AN-Conf/11-WP/10
21/3/03

第 11 届航行会议

2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日，蒙特利尔

议题项目 2： 空中交通管理（ATM）的安全和保安
2.4 全球航空安全计划（GASP）

国际民航组织全球航空安全计划（GASP）的最新进展

（由秘书处提交）

摘要

航行委员会认识到降低世界范围事故率的必要性，因此于 1997 年建议设立国际民航组织全球航空安全计划（GASP）。1998 年召开的大会第 32 届会议和 2001 年召开的大会第 33 届会议分别批准了 GASP 的概念并通过了与此有关的决议。本文件介绍了 GASP 的最新进展。

会议的行动见第 7 段。

1. 引言

1.1 1997 年 6 月，航行委员会建议设立国际民航组织全球航空安全行动计划。那一年 11 月，民航局长会议批准了全球航空安全计划的概念。大会第 32 届会议通过了题为“全球航空安全计划（GASP）”的 A32-15 号决议，并敦促缔约国支持该计划的各个要素。

1.2 2001 年，大会第 33 届会议审议了关于 GASP 的进展报告。该报告详细阐述了 GASP 自 1997 年成立以来的进展情况，并概述了在 GASP 的范围内在安全方面取得的成绩。大会通过了题为“国际民航组织全球航空安全计划（GASP）”的 A33-16 号决议，并指示秘书处将 GASP 分发给各成员国并在国际民航组织的网站上宣传该计划。这两项行动都已得到实施。

2. 背景

2.1 国际民航组织的一个首要目标就是要促进国际空中航行安全。由于国际民航组织积极参与处理全球航空安全问题，因此它能够承担协调世界范围内正在开展的各项提倡安全的行动的作用。因此，国

际民航组织在 GASP 方面的作用就包括促进政府和企业界交流有关安全的信息，并致力于确保在世界范围内正在开展的各项安全计划是互补的，而不是相互竞争的，并确保这些计划能够以全面和系统的方式处理地区性和全球性航空安全问题。

2.2 除了上述国际民航组织所发挥的外部协调作用以外，GASP 还有助于将国际民航组织内部有关安全的活动的重点集中放在那些提倡安全的行动上，即无论其是正在规划之中还是正在实施的过程中，它们在减少世界范围的事故数量和事故率方面能够提供最佳安全效益。因此，GASP 的概念有助于国际民航组织内外的航空专业人士将注意力集中放在当前和未来的安全问题上。

2.3 为了使 GASP 更加广为人知和更易获取，已经通过 AN 6/37-02/11 号国家级信件将 GASP 文件分发给所有缔约国，并将该文件放在国际民航组织航行局的网站上。GASP 文件和大会 A33-16 号决议的副本附在本文件之后。

3. 全球航空安全计划的目标

3.1 国际民航组织全球航空安全计划的目标如下：

a) 减少事故数量和死亡数，无论空中交通量如何；和

b) 降低世界范围的事故率，尤其是在事故率居高不下的那些地区。

3.2 为了实现这一目标，GASP 着眼于确定那些可能产生最佳安全效益的任务和计划，它们能够在世界范围和在地区基础上降低事故数量和事故率。打算将 GASP 当作规划和跟踪工具，以便检查所取得的进展。

3.3 在各个不同的阵线，在若干不同的层次上都在作出努力，以改进世界范围内的航空安全。由此产生的有关安全的众多活动就需要超出任何单个组织所能提供的各种技能、资源和专长。GASP 并非要在现有有关安全的活动清单上增添内容，相反，它旨在利用专家们在其特有领域展开的活动的协同作用。换言之，GASP 旨在提供综合的全球航空安全战略。

4. 与现有计划和优先重点的联系

4.1 全球航空安全计划并非取代现有的国际民航组织有关安全的活动。相反，该计划是通过促进分配优先重点，并作为本组织有关安全活动的总体文件，对这些活动予以补充。

4.2 国际民航组织有关安全的任务载于本组织在航行领域的技术工作计划（TWP）之内。航行委员会对这些任务作出优先排序，以便协助秘书处执行工作计划。对任务的优先排序是根据国际民用航空公约、大会决议、国际民航组织战略行动计划、航委会的目标和预算考虑来决定的。在优先排序的过程中，将 GASP 的要素和任务纳入工作计划的优先重点之内，以确保本组织对航空安全的投入能够实现最佳的安全效益。

5. GASP 的成绩

5.1 近年来，GASP 内的国际民航组织有关安全的活动的重点集中放在那些在减少重大伤亡事故数量方面最具潜力的领域。这些活动领域包括：

a) 在 CFIT 和减少进近和着陆事故方面正在进行的工作，包括航空器设备、操作程序和培训等；

b) 机载避撞系统（ACAS）方面的新要求，主要强调正确的操作程序；

c) 引入关于 ATM 和机场运行的安全管理系统；

d) 将人的因素方面的考虑纳入国际民航组织的规定之中；

e) 继续更新国际民航组织的 SARPs、PANS 和指导材料；

f) 完成安全监督审计计划（SOAP）内对附件 1、6 和 8 的第一期审计；

g) 进行跑道安全/侵入方面的教育和宣传运动；和

h) 规定无线电话通信使用语言的最低水平要求。

6. 对 GASP 的审议

6.1 航空业一直是一个充满活力的行业，新的技术不断涌现，往往带来新的问题和安全方面的挑战。与此同时，许多已知的安全问题尚未得到适当处理，在某些情况下，已确认的安全措施尚未得到广泛实施。为了反映这些现实，就需要对 GASP 进行定期审议，以确保该计划的相关性。

6.2 为了有助于跟上航空业的发展，航委会定期与航空业的领导人士会晤。在这些会议上交流想法和信息有助于查明正在出现的安全问题和可能对此作出的回应。这些会议还为航空业提供机会来审议 GASP 并为其进一步的发展作出投入。

6.3 航委会每年都对 GASP 进行一次正式审议，并根据需要对其作出更新。GASP 的现行版本放在了国际民航组织网站上（www.icao.int/icao/en/anb）。向大会的常会提出了关于 GASP 进展情况的报告。

6.4 全球航空安全计划的现行版本载于本文件附录 A。附录 B 载有大会关于 GASP 的 A33-16 号决议。

7. 会议的行动

7.1 请会议注意并根据需要使用本文件所载的关于国际民航组织全球航空安全计划。

— — — — — — — — — —