



ICAO

Doc 10162

# 地区和国家航空安全计划实施监测手册

第一版, 2023年



经秘书长批准并授权出版

国际民用航空组织





| ICAO

Doc 10162

# 地区和国家航空安全计划实施监测手册

第一版, 2023年

经秘书长批准并授权出版

国际民用航空组织

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版  
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，  
请查阅国际民航组织网站 [www.icao.int](http://www.icao.int)

第一版，2023 年

**Doc 10162 号文件 — 《地区和国家航空安全计划实施监测手册》**  
订购编号：10162  
ISBN 978-92-9275-067-1（印刷版）

© ICAO 2023

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分  
复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

# 修订

《产品和服务目录》的补篇中公布了各项修订；在国际民航组织网站 [www.icao.int](http://www.icao.int) 上有本目录及其补篇。以下篇幅供记录修订之用。

## 修订和更正记录

修订		
编号	日期	换页人

更正			
编号	日期	语文	换页人



## 前言

大会 A41-6 号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划呼吁各国根据《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）的目标、具体目标和全球高风险事件类别（G-HRCs），制定并实施国家航空安全计划（NASP）。国家航空安全计划应载有用以监测其实施情况和衡量实现各自国家航空安全计划目标的进展的一系列指标。

《全球航空安全计划》制定了一项全球安全战略，包括目标、具体目标和指标，应根据《全球航空安全计划》的目标和具体目标，制定地区航空安全计划（RASP）并通过地区航空安全组（RASGs）进行协调，以解决具体的地区安全问题。地区航空安全计划应载有用以衡量实现各自地区航空安全计划目标的进展的一系列指标。

制定本手册旨在为各国和各地区提供指南，论及分别用以衡量国家航空安全计划和地区航空安全计划目标实现情况的指标的数据来源。手册包括一套为每个指标制定的《全球航空安全计划》指标表格，以便为各国和各地区提供明确的指南和定义，并确保国际民航组织收集一致、可靠的数据。

本手册应与《全球航空安全计划》（Doc 10004 号文件）、《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）（待出版）和《地区和国家航空安全计划制定手册》（Doc 10131 号文件）结合使用。

本手册是根据民航当局、行业以及地区和国际组织专家的意见编写的，随后提交进行了广泛的同行审查，并考虑了专家社团的反馈意见。国际民航组织衷心感谢国际民航组织全球航空安全计划研究小组（GASP-SG）和专家个人为本手册提供的支持、建议和意见。





# 目录

	页
词汇表 .....	(ix)
缩写和缩略语.....	(xi)
<b>第 1 章 引言.....</b>	<b>1-1</b>
1.1 背景.....	1-1
1.2 目的.....	1-2
1.3 适用性.....	1-2
<b>第 2 章 《全球航空安全计划》指标.....</b>	<b>2-1</b>
2.1 总则.....	2-1
2.2 内容.....	2-1
2.3 指标的版面设置.....	2-1
<b>第 2 章附录 A 《全球航空安全计划》指标 (GASP-I) 表格 .....</b>	<b>2-A-1</b>



## 词汇表

**促成因素** 行动、疏忽、事件、条件、或其组合，如能消除、避免或缺失，则会降低事故或征候事件发生的概率，或减轻事故或征候事件后果的严重性。查明促成因素并不意味着判定过失或确定行政、民事或刑事责任。

**危险** 可能引发或促成航空器征候事件或事故的条件或物品。

**征候事件** 不是事故而是与航空器的操作使用有关，会影响或可能影响飞行安全的事件。

注：附件 13 —《航空器事故和征候事件调查》附篇 C 列出了国际民用航空组织事故预防研究中重点关注的征候事件类型。

**最大质量** 最大审定起飞质量。

**安全** 将与航空器运行相关或直接支持航空器运行的航空活动的相关风险下降至一个可接受水平并控制在该水平的这样一种状态。

**安全提升举措 (SEI)** 为消除或减轻运行安全风险或为解决已识别的安全问题而采取的一项或多项行动。

**安全监督** 某一国家确保从事一项航空活动的个人和机构遵守与安全相关的国家法律和规章而履行的一项职能。

**安全绩效** 国家或服务提供者的安全成就，通过其安全绩效目标和安全绩效指标来界定。

**安全绩效指标** 一个基于数据的参数，可用于监测和评估安全绩效。

**安全绩效目标** 国家或服务提供者为一安全绩效指标设定的、在某一特定时期与安全目标相一致的计划或预期目标。

**安全风险** 所预测的某一危险的影响或后果的发生概率和严重程度。

**国家安全方案 (SSP)** 一套完整的旨在加强安全的规章和活动。



## 缩写和缩略语

ACI	国际机场理事会
ADREP	事故/征候事件资料报告
CAP	纠正行动计划
CANSO	民用空中航行服务组织
CE	关键要素
CFIT	有控飞行撞地
EFOD	电子申报差异系统
EI	有效实施
EUROCONTROL	欧洲空中航行安全组织
GASP	全球航空安全计划
G-HRC	全球高风险事件类别
HRC	高风险事件类别
IATA	国际航空运输协会
LOC-I	飞行中失控
MAC	空中相撞
NASP	国家航空安全计划
OAG	官方航空公司指南
OVSG	出事核验研究组
PQ	访谈问题
RASG	地区航空安全组
RASP	地区航空安全计划
RE	跑道偏冲
RI	跑道侵入
RSOO	地区安全监督组织
SARPs	标准和建议措施
SDCPS	安全数据收集和处理系统
SEI	安全提升举措
SPI	安全绩效指标
SSC	重大安全关切
SSP	国家安全方案
SSPIA	国家安全方案实施评估
USOAP	普遍安全监督审计计划



# 第 1 章

## 引言

### 1.1 背景

1.1.1 安全是航空的重中之重，大会 A41-6 号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划认识到全球框架对于支持国际民用航空组织（ICAO）安全战略目标的重要性。《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）载于 [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp)，提出了持续改进航空安全的全球战略。该计划的目的，是通过指导协调一致地制定和实施地区和国家航空安全计划，不断减少与事故相关的死亡人数和死亡风险。

1.1.2 《全球航空安全计划》制定了一项全球安全战略，包括目标、具体目标和指标。《全球航空安全计划》的目标即是在航空安全方面努力拟予取得的结果。它们体现了国际民航组织的安全战略（如《全球航空安全计划》所述）旨在产生的预期成果。《全球航空安全计划》的各项目标是国家、地区或行业旨在达到的高水平成果，其中每个都包含一些具体目标。具体目标是国家、地区和行业在某个时间点为实现目标而采取的行动所取得的具体预期成果。《全球航空安全计划》的具体目标确定具体行动的对象（例如国家）。《全球航空安全计划》的每一项具体指标还都包含利害攸关方可用以衡量朝实现《全球航空安全计划》相应目标方面取得的进展的指标样例。有些目标包含多个具体目标，而每个具体目标都与一系列指标样例相关联。指标是衡量指数，用于评估《全球航空安全计划》是否产生了国家、地区和行业预期的结果。具体目标是为了具体，但指标可能不是对目标的准确衡量，而是一种间接手段，通过提供与目标相关的一般信息来衡量目标的实现情况。例如，《全球航空安全计划》一项目标涉及通过旨在使全球事故发生率保持下降趋势的相关具体目标实现运行安全风险的持续减少。然而，可能难以衡量航空业每个部门的事故发生率。因此，事故数量可以是衡量实现这一目标进展情况的指标之一。

1.1.3 虽然《全球航空安全计划》呈现了一个全球性视角，但应根据《全球航空安全计划》的目标和具体目标，制定地区航空安全计划（RASP）并通过地区航空安全组（RASGs）进行协调，以解决具体的地区安全问题。地区航空安全计划应载有用以衡量实现各自地区航空安全计划目标的进展的一系列指标。

1.1.4 大会 A41-6 号决议也呼吁各国根据《全球航空安全计划》的目标、具体目标和全球高风险事件类别（G-HRCs），制定并实施国家航空安全计划（NASP）。制定国家航空安全计划时也应密切关注地区航空安全计划，同时承认每个国家可能有自己特定的安全问题和优先事项，包括解决重大安全关切（SSC）。国家航空安全计划为设定时段内（例如今后五年）在国家一级管理航空安全提供战略方向。国家航空安全计划应载有用以监测其实施情况和衡量实现各自国家航空安全计划目标的进展的一系列指标。

1.1.5 用以衡量地区航空安全计划或国家航空安全计划安全绩效的指标应与《全球航空安全计划》中的一致或挂钩。但是，《全球航空安全计划》中列示的指标仅是样例，与目标和具体目标不同。当对《全球航空安全计划》分别在地区和国家一级进行调整时，地区和国家可使用指标样例以制定地区航空安全计划和国家航空安全计划中的地区和国家指标。但是，并不是《全球航空安全计划》中列示的所有指标都需要在地区航空安全计划或国家航空安全计划中复制。

注：在全球航空安全计划和地区航空安全计划中，“地区”一词系指共同努力提升地理区域内安全的一组国家和/或实体。地区航空安全组为负责制定和实施地区航空安全计划的地区实体。

1.1.6 在关于 2020 年—2022 年版《全球航空安全计划》收到的反馈中，包括国家需要协助以了解如何在国家航空安全计划和国家安全绩效衡量中使用《全球航空安全计划》指标。它还包括要求就如何衡量每项《全球航空安全计划》指标和澄清数据来源或计算提供额外指南。《全球航空安全计划》指标甚至被误认为是强制性的；这些只是样例（参阅 1.1.5）。

## 1.2 目的

制定本手册旨在为各国和各地区提供指南，论及分别用以衡量国家航空安全计划和地区航空安全计划目标实现情况的指标的数据来源。为了处理所收到的反馈，国际民航组织及其全球航空安全计划研究组（GASP-SG）对 2023 年—2025 年版《全球航空安全计划》中的所有指标进行了一次审查。审查表明，大多数《全球航空安全计划》指标是清晰和易于衡量的——人们了解“谁、何时和如何”，国际民航组织或管理行业方案的其他国际组织提供了对其进行衡量所需的信息。一系列《全球航空安全计划》指标完全可用且易于衡量。几个《全球航空安全计划》指标被确定为需要做更多的工作，以使其清晰和易于衡量——这包括如何对其进行衡量和如何收集数据的指南。为每个指标制定了《全球航空安全计划》指标表格，以便为各国和各地区提供明确的指南和定义，并确保国际民航组织收集一致、可靠的数据。

## 1.3 适用性

本文件的内容仅作为指南，不应被视为制定和使用衡量国家航空安全计划或地区航空安全计划范畴内安全绩效的指标的唯一手段。各国应参考各自地区之内的具体要求，并在适用时使其工作与各自的地区航空安全计划保持一致。

