



战略目标 C

主要活动

制订关于承运人责任的新的文书以统一和刷新“华沙体系”

目的：创建一个普遍接受的公约以统一和刷新“华沙体系”并使其符合现今要求

国际民航组织目前正在制订一个在国际航空运输中关于承运人责任的，特别是关于旅客的意外死亡和受伤方面的新的法律框架，以统一和刷新被称为“华沙体系”的现行责任制度，这个体系包括 1929 年的华沙公约及对该公约的某些修订。新的国际法律文书已经草拟，据此，旅客对意外受伤或死亡的赔偿要求不再受给予航空承运人低责任限额的人为的削减，但须遵守最低额为 100 000 特别提款权的严格的责任并须遵守高于上述限额的过失责任原则。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部法律局局长或国际民航组织驻当地的地区代表



战略目标 E

主要活动

防止非法干扰

目的：保证继续及时采取行动： a) 改进实施保安标准的总的水平和 b) 保证对发生的任何问题都能适当和有效的处理

非法干扰行为对国际民用航空的安全继续造成威胁，保护航空运输不受非法干扰行为的关键在于统一和一贯地实施载于《国际民用航空公约》附件 17 中的标准和措施（SARPs），认识到各国在实施这些标准和措施中所面临的困难，在航空保安方面向各国提供财务、技术和物质援助的机制内国际民航组织开展了一个三阶段行动计划。在评估阶段，技术评估一个国家实施标准和措施的水平，咨询阶段向各国提供克服缺陷的建议，援助阶段是对可行的技术问题的具体目标提供援助。

在评估大量的国际机场中，国际民航组织已确定不能充分实施附件 17 中的条款的问题主要在于培训标准和/或措施的不足。理事会已相应地批准了为航空保安制订在全球实施的国际民航组织培训计划。培训涉及各级人员，因此需要为有关各类人员制订一个全面的培训课程，目前正在制订一系列标准的培训课目。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部航空保安和简化手续处处长或国际民航组织驻当地的地区代表



战略目标 E

主要活动

环境保护

目的：在全世界的基础上回应与民航有关的环境问题

最近几年，民航对环境的影响引起了越来越多的关注，两个主要问题是航空器噪声和航空器发动机喷出物。国际民航组织已制订新航空器和发动机必须达到的噪声和喷出物的标准，但仍面临新的挑战，包括可能引进新一代超音速航空器。

大多数机场附近的噪声水平已经降低，因为根据 1990 年国际民航组织大会所通过的世界政策框架，噪声较大的某些航空器已被淘汰。但是一旦这些航空器的大部分退出运营，由于航空运输的继续增长，噪声水平还可能再度上升。

当国际民航组织最初制订航空器发动机喷出物的标准时，主要的环境考虑是机场附近当地的空气质量。最近关注的中心已转移到确定航空对全球大气的影响，例如它对气候变化问题的影响。一旦航空的影响更明确的确定下来之后，国际民航组织就能确定需要采取什么行动。

国际民航组织在环境保护方面的大量工作包括对《国际民用航空公约》附件 6 的修订和将来实施经济文书，这些工作基本上都是由理事会通过其航空环境保护委员会来进行的。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部环境和航空运输项目协调员或国际民航组织驻当地的地区代表



战略目标 E

主要活动

技术合作

目标：协助各国实施旨在于调动人力、技术和财政资源的项目，促进民用航空安全、高效的发展和运营

项目 —— 为使发展中国家履行其国际义务，遵循国际民航组织的标准和建议措施，实施航行规划，加强运营安全和保安，发展民用航空业，包括人力资源的开发，国际民航组织在向发展中国家提供咨询和协助方面具有长期的经验。在一个正常的年度里，技术合作局要执行 100 多个各种技术合作项目，有些大至 1 000 万美元以上，另外一些相对较小，费用为 10 万美元或更少。提供协助的方式有咨询或运营协助、在职和制度化的培训以及民航设备和系统的购置。

国际民航组织的优势 —— 国际民航组织的技术合作项目以本组织各方面的专业知识为后盾，本组织理解发展中世界的问题，并且从经验中知道如何克服这些问题。国际民航组织知道，在像民用航空这样复杂的领域进行技术转让需要时间、耐心和决心。为达到最好的结果，国际民航组织技术合作项目从本组织和全世界汲取资源，它只有一个宗旨：以客观的方式为所协助的国家的最高利益服务。它是在非赢利、不偏不倚从而成本效益更高的基础上运作的，致力于民用航空的安全和效率，对国家和国际需求作出反应。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部技术合作局局长或国际民航组织驻当地的地区代表



战略目标 G

主要活动

航空培训

目标：提高航空培训的质量，并在全世界使其标准化

国际民用航空的安全和效率是管理、运行和维护航空系统的人员的职责。这些专业人员不仅个人必须具备精湛的技能，为了使一项国际体系安全、高效地运转，他们还必须能够作为一个“国际团队”共同工作。为了达到这一点，基本的要求是队员们在全世界都获得同样高质量的培训。国际民航组织致力于和其缔约国一道，提高世界范围的民用航空培训的质量标准。航空培训项目是国际民航组织实现此项目目标的战略的一个重要组成部分。

