

关于为改进航空安全进行规划的蒙特利尔宣言

鉴于《国际民用航空公约》及其附件提供了支持全球航空系统安全运行所必需的基本框架；

鉴于航空安全是作为经济和社会发展促进因素的航空运输可持续发展的先决条件；

鉴于各成员国对航空安全负有集体责任，只有在国际民用航空组织 (ICAO) 的领导下所有利害攸关方进行合作、协作与协调才可能增强航空安全；

认识到国际社会在实施2010年高级别安全会议的结论和建议方面所作出的努力；

认识到在确定和实现大会第38届会议核准的全球航空安全计划 (GASP) 的各项目标和优先事项方面，国际民航组织所采取的行动以及地区航空安全组 (RASGs)、各成员国和航空安全伙伴发挥的作用；

认识到基于性能导航 (PBN) 是空中航行的重中之重，进行有效监管是安全实施基于性能导航的基本要求；

认识到近期发生的事件表明，在及时查明和找到遇险航空器，以及有效的搜寻与援救 (SAR) 工作和寻回行动方面需要予以改进；

认识到将遥控驾驶航空器系统 (RPAS) 安全纳入国家空中航行系统方面的复杂性；

认识到近期发生的民用航空器被击落的事件证明了迫切需要向各国和航空公司提供有关冲突区对民用航空所构成风险的准确及时信息，并且迫切需要加强共享此类信息的现行机制；

忆及各国之间的互信以及公众对航空运输安全方面的信心，都取决于能否适时获得相关的安全信息；

认识到航空业在公共卫生突发事件中的作用，以及航空业与公共卫生部门之间在制定应急预案和对公共卫生事件作出响应方面开展协作的重要性；

认识到各国在建立成熟的安全监督系统和实施国家安全方案 (SSP) 以实现全球航空安全计划目标方面面临的挑战；

忆及所有利害攸关方必须充分利用安全框架，并且逐步发展为实施积极的安全管理做法，以确保其在21世纪不断变化的监管、经济和技术环境中的持续效力和效率；

认识到保护某些事故和事故征候记录、为维持或加强安全而收集的其他信息及其相关来源，对于确保信息的持续可获性以支持事故调查和安全管理活动是至关重要的；

认识到安全信息的共享对于评估和识别国家、地区和全球层面与运行安全相关的风险是至关重要的；

认识到地区框架，包括地区航空安全组、运行安全及持续适航合作发展方案(COSCAPs)、地区安全监督组织(RSOOs)、地区事故和事故征候调查组织(RAIOs)，是支助各国以协调的、合作的和协作的方式处理安全缺陷和提升航空安全水平的有效机制；

认识到因资源不足，可以通过加强资源调动战略支助各国建立有效的安全监督系统；

2015年2月2日至5日出席在加拿大蒙特利尔举行的第二次高级别安全会议的各国民用航空局长和其他相关部门的负责人：

1. 承诺按照本次会议期间议定的计划采取行动：

- a) 积极参与为促进全球航空安全计划目标而建立的地区航空安全组、地区安全监督组织和其他地区框架的活动；
- b) 利用所有可用的资源，加快PBN监督管理机制的全面实施；
- c) 迅速实施全球航空遇险与安全系统(GADSS)运行概念，包括每15分钟进行一次的正常追踪和每分钟进行一次的遇险追踪；
- d) 立即启动关于共享与在冲突区上空或附近的运行对民用航空的风险相关的信息的做法；
- e) 在其国家运用国家安全方案的安全风险管理原则，并确保在整个航空系统的安全管理体系内实施这些原则；
- f) 相互开展合作以促进有效实施全球航空安全计划的新的中期和长期目标；
- g) 与其政府内的其他部门和实体接洽，以获得对航空运输可持续发展的资助，以及支持向联合国可持续发展目标和相关目标提供与航空相关的意见。

2. 会议：

- a) 呼吁各国为地区航空安全组的活动贡献技术专门知识，并在专注于优先事项的同时实施其安全举措；
- b) 敦促各国和航空安全合作伙伴通过改进航班追踪，特别是在洋区和偏远地区上空的航班追踪，并改进搜寻与援救程序，保持公众对安全航空运输系统的信心；
- c) 敦促各国和国际民航组织按照全球航空遇险与安全系统，发布、进一步制定和实施关于全球追踪、事故地点的定位、飞行记录的取回和搜寻与救援程序的原则，并将此作为优先事项来处理；
- d) 敦促国际民航组织促进关于共享与在冲突区上空或附近的运行对民用航空风险相关的信息，并敦促各国共享关于这一问题的所有可获得的和相关的信息；
- e) 敦促各国通过稳健的风险评估来加强安排，以应对冲突区对民用航空的风险；

