



全球航空安全战略的民航局长会议

2006年3月20日至22日，蒙特利尔

讨论摘要

主题2： 增进航空安全

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

1. 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。

2. 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。

3. 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）的有效性问题的有效性问题，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。

4. 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，以便提供更有效的技术支助；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。

—完—