



立即发布

PIO 13/04

国际民用航空组织第 35 届大会 通过长期行动计划，全球航空安全和保安得到加强

2004 年 10 月 8 日，蒙特利尔 — 国际民用航空组织（ICAO）大会第 35 届会议于今日闭幕。大会通过了关于加强和促进其全球安全和保安方案更具透明度的决议，并核准了在全球航空运输其他主要领域的长期行动计划。本届大会于 9 月 28 日在国际民航组织位于蒙特利尔的总部召开。

国际民航组织理事会主席和大会主席阿萨德·柯台特博士表示，“本届会议与会人数创历史新高，共有来自 175 个缔约国的 1304 名代表和 36 个观察员代表团，充分认可了对本组织维护现行管理框架能力的信心。这一框架对二十一世纪国际民用航空的安全和有序发展至关重要。”

他介绍说，“本届大会的工作主要包括对过去三年在实现我们总体目标方面取得的成就进行审查、核准并在此基础上继续前进。这些总体目标是：最佳的安全和保安；在世界范围继续开展循序渐进的航空运输自由化；一个全球可互用的、统一的和无缝隙的空中交通管理系统；实现民用航空的安全和有序发展同环境质量之间最大程度的兼容性；并进一步发展统一的全球法律框架”。

航空安全

大会再次重申航空安全是本组织的主要目标，并认可国际民航组织普遍安全监督审计计划(USOAP)提高了全世界的安全监督水平。USOAP 包括由国际民航组织对所有 188 个缔约国开展定期的、强制性、系统性并和统一的安全审计，以评估各国执行国际民航组织标准的程度。自 1999 年 1 月 1 日该计划制定以来，它已被证实可以有效查明安全方面的缺陷并促使各国采取纠正行动。迄今为止，已对共 181 个缔约国和 5 个领土进行了审计，152 个国家接收了后续审计。2002 年对该计划进行的评估表明，该计划符合 ISO 9001 标准。

大会核准从 2005 年 1 月 1 日开始，对该计划进行扩展，从人员执照颁发、航空器运行和适航性到所有与安全有关的国际民航组织的标准。机场、空中交通管制和航空运输系统其他关键的组成部分也将包括在内。会议要求被审计国家之间共享全部审计报告，而不是现在的摘要报告，以进一步提高对安全的认识。

USOAP 的成果强调了从注重制定新标准转向注重执行现行标准的必要性。2003 年建立了自愿性的国际航空安全财务机制 (IFFAS)，对于通过 USOAP 查明的与安全相关项目，为不能通过传统方法获得资金的那些国家提供财务援助。会议还核准从注重详细技术规范转向注重以绩效为基础的标准。

鉴于有控飞行撞地是航空器事故的主要原因，国际民航组织防止有控飞行撞地 (CFIT) 事故的方案，被认为是非常有帮助于减少世界范围的事故率。大会要求本组织加快制定这一领域中的标准和指导原则。

在有必要推动交流从事故报告中获得的安全信息方面，因为这有助于改善安全，以及在有必要保护这类信息的保密性方面，大会通过了一项决议，要求国际民航组织为各国在制定国内法律和规章方面制定法律指导原则，使获取信息和保护信息之间能达到一种平衡。

国际航班的旅客和机组的健康第一次被认为是安全航空旅行的一个组成部分。大会通过了一项决议，以审议与健康问题相关的标准，视情制定新标准，并支持进一步研究航空运输对健康的影响。

航空保安

大会强调必须继续将航空保安作为最高优先事项，并敦促国际民航组织及其缔约国，通过加强全球合作来加强保护国际民用航空免遭非法干扰的努力。

为确保在 2001 年 9 月 11 日事件之后制定的国际民航组织航空保安行动计划的长期可持续性，大会敦促将该计划尽快纳入到本组织的经常预算中，因为该计划的实施在很大程度上要依靠自愿捐助。

同时，还要求在成员国之间更多地共享国际民航组织普遍保安审计计划 (USAP) 的审计结果。USAP 计划于 2002 年 11 月开始，至 2004 年底已经完成了对 60 个国家的审计。

关于便携式防空系统 (MANPADS) 的问题，大会敦促所有缔约国对世界各地 MANPADS 的移动和储存进行严格和有效的控制，同时确保销毁现有的装备。

最后，大会敦促各国充分保持《芝加哥公约》附件 17 (保安) 的最新规定，并敦促那些尚未成为与航空保安有关的国际公约缔约方的国家，尽快签署这些公约，《关于在可塑炸药中添加识别剂一边侦测的公约》是这方面的最新公约。

