



A39-WP/475
TE/205
30/9/16

大会 — 第 39 届会议

技术委员会

关于议程项目 34 的报告案文草案

所附关于议程项目 34 的材料供技术委员会审议。

议程项目 34：航空安全和空中航行政策

《全球航空安全计划》（GASP）

34.1 委员会审议了理事会提交的 A39-WP/29 号文件，其中包含一项全面的航空安全战略。该文件介绍了 2017—2019 年《全球航空安全计划》（GASP, Doc 10004 号文件）供大会核准。经修改的《全球航空安全计划》与大会在 2013 年核准的版本保持了连续性，并进行了重新组织以便纳入新的全球航空安全路线图。该路线图的目标是为了通过加强协调，减少不一致的情况和重复努力，进而确保安全举措完成《全球航空安全计划》各项目标的预期效益。委员会建议大会根据本文件附录 A 的建议并根据委员会讨论所做的修改，核准 2017-2019 年版《全球航空安全计划》并通过该决议，以取代大会第 A38-2 号决议。

34.2 委员会审议了多米尼加共和国提交的 A39-WP/301 号文件、美国提交的 A39-WP/85 号文件以及秘鲁提交并得到南美（NAM）地区国家及拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）¹二十二个成员国支持的 A39-WP/111 号文件，这些文件就 2017-2019 年版《全球航空安全计划》发表了意见。委员会同意作为对 2020-2022 年《全球航空安全计划》更新的一部分，在建立有效安全监督与开展运行安全风险之间需要强调加强关系、在国际民航组织领导下与各成员国、业界、地区航空安全组（RASGs）及其他利害攸关方之间更加密切地协调开展工作。委员会还同意了需要审查《全球航空安全计划》的各项目标，以便最好地应对每个地区和国家的独特特点，并帮助实现这些目标。委员会同意了需要国际民航组织制定一项正式的全球航空安全方案，包括各种工具、指导材料和培训材料，以协助各国和利害攸关方实现《全球航空安全计划》的各项目标。委员会进一步同意提出建议，请理事会虑及所有预算影响，制定适当的实施工具。

34.3 委员会审议了斯洛伐克代表欧盟（EU）及其成员国²、欧洲民用航空会议（ECAC）³其他成员国，以及欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交的关于基于风险的监督使能因素的 A39-WP/92 号文件。根据讨论，委员会同意需要开发民用航空安全检查员的胜任能力，并制定相关的培训和指导材料，以便能够实施基于风险的监督，并获悉了这项工作已处于进行当中。委员会同意，应当请理事会审议如何加强检查员资格及培训的标准化，并帮助各国履行《公约》及其十九个辅助附件所规定的其各自的安全义务。同时，委员会还同意提出建议，请理事会虑及通过 2017 年至 2019 年预算供资的现有优先事项以及预算外资源的可用性，审议逐步演变到基于效绩的标准和建议措施（SARPs）及指导材料。

¹ 阿根廷、阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚（多民族国）、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）。

² 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。

³ 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦共和国、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫的马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

34.4 委员会还注意到了联合王国提交的一份信息文件（A39-WP/125 号文件）。

《全球空中航行计划》（GANP）

34.5 同时，在此议程项目下还审议了《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件）和作为其中一个完整组成部分的航空系统组块升级（ASBU）的框架，以及对下个版本的一系列强化，以便演变成一个由绩效驱动的战略规划环境，其中将虑及其地区发展和实施方案。

34.6 委员会审议了理事会提交的 A39-WP/39 号文件，该文件并得到了斯洛伐克代表欧盟、欧洲民用航空会议及欧洲空中航行安全组织提交的 A39-WP/88 号文件的支持，其中呼吁核准第五版《全球空中航行计划》，作为全球空中航行的战略方向，并且还包含了对 A38-2 号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划的一项修订。委员会建议大会根据本文件附录的建议，并根据委员会讨论所做的修订，核准 2016 年版《全球空中航行计划》并通过该决议，以取代大会第 A38-2 号决议。

