



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

议程和解释性说明
工作时间表
会务规则

（由秘书处提交）

所附的是议程和解释性说明、工作时间表和会务规则。

— — — — —

附录 A

全球航空安全战略的民航局长会议议程

2006 年 3 月 20 日至 22 日，蒙特利尔

议程和解释性说明

主题 1： 当今航空安全现状

全球航空系统根本上仍然是安全的。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管理方法是至关重要的。这种方法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。

— — — — —

附录 B

全球航空安全战略的民航局长会议

拟议的工作时间表

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	- 开幕 1. 当今航空安全现状 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	2. 增进航空安全（继续） 2.4: 相互承认	批准结论和建议
10:30至11:00 茶歇				
2	11:00 至 12:30	2. 增进航空安全 2.1: 安全信息的透明度和共享	2.5: 加强安全监督	- 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	2.2: 航空安全管理	2.5: 加强安全监督（继续）	
15:30至16:00 茶歇				
4	16:00 至 17:30	2.3: 解决与安全有关的缺陷的统一战略	3. 超越现行的框架 3.1: 21世纪的安全框架	
晚间安排		招待会		

— — — — —

附录C

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

会务规则

1. 会议在组织上不考虑安排与会者做一般性口头开幕发言。可以接受书面讲稿，但必须提前提交，以便在会议上分发。
2. 秘书处准备的工作文件将以行动为导向，预期能够成为讨论和审议所有议程项目的健全基础。缔约国提交的工作文件也应该以行动为导向。对资料性文件不做介绍，但将作为会议文件资料的一部分。各国于2006年2月4日之前提交的文件，将以所有语文文本提供。上述日期以后提交的文件，或是国际组织提交的文件，将仅以提交的原文提供。
3. 根据本组织减少印刷文件数量的政策，将利用国际民航组织网站作为分发会前、会间和会后文件的主要手段。印刷的文件资料根据要求分发。另将在办理登记时给每个代表团提供一套完整的印刷文件。
4. 提倡在代表席位上发言，但言必精简，以利广泛参与和构建共识。
5. 会议应当力求就议程所有项目的实质内容达成完全的一致。如果做不到，会议应当通过表决达成决定（参见《关于业务类空中航行会议及其会务程序规则的指令》（Doc 8143号文件）第II部分第4.1段）。
6. 每日编发讨论纪要，仅供了解情况之用，并不说明具体的发言。会议讨论过程中形成的结论和建议，将于第3天的上午提交会议审查通过。
7. 提供 6 种语文的口、笔译服务。

—完—