



## 大会 — 第 39 届会议

### 技术委员会

议程项目 34：航空安全和空中航行政策

#### 更新全球航空安全计划

(由美利坚合众国提交)

#### 执行摘要

美国支持国际民航组织的全球航空安全计划(GASP),以及为加强航空安全而通过一个高层政策框架让成员国和利害攸关方在其航空安全组织演变时可加以参考所进行的工作。对现版全球航空安全计划进行的修改,力图整合国家安全监督系统和不断变化的国家安全方案与安全管理工作。美国敦促国际民航组织继续把降低全球事故风险作为优先事项,并与成员国及利害攸关方合作,以便简化未来全球航空安全计划的更新,从而更好地指导各国,在继续加强其安全监督时兼顾全球安全优先事项管理。应在 2018 年地区航空安全小组(RASG)年度会议期间推出经更新的全球航空安全计划,以便在 2019 年 9 月举行的大会第 40 届会议期间通过经修改的全球航空安全计划。

行动: 请大会:

- 同意 2020 年至 2022 年的全球航空安全计划更新应强调,在国际民航组织成员国建立有效监督及管理运行安全风险之间要建立更强有力的关系;
- 同意在制定下一版的全球航空安全计划时,有普遍安全监督审计计划有效实施水平成绩、国际运行复杂性和资源等方面各不相同的成员国的监管者和行业参与,以及所有地区航空安全小组均派代表参加工作;
- 同意经更新的全球航空安全计划应在 2018 年地区航空安全小组年度会议期间推出,并在 2019 年 9 月举行的大会第 40 届会议上通过; 和
- 认识到需要对国际民航组织地区办事处提供额外资源和支持以管理全球航空安全计划目标的实施,并继续与其它地区小组协调。

战略目标:	本工作文件涉及安全战略目标。
财务影响:	预期本三年期方案预算包括现行全球航空安全计划举措的计划活动,但国际民航组织可能需要考虑为地区办事处划拨额外资源(如 2017 年—2019 年全球航空安全计划路线图步骤 1 所述)。
参考文件:	《2007 年全球航空安全计划》和《2017 年—2019 年全球航空安全计划》 Doc 9734 号文件:《安全监督手册》A 部分 —《建立和管理国家安全监督系统》(截至 2006 年) 附件 19 —《安全管理》附录 1 —《国家安全监督系统》(截至 2013 年 7 月) HLSC/15-WP/6 号文件:“更新 2014 年 — 2016 年的全球航空安全计划”,由国际民航组织秘书处提交

## 1. 引言

1.1 美国支持国际民航组织的全球航空安全计划(GASP)，以及为加强航空安全而通过一个高层政策框架让成员国和利害攸关方在其航空安全组织演变时可加以参考所进行的工作。

1.2 最近以新目标的形式对全球航空安全计划进行的修改增加了复杂性，其目的在于使其与国际民航组织全球空中航行计划保持一致。经修改的全球航空安全计划中的一个侧重点，是将国家监督系统作为实施国家安全方案(SSP)和安全管理体系(SMS)的先决条件。由于出台了安全管理的新附件和对国家安全方案的要求，可理解为什么全球航空安全计划必须结合这些目标，以便帮助指导各国有效地实施国际民航组织基本监督的关键要素<sup>1</sup>，确保各国努力建立有效监督能力从而维持和保持安全。但是现在许多国家正在实施关于安全管理的附件 19，各国将以不同速度实施这些要求。这些相当新的全球政策目标需有务实和针对性的时间框架，以便让各国和利害攸关方加以实施，全球航空安全计划必须认识到这些正在进行的工作。

1.3 此外，在规定要求实现全球航空安全计划目标时，应考虑到由于航空业务量、能力等方面的差异而造成不同的复杂程度。正因如此，有必要确保在进一步更新全球航空安全计划时，与成员国和利害攸关方密切协调，以根据各地区的独特要素而建立可实现的成果和期望。

1.4 美国强烈支持所有成员国实现有效监督能力和通过全球公认标准及最佳做法持续改进安全这一愿望。但是，美国敦促国际民航组织继续将降低全球事故风险作为优先。

1.5 在这方面，美国建议下一次更新全球航空安全计划时，在实现这两个有效监督要素之间加强联系，并实施安全管理。全球航空安全计划的下一版应考虑到每一国家运行环境的复杂性，提出履行监督 and 安全管理职责的不同选项；这应包括法定授权的选项。国际民航组织必须认识到，向经查明需额外支助的地区和国家划拨适当资源这一迫切需要。

## 2. 讨论

### 2.1 全球航空安全计划的演变

2.1.1 国际民航组织全球航空安全计划于 1997 年建立，目的在于为国际民航组织技术工作方案提供指导和排定优先，并提供一个共同框架以供成员国和利害攸关方为降低商业航空的全球事故风险而协调指导安全政策与举措<sup>2</sup>。2007 年，国际民航组织制定了降低致命事故和死亡人数以及地区事故率等安全目标。该目标旨在 2011 年之前实现国际民航组织任何地区的事故率都不会高出全球比率一倍以上。