34.7 委员会对 A39-WP/88 号文件表示了支持。该文件要求国际民航组织为下一版《全球空中航行计划》开展若干行动，其中包括加强与全球航空安全计划的联系、制定符合《全球空中交通管理运行概念》（Doc 9854 号文件）的全球绩效目标和全球空中交通管理愿景、加强全球空中交通管理的结构以便增进对《全球空中航行计划》各模型与要素之间依赖关系的理解、查明《全球空中航行计划》的重要改进，作为对最低航路要求概念的替代办法，并根据相关情况，通过三年一小更新、六年一大更新的方式，扩展《全球空中航行计划》的寿命周期。委员会注意到关于这些建议的工作已经处于进行当中。

34.8 委员会讨论了中国提交的 A39-WP304 号文件，其中阐述了符合《全球空中航行计划》的中国空中交通管理现代化战略（CAAMS）。委员会建议国际民航组织为制定下一版《全球空中航行计划》，审议中国空中交通管理现代化战略以及其他现代化方案。

34.9 委员会审议了斯洛伐克代表欧盟、欧洲民用航空会议和欧洲空中航行安全组织提交的 A39-WP/96 号文件。该文件强调了需要在通信、导航、监视（CNS）、航空电子设备、信息管理及飞行情报交换方面以协调一致、同步和及时的方式，制定并部署各种使能因素。该文件还强调了从传统系统进行过渡的明确途径的重要性。委员会获悉，关于国际民航组织的拟议行动，是在与《全球空中航行计划》和航空系统组块升级框架的未来更新，以及制定飞行和流量信息的协同环境（FF-ICE）有关的现行工作方案的范围内。

34.10 委员会注意到了中国提供的信息文件（A39-WP/275 号文件）和美国提供的信息文件（A39-WP/174 号文件）。

34.11 根据讨论，委员会同意提交以下决议供全会通过，以取代大会第 A38-2 号决议：

34/1 号决议：国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划

鉴于国际民航组织致力于通过各成员国和其他利害关系方之间的合作，来实现民用航空安全和有序发展的目标；

鉴于为实现这一目标，本组织制定了战略目标，包括安全和能力及效率的目标；

认识到一个全球框架对于支持国际民航组织战略目标的重要性；

认识到基于该全球框架有效实施地区和国家计划和举措的重要性；

认识到通过在国际民航组织领导之下，与所有利害关系方的伙伴关系，采取合作性、协作性和协调的做法，才能最好地实现在改进全球民用航空安全、能力和效率方面的进一步的进展；和

注意到理事会于 2013 年 7 月 30 日批准了全球航空安全计划（GASP）第一版第二版和于 2013 年 5 月 29 日批准了全球空中航行计划（GANP）第四版第五版；

大会：

1. 核准全球航空安全计划（GASP）第一版第二版和全球空中航行计划（GANP）第四版第五版分别作为安全和空中航行的全球战略方向；

2. 决定国际民航组织应当实施全球航空安全计划（GASP）和全球空中航行计划（GANP）并保持其常新，用以支持本组织的相关战略目标，同时确保必要的稳定性；

3. 决定应当与所有有关的利害关系方密切合作与协调来实施这些全球计划并保持其常新；

4. 决定这些全球计划应当提供一个框架，在此框架内将制定和实施地区、次地区和国家实施计划，从而确保旨在增强国际民用航空安全、能力和效率的努力得以的统一性和协调一致；

5. 敦促各成员国制定可持续的安全解决办法，以充分履行其安全监督和空中航行的责任，这可以通过资源共享、使用内部和/或外部资源，例如地区和次地区安全监督机构以及其他国家的专长，来做到这一点；

6. 敦促各成员国显示出采取补救行动所必要的政治意愿来处理包括普遍安全监督审计计划（USOAP）审计所查明的安全和空中航行缺陷在内的那些缺陷，并且通过采用全球航空安全计划和全球空中航行计划的目标和国际民航组织地区规划进程来做到这一点；

7. 敦促各成员国、业界和供资机构为协调的实施国际民航组织全球航空安全计划和全球空中航行计划提供必要的支持，避免重复努力；

8. 要求各国并请其他利害关系方合作，根据全球航空安全计划和全球空中航行计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；

