



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

对新版全球航空安全计划的看法

(由多米尼加共和国提交)

执行摘要

多米尼加共和国支持全球航空安全计划不仅可作为一种工具，用于确保采取统一和协调一致的行动来实施和监测旨在加强全球安全监督体系的举措，而且可起到为国家一级战略规划提供参照基准的作用。

本工作文件汇总说明了多米尼加共和国对新版全球航空安全计划的看法。

行动：请大会：

- a) 要求秘书长向各国提供更多信息，使各国能够按其认为合适的方式结合使用全球航空安全计划中提议的工具，以保证和提升其国家民用航空体系的安全；
- b) 要求秘书长明确规定安全监督体系中必须纳入的要求，以确保切合实际地实施国家安全方案；
- c) 推动在地区航空安全组之间进行信息交换，以协助能力有限的国家更好地查明其风险；
- d) 建议按照当前和未来关于安全监督的预期，设计新的国际民航组织培训战略；和
- e) 敦促各国根据全球航空安全计划中提议的更新周期调整其战略安全规划，以便将全球、地区和国家一级举措的实施关联起来。

战略目标：	本工作文件涉及安全战略目标。
财务影响：	预计本三年期的经常方案预算将为全球航空安全计划实施活动供资；但是，国际民航组织不得不提供额外资源，以支持大会核准的其他举措。
参考文件：	Doc 10004号文件，《2014-2016年全球航空安全计划》 Doc 9734号文件，《安全监督手册》A部分

¹ 西班牙文版由多米尼加共和国提供。

1. 引言

1.1 国际民用航空对国家经济增长有积极影响。同时，它也可起到催化剂作用，推动开展大量的生产活动，这反过来可促进贸易、刺激货物和服务生产，以及培育创造新的就业机会的能力。这可形成一个“良性循环”；国家，尤其是发展中国家应努力使用该良性循环以从中受益。

1.2 国际民航组织完全意识到这种现状，制定了一套全球战略，目的是能够促成航空运输运行的安全和可持续增长。而且，安全是国际民航组织的第一优先事项，安全还考虑到一个事实，即由于民用航空安全记录良好，旅客信心一直得以维持。

1.3 国际民航组织安全战略在《全球航空安全计划》（Doc 10004 号文件）中有说明，该计划的 2017-2019 版于 2016 年 5 月正在接受理事会的批准。

2. 分析

2.1 全球航空安全计划中所提议目标的进一步发展。

2.1.1 全球航空安全计划提议：通过为一套可促成实现安全改进的举措的实施建立一个规划框架，持续增加航空运行的安全和效率水平。但是，全球航空安全计划并没有明确指出需要持续开展工作，对该计划各目标的促成要素进行整固，以便该计划进一步发展。例如，国家安全方案实施这项活动并不会替代有效的安全监督（第一目标），正如预测风险管理不会替代国家安全方案一样。

2.1.2 多米尼加共和国认为这些目标中的每一个均互为补充，这意味着能够在各级采取措施，由国家安全监督体系的关键要素（CE）扮演奠基石的角色。国家安全方案可作为一种工具，用于促成安全战略规划完善；支持基于风险的决策，使监督计划达到最优；确定检查的优先次序和查明主要的关切点，以及为实现更具体的绩效目标创造新机会。我们不相信我们当前正在拟定的监督措施将会被取代。相反，我们相信这些措施将会通过提供额外信息支持该决策过程来加以改进，并将于此朝着预测风险管理演变。

2.1.3 我们认为国际民航组织需要澄清一点，国家有权利用其认为有效的举措支持其安全监督体系，同时满足全球航空安全计划中提议的实施时间表，且国家能够以其认为合适的方式结合使用实施工具，以确保和加强其国家民用航空体系的安全。

2.2 建立有效安全监督的参照基准。

2.2.1 全球航空安全计划将关键要素有效实施率达 60% 视为近期内国家有效安全监督能力和国家安全方案实施情况的评定参数。

2.2.2 从全球规划角度看，该概念是有意义的，因为可为处于全球平均水平以下的所有国家提供一个具体目标。但是，从国家角度看，这一里程碑是没有根据的，因为不存在具体标准对该里程碑的确定加以支持，即没有具体标准来确定 60% 的有效实施率可为国家安全方案的实施创造条件。此外，许多有效实施率至少达 70% 的国家可能都存在差距，极大地限制着它们实施国家安全方案的能力。所

有国家，包括有效实施率非常高的国家，均要开展相关工作，以提高关键要素的有效实施率和纳入新的标准和建议措施。

2.2.3 任何情况下，为了实施国家安全方案而采取的举措都不应该受到有效实施率达 60%这一条件的约束。在合适的条件下，国家安全方案的实施可导致有效安全监督的加强 — 这些是国际民航组织必须界定的条件。

2.2.4 因此，国际民航组织需要澄清国家安全方案实施要求，目的不是为了将国家划分成先进和非先进国家，或者能够或不能够实施国家安全方案的国家，而是为了提供明确指导，支持切合实际地实施国家安全方案。

2.3 全球安全优先事项

2.3.1 全球安全优先事项仍然是跑道安全相关事件、受控飞行撞地（CFIT）和飞行中失控（LOC-I）。从地区航空安全组（RASGs）收集到的观点可看出，这些优先事项在编写 2017-2019 版《全球航空安全计划》时仍然有效。但是，许多国家在进行信息的搜集和分析、用于确定任何被视为优先事项的事件的潜在发生条件方面的能力有限。而且，国家需要有能力和能力确定不同于全球优先事项且因各国运行环境而有所不同的其他优先事项。

2.3.2 国际民航组织应加强地区航空安全组一级的信息交换，并提供工具来协助能力有限的国家更好地查明其风险。同时，地区办事处也需要更多地参与进来。

2.4 国际民航组织关于推动全球有效实施 CE-4（技术人员资格和培训）的战略

2.4.1 在所有关键要素中，CE-4（技术人员资格和培训）在全球范围内的有效实施率是最低的。该事实其本身就足够引人注目，引起国际民航组织关注各国是否能够提供足够数量技术纯熟的监察人员，有效履行其安全监督职责。

2.4.2 国家安全方案的实施要求除履行安全监督职责的技术人员当前所需能力之外的其他能力。因此，民用航空局应能向其人员提供此种培训 — 出于各种原因，此种培训不是总能提供的。

2.4.3 鉴于此种情况，国际民航组织需要设计一种培训战略，挖掘不同备选方案，使各国能够根据当前和今后关于安全监督的预期以合理费用向其人员提供培训。

2.5 全球航空安全计划的审查和更新

2.5.1 多米尼加共和国同意全球航空安全计划的审查周期应与大会会议重合，以获得成员国的核准。各国应将其战略规划与全球航空安全计划结果联系起来，以确保整体规划框架保持一致且可带来理想的效果。

2.5.2 国际民航组织应敦促各国根据全球航空安全计划中提议的更新周期调整其安全战略规划，以便将全球、地区和国家一级举措的实施关联起来。

3. 结论

3.1 多米尼加共和国支持全球航空安全计划不仅可作为一种工具，用于确保采取统一和协调一致的行动来实施和监测旨在加强全球安全监督体系的举措，而且可起到为国家一级战略规划提供参照基准的作用。

3.2 鉴于对全球航空安全计划的期望较高且各国在实施本质上与国际民航组织一直以来向各国提供的措施有巨大差异的措施方面面临挑战，该实施战略应考虑本工作文件中提到的所有各点。同时，它还应针对国际民航组织所提供的援助采用一种不同的做法，将战略中包括的培训视为一项国际民航组织的优先事项。

— 完 —