航空培训直接和民航培训中心一起进行工作，帮助它们使用现代的、经证明的和标准化的培训发展程序。由于该项目的所有参与者在准备培训材料时，都采用同样的程序和标准，它们能够容易地使用相互的产品。该项目的组成部分是国际民航组织建立的国际培训资源共享系统，该系统使参与的培训中心能够自由分享世界上其他参与者开发的材料。因此，航空培训使参与者既改进了培训质量，同时也提高了成本效益。

在将来，我们的空中航行系统将真正帮助我们世界推向一个“地球村”。今天的技术能够创造一个完美无缺的全球航行系统。然而，完美无缺的航行环境要有效运转，不仅仅要求有技术，它还要求有一个准备好在此种环境中干工作的国际团队。国际民航组织正通过航空培训项目和各国一道积极工作，为这样的未来而做准备。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部航空培训中心股股长或国际民航组织驻当地的地区代表



战略目标 E

主要活动

飞行安全和人的因素

目的：通过提供在各国经验基础上制订的人的因素的实际材料和措施并通过关于人的因素在现时和未来经营环境中的作用方面制订对《国际民用航空公约》附件和其他文件的修订案，以进一步提高各国对人的因素在民航经营中的重要性的认识和感应，从而改进民航安全

人的因素是民航安全的关键因素。航空运输的增长、自动化程度的提高以及引进新的技术和概念如国际民航组织的以卫星为基础的通信、导航和监视/空中交通管理 CNS/ATM 系统以及在飞行和地面经营中的复杂性，这些都对经营航空系统的人员提出了新的挑战。通过这个计划，国际民航组织提供现时可行的人的因素资料并保证在世界任何地区所取得的经验都能有利于国际民航组织的所有缔约国。这个计划还保证国际民航组织制订的所有技术标准和指导材料从最初制订到实施都考虑到了人的因素。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部人员执照和培训科科长或国际民航组织驻当地的地区代表

防止有控飞行撞地（CFIT）

目的：制订国际民航组织的防止有控飞行撞地计划及《国际民用航空公约》附件 6 第 1 和第 2 部分的有关修订并制订指导材料。协调修订附件 1、附件 4 和航行服务程序—运营第 1 卷和第 2 卷以及航行服务程序—空中规则和空中交通服务包括对有关指导材料的修订

自 1991 年以来国际民航组织就参与了降低有控飞行撞地的工作。六十年代末和七十年代对类似问题的反应导致了地面接近警告系统（GPWS）的诞生，尽管这个措施大大减少了有控飞行撞地事故，但并没有消灭这种事故，问题之一是在开始时这种设备产生一种假的和不需要的 GPWS 警告，其结果是导致了在许多情况下缺乏对这种警告的反应。另外，有控飞行撞地的根本原因没有得到解决。

国际民航组织的防止有控飞行撞地计划是在与工业和国家管理部门的协调及与飞行安全基金会的合作下进行的。该计划的初步目标是到 1998 年将每年发生的有控飞行撞地事故减少 50%。该计划寻求所有民航管理和飞行人员参与。该计划包括：有控飞行撞地问题的教育；审议政策和程序；培训；设备和仪器的改进。重点是有控飞行撞地问题的人的影响及其促成因素。对这个问题的全面处理还涉及在制订指导性材料的同时对附件 6（航空器的运行）和航行服务程序的修订。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部运行/适航科科长或国际民航组织驻当地的地区代表



战略目标 D

主要活动

全面提高地区航行规划机制的效率

目的：加强地区规划过程的自治权并增强邻近地区之间的协调

空中导航是一个精确的过程，它高度依赖于有高技术水平的驾驶员和空中交通管制员利用无数复杂的电子系统的共同工作。这些系统在地面、在航空器上，甚至越来越多的在外层空间都有部件。使用各种导航系统的责任基本上依赖于国际民航组织的主权缔约国，每一国家对其空中导航系统的部件有许多选择，因此必须计划好以保证在这些选择当中做出慎重的及时的抉择。同样的，在同一个地理区域内的各国必须合作制订并刷新地区空中航行规划以确保各国的系统共同构成一个可行的、极好的工作整体。现在每一个地区都有一个地区航行规划机制或办理机构，它得到了国际民航组织的支持从而能进行地区间的协调。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部地区事务办公室主任或国际民航组织驻当地的地区代表

与其他国际机构合作，建立民用全球卫星导航系统（GNSS）

目的：加强与国际组织和国际民航组织合作者之间的联系，建立由民航控制的全球卫星导航系统（GNSS）

现行的全球卫星导航系统是军民合用的，它的两个主要组成部分是美国经营的全球定位系统（GPS）和俄罗斯提供的全球卫星轨道导航系统（GLONASS）。这两个系统都是复杂的和昂贵的军民两用系统，由两国政府免费提供民用航空使用。但是国际民航组织预见最后将要创建一个多国的民用全球卫星导航系统。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部地区事务办公室主任或国际民航组织驻当地的地区代表