---



## 第 2 章

### 《全球航空安全计划》指标

#### 2.1 总则

本章为国家和地区（以及地区航空安全组（RASGs））提供额外的指南，以便为每项指标收集数据，并衡量在实现国家航空安全计划（NASPs）和地区航空安全计划（RASPs）中分别提出的目标和具体目标方面取得的进展。它澄清对于《全球航空安全计划》（GASP）指标的使用，即这些指标是样例，可用以根据《全球航空安全计划》衡量实现目标和具体目标的进展。

#### 2.2 内容

《全球航空安全计划》指标提供有关预期结果是否发生的证据，并衡量与《全球航空安全计划》具体目标相关活动的进展情况。指标是以引用定量数据（例如数量或百分比）的方式编写的。一些指标涉及被认为是航空安全管理不善造成的事件（例如事故数量）。其他一些指标涉及各国或其他利害关系方所进行的被视为改善航空安全管理的活动（例如完成纠正行动计划（CAPs））。最终，指标被用于衡量《全球航空安全计划》目标的实现情况。需要数据来源以衡量《全球航空安全计划》指标的状况，以及随后衡量国家航空安全计划和地区航空安全计划的状况。目前，一些数据来源可供国际民航组织随时使用，而其他数据来源则属于各个国家、地区实体或行业。获取这些数据时面临的挑战可能会使安全绩效的衡量难以进行。因此，本文件中提出了一系列《全球航空安全计划》指标表格。

#### 2.3 指标的版面设置

本章附录载有《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格。为2023年—2025年版《全球航空安全计划》中的所有36项指标创建了指标表格。对于这一表格的使用不是强制性的，也不是为了取代任何现有的标准和措施（SARPs）。以下是关于如何填写表格和关于表格中出现的术语的指南：

- a) 理由：解释指标与特定的《全球航空安全计划》目标有何关联，以及指标的衡量和监测支持什么；
- b) 限制：指标衡量的变量或实体的范围或程度；
- c) 术语的定义：如适用，对在命名或界定可能不广为人知或理解的指标时所使用的任何技术、特定或项目相关术语的定义；
- d) 计算方法：如适用，可用于计算指标值的特定或技术公式；

- 
- e) 数据集：衡量指标所需的数据；
  - f) 可用性：列出的数据集可具有不同的可用性等级，“1”表示不可用数据，“2”表示部分可用数据，“3”表示完全可用数据；和
  - g) 提供者：数据的提供者或数据的来源。
-

## 第 2 章附录 A

### 《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格

#### 《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格

##### GASP-I.1.1.01

GASP-I.1.1.01	事故数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 1.1：全球事故发生率保持下降趋势。</p> <p>事故数量是一项关键的被动安全指标。如果航空器的最大质量在 2 250 公斤以上，要求事故发生地所在国通知国际民航组织。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 按照附件 13 —《航空器事故和征候事件调查》4.1 段的要求，如果所涉及航空器的最大质量在 2 250 公斤以上或是涡轮喷气式飞机时，出事所在国必须将事故通知发给国际民航组织。</li> <li>— 按照附件 13 第 7 章的要求，对于 2 250 公斤以上的航空器事故，进行调查的国家必须将事故/征候事件资料报告（ADREP）报告送交国际民航组织。</li> <li>— 国际民航组织维护着一个 ADREP 数据库，其中载有所收到的通知和 ADREP。</li> <li>— 一个专家小组（出事核验研究组（OVSG））每年对 ADREP 数据库进行一次核验，这仅针对涉及最大质量在 5 700 公斤以上的民用固定翼航空器的事故和一些严重征候事件。自 2020 年 4 月起，该项核验不包括直升机事故或 2 250 公斤至 5 700 公斤之间的航空器。</li> <li>— n 年经核验的 ADREP 数据在 n+1 年 3 月提供。</li> </ul>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “事故”一词在附件 13 第 1 章“定义”中界定。</li> <li>— ADREP：事故/征候事件资料报告</li> </ul>
计算方法	<p>如属下列情形，统计涉及定期商业运营的事故：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 出事日期在相关年份的 1 月 1 日至 12 月 31 日之间；</li> <li>b) 通知和/或 ADREP 报告已发送给国际民航组织并由其收悉；</li> <li>c) 事故的情况符合附件 13 中“事故”的定义；和</li> <li>d) 事故所涉及航空器的最大质量在 5 700 公斤以上。</li> </ul>

GASP-I.1.1.01	事故数量
数据集	各国根据附件 13 规定的义务向国际民航组织发送的通知和 ADREP 报告。
可用性 (1-3)	3: 国际民航组织 ADREP 数据库中已经有事故通知和 ADREP 报告。不要求国家提供进一步报告。
提供者	国际民航组织 ADREP 数据库

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.1.1.02**

GASP-I.1.1.02	每百万次离港的事故数量（事故率）
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 1.1：全球事故发生率保持下降趋势。</p> <p>这项安全指标自 2008 年以来由国际民航组织广泛使用，可见于全球年度安全报告和国际民航组织公共网站。它是衡量安全水平的最常用的被动指标，并与风险暴露（百万次离港数量）相关。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 按照附件 13 —《航空器事故和征候事件调查》4.1 段的要求，如果所涉及航空器的最大质量在 2 250 公斤以上或是涡轮喷气式飞机时，出事所在国必须将事故通知发给国际民航组织。</li> <li>— 按照附件 13 第 7 章的要求，对于 2 250 公斤以上的航空器事故，进行调查的国家必须将事故/征候事件资料报告（ADREP）报告送交国际民航组织。</li> <li>— 国际民航组织维护着一个 ADREP 数据库，其中载有所收到的通知和 ADREP。</li> <li>— 一个专家小组（出事核验研究组（OVSG））每年对 ADREP 数据库进行一次核验，这仅针对涉及最大质量在 5 700 公斤以上的民用固定翼航空器的事故和一些严重征候事件。自 2020 年 4 月起，该项核验不包括直升机事故或 2 250 公斤至 5 700 公斤之间的航空器。</li> <li>— n 年经核验的 ADREP 数据在 n+1 年 3 月提供。</li> <li>— 官方航空公司指南（OAG）向国际民航组织提供 5 700 公斤以上航空器从事的定期运营的交通业务量数据。</li> <li>— n 年经核验的 OAG 交通业务量数据在 n+1 年 3 月提供。</li> </ul>
术语的定义	<p>“事故”一词在附件 13 第 1 章“定义”中界定。</p> <p>ADREP：事故/征候事件资料报告</p>
计算方法	<p>指标 = N/D，其中：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) N 是在相关年份内涉及最大质量在 5 700 公斤以上的航空器从事的定期商业运营的事故数量；和</li> <li>b) D 是定期商业离港次数（源自 iSTARS 应用程序的‘国家交通业务量’）除以 1 000 000。</li> </ul>

GASP-I.1.1.02	每百万次离港的事故数量（事故率）
数据集	<p>各国根据附件 13 规定的义务向国际民航组织发送的通知和 ADREP 报告。</p> <p>OAG 的国际民航组织数据集。</p>
可用性 (1-3)	3: 国际民航组织 ADREP 数据库中已经有事故通知和 ADREP 报告。不要求国家提供进一步报告。
提供者	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 国际民航组织 ADREP 数据库</li> <li>— iSTARS 应用程序的“ADREP 等 (ADREP et al.)”</li> <li>— iSTARS 应用程序的“国家交通业务量”</li> </ul>

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.1.1.03**

GASP-I.1.1.03	致命事故数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 1.1：全球事故发生率保持下降趋势。</p> <p>事故数量是一项关键的被动安全指标。如果所涉及的航空器的最大质量在 2 250 公斤以上或是涡轮喷气式飞机，要求事故发生地所在国通知国际民航组织。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 按照附件 13 —《航空器事故和征候事件调查》4.1 段的要求，如果所涉及航空器的最大质量在 2 250 公斤以上或是涡轮喷气式飞机时，出事所在国必须将事故通知发给国际民航组织。</li> <li>— 按照附件 13 第 7 章的要求，对于 2 250 公斤以上的航空器事故，进行调查的国家必须将事故/征候事件资料报告（ADREP）报告送交国际民航组织。</li> <li>— 国际民航组织维护着一个 ADREP 数据库，其中载有所收到的通知和 ADREP。</li> <li>— 一个专家小组（出事核验研究组（OVSG））每年对 ADREP 数据库进行一次核验，这仅针对涉及最大质量在 5 700 公斤以上的民用固定翼航空器的事故和一些严重征候事件。自 2020 年 4 月起，该项核验不包括直升机事故或 2 250 公斤至 5 700 公斤之间的航空器。</li> <li>— n 年经核验的 ADREP 数据在 n+1 年 3 月提供。</li> </ul>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “事故”一词在附件 13 第 1 章“定义”中界定。</li> <li>— <b>ADREP</b>：事故/征候事件资料报告。</li> <li>— 致命事故是指一个人由于以下原因受到致命伤害的事故： <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 在航空器内；或</li> <li>b) 与航空器的任何部分包括已脱离航空器的部分直接接触；或</li> <li>c) 直接暴露于喷气尾喷，</li> </ul> <p>但由于自然原因、由自己或由他人造成的受伤，或对由于藏在通常供旅客和机组使用区域外的偷乘飞机者造成的受伤除外。</p> </li> <li>— 仅为统计上的一致，国际民航组织将事故发生之日起三十天内导致死亡的受伤归类为致命伤。</li> </ul>

GASP-I.1.1.03	致命事故数量
计算方法	如属下列情形，统计涉及定期商业运营的事故： <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 出事日期在相关年份的 1 月 1 日至 12 月 31 日之间；</li> <li>b) 通知和/或 ADREP 报告已发送给国际民航组织并由其收悉；</li> <li>c) 事故的情况符合附件 13 中“致命事故”的定义；和</li> <li>d) 事故所涉及航空器的最大质量在 5 700 公斤以上。</li> </ul>
数据集	各国根据附件 13 规定的义务向国际民航组织发送的通知和 ADREP 报告。
可用性 (1-3)	3: 国际民航组织 ADREP 数据库中已经有事故通知和 ADREP 报告。不要求国家提供进一步报告。
提供者	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 国际民航组织 ADREP 数据库</li> <li>— iSTARS 应用程序的“ADREP 等 (ADREP et al.)”</li> </ul>



