

国际民用航空组织



全球航空安全战略的 民航局长会议

2006年3月20日—22日，蒙特利尔

报告

经会议批准
并由秘书长授权出版

© ICAO 2006
非卖品
5/06, C/P1/50

Order No. 9866
Printed in ICAO

蒙特利尔

2006

目录

	页
会议历史	
1. 会期	ii-1
2. 代表	ii-1
3. 官员	ii-1
4. 秘书处	ii-1
5. 通过议程	ii-1
6. 工作安排	ii-1
7. 开幕词	ii-2
7.1 理事会主席	ii-2
7.2 秘书长	ii-3
7.3 加拿大运输、基础设施和社区部长	ii-3
代表名单	iii-1
会议议程和解释性说明	iv-1
会议时间表	v-1
讨论摘要	1-1
宣言	2-1
结论和建议	3-1

会议历史

1. 会期

1.1 2006年3月20日上午9时，在蒙特利尔国际民用航空组织总部大会厅，理事会主席阿萨德·柯台特博士宣布全球航空安全战略的民航局长会议（DGCA/06）开幕。

2. 代表

2.1 来自153个缔约国和26个国际组织的567名代表出席了民航局长会议。

3. 官员

3.1 会议开幕后，阿萨德·柯台特博士被选举为会议主席。

4. 秘书处

4.1 会议秘书是空中航行局局长 William R. Voss 先生。会议秘书的顾问是空中航行局副局长 Marinus C.F. Heijl 先生和飞行安全（FLS）科科长 P. Lamy 先生，助理秘书是事故调查和预防科科长 M. Costa 先生、安全监督审计科培训和行政协调员 A. Quiroz 先生、航空培训政策和标准股股长 M.A. Fox 先生、飞行安全科飞行安全和人的因素方案协调员 D. Maurino 先生、和统一战略方案股股长 G. Herpst 先生。

4.2 会议的一般行政安排由行政和服务局局长 A. Singh 先生领导。语言服务由语言和出版处处长 Y.N. Beliaev 先生主管，并由下列人员协助：口译科科长 R.J. Ezrati 女士、D. Wilson 先生（英文和出版科）、P.J. Butler 先生（法文科）、V.A. Gapakov 先生（俄文科）、A. De Cuadra-Lindstrom 女士（西班牙文科）、M. El-Baghir 先生（阿拉伯文科）和李克利先生（中文科）。

4.3 下列人员负责实际会务安排：会议和办公室事务科科长 M. Blanch 先生、会议服务协理官员 R. Zagoritis 女士、代理文件管理官员 D. Rahmania 女士、印刷股股长 J.D. Daoust 先生、内部分发科主管 G. Beaudet 先生、和网络、图书馆和档案室主任 S. Dobrica 先生。国际民航组织其他专业官员根据需要向会议提供了咨询。

5. 通过议程

5.1 第一次会议通过了理事会提交给会议的议程。

6. 工作安排

6.1 首次会议接受了会前提交给各国的工作时间表。

6.2 根据《专业类空中航行会议指令及其议事规则》(Doc 8143 号文件)成立了一个协调小组,并在整个会议期间开会。小组成员有会议秘书、助理秘书和为会议服务的秘书处各部门代表。小组利用可供使用的服务和设施协调了会议的各项活动。

7. 开幕词

7.1 理事会主席

我代表国际民用航空组织(ICAO)理事会和秘书长,荣幸地宣布民航局长(DGCA)会议开幕。我热烈欢迎加拿大运输、基础设施和社区部长劳伦斯·坎农(Lawrence Cannon)阁下,以及出席本次会议的所有代表。

本次会议的目的是就 21 世纪的全球航空安全战略达成协商一致。尽管 2003 年和 2004 年是国际民航组织自 1944 年创立以来最安全的年份,但去年 8 月和 9 月发生的六起重大事故夺取的生命比 2004 年全年还多。这些事故提出了及时的警示,1999 年以来普遍安全监督审计计划(USOAP)查明的系统性缺陷仍然存在。它们也提醒我们,我们决不能对航空安全掉以轻心。在安全方面决不能有丝毫自满,过去从来没有,今后也决不会有。

公众的反应强化了这一信号。新闻报道表明,人们对困扰他们的问题寻求答案,而对一些当局对此置之不理的做法表示了愤怒。当政府确实执行了旨在提高其自身空域安全的措施时,他们的行动并不总是能被其他国家理解或接受。如果对此放任自流,此种误解可能会侵蚀过去 60 年来一直支持国际民用航空安全发展的系统本身。局长们可以互相争论,而不是依赖对方去提高安全。

这个问题必须在本次会议上彻底果断地解决。航空安全只有通过民航局长们结成一个万众一心的网才能实现。你们在本次会议上制定的战略必须加强把你们结合在一起的系统。该战略必须认识到一处薄弱就是整体薄弱。贯穿于该战略的脉络必须是透明度。通过表现出透明度,相互并与公众自由共享信息,你们就重新获得了齐心如一的能力,相互加强对方的行动,增强公众的信心。

你们团结一致才能更好地应对那些危及航空安全的人。这将有助于你们加强外国航空经营人的承认进程和对他们的航空器在你们各自领土内的监视。躲过一个局长察觉的危险经营人,能够而且应当受到另一个局长的控制。在这场战斗中,你们都是为安全而战的同盟。

讲了这之后,仅加强系统而不加强系统的组成部分是不够的,也就是说你们各自政府的安全监督能力。对于那些缺乏必要的人力、技术或财务资源的缔约国尤为重要。民航局长们需要通过可持续的地区安全监督组织相互支持。只有通过国际民航组织、国家、行业 and 捐助者的协同努力才能建立起这样的组织。

国家民航当局、行业和筹资机构在全世界提供航空技术援助和指导时必须充分合作。当多边援助更受青睐时,国际民航组织也时刻准备着进行协调,这样各国可以建立起所需要的安全监督能力,并在其整个航空运输系统中施行安全做法。

虽然安全监督审计在查明和促进纠正行动方面可证明是行之有效的,但它本身不应到此为止。同样重要的是进行改进的能力。分配给审计和纠正工作的资源必须仔细评估;分配给审计工作的资源不应比例不当,而以牺牲增进安全的资源为代价。

女士们,先生们,再过几个月,在这一非凡的组织供职 53 年后,我将从国际民航组织退休。在我整个职业生涯

中，我随时随刻心之所系的就是航空安全。对我来说，一次事故已经太多，哪怕是一条生命的殒灭也太多。像你们在座的所有人一样，我肩负着保护旅行公众的生命和福祉的崇高使命。我们已经做了而且必须继续做力所能及的一切，确保他们安全地不受到伤害地到达目的地，地面上不会有任何人因为航空器事故而丧命或受伤。

你们是各自国家公民的经济、社会和文化发展的强大工具的监护人。你们手中掌握着使航空运输安全和高效的工具，这是为了造福于所有乘坐你们航空公司的人，所有走过你们机场的人，所有在你们空域旅行的人。

并肩携手，你们形成一个全球网络。并肩携手，你们能够拯救生命和为《芝加哥公约》的理念赋予含义，维护一个促进世界人民和各国之间和平和了解的世界航空系统。并肩携手，你们能够创造出全球航空安全战略，成为今后几十年你们留给世界的财富。

我们需要的是驱使我们采取行动的战略。我期待着在以后几天与你们共创这一全球战略。

7.2 秘书长

女士们，先生们，我代表国际民航组织秘书处对各位出席本次以行动为导向的会议表示致意。至关重要的是，你们将进行的讨论和将做出的决定应导致切实的成果，解决继续危害全球航空运输系统信誉的安全问题。

会议议程紧凑简洁，旨在促进坦诚交流。主席和我本人的开场白言简意赅，取消了与会者惯常的口头开幕讲话，以留出更多时间进行对话和审议。与会者的发言是必要的、得到鼓励的，但我们请你们合作，发言简短精炼，把着眼点放在围绕所批准的议程项目建立协商一致上。

我向在座的各位保证，你们的会议的结论和建议一旦经国际民航组织理事会审议后，我有幸领导的秘书处将以及时的、合作的和具有成本效益的方式全部执行。

国际民航组织战略目标和业务计划正把秘书处转变为更注重结果的组织。我们在各个层面正引入提高效率和效力的新的工作方法，而同时谨慎使用有限的资源。总部与你们国家所在的地区办事处的横向一体化使国际民航组织与你们每个人更靠近了。内在的审查进程将确保对我们的活动进行定期调整，使其一致，以更好地支持你们促进你们各自国家和地区的航空运输安全的努力。在此方面，你们应已收到关于国际民航组织战略目标的备忘录和问卷。国际民航组织征询你们对这一重要事宜的意见。请你们离开之前按说明填写并交回文件。

在我结束之前，我感谢和祝贺空中航行局局长 Bill Voss 先生、他的工作人员和秘书处其他人员，他们投入了大量精力和时间，以确保本次会议能成功地创建 21 世纪全球航空安全战略。

7.3 加拿大运输、基础设施和社区部长劳伦斯·坎农 (Lawrence Cannon) 阁下

引言

作为加拿大运输、基础设施和社区部长，我荣幸地欢迎各位出席国际民航组织成员国全球航空安全战略的民航局局长会议。

我尤其荣幸地欢迎你们来到自 1945 年以来的国际民航组织总部所在地蒙特利尔。

欢迎回家。

加拿大和国际民航组织的关系可以追溯到 1943 年 8 月的魁北克会议，当时世界大战尚在进行，罗斯福总统和丘吉尔首相提议创建一个类似于联合国的组织来管理国际民用航空的某些方面。

多年来，加拿大和其他成员国进行了卓有成效的工作。

但我们仍有大量工作要做，以确保全球航空系统根本上仍然安全

为实现这一目标，我们必须通过所有缔约国和航空运输界的共同努力加强航空安全。

这是我们维护公众对航空运输安全的信心的唯一方式，而公众信心是确保航空业兴盛的关键。

本次会议将毫无疑问地帮助我们朝着这一共同目标迈进。

议程

首先，你们为以后两天准备的议程给我留下了深刻印象。祝你们的审议圆满成功。

我尤其高兴地看到，你们将研究各地区之间安全水平的差距，以及空中交通增长和航空全球化所产生的困难。

民航像很多其它领域一样，显而易见国际合作是新经济环境下成功的关键。

自由化也成为现代航空的决定因素，因此我们需要重新界定行业与相关政府部门之间的现有关系。

你们说各方、政府、服务提供者和航空公司应了解并承担其职责，这完全正确。

我们都知道成员国和业界有共同利益，即看到一个兴旺发展的航空运输系统。正是因为如此，成员国和业界已采取了很多举措加强安全。

不幸的是，旨在确保更高安全性的举措一次只使单个国家或国家集团受益，因为益处没有得到公平分享。你们有充分的理由来解决这一问题，如果得不到解决，这将扩大太多国家之间航空安全的鸿沟。

你们还将着重讨论安全透明度和信息共享的必要性。

这是明智的抉择。

毫无疑问，各缔约国之间更好地共享安全信息将有助于增进安全监督的效力。

对透明度和信息共享做出承诺对公司或政府来说并不一定是自然的或轻而易举的决定。督察可能意味着来自外部的挑战，需要时间和精力来管理信息，并对公众的问题做出回应。

但它也是拼图游戏中至关重要的一片，使我们改进未来的安全纪录，这正是我们在座各位孜孜以求的。

加拿大对安全信息的透明度和共享的原则做出坚定不移的承诺。我们表现这种承诺的例子有，授权国际民航组织公布对加拿大航空安全的审计情况，我们针对加拿大航空系统中发现的安全挑战在监管方面做出的回应也可以提供。

我深受鼓舞地看到，国际民航组织理事会似乎已准备好在透明度方面采取进一步的行动，我国政府当然乐意在此方面进行合作。

我还可以告诉各位，本次会议期间，加拿大运输部将与美国联邦航空局签署一项协定，规定加拿大参加 FAA 国际航空安全数据交换系统的条件。

但仅仅依靠政府，无论他们的意愿多么良好，为数如何众多，不可能带来信息流通所需要的新环境。

因此，做出承诺提高透明度和问责制也意味着负责民航机构的业务环节的那些部门应对他们的安全政策和纪录负责。

安全管理体系（SMS）

我还想指出，在共同努力改善安全记录方面，我们已取得一些重要成就，其中突出的一项就是国际民航组织普遍安全监督方案。

事实上，加拿大是按照新的系统方法第一个被审计的国家，因此我们可以证明它的价值和益处。

我们仍需做得更多。

我们需要巩固现有的监管框架，并把重点放在风险管理做法上。

这意味着改变我们大家运作的方式——从运行层面管理安全转到采用全面的系统方法。

加拿大认为安全管理体系——亦即 SMS——是解决办法中重要的一个部分。

SMS 对今后多年进一步加强我们的方案至关重要。然而，尽管它可能是至关重要的，但我要明确表示，加拿大认为 SMS 不是增进航空安全的唯一解决办法；它只是解决办法的一部分。

