



第十四次空中航行会议

2024年8月26日至9月6日，加拿大，蒙特利尔

- 议程项目 1: 国际民航组织2023年至2025年业务计划和长期战略规划的最新情况
1.2: 全球绩效提升计划的战略一致性

努力加强《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》的一致性

(由秘书处提交)

执行摘要

《全球航空安全计划》(GASP, Doc 10004号文件)和《全球空中航行计划》(GANP, Doc 9750号文件)提供了制定和实施地区、次地区和国家计划的框架,从而确保旨在提高国际民航安全、能力和效率的各项努力的一致性、统一性和协调性。GASP和GANP在性质上是互补的,可以通过相关专家小组提出的一系列建议来加强它们的一致性。本工作文件介绍了根据全球计划工作队的工作提出的建议,以及GASP研究组和GANP研究组与国际民航组织秘书处协调采取的后续行动,这是在大会第42届会议之前两项全球计划修改工作的一部分。

行动: 请大会同意第4段中的建议1.2/x — 努力加强《全球航空安全计划》(GASP)和《全球空中航行计划》(GANP)的一致性。

战略目标:	本工作文件涉及安全及空中航行能力和效率的战略目标。
财务影响:	对航空界的影响: 较小, 因为本工作文件中的建议与秘书处对GASP和GANP的更新有关。 对国际民航组织的影响(相对于目前的经常方案预算资源水平): 实施工作所需的资源可在当前的经常预算内解决。
参考资料:	Doc 9750号文件《全球空中航行计划》 Doc 10004号文件《全球航空安全计划》 Doc 10160号文件《COVID - 19高级别会议的报告, 2021年10月12日至22日, 蒙特利尔》 Doc 10184号文件《大会有效决议》(截至2022年10月7日) Doc 10186号文件《技术委员会报告, 大会第41次届会议, 2022年9月27日至10月7日, 蒙特利尔》

1. 引言

1.1. 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》认识到全球框架以及地区和国家计划对支持国际民航组织战略目标的重要性。《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004号文件）和《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750号文件）提供了制定和实施地区、次地区和国家计划的框架，从而确保旨在提高国际民航安全、能力和效率的各项努力的一致性、统一性和协调性。根据大会第A41-6号决议，国际民航组织不断更新GASP和GANP，以支持本组织的相关战略目标。

1.2. 《全球航空安全计划》是对《全球空中航行计划》的补充，它通过国家安全方案（SSP）和安全管理系统为国家和行业提供实施安全管理方法的工具。《全球空中航行计划》通过概念路线图中描述的系统演变和技术框架中详述的运行改进，加强空中航行系统的安全性（这反映在绩效目标中），从而支持《全球航空安全计划》中的各项目标。

2. 讨论

2.1. 2022年12月，GASP研究组（GASP-SG）开始审查《全球航空安全计划》，以便将该计划的2026-2028年版提交2025年大会第42届会议核准。作为更新流程的一部分，GASP-SG审查了COVID-19高级别会议（HLCC 2021）和大会第41届会议（A41）提出的关于GASP及其辅助指导材料的公开建议。

2.2. GASP-SG审查了上述工作文件中的建议，其中几份建议呼吁国际民航组织进一步改进GASP和GANP之间的一致性。研究组得出的结论是，这些建议不能仅由GASP研究组解决，它们还需要GANP研究组（GANP-SG）的专业知识和投入意见。

2.3. 2023年1月，秘书处成立了全球计划工作队（GPTF），这是一个联合特设小组，由GASP和GANP研究组的有限成员组成。工作队的目标和任务是审查HLCC 2021和A41就GASP和GANP提出的所有公开、共同的建议，并向GASP研究组和GANP研究组反馈意见和建议，以便纳入各自计划中。

2.4. 全球计划工作队于2023年2月举行了第一次虚拟会议，共举行了9次虚拟会议，并于2023年12月完成了工作。作为第一步，GPTF审查了所有关于对齐全球计划的公开建议，注意到每项建议的意图及其在每项全球计划中所涉及问题的详细程度。然后，它对GASP和GANP进行了情况摸底，以评估两个计划之间的相互依存关系；确定两个计划在不同层面（包括地区和国家）上的相互关系；评估两个全球计划中是否具备关键要素（例如，愿景、使命、作用和责任）；分析每个计划所涵盖的方面（例如，查明问题、确定目标和为实现成果而采取的行动）；并审查每个计划中提出的术语和概念，包括相似之处和不同之处。摸底工作帮助全球计划工作队查明了一系列需要解决的事项，以加强全球计划之间的一致性。通过摸底，工作队还消除了某些被认为对一致性工作起反作用的因素。

3. 全球计划工作队的建议和后续行动

3.1. 基于全球计划工作队的工作，共提出五项建议，并在国际民航组织各专家小组（主要是GASP研究组和GANP研究组）中得到处理。每项建议都附有理由说明（提供建议的理由和意图）、拟议的行动（包括具体任务或对GASP和GANP内容的参引）、负责实体（将对建议采取行动的专家小组或分小组）、以及具体的工作文件（来自HLCC 2021或A41），工作文件中的建议要通过对提案采取行动来落实。

