳入本组织的结构中、技术合作局的重组、以及建立国际民航组织目标施行筹资机制。

1.3 根据联检组的建议，为了消除在 1983 年至 1995 年期间积累的行政和业务服务费用（AOSC）年度赤字，通过取消职位和逐步转移某些非核心职能，对技术合作局进行了大刀阔斧的改组。

1.4 由于技术合作局执行了新政策，采取了新的组织结构，技术合作局的运作成本得到大幅削减，方案扩大了，效率提高了。因此，在过去的十年里，行政和业务服务费用基金的累积赤字消除了（见第 A36-WP/49，EX/14 号文件），并实现了小额年度盈余。技术合作方案从 1995 年的 5 380 万美元增至 2006 年的 1.699 亿美元。应注意到，本组织开展的所有技术合作活动继续以成本回收原则为基础。

1.5 大会第 35 届会议引入的其它政策要素还包括在提出要求的情况下把国际民航组织的技术合作扩大到非国家实体（公共和私营），以及由技术合作局提供质量保障服务，对在技术合作方案之外由第三方执行的项目进行监察。关于执行这些要素的最新情况见第 2.11 段和第 2.12 段。

1.6 对第 A33-9 号决议采取的后续行动的最新情况做了介绍，即由国际民航组织的一个独立部门对大型技术合作项目以及与普遍安全监督审计计划（USOAP）所查明的缺陷有关的项目履行质量保障职能（见第 2.13 段）。

2. 新技术合作政策的更新

2.1 核心工作人员概念

2.1.1 考虑到国际民航组织技术合作方案的波动性质，这影响到历年的运作结果，而核心工作人员概念为技术合作局成功地控制其运作成本提供了必要的灵活性。通过采用核心工作人员概念，确保了技术合作方案实际规模（收入）与技术合作局工作人员数量（支出）之间适当的平衡，使过去多年来实现了重大的成本节省。保持这种平衡是为了避免在执行技术合作方案时产生赤字和高额盈余。为此，技术合作局只维持为开发和执行方案所需要的最少工作人员数量，而在需要时利用临时工作人员和短期顾问的服务从事特定任务。除核心工作人员以外，截至 2007 年 1 月 1 日，有 23 个技术合作局以外的额外职位是由行政和业务服务费用基金供资的。

2.2 秘书长改组国际民航组织秘书处的建议

2.2.1 如第 A35-20 号决议所述，各缔约国越来越多地呼吁国际民航组织提供咨询和协助，执行标准和建议措施，发展其民航管理部门、基础设施和人力资源。因此，大会重申技术合作方案是本组织长期的优先活动，在为各国提供支持方面是对经常方案的作用的补充，并强调了技术合作对国际民航组织

标准和建议措施以及空中航行规划的全球实施的重要性，而加强其实施也是国际民航组织最突出的战略目标之一。大会还进一步注意到，技术合作局是国际民航组织协助各国的主要工具之一，以纠正通过国际民航组织审计活动所查明的缺陷。大会还重申，技术合作方案应在地区办事处和外勤所在地予以加强，以提高其效率和效力。

2.2.2 面临新的和迅速变化的挑战，以及本组织的重心从制定标准转移到执行和支持，为了更有效地做出回应，秘书长采取了措施，改进了体制，以使为纠正安全和保安缺陷而需要援助的国家能有效地执行国际民航组织的标准和建议措施。将加强技术合作局和国际民航组织其他援助方案之间的协调，清楚地划定各项活动的范围，加强合作，以避免重复和冗余。

2.3 行政和业务服务费用（AOSC）基金与经常方案预算之间成本分摊

2.3.1 第 A31-14 号、第 A32-21 号和第 A33-21 号决议建议，把由行政和业务服务费用基金供资的财务处和人力资源处的 15 个职位逐步转移到经常方案。但是，由于经常方案预算的财务拮据，大会第 35 届会议废弃了这一建议，而建议把经常方案与技术合作方案之间成本分摊的问题提交给理事会审议。

2.3.2 通过尽可能估算由行政和业务服务费用资源供资的经常方案活动和由经常方案向技术合作方案提供的支持，明确了本组织存在交叉供资的领域。为了尽可能消除交叉供资，对于以前记入经常方案预算的 2005 年和 2006 年的实际开支，只要能够明确是专门为了支持技术合作方案，则已经反映在这些年度的行政和业务服务费用基金的财务结果中。同样，对于以前记入行政和业务服务费用基金的成本，只要能够明确是专门用于经常方案，则已经反映在经常方案的财务结果中。相应地，在 2004 年—2006 年三年期，从行政和业务服务费用基金向经常方案转结的年度总成本为 544 684 美元，从经常方案向行政和业务服务费用基金转结的年度总成本为 880 512 美元。这一转结的净影响是，行政和业务服务费用基金与过去几年相比年度成本增加了 335 828 美元。此外，在 2004、2005 和 2006 年，行政和业务服务费用基金分别为技术合作局以外的 17、20 和 21 个职位供资，金额为 100 万、120 万和 140 万美元。因此，三年期内技术合作局为经常方案所提供服务的总成本为 390 万美元。