SMS 的核心是，安全效绩应当是航空业界和国际民航组织的优先事项之首。这在我们一些人看来可能是显而易见的，但全面的系统方法的价值是，它把安全责任放在机构中每个人的身上——从首席执行官到车间的机械师。

这对很多机构来说是一项重大的文化转变。但其效益显而易见。更高的安全意味着更多的信任。这意味着更好的生意。不仅在航空业，而且在所有安全部门。我们加拿大经历过。

例如，采用 SMS 的加拿大航空机构发现安全和生意都改善了。

为什么呢？因为风险在变成事故征候前就被发现了。小问题在变成大问题之前就被解决了。风险降低也意味着保险费率降低，信心增强，不仅在公共部门，而且在行业内也如此。

行李

作为加拿大运输、基础设施和社区部新任部长，我欣喜地获悉，国际民航组织赋予了航空界一项重要任务，即确保在今年 1 月 1 日前所有国家都能对国际航班的交运行李进行安全检查。

这是航空保安的一个重要里程碑。加拿大为达到这一最后期限的要求作出了巨大努力，我们甚至做得更多，对

国内航班的交运行李也进行安全检查。

我们在为这些成就而自豪的同时，也知道还有更多的工作要做。去年国际民航组织的审计小组审查了我们的保安方案——我们对结果感到满意，并正在对其建议采取后续行动。

我们还在制定经过强化的旅客评估方案，以及航空货运新的保安方案，以继续努力进一步保护旅行者，防止恐怖主义威胁。

加拿大深知不只是我们在致力于航空安全和保安工作。这些是在座的每个人都深切关心的问题。这是所有航空旅行者切身关心的问题。我们进步巨大。但是，不幸的是，我们的工作并没有变得更容易。

例如，未来的人口统计告诉我们，当前的安全框架完全是不可持续的。

随着航空交通的增长，事故数量也会增长，除非找到更好的方式减少事故。我们看到 2005 年的事故略有增加，这必须予以解决。

因此，我们必须并肩携手不断提高我们民航系统的安全水平。那么，本次会议就是关于人们有信心飞行的会议。是关于创新的会议。是关于决心、培训、勤奋工作的会议，最重要的是，这是关于做出承诺和有透明度需要的会议。

这也是关于在上层做出安全承诺并把这贯彻到一个机构的文化和实践中的会议。在当今的业务领域，每个局长、每个公司的首席执行官都必须不断地表明和确认对安全的承诺。

那就是领导力。

如果我们要把这些解决办法自上而下地贯彻下去，显然国际民航组织可以发挥关键作用。本组织有引以为豪的历史，但也必须跟上全球发展的步伐，并在这些问题上表现出领导作用。

因此，我认为必须处理三大目标，我们才能真正地保护旅客登上安全和有保安保障的航空器的权利：

首先，认识到这是一个全球性的行业。我们必须重新作出承诺，通过国际民航组织和其他组织共同努力，采取新方法保持和改进现有安全记录。这种新方法能够而且已经提高了透明度，使国际民航组织成员国之间共享与安全有关的重要信息；

其次，我们必须接纳安全事关每个人这一观念。它必须是全世界各航空公司和机场董事会会议室讨论的优先事项，是在机库里、在天空飞行中和在国际民航组织理事会上的优先事项；和

第三，我们必须接受这一事实，即维持安全的天空不仅应有新的或加强的安全规则和措施，还应在政府和业界的问责制和透明度方面达到新的水准。

我知道国际民航组织理事会能够而且有决心在此方面展现领导能力。

结论

我们都知道，旅客根本不会——而且不应当——搭乘他们感到不安全的航空器，无论有什么奖赏、奖励或特价。

我们也理解每个旅客有权登上安全和有保安保障的航空器。只有通过共同努力才能实现。

我坚信开展国际合作和行动没有比国际民航组织更好的工具了。

作为你们各自国家航空安全的局长，你们任重道远。但我也知道你们为履行这一职责是多么认真和有多坚定的承诺。

最后，我希望本次会议将有助于你们完成将受到各大洲万民感激的使命。

谢谢。

代表名单

CD	—	团长	ADV	—	顾问
ACD	—	副团长	COBS	—	首席观察员
D	—	代表	OBS	—	观察员
ALT	—	副代表			

国家/领土	姓名	头衔
缔约国		
阿富汗	Mir, Y.	CD
阿尔巴尼亚	Dibra, G.	CD
阿尔及利亚	Benchemam, M.	CD
安哥拉	Preza, H.	CD
	Dos Santos, G.	D
	Pinto Da Cruz, A.	D
	Pombal, A.	D
阿根廷	Matiak, C.	CD
	Lopez Gonzalez, J.	ACD
	Di Risio, H.	D
	Dimeglio, N.	D
	Valente, D.	D
	Cornelio, J.	ALT
	Riaboi, J.	ALT
亚美尼亚	Movsesyan, A.	CD
	Karapetyan, S.	D
澳大利亚	Doherty, J.	CD
	Murray, P.	ACD
	Bills, K.	D
	Brooks, L.	D
	Clegg, S.	D
	Harfield, J.	D
	Sutherland, V.	D
	Macfarlane, R.	ADV
奥地利	Bialonczyk, M.	CD
	Gehrer, S.	D
	Puleo - Leodolter, K.	D
巴林	Abdulrahim, A.	CD
	Al Alawi, E.	D
	Al Kooheji, G.	D
巴巴多斯	Archer, E.	CD

国家/领土	姓名	头衔
白俄罗斯	Mazai, N.	CD
比利时	De Smet, M.	CD
	Ardui, M.	ACD
伯利兹	Contreras, J.	CD
贝宁	De Souza, A.	CD
玻利维亚	Garcia Soruco, R.	CD
	Ballesteros H, W.	ACD
	Andrade Requena, J.	ADV
波斯尼亚和黑塞哥维那	Ratkovica, D.	CD
	Hodzic, S.	D
巴西	Almeida, P.	CD
	Pohlmann, A.	CD
	Cunha, P.	D
	Pinto, R.	ALT
	Brasil, R.	ADV
	Cirilo, C.	ADV
	Ferreira, R.	ADV
	Gageiro Pinto, M.	ADV
	Machado, S.	ADV
	Medeiros, N.	ADV
	Mendes Da Silva, J.	ADV
	Rodrigues, A.	ADV
	Vieira, P.	ADV
文莱达鲁萨兰国	Haji Latip, H.	CD
	Haji Besar, H.	ACD
保加利亚	Stoyanov, G.	CD
	Petrova, I.	D
布基纳法索	Salambere, R.	CD
喀麦隆	Sama, I.	CD
	Mandeng, S.	D
	Tekou, T.	D
	Tsamo, C.	D
加拿大	Preuss, M.	CD
	Dupuis, L.	ACD
	Shuter, R.	ACD
	Chambers, S.	D
	Deshaies, M.	D
	Normoyle, D.	D
	Sherritt, D.	D
	Vineberg, P.	D
	Ouellette, Y.	ADV
佛得角	Barbosa, A.	ACD
	Correia, V.	D
中非共和国	Lenguendayen, G.	CD

国家/领土	姓名	头衔
乍得	Guelpina, C.	CD
智利	Rosende, E.	CD
	De La Vega, A.	D
	Gomez, C.	D
	Mena, A.	D
	Miranda, G.	D
	Sepulveda, L.	D
	Yuraszeck, G.	ALT
中国	王昌顺	CD
	陈颖雄	D
	刁永海	D
	方俊	D
	韩均	D
	蒋怀宇	D
	李国柱	D
	李勉松	D
	刘少成	D
	刘亚军	D
	罗崇文	D
	曾煜本	D
	王利亚	D
	王铭昌	D
	王炳辉	D
	武洲宏	D
	夏兴华	D
	张红鹰	D
	张亚峰	D
哥伦比亚	Sanclimente, F.	CD
	Ortiz, J.	ACD
	Bejarano, C.	ADV
	Paez, L.	ADV
	Paris, S.	ADV
科摩罗	Anzi Mohamed, S.	CD
刚果	Nzaou, G.	CD
哥斯达黎加	Lopez Viquez, V.	CD
	Duran Orozco, A.	D
科特迪瓦	Abonouan, J.	CD
	Douka, K.	ACD
	Elefteriou, G.	D
克罗地亚	Bilas, P.	CD
	Mrden Korac, V.	D
	Cop, S.	ADV
古巴	Ojeda Vives, A.	CD
	Silveira Carrazana, A.	ACD
	Castillo De La Paz, J.	D

国家/领土	姓名	头衔
	Castro Amechazurra, A.	D
	Lopez Falcon, J.	D
	Valdivia Acosta, R.	D
	Calderin Rodriguez, D.	ALT
塞浦路斯	Leonidou, L.	CD
捷克共和国	Stolc, J.	CD
	Ploch, J.	ACD
	Mika, L.	D
	Strubl, P.	D
刚果民主共和国	Nsiye, I.	CD
	Tshumba, M.	ACD
丹麦	Larsen, K.	CD
	Remmer, N.	ACD
	Veingberg, P.	ACD
	Holdt, J.	D
多米尼加共和国	Rodriguez, L.	CD
	Veras, C.	D
厄瓜多尔	Birkett, W.	CD
埃及	Farrag, S.	CD
	Kamel, N.	D
萨尔瓦多	Rodriguez, J.	CD
	Zaghini, R.	D
爱沙尼亚	Kaskel, K.	CD
	Martsenkov, K.	D
埃塞俄比亚	Woldeyohannes, M.	CD
	Belayneh, M.	D
	Meshesha, G.	D
斐济	Waq, N.	D
芬兰	Salonen, K.	CD
	Tupamaki, M.	D
法国	Wachenheim, M.	CD
	Chouvet, J.	ACD
	Coffin, M.	ACD
	Arslanian, P.	D
	Bour, J.	D
	Dehais, M.	D
	Jaquard, P.	D
	Lapene, L.	D
	Thirion, G.	D
	Aqallal, A.	ADV
	Iches, M.	ADV
	Olivero, G.	ADV
	Pape, P.	ADV
	Ravelojaona, M.	ADV
	Thebault, B.	ADV

国家/领土	姓名	头衔
加蓬	Obiang Zue Beyeme, J.	ACD
	Ayiliga, A.	D
	Bemengue, S.	D
冈比亚	Bass, JR, P.	CD
	Njie, K.	D
德国	Dr. Frob`se, H.-J	CD
	Mickler, T.	ACD
	Burlage, T.	D
	K`ster, M.	D
	Matthes, H.	D
	Mürl, H.	D
	Nitschke, D.	D
	Schwierczinski, U.	D
加纳	Adumansa-Baddoo, N.	CD
	Kwakwa, K.	CD
	Allotey, S.	ACD
	Akohene, E.	D
希腊	Vasilakos, E.	CD
	Dochtsis, D.	D
	Iliou, V.	D
	Marini, A.	D
	Rigas, V.	D
	Sfakianakis, K.	D
	Sourvanos, G.	D
	Tzanetoulea-Zanetoulea-Dimidis, H.	D
危地马拉	Moreno, J.	CD
几内亚	Camara, A.	CD
	Bah, B.	D
	Villet, P.	D
几内亚比绍	Co, J.	CD
圭亚那	Ramphul, C.	CD
海地	Pierre, J.	CD
	Dumas, L.	D
洪都拉斯	Pagoada Figueroa, B.	CD
	Seaman Martinez, G.	D
	Suazo Morazan, A.	D
匈牙利	Kiss, L.	CD
	Szekely, Z.	ACD
	Mudra, I.	D
	Sipos, A.	D
冰岛	Omajnikov, V.	ADV
	Palsson, T.	CD
	Palsson, A.	D
	Tomasson, J.	D