制订并遵循通信·导航·监视/空中交通管理（CNS/ATM）的全球、地区和国家规划

目的：刷新CNS/ATM全球实施规划，继续制订地区规划，协助各国实施国家规划

全球、地区和国家规划对实施以卫星为基础的CNS/ATM是至关重要的，在没有制订规划的地方必须制订此种规划并在必要时予以刷新，特别要使其反映新技术的发展。后续行动也是必要的，以保证各种规划顺利的衔接。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部地区事务办公室主任或国际民航组织驻当地的地区代表



战略目标 A 和 E

主要活动

安全监督

目的：协助各国确定在实施《国际民用航空公约》附件 1、6 和 8 中的不足并在克服这些不足方面给予指导和帮助，包括制订可行的补充文件、有效解决的建议、准备和调整基本规定以及在职和专门培训

该计划的核心职能之一是由专家组对参加国有效控制其负责的安全水平的能力进行评估。尽管参加该计划的国家是自愿的，但一旦参加后就要承担义务，特别是各参加国承担在 90 天内制订行动计划以改正在其评估中所发现的缺陷。国际民航组织对行动计划的制订和实施可以给予援助。目前，安全监督计划的范围包括颁发人员执照、航空器的运营和航空器适航性。理事会正在研究将该计划扩大到其他领域的可能性，如空中交通管制和机场。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部运行/适航科科长或国际民航组织驻当地的地区代表

应付在航行领域发现的安全缺陷

目的：加强实施安全监督计划未包括的与安全有关的标准和建议措施（SARPs）

国际民用航空是具有能动性的活动，它发生于形形色色的变化中的环境，通过工作人员对各国的定期访问，在地区航行会议期间收到的情况以及更普遍的通过与航空界有关各方的接触，国际民航组织能很快在航行领域发现安全方面的缺陷，然后通过有关手段如制订或修订规章、制订具体计划或技术合作项目来予以处理。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部运行/适航科科长或国际民航组织驻当地的地区代表



战略目标 F

主要活动

国际航空运输服务的管理

目标：向各国提供关于新的管理安排的指导，确保朝着市场准入循序渐进地变化，有效地持续参与国际航空运输及其公平竞争

航空运输业长期以来一直是经济控制和保护的對象，为了适应更广泛的全球化和自由化趋势，民用航空经济管理的焦点正不断变化。1994年国际民航组织召开的全世界航空运输大会探讨了这种状况，并开始拟订指导方针，协助各国和产业界从管制中走向更开放、更具竞争性、管制更少的环境。国际民航组织正在运输大会的基础上开展进一步的工作，在必要的领域为过度阶段制订经济管理的指导方针；这些指导方针不仅有助于迈向自由化的过渡进程，而且还将确保各国参与航空运输的机会。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部经济政策科科长或国际民航组织驻当地的地区代表

航空运输产品的经销

目标：促进航空公司之间以及电脑订座系统（CRS）之间的公平竞争，向国际航空运输的使用者提供可能的最广泛的选择以满足他们的需要

航空运输部门是开发和应用通信和信息技术的领导者。电脑已成为航空公司的效率、成本控制和收入提高的不可或缺的工具，最明显的体现莫过于在航空产品即航班座位的市场销售方面。功能强大的全球电脑订座系统的出现，及其主宰市场的巨大潜力，就产生了有可能破坏竞争的问题；一些国家和地区，以及纵观全球的国际民航组织，为确保公平、无歧视、透明度和对这些系统的进入，已制订了管理守则，不仅对各国，而且对系统本身、航空公司以及使用系统的旅行代理均规定了义务。最近一次于1996年6月修订的国际民航组织《关于电脑订座系统的管理和运作的行为守则》，将不断予以必要的检查和更新，以照顾到航空公司产品经销的技术和商业发展的迅速演变，如国际计算机互联网。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部经济政策科科长或国际民航组织驻当地的地区代表

服务贸易

目标：研究服务贸易总协定（GATS）中的原则和概念在国际航空运输中的适用性，在世界贸易组织（WTO-OMC）中促进国际民航组织的权限、目标和工作

乌拉圭回合贸易谈判把全部服务行业纳入了服务贸易总协定（GATS）中，这为航空运输自由化又增添了一个制度管理焦点和方法。尽管服务贸易总协定中关于航空运输部分只限于航空器机务维修、市场销售和电脑订座系统，然而施行服务贸易总协定的世界贸易组织（WTO-OMC）已承担义务要在2000年前开始审议涵盖的范围。因此，服务贸易总协定未来在管理上对航空运输的适用，使得有必要对世贸组织和其他有关组织的发展予以密切注意，并与其合作，以使航空运输的影响和介入对此种事业是有效的和有益的。

国际民航组织联系人：国际民航组织总部经济政策科科长或国际民航组织驻当地的地区代表