**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.1.1.04**

GASP-I.1.1.04	每百万次离港的致命事故数量（致命事故率）
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 1.1：全球事故发生率保持下降趋势。</p> <p>这项指标以致命事故为重点而补充 GASP-I.1.1.02。它与风险暴露（百万次离港数量）相关。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 按照附件 13 —《航空器事故和征候事件调查》4.1 段的要求，如果所涉及航空器的最大质量在 2 250 公斤以上或是涡轮喷气式飞机时，出事所在国必须将事故通知发给国际民航组织。</li> <li>— 按照附件 13 第 7 章的要求，对于 2 250 公斤以上的航空器事故，进行调查的国家必须将事故/征候事件资料报告（ADREP）报告送交国际民航组织。</li> <li>— 国际民航组织维护着一个 ADREP 数据库，其中载有所收到的通知和 ADREP。</li> <li>— 一个专家小组（出事核验研究组（OVSG））每年对 ADREP 数据库进行一次核验，这仅针对涉及最大质量在 5 700 公斤以上的民用固定翼航空器的事故和一些严重征候事件。自 2020 年 4 月起，该项核验不包括直升机事故或 2 250 公斤至 5 700 公斤之间的航空器。</li> <li>— n 年经核验的 ADREP 数据在 n+1 年 3 月提供。</li> <li>— 官方航空公司指南（OAG）向国际民航组织提供 5 700 公斤以上航空器从事的定期运营的交通业务量数据。</li> <li>— n 年经核验的 OAG 交通业务量数据在 n+1 年 3 月提供。</li> </ul>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “事故”一词在附件 13 第 1 章“定义”中界定。</li> <li>— ADREP：事故/征候事件资料报告。</li> <li>— 致命事故是指一个人由于以下原因受到致命伤害的事故： <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 在航空器内；或</li> <li>b) 与航空器的任何部分包括已脱离航空器的部分直接接触；或</li> <li>c) 直接暴露于喷气尾喷，</li> </ul> <p>但由于自然原因、由自己或由他人造成的受伤，或对由于藏在通常供旅客和机组使用区域外的偷乘飞机者造成的受伤除外。</p> </li> </ul>

GASP-I.1.1.04	每百万次离港的致命事故数量（致命事故率）
	— 仅为统计上的一致，国际民航组织将事故发生之日起三十天内导致死亡的受伤归类为致命伤。
计算方法	<p>指标= N/D，其中：</p> <p>a) N 是涉及定期商业运营的事故数量，其中：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 出事日期在相关年份的 1 月 1 日至 12 月 31 日之间出事日期在相关年份的 1 月 1 日至 12 月 31 日之间；</li> <li>2) 通知和/或 ADREP 报告已发送给国际民航组织并由其收悉；</li> <li>3) 事故的情况符合附件 13 中“致命事故”的定义；和</li> <li>4) 事故所涉及航空器的最大质量在 5 700 公斤以上；和</li> </ol> <p>b) D 是全球定期商业离港次数（源自 iSTARS 应用程序的“国家交通业务量”）除以 1 000 000。</p>
数据集	<p>— 各国根据附件 13 规定的义务向国际民航组织发送的通知和 ADREP 报告。</p> <p>— OAG 的国际民航组织数据集。</p>
可用性 (1-3)	3: 国际民航组织 ADREP 数据库中已经有事故通知和 ADREP 报告。不要求国家提供进一步报告。
提供者	<p>— 国际民航组织 ADREP 数据库</p> <p>— iSTARS 应用程序的“ADREP 等 (ADREP et al.) ”</p> <p>— iSTARS 应用程序的“国家交通业务量”</p>

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.1.1.05**

GASP-I.1.1.05	死亡人数
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 1.1：全球事故发生率保持下降趋势。</p> <p>死亡人数是一项关键的被动安全指标，并涉及到 2030 年及以后商业运行零死亡的《全球航空安全计划》理想安全目标。如果所涉及的航空器的最大质量在 2 250 公斤以上或是涡轮喷气式飞机，要求事故发生地所在国通知国际民航组织。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 按照附件 13 —《航空器事故和征候事件调查》4.1 段的要求，如果所涉及航空器的最大质量在 2 250 公斤以上或是涡轮喷气式飞机时，出事所在国必须将事故通知发给国际民航组织。</li> <li>— 按照附件 13 第 7 章的要求，对于 2 250 公斤以上的航空器事故，进行调查的国家必须将事故/征候事件资料报告（ADREP）报告送交国际民航组织。</li> <li>— 国际民航组织维护着一个 ADREP 数据库，其中载有所收到的通知和 ADREP。</li> <li>— 一个专家小组（出事核验研究组（OVSG））每年对 ADREP 数据库进行一次核验，这仅针对涉及最大质量在 5 700 公斤以上的民用固定翼航空器的事故和一些严重征候事件。自 2020 年 4 月起，该项核验不包括直升机事故或 2 250 公斤至 5 700 公斤之间的航空器。</li> <li>— n 年经核验的 ADREP 数据在 n+1 年 3 月提供。</li> </ul>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “事故”一词在附件 13 第 1 章“定义”中界定。</li> <li>— ADREP：事故/征候事件资料报告。</li> <li>— 致命事故是指一个人由于以下原因受到致命伤害的事故： <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 在航空器内；或</li> <li>b) 与航空器的任何部分包括已脱离航空器的部分直接接触；或</li> <li>c) 直接暴露于喷气尾喷，</li> </ul> <p>但由于自然原因、由自己或由他人造成的受伤，或对由于藏在通常供旅客和机组使用区域外的偷乘飞机者造成的受伤除外。</p> </li> <li>— 仅为统计上的一致，国际民航组织将事故发生之日起三十天内导致死亡的受伤归类为致命伤。</li> </ul>

GASP-I.1.1.05	死亡人数
计算方法	统计涉及定期商业运营的所有事故中受致命伤的人数，其中： <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 出事日期在相关年份的 1 月 1 日至 12 月 31 日之间；</li> <li>b) 通知和/或 ADREP 报告已发送给国际民航组织并由其收悉；</li> <li>c) 事故的情况符合附件 13 中“事故”的定义；和</li> <li>d) 事故所涉及航空器的最大质量在 5 700 公斤以上。</li> </ul>
数据集	各国根据附件 13 规定的义务向国际民航组织发送的通知和 ADREP 报告。
可用性 (1-3)	3: 国际民航组织 ADREP 数据库中已经有事故通知和 ADREP 报告。不要求国家提供进一步报告。
提供者	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 国际民航组织 ADREP 数据库</li> <li>— iSTARS 应用程序的“ADREP 等 (ADREP et al.)”</li> </ul>

## 《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格

## GASP-I.1.1.06

GASP-I.1.1.06	根据所载乘客计算的死亡人数（死亡率）
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 1.1：全球事故发生率保持下降趋势。</p> <p>死亡人数是一项关键的被动安全指标，并涉及到 2030 年及以后商业运行零死亡的《全球航空安全计划》理想安全目标。它与风险暴露（所载乘客人数）相关。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 按照附件 13 —《航空器事故和征候事件调查》4.1 段的要求，如果所涉及航空器的最大质量在 2 250 公斤以上或是涡轮喷气式飞机时，出事所在国必须将事故通知发给国际民航组织。</li> <li>— 按照附件 13 第 7 章的要求，对于 2 250 公斤以上的航空器事故，进行调查的国家必须将事故/征候事件资料报告（ADREP）报告送交国际民航组织。</li> <li>— 国际民航组织维护着一个 ADREP 数据库，其中载有所收到的通知和 ADREP。</li> <li>— 一个专家小组（出事核验研究组（OVSG））每年对 ADREP 数据库进行一次核验，这仅针对涉及最大质量在 5 700 公斤以上的民用固定翼航空器的事故和一些严重征候事件。自 2020 年 4 月起，该项核验不包括直升机事故或 2 250 公斤至 5 700 公斤之间的航空器。</li> <li>— n 年经核验的 ADREP 数据在 n+1 年 3 月提供。</li> <li>— n 年经核验的所载乘客数据在 n+1 年 3 月通过 <a href="#">ICAO DATA+</a> 提供。</li> </ul>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “事故”一词在附件 13 第 1 章“定义”中界定。</li> <li>— ADREP：事故/征候事件资料报告。</li> <li>— 致命事故是指一个人由于以下原因受到致命伤害的事故： <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 在航空器内；或</li> <li>b) 与航空器的任何部分包括已脱离航空器的部分直接接触；或</li> <li>c) 直接暴露于喷气尾喷，</li> </ul> <p>但由于自然原因、由自己或由他人造成的受伤，或对由于藏在通常供旅客和机组使用区域外的偷乘飞机者造成的受伤除外。</p> </li> <li>— 仅为统计上的一致，国际民航组织将事故发生之日起三十天内导致死亡的受伤归类为致命伤。</li> </ul>

GASP-I.1.1.06	根据所载乘客计算的死亡人数（死亡率）
计算方法	<p>— 指标= N/D，其中：</p> <p>a) N 是涉及定期商业运营的所有事故中受致命伤的人数，其中：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 出事日期在相关年份的 1 月 1 日至 12 月 31 日之间；</li> <li>2) 通知和/或 ADREP 报告已发送给国际民航组织并由其收悉；</li> <li>3) 事故的情况符合附件 13 中“事故”的定义；</li> <li>4) 事故所涉及航空器的最大质量在 5 700 公斤以上；</li> <li>5) 事故航空器涉及定期商业运营；和</li> </ol> <p>b) D 是定期航班载运的乘客总人数。</p>
数据集	<p>— 各国根据附件 13 规定的义务向国际民航组织发送的通知和 ADREP 报告。</p> <p>— 国际民航组织收集的运输业务量数据。</p>
可用性 (1-3)	3: 国际民航组织 ADREP 数据库中已经有事故通知和 ADREP 报告。不要求国家提供进一步报告。
提供者	<p>— 国际民航组织 ADREP 数据库</p> <p>— iSTARS 应用程序的“ADREP 等 (ADREP et al.)”</p> <p>— ICAO DATA+ 中的航空承运人运输业务量</p>

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.1.1.07**

GASP-I.1.1.07	与高风险事件类别相关的事件百分比
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 1.1：全球事故发生率保持下降趋势。
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 按照附件 13 —《航空器事故和征候事件调查》4.1 段的要求，如果所涉及航空器的最大质量在 2 250 公斤以上或是涡轮喷气式飞机时，出事所在国必须将事故通知发给国际民航组织。</li> <li>— 按照附件 13 第 7 章的要求，对于 2 250 公斤以上的航空器事故，进行调查的国家必须将事故/征候事件资料报告（ADREP）报告送交国际民航组织。</li> <li>— 国际民航组织维护着一个 ADREP 数据库，其中载有所收到的通知和 ADREP。</li> <li>— 一个专家小组（出事核验研究组（OVSG））每年对 ADREP 数据库进行一次核验，这仅针对涉及最大质量在 5 700 公斤以上的民用固定翼航空器的事故和一些严重征候事件。自 2020 年 4 月起，该项核验不包括直升机事故或 2 250 公斤至 5 700 公斤之间的航空器。</li> <li>— n 年经核验的 ADREP 数据在 n+1 年 3 月提供。</li> </ul>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “事故”一词在附件 13 第 1 章“定义”中界定。</li> <li>— ADREP：事故/征候事件资料报告</li> <li>— 2023-2025 年版的《全球航空安全计划》将全球高风险事件类别（G-HRCs）界定为： <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 有控飞行撞地（CFIT）；</li> <li>b) 飞行中失控（LOC-I）；</li> <li>c) 空中相撞（MAC）；</li> <li>d) 跑道偏冲（RE）；和</li> <li>e) 跑道侵入（RI）。</li> </ul> </li> <li>— 事件类别由商业航空安全小组/国际民航组织通用分类法小组（CICCT）的分类法界定，见于以下网址： <a href="https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx">https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx</a></li> </ul>