国家/领土	姓名	头衔
印度	Gohain, K.	CD
	Ramalingam, K.	ACD
	Zaidi, N.	ACD
	Goswami, S.	ADV
	Ram, A.	ADV
印度尼西亚	Tatang, M.	CD
	Hardono, D.	ACD
	Darwoto, B.	D
	Fuschad, M.	D
	Haryoto, E.	D
	Idrus, I.	D
	Martono, A.	D
	Nuryadin, R.	D
	Sunardi, D.	D
	Mala, A.	ALT
伊朗（伊斯兰共和国）	Rezaei Niaraky, N.	CD
	Karimi Majd, F.	D
伊拉克	Blebil, A.	CD
爱尔兰	Al-Khayat, S.	D
	McKay, R.	ACD
意大利	Manera, S.	CD
	Carrabba, G.	D
	Cristiani, F.	D
	Marasa, B.	D
	Ciancaglioni, P.	ADV
牙买加	Lewis, T.	CD
	Fox, G.	ADV
日本	Endoh, S.	CD
	Kawakami, M.	ACD
	Kono, H.	ACD
	Fujisaki, A.	D
	Imawaka, Y.	D
	Kudo, M.	D
	Machida, M.	D
	Nakada, T.	D
	Sato, K.	D
	Tanaka, T.	D
Watanabe, S.	D	
约旦	Obeidat, S.	CD
哈萨克斯坦	Koshanov, Y.	CD
	Shnayder, Z.	D
	Murzalin, Z.	ADV
肯尼亚	Kuto, C.	CD
	Chocho, T.	D
	Murani, G.	D
科威特	Alfozan, F.	CD
	Al-Buloushi, N.	ACD

国家/领土	姓名	头衔
	Al-Enezi, F.	D
黎巴嫩	Chaouk, H.	CD
莱索托	Moeketsi, K	CD
阿拉伯利比亚民众国	EL-Mesallati, S.	CD
	Abughres, M.	ACD
立陶宛	Sumskas, A.	CD
	Paulauskiene, M.	D
卢森堡	Klein, H.	CD
马达加斯加	Randriamahandry, F.	CD
马来西亚	Kok, S.	CD
	Abdul Rahman, A.	D
	Abdul Rahman, Y.	D
	Gunaseelan, V.	D
	Mohammad, N.	D
	Van Lutam, S.	D
马尔代夫	Razee, M.	CD
马里	Sanogho, K.	CD
	Traore, K.	ACD
马耳他	Sultana, J.	CD
马绍尔群岛	Myazoe, S.	CD
毛里塔尼亚	Ould Zoueine, M.	CD
毛里求斯	Gungah, A.	CD
墨西哥	Lopez Meyer, G.	CD
	Kobeh, R.	ACD
	Mendez Mayora, D.	D
摩纳哥	Bayol, H.	CD
摩洛哥	Yaalaoui, A.	CD
莫桑比克	Samuel, A.	CD
	Pinto, A.	ACD
	Deus, D.	D
缅甸	Nu, M.	D
纳米比亚	Mujetenga, B.	CD
尼泊尔	Neupane, R.	CD
	Rawal, M.	D
荷兰	Kneepkens, J.	CD
	Blaauw, F.	D
	De Jong, M.	D
	Kok, T.	D
	Reed, L.	D
	Van Lieshout, J.	D

国家/领土	姓名	头衔
新西兰	Wilbrink, J.	D
	Jones, J.	CD
	Douglas, S.	D
尼加拉瓜	Watson, O.	CD
尼日尔	Halidou, M.	CD
尼日利亚	Demuren, H.	CD
	Aliu, O.	ACD
	Dare, A.	D
	Tukur, M.	D
	Jallow, M.	ADV
挪威	Lagarhus, O.	CD
	Lysne, T.	ACD
	Uribarri, E.	D
	Ramfjord, B.	ADV
阿曼	AL-Amri, M.	CD
	AL-Harthy, A.	D
	AL-Zuwadi, A.	D
巴基斯坦	Nawaz, P.	CD
	Awan, M.	ACD
巴拿马	Paredes, T.	CD
	Garcia De Paredes, R.	D
	Sarasqueta Oller, G.	D
巴布亚新几内亚	Sagati, W.	CD
巴拉圭	Bittar Navarro, T.	CD
	Rios Rabello, J.	ACD
	Moringo Torres, S.	ADV
秘鲁	Rivera Perez, L.	CD
	Rodriguez Gallso, R.	ACD
	Gamarra, M.	D
	Munoz Deacon, J.	D
菲律宾	Jatico, N.	CD
波兰	Mikrut, C.	CD
	Krolikowski, W.	ACD
	Jankowiak, R.	ADV
	Netkowski, W.	ADV
	Porzozynska, E.	ADV
葡萄牙	Almeida, L.	CD
	Cunha, J.	D
卡塔尔	AL-Janahi, I.	CD
大韩民国	Chung, S.	CD
	Kim, K.	ACD
	Chang, M.	D
	Kim, G.	D

国家/领土	姓名	头衔
摩尔多瓦共和国	Yu, K.	D
	Vizant, V.	CD
	Costei, E.	ACD
罗马尼亚	Andrei, D.	CD
	Cotrut, C.	ACD
俄罗斯联邦	Aristov, S.	CD
	Lysenko, I.	ACD
	Ruppel, K.	ACD
	Korsakov, A.	D
	Lobachev, E.	D
	Saleev, V.	D
	Shavlyugin, V.	ADV
圣卢西亚	Wilson, H.	CD
	James, R.	D
沙特阿拉伯	Berenji, M.	CD
	Alsalmi, M.	D
	Nagadi, A.	D
	Rashad, A.	D
塞内加尔	Bessane, M.	CD
	Mbengue, P.	ACD
	Dieng, M.	D
	Fall, P.	D
	Gueye, B.	D
	Mbaye, A.	D
	Ngom, M.	D
	Sall, S.	D
塞尔维亚和黑山	Saranovic, B.	CD
	Potparevic, A.	D
塞舌尔	Faure, G.	CD
	Orr, M.	ACD
塞拉利昂	Gbon'gbor, G.	CD
新加坡	Wong, W.	CD
	Tay, T.	ACD
	Foo, A.	D
	Hoh, M.	D
	Loo, C.	D
	Mohamed Jumari, H.	D
	Tan, Y.	ADV
斯洛伐克	Zupanic, F.	CD
所罗门群岛	MacGregor, W.	CD
南非	Mpofu, M.	CD
	Msomi, N.	ACD
	Chakarisa, O.	D
	Lephuthing, F.	D
	Mabaso, L.	D

国家/领土	姓名	头衔
	Machobane, S.	D
	Marais, P.	D
	Mngomezulu, S.	D
	Morrison, J.	D
	Peege, T.	D
	Matshoba, J.	ADV
	Thakurdin, R.	ADV
西班牙	Bautista Perez, M.	CD
	Rodriguez Gil, L.	ACD
	Adrover, L.	D
	Ferreiro, D.	D
	Gonzalez, E.	D
	Herrero, J.	D
	Nogales Chavero, J.	D
斯里兰卡	Nimalsiri, C.	CD
	Fernando, M.	D
苏丹	Karim, A.	CD
	Elmagamer, M.	ACD
苏里南	Hanenberg, V.	
斯威士兰	Litchfield, D.	CD
瑞典	Billinger, N.	CD
	Eckerbert, N.	ACD
	Gustavsson, S.	ACD
	Bystrom Moller, L.	D
	Karlsson, K.	D
	Linden, I.	D
瑞士	Cron, R.	CD
	Gschwind, D.	D
	Hunninghaus, R.	D
	Vonlanthen, L.	D
阿拉伯叙利亚共和国	Aisa, F.	CD
	Sardini, M.	ACD
	Alkhatib, N.	D
泰国	Theanthanoo, P.	CD
	Pongthai, S.	D
前南斯拉夫的马其顿共和国	Mehmedi, I.	CD
	Andonova, E.	D
东帝汶	Cruz, F.	CD
	Da Silva, R.	ACD
	Domankusic, E.	ADV
多哥	Latta, D.	CD
特利尼达和多巴哥	Lutchmedial, R.	CD
突尼斯	Cherif, M.	CD
	Dridi, R.	ALT

国家/领土	姓名	头衔
土耳其	Tozar, B.	CD
	Calislar, S.	ACD
	Yalcin, H.	D
	Bakay, E.	D
	Sarigul, G.	D
	Aygun, C.	ADV
土库曼斯坦	Charyev, T.	CD
	Rozyev, A.	ADV
乌干达	Akandonda, A.	CD
	Opolot, A.	D
	Twijuke, J.	D
乌克兰	Marchenko, M.	CD
	Melnyk, O.	D
	Mischenko, V.	D
	Sukhopara, M.	D
阿拉伯联合酋长国	Ghanem AL Ghaith, M.	CD
	Abubaker AL Farea, M.	D
联合王国	Mcmillan, D.	CD
	Macintyre, I.	D
	Ricketts, P.	D
	Sayce, A.	D
	Smethers, M.	D
	Smith, R.	D
	Zilz, R.	D
坦桑尼亚联合共和国	Munyagi, M.	CD
	Maugo, M.	D
	Nundu, O.	D
美国	Blakey, M.	CD
	Bliss, D.	ACD
	Sabatini, N.	ACD
	Bogosian, J.	D
	Daniel, M.	D
	Gallegos, R.	D
	Jennison, M.	D
	Maillett, L.	D
	Creamer, S.	ADV
	Mattingley, B.	ADV
	McDermott, S.	ADV
	Serwer, C.	ADV
	Wilson-Hunter, C.	ADV
乌拉圭	Vilardo, J.	CD
	Olmedo, D.	ACD
	Bianchi, E.	D
乌兹别克斯坦	Lim, O.	CD
委内瑞拉	Paz, F.	CD
	Falcon Gotopo, E.	ACD
	Isea Monagas, D.	ACD

国家/领土	姓名	头衔
越南	Castillio Mena, H.	D
	Fraino, C.	D
	Nessi, O.	D
	Salazar, M.	D
	Dinh, V.	D
	Duong, V.	D
也门	Farag, H.	CD
	AL-Theeb, S.	ACD
	Allmadaghi, M.	D
赞比亚	Kabalika, C.	CD
津巴布韦	Chawota, D.	CD
	Mlilo, G.	D
其他代表团		
AAMAC (非洲和马达加斯加民航当局)	Latta, D.	COBS
ACAC (阿拉伯民航委员会)	EL Alj, M.	COBS
	Jabboura, A.	OBS
	Lahboubi, A.	OBS
ACI (国际机场理事会)	Aaronson, R.	COBS
	Griffins, R.	OBS
	McGinley, A.	OBS
AFCAC (非洲民航委员会)	Diop, C.	COBS
	Djibo, B.	OBS
	Chingosho, E.	OBS
ASECNA (非洲和马达加斯加空中航行安全机构)	Youssef, M.	COBS
	Courbin, J.	OBS
	Marafa, S.	OBS
	Mdiaye, M.	OBS
	Oyougou, P.	OBS
	Sissoko, M.	OBS
Veillard, A.	OBS	
CANSO (民用空中航行服务组织)	Ter Kuile, A.	COBS
COCESNA (中美洲空中航行服务公司)	Marin, E.	COBS
	Alvarez, F.	OBS
DPKO (维持和平行动部)	Divounguy, S.	COBS
	Petrunov, E.	OBS
EASA (欧洲航空安全当局)	Goudou, P.	OBS
EC (欧洲委员会)	Calleja, D.	OBS
	Cras, S.	OBS
	Fajardo, J.	OBS
	Fenoulhet, T.	OBS
ECAC (欧洲民航会议)	Benjamin, R.	COBS
	Auer, A.	OBS
	Mariadassou, J.	OBS

国家/领土	姓名	头衔
EUROCONTROL	Aguado, V.	COBS
	Cerasi, É.	OBS
	Paulson, G.	OBS
	Stadler, G.	OBS
	Stasny, P.	OBS
FSF (飞行安全基金会)	Matthews, S.	OBS
	Stimpson, E.	OBS
IAC (国家间航空委员会)	Filatov, A.	COBS
	Rukhlinskiy, V.	OBS
IAOPA (航空器所有人和驾驶员协会国际理事会)	Sheehan, J.	COBS
	Hofmann, F.	OBS
IATA (国际航空运输协会)	Bisignani, G.	COBS
	Comber, M.	OBS
	Galibert, D.	OBS
	Gates, C.	OBS
	Heighes-Thiessen, R.	OBS
	Hubble, M.	OBS
	Matschnigg, G.	OBS
	Mawdsley, D.	OBS
	Morgan, P.	OBS
	O'Brien, M.	OBS
	Ryan, F.	OBS
Windmuller, T.	OBS	
IBAC (国际公务航空理事会)	Spruston, D.	COBS
	Brown, S.	OBS
	Rohr, R.	OBS
ICCAIA (航天工业协会国际协调整理事会)	Schmitt, C.	COBS
	Atkins, S.	OBS
	Barthelemy, J.	OBS
	Engler, W.	OBS
	Mack, G.	OBS
	Mather, R.	OBS
	Mello, F.	OBS
	Romanowski, M.	OBS
IFALPA	D'Ancey, B.	OBS
	McCarthy, P.	OBS
IFATCA	Churchill, D.	COBS
LACAC (拉美民航委员会)	Ospina, M.	OBS
	Queiroz, M.	OBS
UEMAO (西非经济和货币联盟)	Akoko, H.	COBS
	Seka, I.	OBS
UN (联合国)	O'Brien, C.	COBS
	Cissoko, A.	OBS
	Dietrich, C.	OBS
	Van Der Westhuizen, V.	OBS
UNWTO (世界旅游组织)	Lyle, C.	COBS