2.3.3 根据理事会的要求，将在技术合作局、财务处和人力资源处的联合管理下制定一个试点项目，以便发展一种体制，以便利采用更好的长期开支规划，更灵活的人员配置安排更简练和透明的成本分摊方法。试点项目将运行两年，秘书处将于 2010 年向理事会报告，并提出国际民航组织关于成本回收的新政策。

2.3.4 国际民航组织新的综合资源和信息系统（IRIS）的目标之一是为了适当地追踪和收取向行政和业务服务费用基金提供辅助的成本。可以合理地推测，新系统的采用将使得有必要改变组织结构和过程，这可能会影响到如何在本组织分配资源。

2.3.5 然而，应注意到，鉴于支持技术合作方案的预算外供资的多变性，不能假设方案每年将能够产生额外收入，以弥补成本的大幅净增。还应注意到，行政管理费是在成本回收的基础上收取的，国际民航组织与其它利害关系方签订的协议不能在中途变更。如果反复产生赤字，技术合作局的临时工作人员甚至最终核心工作人员都得被解聘，以保持行政和业务服务费用预算平衡。技术合作局的业务赤字可记入行政和业务服务费用基金，截至 2006 年 12 月 31 日，在扣除 200 万美元用于国际民航组织新的财务系统后，基金余额为 610 万美元。然而，截至同日，技术合作局工作人员的终止服务福利数额估计为 400 万美元。一旦累积的行政和业务服务费用基金用尽，将需要经常方案向技术合作方案提供支持，以弥补此种赤字（见第 A35-20 号决议）。反复赤字毫无疑问会对技术合作局的业务产生不利影响。那样，

国际民航组织可能就不能够履行为支持经常方案活动而向各国提供技术援助的使命。

2.4 国际民航组织目标施行筹资机制

2.4.1 大会第 31 届会议批准了建立国际民航组织目标施行筹资机制，将其作为新技术合作政策基本要素之一，其宗旨是促进国际民用航空的安全、保安和效率。该机制的主要目的是鼓励根据国际民航组织的目标为技术合作项目筹资，以便调动额外资源，支持标准和建议措施以及空中航行规划所列的设施和服务得到执行，以及纠正所查明的缺陷。

2.4.2 该机制包括适合捐助者特定要求的各种筹资模式，他们可以选择向普通基金、特定项目或国际民航组织的优先事项做出捐助。尽管从来就没有对普通基金的大量捐助，但是，以项目驱使的机制在募捐资金时以个别项目为基础，因而对捐助者更有吸引力。

2.4.3 在 2004 年至 2006 年三年期，对普通基金的捐款总计 445,944 美元。捐助者还为特定项目基金提供了其他的预算外捐款，包括实物形式的自愿捐助。应忆及，为提高国际民用航空的安全和保安，捐助国还为技术合作局之外的国际民航组织其他基金和机制提供了捐助，例如航空保安（AVSEC）行动计划。此外，捐助国还提供了大量的双边援助。由于可供捐助国和其它发展伙伴为协助民用航空的发展而使用的筹资选择和机制种类繁多，这就可以解释为什么对上述机制的使用相对有限。

2.4.4 地区和次地区组织、筹资机构以及航空业界有了越来越多的参与，特别是在为地区或次地区一级执行的合作制定运行安全和持续适航性方案（COSCAP）以及航空保安合作方案（CASP）项目的供资方面。还应注意地区发展银行和世界银行等其它国际融资机构在为国际民航组织的民用航空项目融资方面潜在的未来作用，以及国际航空安全财务机制（IFFAS）的作用。期待在技术合作方案和统一战略（USP）与协调的援助和发展（CAD）方案等其它国际民航组织机制在调动预算外资源方面进行更密切的协调，以避免重复和冗余，并因而能更高效地使用为支持民用航空活动所提供的各项资金。