3.2. 各项建议如下：

- a) 通过包含一整套指标的全球计划共同绩效框架，确定两个计划之间的关联和互补性；
- b) 修改两个计划中关键航空利害攸关方和国际民航组织的作用和责任；
- c) 修改全球计划的制定流程，以明确制定这两项计划需要哪些投入，以及这些计划如何向国际民航组织的工作方案提供投入内容（例如，制定条款；解决新进入者/技术问题）；
- d) 在每个全球计划中界定各自的范围（即所涉及的运行类型）和时间范围（即最终目标日期）；和
- e) 在全球计划中考虑一个综合、协作式的方法管理各类航空风险，特别关注一个领域（如安保）的风险与另一领域（如安全）的目标之间的相互作用。

3.3. GASP和GANP研究组审查了这些建议，并为下一版的GASP和GANP提出了以下建议：

3.3.1. 共同绩效框架。关于通过全球计划共同绩效框架来确定两个计划之间的关联和互补性的建议，研究组商定，GANP绩效目标目录（<https://www4.icao.int/ganportal/ASBU/PerformanceObjective>）中与“安全”有关的所有方面都应交叉参引GASP，并从GANP中删除。这涵盖了安全关键绩效领域（KPA 20）和所有相关的关键绩效指标，包括那些处理GASP中提出的全球高风险事件类别的指标。这被认为是第一步，将纳入2026-2028年版的GASP和第八版的GANP。从长远来看，对于2029-2031年版的GASP和第九版的GANP，研究组可能会探讨将（两个计划的）所有指标整合到一个框架中。此外，按照与KPA 20相同的逻辑，研究组建议从2026-2028年版的GASP中删除当前的GASP目标6（该目标重点在于需要适当的基础设施来支持安全运行），因为该目标可通过GANP得到解决。

3.3.2. 作用和责任。关于修改两个计划中所载的主要航空利害攸关方和国际民航组织在航空规划方面的作用和建议，研究组商定，2026-2028年版《全球航空安全计划》及相关指导材料应按照《全球空中航行计划》的规定，将传统和新兴产业列为利害攸关方。此外，这两项计划的案文都应加以修订，以包含国际民航组织在促进全球计划与各自专家小组之间的协作方面的作用。

3.3.3. 全球计划的制定流程。关于修改全球计划制定流程（包括变革管理）的建议，各研究组同意制定一份描述该流程的新的流程图，其中：

- a) 包括与国际民航组织其他专家小组的互动，作为修改全球计划过程的一部分；
- b) 澄清制定GASP（参见关于GASP的AN-Conf/14-WP/8号文件）所使用的方法，以及用于修改GANP的类似方法；
- c) 介绍数据和信息的几种来源（例如，事故统计数据），以及它们如何为全球评估提供信息；和
- d) 与GANP保持一致，涵盖与GASP修改流程中新出现的问题有关的考虑因素。

3.3.4. 范围和时间范围。关于在每个全球计划中确定各自范围和时间范围的建议，研究组商定，在2029-2031年版之前，应将GASP的时间范围保持在2030年，届时可与GANP保持一致，进入下一个时期即2040年。GASP的范围（包括商业运行）将被纳入其2026-2028年版本，并将鼓励各国和各地区收集数据，以便扩大其未来的范围（如直升机运行、遥控驾驶航空器系统等）——这将确保与GANP（涉及所有类型的运行）保持一致。

3.3.5. 综合和协作式方法。关于需要采用更加综合和协作式方法来管理各类航空风险的建议，GASP研究组讨论了在GASP中增加综合风险管理概念的可能性，可以是纳入一个具体的GASP目标，也可以是一般性地将此概念纳入计划中（作为一个机制，实现综合和协作式的风险管理）。研究组没有提出任何具体目标，因为2026-2028年版的GASP继续将国家安全方案目标保持在一个概括水平上。没有就GASP本身的内容提出具体建议。秘书处成立了一个新的研究组来处理综合风险管理的议题，并计划于2024年开始工作——因此，两个研究组商定，现在就此议题提出任何建议都为时过早。

3.4. 在收到第十四次空中航行会议的反馈意见后，各研究组将进一步开展工作，为2025年向大会第42届会议提交GASP和GANP供核准做好准备。

4. 结论

4.1. 《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》提供了制定和实施地区、次地区和国家计划的框架，从而确保旨在提高国际民航安全、能力和效率的各项努力的一致性、统一性和协调性。《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》在性质上是互补的，可以通过相关专家小组提出的一系列建议来加强它们的一致性。

4.2 鉴上，请会议同意以下建议：

建议 1.2/x — 努力加强《全球航空安全计划》（GASP）和《全球空中航行计划》（GANP）的一致性

国家：

- a) 原则上同意将以下更新内容经会议修改后纳入《全球航空安全计划》2026-2028年版和《全球空中航行计划》第八版的相关部分：

- 1) 从各计划中删除重复的指标，这是为所有全球计划建立一个共同绩效框架的长期工作的一部分，该框架将包含一套全面的指标；
 - 2) 修改两个计划中所载的主要航空利害攸关方和国际民航组织的作用和责任，以使内容保持一致并促进全球计划与各自专家小组之间的协作；
 - 3) 修改全球计划的制定流程，以明确制定这两项计划需要哪些投入，以及这些计划如何向国际民航组织的工作方案提供投入内容；
 - 4) 在每个全球计划中界定各自的范围（即所涉及的运行类型）和时间范围（即最终目标日期）；和
- b) 同意在2029-2031年版《全球航空安全计划》和第九版《全球空中航行计划》中进一步考虑以更加综合和协作式的方法管理各类航空风险；

国际民航组织：

- c) 考虑本次会议就加强全球计划一致性的建议所提出的意见，以便随后将其纳入《全球航空安全计划》和《全球空中航行计划》。

— 完 —