



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

对修订全球航空安全计划的评价

(由秘鲁提交并获南美(SAM)地区各国
和拉丁美洲民航委员会(LACAC)二十二国²支持)

执行摘要

应考虑订立全球航空安全计划新的规划期限，制定2022年之前可实现的明确目标，确定全球航空安全计划的6年审查周期，消除目前的僵化，并顾及每个国家国家安全方案的实际成熟水平。

行动:请大会:

- a) 分析保持标准和措施有效实施率达到60%的参照里程碑的现实性;
- b) 将全球航空安全计划的修订期限延至至少6年，因为各国需要时间才能实现战略目标。中间第三年，国际民航组织可以征求意见，以便能每6年做出一次适当的修订;
- c) 在相关论坛推动这一新的愿景。

战略目标:	本工作文件涉及安全和空中航行能力和效率的战略目标。
财务影响:	不适用。
参考文件:	附件 1 — 人员执照颁发 附件 6 — 航空器的运行 附件 8 — 航空器适航性 附件 11 — 空中交通服务 附件 13 — 航空器事故和事故征候调查 附件 14 — 机场 Doc 10004号文件: 全球航空安全计划(2014-2016年版和2017-2019年版) 通过对附件19第1次修订的AN 8/3.1-16/16号国家级信件 ESC/25-NE/08 Rev.: 第二十五次地区航空安全小组 — 泛美执行指导委员会会议(RASG-PA ESC/25) http://www.icao.int/RO_NACC/Pages/meetings-2015-rasgpaesc25.aspx

¹ 西班牙文本由秘鲁提供。

² 由22个缔约国提交(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))。

1 引言

1.1 全球航空安全计划(GASP)作为确定高层政策的指导工具,如同全球空中航行计划(GANP)一样,经历了重大的变化,以引领和支持全球航空运输部门不断进步。

1.2 全球航空安全计划建议了应由国家和航空安全地区规划者处理的指标和优先。同时,为各国规定了通过运用标准化、合作、资源和安全信息交流等四个安全绩效促成要素,改善安全的共同规划框架。并提出战略和最佳做法的指导材料,协助各国和地区找到具体解决办法,达成全球目标和优先。

1.3 全球航空安全计划的目标最重要的一面,是所有国家在今后几年内实施有效的安全监督体系,充分实施国际民航组织的国家安全方案(SSP)框架。

1.4 虽然全球航空安全计划设定了全球的目标和优先,但需要纳入对于国家和业界都明确的、可实现的长期愿景,以便能够争取和激励不同的利害攸关方,为实现这一愿景在各自的组织内努力做出改进。这一鼓舞人心的愿景应能起到引领作用,帮助调动政治意愿和资源,以实现建议的目标。

1.5 关于附件 19 — 安全管理第 1 次修订的 AN 8/3.1-16/16 号国家级信件附篇 E,向各国建议 2019 年 11 月 7 日作为这次修订的适用日期。

2. 讨论

2.1 在制定新的全球航空安全计划时,可以考虑以下改进机会:

- a) 本地区完全同意,有效执行标准和建议措施水平低于60%的国家,应集中努力建立有效的安全监督体系,然后开始实施国家安全方案;
 - 但是,实施率在60%以上的国家,并不一定具备自2018年起接受91个协议问题审计的条件,因为本地区在实施国家安全方案和安全管理方面进展甚微;
 - 因此,进行审计时得到的结果不应妨碍其他协议问题项下的有效实施比率,而应分开记录,至少等到所有国家按相同的审计条件时为止。
- b) 目前,航安计划和航行计划具有类似的结构,这与其中所载的信息特点并不一定两相适应。因此,调整航安计划的结构将是有益的,以免限制其内容,妨碍它的有效性;和
- c) 制定一个能够适应航空与安全活动渐进发展的效率高、成效好的未来愿景。

2.2 构建愿景

2.2.1 第一步,应该界定我们希望通过该计划实现的对未来环境的愿景。然后,需要在这一愿景的基础上,分析当前的情况,进而制定实施这一未来愿景所需的战略。换言之,我们必须尽可能明确地构想,我们通过航安计划究竟想要实现什么,或要到达何方。这一点明确之后,接下来还要规划航安计划走向未来的行进路线和相应的里程碑。

2.2.2 这一愿景应该考虑到2022年时航空运输的运行环境。它可能会在一个极其先进的技术环境下运行：通过自主、持续和自动的云基信息流，促成飞行中与地面实体之间即时、安全的数据交换，是一个靠感应器发送和接受数据并能选择性地确定哪些信息对改进安全有用的环境。这个概念航行计划捕捉到了，但航安计划对此未做明确表述。

2.2.3 此外，这一愿景还应考虑到，安全管理体系可能变成多种能够根据多个实体共享的数据，自动处理数据，计算风险，并能生成实时危险警告和在需要时对系统进行干预的智能型信息系统。

2.2.4 这一点要成为可能，则各国必须陪护这一演进过程。只有成熟的国家安全方案才能保证信息持续和安全交换的适当条件，从而及时地进行数据处理。国家安全方案必须随着航安计划的进步而成熟，而且，等到根据云共享信息流的风险管理开始运行的时候，应该完全成熟。

2.3 全球航空安全计划的审查周期

2.3.1 根据本地区的经验，至少需要6年时间，才能推出和推进一个新的概念。例如，国家安全方案迄今未能实施，尽管附件6、11和14相关标准的适用日期是2006年11月23日；附件1、8和13的适用日期是2010年11月18日。在短短三年的期限内修订一个新概念、方案或新的规定，只会给各国造成困扰，阻碍进步，打乱进行中的实施周期。

2.3.2 鉴于民航体系对在2019年 — 2022年三年期审查航安计划的反应时间，可以设立一个工作组，妥当构想安全管理体系的未来，以便能够制定一个从终止日期倒行，并界定每一阶段需要达到的里程碑的路线图。国际民航组织可以召集有能力明辨这一未来的特点的航空专业人员、数据分析人员和其他专家，加以落实。

2.3.3 新的航安计划不应受航行计划的结构和内容限制。而是应该确定一些交集点，确保两计划能以协调的方式发展，而不是制约或是限制对方的具体要求和潜力。

2.3.4 这一进程应该配之以一个积极进取的全球宣传运动，以弘扬航安计划的目标，以及各国和各地区在后续履约方面发挥作用的重要性。

2.3.5 既然航安计划是作为一个指导和支持航空运输进步的高层政策文件制定的，它必须载有现实的期限和遵守指标。还必须与航行计划的规定、附件19和其他相关的实施规定，保持协调一致。

3. 结论

3.1 全球航空安全计划必须是一个激励人心的文件，它能够开创一个引领全球的进程，展现引人入胜的愿景，因而被视为各国和航空安全地区规划者可以加以考虑的里程碑和具体优先的现实全球参照系。它也必须与附件 19 协调一致。