环境

大会认可自 2001 年大会以来在减少噪声和气体排放方面所取得的相当大的进展，并强调了国际民航组织在与航空和环境保护有关的所有问题上的领导作用。

在今年早些时候，国际民航组织关于航空环境保护委员会 (CAEP) 提出了氮氧化物 (NO_x) 新标准的建议，该标准比 1999 年所议定的标准更加严格 12%。并编制了大量的指导材料以协助各国实施噪声管理的“平衡做法”，该做法由四个主要因素组成：减少噪声源；土地使用规划和管理；减噪运行程序；和航空器的运行限制。

关于针对限制或减少航空器发动机排放对环境影响的基于市场的措施，这一复杂而困难的问题，大会对自愿措施和排放权交易这两方面的进展均表示欢迎。大会要求国际民航组织在 2007 年下一届大会常会之前，研究有关排放收费的效果并制定进一步指导。大会还进一步敦促各国在 2007 年大会对温室气体排放收费问题进行再次审议和讨论之前，不要对温室气体排放实施单方面收费。但是，大会认识到不能排除由地区经济一体化组织的成员国家，根据双边协议对这些国家的经营人所实施的此类收费。

技术合作

考虑到技术合作方案的持续增长、航空运输系统某些部分私有化的趋势和为 USOAP 查明的补救行

动供资的迫切性，大会决定国际民航组织应将技术合作方案扩大到非成员国实体（公共或私营）。这种扩大要求这些新的合作伙伴参与在国际民航组织缔约国开展的、旨在加强国际民用航空的安全、保安和效率的民用航空项目。该方案 2003 年的资金总额达到 1.1 亿美元，预计 2004 年将达到 1.94 亿美元，增幅达 8400 万美元。

法律

大会强调了有必要加快对 1952 年《罗马公约》关于处理，除其问题外，外国航空器对第三方造成损坏的赔偿责任问题进行现代化。

预算

大会批准了本组织以下 1.97 亿美元的三年度预算：

2005 年 — US \$ 64 669 000

2006 年 — US \$ 65 820 000

2007 年 — US \$ 66 511 000

未来的蓝图

大会审议并核准了为全球航空运输确立了未来方向的主要会议成果。

- 2002 年 2 月召开了一个航空保安高级部长会议，其总体目标是“预防、打击和根除涉及民用航空的恐怖主义，恢复公众对航空旅行的信心并促进航空运输业的健康发展”。根据这次会议的建议，理事会制定了一个国际民航组织加强航空保安的行动计划，其中包括对所有缔约国开展定期的、强制性、系统性以及统一的审计，以评估所有缔约国的航空保安情况，帮助查明和纠正正在实施与保安有关的标准方面的缺陷。
- 2003 年 3 月的第 5 次世界范围航空运输会议，对航空运输业经济自由化框架建立了一个强有力的共识，核准了一个《总体原则宣言》，以“创造一个在不损害安全和保安，尊重社会和劳动标准的前提下，国际航空运输能以稳定、高效和经济的方式得到发展和繁荣的环境”。
- 2003 年 9 月的第 11 次空中航行会议，在运行概念的基础上制定了建立全球统一化和无缝隙空中航行系统的战略，以便今后随着对空域容量需求的增长，确保全球空中交通管理（ATM）系统的最佳安全和效率。自 2002 年 11 月 28 日开始，在澳大利西亚和欧洲之间开始实行了新的空中航线，缩短了两个地区间的旅行时间，为旅客提供了更为方便的班机时刻，并为航空公司带来巨大的经济益处，由于减少燃油用量带来环境效益，并加强了安全。越来越多的航空公司利用新的极地航线，缩短了北美和欧洲通往亚洲和太平洋地区的距离。

理事会

大会选举出本组织的管理机构 — 有 36 个成员的新理事会，任期三年。理事会成员是：阿根廷、澳大利亚、奥地利、巴西、喀麦隆、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、埃及、埃塞俄比亚、芬兰、法国、德国、加纳、洪都拉斯、匈牙利、印度、意大利、日本、黎巴嫩、墨西哥、莫桑比克、尼日利亚、巴基

斯坦、秘鲁、大韩民国、俄罗斯联邦、圣卢西亚、沙特阿拉伯、新加坡、南非、西班牙、突尼斯、联合王国和美国。

官员

大会以掌声选举了国际民航组织理事会主席阿萨德·柯台特博士担任本届大会主席。第一副主席为美国代表团副团长 E. Stimpson 先生。第二副主席为阿根廷代表团团长 A. Borsato 先生。第三副主席为泰国代表团团长 S. Kumpeera 先生。第四副主席是阿拉伯联合酋长国代表团团长 M. Al-Ghaith 先生。

—完—

国际民航组织创建于 1944 年，其宗旨为在全世界促进民航安全而有秩序的发展。作为联合国的一个专门机构，它为航空运输的安全、保安、效率和正常制订必要的国际标准和规章，并为 188 个缔约国之间在民航各领域的合作起桥梁作用。