- f) 敦促各国通过国际民航组织的通告《空中交通管理中的军民航合作》(Cir 330号通告)中所概述的军民协调方式来确保民用航空器的安全；
- g) 呼吁各国协助制定推动改进航空部门公共卫生事件管理和响应的程序；
- h) 呼吁各国在有效实施其普遍安全监督审计计划(USOAP)的基础上，采取适当的措施，推进实施其国家安全方案并向国际民航组织报告进展情况；
- i) 呼吁各国进一步加强国家安全方案和安全管理规定，以支持其实施与全球航空安全计划的目标相一致；
- j) 呼吁各国在制定或修订有关遥控航空器系统的规章时，参考国际民航组织的指导材料，并确定一种正式的方法，使用户知晓与其运行相关的各种风险；
- k) 呼吁各国、国际民航组织和航空安全合作伙伴进行合作，以推动解决与国际航空器运行有关的安全问题；
- l) 敦促各国在国际民航组织的支助下，实施保护所收集到的某些事故和事故征候记录及其他信息的新的强化规定，以便保持或改进安全及相关来源；
- m) 呼吁各国、地区航空安全小组和其他航空利害攸关方支持国际民航组织分阶段制定全球信息共享框架；
- n) 呼吁各国、地区航空安全小组、航空安全伙伴和业界支持对全球航空安全计划的更新，尤其是该计划中有关各国和地区的最佳做法、安全信息的共享和安全路线图的制作；
- o) 呼吁各国、航空安全合作伙伴和航空业通过加强他们作为战略合作和协调框架的作用来支持地区航空安全组织和地区安全监督组织，以解决每个地区存在的缺陷和关注每个地区的优先事项；
- p) 呼吁各国和相关的利害攸关方更多地参与地区框架并为地区框架做出更多贡献，以解决安全方面的缺陷和提高航空安全水平；
- q) 呼吁各国和航空业支持国际民航组织制定国际框架，以减少对批准的维修机构(AMOS)进行的重复认证和监视活动。
- r) 呼吁国际民航组织：
 - i) 通过提供额外的指导材料、培训和工具，继续协助各国实施与安全相关的标准和建议措施(SARPs)，以及有效的安全监督系统；
 - ii) 继续协助各国实施PBN；
 - iii) 为全球追踪最终确定全球航空遇险与安全系统概念并带头使用现有技术对它进行实施；

- iv) 规定和更新与冲突区上空或附近民用航空器运行风险评定有关的指导材料，以及开发并在其主机上存储一个关于冲突区的中央信息存储库；
- v) 开展工作，对通过事故和事故征候调查得到的信息以及航空器制造商提供的与异常或极端天气事件相关的信息进行研究；
- vi) 通过细化和统一所确定的安全绩效指标 (SPIs)，便利监测和衡量，继续支持各国实现全球航空安全计划的目标；
- vii) 监测各成员国实施国家安全方案的情况；
- viii) 支持加快制定规定，以协调一致的方式管理遥控航空器系统，并为各国提供一个平台，共享其经验和最佳做法；
- ix) 确保在通过关于保护安全管理信息以及事故和事故征候记录的新的强化规定方面取得快速进展，并支持各国予以实施；
- x) 确保采取适当方式来充分保护安全信息，以推进使用分阶段的方式来制定全球信息共享框架；
- xi) 通过拟订安全路线图，支持全球航空安全计划的实施，并运用以数据驱动的方法，支持该计划的平稳发展；
- xii) 通过设立一个为各国提供协助的航空安全实施协助伙伴小组，带头为捐助者和伙伴进行协调和提供便利；
- xiii) 制定资源调动战略以提高实施协助能力并参与制定联合国可持续发展目标；
- xiv) 带头对地区框架进行统一和整合，包括地区航空安全组和地区安全监督组织，以实现全球航空安全计划的目标和地区目标；和
- xv) 通过促进地区安全监督组织的进一步发展来发挥其作用，以确保各国和其他利害攸关方之间具有统一的框架并进行合作。