2.5 技术合作活动的扩大

2.5.1 尽管民用航空对国家的经济发展的贡献以及对联合国人道和其他发展努力的效力的潜在影响得到公认，但是，联合国开发计划署对民航项目的核心供资稳步下降，现在只占国际民航组织总的技术合作方案的 1% 以下。在 2004 年至 2006 年三年期，国际民航组织在继续倡导，联合国开发计划署在其作用中，作为为发展援助调拨资金的中央协调机制，应考虑民航发展方案，这虽然是政府高度优先的事项，但通常都未包括在联合国开发计划署的国家方案中，因此联合国开发计划署在分配资源时不作为优先事项对待。

2.5.2 鉴于联合国开发计划署核心资金的持续减少，因而国际民航组织有必要为执行活动进一步调动财务资源，大会第 35 届会议认识到应给与技术合作局更大的业务灵活性，同时对技术合作活动进行适当监督和控制。

2.5.3 在此方面，为了促进国际民航组织的目标，根据第 A35-20 号决议，国际民航组织的援助已扩大到直接参与民航活动的非国家实体，而传统上这些活动是由政府进行的但正在实现私营化，因为国家要继续负责所提供服务的质量及其对国际民航组织标准的遵守。此外，大会做出决议（第 A35-21 号决议），在提出要求的情况下把技术合作服务扩大到非国家实体（公共和私营），只要这些实体在缔约国执行的民航领域的项目是旨在增强国际航空运输的安全、保安和效率，尤其是为了遵循国际民航组织标

准和建议措施的项目。迄今对这些服务的使用有限。

2.6 技术合作局提供的质量保障服务

2.6.1 认识到由自己和/或在第三方协助下执行民航项目的国家可能希望对项目活动有独立的质量保障，第 A35-20 号决议鼓励各国利用技术合作局提供的质量保障服务，这是以成本回收为基础的，以便对在国际民航组织技术合作方案之外由第三方执行的项目进行监察。在 2004 年—2006 年三年期，国际民航组织未收到对于新的质量保障服务本身的要求。但是，应要求向有些国家提供了援助，审查和监督第三方所执行的航空项目，以确保对国际民航组织的标准和建议措施的遵守。

2.7 对技术合作项目的质量保障

2.7.1 第 A33-9 号决议（决议条款 5 和 6）要求秘书长制定出一种概念，由国际民航组织的一个独立部门对国际民航组织大型技术合作项目以及与普遍安全监督审计计划（USOAP）所查明的缺陷有关的所有技术合作项目履行质量保障职能。作为后续行动，理事会同意由方案评估、审计和管理审查办公室（EAO）在 2006 年期间并在其现有预算资源以内，对技术合作局的技术合作项目的发展、监测和评估过程进行审计，以确保外部审计员的建议得到执行，因此，评估、审计和管理审查办公室应至少每两年对技术合作局的业务过程进行定期审计。理事会同意，上述行动实际上是对大会上述要求的回应。应注意到，2006 年，评估、审计和管理审查办公室对技术合作局的业务过程进行了审计。

3. 技术合作与国际民航组织的战略目标

3.1 为适应本组织在其 2005 年—2010 年战略目标中所反映的新的工作重心，技术合作方案补充经常方案在本组织高度优先活动方面的作用，以确保国际民用航空的安全、保安和效率。

3.2 国际民航组织业务计划把战略目标转化为可以实现的预期结果，这需要协调国际民航组织所有各局包括地区办事处的活动。技术合作方案对实现国际民航组织战略目标的贡献也反映在业务计划中。技术合作局通过执行技术合作项目可以开展的活动除其它外与以下战略目标有关：安全（A5、A6、A8 和 A9），航空保安（B6、B8 和 B9），环境保护（C1），航空运营的效率（D1、D3 和 D4），连续性（E2）和法治（F2 和 F7）。

3.3 然而，在预计的 2008 年—2010 年三年期技术合作方案与国际民航组织战略目标之间的联系尚不能精确地确定。估算方案涉及由国家/其他捐助者供资的潜在的技术合作项目，其目标取决于政府的特定要求，其执行程度取决于为各技术合作项目提供的资源。

4. 综合大会决议草案

4.1 为回应大会的要求，拟定了一项关于所有技术合作活动和方案的新综合决议草案，载于附录中。

—————

附录

大会 20/1 号决议草案

决议 20/1：国际民航组织技术合作政策综合声明

鉴于已采取措施实施新的技术合作政策，以及再次得到 A35-20 号决议确认的 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；

大会：

1. 决定本决议各附录构成国际民航组织关于技术合作政策的综合声明，这些政策是截至大会第 36 届会议闭幕时存在的政策；
2. 宣布本决议取代 A16-7、A24-17、A26-16、A27-18、A27-20、A35-20 和 A35-21 号决议。