GASP-I.1.1.07	与高风险事件类别相关的事件百分比
计算方法	<p>— 高风险事件类别（HRC）‘CFIT’指标= <math>100 * N/D</math>，其中：</p> <p>a) N 是涉及定期商业运营的事故数量，其中：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 出事日期在相关年份的 1 月 1 日至 12 月 31 日之间；</li> <li>2) 通知和/或 ADREP 报告已发送给国际民航组织并由其收悉；</li> <li>3) 事故的情况符合附件 13 中“事故”的定义；</li> <li>4) 事故所涉及航空器的最大质量在 5 700 公斤以上；</li> <li>5) 事件类别已由 OVSG 确定为 CFIT；和</li> </ol> <p>b) D 是相关年份 GASP.SPI.1.1.01 的值。</p> <p>— 对 LOC-I、MAC、RE 和 RI 重复相同操作。</p>
数据集	各国根据附件 13 规定的义务向国际民航组织发送的通知和 ADREP 报告。
可用性 (1-3)	3: 国际民航组织 ADREP 数据库中已经有事故通知和 ADREP 报告。不要求国家提供进一步报告。
提供者	<p>— 国际民航组织 ADREP 数据库</p> <p>— iSTARS 应用程序的“ADREP 等 (ADREP et al.)”</p>



**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.2.1.01**

GASP-I.2.1.01	根据时间表达达到 EI 得分的国家数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 2.1：所有国家都提高其国家安全监管系统关键要素（CEs）的有效实施（EI）得分（重点是优先访谈问题），如下所示：</p> <p>a) 到 2024 年 — 75% EI 得分；</p> <p>b) 到 2026 年 — 85% EI 得分；和</p> <p>c) 到 2030 年 — 95% EI 得分。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 普遍安全监督审计计划（USOAP）审计通过评估国家是否有效和一致地实施了安全监管系统的各项关键要素，重点关注国家提供安全监管的能力，使国家能够确保实施国际民航组织的安全相关标准和建议措施（SARPs）以及相关程序和指导材料。</li> <li>— 国际民航组织可能没有足够的资源来每年更新每个国家的 EI，尤其是在 2024、2026 和 2030 年。这将导致结果不准确。</li> <li>— 根据自上一次 USOAP 审计以来经过的时间和给定国家的 EI 分数的更新情况，这项指标可能无法反映该国的实际安全监管能力。</li> <li>— 从 2017 年迁移到 2020 年版访谈问题将影响各国和地区组织的所有 USOAP 活动的 EI 值，这些都将在 USOAP 持续监测做法（CMA）在线框架（OLF）上。</li> </ul>
术语的定义	<p><b>USOAP CMA：</b> 普遍安全监督审计计划持续监测做法。</p> <p>国际民航组织按照《普遍安全监督审计计划持续监测手册》（Doc 9735 号文件）开展 USOAP CMA 活动，通过采用 PQ 评估国家对于八个审计领域（即基本航空立法和民航规章（LEG）、民用航空机构（ORG）、人员执照的颁发和培训（PEL）、航空器运营（OPS）、航空器的适航性（AIR）、航空器事故和征候事件调查（AIG）、空中航行服务（ANS），以及机场和地面助航设备（AGA））的八项关键要素的有效实施情况，来确定国家的安全监管能力。</p> <p style="text-align: center;">一个国家的总体 EI 为：</p> $EI (\%) = \frac{\text{满意的访谈问题数量}}{\text{适用的访谈问题总计}} \times 100$
计算方法	<p>截至每一参照年份 12 月 31 日总体 EI 等于或高于门限值的国家数量（到 2024 年达到 75%；到 2026 年达到 85%；到 2030 年达到 95%）（界定为 2022-2025 年以达到 75% 为具体目标，2026-2029 年以达到 85% 为具体目标，2030 年开始以达到 95% 为具体目标）。</p>

GASP-I.2.1.01	根据时间表达到 EI 得分的国家数量
数据集	<ul style="list-style-type: none"><li>— USOAP CMA 访谈问题和 EI</li><li>— 所有被审计国的结果都记录在 USOAP CMA OLF 网站上，链接如下： <a href="http://www.icao.int/usoap">www.icao.int/usoap</a>。</li></ul>
可用性 (1-3)	3: 每个国家的 EI 都载于 USOAP CMA OLF 和 iSTARS。
提供者	USOAP CMA OLF

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.2.1.02**

GASP-I.2.1.02	已充分实施优先访谈问题的国家数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 2.1：所有国家都提高其国家安全监督系统关键要素（CEs）的有效实施（EI）得分（重点是优先访谈问题），如下所示：</p> <p>a) 到 2024 年 — 75% EI 得分；</p> <p>b) 到 2026 年 — 85% EI 得分；和</p> <p>c) 到 2030 年 — 95% EI 得分。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 普遍安全监督审计计划（USOAP）审计通过评估国家是否有效和一致地实施了安全监督系统的各项关键要素，重点关注国家提供安全监督的能力，使国家能够确保实施国际民航组织的安全相关标准和建议措施（SARPs）以及相关程序和指导材料。</li> <li>— 国际民航组织可能没有足够的资源来每年更新每个国家的 EI，尤其是在 2024、2026 和 2030 年。这将导致结果不准确。</li> <li>— 根据自上一次 USOAP 审计以来经过的时间和给定国家的 EI 分数的更新情况，这项指标可能无法反映该国的实际安全监督能力。</li> <li>— 从 2017 年迁移到 2020 年版访谈问题将影响各国和地区组织的所有 USOAP 活动的 EI 值，这些都将反映在 USOAP 持续监测做法（CMA）在线框架（OLF）上。</li> </ul>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— <b>USOAP CMA：</b> 普遍安全监督审计计划持续监测做法</li> </ul> <p>国际民航组织按照《普遍安全监督审计计划持续监测手册》（Doc 9735 号文件）开展 USOAP CMA 活动，通过采用 PQ 评估国家对于八个审计领域（即基本航空立法和民航规章（LEG）、民用航空机构（ORG）、人员执照的颁发和培训（PEL）、航空器运营（OPS）、航空器的适航性（AIR）、航空器事故和征候事件调查（AIG）、空中航行服务（ANS），以及机场和地面助航设备（AGA））的八项关键要素的有效实施情况，来确定国家的安全监督能力。</p> <p style="text-align: center;">一个国家的总体 EI 为：</p> $EI (\%) = \frac{\text{满意的访谈问题数量}}{\text{适用的访谈问题总计}} \times 100$ <ul style="list-style-type: none"> <li>— 优先访谈问题：对国家安全监督系统具有根本性意义的一组访谈问题。这些访谈问题在国际民航组织在线框架中得到突出强调，并载于 2020 年版的 USOAP 持续监测做法访谈问题之中。</li> </ul>

GASP-I.2.1.02	已充分实施优先访谈问题的国家数量
计算方法	统计优先访谈问题的 EI 为 100% 的国家的数量。
数据集	<ul style="list-style-type: none"><li>— USOAP CMA 访谈问题和 EI</li><li>— 所有被审计国的结果都记录在 USOAP CMA OLF 网站上，链接如下： <a href="http://www.icao.int/usoap">www.icao.int/usoap</a></li></ul>
可用性 (1-3)	3: 每个国家的 EI 都载于 USOAP CMA OLF 和 iSTARS
提供者	<ul style="list-style-type: none"><li>— USOAP CMA OLF</li><li>— 国际民航组织 iSTARS 应用中的“USOAP 数据表”</li></ul>

**GASP 指标 (GASP-I) 表**  
**GASP-I.2.1.03**

GASP-I.2.1.03	各国（使用在线框架）提交的所需纠正行动计划（CAPs）的百分比
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 2.1：所有国家都提高其国家安全监管系统关键要素（CEs）的有效实施（EI）得分（重点是优先访谈问题），如下所示：</p> <p>a) 到 2024 年 — 75% EI 得分；</p> <p>b) 到 2026 年 — 85% EI 得分；和</p> <p>c) 到 2030 年 — 95% EI 得分。</p>
限制	<p>— 普遍安全监督审计计划普遍安全监督审计计划（USOAP）审计通过评估国家是否有效和一致地实施了安全监管系统的各项关键要素，重点关注国家提供安全监管的能力，使国家能够确保实施国际民航组织的安全相关标准和建议措施（SARPs）以及相关程序和指导材料。</p> <p>— 这项指标衡量国家对在线框架（OLF）上纠正行动计划（CAPs）的履行情况，但国际民航组织不一定已经核验过纠正行动计划。</p>
术语的定义	<p>— <b>USOAP CMA</b>：普遍安全监督审计计划持续监测做法</p> <p>国际民航组织按照《普遍安全监督审计计划持续监测手册》（Doc 9735 号文件）开展 USOAP CMA 活动，通过采用访谈问题（PQ）评估国家对于八个审计领域（即基本航空立法和民航规章（LEG）、民用航空机构（ORG）、人员执照的颁发和培训（PEL）、航空器运营（OPS）、航空器的适航性（AIR）、航空器事故和征候事件调查（AIG）、空中航行服务（ANS），以及机场和地面助航设备（AGA））的八项关键要素的有效实施情况，来确定国家的安全监管能力。</p> <p style="text-align: center;">一个国家的总体 EI 为：</p> $EI (\%) = \frac{\text{满意的访谈问题数量}}{\text{适用的访谈问题总计}} \times 100$ <p>— 纠正行动计划（CAP）：旨在消除缺陷或发现的问题的原因的一项行动计划。当国际民航组织发布一个发现的问题，即根据 USOAP 持续监测做法（CMA）活动的结果，一个访谈问题状态改变为“不满意”时，国家作为回应，必须制定一份纠正行动计划。国家必须制定一份可接受的纠正行动计划，并通过 USOAP CMA OLF 提交国际民航组织。</p>

GASP-I.2.1.03	各国（使用在线框架）提交的所需纠正行动计划（CAPs）的百分比
计算方法	<p>指标= <math>100 * N/D</math>，其中：</p> <p>a) N 是国家在 OLF 上提交的纠正行动计划的数量；和</p> <p>b) D 是所有国家“不满意”访谈问题的数量。</p>
数据集	<p>— USOAP CMA 访谈问题和 EI</p> <p>— 所有被审计国的结果都记录在 USOAP CMA OLF 网站上，链接如下：  <a href="http://www.icao.int/usoap">www.icao.int/usoap</a>。</p>
可用性 (1-3)	3: 每个国家的救助行动计划都载于 USOAP CMA OLF。
提供者	USOAP CMA OLF