鉴上，各国民航局长、其他相关部门的负责人和本次会议批准了各项结论和建议，由所有相关方就此采取行动。

— — — — —

结论和建议

主题 1：审查当前的形势

题目 1.1：成就与尚待完成的工作

1. 结论 1/1

1.1 会议就以下结论达成了一致意见：

a) 自 2010 年第一次高级别安全会议 (HLSC 2010) 以来取得的进展：

- 1) 会议注意到了在实施 2010 年第一次高级别安全会议的建议和实现全球航空安全计划 (GASP) 目标方面所取得的重大进展；和
- 2) 需要做出另外的努力来有效实施正在进行的 2010 年第一次高级别安全会议提出的举措以及完全实现全球航空安全计划的目标。

b) 支持地区航空安全组 (RASGs) 的活动：

[与这一问题相关的结论将在会议的题目 3.1—效果好、效率高的地区协作下进行述及。]

c) 为有效实施基于性能的导航 (PBN) 而进行监管监督：

- 1) 考虑到由于缺乏适当的监管监督，导致 A37-11 号大会决议—基于性能的导航的全球目标的延迟实施，现在应把重点放在可以取得最大安全效益的领域。

2. 建议 1/1

2.1 会议就以下建议达成了一致意见：

a) 自 2010 年第一次高级别安全会议 (HLSC 2010) 以来取得的进展：

- 1) 国际民航组织、各国和各航空安全伙伴应就正在开展的 2010 年第一次高级别安全会议建议产生的各项举措继续进行工作；
- 2) 各国应鼓励航空运营人在实施疲劳风险管理制度 (FRSM) 之前有效使用安全管理体系 (SMS) 的程序，以便获得其效益产生的最佳安全和效率；和
- 3) 国际民航组织应使用统一术语以国际民航组织的所有语言提供与安全相关的文件。

b) 支持地区航空安全组 (RASGs) 的活动：

[关于这一问题的建议将在会议的题目 3.1—效果好、效率高的地区协作下进行述及。]

- c) 为有效实施基于性能的导航(PBN)而进行监管监督
 - 1) 各国应通过充分利用所有可用资源来加速全面实施基于性能导航的监管监督, 从而提高他们对于基于性能导航(PBN)监督职能的效率;
 - 2) 各国应继续实施 A37-11 号大会决议—基于性能的导航的全球目标, 并把重点放在可以取得最大安全效益的领域; 和
 - 3) 国际民航组织应针对有效实施基于性能导航所需的不同监管监督要求、职能和活动制定一份清晰的概述。

题目 1.2: 正在出现的安全问题

1. 结论1/2

1.1 会议就如下结论达成一致:

- a) 全球航班追踪
 - 1) AF447航班发生事故及MH370航班失踪等最近发生的事件表明, 有必要拟定相关规定, 要求运营人确定航空器在任何时候、任何地点的所处位置; 和
 - 2) 作为一项紧急事项, 国家、航空当局和行业应开始使用现有技术自愿实施全球追踪;
- b) 冲突区
 - 1) MH17航班悲剧性失事表明有必要作为一项紧急事项向国家和航空公司提供冲突区对民用航空产生风险的准确和及时信息;
 - 2) 迫切需要使用并加强现有机制来共享冲突区相关空域使用限制方面的重要信息并确保开展健全的风险评估;
- c) 军民协调
 - 1) 各国应按照国际民航组织关于《空中交通管理的军民合作》(Cir 330号通告)的通告所概述的军民协调确保民用航空器的安全性, 并应定期更新该通告。
- d) 公共卫生
 - 1) 埃博拉病毒病疫情已经证明了防止通过航空旅行传播传染病的合作性安排(CAPSCA)方案的现有价值及需要寻找资源以确保其可持续性; 和
 - 2) 各国有必要利用其监管当局已有的专门知识加强影响航空业的公共卫生事件的管理。
- e) 极端气象条件

- 1) 有必要进一步分析从事故和事故征候调查中得到的数据，以确定是否需要加强国际民航组织的规定以缓解与极端气象条件相关的风险。
- f) 驾驶舱话音记录器的录音时间
- 1) 各国应支持飞行记录专家组 (FLIRECP) 有关新生产的大型飞机的驾驶舱话音记录器 (CVR) 的录音时间延长至25小时的建议修订；和
 - 2) 国际民航组织应该确保驾驶舱话音记录器的录音时间延长伴随有驾驶舱话音记录器可能使用的相关保障措施，限制其目的是为了保持或提高航空安全。

