



大会 — 第40届会议  
技术委员会

议程项目29：航空安全和空中航行地区实施协调机制

全球航空安全监督系统(GASOS) — 太平洋地区

(由新西兰提交)

执行摘要

新西兰原则支持全球航空安全监督系统(GASOS)的实施，但认为应开展进一步工作，以便更好地了解实施GASOS对地区、国家和航空业产生的成本和取得的效益，以及国际民航组织应对GASOS的可能实施给予各种优先地位。

**行动：**请大会原则支持全球航空安全监督系统(GASOS)的实施，但认为需要开展进一步工作，以便确定GASOS对地区、国家和航空业产生的成本和效益，以及国际民航组织应对GASOS的可能实施给予何种优先地位。

战略目标：	本工作文件涉及关于安全的战略目标
财务影响：	
参考文件：	

## 1. 引言

1.1 新西兰原则上支持发展全球航空安全监督系统(GASOS)，该系统有可能改善安全监督组织(SOOs)和事故调查组织(AIOs)的绩效。

1.2 GASOS可以成为一个有用的工具，支持地区安全监督组织(RSOOs)的执行力度和绩效，以便通过提高监管效力，协助太平洋岛国提高地区内的民用航空安全绩效。

1.3 新西兰注意到国际民航组织GASOS研究小组在第十三次空中航行会议后开展的工作，审查与GASOS有关的法律责任和风险、治理和能力挑战以及成本效益问题。

## 2. 太平洋地区

2.1 所有太平洋岛屿国家都理解并认识到安全、可靠和高效的航空运输对支持提供建立健全的经济和社区所需的社会服务和经济活动的重要性。

2.2 许多太平洋岛屿国家的有效实施(EI)分数都很低，这是衡量其安全监督能力的一个指标。太平洋小岛屿发展中国家尤其如此，它们的航空安全绩效比其他地区面临更多挑战。

2.3 新西兰致力于协助太平洋岛屿国家推进其经济、社会和环境发展。新西兰提供技术援助和能力建设方案，帮助提高这个地区的民航安全监督能力。

2.4 太平洋岛屿国家普遍采用《新西兰民用航空规则(CAR)》，为安全航空系统提供了协调一致的条例，这有助于这项工作的进行。

2.5 自太平洋航空安全组织(PASO)成立以来，新西兰就一直支持它的发展。PASO雇用和管理少数技术人员，他们对会员国提出的援助请求作出回应。如果这些工作人员无法提供必要的援助，新西兰民航局(CAANZ)将尽可能提供支持。

## 3. 太平洋的全球航空安全监督系统(GASOS)

3.1 在个别太平洋岛屿国家无力提供充分监督的情况下，地区安全监督组织(RSOOs)或能承担这些责任和提高整体安全绩效。

3.2 这种做法符合国际民航组织不让任何国家掉队的举措。

3.3 GASOS可能是认可PASO(或在该地区可能设立的其他RSOOs)工作的一个有用机制，它将继续建设其能力。

## 4. 法律责任和风险

4.1 2019年4月的GASOS运行概念(CONOPS)草案指出，国家将某些安全职能委托给一个SOO/AIO，它们仍然有责任确保其安全义务得到适当履行。

4.2 新西兰认识到国际民航组织法律事务和对外关系局的分析已经确定，GASOS符合国际民航组织公约，对国际民航组织实施GASOS第一级和第二级的工作没有责任风险，因此新西兰认为，在法律责任和转移SOOs/AIOs和国家之间的风险方面仍需进一步努力。

4.3 特别是，新西兰认为需要进一步努力，以确定一个SOO/AIO对一个国家的任何划分安全监督职能的问责程度以及分担责任的程度。如果对这一点不做明确的规定，各国就有可能不愿意下放安全监督的职能，特别是在第二级和第三级。

## 5. 治理和能力挑战

5.1 在将职能正式委托给一个SOO/AIO以及持续保证SOO/AIO的绩效时，一个国家必须有适当的资源和专门知识以确保其继续履行其安全监督的责任。

5.2 对于那些没有履行其安全职能的必要能力或资源（特别是用于航空安全监督的持续资金来源）的国家而言，鉴于其持续负有的责任，通过GASOS下放这些职能可能不会减轻这些国家的能力/资源挑战。

5.3 因此，需要就如何支持各国履行其对GASOS认可的SOOs/AIOs的持续保证进行审查。

5.4 这种支持可以来自资源较为充足的国家，也可直接来自国际民航组织。但是，在考虑更有能力的国家已经为支持能力较弱的国家（如在太平洋地区的新西兰）开展的工作时，有必要进一步考虑这些安排在实践中如何运作及其效益。

5.5 在太平洋地区，PASO继续建设能力和与RSOO的安全职能有关的能力；或者那些可以在GASOS下授权的职能。因此，在努力通过GASOS下放更多责任之前，重点应放在提高PASO的能力上。PASO将继续需要各国的支持，以巩固和加强其能力。

5.6 还需要考虑太平洋地区主权和治理的复杂性，以及它们对未来国家监督批准的SOO的影响。

## 6. 成本效益分析

6.1 虽然一般性的GASOS概念有其优点，但需仔细审视与GASOS相关的成本效益分析(CBA)。它必须建立在可信的假设基础之上，并清楚表明GASOS为各国带来的边际效益，而不仅仅是通过个别国家利用现有地区安全组织已经实现的效益。例如，由于GASOS，各国将向地区组织下放何种额外职能，从而有可能进一步节省资源？

6.2 必须展示明确、可量化的效益，以支持各国在监督一个SOO/AIO的努力中作出的决策，并确定国际民航组织相对于其他提高安全绩效的措施，特别是对运量较小和航空资源较少的国家而言，应决定给予GASOS何种优先程度。