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.2.1.04**

GASP-I.2.1.04	各国（使用在线框架）填写纠正行动计划的百分比
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 2.1：所有国家都提高其国家安全监管系统关键要素（CEs）的有效实施（EI）得分（重点是优先访谈问题），如下所示：</p> <p>a) 到 2024 年 — 75% EI 得分；</p> <p>b) 到 2026 年 — 85% EI 得分；和</p> <p>c) 到 2030 年 — 95% EI 得分。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 普遍安全监督审计计划普遍安全监督审计计划（USOAP）审计通过评估国家是否有效和一致地实施了安全监管系统的各项关键要素，重点关注国家提供安全监管的能力，使国家能够确保实施国际民航组织的安全相关标准和建议措施（SARPs）以及相关程序和指导材料。</li> <li>— 这项指标衡量国家完成普遍安全监督审计计划持续监测做法在线框架（USOAP CMA OLF）上纠正行动计划（CAPs）的情况，但纠正行动计划不一定被国际民航组织核验为是否可接受。</li> <li>— 根据自上一次 USOAP 审计以来经过的时间和给定国家的 EI 分数的更新情况，这项指标可能无法反映该国的实际安全监管能力。</li> <li>— 从 2017 年迁移到 2020 年版访谈问题将影响各国和地区组织的所有 USOAP 活动的 EI 值，这些都将反映在 USOAP CMA OLF 上。</li> </ul>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— <b>USOAP CMA</b>：普遍安全监督审计计划持续监测做法</li> </ul> <p>国际民航组织按照《普遍安全监督审计计划持续监测手册》（Doc 9735 号文件）开展 USOAP CMA 活动，通过采用访谈问题评估国家对于八个审计领域（即基本航空立法和民航规章（LEG）、民用航空机构（ORG）、人员执照的颁发和培训（PEL）、航空器运营（OPS）、航空器的适航性（AIR）、航空器事故和征候事件调查（AIG）、空中航行服务（ANS），以及机场和地面助航设备（AGA））的八项关键要素的有效实施情况，来确定国家的安全监管能力。</p> <p style="text-align: center;">一个国家的总体 EI 为：</p> $EI (\%) = \frac{\text{满意的访谈问题数量}}{\text{适用的访谈问题总计}} \times 100$

	<p>— 纠正行动计划（CAP）：旨在消除缺陷或发现的问题的原因的一项行动计划。当国际民航组织发布一个发现的问题，即根据 USOAP CMA 活动的结果，一个访谈问题状态改变为“不满意”时，国家作为回应，必须制定一份纠正行动计划。国家必须制定一份可接受的纠正行动计划，并通过 USOAP CMA OLF 提交国际民航组织。</p>
计算方法	<p>n 国指标= <math>100 * N / D</math>，其中：</p> <p>a) N 是 n 国在 OLF 上提交和报告“完成”的纠正行动计划数量；和</p> <p>b) D 是 n 国“不满意”访谈问题的数量。</p>
数据集	<p>— USOAP CMA 访谈问题和 EI</p> <p>— 所有被审计国的结果都记录在 USOAP CMA OLF 网站上，链接如下： <a href="http://www.icao.int/usoap">www.icao.int/usoap</a>。</p>
可用性 (1-3)	<p>3: 每个国家的纠正行动计划及其状态标示都载于 USOAP CMA OLF。</p>
提供者	<p>USOAP CMA OLF</p>



## 《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格

## GASP-I.3.1.01

GASP-I.3.1.01	已实施国家安全方案的基础访谈问题的国家数量
理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 3.1：到 2023 年，所有国家都实施国家安全方案（SSP）的基础。</li> <li>— 指标将用于激励各国采取必要行动，以达到《全球航空安全计划》的目标和具体目标。</li> </ul>
限制	指标基于之前的普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）活动的结果，这可能已经过时并且不能反映 SSP 的实施现状。同时，它还依赖于各国通过在线框架（OLF）自行报告对于处理在开展活动之时发现的“不满意”访谈问题的相关纠正行动计划的完成情况，也就是说，即使国家已经实施了基础但如果没有在 OLF 上反映出来，则指标将为负数。
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “SSP 的基础”一词系指目的在于协助各国为实施 SSP 奠定牢固的安全监督基础的 USOAP 访谈问题（PQs）的一个子集。这些被称为“SSP 的基础访谈问题”。</li> </ul> <p>SSP 的基础访谈问题完整清单，可在 <a href="http://www.icao.int/safety/iStars">www.icao.int/safety/iStars</a> 网站上通过国际民航组织综合安全趋势分析和报告系统（iSTARS）提供的 SSP 的基础工具查看。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— “SSP 的基础指标”在 iSTARS 中被定义为经 USOAP 验证和/或通过 USOAP CMA OLF 上的纠正行动计划（CAPs）提交为“完成”的访谈问题的百分比。</li> </ul>
计算方法	统计达到了 100% 综合 SSP 的基础指标（见 iSTARS 中 SSP 的基础工具）的国家总数。
数据集	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 之前 USOAP 活动中被认为“满意”的 SSP 的基础访谈问题清单。</li> <li>— 国家在 OLF 上就之前 USOAP CMA 活动中“不满意”的 SSP 的基础访谈问题标注为“100% 完成”的纠正行动计划清单。</li> </ul>
可用性 (1-3)	3
提供者	USOAP CMA OLF

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.3.1.02**

GASP-I.3.1.02	各国（使用在线框架）提交的与国家安全方案的基础访谈问题相关的 所需纠正行动计划（CAPs）的百分比
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 3.1：到 2023 年，所有国家都实施国家安全方案的基础。
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 这项指标基于各国通过在线框架（OLF）自行报告和提交处理在开展活动之时发现的“不满意”访谈问题（PQs）的相关纠正行动计划，也就是说，即使国家已经实施了基础但如果没有在 OLF 上反映出来，则指标将为负数。</li> <li>— 最后，这项指标说的是提交纠正行动计划（CAPs），而不是实施纠正行动计划，因此不清楚对这项指标的监测将如何有助于实现这一《全球航空安全计划》目标。</li> </ul>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “SSP 的基础”一词系指目的在于协助各国为实施 SSP 奠定牢固的安全监督基础的 USOAP 访谈问题（PQs）的一个子集。这些被称为“SSP 的基础访谈问题”。</li> <li>— 纠正行动计划（CAP）：应该由国家拟定以处理特定“不满意”访谈问题的计划。计划可由单独的步骤组成。</li> <li>— 提交的纠正行动计划是由国家拟定、上传到 OLF 并通过点击提交按钮实际“提交”给国际民航组织的纠正行动计划。</li> </ul>
计算方法	<p>指标= 100 *N/D，其中：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) N 是（最初）被查明为“不满意”并由国家提交了纠正行动计划的 SSP 的基础访谈问题的总数；和</li> <li>b) D 是所有国家“不满意” SSP 的基础访谈问题的总数。</li> </ul>
数据集	<ul style="list-style-type: none"> <li>— USOAP CMA 活动结果和 SSP 的基础访谈问题清单。</li> <li>— 就“不满意”访谈问题制定并提交国际民航组织的纠正行动计划清单。</li> </ul>
可用性 (1-3)	3: 已载于 OLF 和 iSTARS。
提供者	<ul style="list-style-type: none"> <li>— USOAP CMA OLF</li> <li>— iSTARS 应用中“SSP 的基础”</li> </ul>

## 《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格

## GASP-I.3.1.03

GASP-I.3.1.03	各国（使用在线框架）提交的与国家安全方案的基础访谈问题相关的所需纠正行动计划（CAPs）的百分比
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 3.1：到 2023 年，所有国家都实施国家安全方案（SSP）的基础。
限制	<p>这项指标基于各国通过在线框架（OLF）自行报告对于处理在开展活动之时发现的“不满意”访谈问题（PQs）的相关纠正行动计划的完成情况，也就是说，即使国家已经实施了基础但如果没有在 OLF 上反映出来，则指标将为负数。</p> <p>由于是自行报告，数据未经国际民航组织核验，可能无法反映访谈问题在该国的实际实施状况。</p>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “SSP 的基础”一词系指目的在于协助各国为实施 SSP 奠定牢固的安全监督基础的 USOAP 访谈问题（PQs）的一个子集。这些被称为“SSP 的基础访谈问题”。</li> <li>— 纠正行动计计划（CAP）：应该由国家拟定以处理特定“不满意”访谈问题的计划。计划可由单独的步骤组成。</li> <li>— 提交的纠正行动计划是由国家拟定、上传到 OLF 并通过点击提交按钮实际“提交”给国际民航组织的纠正行动计计划。</li> <li>— 完成的纠正行动计划是提交的纠正行动计计划在其实完成之后由国家在 OLF 上标明的状态；纠正行动计计划中的所有步骤都应由国家报告为“100%完成”。</li> </ul>
计算方法	<p>n 国指标= 100 *N/D, 其中：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) N 是被查明为 n 国“不满意”并提交了纠正行动计划且报告“100%完成”的 SSP 的基础访谈问题总数；和</li> <li>b) D 是 n 国“不满意” SSP 的基础访谈问题的总数。</li> </ul>
数据集	<ul style="list-style-type: none"> <li>— USOAP CMA 活动结果和 SSP 的基础访谈问题清单。</li> <li>— 就“不满意”访谈问题制定并提交国际民航组织的纠正行动计划清单。</li> </ul>
可用性（1-3）	3：已载于 OLF 和 iSTARS。
提供者	<ul style="list-style-type: none"> <li>— USOAP CMA OLF</li> <li>— iSTARS 应用中“SSP 的基础”</li> </ul>

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.3.2.01**

GASP-I.3.2.01	已发布其国家航空安全计划的国家数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 3.2：到 2024 年，所有国家都发布一份国家航空安全计划（NASP）。</p> <p>大会 A41-6 号决议及国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划，呼吁各国根据《全球航空安全计划》的目标、具体目标和全球高风险事件类别（G-HRCs），制定并实施国家航空安全计划。</p> <p>国家航空安全计划是展示对于开展活动以提高本国安全的承诺的手段。</p>
限制	关于国家航空安全计划的信息由各国在自愿的基础上向国际民航组织发送。因此，地区航空安全组（RASGs）需要成为主要信息源，然而在地区航空安全组一级并没有数据库或方案来获取信息。
术语的定义	<p><b>NASP：</b> 国家航空安全计划。国家航空安全计划为设定时段内（例如今后五年）在国家一级管理航空安全提供战略方向。它向所有利害攸关方概述民航当局（CAA）和参与航空安全管理的其它实体在未来几年应将资源用于哪些方面。国家航空安全计划的制定应与全球航空安全计划和地区航空安全计划一致。然而，应优先考虑国家的安全关切，包括解决重大安全关切（SSCs）。国家安全提升举措（SEIs）应基于国家的自我评估。</p>
计算方法	在相关年份内已告知地区航空安全组可提供其国家航空安全计划和/或已公布其国家航空安全计划的国家数量。
数据集	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 地区航空安全组会议文件（报告、工作文件和信息文件）</li> <li>— 国家航空安全计划清单载于全球航空安全计划的公共网站： <a href="http://www.icao.int/nasplibrary">www.icao.int/nasplibrary</a>。</li> </ul>
可用性 (1-3)	2： 由各国提供的关于国家航空安全计划的信息应系统性地包括在地区航空安全组会议议程之中。
提供者	地区航空安全组