2. 建议1/2

2.1 会议就如下建议达成一致：

- a) 全球航班追踪
- 1) 国际民航组织应尽快发布和使用全球航空遇险与安全系统 (GADSS)，以便对正常、不正常和遇险航班实施追踪、搜寻与救援 (SAR) 活动及取回驾驶舱话音记录器 (CVRs) 和飞行数据记录仪 (FDRs) 数据；
 - 2) 作为一项紧急事项，国际民航组织应继续针对正常的航空器追踪拟定基于性能的规定，并督促行业在自愿基础上通过使用可用技术开始实施全球追踪；
 - 3) 国际民航组织应在多国背景下领导实施全球航空器追踪实施举措，演示充分利用目前正在使用的设备并将结果纳入指导材料中；
 - 4) 国际民航组织应支持与不正常飞行活动相关的地区搜救培训演练，并与国际社会共享相关成果；
 - 5) 国际民航组织应审查附件12 —《搜寻与救援》与附件13 —《航空器事故和事故征候调查》之间的相互影响，针对搜救结束之后航空器仍旧失踪但出于调查之目的继续通过搜寻来寻找航空器这种情况澄清相关规定；和
 - 6) 作为一项紧急事项，国际民航组织应鼓励各国和国际电信联盟 (ITU) 在2015年世界无线电通信大会 (WRC-15) 上讨论频谱划分要求，为全球空中交通服务监视划分必要的频谱。
- b) 冲突区
- 1) 国际民航组织和各国应努力落实关于冲突区对民用航空的风险工作队 (TF-RCZ) 制定的战略，以此为基础加强安排以解决冲突区对民用航空产生的风险；

- 2) 国际民航组织应作为紧急事项建立一个基于网络的可提供相关信息的简易式中心存储库，用于支持对冲突区上空或附近的风险进行评估。此种信息的来源应在存储库中明确加以说明；
 - 3) 国际民航组织应该审查关于飞越或在冲突地区附近飞行风险评估的相关标准和建议措施及指导材料，以支持民用航空安全达到最高水平；
 - 4) 国际民航组织应责成事故调查专家组(AIGP)对附件13—航空器事故和事故征候调查中的相关规定进行审查，并适当考虑如下情况：
 - i) 事发国不开展附件13中所要求的调查，且不打算授权另外一个国家进行调查；
 - ii) 最终报告未在一个合理的时间框架内发布；和
 - iii) 其公民出现死亡或重伤的国家参与调查的力度；
 - 5) 各国应作为紧急事项提供冲突区上空或附近航班飞行相关风险方面的所有有关信息，以此支持国际民航组织信息交换框架；
- c) 极端气象条件
- 1) 国际民航组织应开展工作，对通过事故和事故征候调查得到的信息以及航空器制造商提供的与异常/极端天气事件相关的信息进行研究；和
 - 2) 国际民航组织应在研究结果的基础上，评估是否有必要完善该组织与适航、运行和检测设备的携带相关的规定，以便进一步缓解变化的气象风险并采取适当行动。
- d) 军民合作
- 1) 国际民航组织应支持各国按照国际民航组织关于《空中交通管理的军民合作》(Cir 330号通告)概述的军民协调，确保民用航空器的安全性，并应定期更新该通告。
- e) 公共卫生
- 1) 国际民航组织应支持预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排(CAPSCA)方案，协助各国为任何新的公共卫生事件做好准备及做出快速响应；
 - 2) 国家应参与支持预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排方案，并向该方案提供财务和/或实务捐助；和
 - 3) 如果可行，除了其他公共卫生专家之外，国家应利用其监管当局医疗部门的专门知识，以完善航空业公共卫生事件的管理及加快响应速度。
- f) 一般事项

- 1) 国际民航组织应在向大会第39届会议提交的一份报告中提供有关上述所有题目进展情况和实施的最新信息。

主题2：未来管理航空安全的做法

题目2.1：国家安全方案

1. 结论 2/1

1.1 会议就如下结论达成一致：

a) 航空安全的管理战略

- 1) 基于风险的做法是一种供各国对新的和现有航空活动进行管理的有效手段；
- 2) 需要额外的指导材料，以便各国制定基于绩效的规章；和
- 3) 为了确保安全纳入遥控驾驶航空器系统(RPAS)，要求国际民航组织制定新规定或强化现有规定，并要求在国家间开展协作。

b) 实施国家安全方案(SSP)