9. 指示理事会向今后的大会常会提供关于全球航空安全计划和全球空中航行计划的实施和演变情况的报告；

109. 指示秘书长促进、提供和有效传播全球航空安全计划和全球空中航行计划；和

110. 宣布本决议取代国际民航组织关于安全和空中航行的全球计划的 A37-4 A38-2 号决议和国际民航组织关于可持续性的全球规划的 A37-12 号决议。

附录 A

全球航空安全计划（GASP）

重申本组织的首要目标仍然是提高国际民用航空系统的安全和相应地减少事故和相关的死亡数目；

认识到安全是国际民航组织、各成员国和所有其他利害关系方所共同分担的责任；

认识到通过各国与业界之间的伙伴关系能够带来的安全效益；

认识到高级别安全会议（2010 年）重申国际民航组织的安全框架有必要继续进行演变，以确保其在不断变化的管理、经济和技术环境中持续保持有效性和高效率；

注意到国际民用航空交通量的预期增长将会导致航空器事故数量的上升，除非降低事故率；

认识到有必要通过提供相关安全信息，保持公众对航空运输的信心；

认识到采取积极主动的做法建立一个战略来建立优先顺序、目标和指标来管理安全风险对于实现航空安全的进一步改善具有至高无上的重要意义；

认识到国际民航组织已经实施地区航空安全小组，同时顾及不同地区的需要，以业已存在的合作结构和形式为基础；

注意到通过把行动重点放在最需要的领域，使用全球航空安全计划之中的安全管理原则强化安全的意愿；和

注意到制定全球航空安全路线图，作为协助航空界通过所有利害关系方的有条理的共同参考框架，执行《全球航空安全计划》中提出的安全倡议的行动计划；和

注意到需要协助成员国实施安全管理原则并减轻查明的运行问题的风险；

大会：

1. 强调有必要通过在世界所有地区都减少航空运输运行中的事故和相关的死亡数目，尤其是在安全记录远远低于世界平均值的国家，从而持续增进航空安全；
2. 强调国际航空业界的资源有限，应该战略性地用来支持那些安全监督成熟程度无法令人接受~~—但具有政治意愿来改进安全监督职能的国家或地区；~~
3. 敦促成员国通过实施本文件所附的安全举措支持全球航空安全计划~~（GASP）~~的目标。
4. 敦促各成员国、地区安全监督组织（RSOOs）、地区航空安全小组（RASGs）和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，建立与全球航空安全计划的目标相一致的优先事项、目标和指标以期减少航空器事故数量和比率；
5. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，要保证在其领土飞行的每一个外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要情况下采取适当行动以维护安全；和
6. ~~敦促国际民航组织于 2014 年年底之前完成制定支持全球航空安全计划的路线图，协助减轻查明的运行问题风险。~~鼓励国际民航组织根据需要继续制定全球航空安全路线图。

附录 B

全球空中航行计划（GANP）

鉴于增强航空运行的安全、能力和效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A37-1538-12 号决议 — 具体与空中航行有关的国际民航组织持续政策和相关做法的综合声明；

认识到全球空中航行计划作为运行战略与环境保护整体措施组成部分的重要性；和

认识到许多国家和地区正在为本国空中航行的现代化制定新一代计划；

大会：

1. 指示理事会利用全球空中航行计划（GANP）中的指导，以便制定国际民航组织在空中航行领域的技术工作方案，并将其列为优先事项；
2. 敦促理事会为各国提供全球空中航行计划中宣布的标准化路线图，作为国际民航组织工作的一个基础；

3. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动，这些活动在顾及运行需要的情况下，根据全球统一的目标确定各项优先次序、目标和指标；

4. 呼吁各国考虑将全球空中航行计划指导原则作为高效运作的环保措施；

5. 呼吁各国、地区规划实施小组（PIRGs）和航空业界及时向国际民航组织提交并相互提供关于全球空中航行计划执行情况的信息，包括从实施其规定中吸取的经验教训；

6. 邀请地区规划和实施小组利用国际民航组织的标准工具或妥当的地区工具来监测并且与国际民航组织合作分析空中航行系统的实施状况；

7. 责成理事会在地区绩效显示板和年度全球空中航行计划中公布分析结果，起码包括提供关键的实施优先工作和使用航空环境保护委员会认可的方法估计取得的环境效益；和

8. 敦促正在为各自的空中航行现代化制定新一代计划的国家，要及时与国际民航组织协调和配合其计划，以确保全球兼容与协调一致。

—完—