国家/领土	姓名	头衔
WFP (世界粮食计划署) 世界银行	Arroyo, C. Schlumberger, C.	OBS COBS

会议议程和解释性说明

主题 1： 当今航空安全现状

全球航空系统基本上仍然是安全的。然而，所有缔约国和航空业界有必要协同采取行动，进一步增进航空安全。这将有助于保持公众对航空运输安全的信心，而这对航空业的繁荣兴旺是至关重要的。

题目 1.1 全世界和各地区航空安全趋势

各地区安全水平的巨大差异、交通量增长和行业的全球化带来的挑战、各国在建立和维持有效率的安全监督系统方面持续存在的困难、以及完全以遵循为基础的监督系统的局限性，都是应讨论的题目的例子，以确保航空安全继续改进。将介绍现行趋势概括。

题目 1.2 安全监督现状

根据国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USOAP)，从1999年至2001年对181个缔约国进行了初步审计。从2001年至2004年对162个国家进行了后续审计。国际民航组织现在已开始对与安全有关的附件中的所有与安全有关的条款进行系统性审计，重点放在国家安全监督系统的八个关键要素。通过国际民航组织安全监督审计，各缔约国和国际民航组织对国家的安全监督系统有了很多了解。在本题目下，将介绍结果、观察意见和趋势。

题目 1.3 国家和业界采取的举措

国际合作是建立更安全的航空运输系统和维持公众对其安全的信心的关键。各国和业界在实现航空运输系统的兴旺发达方面有共同的利益，并且已采取了很多旨在增进安全的举措。然而，很多情况下，举措的受益方一次只有一个单一的国家或国家集团，工作的成果没有在此之外共享。为实现最佳结果，应避免大量的重复努力、与安全有关材料不能提供给需要的国家这种低效率的情况。在本议程题目下将介绍这些安全举措的性质。

主题 2： 增进航空安全

会议将审议议程第一部分所查明的挑战的潜在解决办法。安全信息的透明度和共享的必要性将是讨论的核心。在资源有限的环境下使用现有的管理方法大幅增进安全水平变得日益困难。因此，需要新的和创新的方法。

题目 2.1 安全信息的透明度和共享

安全信息的透明度和共享是安全的航空运输系统的根本信念之一。应当认识到，在缔约国之间共享与安全有关的信息，将协助每一个国家有效地履行其安全监督职能。会议将审查安全信息自由流动的障碍。还将讨论使业界和公众适当知情的必要性。

题目 2.2 航空安全管理

遵循与安全有关的标准和建议措施 (SARPs) 是国际民航安全的基石。行业迅速扩展，以及监督当局内部资源的局限，使得完全依赖遵循管理规章的方法来管理安全越来越难以高效地和有效地维持下去。用以效绩为基础的方法来补充安全管理的最佳例子就是安全管理系统 (SMS)，应在 SMS 概念实现的

成熟度的基础上，促进其在全球基础上实施。在本题目下，会议将讨论并建议未来的道路，使各国通过以效绩为基础的 SMS 方法来补充其现有的安全管理的管理方法。会议还将讨论 SMS 环境下管理者与经营人之间的关键纽带。

题目2.3 解决与安全有关的缺陷的统一战略

很多国家需要援助，以加强其安全监督能力。通过国际民航组织大会A35-7号决议建立的解决与安全有关的缺陷的统一战略，旨在利用国际民航组织、捐助界和缔约国的资源，加强全球安全监督，通过技术合作和承诺解决与安全有关的缺陷。统一战略的工作重点是便利地区和次地区的合作性努力，实施可持续的解决办法，在此方面向各国提供协助。会议将争取各国和业界做出承诺，支持建立地区和次地区的安全监督组织。

将根据统一战略计划分析USOAP所查明的与安全有关的缺陷，以对那些不能适当解决其安全缺陷的国家提供协助。协助的形式可以是指明单个国家或国家集团在各利害关系方的支持下建立和管理地区或次地区安全监督组织。这将要求各国承诺支持这些举措，采取纠正措施，实现有效的和可持续的安全监督。也可以通过国际民航组织技术合作方案获得援助。因此，国际民航组织便利在各国解决安全监督的缺陷，并推动遵循与安全有关的规定。

题目2.4 相互承认

会议将讨论有效实施《公约》规定的相互承认（第十六条：对航空器的检查；第二十一条：登记的报告；和第三十三条：承认证书和执照）和有关条款。在本题目下，会议将审议供各国使用的共同准则的指导方针，以此确定是否达到关于承认的有关标准和其他条件。

题目2.5 加强安全监督

确保和加强安全的一个主要支柱，在很大程度上取决于各国建立和维持对业界进行有效的安全监督的能力。在一个扩展的行业，管理性的安全监督与其增长保持同步是重要的。国际民航组织强制性安全监督审计有助于安全监督的效率和效力。随着USOAP扩大到所有与安全有关的附件中所有与安全有关的条款，其最佳的运转取决于各缔约国的承诺，充分参与并接受国际民航组织所安排的现场审计。

有严重安全监督缺陷的国家，尤其是在对安全问题进行持续监测和解决方面，此种国家授权的航空经营人不遵循必须的安全规定以及在该国登记的航空器未能保持适航状况的风险更大了。如果不能在短期纠正安全监督缺陷，则可以在应向理事会登记的双边协议基础上做出安排，将安全监督的责任从经营人所在国或登记国转移给另一个当局。这种做法可以确保基本的国际航空服务得以安全的维持，直至有关的国家能够克服其安全监督缺陷。这旨在满足世界对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要，同时确保缔约国的权利得到充分尊重，每一缔约国都有经营国际空运企业的公平机会。

在以上的基础上，会议将讨论国际民航组织在确保有效的和可持续的安全监督方面以及全面遵循与安全有关的规定方面的直接作用。

主题3： 超越现行的框架

题目3.1 21世纪的安全框架

自由化已成为当代航空的一个划时代的特征，因此要求对业界与政府当局的关系重新加以界定。在这样一个日益自由化的制度下，所涉各方，包括政府、服务提供者和航空公司在内，都必须充分地了解和履行其各自在安全和

保安方面的监督和守法责任。尤其是在航空公司的运行涉及到来自不同国家的多个参与方，或者航空器的基地所在国和运行地所在国不是该航空器的登记国或经营人所在国的情况下，这一点就更加重要了。然而，无论经济管理安排怎么变，安全和保安的终极责任仍然是属于国家的。在这方面，重要的是要确保安全框架能继续满足国际民用航空不断变化的需要。

工作时间表

会议场次	时间	2006年3月20日, 星期一	2006年3月21日, 星期二	2006年3月22日, 星期三
1	9:00 至 10:30	<ul style="list-style-type: none"> • 开幕 1. 当今航空安全现状 <ul style="list-style-type: none"> 1.1: 全世界和各地区航空安全趋势 1.2: 安全监督现状 1.3: 国家和业界采取的举措 	<ul style="list-style-type: none"> 2. 增进航空安全 (继续) 2.4: 相互承认 	<ul style="list-style-type: none"> • 批准结论和建议
10:30 至 11:00 茶歇				
2	11:00 至 12:30	<ul style="list-style-type: none"> 2. 增进航空安全 <ul style="list-style-type: none"> 2.1: 安全信息的透明度和共享 	<ul style="list-style-type: none"> 2.5: 加强安全监督 	<ul style="list-style-type: none"> • 批准结论和建议 (继续) • 任何其他事项 • 闭幕
12:30 至 14:00 午餐				
3	14:00 至 15:30	<ul style="list-style-type: none"> 2.2: 航空安全管理 	<ul style="list-style-type: none"> 2.5: 加强安全监督 (继续) 	
15:30 至 16:00 茶歇				
4	16:00 至 17:30	<ul style="list-style-type: none"> 2.3: 解决与安全有关的缺陷的统一战略 	<ul style="list-style-type: none"> 3. 超越现行的框架 <ul style="list-style-type: none"> 3.1: 21 世纪的安全框架 	
晚间安排 18:00 至 20:00		理事会主席和秘书长的欢迎招待会	加拿大招待会	

讨论摘要

会议开幕

1. 国际民航组织理事会主席阿萨德·柯台特博士作为代理主席宣布会议开幕。

介绍国际民航组织秘书处的官员

2. 秘书长塔耶布·谢里夫博士介绍了国际民航组织秘书处的官员，他们将协助会议进行讨论。

选举会议主席

3. 会议以掌声选举柯台特博士作为本次会议主席。

4. 主席指出，迄今为止，已有来自 124 个缔约国和代表 17 个国际组织的观察员注册参加本次会议，与会者人数达到 460 名。

通过议程和批准工作时间表

5. 会议通过了 2006 年民航局长会议 WP/1 号文件附录 A 中拟议的议程。

6. 会议还批准了 2006 年民航局长会议 WP/1 号文件附录 B 中列出的会议时间表。同时还注意到工作文件附录 C 中拟议的会议会务规则。

主题 1: 当今航空安全现状

题目 1.1 全世界和各地区航空安全趋势

2006 年民航局长会议 WP/2 号（和第 1 号更正）、11 号（和第 1 号更正）、18 号和 23 号工作文件（修改稿）

2006 年民航局长会议 IP/36 号和 48 号信息文件

7. 会上对 2006 年民航局长会议 WP/2 号工作文件及第 1 号更正做了介绍并提请会议讨论。对与这一题目相关的 WP/11 号文件“进一步增进全世界航空安全的建议”和第 1 号更正，WP/18 号文件（非洲的航空安全现状）和 WP/23 号文件（修改稿）（为亚太地区未来的空中交通需求做好准备）也进行了讨论。与上述议程题目相关的还有两份 IP/36 号和 48 号信息文件。

8. 会议注意到 WP/2 号文件为本次会议设定了基调。在审议工作文件第 4 节列出的行动建议时，会议建议 4.1 b) 段提到的航空安全的综合和主动积极的做法应该是国际民航组织、各国和业界的共同努力。关于 4.1 c) 段，认为会议应该同意包括国家、业界和服务提供者的各有关方面都应对这种做法负责。

9. 一些代表提到非洲国家在遵守公约附件时，在资源、培训和机构文化方面遇到困难。

10. 会上对 IATA 运行安全审计（IOSA）计划做了澄清，该计划是对国际民航组织的普遍安全监督审计计划

(USOAP) 的补充。主席对此表示同意, 并注意到两个组织之间在审计方面的密切合作。但是, 他强调指出, 航空安全的责任最终还是属于各个国家。

11. 在总结讨论时, 主席注意到, 提交的 4 份工作文件中有一些共同观点。一点是地区和次地区的安全监督组织及其优势, 会议早些时候将对此进行讨论 (题目 2.3)。第二点关系到增加透明度的原则, 大会第 A35-7 号决议第 13 项执行条款对此做了论述。关于 WP/2 号文件中列出的结论, 主席表示将纳入讨论中建议的修改内容 (上述第 8 段)。

题目 1.2 安全监督现状

2006 年民航局长会议 WP/3 号工作文件

2006 年民航局长会议 IP/7 号和 32 号信息文件

12. 会上对题为“安全监督现状”的 2006 年民航局长会议 WP/3 号文件做了介绍并提请会议讨论。与这一题目相关的还有两份信息文件 (IP/7 号和 IP/32 号信息文件)。在介绍 WP/3 号文件时提供了一些更最新信息, 即按照全面系统的做法, 尤其是对尚未按照普遍安全监督审计计划 (USOAP) 进行审计的 3 个国家即将开展审计。

13. 在讨论过程中, 有些代表提到了他们国家所遇到的与安全有关的问题, 对改正这些问题正在进行的努力以及所需要的援助。

14. 在对发表的意见进行总结时, 主席指出所发表的各种观点非常有意义。在提请注意 WP/3 号文件的第 4 段时, 主席请那些尚未按照 USOAP 由国际民航组织进行审计的国家, 那些尚未提交纠正行动计划从而无法开展后续审计的国家, 以及那些已提交了纠正行动计划、但出于各种原因尚未进行后续审计任务的国家, 要与国际民航组织全面合作并采取必要的行动。主席建议文件 5.1 段拟议的行动将构成本次会议关于这一题目的结论和建议的组成部分, 会议对此表示同意。主席指出, 在审议其他相关文件时, 应考虑 WP/3 号文件中中和讨论中所提出的一些观点。