- 1) 应对国家安全监督系统和国家安全方案(SSP)的实施情况进行监测，以确定在达成全球航空安全计划(GASP)各项目标方面取得的进展；
- 2) 有必要拟定额外的指导材料和共享经验，以便各国进一步制定和实施国家安全方案；和
- 3) 需要确定安全绩效指标(SPIs)，使各国能够对绩效进行监测和衡量。

c) 强化国家安全方案(SSP)相关规定

- 1) 附件19 — 《安全管理》的通过，已经推动了安全管理方面一些主要的标准和建议措施(SARPs)的统一，从而促使这些标准和建议措施可进一步发展；和
- 2) 强化国家安全方案(SSP)的相关规定，应可支持各国为实现全球航空安全计划各项目标方面所做的努力，包括将安全监督系统的八项关键要素纳入国家安全方案框架，这样就可以让各国获得在朝着实现可持续的改进绩效的每一步骤上所需的成熟。

2. 建议 2/1

2.1 会议就如下建议达成一致：

a) 航空安全的管理战略

- 1) 国际民航组织应对将安全管理体系(SMS)的适用范围扩大至包括其他一些航空活动的可行性和益处进行评估;
 - 2) 国际民航组织应建立协调机制,协助各国解决与外国航空器运营人相关的安全问题;
 - 3) 国际民航组织应制定相关指导材料,以便为制定基于绩效的规章提供便利;
 - 4) 国际民航组织应加快制定相关规定,供各国用于对本国空域内遥控驾驶航空器系统(RPAS)的运行进行监管及就遥控驾驶航空器系统运行所带来的风险对用户进行培训;
 - 5) 各国应该应对在机场附近不受监管地使用遥控驾驶航空器(RPA)的行为对国际航班的风险;和
 - 6) 国际民航组织应提供辅助材料来协助各国缓解在机场附近运行的遥控驾驶航空器对国际航班构成的风险。
- b) 实施国家安全方案
- 1) 各国应使用国际民航组织的国家安全方案(SSP)差距分析工具和普遍安全监督审计计划(USOAP)自我评估,以促进对国家安全方案的监测和实施;
 - 2) 为了对最佳做法进行共享以支持国家安全方案的实施,国际民航组织应制定相关指导材料和建立机制;和
 - 3) 国际民航组织应在考虑目前正在使用的安全绩效指标(SPIs)的基础上,完善和统一已确定的安全绩效指标。
- c) 强化国家安全方案(SSP)规定
- 1) 国际民航组织在考虑将应安全监督系统的八项关键要素与国家安全方案(SSP)框架的十一项要素进行合并时,应确保八项关键要素仍旧采用,并确保强调这八项要素对国家安全方案起着基础性作用;和
 - 2) 国际民航组织应对本组织安全数据收集方面的规定进行统一。

题目2.2: 安全信息的保护

1. 结论 2/2

1.1 会议就以下结论达成了一致意见:

- a) 事故调查部门在调查过程中搜集和生成记录,目标是确定航空事故或事故征候的原因和/或导致事故或事故征候的因素以防止它们再次发生。保护事故调查部门在调查期间可以持续获得重要信息有赖于各国对事故和事故征候记录进行适当保护的能力;

- b) 旨在管理航空安全的积极主动机制有赖于对安全信息的收集、分析和交换，从而可以及时地对可能会导致事故或事故征候的风险和危险进行确认并随后对它们采取缓解措施；这种积极主动地管理航空安全的做法要想获得成功，取决于对安全信息和相关来源进行适当保护以鼓励有意义的报告。
- c) 保护为维持或提升安全水平之目的而收集的某些事故和事故征候记录以及其相关来源的做法可以使安全水平得以提升并且应该在法律层面上采用；
- d) 多学科专家组已经在制定提案以加强国际民航组织关于保护为维持或提升安全水平之目的而收集的某些事故和事故征候记录以及其相关来源的规定方面做出了贡献；
- e) 通过调和相关专家组的工作、各国提出的意见和会议期间各方提出的意见，进而使针对相关附件的提议具有一致性和连贯性，这对于制定、通过和有效实施关于该题目的新的或强化的规定来说是根本性的。而且，有必要明确规定被保护的信息和来源的类型以及被寻求的保护的范围、程度和限制；和
- f) 国际民航组织在通过与为维持或提升安全水平之目的而收集的某些事故和事故征候记录以及信息而进行的保护工作相关的新的和强化的规定以及在协助各国实施新的保护性框架方面取得的快速进展对于改进航空安全水平至关重要。

