



工 作 文 件

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 2: 及时和安全地使用新技术
2.3: 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》（GASP）

制定 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》

（由秘书处提交）

执行摘要

《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）设定了持续改进航空安全的全球战略。本工作文件提出有关纳入 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》草案的全球安全问题清单的建议；《全球航空安全计划》目标和具体目标的更新；以及对《全球航空安全计划》结构、相关指导材料和工具的审查。

行动：请会议同意第3段中的建议 2.3/x — 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）草案。

战略目标:	本工作文件涉及安全战略目标和空中航行能力和效率战略目标。
财务影响:	对航空界的影响：实现《全球航空安全计划》提出的各项目标所需采取的行动可能会产生难以量化的财务影响。然而，各国所提供的资源主要是履行其安全监督方面的国家和国际义务所需的资源（例如，招聘和保留合格的技术人员）。因此，不应将其视为额外资源。 对国际民航组织的影响（相对于经常方案预算目前资源水平而言）：实施项目所需的资源可在当前经常预算内提供。
参考文件:	Doc 10004 号文件 — 《全球航空安全计划》

1. 引言

1.1 本工作文件在国际民航组织大会第 42 届会议之前提出关于 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》（GASP, Doc 10004 号文件）的各项建议。这些建议是通过全球航空安全计划研究小组（GASP-SG）的努力制定的，并提交给国际民航组织空中航行委员会审查和同意。对 GASP 的内容进行了定期审查，以确保该计划仍符合所需并最好地反映了当前全球航空安全问题以及解决这些问题的方法。

2. 讨论

2.1 GASP-SG 主要分析了普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）的在线框架（OLF）以及综合安全趋势分析和报告系统（iSTARS）提供的事故统计数据 and 信息，确定了 GASP 的以下各项全球安全问题。

2.2 全球组织挑战：安全监督机构缺乏履行其国家和国际义务所需的财政资源；缺乏合格的技术人员，尤其是缺乏航空器事故调查员和机场检查员；缺乏解决主要与机场运行有关的安全问题的监管流程；国家安全方案（SSP）在全球层面的实施水平低下；支持安全管理活动的可靠数据和安全信息的收集、分析和交换存在缺陷。

2.3 全球运行安全风险。现有的五种全球高风险事件类别（G-HRC）仍然是优先事项：可控飞行撞地（CFIT）；飞行中失控（LOC-I）；空中相撞（MAC）；偏离跑道（RE）；跑道侵入（RI）。此外，还确定了另外三类事件，尽管它们可能不具有很高的死亡风险，但在国际民航组织各地区最常见的事故和严重征候事件类型中占有显著地位：不正常的跑道接触（ARC）；遭遇紊流（TURB）；系统/组件失效或故障（非动力装置）（SCF-NP）。

2.4 GASP-SG 还回顾了大会 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，其中要求特别关注 GASP 中根据大会 [A41-WP/94](#) 号工作文件减少地区航空器运行中的事故和相关死亡人数。在缺乏“地区航空器运行”的正式定义的情况下，研究小组审查对比了涡轮螺旋桨飞机和喷气式飞机的安全数据，得出的结论是，涉及这两类航空器的事故的发生类型或主要促成因素没有明显差异。因此，GASP-SG 建议与利害攸关方合作，进行进一步安全分析，以便在下届大会报告结果。

2.5 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》拟议的目标和具体目标侧重于各国和各地区面临的全球安全问题，并希望作为解决这些问题的催化剂。2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》的大部分目标与前两版相同。这是为了确保 GASP 的稳定性和连续性，并尽量减少其对现有地区和国家航空安全计划（RASP 和 NASP）以及已经实施的安全提升举措的影响。在决定对每个现有具体目标采取特定行动时，考虑了若干因素（即延长最后期限、在当前 GASP 周期结束时结束该具体目标、以新的具体目标取代正在结束的具体目标）。保留现有具体目标的主要因素是它仍适用于解决新确定的全球安全问题。另一个因素是基于数据分析了解实现具体目标的情况。此外，还需考虑到各个具体目标之间的相互依赖关系。有些具体目标要求采取渐进式的改进或分阶段的实施；因此，在某些情况下，实现一个具体目标的期限会直接影响到另一个具体目标的实现。