题目 1.3: 国家和业界采取的举措

2006 年民航局长会议 WP/4 号、16 号、21 号、36 号和 37 号工作文件

2006 年民航局长会议 IP/1 号 (修改稿)、7 号、11 号、12 号、13 号、14 号、15 号、17 号、24 号、27 号、32 号、33 号、37 号、38 号、41 号 (和第 1 号更正) 和 46 号信息文件

15. 会上对题为“国家和业界采取的举措”的 2006 年民航局长会议 WP/4 号文件做了介绍并提请会议讨论。美国、IAOPA、LACAC 的 21 个成员国和大韩民国提交的五份工作文件 (WP/11 号、16 号、21 号、36 号和 37 号工作文件) 也分别论述了这一题目。此外, 与这一题目相关的还有 16 份信息文件 (IP/1 号 (修改稿)、7 号、11 号、12 号、13 号、14 号、15 号、17 号、24 号、27 号、32 号、33 号、37 号、38 号、41 (和第 1 号更正) 和 46 号信息文件)。在介绍 WP/4 号文件时, 会议注意到秘书处提交的 IP/1 号信息文件 (修改稿) “全球航空安全路线图”, 它是由 IATA 领导的业界安全战略小组 (ISSG) 为国际民航组织制定的。会议注意到, 国际民航组织已通过空中航行委员会 (ANC) 和理事会, 正在工作来实施这一路线图。

16. 在对讨论进行总结时, 主席指出提交了许多好文件, 它们是一些非常具有建设性意见的题目。WP/4 号文件得到了广泛接受, 它特别强调了国际民航组织需要对多国和地区的各种航空安全举措发挥协调作用。主席保留了一项建议, 即会议应该重申, 国际民航组织应该在对各种努力进行协调方面发挥重要作用, 使各成员国能实现现有的和今后在航空安全举措方面的全部潜力, 以确保从中获得最大效益。会议对所述的全球航空安全路线图表示了强烈的支持。

17. 重点突出的另一个观点，是国际民航组织需要继续将各个地区安全小组的结果纳入本组织的 SARPs 和相关的指导材料，使理事会和国际民航组织各缔约国能扫除法律方面的障碍，并为隐去来源的资料和共享与航空器运行及事故征候有关的资料制定保护措施，这是美国在提交的 WP/16 号文件 4.1 b) 和 c) 段中所呼吁的。按照建议，对 IAOPA 提交的 WP/21 号文件 5.1 b) 段中对于通用航空安全，尤其是增加管理的潜在负面影响所拟议的行动，应该重新措辞以避免产生任何误解。

18. 在注意到 LACAC 在 WP/36 号文件中提出的另一种意见，即国际民航组织地区办事处需要向各国提供援助以便解决与安全有关的缺陷时，主席强调指出，地区办事处与国际民航组织总部是完全一体化的，本组织作为一个整体应该提供各种所需要的援助。在提到大韩民国提交的关于其开发的国际民航组织 SARPs 跟踪系统的 WP/37 号文件时，主席着重强调，实施 SARPs 是民用航空安全必不可少的。

主题 2: 增进航空安全

题目 2.1 透明度和安全信息共享

2006 年民航局长会议 WP/5 号（修改稿）、11 号（和第 1 号更正）、22 号（和第 1 号更正）、23 号（修改稿）、26 号（和第 1 号更正）、29 号（和第 1 号更正）、30 号（修改稿）、34 号、35 号和 39 号工作文件

信息文件 IP/24 号、26 号、34 号和 39 号信息文件

19. 会上对题为“透明度和安全信息共享”的 2006 年民航局长会议 WP/5 号文件做了介绍并提请会议讨论。WP/11 号（和第 1 号更正）、22 号（和第 1 号更正）、23 号（修改稿）、26 号（和第 1 号更正）、29 号（和第 1 号更正）、30 号（修改稿）、34 号、35 号和 39 号文件都涉及这个问题，它们分别是由其作者提交的。与这个题目有关的还有信息文件 IP/24 号、26 号、34 号和 39 号。

20. 有些代表完全支持 2006 年民航局长会议 WP/5 号文件（修改稿），并表示确认透明度和信息共享将加强安全、增强提供改正隐患的援助，并为相互承认和建立公众信心创造更好的基础，从而保持民用航空的可持续性。

21. 但是，有些代表表示担心，公众可能会对源自 USOAP 审计的信息产生误解，而且将其与信息不适当的使用风险结合起来会改变公众的认识，从而造成更大的损害而不是带来好处。因此，有些代表支持这样的意见，即只让缔约国能通过保安网站获得 USOAP 报告。有一位代表发表意见指出，首次审计周期编制的安全监督审计报告现在可能已经过时，如果把其公布在国际民航组织的网站上，可能会对一个国家监督能力的状况提供错误的信息。为此，这种信息应由有关国家提供的现行信息予以补充。

22. 会议指出，国家提出的共享缺陷信息的要求应根据其迅速改正此种缺陷的能力予以考虑。在这方面，代表们强调了地区和次地区的援助需求。在承认透明度的水平可能会与监督能力的改进水平一起增加的同时，特别强调透明度和随时交换信息是确保旅行公众的安全和信心的关键。

23. 代表们强调，向公众公布的任何信息应该是标准化的、真实和毫不含糊的，以避免产生混乱或误解的危险。另外建议，需要国际民航组织制定关于公开信息的战略。还有代表支持创建一个国际民航组织数据库以收集和集中各国在自愿基础上报告的与安全有关的信息。在强调各国需要及时获得关于航空器的所有权和控制权的可靠信息时，对于创建一个中央化系统以便在公约第二十一条的框架内提供信息也表示了支持。

24. 有些代表对迄今为止对制定和支持大会第 A35-17 号决议所做的工作表示赞赏，并强调需要保护安全数据。在回答对此事提出的问题时，主席指出关于保护安全数据收集和处理系统的法律指导草案很快就发给各国并已公布

在国际民航组织的网站上供阅览。

25. 有些代表还指出，需要保护提供关键安全信息的航空专家。会上讨论了“公正的文化”的含义和保密问题。有些代表发表意见指出，国际民航组织应当与各国协商考虑如何引进公正文化的规定。

26. 在总结讨论时，主席强调需要在公约和大会规定的指导框架内进行工作。在这方面，他提到了公约第四十四条 d) 款概述的基本要点，它承认“世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要”及大会第 A35-7 号决议，它承认透明度和共享信息是安全航空运输系统的基本信念。各国共享安全信息获得了全面的支持。理解到公众对安全信息的关注，主席建议最多给予各国两年时间向国际民航组织提供更新的信息，同时鼓励各国向公众提供信息。关于 USOAP 审计结果的分类问题，主席表示国际民航组织理事将会认真考虑这个问题。主席回忆到有些代表提到了 WP/22 号文件和 WP/35 号文件，他建议提出的实质性问题应予以保留。

27. 对主席的总结普遍表示支持。许多代表确认他们继续支持透明度和各国共享信息的原则。他们欢迎最多给予两年时间更新信息的建议，但是有些代表对于向公众提供安全信息仍然不太满意。此外，有一位代表建议赋予国际民航组织开发信息管理系统任务，以决定两年时间结束后如何提供信息。另一位代表提出旅行咨询和保险问题将会受到负面影响，而且可能导致不公平竞争。

28. 有些代表不支持推迟向公众公开安全信息，并认为为保持国际民航组织的信誉，应立即开始处理这一问题并在下届大会之前完成。有意见指出，向公众公布往往成为各国寻求收到援助和资金的手段，而且担心两年的耽搁不能符合这些国家的利益。

29. 有些代表对 WP/11 号文件中关于对 USOAP 审计结果进行分类的建议表示了关注，并忆及安全审计计划是回应某些国家启动的分类制度而建立的。有一位代表提出了不同的意见，他指出分类已经成为事实，最好由国际民航组织制定自己的制度。会议注意到国际民航组织理事会将会进一步研究这个问题。

30. 会议注意到，世界银行的资金正在流向航空基础设施项目并希望继续这样做。另外，希望世界银行侧重加强航空安全的地区举措。关于投资决定，世界银行观察员强调指出，透明度和共享信息被认为是关键因素。关于航空投资问题，主席回忆到，世界银行曾建议国际民航组织每年出版航空基础设施和援助需求的报告。

题目 2.2 在各国实施安全管理系统 (SMS)

2006 年民航局长会议 WP/6 号、WP/12 号、WP/15 号、WP/19 号、WP/24 号 (修改稿)、WP/32 号和 WP/38 号工作文件

2006 年民航局长会议 IP/2 号、WP/3 号、WP/4 号、WP/8 号、WP/9 号、WP/20 号、WP/21 号、WP/22 号、WP/23 号、WP/30 号、WP/43 号和 WP/44 号信息文件

31. 题为《在各国实施安全管理系统 (SMS)》的 2006 年民航局长会议 WP/6 号文件提交会议审议。另有 7 份工作文件涉及这一题目 (WP/11 号、WP/12 号、WP/15 号、WP/19 号、WP/24 号 (修改稿)、WP/32 号和 WP/38 号文件)，分别由奥地利 (代表欧洲共同体及其成员国、欧洲民航会议其他成员国以及 EUROCONTROL)、美国、加拿大、IBAC、非洲国家、LACAC 21 个成员国、ACI 和日本提交。此外，还有 12 份信息文件也与这一题目有关 (IP/2 号、3 号、4 号、8 号、9 号、20 号、21 号、22 号、23 号、30 号、43 号和 44 号文件)。在介绍 WP/6 号文件时，会议注意到，已向与会者分发新的《国际民航组织安全管理手册》(Doc 9859 号文件) 的英文版本，且该手册已登载在 ICAO-NET 网站上。虽然 Doc 9859 号文件目前只有英文版本，但最迟将在 2006 年 5 月底之前提供所有语文版本。会议上还提供了额外情况，除其他外，涉及 2006 年和 2007 年的 SMS 培训课程计划，并指出，第一期此种课程将于

2006年5月15日在内罗毕举办。如与会者希望开办更多课程并提供所需资源，则请通知秘书处。请与会者注意在大厅设置的SMS展台，如与会者国家要求或可赞助培训，则鼓励将这一情况通知秘书处。随后，概要介绍了这一题目下提交的其他工作文件，所有这些文件都非常支持WP/6号文件中所述的关于本组织在各国实施SMS的活动。

32. 在随后进行的讨论中，许多发言人提出愿主办SMS培训课程或以其他方式提供培训、培训材料和专家咨询意见。一些与会者强调，需要按照WP/19号文件的提议，使附件6（《航空器的运行》）第II部分（《国际通用航空—一定翼飞机》）现代化，以反映通用航空运行的现实情况。一些发言人表示支持WP/11号文件中制定关于安全进程的新的专门附件的提案。但是，在会议上发表了一种观点，即国际民航组织应该改为制定关于实施SMS的综合指导材料。有几位与会者强调需要为小经营人制定专门的指导材料。

33. 在对交换的意见进行总结时，主席指出，会议一致支持关于国际民航组织支持在各国实施SMS的活动的WP/6号文件。他着重强调了WP/15号文件所叙述的实施SMS可产生的益处。主席忆及EUROCONTROL的观察员所发表的意见，这涉及由该组织向国际民航组织地区SMS研讨会和讲习班提供专家咨询意见，并分享其评估和减轻风险的经验。关于EUROCONTROL的观察员（参阅WP/11号文件）和其他发言人提出的建议，即国际民航组织应该制定一个专用于安全进程的新附件，包括关于安全监督、安全评估和安全管理的规定，主席指出，在理事会上届会议（177/11）上，他作为理事会主席，已建议考虑就SMS和安全监督制定这样一个附件。目前的讨论中有人建议，本组织应该改为制定关于SMS的综合指导材料，以在将各附件修订为以绩效为基础的形式时将SMS概念全面纳入其中。对此，主席表示，制定上述新附件和制定额外的指导材料并不相互排斥。两项行动都可由秘书处和理事会在适当时候考虑。忆及需要统一世界范围的安全规则这一问题时，主席表示，空中航行委员会正在考虑进行此种统一。对于就需要继续制定实施SMS的指导材料所发表的意见，例如为小经营人制定专门的指导材料，他表示，会对现行指导材料不断进行审查并在必要时更新，以进一步改进SMS的实施，正如许多发言人所强调的，这将是增进航空安全的一个重要工具。