### 2.2 全球安全优先事项

2.2.1 各地区报告的高风险事故类别仍包括跑道安全事件、有控飞行撞地(CFIT)和失控飞行(LOC-I)等<sup>3</sup>。通过这些经查明的风险继续表明事故前兆，与附件 13 附篇C — 严重事故征候的范例

---

<sup>1</sup> Doc 9734 号文件：《安全监督手册》A 部分和附件 19《安全管理》附录 1

<sup>2</sup> 2007 年全球航空安全计划

<sup>3</sup> 2017 年—2019 全球航空安全计划

清单内容相符，国际民航组织也通过地区安全报告认识到这点。许多地区正针对这些风险领域努力改进安全。各地区正继续学习为收集和分析数据而进行地区安全报告的重要性，以便针对地区运行环境而处理安全改进工作。还有待努力，方能确保各地区以更协调的方式推进这项理念。

2.2.2 需要有更好的指导以协助成员国与地区，如 2017 年—2019 年全球航空安全计划第 1.3.2 节所述，在安全改进和安全监督系统之间平衡优先，并不加等待地有效处理安全风险。地区航空安全小组 (RASG) 的一项关键作用在于为政府和业界加强建立一个协作论坛，通过鼓励地区共享信息而就处理安全风险领域建立安全伙伴关系，以便就加强安全发展、和最终的风险缓解与监测进行研究和分析<sup>4</sup>。地区航空安全小组为各国和利害攸关方提供了善用知识与资源的能力，并建立强有力的安全伙伴关系。所有地区航空安全小组可一起努力使全球安全改进更加统一，地区航空安全小组还可帮助查明地区优先事项。

### 2.3 现版的全球航空安全计划

2.3.1 大会第 38 届会议核准了全球航空安全计划的第一次修订，以便为安全工作提供全球战略方向，并决定与所有相关利害攸关方密切合作与协调，让全球航空安全计划与时俱进。国际民航组织最近完成了 2017 年—2019 年三年期的全球航空安全计划更新工作。自其公布以来，并预见到 2017 年—2019 年全球航空安全计划路线图的出台，已查明了让国际民航组织、成员国和利害攸关方制定战略的机会，以帮助各国实现有效的监督系统，同时继续侧重日常运行安全风险的降低。

2.3.2 根据 2015 年第二次高级别安全会议讨论情况，2017 年—2019 年全球航空安全计划目标和指标将以渐进逐步的方式更新修订，而不是大幅重写<sup>5</sup>。这些更新包括增加一份辅助路线图，以便协助各国和利害攸关方继续侧重全球安全优先事项和实现全球航空安全计划安全目标。

### 2.4 2017 年-2019 年和全球航空安全计划路线图小组

2.4.1 在第二次高级别安全会议之后，虑及如何建立有效监督同时进行基本安全管理这一关切，国际民航组织组建立了一个专家团队(以下称为路线图小组)协助制定安全路线图，指导 2014 年-2016 年全球航空安全计划的实施(全球航空安全计划附录 A)。路线图小组由跨学科代表组成，但并没有来自各个地区航空安全小组的代表，也没有在航空业务规模或流量、机场或其它航空服务等方面航空系统复杂程度不同的国家代表参与。美国建议在更新和进一步改进全球航空安全计划时，与由受全球航空安全计划影响的成员国和利害攸关方所组成的全面代表性小组，积极地进行磋商。

2.4.2 美国认识到路线图小组已经提出建议，以便实现全球航空安全计划的有效监督目标，同时也结合了要素，以便将目前运行环境中已查明风险的现行安全管理工作保持下去。该工作组可以作为国际民航组织的工作基础，进一步兼顾建立国家有效监督能力、并鼓励继续进行地区协调，以制定和实施风险缓解战略，从而降低全球航空事故风险。

---

<sup>4</sup> 条件是，共享的信息不违反任何当局或实体的既定安全方案管理政策。此外，该信息受到保护，不对地区小组以外披露，而且绝不用于减缓安全风险以外的目的。

<sup>5</sup> HLSC/15-WP/6 号文件：“更新 2014 年—2016 年的全球航空安全计划”，由国际民航组织秘书处提交

### 3. 结论

3.1 美国支持国际民航组织的全球航空安全计划，以便保持一个高层政策框架，供成员国和利害攸关方在对航空运行环境提出安全改进时加以使用。美国鼓励国际民航组织，继续以利害攸关方便于理解和掌握的格式提出全球航空安全计划，同时考虑到个别国家和地区的独特特色及实施时间表。

—完—