



全球航空安全战略的民航局长会议

2006年3月20日至22日，蒙特利尔

主题1： 当今航空安全现状

题目1.3

国家和业界采取的举措

（由秘书处提交）

摘要

本文件讨论了目前采用的各种多国和地区航空安全举措，以及全球安全管理系统的发展，以便协调并指导安全政策和举措。

会议的行动在第5段。

1. 引言

1.1 在过去数年中，大量航空安全举措得到采用。这些举措都是由国家管理当局、国家集团、国际组织、其他组织，以及经营人所制定的，内容涉及民用航空的各个方面，包括飞行运行、空中交通管理、机场管理、通信和导航系统、航空情报系统和培训等，这里仅举数例。这就不可避免地导致了所做的努力及所制定的解决方法有重复之处。

2. 讨论

2.1 国家采取的全面而非常成功的一个举措范例就是美国商业航空安全小组（CAST）方案。它于1997年成立，涉及业界和管理者，目的是在世界范围内予以采取的情况下，到2007年将致命事故率降低80%。这一地区计划通过一项优先排序的安全强化方案，计划在2007年将死亡风险降低73%。在南美洲地区，泛美航空安全小组（PAAST）采用了CAST方案的各项特点，而最近非洲安全强化小组（ASET）和其他许多方面的举措也都采用了CAST方案的特点。

2.2 在欧洲，联合航空当局（JAA）正在主持一项JAA安全战略举措（JSSI）。JAA未来航空安全

小组（FAST）正在基于对业界的变化领域、尤其是与技术相关的变化领域的研究，来分析未来的风险。FAST举措拟定了改善安全的行动计划，其中某些计划目前得到欧洲航空安全机构（EASA）的实施。CAST和JSSI/FAST方案已经高度一体化，并且在全球航空安全领域发挥了主导作用。

2.3 由业界协助的、通过技术合作方案与国际民航组织携手合作的合作性国家努力，构成了运行安全及持续适航合作发展方案（COSCOP），现在这一方案已经扩展到九个地区或次地区组织。这些方案涉及在各国之间共享管理监督职能和能力，以使小组中所有国家都获得这些方面的完整能力。这些方案还涉及建立具有共同规章和检查职能的永久性地区安全监督组织（RSOOs）的目标。

2.4 美国还采用了国际航空安全审计（IASA），以涵盖那些其经营人意欲在美国进行运行的国家。欧洲联盟（EU）也追随美国的这一举措，实施了对外国航空器安全评估（SAFA）的方案。参加SAFA的国家民用航空当局在其网站上公布禁止进入其国家空域和目的地的经营人名单。最近，欧洲联盟提议对进入欧盟成员国空域和目的地运行的外国经营人资格问题采取共同标准，这些提议将会把程序编集成典，并将把出入限制扩展到全体欧盟成员国空域。

2.5 业界举措的一个范例就是国际航空运输协会（IATA）推出其运行和安全审计方案（IOSA），其最初着眼于申请国际航协成员资格的申请人，最终推广到属于国际航协成员的所有航空公司。成功进行这一审计则保障航空公司安全运行达到最低的可接受标准。主要制造商也对此做出了直接的投入。

2.6 其他的综合努力还包括制定和采用航线运行安全审计（LOSA）和飞行数据监测/分析（FOQA），这两者都意味着有必要详细分析并共享信息和运行解决办法。

2.7 一个非常成功的联合举措就是飞行安全基金会和国际民航组织防止有控飞行撞地（CFIT）方案。这一方案涉及拟定和采用宣传和培训材料，在世界范围内予以协调，并且由国际民航组织通过新的设备要求。

2.8 这一概述并非详尽无遗，但是它显示出在航空系统的所有领域都存在安全方案。本文件介绍的多国和地区举措是由国家一级在双边基础上展开的许多举措予以补充的。

3. 目前的发展情况

3.1 大家意识到，世界范围内安全举措的范围越来越广，这就证明有必要进行高度协调，以确保在世界范围内共享其益处并减少重复努力的现象。国际航协应国际民航组织的要求，引导了一组业界的利害关系方来制定全球航空安全路线图。在2005年5月举行的国际民航组织空中航行委员会与业界非正式磋商会议上，查明了有必要制定航空安全路线图。国际民航组织呼吁有此能力的业界伙伴携手合作来制定航空安全的共同路线图。路线图的首要目标就是为所有利害关系方，包括国家、管理者、航空公司经营人、机场、航空器制造商、驾驶员协会、安全组织和空中交通服务提供者在内，都提供一个共同的参考框架。这一路线图旨在应对近期、中期和长期安全情况，以协调并指导安全政策和举措。它还旨在以主动积极的方式，而不是用一直使用的反应系统来处理事故风险，其主要目的是确保连续一贯性，减少重复努力的现象并且改善结果的沟通情况。路线图第1部分已于2005年12月提交给国际民航组织。

3.2 另一项全球举措就是国际民航组织统一战略方案，其目的是向各国提供援助，以便在国际民航

组织普遍安全监督审计所发现的缺陷领域实施其纠正行动计划，并且推动地区合作和更大程度地共享有关安全的信息。（参见DGCA/06-WP/7号文件）。

4. 结论

4.1 令人感到鼓舞的是，世界范围内大量知识和经验都积极地用于改善安全。然而，由于缺乏优先排序，重复努力和沟通方面的缺陷，这些举措的充分潜力并不一定总是能够得到实现。有这样的风险，即在知识、程序和技术方面，在不同地点吸取的教训和找到的解决办法，不一定是以惠及大家的方式得到分享。协调努力和改善沟通是通过减少不一致现象和重复努力现象来实现最佳的航空安全益处的关键所在。需要广泛宣传和协调进一步的举措，以便在最大程度上利用其工作成果。为此目的，有必要通过一体化做法，来更紧密地协调各国和业界的利害关系方开展的安全举措。

5. 会议的行动

5.1 请会议：

- a) 鼓励各国及业界的利害关系方更紧密地协调其安全举措，以确保实现全球航空安全的最佳益处并减少重复努力的现象；和
- b) 注意到通过全球航空安全路线图在为安全举措制定一种一体化做法方面所取得的进展。