



大会 — 第 39 届会议

技术委员会

议程项目33：航空安全和空中航行监测和分析

协调统一各国间可接受的安全绩效水平（ALoSP）

（由委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）提交）

执行摘要

本工作文件分析了国际民航组织在以下方面作出的努力和取得的进步：确保各国实施和协调统一可接受的安全绩效水平，以便建立《全球航空安全计划》中所含的国家安全方案。

行动：请大会：

- a) 注意到和审议本工作文件中表达的观点；
- b) 敦促国际民航组织为国家安全方案之目的，加倍努力与各个地区的国家一起确立/审查国家之间安全绩效的可接受水平的统一协调工作。

战略目标：	本工作文件涉及安全战略目标
财务影响：	不适用。
参考文件：	《2014-2016全球航空安全计划（GASP）》（Doc 10004号文件） 附件19 — 《安全管理》 《安全管理手册》（Doc 9859号文件） A38-WP/255号工作文件

¹ 西班牙文版由委内瑞拉提供。

1. 引言

1.1 《全球航空安全计划》建立了用于持续提升安全的策略，这样，在未来 15 年内，各国可建立基本的航空安全体系（有效的安全监督体系）、国家安全方案（SSP），以及随后的涉及预测性的风险管理更先进的体系。

1.2 国际民用航空活动在世界范围实现标准化是国际民航组织关键职能之一，并且《全球航空安全计划》中的目标阐述了宏伟图景并对世界各国构成了挑战。

1.3 国家安全方案的实施要求业界和各国的持续参与。委内瑞拉和其他国家的经验表明，在国家安全方案实施方面取得的进展是不尽相同的。

2. 讨论

2.1 为实现确保各国从基于合规的监督方法转变至另外一种做法的目标，该做法通过确定和监测现有的或正在出现的安全问题，开始进行积极的国际风险管理，各国必须就这些方面进行相互交流。

2.2 由于对现有的或正在出现的安全问题的确认不会孤立地影响一个国家，所以这个国家通过制定其国家安全绩效指标可衡量的目的和目标来努力管理安全问题，该行为有助于实现可接受的安全水平，这种可接受的安全水平对于行业而言是有益的，而且从系统性角度看，对于在与其他国家互动下进行国际运行也是有益的。

2.3 工作文件 A38-WP/255 建议，国际民航组织与各国和地区组织紧密合作，制定普遍安全绩效指标，以便确保可持续的航空运输发展并避免未来各国在不承认他们各自宣布的安全绩效的可接受水平方面产生冲突。

2.4 工作文件 A38-WP/255 强调，有必要制定共同的安全指标和在每个地区开展活动，以支持各国制定指标。这些活动应支持旨在使《全球航空安全计划》安全管理标准化而采取的举措，并将有助于实现《全球航空安全计划》中关于实施国家安全方案的目标。

2.5 积极的举措已经对本地区的民用航空当局制定的和协议的指标和目标进行了反映，如关于严重后果事件的《波哥大宣言》（南美地区）中的指标和目标，以及这些积极举措也反映了根据普遍安全监督审计计划和国家安全方案在有效实施方面取得的进展。

2.6 而且，根据《全球航空安全计划》中的举措，国际民航组织继续给予三个安全领域优先考虑，即改进跑道安全、减少可控撞地（CFIT）事故数量和降低飞行中失控（LOC-I）事故和事故征候的数量。

2.7 各方注意到，即将进行的对附件 19 的第 1 次修订这一目标将是协调统一国家安全方案实施过程，通过将国家安全监督体系的每个关键要素（CE）的作用看作是有效的国家安全方案的必要基础，并将支持各国更高效地实施国家安全方案。

2.8 归功于上述经验，在 Doc 9859 号文件的最近一版中以及对未来对附件 19 的第 1 次修订的规定中的新政策，委内瑞拉玻利瓦尔共和国努力在理解可接受的安全绩效水平的四个方面：

为国家安全方案之目的而制定的可接受的安全绩效水平				
指标类型	短期和中期管理	根据《全球航空安全计划》为长期预计的预测性管理的计划特征	附件19中与实现绩效相关的内容	对附件19的第1次修订中与实现绩效相关的内容
针对后果严重的和后果不严重的（与利益相关的）事件的若干组指标	被动的	与其他国家、组织和航空业一起	第3章第3.1节和附篇A第2节	第3章第3.3节 — 国家安全风险管理
源自国家监督的、关于有效性并被确定的关键领域的若干组绩效	主动的	管理关于决策的标准化、信息管理和实时监测	第3章第3.1节和附篇A第3节	第3章第3.4节 — 国家安全保证
关于安全监督（八项关键要素）的若干组指标	主动的	持续监测做法纳入国家安全管理	第3章第3.2节、附录1	第3章第3.2、3.3和3.4节中的相关段落以及附录1（国家安全监督体系）
关于推广、传播和安全文化的若干组绩效	主动的	与其他国家、组织和业界进行信息共享	第3章第3.1节、附篇4第4节	第3章第3.5节—国家安全推广

2.9 在关于运行安全的第一个统计公报中（<http://www.inac.gov.ve/art/template3/9cc04Informeieso.pdf>）详述了我们工作取得的初步进展，它涵盖了第一组指标。

3. 结论

3.1 这一初步的参考框架为各国提供了方法，在实施国家安全方案的组成部分时应根据这个方法制定若干组指标。

3.2 而且，所有地区的所有各方都应考虑进一步做出努力，以便在国家安全方案和各个国家之间协调统一这些绩效，因为航空系统是系统性的；以及各地区应在评估后确定现有的或潜在的安全问题。

3.3 由于各国，尤其是有效实施超过 60%的那些国家，正在实施国家安全方案，它们实施的基础是国家安全监督体系（SSO）和国家安全方案框架的组成部分的融合将使那些已经建立并公布了国家安全方案的国家承担额外的行政成本。并且，鉴于各国可能要对立法进行调整，尤其是如果很多航空当局都参与了安全管理活动，将那些正在被衡量的指标和每个国家在制定国家安全方案指标时必须设定的目标形象化是很重要的。

4. 建议

4.1 注意到和审议本工作文件中表达的观点。

4.2 国际民航组织和业界应做出努力，以便通过持续地提升安全来实现《全球航空安全计划》的目标。

4.3 应在每个地区采取举措以及所有各方都应做出努力，以在国家安全方案和各国之间协调统一这些指标（可接受的安全绩效水平）。