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.3.3.01**

GASP-I.3.3.01	具备最新国家安全方案（SSP）的国家数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 3.3：所有国家都按以下进度迈向有效的国家安全方案：</p> <p>a) 到 2025 年 — 最新<sup>1</sup>；和</p> <p>b) 到 2028 年 — 最新和有效。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 普遍安全监督审计计划（USOAP）SSP 实施评估（IA）通过评估 SSP 访谈问题（PQ），重点关注国家实施和维护一个有成效的 SSP 的能力。</li> <li>— 还没有大面积的 SSPIA 结果，也不是所有国家都开展了 SSPIA。</li> <li>— 更新 USOAP SSPIA 的频度不一定能提供国家实际的 SSP 成熟度状况。</li> <li>— SSPIA 提供每个访谈问题的实施水平，但不是一个国家所有领域的总得分。</li> <li>— 这项指标值在自我评估和 SSPIA 之间可能有很大差异。</li> <li>— 可能有未开展自我评估或 SSPIA 的国家。</li> </ul>
术语的定义	<p>“最新”这一术语基于国家安全方案实施评估（SSPIA）中制定的成熟度水平。</p> <p>作为评估工具的一部分，确定了五个成熟度水平级别，并为每个访谈问题的 2 级和 3 级制定了标准。五个划级别的成熟度水平为：</p> <p>0：非最新且未计划；</p> <p>1：非最新但在着手中；</p> <p>2：最新；</p> <p>3：最新和有效；和</p> <p>4：最新和有效多年且在持续改进。</p>
计算方法	<p>统计所有 SSPIA 访谈问题被国际民航组织评估为至少达到 2 — “最新”或被国家自我评估为至少达到 2 — “最新”的国家数量。</p>

1. “最新”与“最新和有效”这些术语基于国际民航组织国家安全方案实施评估（SSPIA）中制定的成熟度水平。

GASP-I.3.3.01	具备最新国家安全方案（SSP）的国家数量
数据集	— USOAP 持续监测做法（CMA）SSPIA 结果 — USOAP CMA SSPIA 自我评估
可用性 (1-3)	3
提供者	USOAP CMA 在线框架（OLF）

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.3.3.02**

GASP-I.3.3.02	具备最新和有效国家安全方案的国家数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 3.3：所有国家都按以下进度迈向有效的国家安全方案（SSP）：</p> <p>a) 到 2025 年 — 最新；和</p> <p>b) 到 2028 年 — 最新和有效<sup>2</sup>。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 普遍安全监督审计计划（USOAP）SSP 实施评估（IA）通过评估 SSP 访谈问题（PQ），重点关注国家实施和维护一个有成效的 SSP 的能力。</li> <li>— 还没有大面积的 SSPIA 结果，也不是所有国家都开展了 SSPIA。</li> <li>— 更新 USOAP SSPIA 的频度不一定能提供国家实际的 SSP 成熟度状况。</li> <li>— SSPIA 提供每个访谈问题的实施水平，但不是一个国家所有领域的总得分。</li> <li>— 这项指标值在自我评估和 SSPIA 之间可能有很大差异。</li> <li>— 可能有未开展自我评估或 SSPIA 的国家。</li> </ul>
术语的定义	<p>“最新和有效”这一术语基于国家安全方案实施评估（SSPIA）中制定的成熟度水平。</p> <p>作为评估工具的一部分，确定了五个成熟度水平级别，并为每个访谈问题的 2 级和 3 级制定了标准。五个划级别的成熟度水平为：</p> <p>0：非最新且未计划；</p> <p>1：非最新但在着手中；</p> <p>2：最新；</p> <p>3：最新和有效；和</p> <p>4：最新和有效多年且在持续改进。</p>
计算方法	统计所有 SSPIA 访谈问题被国际民航组织评估为至少达到 3 — “最新和有效”或被国家自我评估为至少达到 3 — “最新和有效”的国家的数量。

<sup>2</sup> “最新”与“最新和有效”这些术语基于国际民航组织国家安全方案实施评估（SSPIA）中制定的成熟度水平。

GASP-I.3.3.02	具备最新和有效国家安全方案的国家数量
数据集	— USOAP CMA SSPIA 结果 — USOAP CMA SSPIA 自我评估
可用性 (1-3)	3
提供者	USOAP CMA 在线框架 (OLF)



**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.3.3.03**

GASP-I.3.3.03	要求适用的服务提供者在其授权下实施安全管理体系（SMS）的国家数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 3.3：所有国家都按以下进度迈向有效的国家安全方案（SSP）：</p> <p>a) 到 2025 年 — 最新；和</p> <p>b) 到 2028 年 — 最新和有效。</p> <p>按照附件 19 — 《安全管理》第 3.3.2.1 段，各国必须要求在其管辖之下的服务提供者实施安全管理体系。</p>
限制	<p>SSP 实施评估（IA）访谈问题（PQs），包括关于各国颁布的监管要求的问题，其中要求服务提供者实施该国可接受的 SMS。</p> <p>这项指标没有考虑可能建立在一套共同的监管规章的基础上且有适用于通知差异的具体协调程序的地区组织。</p>
术语的定义	<p>— 要求按照附件 19 实施 SMS 的服务提供者为：</p> <p>a) 附件 1 — 《人员执照的颁发》中规定的、在提供服务过程中暴露在与航空器运行有关的安全风险之下的经批准的培训机构；</p> <p>b) 分别在附件 6 — 《航空器的运行》第 I 部分 — 《国际商业航空运输 — 飞机》或第 III 部分 — 《国际运行 — 直升机》第 II 篇中规定的、经批准从事国际商业航空运输的飞机或直升机运营人；</p> <p>c) 分别在附件 6 第 I 部分或第 III 部分第 II 篇中规定的、向从事国际商业航空运输的飞机或直升机运营人提供服务的经批准的维修机构；</p> <p>d) 附件 8 — 《航空器适航性》中规定的负责航空器、发动机或螺旋桨型号设计或制造的机构；</p> <p>e) 附件 11 — 《空中交通服务》中规定的空中交通服务（ATS）提供者；和</p> <p>f) 附件 14 — 《机场》第 I 卷 — 《机场设计和运行》中规定的获证机场运营人。</p> <p>— SSPIA：国家安全方案实施评估</p> <p>— SSPIA PQs 中关于 SMS 监管要求的访谈问题编号：SSP.OPS.01、SSP.AIR.01、SSP.PEL.01、SSP.ANS.01 和 SSP.AGA.01。</p>

GASP-I.3.3.03	要求适用的服务提供者在其授权下实施安全管理体系（SMS）的国家数量
计算方法	<p>一 在电子申报差异系统（EFOD）的遵守情况检查单（CC）上就附件 19 标准 3.3.2.1 进行申报的国家数量：</p> <p>a) 无差异；</p> <p>b) 更确切或超过了标准和建议措施的差异（A 类）；或</p> <p>c) 特性方面或其他遵守手段的差异（B 类）。</p>
数据集	普遍安全监督审计计划持续监测做法在线框架（USOAP CMA OLF）- CC/EFOD 模块
可用性 (1-3)	3
提供者	国家 CC/EFOD

## 《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格

## GASP-I.4.1.01

GASP-I.4.1.01	通过使用地区安全监督机制、另一国家或其他安全监督组织的国际民航组织认可的职能寻求协助的国家数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.1：到 2023 年，预计达不到《全球航空安全计划》目标 2 和 3 的国家，寻求协助以加强其安全监督能力或促进国家安全方案（SSP）的实施。</p> <p>这项指标提供关于各国向国际民航组织、地区安全监督组织（RSOOs）、地区事故和征候事件调查组织（RAIOs）或其他国家提出的协助请求水平的信息。</p>
限制	<p>“协助”一词可由不同的地区安全监督组织、地区事故和征候事件调查组织或国家作出不同的解读。</p> <p>这项指标的来源是地区规划实施组（PIRGs）和地区航空安全组（RASGs）会议上分享的信息。PIRG/RASG 会议议程可能不会系统性地包括国家请求协助的最新情况。</p> <p>地区组织/地区安全监督组织可能已经实施了具体的监管规定，其中为寻求/提供协助规定了具体条件。这种规定的存在可能会使这项指标有失偏颇。</p>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— RSOO：地区安全监督组织</li> <li>— RAIO：地区事故和征候事件调查组织</li> <li>— 国际民航组织认可的职能包括： <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 安全监督职能；</li> <li>b) （国别）安全管理职能；和</li> <li>c) 全球航空安全监督系统（GASOS）之下的事故调查职能；</li> </ul> </li> <li>— EI：有效实施</li> <li>— 预计不能实现《全球航空安全计划》目标 2 和 3 的国家是指全面有效实施率（EI）&lt;75%或总体 SSP 基础&lt;90%的国家。</li> </ul>
计算方法	<p>指标= 100*N1/N2，其中：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) N1 是预计不能实现《全球航空安全计划》目标 2 和 3、并已向其地区航空安全组或国际民航组织地区办事处报告正在寻求协助以加强其安全监督能力的国家数量；和</li> <li>b) N2 是预计不能实现《全球航空安全计划》目标 2 和 3 的国家数量。</li> </ul>

GASP-I.4.1.01	通过使用地区安全监督机制、另一国家或其他安全监督组织的 国际民航组织认可的职能寻求协助的国家数量
数据集	地区航空安全组会议文件/非洲民用航空委员会（AFCAC）非洲—印度洋（AFI）安全具体目标实施情况数据库（开发中）。
可用性 (1-3)	3
提供者	地区航空安全组