2. 建议 2/2

2.1 会议就以下建议达成了一致意见：

- a) 国际民航组织确保在通过关于保护某些事故和事故征候记录、为维持或提升安全水平及其相关来源之目的而收集的其他信息的新的和强化的规定方面取得有意义的和快速的进展，同时确保提案的一致性、连贯性和清晰性并考虑到各国实施或修订相关法律的所需的必要的时间框架；
- b) 各国对法律进行必要调整以有效实施新的和强化的保护性框架，从而促进安全管理和事故调查活动；和
- c) 国际民航组织应通过一项由专门针对每个地区需求的配套指导材料、工具和研讨会组成的战略来支持各国实施新的和强化的规定，目的旨在开放的报告文化背景下，在航空安全专家、事故调查部门、监管部门、执法人员和司法部门之间建立信任、合作、责任和相互理解。

题目 2.3 安全信息的共享

1. 结论 2/3

1.1 会议就如下结论达成一致：

- a) 信息交换是安全航空运输系统的一项基本原则，并确认其能促进全球航空安全计划 (GASP) 目标的实现。
- b) 制定安全举措的前提是应清楚了解安全信息的内涵和保护方式；
- c) 需要提供相关工具、系统和法律框架，以便各国和各组织可以使用所共享的安全信息；
- d) 应在各国和各航空利害攸关方收集、分析和共享信息的基础上，进一步制定全球安全举措和实施战略；
- e) 在建立全球信息共享框架时必须采取分阶段的做法；和
- f) 认识到了在全球层面上共享通过地区安全交换机制收集的信息所能带来的好处。

2. 建议 2/3

2.1 会议就如下建议达成一致：

- a) 国际民航组织应推进制定一个分阶段的做法，以针对与识别系统安全问题相关的信息和可促进安全的其他类别的信息建立全球交换框架；
- b) 国际民航组织应开展研究，评估是否有必要核可将普遍安全监督审计计划持续监测做法 (USOAP-CMA) 在线框架升级为一个更透明的数据融合中心，以便对国际民航组织和各成员国通过普遍安全监督审计计划持续监测做法、电子申报差异系统 (EFOD)、地区航空安全组 (RASG) 以及其他工作组所开展的工作进行补充；
- c) 国际民航组织应考虑制定一项机制来评估对《共享和使用安全信息行为守则》的遵守情况；
- d) 各国应就运行安全数据的收集和共享制定方法，并制定一套标准化的安全风险管理办法，以促进持续适航过程的统一；和
- e) 国际民航组织应建立一个全球关切的安全建议数据库，并加快实施相关行动，在国际民航组织的相关网站上提供数据库服务。

题目2.4 全球航空安全计划的发展

1. 结论2/4

1.1 会议就如下结论达成一致：

- a) 更新2014年至2016年全球航空安全计划 (GASP)
 - 1) 安全路线图将协助各国和地区实施全球航空安全计划；和

- 2) 全球航空安全计划的更新需要所有利害攸关方共同努力，以促进其持续、稳定的发展。

2. 建议2/4

2.1 会议就如下建议达成一致：

- a) 更新2014年至2016年全球航空安全计划 (GASP)
 - 1) 国际民航组织应该与各国、地区航空安全组 (RASGs)、航空安全合作伙伴和行业合作制定安全路线图以支持全球航空；和
 - 2) 国际民航组织应该与各国、地区航空安全组、航空安全合作伙伴和行业合作制定方法，在更新航空安全计划时要确定未来的安全目标和优先事项，同时考虑到运行安全数据和战略文件必要的连续性和稳定性。

主题3：促进加强地区地区合作

题目3.1：效果好、效率高的地区协作

1. 结论3/1

1.1 会议就以下结论达成了一致意见：

- a) 开展地区协作，增进各国安全
 - 1) 鼓励航空安全伙伴，包括捐助国、国际组织、业界和金融机构，支持国际民航组织开展援助各国的努力，通过加强地区协调、合作和协作，增进航空安全；
 - 2) 国际民航组织需要制定调动资源的战略，增强在实施方面提供援助的能力；
 - 3) 鼓励国际民航组织参与制定联合国可持续发展目标；和
 - 4) 鼓励为“人力资源发展基金 (HRDF)”作出自愿捐助。
- b) 地区安全监督组织 (RSOs)
 - 1) 为了促进地区安全监督组织 (RSOs) 的建立和可持续发展，建立一个协调一致的共同框架并在各国、安全伙伴和捐助方之间开展合作至关重要；
 - 2) 在提供指导、审查和共享关于地区安全监督组织的信息和最佳做法方面，国际民航组织发挥着关键的作用，以便消除低效率，提高效率，支持各国实现全球安全目标；和

