



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

6.1.2: 促成安全绩效监测: 2020-2022年版《全球航空安全计划》 中的总体目标、具体目标和各项指标

促成安全绩效监测

(由中华人民共和国提交)

执行摘要

2020-2022年版《全球航空安全计划》(草案)提出了全球航空安全总体目标,以及支持总体目标的六个具体目标及各项指标。中国民航积极响应国际民航组织(ICAO)的要求,围绕总体目标及具体目标和指标,在降低运行安全风险、加强国家安全监管能力建设、进行国家安全方案建设以及开展行业安全绩效监测等方面开展了大量工作并取得了持续进展。

行动: 请会议:

- a) 要求ICAO鼓励亚太地区国家积极关注和参与2020-2022年版《全球航空安全计划》的修订,进一步加强国家安全绩效监测工作组的工作力度,并扩大成员范围; 和
- b) 要求ICAO加强同包括中国在内的各缔约国对安全绩效管理的工具和方法进行研讨和交流,并制定安全绩效监测的指导性材料。

1. 中文版由中国提供。

1. 引言

1.1 《全球航空安全计划》(GASP)旨在通过指导制定统一的安全战略，并实施地区和国家航空安全方案，不断减少死亡事故和死亡事故的风险。截止到 2018 年 6 月底，中国民航运输航空连续安全飞行 94 个月、6246 万小时，运输航空百万小时重大事故率十年滚动值为 0.015。

1.2 中国民航每五年制定安全生产规划，该规划分析当前安全生产的基础和形势，明确行业未来五年安全目标，并制定为实现民航持续安全发展的重点工作任务和保障措施。

1.3 中国民航局每年发布安全报告，总结当年的安全工作，统计分析年度发生的所有不安全事件的原因，以及安全指标和安全风险的特点，并分析当前面临的形势，在此基础上对主要安全风险进行预警，并部署第二年的安全重点工作任务。

1.4 2020-2022 年版《全球航空安全计划》草案的总体目标是在 2030 年及以后实现且保持商业运输零致命事故的安全目标，并描述了支持总体目标的六个具体目标。中国民航积极响应 ICAO 的建议，在降低运行安全风险、加强安全监督能力建设、进行国家安全方案建设以及开展行业安全绩效监测方面开展了大量工作。

2. 讨论

2.1 《中国民航安全生产“十三五”规划(2016-2020 年)》于 2016 年 9 月发布，在分析安全现状和形势的基础上，提出了未来五年的安全目标和重点任务。未来五年 CAAC 将在提升依法治理能力，增强安全保障能力，促进通航安全发展，加强安保体系建设，全面实施适航攻关，强化科技引领保障，提升事故调查和应急处置效能等方面开展一系列工作。

2.2 根据《中国民航安全生产“十三五”规划(2016-2020 年)》，针对每项重点任务均制定了具体的行动措施，并为保证每项重点任务顺利完成，从强化政策资金保障、健全规划推进机制和定期开展规划评估三个方面，制定了保障措施。

2.3 对应 ICAO《全球航空安全计划》的愿景和目标，中国民航在持续降低运行安全风险、加强国家安全监督能力、实施有效的国家安全方案等方面已经开展了大量的工作。

目标1：持续降低运行安全风险

2.3.1 为降低事故的发生率，CAAC定期对安全信息进行综合分析，并形成安全分析报告。该报告统计分析年度发生的不安全事件，及其原因和诱发因素，针对运输航空和通用航空的安全指标以及安全风险特点进行分析，以供行业开展风险管理和决策。

2.3.2 根据《中国民用航空安全信息统计分析报告》(2017年)，中国运输航空百万小时重大事故率十年滚动值0.0146，同比下降10.09%；运输航空亿客公里死亡人数十年滚动值0.0007，同比下降11.74%。中国民航保持了良好的安全业绩。

2.3.3 2013年，中国民航开始筹建中国民航飞行品质基站，2017年上线运行，可实时监控中国民航52家航空公司的3231架飞机的飞行运行质量保障(FOQA)数据，并展示各航空公司、各机队以及行业总体的受控飞机撞地事故(CFIT)、飞行中失控(LOC)以及冲偏出跑道的风险趋势。同时，CAAC其他运行系统中还拥有全行业的不同机型的飞行万架次、万小时、空中小时耗油、飞机数量、飞行员数量，以及飞机故障信息等数据。

目标2：加强国家监督能力

2.3.4 中国民航一直致力于加强国家监督能力建设，安全监督系统关键要素取得了持续进展。2018年3月正式发布并实施民航规章《民用航空安全管理规定》，以推进中国民航国家安全方案(SSP)和安全管理体系(SMS)的更加有效的实施，确保安全标准的完整性和一致性。截止到2018年7月30日，中国民航现行有效的安全类规章有100部，行业标准469项。