题目 2.3 解决与安全有关的缺陷的统一战略

2006年民航局长会议WP/7号、11号（和第1号更正）、17号、23号（修改稿）、28号（修改稿）、29号（和第1号更正）和31号工作文件（修改稿）

2006年民航局长会议IP/16号、18号、31号、45号和47号信息文件

34. 会上对题为“解决与安全有关的缺陷的统一战略”的2006年民航局长会议WP/7号文件做了介绍并提请会议讨论。有六份工作文件（WP/11号（和第1号更正）、17号、23号（修改稿）、28号（修改稿）、29号（和第1号更正）和31号（修改稿））也论述了这一题目。它们是分别由奥地利代表欧洲共同体及其成员国、欧洲民航会议其他成员国以及EUROCONTROL；国际航空安全财务机制（IFFAS）主管机构成员：阿根廷、智利、埃及、法国、印度、荷兰、尼日利亚和巴基斯坦；国际民航组织理事会的亚太地区国家集团；非洲国家；世界银行；以及拉丁美洲民航委员会的21个成员国提交的。此外，与这一题目相关的还有五份信息文件（IP/16号、18号、31号、45号和47号文件）。在介绍WP/7号文件时，对由国际民航组织启动的飞行安全信息交换（FSIX）网站做了演示。

35. 在随后的讨论中，会议对WP/7号文件中强调的统一战略方案（USP）、良好制定的COSCAP方案、组建地区和次地区安全监督组织（RSOOs）以及国际民航组织的飞行安全信息交换（FSIX）系统表示了支持。通过USP来协调对各国的援助的价值得到了认可。这种协调将确保对有需要的国家提供最佳援助。关于飞行安全信息交换系统，会议认为国际民航组织最适合于推动通过FSIX交换信息。有建议指出，飞行安全交换系统应包括一个国际航空经营人许可证（AOCs）的清单。地区和次地区安全监督机构也被视为在各国履行其安全监督职能方面一种好做法，会议指出，应该将现有的各地区机构考虑在内。

36. 会上还讨论了一些其他问题，包括业界和类似世界银行等金融机构为与安全有关项目供资的作用。关于国际航空安全财务机制（IFFAS）的有效性问题上，会上出现了不同的看法。有些代表表示，IFFAS 是一个有用的财务机制，应该予以推动。其他代表则强调，该机制应该保持独立以便不影响国际民航组织的资源。会议上对一项在执行审计方面采用更分散的地区做法的提案有保留意见，会议忆及，大会强调的是在全球基础上进行审计。会上提出的最后一个问题是，为了成功地进行安全监督民用航空当局自主性的重要性。

37. 在总结讨论时，主席强调，有关统一战略方案的提案及讨论都是在大会第 A35-7 号决议的框架之内。他注意到，会议表示完全支持 WP/7 号文件第 6.1 段中的所有行动项目。主席提出了以下补充行动：根据第 A35-7 号决议第 14 项决议条款，请会议建议各国进一步推动发展地区和次地区的组织来加强安全监督能力；基于 WP/11 号文件，国际民航组织鼓励各国在双边和地区一级进行更好地合作，做出适当安排以便履行《芝加哥公约》赋予它们的义务，特别是当它们认为不可能或无法分配所需的人力、技术和财务资源来实施充分的安全监督时要这样做；根据第 A35-7 号决议第 12 项决议条款和 WP/11 号文件，国际民航组织应该改进包括 IFFAS 在内的各种技术援助工具，并加强与其各地区办事处的协调及它们的参与，以便提供更有用的技术支助；根据第 A35-7 号决议和 WP/11 号文件，国际民航组织应该调整其工作方法，允许负责安全监督的各地区组织充分参与其技术工作。此外，主席提议增加一个行动项目，强调民用航空当局自主的重要性，在这方面，他敦促各国尽快采取各种适当的立法措施。

题目 2.4：相互承认

2006 年民航局长会议 WP/8 号、13 号和 27 号工作文件

38. 会上对题为“相互承认”的 2006 年民航局长会议 WP/8 号文件做了介绍并提请会议讨论。会议还讨论了与本题目相关的 WP/13 号工作文件和 WP/27 号工作文件，它们分别是由美国和非洲国家提交的。

39. 会议普遍支持 WP/8 号工作文件中拟议的行动。一些代表对危及航空运输安全的航空方便旗方面日益增加的关切作了评论。会议注意到，各国需要同时对本国和外国的运行加强安全监督。为此，会议认识到协助监察外国航空器运行的规定和指导材料是有益的。

40. 在总结讨论时，主席注意到会议支持 WP/8 号工作文件的第 4.1 段。他建议纳入以下行动：各国应按照公约制定外国航空承运人的运行规则，同时制定监测外国承运人的方案，并在出现安全关切时采取行动。根据商定的行动，主席建议在各国之间的双边协定中纳入一项安全条款。此外，应该尽快制定对外国航空器的运行进行监察的规定和指导材料。

41. 在讨论结束时，主席指出执行芝加哥公约第三十三条（承认证书和执照）是安全的支柱之一，并且是以信任为基础的。但是，这一信任是建立在理解基础上的，即：按照第三十三条的要求，所颁发或提供的此类有效证书和执照的要求“等于或高于根据本公约随时制定的最低标准”。

题目 2.5 增强安全监督

2006 年民航局长会议 WP/9 号、11 号（和第 1 号更正）、14 号（修改稿）、25 号、28 号（修改稿）、33 号和 35 号工作文件

2006 年民航局长会议 IP/5 号、6 号、19 号和 42 号信息文件

42. 向会议介绍了民航局长会议 WP/9 号工作文件并提请会议审议。与加强安全监督题目有关的还有 WP/11 号工作文件（进一步增进全世界的航空安全议案）、WP/14 号工作文件（国家的安全监督义务）、WP/25 号工作文件（制定地区安全解决办法）、WP/28 号工作文件（履行国家义务：国家之间的合作：增进航空安全的必要性）、WP/33 号

工作文件（通过国际民航组织的统一战略和透明度增进航空安全）和 WP/35 号工作文件（增进航空安全）。

43. 会议讨论了 WP/9 号工作文件中关于各国和利害关系人提供的国际安全检查员和其他安全监督专家合伙的议案。考虑到运营、法律和财务方面的因素，一般支持对这个问题进行更全面的审议。

44. 关于 WP/11 号工作文件提出的发挥地区组织在审计过程中的作用问题，会议指出，国际民航组织的普遍安全监督审计计划（USOAP）的程序是建立在普遍原则基础之上的，对所有国家适用同样的审计方法。在这方面，地区组织参与审计程序的影响必须给予认真的考虑。讨论的另一个问题是对 USOAP 结果的分类。支持对这个想法进行进一步的审议；但同时对这个问题表示了关切。

45. 关于在登记国和经营人所在国之间对安全监督责任的划分问题，会议承认它在航空公司运营监督方面产生了连续性问题，并同时提出了在这类情况下航空当局的责任问题。

46. 主席在提供讨论总结时注意到对 WP/9 号工作文件第 6.1 段的全面支持。他强调，为统一战略方案安排的资金和向各国提供直接援助的管理问题将作为国际民航组织理事会审议下三年的方案预算的一部分对此进行讨论。他建议 WP/28 号工作文件第 3.12 段提出的关于管理运营援助方案问题，将在讨论基于国际安全检查员和其他安全监督专家的合伙而向各国提供直接援助时给予考虑。主席提到了 WP/11 号工作文件的第 6.1 f) 段，该段敦促理事会利用芝加哥公约第五十四条 j) 和 k) 款所述的义务功能。他回忆到关于第五十四条 j) 款，理事会曾经制定了一个程序。在对确认的事件进行广泛的调查之后，就可以实施该程序。如果发生这种情况，就必须提请缔约国注意。

主题 3： 超越现行的框架

题目 3.1 二十一世纪的安全框架

**2006 年民航局长会议 WP/10 号、11 号（和第 1 号更正）、17 号、20 号和 31 号（修改稿）工作文件
2006 年民航局长会议 IP/10 号和 35 号信息文件**

47. 会上对题为“二十一世纪的安全框架”的 2006 年民航局长会议 WP/10 号文件做了介绍并提请会议讨论。有四份工作文件（WP/11 号（和第 1 号更正）、17 号、20 号和 31 号（修改稿））也论述了这一题目。它们是分别由奥地利代表欧洲共同体及其成员国、欧洲民航会议其他成员国以及 EUROCONTROL；国际航空安全财务机制（IFFAS）主管机构成员；世界旅游组织；以及拉丁美洲民航委员会的 21 个成员国提交的。此外，与这一题目相关的还有两份信息文件（IP/10 号和 35 号）。

48. 对 2006 年民航局长会议 10 号工作文件当中的建议普遍表示了支持。理解到“经营人所在国”的定义应该根据当今的商业安排和做法进行审议，尤其是对“主要营业场所”一词的含意应该根据在执行运行控制的范畴内进行审议。

49. 会议随后对改进由公约规定的国际民航组织的框架交换了意见，以便应付未来的挑战。同时还对扩大目前的框架以涵盖执行能力以及包含一个独立的检查机构的可能益处和弊端进行了讨论。注意到这样一种观点，即推广全球范围的安全文化应该对今后所有的安全举措都是属于本质性的，同时对于 AOC 数据全球登记处的想法也值得进一步探讨。

50. 在总结讨论时，主席确认代表们已经接受了 2006 年民航局长会议 10 号工作文件中的建议。此外，他指出 2006 年民航局长会议 11 号工作文件中提出的制定和评估 SARP 的相关建议。这些建议特别是针对未来的 SARP 对业界和其他方面产生的影响进行评估，更加有系统地使用由事故调查机构公布的建议，界定 SARP 的至关重要性，

以及为解决安全管理和安全监督问题制定新的 SARPs。他同意所发表的一种意见，从国际民航组织的姐妹机构，国际海事组织的经验中已经吸取了对“方便旗”这一问题的教训。

51. 主席指出二十一世纪预示着全球化的时代，不仅航空界对此有所感觉，而且经济、文化和社会等各个方面也有同感。他补充提到，虽然欢迎全球化能成为一个提高安全和扩大航空运输的机会，但对参与民用航空各个方面的权益继续加以保护也是至关重要的。

52. 主席感谢会议的合作与艰苦的工作，因为它展望的是二十一世纪航空的前途。

其他事项

53. 一名代表对本国的民用航空现状做了概述。

54. 在回答会议上提出的有关向民航局长提供指导，以便协助他们为发生禽流感时采取的措施做出规划的问题时，会议被告知已对这一议题准备了一份简报，可提供给各位代表。

55. 秘书长向会议通知，鉴于实施 SMS 对于飞行安全的重要性，可以从国际民航组织公共网站上免费下载《国际民航组织安全管理手册》(Doc 9859 号文件)的电子版本，同时还可低价购买文件的印刷版本。

批准结论和建议

56. 会议审议了 DGCA/06-WP/40 至 46 号文件所载的结论和建议，并经修订后得以通过。

主题 1: 当今航空安全现状

题目 1.1 全世界和各地区航空安全趋势

1.2 安全监督现状

1.3 国家和业界采取的举措

DGCA/06-WP/40

57. 对第 2.1 a)、b)和 c)小段的建议做了几处修改。

主题 2: 增进航空安全

题目 2.1: 安全信息的透明度和共享

DGCA/06-WP/41

58. 除了对第 1.1 b) 1)段的结论做出修改以外，增加了关于向公众提供安全信息的新的 1.1 b) 3) 段。在建议中，对第 2.1 a)、b)和 c)段做了几处修改，并增加了两个新的建议，涉及继续共享用全面的系统方法进行审计的结果，以及充分的透明度，使国家和捐助者能够迅速有效地提供援助，解决安全监督缺陷。

题目 2.2: 航空安全管理

DGCA/06-WP/42

59. 在结论中，对 1.1 a) 3)、b)和 c)段做了几处修改。除了对第 2.1 段的建议做了修改以外，增加了新的第 2.1 c)

段，提及国际民航组织使附件 6 第 II 部分现代化的努力。此外，在 2.1 b) 段增加了一个新的编辑说明。

题目2.3： 解决与安全有关的缺陷的统一战略

DGCA/06-WP/43

60. 对第 2.1 段的建议做了几处修改，包括 a) 7) 小段，强调了国家有必要表现出处理航空安全缺陷的政治意愿。

题目2.4： 相互承认

DGCA/06-WP/44

61. 除了对第 1.1 段的结论做了小的修改以外，增加了新的第 1.1 b) 3) 小段，涉及方便旗、非法经营和犯罪活动的出现对民用航空安全的危害。

62. 增加了两个建议；一个是关于方便旗和非法经营的问题，第二个是关于国家和有关方在单方面禁止经营以前进行协商的过程。对第 2.1 段的现有建议也做了几处小的修改。