2.6 为了确定具体目标的数值，进行了分析以确定在全球层面的当前数值（例如，关键要素（CE）的有效实施（EI）的分数；当前事故率等）。这些数字通过将数值向上舍入来设置 GASP 周期结束时要达到的最小值。采用这种方法背后的基本原理是让所有国家达到作为基线的当前全球平均水平。这也解决了之前表达的担忧，即在短时间内将高 EI 数值设定为具体目标是无效的，并且阻碍了 EI 数值低的国家采取行动，因为它们知道自己无法实现这些具体目标。

2.7 GASP-SG 还建议重组《全球航空安全计划》，以确保全球、地区和国家航空安全计划之间取得更好的协调。为了通过制定和实施 RASP 和 NASP 来支持实现 GASP 的目标和具体目标，并为了确保其内容与 2026 年至 2028 年版 GASP 保持一致，指导材料和工具将在 2025 年底前进行修订。

2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》的拟议目标和具体目标	
目标	具体目标
实现运行安全风险的持续减少	- 到 2028 年，各国、各地区和行业在全球和国际民航组织地区降低事故率¹ - 到 2028 年，各国、各地区和行业在全球和国际民航组织地区降低每一全球高风险事件类别（G-HRC）的事故率和严重征候事件 - 到 2028 年，各国、各地区和行业在全球和国际民航组织地区降低 GASP 内确定的额外三类事件的事​​故率和严重征候事件数量
加强国家监督能力	- 到 2028 年，所有国家承诺实施国家航空安全计划，为每个安全监督机构分配足够的财政资源，以履行国家和国际义务，达到至少 70% 的国家拥有充足的财政资源 - 到 2028 年，所有国家分别提高其航空器事故和征候事件调查（AIG）以及机场和地面辅助设施（AGA）的合格技术人员（CE-4）的 EI 分数，并进一步承诺没有任何一个国家的分数低于世界平均基线² - 到 2028 年，所有国家提高 AGA 中解决安全问题（CE-8）的 EI 分数，并进一步承诺没有任何一个国家的分数低于世界平均基线³
建立和管理国家航空安全方案（SSP）	- 到 2026 年，所有国家评估其实施 SSP 的水平 - 到 2028 年，所有国家都建立 SSP
加强地区和国家层面的协作以解决安全问题	- 到 2026 年，所有地区确定需要援助来解决安全问题的国家 - 到 2028 年，所有地区都已向已确定的国家提供所需的援助来解决安全问题 - 到 2027 年，所有地区建立机制，利用运行安全风险和新出现的信息来进行航空安全规划

¹ 使用 5 年滚动平均数和 2025 年为基线。

² 使用 2025 年为基线。

³ 使用 2025 年为基线。

2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》的拟议目标和具体目标	
目标	具体目标
加强航空安全规划	- 到 2026 年，所有地区在考虑到 2026 年至 2028 年版 GASP 的情况下，发布更新后的 RASP - 到 2026 年，所有国家在考虑到 2026 年至 2028 年版 GASP 及其相应的 RASP 的情况下，发布更新后的 NASP
扩大行业安全评估和安全数据共享方案的使用	到 2028 年，行业对其行业安全评估和安全数据共享方案的使用保持增长趋势

2.8 上表列出了拟议的目标和具体目标。有关拟议修订 GASP 目标和具体目标的解释性说明以及各项指标示例和 2023-2025 年版 GASP 目标的实施状况，请参阅 AN-Conf/14 网站的参考页面：<https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/Reference-Documents.aspx>。《全球航空安全计划》得到载于《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）的一系列安全提升举措的补充，以实现这些目标和具体目标。

2.9 为了帮助航空界将注意力集中在特别感兴趣的问题上，请各国和国际组织在 2024 年 6 月 30 日之前在 <https://www.surveymonkey.com/r/5GKKBHD> 完成关于更新《全球航空安全计划》的在线调查问卷。

3. 结论

3.1 鉴于上述情况，请会议同意以下建议：

建议 2.3/x — 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）草案
各国：

- 同意将拟议的目标和具体目标纳入 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》（GASP）；
- 原则上同意 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》草案中的拟议变更，其中包括对全球高风险事件类别（G-HRC）的选择；和

国际民航组织：

- 考虑会议对修订 2026 年至 2028 年版《全球航空安全计划》提出的意见和 GASP 更新调查问卷收到的答复，以及后续在大会第 42 届会议上的核准。