2.3.5 中国民航安全培训体系主要包括监察员培训、民航企事业单位安全管理人员和负责人安全培训及其他专项安全培训。2017年，民航局共组织监察员培训23期，参训人数2 934人次；中国民航企事业单位安全管理人员及负责人培训，截止至2018年6月30日共计培训487期28 712人次，为行业安全运行提供了重要的安全基础保障；其他专项安全培训包括安全管理体系、安全能力提升、安全调查、安全管理技术与方法、安全风险、应急管理、质量管理及航空医学等，仅2017年就举办71期，参训人数2 590人次。

2.3.6 中国民航积极推进民用航空器全球追踪监控体系建设。2015年，中国民航成立了“中国民航航空器追踪监控体系建设”领导小组。2017年正式发布“中国民航航空器追踪监控体系建设”实施路线图。建立了包括民航局运行监控中心、国内各空管运行单位、国内各运输航空公司在内的航空器追踪监控两级工作体系。北斗全球卫星导航系统是构成中国具有自主知识产权的航空器全球追踪系统的核心组成部分，在全球飞行跟踪的诸多领域均有重要应用。

2.3.7 中国民航积极推进新技术应用。中国民航自主研发的特性材料拦阻系统(EMAS)已完成在腾冲机场、攀枝花机场的安装，技术标准《特性材料拦阻系统(EMAS)》(MH/T 5111-2015)已于2016年实施，该标准是全世界第一部EMAS技术标准，填补了EMAS技术标准的国际空白。

2.3.8 中国民航逐步加强对无人机的监管，正在推行无人机实名登记和产品激活融合的工作。开发了无人机实名登记和产品激活数据接口，并于2017年试点成功。目前正在无人机制造厂家中推广接口，以实现无人机必须实名登记才能飞行的目的。

目标3：有效实施国家安全方案

2.3.9 中国民航高度重视ICAO要求各缔约国建立并实施国家安全方案(SSP)的战略举措，于2015年编写并正式发布了《中国民航航空安全方案》，并建立多部规章强制要求运输航空公司、机场、空管单位、维修单位、飞行训练机构实施SMS。2017年中国民航自愿接受了ICAO组织的SSP专项评估，并积极跟进SSP的各项变化和进展。

2.3.10 中国民航已经启动行业安全绩效监测项目。中国民航局2014年至2016年在全行业13家航空公司和机场推行了安全绩效管理试点。2017年，发布了《民航安全绩效管理推进方案》《民航生产经营单位安全绩效管理指导手册》。目前已在全行业推行，以不断强化SMS的实施效能，建立以数据为驱动，以风险管理为核心的安全管理长效机制，提升安全管理效能。

2.3.11 2018年初，中国民航局开始民航行业安全绩效分析系统建设，从运行风险、安全监督管理能力以及民航对企业的支持力度等多维度实现对行业安全绩效的评价和预警。

目标4：提高区域合作水平

2.3.12 中国民航积极参与ICAO亚太地区的研讨等相关活动，并积极对其他国家进行技术支持。目前，中国共有三个TRAINAIR PLUS成员，包括首都机场管理学院、中国民航大学和香港国际航空学院。中国已经开发了十三种国际民航组织认可的课程，还有六种国际民航组织认可的课程仍在开发中。2013年至2018年，中国通过二十五项国际民航组织认可的课程培训了358名外国学员。

目标5：拓宽行业各类计划的应用

2.3.13 中国民航与国际民航组织一直保持着良好关系，每年借调10-15名专家至ICAO工作，积极参与ICAO组织的各项活动及培训等。

2.3.14 中国民航积极参与ICAO认可的行业评估，经过评估的中国民航生产经营单位逐步增多。目前，中国有55%的运输航空公司经过IOSA审计。

目标6：确保适当可用的基础设施以支持安全运行

2.3.15 为适应中国民航体制改革及民用航空飞行量快速增长的需要，提升民航空管系统的运行管理、应急处置、流量管理和搜寻援救能力，中国民航已经成立运行监控中心，监视协调全国空中交通活动，组织处置飞行事故、劫机等紧急突发事件，组织协调重要飞行任务和抢险救灾等其他特殊飞行任务，指挥和协调搜救民用航空器的工作，负责全国飞行流量管理和审定班期、不定期飞行时刻，负责管理民航班机航线的使用，掌握全国民航通信导航等保障设施设备日常运行情况。

3. 结论

3.1 请会议同意执行摘要中建议的行动。