题目2.5： 加强安全监督

DGCA/06-WP/45

63. 通过了 DGCA/06-WP/45 号文件中所载的结论和建议。

主题 3： 超越现行的框架

题目 3.1： 二十一世纪的安全框架

DGCA/06-WP/46

64. 在第 1.1 段增加了一个新的结论，提到有必要调动金融机构和捐助者的资源，以帮助提高民用航空安全。

65. 除了对第 2.1 段的现有建议和编辑说明做了修改以外，增加了两个新的建议，提到国际民航组织需加倍努力，根据国际民用航空全球化的情况应对未来安全监督的发展，以及考虑制定专门关于安全监督、安全评估和安全管理的新附件。

宣言

66. 会议审议了 DGCA/06-WP/47 号文件所载的宣言草案，经修订后得以通过。

67. 对宣言做了几处修改，包括两个序言条款，其中提及对其他国家的证书和执照的承认，以及国际民航组织在解决争端中的作用。

68. 增加了三个决议条款，其中涉及：推行公正文化；对其他国家的证书和执照的承认；和国家有必要表现出处理航空安全缺陷的政治意愿。

表达感谢

69. 会议完成对结论、建议和宣言的审议后，授权主席批准讨论摘要。

70. 加拿大、埃塞俄比亚、匈牙利、墨西哥、巴基斯坦和沙特阿拉伯以及非洲民航委员会的观察员感谢了主席在会议期间表现出的领导能力和智慧，以及多年来为国际民航组织和国际民航界的服务。还感谢了秘书长和秘书处所做的努力，以及加拿大和蒙特利尔市政府的热情接待。

71. 主席感谢各位代表在会议期间以及他在国际民航组织期间所给与的合作与协助。

宣言

鉴于《国际民用航空公约》及其附件为满足全球航空系统的安全需要提供了必不可少的框架；

鉴于各国民航局长对国际民用航空安全担负集体责任；

认识到安全框架必须得到所有利益有关者的充分利用并不断演变，以确保其在 21 世纪变化的管理、经济和技术环境中的持续有效性和效率；

忆及安全信息的透明度和共享是安全的航空运输系统的根本要旨；

忆及承认其他国家的证书和执照有效，是由《公约》第三十三条和各项适用的标准予以规范的；

忆及国际民航组织在解决争端方面的作用；

认识到国家间的相互信任以及公众对航空运输安全的信心有赖于获得适当的安全信息；

认识到安全是共同承担的责任，只有通过发挥国际民航组织的领导作用和所有利益有关者的合作、协作和有协调的努力，才可能推进全球安全；和

认识到在国家内和国家间的航空安全的进一步提高需要采取合作和主动积极的做法，以此来查明和管理安全风险；

各国民航局长：

1. 承诺通过以下方式增强全球航空安全框架：

- a) 在各国、所有其他航空利益有关者以及公众之间，尽快共享与安全有关的适当信息，包括尽快、并在任何情况下不迟于 2008 年 3 月 23 日，公布关于其安全监督审计结果的信息；
- b) 完全按照适用的标准和建议措施对其经营人进行安全监督，确信在其领土内飞行的外国经营人确实受到了其本国的充分监督，并在必要时采取适当行动维护安全；
- c) 在全航空业界迅速实施安全管理体系，以充实现有的管理框架；
- d) 制定可持续的安全解决办法，包括构建或加强地区和次地区安全监督组织和举措；和
- e) 推行一种公正文化；

会议：

2. 要求各国完全基于安全考虑，而不是为了得到经济利益的目的，承认其他国家的证书和执照有效；
3. 要求各国、国际民航组织、业界和捐助机构将资源用于制定可持续的安全监督解决办法；

4. 要求各国、国际民航组织和业界支持有协调地实施安全管理体系；
 5. 要求国际民航组织：
 - a) 制定并积极支持信息交流机制，使安全信息能够在所有航空利益有关者之间不受限制地流通；
 - b) 于 2006 年 6 月之前制定一项战略，向公众有效地传达安全信息；
 - c) 根据《公约》第二十一条制定一种机制，提供航空器登记和经营人的信息；
 - d) 制定和实施指导方针及程序，按照《公约》第三十三条核实承认证书和执照有效的条件；和
 - e) 对制定一个关于安全监督、安全评估和安全管理的新附件进行研究。
 6. 要求各国表现出处理航空安全缺陷的政治意愿，这包括，如有必要，建立一个有授权的、资金充足的和自主的民用航空当局以提供有效的安全监督；和
 7. 要求各国和业界与国际民航组织密切协调其安全举措，以确保全球航空安全的最佳利益，并减少重复努力。
-

结论和建议

主题 1: 当今航空安全现状

题目 1.1 全世界和各地区航空安全趋势

1.2 安全监督现状

1.3 国家和业界采取的举措

1. 结论 1/1

1.1 会议就以下结论达成一致:

a) 航空安全

虽然航空运输是一种非常安全的运输方式，但仍需要进一步减少事故数量，尤其是致命性事故数量，以保持公众对全球航空运输系统安全的信心；

b) 安全监督

1) 国际民航组织普遍安全监督审计计划的第一轮审计周期已表明，大多数国际民航组织缔约国已在改进其安全监督能力方面取得了进展。但是，有些国家仍然没有能力很好地履行其安全监督责任，而且尚不肯定其中一些国家究竟是否将有人力和财力资源以及必要的活动量以支持一个独立的安全监督制度。因此，需要推广诸如地区安全监督组织这样的做法，以使各国共享，为履行其各自的安全监督义务所必要的资源；和

2) 少数国家至今仍未提交其行动计划或其行动计划实施状况的信息，这一事实令人担忧。这些国家应该与国际民航组织充分合作并采取必要的行动。

c) 国家和业界采取的举措

1) 非常令人鼓舞地看到各国和业界为增进航空安全采取了许许多多的举措。会议感兴趣地注意到由各种地区安全小组（例如 CAST、PAAST、JSSI、ASET、NARAST、SARAST 和 SEARAST）提出的各项举措，和业界的各种活动，例如 IATA 的 IOSA 方案、IBAC 的 IS-BAO，包括由大韩民国制定的协助监测标准和建议措施遵守情况的方案。会议还注意到，通过这些举措所收集的安全数据对各国制定或开展其安全监督活动，或制定安全活动时，能会非常有用；

2) 虽然各国或业界采取的举措对增进航空安全是有用和有效的，然而，由于缺乏优先排序、重复努力和沟通方面的缺陷，这些举措的全部潜力并不总是能够发挥出来的。有这样一种风险，即在知识、程序和技术方面，在不同地点吸取的教训和找到的解决办法，却不能以大家都受益的方式得到共享。在这方面，会议欢迎业界应国际民航组织的要求制定的全球航空安全路线图，这将提供一个基础，由国际民航组织为协调各项安全政策和举措制定一个全球框架；

- 3) 如果进一步的举措产生了额外的管理，则应该对拟议的管理进行风险评估和成本效益分析，以确定其全部效力；
- 4) 国际民航组织应该对各种地区安全小组的建议进行分析，并评估是否能将其中的某些方面纳入国际民航组织的标准和建议措施以及指导材料之中；和
- 5) 会议还再次重申了国际民航组织在确保对各国和业界参与的各方面努力进行必要协调的核心作用。

2. 建议 1/1

2.1 会议就以下建议达成一致：

a) 航空安全

进一步增进航空安全并减少事故数量、致命性事故数量和死亡人数，应该继续是国际民航组织的一项最高优先目标，这将要求在国际民航组织、各国、业界和服务提供者之间协调采取全面和主动积极的做法；

b) 安全监督

各国进行适当的安全监督是航空安全的一项根本原则。鉴于一些国家一直面临困难并因而需要援助，国际民航组织、各国、业界和捐助机构应该将资源用于制定可持续的安全监督解决办法；和

c) 国家和业界采取的举措

国际民航组织应该与所有国家和其他利益有关者协作，根据全球航空安全路线图，继续为各项安全举措制定一体化的做法，这将提供一个协调各项安全政策和举措的全球框架。

主题2： 增进航空安全

题目2.1： 安全信息的透明度和共享

1. 结论 2/1

1.1 会议就以下结论达成一致：

a) 国家和业界获得信息和协助

- 1) 透明度是航空安全的基石。所有缔约国和利益有关者应该进行合作，确保获得妥善进行安全管理所必需的信息。进一步增进航空安全要求加大在各缔约国、国际民航组织和所有民用航空的利益有关者之间对安全信息的共享；
- 2) 在各缔约国之间共享信息对保持相互信任至关重要；和
- 3) 一国在其安全监督的水平方面实行透明度的政策是一个清楚的信号，表明该国认识到可能存在的任何薄弱之处，这对其他国家和捐助方提供援助也应该是一种激励。

b) 公众获得信息

- 1) 公众应该能够毫不拖延地获得对航空运输的安全做出知情决策所必需的信息，包括安全监督审计信息。但是，有些国家需要时间更新其系统，以便能够向公众提供审计信息；
- 2) 国际民航组织应该采用一项战略，将以普遍安全监督审计计划（USOAP）的报告为根据的安全信息有成效地告知公众。在制度设计上应该避免对此种信息的可能滥用；和
- 3) 会议认识到正由国际民航组织制定的向公众提供安全信息的进程是恰当的。

c) 执行公约第二十一条

每一缔约国应该能够获得关于经常用于国际航行的航空器的登记、所有权和控制权的可靠和及时的信息；和

d) 适航信息的透明度和共享

- 1) 实施一个将便利对从事定期和不定期国际运行的航空器的适航信息进行及时共享的中央数据库，将是一项增进安全的手段；和
- 2) 在设计国和登记国之间交流和共享适航信息，对飞行安全至关重要。

2. 建议 2/1**2.1 会议就以下建议达成一致：****a) 国家和业界获得信息和协助**

- 1) 应该继续在各缔约国之间公开共享按照全面的系统方法所进行的审计的结果；
- 2) 理事会应该推动在各缔约国实施“公正文化”的报告制度，以促进对事故及事故征候和与安全有关的所有其他信息的共享。“公正文化”应该创造一种鼓励和便利报告及共享信息的环境；
- 3) 各国应该实现充分的透明度，以使其他国家和捐助方能够提供更为迅速和有效的援助，来解决安全监督缺陷；和
- 4) 理事会应该考虑编制一份关于航空基础设施和所需改进的年度报告，以协助捐助方分配各缔约国所需要的支助。

b) 公众获得信息

- 1) 鼓励各国采用 2006 年民航局长会议 IP/39 号文件中所提出的格式，同意国际民航组织尽快公布其最初的安全监督审计或后续审计结果。各国还可以允许国际民航组织公布最初一轮审计周期产生的安全监督审计的最后报告；

- 2) 共享其国际民航组织安全监督信息的国家，应该有机会在国际民航组织审计信息专用网站的栏目中，提供其对于自审计进行以来取得进展情况的意见；
 - 3) 理事会应该于 2006 年 5 月/6 月制定一个持续的程序，以便向公众公布根据全面的系统方法进行安全监督审计的有关信息；
 - 4) 在制定上述 3) 段中所拟议的程序之前，各国应该授权国际民航组织向公众公布根据全面的系统方法进行安全监督审计的有关信息。应该通过单独的同意表公布此种信息；
 - 5) 理事会应该制定一种按照安全监督制度的关键要素，对普遍安全监督审计计划结果进行评估和定级的系统，以评价具体缔约国的安全监督能力，但不国家进行分类或定级，并于 2007 年向大会报告；和
 - 6) 各缔约国应该尽快同意公布有关信息，在任何情况下不得晚于 2008 年 3 月 23 日。国际民航组织随后将发布一份新闻公报，提供未授权公布其审计结果的国家的名单，并将这一情况登载在公共网站上。在理事会每届会议期间都应该向理事会提交一份进展报告，并于 2007 年向大会提交一份进展报告。
- c) 执行公约第二十一条
- 理事会应该确保各缔约国能够获得关于经常用于国际航行的航空器的登记、所有权和控制权的可靠和及时的信息。各缔约国应该按照将要制定的指导方针和程序，在提供所需信息方面与国际民航组织合作；和
- d) 适航信息的透明度和共享
- 1) 理事会应该研究建立一个扩大的数据库应用的可能性，使各缔约国自愿共享关于经常从事国际运行的航空器的适航信息；和
 - 2) 设计国和登记国应该按照《适航手册》(Doc 9760 号文件) 中的规定缔结一项适航协议，作为促进在各国之间交流持续适航信息的手段。

题目 2.2: 航空安全管理

1. 结论 2/2

1.1 会议就以下结论达成一致：

- a) 安全管理体系
- 1) 各民用航空组织，包括民用航空当局，都面临着在资源日益减少的情况下履行其职责的压力，因此都面临效率方面的问题；
 - 2) 安全管理体系为国际民用组织提供了一种以数据为驱动的做法，以便将资源优先分配给那些具有最大潜在风险的安全关切，以及分配给那些投入的资源可能产生最大回报的活动；

