

大会第 35 届会议

执行委员会

议程项目 16: 改善安全监督

拉丁美洲地区各国的 ATM 安全管理

(由拉丁美洲民航委员会 21 个²成员国提交)

摘要

本文件论述了各国在其负责的空域和机场实施 ATS 安全计划方面与安全管理有关的问题。

参考文件

附件 11
Doc 4444 号文件, PANS-ATM
《机场和空中交通服务安全管理手册》

1. 引言

1.1 国际民航组织已制定全球航空安全计划 (GASP), 其目的是减少事故及事故征候。

1.2 在 GASP 的框架内, 国际民航组织推动在世界范围内开展的许多安全活动, 如在与航空有关的政府和公司之间交换安全信息和经验, 对各种努力进行协调, 以确保在此方面开展的各种工作相互补充, 并以全面、完整和系统的方法处理地区存在的对航空安全的关切。

¹ 英文和西班牙文版本由拉美民航委员会 (LACAC) 提供

² 阿根廷、阿鲁巴、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉

1.3 《国际民用航空公约》附件 11（空中交通服务）的规定的意图是确保空中交通的安全、有序和迅捷的流动，并指出安全是空中交通服务的首要目标。该附件建议各国订立适当的安全水平和安全目标，在其空域和机场提供 ATS 时加以应用，并在合适的情况下通过地区航行协议订立安全水平和目标。

1.4 除其它外，ATS 安全管理计划必须包含以下内容：

- a) 查明实际的和可能的危险，并确定是否有必要采取纠正措施；
- b) 核实是否采取了必要的纠正措施，以维持可接受的安全水平；和
- c) 对实现的安全水平进行持续的监督和定期评估。

2. 分析

2.1 《国际民用航空公约》的签字国有责任在其负责的空域和机场实施国际民航组织标准和建议措施。

2.2 任何一个国家的安全管理计划都有两个基本组成部分：一部分是国家对安全方面进行监管和监督的直接责任，另一部分是通过服务提供者实施的有效的 ATS 安全管理，在某些情况下这一部分不在国家的直接管理下。

2.3 即使监管职能和 ATS 的提供都处于国家所控制的实体的直接管理下，对这两种职能保持明确的区分仍然是重要的。

2.4 每天例行进行的多数活动都隐含某种程度的风险。当感到某项特定活动的风险较小和可以接受时，可以认为这项活动是“安全的”。在航空方面，公众对安全的理解就是没有事故。然而，我们必须认识到，虽然消除事故是令人向往的，但“绝对安全”是不可及的，因为即使做出了一切可能的努力，最终总会发生故障和差错。

2.5 只要不能完全消除风险，安全计划的目标必须是对可能导致有害事件的过程加以控制，以把发生事故的可能性降至最低。

2.6 ATS 质量管理计划已证明是促进各种补充计划的实施的有效工具，如 ATC 资格核实和培训、事故征候报告和调查、术语的审查、以及总体上空中交通服务的持续改进计划。

2.7 经 GREPECAS 批准的、用于 ATS 质量保证计划的 CAR/SAM 地区指导材料，是实施 ATS 质量管理计划的有益工具。

3. 结论

3.1 LACAC 成员国认识到国际民航组织和特别是 CAR/SAM 地区办事处所做的努力，并感谢在启动质量保证计划时所得到的支持和指导。他们还表示将继续完善其国家质量管理计划的承诺，

同时还将采取措施实施全球 ATS 安全管理计划，为国际航空界造福。

4. 大会的行动

4.1 请大会：

- a) 注意到以上内容；和
- b) 支持国际民航组织实施适当系统计划的努力，以在提供 ATS 时确保安全。

—完—