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.4.1.02**

GASP-I.4.1.02	已向国际民航组织地区办事处提交国家航空安全计划草案的国家数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.1：到 2023 年，预计达不到《全球航空安全计划》目标 2 和 3 的国家，寻求协助以加强其安全监督能力或促进国家安全方案（SSP）的实施。</p> <p>结合 GASP.I.3.2.01 — 已发布其国家航空安全计划的国家数量。</p>
限制	这项指标的来源是地区航空安全组（RASGs）会议上分享的信息。但是，会议议程可能无法系统性地包括所有国家制定和发布国家航空安全计划的最新情况。
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— <b>NASP</b>：国家航空安全计划</li> <li>— 《地区和国家航空安全计划制定手册》（Doc 10131 号文件）载有供各地区和各国根据《全球航空安全计划》分别制定其地区航空安全计划（RASPs）和国家航空安全计划（NASPs）的详细指南，以及这些计划的模板和核实这些计划完整性的检查单。</li> </ul>
计算方法	尚未发布其国家航空安全计划但已向其经认可的国际民航组织地区办事处提交国家航空安全计划草案的国家数量。
数据集	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 地区航空安全组会议文件</li> <li>— 国家航空安全计划载于《全球航空安全计划》公共网站：<a href="http://www.icao.int/nasplibrary">www.icao.int/nasplibrary</a></li> </ul>
可用性 (1-3)	1
提供者	国家

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.4.1.03**

GASP-I.4.1.03	已在国家航空安全计划在线社团登记的国家数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.1：到 2023 年，预计达不到《全球航空安全计划》目标 2 和 3 的国家，寻求协助以加强其安全监督能力或促进国家安全方案（SSP）的实施。
限制	国家航空安全计划在线社团的参与者数量可能并不反映实际的协作水平。
术语的定义	国家航空安全计划在线社团是参与制定国家航空安全计划的国家、地区实体和其他利害关系方的论坛，用以获取资源、交流信息和获得航空界专家对于制定和实施国家航空安全计划的反馈。参阅： <a href="https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx">https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx</a>
计算方法	统计已在国家航空安全计划在线社团登记的国家数量。
数据集	国家航空安全计划在线社团保密网站： <a href="https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx">https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx</a>
可用性 (1-3)	3
提供者	国家航空安全计划在线社团保密网站。

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.4.2.01**

GASP-I.4.2.01	已发布经更新的地区航空安全计划的地区数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.2：到 2024 年，所有地区都按照 2023—2025 年版《全球航空安全计划》发布一份经更新的地区航空安全计划（RASP）。
限制	无。
术语的定义	<b>RASP：地区航空安全计划</b> 地区航空安全组在《全球航空安全计划》中的作用，包括制定、支持实施和监测与《全球航空安全计划》一致的地区航空安全计划。
计算方法	已发布地区航空安全计划的地区航空安全组数量。
数据集	— 地区航空安全组会议文件。 — 国家航空安全计划载于《全球航空安全计划》公共网站： <a href="http://www.icao.int/rasp">www.icao.int/rasp</a>
可用性 (1-3)	3
提供者	地区航空安全组

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.4.3.01**

GASP-I.4.3.01	在运行安全风险和新出现的问题保密门户网站上登记的国家数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.3：到 2025 年，所有国家都将运行安全风险信息，包括国家安全方案（SSP）安全绩效指标（SPIs）和新出现的问题提供给各自的地区航空安全组（RASG）
限制	登记的国家可能并不提供运行安全风险信息，包括 SSP SPIs 和新出现的问题。
术语的定义	运行安全风险和新出现的问题保密门户网站设置在国际民航组织保密门户网站上，作为“国际民航组织报告”（ICAOReporting）网页的一部分，网址为： <a href="https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx">https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx</a> 。
计算方法	已在运行安全风险和新出现的问题保密门户网站上登记的国家数量。
数据集	国际民航组织保密门户网站/国际民航组织报告（ICAO Reporting） <a href="https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx">https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx</a> 。
可用性 (1-3)	3
提供者	国家、国际民航组织



## 《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格

## GASP-I.4.3.02

GASP-I.4.3.02	与地区航空安全组分享其国家安全方案安全绩效指标的国家数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.3：到 2025 年，所有国家都将运行安全风险信息，包括国家安全方案（SSP）安全绩效指标（SPIs）和新出现的问题提供给各自的地区航空安全组（RASG）。</p> <p>这项指标的目的在于鼓励各国与地区航空安全组分享安全风险信息。一个不断增长的趋势表明地区航空安全组内部的合作在日趋紧密。</p>
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 安全风险信息质量的提高可能与该数量的趋势无关。</li> <li>— 必须决定获取数据和信息的数据库或方案的定义。</li> <li>— 每个国家可以有自己的具体指标来监测其具体问题。分享这些信息并不一定能够对该地区进行综合安全分析。</li> </ul>
术语的定义	<p>安全绩效指标：用于监测和评估安全绩效的基于数据的参数。</p> <p>新出现的问题包括运行、技术、公共政策、商业模式概念或可能影响未来安全的想法，有关这些概念和想法的数据不足，无法完成典型的数据驱动分析。</p>
计算方法	<p>指标=N1+N2+N3+N4+N5，其中：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) N1 是有关年份与欧洲地区航空系统规划组（EASPG）地区专家安全小组（RESG（RASG-EUR））分享其 SSP SPIs 的欧洲（EUR）国家数量；</li> <li>b) N2 同样，是非洲-印度洋（AFI）国家之于非印地区航空安全组（RASG-AFI）；</li> <li>c) N3 同样，是亚洲和太平洋（APAC）国家之于亚太地区航空安全组（RASG-APAC）；</li> <li>d) N4 同样，是中东（MID）国家之于中东地区航空安全组（RASG-MID）；和</li> <li>e) N5 同样，是北美、中美和加勒比（NACC）及南美（SAM）国家之于泛美地区航空安全组（RASG-PA）。</li> </ul>
数据集	地区航空安全组文件

GASP-I.4.3.02	与地区航空安全组分享其国家安全方案安全绩效指标的国家数量
可用性 (1-3)	2
提供者	地区航空安全组

## 《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格

## GASP-I.4.3.03

GASP-I.4.3.03	通过运行安全风险和新出现的问题保密门户网站接收的报告数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.3：到 2025 年，所有国家都将运行安全风险信息，包括国家安全方案（SSP）安全绩效指标（SPIs）和新出现的问题提供给各自的地区航空安全组（RASG）。
限制	国家可能对如何报告缺乏认识。
术语的定义	运行安全风险和新出现的问题保密门户网站设置在国际民航组织保密门户网站上，作为“国际民航组织报告”（ICAOReporting）网页的一部分，网址为： <a href="https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx">https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx</a> 。
计算方法	通过运行安全风险和新出现的问题保密门户网站接收的国家和地区安全监督组织（RSOOs）经核验的报告数量。
数据集	国际民航组织运行安全风险和新出现的问题保密门户网站 <a href="https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx">https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx</a> 。
可用性 (1-3)	3
提供者	国家和地区安全监督组织

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.4.3.04**

GASP-I.4.3.04	地区航空安全组根据通过运行安全风险和新出现的问题保密门户网站接收的报告开展的研究/分享数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.3：到 2025 年，所有国家都将运行安全风险信息，包括国家安全方案（SSP）安全绩效指标（SPIs）和新出现的问题提供给各自的地区航空安全组（RASG）。
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 地区航空安全组之内是否有资源和专家持续评估报告并决定可能采取的行动。</li> <li>— 取决于提交给门户的报告的数量和质量。</li> </ul>
术语的定义	运行安全风险和新出现的问题保密门户网站设置在国际民航组织保密门户网站上，作为“国际民航组织报告”（ICAOReporting）网页的一部分，网址为： <a href="https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx">https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx</a> 。
计算方法	统计地区航空安全组（RASGs）基于通过运行安全风险和新出现的问题保密门户网站收到的报告所开展的研究/分析的数量。
数据集	地区航空安全组会议文件
可用性 (1-3)	2
提供者	地区航空安全组

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.4.3.05**

GASP-I.4.3.05	地区航空安全组（RASGs）就安全风险管理完成的安全提升举措百分比
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.3：到 2025 年，所有国家都将运行安全风险信息，包括国家安全方案（SSP）安全绩效指标（SPIs）和新出现的问题提供给各自的地区航空安全组（RASG）。
限制	取决于纳入新安全提升举措（SEIs）中各国的 SSP 成熟度水平/机制中的地区差异。
术语的定义	安全提升举措（SEI）：为消除或减轻运行安全风险或为解决已识别的安全问题而采取的一项或多项行动。
计算方法	<p>— 指标 = <math>\frac{n1+n2+n3+\dots+n193}{193 * \text{SEIs 数量}}</math></p> <p>其中 n &lt;i&gt;是&lt;i&gt;国报告“完成”的 SEIs 的数量。</p> <p>— 指标 = 100 * N / D，其中：</p> <p style="margin-left: 20px;">a) N 是地区航空安全组完成的 SEIs 的数量；和</p> <p style="margin-left: 20px;">b) D 是地区航空安全组的 SEIs 总数。</p> <p>— 这使得每个地区航空安全组有一个指标（五个指标）。</p>
数据集	<p>— 地区航空安全计划年度调查结果</p> <p>— 地区航空安全组年度安全报告</p> <p>— 地区航空安全组会议文件</p>
可用性 (1-3)	2
提供者	地区航空安全组

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.4.3.06**

GASP-I.4.3.06	具有收集和处理运行安全风险和新出现的问题的机制的地区数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 4.3：到 2025 年，所有国家都将运行安全风险信息，包括国家安全方案（SSP）安全绩效指标（SPIs）和新出现的问题提供给各自的地区航空安全组（RASG）。
限制	数据收集机制要求相关的人力资源和工具。
术语的定义	运行安全风险和新出现的问题保密门户网站设置在国际民航组织保密门户网站上，作为“国际民航组织报告”（ICAOReporting）网页的一部分，网址为： <a href="https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx">https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx</a> 。
计算方法	统计具有收集和处理运行安全风险和新出现的问题的机制的地区航空安全组数量。
数据集	地区航空安全组会议文件。
可用性 (1-3)	2
提供者	地区航空安全组

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.5.1.01**

GASP-I.5.1.01	国家为其安全绩效指标采用全球统一衡量标准的服务提供者数量
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 5.1：行业在为国家和地区贡献安全信息共享网络方面保持上升趋势，以协助制定国家航空安全计划（NASPs）和地区航空安全计划（RASPs）。</p> <p>采用这些统一衡量标准可便利地区和国际一级的安全风险理管理。</p>
限制	<p>每个服务提供者应该有自己的具体指标来监测其具体问题。采用全球统一衡量标准不一定会支持服务提供者进行安全管理，因为这或许并不能促成它们监测其具体的风险和安安全问题。</p> <p>这项安全绩效指标（SPI）依赖各个行业组织能否提供数据。</p>
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— “安全绩效指标的全球统一衡量标准”一词系指为制定和监测服务提供者的安全绩效指标采用全球统一衡量标准。</li> <li>— 在《全球航空安全计划》中，“行业”一词是指服务提供者，例如：航空器运营人；经批准的维修机构；负责航空器、发动机或螺旋桨的型号设计或制造的机构；经批准的培训机构；空中交通服务（ATS）提供者；机场运营人，以及非政府组织（例如国际组织）和其他构成航空业一部分的实体（视情况而定）。</li> <li>— 有些指标的界定见于 <a href="http://www.icao.int/safety/Pages/Indicator-Catalogue.aspx">www.icao.int/safety/Pages/Indicator-Catalogue.aspx</a></li> </ul>
计算方法	统计国家为其安全绩效指标采用全球统一衡量标准的服务提供者数量。
数据集	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 国际民航组织认可的行业方案（见于《全球航空安全计划》）</li> <li>— 地区航空安全组会议文件（工作文件、报告）</li> <li>— 年度安全报告</li> <li>— 国家为补充以上内容而提供的额外资料</li> </ul>
可用性 (1-3)	1
提供者	行业、国际组织。