- 3) 经验表明, 安全管理体系效益应该包括:
- 减少的事故征候和事故率;
 - 更大的运行效益, 比如减少返回登机门的次数和航班的取消;
 - 由于被授权并且通过安全管理体系看到结果进而提高的雇员士气;
 - 降低保险费;
 - 由于了解运行风险和预防事故对经营人产生显著的节余, 进而产生重大的节余; 和
 - 由于经营人对其日常活动进行管理而减少管理部门的参与。管理者对该体系的有效性进行监督。
- 4) 安全管理体系的概念只有在全球范围被所有缔约国采纳, 并且通过各国被尽可能多的航空机构采纳之后, 其全部潜力才能发挥出来。为了进行这一全球实施, 各国需要充分认识到并了解安全管理体系的概念及其实施方法和工具; 和
- 5) 应该考虑制定额外的指导材料以及组织研讨会和讲习班, 来协助各国和经营人实施安全管理体系。为了推动这一作法, 应该借鉴在制定和实施安全管理体系方面具有专长的国家和国际组织的现有经验。

b) 研究制定一个新的关于安全进程的公约附件

应该考虑用一个有安全监督、安全评估和安全管理相关规定的具体附件, 对《芝加哥公约》的整套附件加以补充; 和

c) 对附件 6 第 II 部分进行现代化

会议确认需要对附件 6——《航空器的运行》第 II 部分 ——《国际通用航空——定翼飞机》进行现代化。

2. 建议 2/2

2.1 会议就以下建议达成一致:

a) 安全管理体系

- 1) 各国应该在所有与安全相关的专业领域实施安全管理体系;
- 2) 各国应该在培训课程方案方面与国际民航组织进行意义深远的合作, 方法是主办七个培训课程中的一项课程和/或提供安全管理专家以补充国际民航组织的授课人员;
- 3) 各国应该通过提供专家咨询意见、各种工具和其他手段, 来交流实施安全管理体系进展方面的信息;

- 4) 各国应该根据理事会通过的相关规定，致力于在全球基础上尽早实施安全管理体系；和
 - 5) 国际民航组织理事会应该继续工作，制定培训、指导材料和其他有帮助作用的工具，以帮助各缔约国尽快实施安全管理体系。
- b) 研究制定一个新的关于安全进程的公约附件

国际民航组织应该研究进一步统一安全管理的要求，并考虑制定专门关于安全进程的新附件，包括安全监督、安全评估和安全管理的有关规定。

编辑说明：上述建议与题目 3.1 项下的建议 2.1 h) 相同。

- c) 国际民航组织应该继续做出努力，对附件6第II部分进行现代化。

题目 2.3: 解决与安全有关的缺陷的统一战略

1. 结论 2/3

1.1 会议就以下结论达成一致：

- a) 对各国的援助
- 1) 尽管按照普遍安全监督审计计划（USOAP）进行了审计和后续访问，但相当数量的国家仍不能够实施其纠正行动计划和履行其安全监督义务；
 - 2) 国际民航组织统一战略方案（USP）对于协调对各缔约国的援助和制定地区安全监督举措是有价值的；该方案可确保提供最佳援助；
 - 3) 特别强调拥有自主的民航局的重要性，若无，在有些国家则是对实施安全监督的严重障碍；
 - 4) 地区伙伴关系和地区安全监督机构或举措是良好的工具，使各国能够履行其安全监督义务，并在各种利益有关者的支持下，将实现长期的可持续成果；
 - 5) 国际航空安全财务机制作为供资机制（而非实施工具）应该与其他国际捐助基金进行协调，以产生最佳的结果；和
 - 6) 国际民航组织需要改进其技术援助工具的有效性，加强其地区办事处的参与，以提供更有效的技术支持并培训本国专家。
- b) 信息交流
- 1) 在履行安全监督职能方面，各缔约国之间共享关键的安全信息能够提高标准化、改进安全措施的实施并减少重复努力；和

- 2) 本组织作为门户网站启动的飞行安全信息交流（FSIX）是一个实际手段，便利在成员国之间以及与业界共享与安全有关的信息。

2. 建议 2/3

2.1 会议就以下建议达成一致：

a) 对各国的援助

- 1) 鼓励各缔约国推动进一步发展地区和次地区的组织，以便为加强各国的安全监督能力提供支持；
- 2) 为了履行其《芝加哥公约》所规定的义务，鼓励各缔约国在双边和地区一级更好地合作，做出适当的安排，在本国不具备充分的人力、技术和财务资源时履行其安全监督义务；
- 3) 需要援助的各缔约国应该与统一战略方案股协调，以验证其行动计划可以取得理想的成果，并确定最适当的援助机制。可通过各种选择提供援助，包括技术合作方案；
- 4) 国际民航组织和各国应该改进纠正与安全有关的缺陷的技术援助工具和供资机制的有效性和协调，包括国际航空安全财务机制（IFFAS）；
- 5) 国际民航组织应该加强其地区办事处的参与，为各缔约国提供更有用的技术支持并推动进一步发展从事安全监督的地区和次地区组织；
- 6) 国际民航组织应该调整其工作方法，使从事安全监督和技术工作的地区组织充分参与，并要求秘书长根据第 A35-7 号决议第 7 条，继续促进普遍安全监督审计计划和与航空安全有关的其他机构的审计计划之间的协调与合作；
- 7) 各缔约国应该表现出处理航空安全缺陷的政治意愿，这包括在必要时尽快建立一个有授权的、资金充足的和自主的民用航空当局，以提供有效的安全监督；和
- 8) 有能力的国家和其他利益有关者以及金融机构和捐助方，应该通过统一战略方案做出财务捐献和/或实物捐助，以支助需要援助的国家纠正其安全监督的缺陷。

b) 信息交流（FSIX）

鼓励各缔约国和相关行业及专业组织，通过国际民航组织飞行安全信息交流（FSIX）网站，向国际民用航空界提供指导材料和与安全有关的相关信息。

题目 2.4：相互承认

1. 结论 2/4

1.1 会议就以下结论达成一致：

a) 核实

在承认其他国家的证书和执照有效之前，需要核实此种承认的条件已得到满足，即颁发这些文件的要求至少等于适用的国际民航组织标准；

b) 对外国航空器的承认和监视

- 1) 确保其领土内空域的安全，包括外国经营人航空器的运行，是各国义不容辞的责任；
- 2) 最好要有承认证书和执照有效的协调一致的程序，以及监视外国航空器运行的统一做法。为此目的，国际民航组织应该制定必要的指导方针和程序；和
- 3) 方便旗、非法运行和犯罪活动危害民用航空的安全。

c) 安全条款

- 1) 建议在双边协定中增加一个安全条款，该条款已有范本；和
- 2) 需要不断进行对话并对外国航空经营人进行监视，以维持此种协定的有效性。

2. 建议 2/4

2.1 会议就以下建议达成一致：

a) 核实

各国在承认有关文件有效之前，应该核实其他国家颁发或核准合格证书和执照的要求至少等于适用的标准；

b) 对外国航空器的承认和监视

- 1) 国际民航组织应该制定必要的指导方针和程序，协助各国在承认证书和执照有效以及监视外国航空器在其领土内的运行方面，尽量求得可行的最高程度的一致；
- 2) 各国应该根据公约并在非歧视的基础上制定运行规则，用以规范准许和监视外国航空经营人在其领土内的运行；
- 3) 各国应该在其领土内实施和加强对外国航空器运行的监视，并在必要时采取适当行动维护安全；和
- 4) 各国应该消除方便旗，防止非法运行以及将此类活动从一个国家或一组国家输出到另一个国家或一组国家的可能性，并为此目的交流安全信息。

c) 安全条款

- 1) 各国应该根据国际民航组织制定的安全条款范本，在其双边航空协定中增加一个安全条款；和
- 2) 在各国或各方采取禁止运行的单方面行动之前，通常应该在有关各国和各方之间有一个磋商过程。

题目 2.5: 加强安全监督

1. 结论 2/5

1.1 会议就以下结论达成一致:

a) 普遍安全监督审计计划

- 1) 发挥普遍安全监督审计计划的最佳效能需要各国的全面合作。为此目的, 接受由国际民航组织安排的现场审计至关重要; 和
- 2) 应该制定一个补充机制来迅速解决由普遍安全监督审计计划所查明的重大安全关切, 要求各国以秘书处同意的及时的方式解决这些关切, 并相应地修订通用谅解备忘录 (MOU)。

b) 统一战略

解决与安全有关的缺陷的统一战略要求所有利益有关者的不断努力, 以确保掌握有效和可持续的安全监督解决办法并且完全遵守与安全有关的各项规定; 和

c) 直接援助

需要有临时措施来确保每一缔约国都有公平的机会经营国际航空公司。设想国际民航组织的一个积极作用是查明哪些国家需要立即采取行动加强安全监督, 并与有关国家协商为其航空经营人立即实施临时的解决办法。可为此建立一个国际安全检查员和其他安全监督专家的储备库。这需要有能力的国家和其他利益有关者的慷慨合作。可相应地制定一个由国际民航组织管理的对各国和航空经营人直接援助的计划。

2. 建议 2/5

2.1 会议就以下建议达成一致:

a) 普遍安全监督审计计划

- 1) 各国应该与普遍安全监督审计计划全面合作, 包括接受由国际民航组织安排的现场审计; 和
- 2) 国际民航组织应该建立一个补充机制, 以迅速解决由普遍安全监督审计计划所查明的重大安全关切, 并相应地修订通用谅解备忘录 (MOU)。

b) 统一战略和直接援助

- 1) 国际民航组织应该考虑一个计划的可行性, 这有待大会下届会议批准, 即以各国和其他利益有关者提供的国际安全检查员和其他安全监督专家的储备库为基础, 由国际民航组织来管理向没有充分安全监督能力的国家和这些国家的航空经营人提供直接援助。这一计划应该考虑到 2006 年民航局长会议 WP/28 号文件中提出的问题以及可能的法律及财务困难; 和

- 2) 国际民航组织应该考虑在 2008 年—2009 年—2010 年三年期的方案预算内，为统一战略方案和直接的安全监督援助分配资金。

主题 3： 超越现行的框架

题目 3.1： 二十一世纪的安全框架

1. 结论 3/1

1.1 会议就以下结论达成一致：

- a) 经济自由化已成为当代航空的一个划时代的特征，它对航空业有主要冲击。需要确保安全框架继续满足国际民用航空安全和有序发展的要求；
- b) 需要澄清经营人的概念和与负责对其进行安全监督的国家之间的关系；
- c) 应该审查《芝加哥公约》各附件的内容、性质和结构，以确保国际民航组织的标准侧重各项安全目标，同时给予各国在决定实施手段时以更大的灵活性；
- d) 在技术合作活动中需要有更高水平的协调，以减少重复努力并尽可能使更多国家受益；
- e) 有必要动员金融机构和捐助方的资源，以帮助增进民用航空安全；和
- f) 目前民用航空中存在着“方便旗”的情况，对此不应该容忍。

2. 建议 3/1

2.1 会议就以下建议达成一致：

- a) 理事会应该考虑充实“经营人所在国”和“经营人”的定义，进一步规定“主要营业地”和进行“运行控制”的地点之间必要的一致性，将其作为确定负责安全监督的国家的一种手段；
- b) 缔约国应该履行第八十三条所赋予的义务，按照《向国际民航组织登记航空协定和安排的规则》(Doc 6685 号文件) 来登记协定；
- c) 国际民航组织应该制定指导材料供各国使用，由其民用航空当局实施一致的经济和技术政策；
- d) 国际民航组织应该考虑通过以下方法改进制定和通过标准和建议措施的过程：
 - 1) 系统地评估其对业界和其他有关方面的影响；
 - 2) 更系统地利用各事故调查机构公布的建议；和
 - 3) 制定一些准则来确定哪些标准对确保全球安全是至关重要的，对此只有在特殊情况下通知差异才是可以接受的；哪些标准具有详细的技术性，应该改为建议措施，或者从国际民航组织的附件中删除，变成指导材料。

-
- e) 从事对项目进行策划和供资，旨在提高低收入国家的航空安全的所有利益有关者，应该加强合作，交流信息和经验，以避免重复努力；
 - f) 理事会应该考虑其他国际组织所取得的经验，研究“方便旗”的问题；
 - g) 国际民航组织应该考虑国际民用航空的全球化，加倍努力来处理安全监督的未来发展问题；和
 - h) 国际民航组织应该研究进一步统一安全管理的要求，并考虑制定专门关于安全进程的新附件，包括安全监督、安全评估和安全管理的规定。

编辑说明：上述建议与题目 2.2 项下的建议 2.1 b) 相同。

—完—