



大会 — 第38届会议

技术委员会

议程项目28：航空安全 — 标准化

各国国家安全方案普遍可接受的水平

（由委内瑞拉玻利瓦尔共和国提交）

执行摘要

业界反馈和国家利益可帮助制定可接受的安全水平，从而使各方协调统一可接受的安全水平，避免各国的任意性和主观性。为保持各国均可接受的安全水平，有效落实国家安全方案，并符合全球航空安全计划的各项目标，使这一制定过程标准化非常重要。

行动：请大会：

- a) 注意本工作文件中的信息，并；
- b) 敦促国际民航组织采取必要的行动，以便：
 - i) 审议本工作文件中的信息；
 - ii) 推动举办讲习班和会议，制定一致的安全指标，使各地区各国就共同目标形成共识；和
 - iii) 围绕国家安全计划，设计普遍可以接受的安全水平指标。

战略目标：	本工作文件涉及安全战略目标。
财务影响：	不适用。
参考文件：	《安全管理手册》（SMM）（Doc 9859号文件） 《全球航空安全计划》（GASP）（Doc 10004号文件）

1. 引言

1.1 近年来的国际民航组织标准和建议措施（SARP）建议实施国家安全方案（SSP），作为每个国家建立可接受的安全水平（ALoS）的手段。

¹ 西班牙文版本由多米尼加共和国提供。

1.2 Doc 9859 号文件《安全管理手册》的最新修订介绍了一般性信息，以便为各国在制定其国家安全方案的过程中提供指导和标准，并为制定可接受的安全水平提供指南。

1.3 在国际民航组织各地区办事处的支持下，各国在本地区一直在单独或者协同开展工作，向政府官员和业内专业人士提供有关国家安全方案的培训。

1.4 本文件强烈建议，可接受的安全水平的设计工作应通过国际民航组织的领导以及各国的贡献加以开展。这些安全水平应具有普遍性，并应得到各国的认同。各国、各类组织和业界应携手合作，使各地区各国共同的基本安全指标实现标准化，然后各国再按照自身的需求采纳特定指标。

2. 讨论

2.1 各国在实施国家安全方案的过程中形成了建立初步安全水平的不同方法，并随后明确了如下目标：

- a) 一个出发点是高严重性后果事件，如严重事故征候或意外事故。顾名思义，调查机关的事故调查过程是一种被动反应式的风险评估方法。一些国家拥有很有实力的机构，它们拥有广泛的事故调查经验，可提供第用来描述事件的安全数据和分类学。附件 13 - 《航空器事故和事故征候调查》第 8.4 段忆及：“各国应建立并维护事故和事故征候数据库，以便于有效地分析所获得的有关实际或潜在安全缺陷的资料，包括从其事故征候报告系统中获得的资料，从而确定需要采取的任何预防措施。”如果一个国家尚未制定国家安全方案，它的直接目标将以该国的事故趋势为依据。可能需要很长的时间才能产生事故报告和由此产生的建议，使查找和分析原因以及随后推导出安全指标的过程十分漫长而无效率。另一种策略是利用源自其他国家和组织的数据和报告，尽管它们无法反映该国的实际情况，但仍可以作为参考点或出发点。
- b) 可以对高严重性后果事件（严重事故征候或事故）加以分析。制定严重事故征候或事故率是任何行业灾难统计数据的公分母。建立严重事故征候或事故率，首先需要确定飞行运行、地面运行、维护运行、调度等的精确数目。然而，由于很多业内实体并不使用统一的数据采集系统，这一要求难以实现。此外，采集运行数据的人员或者组织单位也许只是在履行财务、金融、旅游或人力资源等职能，而非安全职能。
- c) 目前存在着一般性的安全指标和目标。国际民航组织通过其普遍安全监督审计计划，在审计的基础上建立了安全监督能力指标，各国在各自的纠正行动计划中，可将之用来作为建立指标的参考。的确，已经确立了一些目标，如 A37-4 决议所表明的：“敦促各缔约国、地区安全监督组织和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，实施全球航空安全计划的目标和全球航空安全路线图的方法论目标，并且实施其方法论，以减少航空器事故数量和比率。”全球航空安全计划为 2008-2011 年期间确立了如下目标：“2011 年年底以前，国际民航组织每一个地区的事故率，一律不得超出世界范围事故率的一倍以上。”2013 年全球航空安全计划的数据的确显示 2011-2012 年期间的飞行中失控（LOC-I）、可

控撞地（CFIT）和致命事故率较往年同期均有所下降。然而，CFIT 事故导致的死亡人数却比 2011 年和 2012 年的全部死亡人数增加了 30%（《全球航空安全计划：2013 年》），使该事故类别成为这两年期间最为致命的事故类别。所有这些数据在衡量事故趋势方面都很有价值，但事故率的下降却并非是根据上述倡议界定的任何价值或衡量指标的一部分。目前尚不清楚是否已经实现了数量指标。但如果各国和业界能够携手合作，制定地区层面的共同安全指标并借此建立各项目标是可能的。

3. 结论

3.1 实施国家安全方案，要求各国和业界的持续性参与。委内瑞拉在这项工作中的经验可作为相关国家、组织和工作组的借鉴。

3.2 国际民航组织通过与各国和区域性组织密切合作来制定普遍的安全指标，这是一种非常可取的做法，从而确保空中运输的可持续发展，避免各国因可接受的安全水平不同而发生冲突。

3.3 应在各地区开展活动，为各国制定共同安全指标提供支助。此类活动将促进全球航空安全计划安全管理的标准化，并有助于实现全球航空安全计划的各项目标，从而推动国家安全方案的实施。