附录 A

国际民航组织技术合作方案

鉴于民用航空的增长和改善能够对各国的经济发展做出重要贡献；

鉴于民用航空对于所有国家尤其是发展中国家的技术、经济、社会和文化进步及其次地区、地区和全球合作是重要的；

鉴于国际民航组织能够援助各国发展其民用航空，同时促进本组织战略目标的实现；

鉴于 1949 年 8 月 15 日联合国经济和社会理事会的第 222 (IX) A 号决议于 1949 年 11 月 16 日经联大决议批准，并经国际民航组织大会 A4-20 号决议核准，其中要求联合国系统所有各组织充分参与经济发展的技术援助扩大方案，而国际民航组织作为联合国在民用航空领域的专门机构，于 1951 年开始执行技术合作项目，其资金来源于依据以上决议而设立的联合国技术援助专门账户；

鉴于 1983 年至 1995 年经历的高额赤字使得有必要界定新的技术合作政策以及技术合作局新的组织结构；

鉴于执行新的技术合作政策得到大会第 31 届会议核准，其基础是逐步执行核心工作人员概念、把技术合作局纳入本组织的结构中、建立国际民航组织目标施行筹资机制、以及在 20 世纪 90 年代执行的技术合作局新的组织结构，新政策使技术合作方案的成本大幅降低，并使财务状况得到极大改善；

鉴于新政策的目标强调了技术合作方案对在全球执行国际民航组织标准和建议措施及空中航行规划（ANPs）的重要性，以及对发展需要国际民航组织援助的各发展中国家的民航基础设施和人力资源的重要性；

鉴于 A35-21 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伙伴关系；

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；和

鉴于本组织的所有技术合作活动在可能的情况下继续以成本回收为原则，并应该采取措施，将行政和运作成本降至最低；和

鉴于本组织的重心已从制定标准转移到各缔约国的执行和对其进行支持；

大会：

技术合作方案

1. 认识到技术合作方案对促进本组织战略目标的实现的重要性；

2. 重申在国际民航组织规则、条例和程序范围内执行的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；

3. 重申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；

4. 重申技术合作局是国际民航组织协助各国弥补其民用航空领域缺陷的主要工具之一；

5. 确认应通过明确划分每个局的任务和活动、加强合作以及更密切地协调技术合作方案和国际民航组织其它援助方案，以避免重复和冗余，从而增强国际民航组织技术合作活动的协调；

6. 重申如果行政和业务服务费用（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行政和业务服务费用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；

国际民航组织作为公认的民用航空机构

7. 建议各捐助国、筹资机构和其它发展伙伴，包括航空业界和私营部门，在任何适当的情况下，优先考虑让国际民航组织负责技术援助领域民用航空项目的确定、拟订、分析、实施和评估，并要求秘书长与此类实体和潜在的受援国继续联系，以便将国际民航组织作为执行机构，对发展民用航空的资金进行分配；

8. 建议具有双边或其他政府发起的援助方案的缔约国，考虑利用国际民航组织技术合作方案帮助实施其民用航空援助方案的价值；

扩大国际民航组织技术合作活动

9. 重申技术合作局在采用以商业为导向的做法时，需要确保维护国际民航组织的良好声誉；

10. 重申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(公共或私营),以推动实现国际民航组织的战略目标,此种援助将包括,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标准和建议措施继续承担责任,并要求秘书长在此种情况下提前通告有关民航当局;

11. 重申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)扩大提供技术合作服务;并指示秘书长在个案的基础上,考虑此类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;

技术合作协定

12. 重申国际民航组织在其技术合作方案的框架内,使用信托基金协定(TF)、管理服务协定(MSA)、民用航空采购服务(CAPS)和其它必要的框架协定及筹资安排,为执行民航项目的利害攸关方提供最大限度的援助;和

13. 满意地看到各国更多地利用这些安排以在民用航空领域得到技术和运营上的援助;

附录 B

技术合作方案的筹资

鉴于在民用航空领域进行技术援助的可用资金不足以满足民用航空的需要,在发展中国家尤为如此;

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

鉴于联合国开发计划署的供资主要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 1%以下的水平,但联合国开发计划署继续在国家一级为国际民航组织提供行政支持;

鉴于民用航空技术的迅速发展要求发展中国家在航空地面设施上大量支出,以跟上这一发展,并继续加大对国家航空人员进行培训的要求,而这超出了其财政资源和培训设施的能力;

鉴于大会引入了国际民航组织目标施行筹资机制,以调动额外资源,用于必要的技术合作项目,支持标准和建议措施以及空中航行规划所列的设施和服务得到执行,以及执行与国际民航组织审计有关的建议和纠正所查明的缺陷;

