



第十三次空中航行会议

2018年10月9日至19日，加拿大，蒙特利尔

委员会B

议程项目6：组织的安全问题

6.1：战略规划

6.1.1：2020–2022年版《全球航空安全计划》（GASP）的愿景和概况

地区支持实施2020-2022版的《全球航空安全计划》

（由巴西代表南美洲国家提交¹）

执行摘要

本文件介绍了南美洲（SAM）国家对拟议的2020年 — 2022年版的《全球航空安全计划》的支持，并提出了一些改进其效力和承认地区实施工作的建议。

行动：请会议：

- a) 注意本工作文件；和
- b) 支持第3.2段中描述的项目。

1. 引言

1.1 从 1997 年开始，全球航空安全计划（GASP）已经得到发展，目前是制定旨在实施安全管理举措的全球、地区和国家工作的战略参照。该计划通过建立一个共同框架支持改善各国的安全，支持各国和工业界之间为实现更安全的民用航空系统而开展合作。

1.2 历史上，南美洲（SAM）地区一直积极支持实现全球航空安全计划确立的全球目标，并为支持实现这些目标制定了若干举措。该地区的主要举措之一是泛美地区航空安全组（RASG-PA）。该小组成立于 2008 年 11 月，是确保统一并协调旨在降低北美、中美洲、加勒比海地区（NAM/CAR）和南

¹ 得到13个缔约国的支持（阿根廷、玻利维亚（多民族国）、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国））。

美洲地区航空风险的安全工作的协调中心，并促进积极实施所有利益攸关方制定的安全举措。这是通过包括国际民航组织、国家/地区、国际组织和行业的所有利益攸关方的参与实现的。

1.3 为使国际民航组织的工作与联合国确定的可持续发展目标（SDG）保持一致，以确保人类的繁荣和环境保护，国际民航组织大会第 39 届会议制定了第 A39/25 号决议 —《航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献》，敦促成员国通过有效实施标准和建议措施（SARPs）和政策来加强其航空运输系统，同时将航空部门纳入其国家发展计划并赋予其更高优先级别，并得到强有力的航空运输战略计划和民航总体规划的支持，以实现可持续发展目标。

1.4 以同样的方式并促进南美洲国家之间实施国家安全计划（SSP），南美洲地区已经建立了一个关于国家安全计划实施的试点项目。在这个试点项目中，13 个南美洲国家中有 11 个国家正在参与，目的是确保 2020 年建立国家安全计划，并使国家安全计划在 2025 年实现有效性。与上述其他举措一样，国家安全计划目标与全球航空安全计划目标保持一致。

2. 讨论

2.1 2020 — 2022 两年期的拟议案文是国际民航组织所有地区的行业、组织和国家在国际民航组织秘书处协调下共同努力的结果，是建立在其效力和相关性不断演变的历史基础之上。该计划的使命是通过为国家、地区和行业提供协作框架来不断提高国际航空安全绩效，并得到南美洲地区各国的全面支持。

2.2 通过本工作文件，南美洲地区表达了对发展安全、可靠、高效和可持续的民用航空系统的承诺。为此，各国一直积极参与研究和实施实现这些目标的行动，特别是在全球航空安全计划中确立的目标。

2.3 本地区还赞扬 2020-2022 年版的《全球航空安全计划》拟议的记录在泛美地区航空安全组等协作自愿跨行业倡议中发挥的作用在实现其目标方面的突出地位。我们坚信，这些积极主动的非监管举措可以有助于制定高效和有效的安全增强措施，同时支持发展必要的积极安全文化，以便在不同地区可持续地应用这些增强措施。这是基于所有航空利益攸关方都需要参与不断提高安全努力的假设。地区航空安全组的主要好处之一是提供一个环境，使行业和国家能够以协作的方式公开交换安全数据，分享最佳做法并自愿采用安全增强措施，根据附件 19 确定的标准和建议措施，没有等级制度或对制裁可能性的关注。

2.4 此外，国际民航组织地区办事处对上述举措的支持至关重要，以保持其相关性和有效性。在泛美地区航空安全组中，国际民航组织南美洲办公室担任全体会议和执行指导委员会会议的秘书。

2.5 本地区还赞同为全球航空安全计划提出的愿景，即在 2030 年及以后实现和维持商业运营中零死亡率的理想安全目标。在地区和国家计划中通过优先考虑的高风险类别也得到支持。实际上，泛美地区航空安全组在制定其安全增强措施时，已经将空中碰撞技术纳入之前已经采用命名为“全球安全优先事项”中。

2.6 国际民航组织秘书处为全球航空安全计划提出的一项积极举措是建立一个规定的安全绩效指标框架，以支持各国确定适用于它们的示例。但是，重要的是要承认，实施积极主动的安全管理功能没有普遍适用的模式。每个国家须最终负责确定哪种方法最适合其航空系统的规模和复杂程度。值得注意的是，国际民航组织安全管理实施网站 <https://www.icao.int/smi> 也提供了其他示例，拟议的示例可以添加到该名册中。

2.7 本地区赞同为全球航空安全计划提出的愿景，即“在 2030 年及以后实现并维持商业运营中零死亡率的理想安全目标”，并将继续支持它，以及：

- a) 促进积极的安全文化；
- b) 承认并促进航空部门对公众安全的责任；
- c) 鼓励在安全管理方面的合作、团队合作和共同学习；
- d) 保护安全数据和安全信息；
- e) 促进安全信息的共享和交换；
- f) 采取数据驱动的决策；
- g) 通过基于风险的方法确定优先行动以解决运营安全问题；
- h) 分配资源以识别和分析危害，并通过基于风险的方法解决其后果或结果；和
- i) 积极主动地管理新出现的安全问题。

3. 结论

3.1 本地区将继续支持全球航空安全计划及其2020-2022年版的不断发展，并支持其在地区和国家工作中采用，以改善全球安全。

3.2 请会议：

- a) 考虑到以下建议，支持批准全球航空安全计划2020-2022版的会议记录；
- b) 通过地区和国家安全计划支持实施全球航空安全计划和全球空中航行计划（GANP）的安全目标；
- c) 支持南美洲地区国家安全计划的实施试点项目作为实现国家安全计划和全球航空安全计划目标的手段；
- d) 支持在自愿地区机制中加强各国和各行业地区合作的举措；

- e) 承认地区航空安全组为实现全球航空安全计划提出的国际民航组织战略目标的重要性；
- f) 促进各国和行业组织参与各自的地区航空安全组；
- g) 赞扬地区航空安全组的工作，作为全球不断提高安全绩效的自愿和积极的跨行业的努力；
- h) 赞扬南美洲和国际民航组织北美、中美和加勒比地区办事处为支持泛美地区航空安全组的持续改进所做的工作；和
- i) 建议将典型安全绩效指标（SPI）从全球航空安全计划迁移到国际民航组织的安全管理实施网站。

— 完 —