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.5.1.02**

GASP-I.5.1.02	国家参加国际民航组织认可的相应行业评估方案的服务提供者百分比
理由	<p>关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 5.1：行业在为国家和地区贡献安全信息共享网络方面保持上升趋势，以协助制定国家航空安全计划（NASPs）和地区航空安全计划（RASPs）。</p> <p>虽然这些方案并不能取代国家进行安全监督的必要性，但国际民航组织认可这些方案的好处，它们对服务提供者的运行安全产生积极影响。</p>
限制	必须决定获取信息的数据库或方案的定义。行业组织可能不会追踪成员资格状况。
术语的定义	<p>国际民航组织认可的行业评估方案清单：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 国际机场理事会（ACI）卓越安全机场（APEX）方案；</li> <li>— 民用空中航行服务组织（CANSO）安全管理体系卓越标准（SoE SMS）内的成熟度评估；</li> <li>— 飞行安全基金会（FSF）基本航空风险标准（BARS）；</li> <li>— 国际航空运输协会（IATA）运行安全审计（IOSA）；</li> <li>— 国际公务航空理事会（IBAC）公务机运行国际标准（IS-BAO）。</li> </ul>
计算方法	<p>指标= <math>\frac{N1 + N2 + N3 + N4 + N5}{N}</math>，其中，行业国际组织每年向地区航空安全组或国际民航组织报告以下数字：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) N 是服务提供者数量；</li> <li>b) N1 是使用 APEX 的 ACI 成员数量；</li> <li>c) N2 是使用 CANSO SoE SMS 的 CANSO 成员数量；</li> <li>d) N3 是使用 BARS 的 FSF 成员数量；</li> <li>e) N4 是使用 IOSA 的 IATA 成员数量；和</li> <li>f) N5 是使用 IS-BAO 的 IBAC 成员数量。</li> </ul>



GASP-I.5.1.02	国家参加国际民航组织认可的相应行业评估方案的服务提供者百分比
数据集	<ul style="list-style-type: none"><li>— 地区航空安全组会议文件（报告、工作文件和信息文件）。</li><li>— 由 ACI、CANSO、FSF、IATA 和 IBAC 提供的关于成员参加其行业评估方案的信息，应系统性地包括在地区航空安全组会议议程之中。</li><li>— SAAQ（国家航空活动问卷），用以确定服务提供者的数量（USOAP CMA OLF）。</li></ul>
可用性 (1-3)	2
提供者	行业、国际组织、地区航空安全组

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.5.1.03**

GASP-I.5.1.03	报告行业提高和改进了安全信息的提供以协助制定国家航空安全计划（NASPs）和地区航空安全计划（RASPs）的国家和地区数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 5.1：行业在为国家和地区贡献安全信息共享网络方面保持上升趋势，以协助制定国家航空安全计划（NASPs）和地区航空安全计划（RASPs）。
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 缺乏关于行业向国家报告安全信息水平的数据。</li> <li>— 各国制定国家航空安全计划的工作已由 GASP.I.3.2.01 衡量，且《地区和国家航空安全计划制定手册》（Doc 10131 号文件）规定，国家航空安全计划的制定流程要求一个国家之内所有利害关系方（例如民航当局、服务提供者等）的参与。</li> <li>— 可能有赖于自愿报告。</li> </ul>
术语的定义	《地区和国家航空安全计划制定手册》（Doc 10131 号文件）
计算方法	报告行业协作以协助制定国家航空安全计划和地区航空安全计划的国家/地区数量。
数据集	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 国家航空安全计划/地区航空安全计划</li> <li>— 调查/国际民航组织通信</li> </ul>
可用性 (1-3)	2
提供者	国家/地区

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.5.1.04**

GASP-I.5.1.04	经与行业磋商制定的地区航空安全计划（RASPs）的数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 5.1：行业在为国家和地区贡献安全信息共享网络方面保持上升趋势，以协助制定国家航空安全计划（NASPs）和地区航空安全计划（RASPs）。
限制	《地区和国家航空安全计划制定手册》（Doc 10131 号文件）已作出规定，地区航空安全计划的制定流程应包括与国家、行业和其他利害攸关方磋商。
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 《地区和国家航空安全计划制定手册》（Doc 10131 号文件）</li> <li>— 地区航空安全计划载于《全球航空安全计划》公共网站：<a href="http://www.icao.int/rasp">www.icao.int/rasp</a></li> </ul>
计算方法	统计经与行业磋商制定的地区航空安全计划的数量。
数据集	地区航空安全计划
可用性 (1-3)	3
提供者	国际民航组织

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.5.1.05**

GASP-I.5.1.05	已建立安全数据收集和处理系统（SDCPS），促进参加安全信息共享网络的国家数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 5.1：行业在为国家和地区贡献安全信息共享网络方面保持上升趋势，以协助制定国家航空安全计划（NASPs）和地区航空安全计划（RASPs）。
限制	数据收集机制要求相关的人力资源、工具和程序。
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— SDCPS：安全数据收集和处理系统</li> <li>— SSPIA：国家安全方案（SSP）实施评估</li> </ul>
计算方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 已建立 SDCPS，促进参加安全信息共享网络的国家数量。</li> <li>— 统计成熟度水平被国际民航组织评估为至少达到 2—“最新”或被国家自我评估为至少达到 2—“最新”的国家的数量（针对所有与安全数据分析（SDA）相关的 SSPIA 访谈问题（PQs））。</li> </ul>
数据集	普遍安全监督审计计划（USOAP）持续监测做法（CMA）在线框架（OLF）
可用性 (1-3)	3
提供者	国际民航组织

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.5.1.06**

GASP-I.5.1.06	为安全数据收集和处理系统或安全信息共享网络提供信息的服务提供者数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 5.1：行业在为国家和地区贡献安全信息共享网络方面保持上升趋势，以协助制定国家航空安全计划（NASPs）和地区航空安全计划（RASPs）。
限制	缺乏报告机制，难以了解服务提供者是否（以及哪些）为安全数据收集和处理系统（SDCPS）或安全信息共享网络提供信息。
术语的定义	<ul style="list-style-type: none"> <li>— SDCPS：安全数据收集和处理系统</li> <li>— SSPIA：国家安全方案（SSP）实施评估</li> </ul>
计算方法	<p>指标= N1 + N2 + N3 +N4，其中：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) N1 是为国际机场理事会（ACI）的安全信息共享网络提供信息的 ACI 成员数量；</li> <li>b) N2 是为民用空中航行服务组织（CANSO）的安全信息共享网络提供信息的 CANSO 成员数量；</li> <li>c) N3 是为国际航空运输协会（IATA）的安全信息共享网络提供信息的 IATA 成员数量；和</li> <li>d) N4 是为欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）的安全信息共享网络提供信息的 EUROCONTROL 成员数量。</li> </ul> <p>这些数字将由行业国际组织向各个地区航空安全组报告。</p>
数据集	由国际组织提供。
可用性 (1-3)	2
提供者	地区航空安全组（RASGs）

**《全球航空安全计划》指标（GASP-I）表格**  
**GASP-I.6.1.01**

GASP-I.6.1.01	国家对照地区空中航行计划与基础设施相关的空中航行缺陷百分比数量
理由	关于《全球航空安全计划》（GASP）具体目标 6.1：到 2025 年，在具有达到相关国际民航组织标准的空中航行和机场基础设施的国家方面保持上升趋势。
限制	无。
术语的定义	空中航行缺陷是指设施、服务或程序不符理事会批准的地区空中航行计划，或不符合相关的国际民航组织标准和建议措施（SARPs）或空中航行服务程序（PANS），并对国际民用航空的安全、正常和/或效率产生负面影响的情况。
计算方法	对照地区空中航行计划，按国家分列的与基础设施相关的空中航行缺陷数量。
数据集	空中航行缺陷地区清单。
可用性 (1-3)	3
提供者	国际民航组织 地区规划和实施组（PIRGs）

**GASP 指标 (GASP-I) 表**  
**GASP-I.6.1.02**

GASP-I.6.1.02	已实施与基本构建组块挂钩的基础设施相关访谈问题的国家数量
理由	关于《全球航空安全计划》(GASP) 具体目标 6.1: 到 2025 年, 在具有达到相关国际民航组织标准的空中航行和机场基础设施的国家方面保持上升趋势。
限制	<ul style="list-style-type: none"> <li>— 普遍安全监督审计计划 (USOAP) 审计通过评估国家是否有效和一致地实施了安全监督系统的各项关键要素 (CEs), 重点关注国家提供安全监督的能力, 使国家能够确保实施国际民航组织的安全相关标准和建议措施 (SARPs) 以及相关程序和指导材料。</li> <li>— 国际民航组织可能没有足够的资源来每年更新每个国家的有效实施 (EI) 情况。这将导致结果不准确。</li> <li>— 更新 USOAP 审计的频度不一定能提供国家实际的安全监督能力。</li> </ul>
术语的定义	<p>BBBs (基本建设组块) 是各国根据《国际民用航空公约》(Doc 7300 号文件) 商定的基本服务所界定的基线, 以便国际民用航空可以安全有序的方式发展。BBB 这一框架通过根据国际民航组织标准和建议措施 (SARPs) 与空中航行服务程序 (PANS) 界定拟为国际民用航空提供的基本空中航行服务, 描述了任何强大的空中航行系统的支柱。</p> <p>BBB 和 USOAP PQs 之间的关系载于 <a href="https://www4.icao.int/ganportal/bbbsusoapmapping">https://www4.icao.int/ganportal/bbbsusoapmapping</a>。</p>
计算方法	<p>指标 = <math>100 * N / 193</math>, 其中:</p> <p>N 是所有与基本建设组块 (BBB) 挂钩的访谈问题被评估为“满意”的国家数量</p>
数据集	USOAP 持续监测做法 (CMA) 在线框架 (OLF)
可用性 (1-3)	3
提供者	USOAP CMA OLF







ISBN 978-92-9275-067-1



9 789292 750671