鉴于供资机构期望其资助项目的实施者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;

鉴于大会建立了国际航空安全财务机制以鼓励为旨在纠正与安全有关的缺陷的项目提供自愿捐助；

大会：

1. 认可和鼓励理事会所采取的行动，以可获得的有限资金有效地提供技术合作，并利用所有可获得的适当资金来源和设施；

2. 要求筹资机构、捐助国和其它发展伙伴，包括业界和私营部门，给予发展中国家航空运输分支行业的发展以更优先的地位，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；

3. 提请筹资机构、捐助国和其它发展伙伴注意，国际民航组织是有关民用航空的联合国专门机构，并以此身份被联合国认定为向发展中国家的民用航空项目提供技术合作的专门权威机构；

4 敦促与筹资来源有关的缔约国提请其驻这些组织的代表注意向民用航空项目提供援助的价值，特别是当这些项目对于国家关键的航空运输基础设施的提供和/或经济发展必不可少时；

5 敦促各缔约国对民用航空发展给予高度优先地位，并在为此寻求外部援助时，通过某一适当级别的政府机构与筹资机构讲明希望国际民航组织作为执行机构参与实施可能得到资助的民用航空项目；

6. 鼓励发展中国家采取行动，从所有适当来源寻求发展其民用航空的资金，以补充从国家预算、筹资机构、捐助国和其它发展伙伴获得的资金，以便使这一发展以可行的最大速度取得进展；

7. 认识到来自捐助者的预算外捐助将使技术合作方案在民航安全、保安和效率方面扩大给各国的服务，从而进一步促进战略目标的实现，尤其是标准和建议措施的执行以及纠正审计所查明的缺陷；

8. 授权秘书长代表国际民航组织技术合作方案接收对技术合作项目的财务和实物捐助，包括来自国家、筹资机构和其它公共和私人来源的奖学金、研究金、培训设备和培训资金形式的自愿捐助，并充当国家之间授予奖学金、研究金和提供培训设备的中介；

9. 敦促有能力的国家向国际民航组织技术合作方案提供额外资金，用于以现金或实物形式提供民用航空研究金；

10. 鼓励各国和其它发展伙伴，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，使它们能够参与国际民航组织民用航空发展项目的实施；

11. 要求理事会向发展中国家提供咨询和援助，帮助它们争取得到筹资机构、捐助国和其它发展伙伴的支助，以实施国际民航组织地区和次地区的安全和保安方案，如合作制定运营安全和持续适航性方案（COSCAP）以及航空保安合作方案（CASP）；

附录 C

技术合作方案的实施

鉴于国际民航组织的宗旨是确保全世界国际民用航空的安全而有序的发展；

鉴于实施技术合作项目在实现国际民航组织战略目标方面是经常方案下所做努力的补充；

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来发展其民用航空；

鉴于迫切需要根据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）的结果采取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；

鉴于提供给技术合作方案的预算外资金使国际民航组织能够通过其技术合作局向需要援助的国家提供初步支持，以便处理在 USOAP 和 USAP 审计中所查明的缺陷；

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）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. 提请要求援助的缔约国注意以民航总体规划为基础的经过良好界定的项目所产生的优势；
2. 提请各缔约国注意通过由国际民航组织执行的次地区和地区项目所提供的援助，如 COSCAPs 和 CASPs；并敦促理事会考虑到此种项目的巨大利益而对通过技术合作方案管理和执行的此种项目继续给予高度优先的地位；
3. 敦促各国制定综合培训方案，对其国家民航技术、运营和管理人员的培训给予高度优先的地位，并提醒各国提供适当的此种培训的重要性，以及提供适当奖励措施的必要性，以留住此类人员，在他们完成其培训后在其各自领域工作；
4. 鼓励各国将其努力集中于现有培训中心的进一步发展上，并向所在地区的地区培训中心提供支持，在不能在国家内进行此种培训时，可为其国家民航人员提供高级培训，以提高该地区自力更生的能力；
5. 敦促接受通过国际民航组织进行援助的国家避免项目实施方面的延误，为此，应按照项目协定的条件确保对专家、培训和采购问题及时做出决定；
6. 提请各缔约国注意民用航空采购服务（CAPS），这是国际民航组织向发展中国家提供的购买高价值的民用航空设备和订立技术服务合同的一项服务；

7. 要求各缔约国，尤其是发展中国家，鼓励完全合格的技术专家提出申请，以列入国际民航组织技术合作方案的专家备用名册中；和

8. 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，包括审查其对国际民航组织标准和建议措施的遵守情况。

—完—