3) 地区安全监督组织(RSOOs)是现代航空世界中一个正在成长的事物,应得到国际民航组织、各国和安全伙伴的特别关注;发展中地区的地区安全监督组织应受到另外的支持。

c) 对经批准的维修机构(AMOs)的合格审定和监督活动

1) 国际民航组织应当在与各国和业界的协作下,制定一个国际框架,并采取地区举措,为减少对经批准的维修机构(AMOs)的重复合格审定和监督活动提供便利。

2. 建议 3/1

2.1 会议就以下建议达成了一致意见:

a) 开展地区协作,增进各国安全

- 1) 航空安全伙伴,包括捐助国、国际组织、业界和金融机构,根据国际民航组织的安全政策、战略、框架和机制,加强地区协调、合作和协作,协助各国增进航空安全;
- 2) 在向各国提供援助实施航空安全举措方面,国际民航组织牵头对捐助方和伙伴进行协调和提供便利;
- 3) 国际民航组织考虑在现有的安全协作援助网络(SCAN)的基础上,建立实施航空安全的援助伙伴小组,其目标是共享援助信息、协作、调动资源、并商定成果指标和目标;
- 4) 国际民航组织制定一项资源调动战略和实施计划,以增加资源、扩大援助活动、和提升在实施方面的援助能力;
- 5) 国际民航组织牵头对各项地区举措进行整合及协调,其中牵涉到地区航空安全小组(RASGs)、地区规划和实施小组(PIRGs)、运行安全及持续适航合作发展方案(COSCAPs)、地区安全监督组织(RSOOs)、地区事故和事故征候调查组织(RAIOs)、地区民用航空委员会(CACs)、和航空培训机构(ATOs),避免重复和缺口,以增进安全、实施全球航空安全计划(GASP)的目标、和实现地区安全目标;
- 6) 每个地区建立并加强地区规划和实施小组与地区航空安全小组(PIRG-RASG)之间的协调机制,并将其编入各自程序指南/手册;
- 7) 各国、国际组织和业界加大参与国际民航组织和伙伴地区安全机制,并为其做出更大贡献;
- 8) 各国、国际组织和业界继续支持地区航空安全小组(RASGs)的各项活动,加大其参与水平和贡献包括技术专家在内的各种资源,推进地区航空安全小组安全举措的进一步实施;
- 9) 国际民航组织参与制定联合国可持续发展目标;和

- 10) 各国、国际及地区组织和业界增加对国际民航组织自愿基金的捐助，包括安全基金(SAFE)和人力资源发展基金(HRDF)。
- b) 地区安全监督组织(RSOOs)
 - 1) 向国际民航组织的工作方案提供自愿实物资源捐助，以便通过以下行动支持地区安全监督组织(RSOOs):
 - i) 在可能建立的工作组的支持下开展研究，考虑整合地区安全监督组织的职能并增加其在国际民航组织地区安全框架中的权力的方式、可能的可持续供资机制、地区安全监督组织之间的合并和协议、将运行安全及持续适航合作发展方案(COSCAPs)转化为地区安全监督组织，并向国际民航组织大会第39届会议报告结果；
 - ii) 加强国际民航组织《安全监督手册》(Doc 9734号文件)B部分 — 《地区安全监督组织的建立和管理》中提供的指导；和
 - iii) 利害攸关方和发展伙伴应扩大他们对国际合作项目的支持，以涵盖地区安全监督组织的活动和工作方案。
 - c) 对经批准的维修机构(AMOs)的合格审定和监督活动
 - 1) 向国际民航组织的工作方案提供自愿实物资源捐助，以便在可能建立的工作组的支持下，开展研究，考虑制定一个全球框架，并采取地区举措，减少对经批准的维修机构(AMOs)的重复合格审定和监督活动，以此支持各国，并向国际民航组织大会第39届会议报告结果。