



## 大会 — 第 41 届会议

### 技术委员会

#### 议程项目 30：航空安全和空中航行政策

##### 30.1 全球航空安全计划（GASP），以及地区和国家航空安全计划的实施

##### 在实施国家航空安全计划和国家安全方案以支持安全管理方面的挑战

（由孟加拉国提交）

#### 执行摘要

大会 A40-1 号决议敦促成员国利用现有的国际民航组织指导材料和工具，实施一个符合《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）的国家航空安全计划（NASP）。现在，各国务必承担起责任，在决定该国 NASP 的范围时，查明运行风险和其他新出现的问题。本文件强调了一些国家在实施 NASP 时遇到的挑战。

本文还介绍了一些国家在实施国家安全方案（SSP）时遇到的挑战。由于许多国家在实施完整奏效的国家安全方案方面的程度不同，因此运行安全风险和其他安全问题的识别成为一个严重的问题。

为了协助各国同时实施其 NASP 和 SSP，我们认为应该提供更多的技术指导和实施支助。

行动：请大会：

- a) 注意本工作文件中提供的信息；
- b) 鼓励各国继续使用现有的国际民航组织指导材料和工具来实施其国家航空安全计划；
- c) 请国际民航组织继续支助各国实施其 SSP，为 SSP 提供新的指导材料、工具和类似 NASP 的模板；和
- d) 鼓励国际民航组织进一步加强其安全强化举措（SEI），以支持各国根据《全球航空安全计划》和《地区航空安全计划》（RASP）制定和实施《国家航空安全计划》。

战略目标：	本工作文件涉及安全战略目标
财务影响：	无需额外资源
参考文件：	Doc 10140 号文件：《大会有效决议》（截至 2019 年 10 月 4 日） Doc 10131 号文件：《地区和国家航空安全计划制定手册》 Doc 9859 号文件：《安全管理手册》

## 1. 引言

1.1 安全是航空业的重中之重。《全球航空安全计划》（GASP, Doc 10004 号文件）规定了国际民航组织的安全战略，以支持航空安全的优先和持续改进。大会 A40-1 号决议敦促成员国实施与《全球航空安全计划》一致的国家航空安全计划（NASP）。孟加拉国致力于加强航空安全并为支助活动提供资源。

1.2 NASP 彰显各国不断提高航空安全管理能力的决心，以减少航空运行风险。NASP 的制定应符合《全球航空安全计划》的总体目标、具体目标和举措，并与《全球航空安全计划》和《亚太地区航空安全计划》（AP-RASP）保持一致。AP-RASP 呼吁各国在 2022 年前实施其 NASP。

1.3 NASP 补充了国家安全方案（SSP）和国家空中航行计划（NANP），以支持达到可接受的安全性能水平。通过 NASP 和 SSP，航空利害攸关方申明他们致力于不断改善航空安全，为活动提供足够的资源，并在全球、地区和国家一级加强协作。

1.4 国家安全方案（SSP）的主要目标是确保一个国家建立了所需的最低监管要求，并确保一个国家的各监管机构在安全风险职责方面协调一致，符合附件 19 —《安全管理》和《安全管理手册》（Doc 9859 号文件）中的规定。这将有助于解决在建立可持续和有效 SSP 方面的主要挑战。

## 2. 讨论

2.1 国家安全方案（SSP）是一套旨在提高安全性的综合法规和活动，用于主动识别和减缓安全风险，并监测安全绩效。有效的 SSP 实施是一个渐进的过程，完全成熟需要时间。有效的 SSP 实施涉及到与利害攸关方密切协作，目的是实现安全目标，即安全绩效达到可接受的水平。各国承诺按照《2018 年北京（APAC 部长级）宣言》，在 2025 年前实施有效的国家安全方案。

2.2 在最近进行的 2021 年 ICAO 亚太（APAC）网络研讨会上收到的反馈表明，亚太地区的国家需要在 2022 年底前开始实施强有力和成熟的 SSP 并在其行业中实施安全管理系统（SMS）。这项艰巨的任务只在该地区的一些国家开始执行，所以完成这项任务显然是一项艰巨的挑战。因此，各国在实现这一目标时，需要国际民航组织和包括有经验的国家及其行业在内的其他利害攸关方给予持续支持和指导。

2.3 NASP 是一份总体规划文件，包含一个国家在一定时期内（通常为三年）航空安全管理的战略方向，目的是通过实施国家航空安全战略，不断减少死亡和死亡风险。

2.4 一些国家已经制定了国家航空安全计划，并在包括孟加拉国在内的国际民航组织 NASP 在线社区共享。这有助于参与制定和实施 NASP 的地区实体和其他利害攸关方获取资源、交流信息并获得航空界专家的反馈。

2.5 我们成员国充分认可国际民航组织为各国制定 NASP 提供的出色支助。一些国家正计划征求国际民航组织秘书处的意见，以便最后确定 NASP 草案。通过 NASP 讲习班收到的反馈表明，一些国家赞赏《地区和国家航空安全计划制定手册》（Doc 10131 号文件）中的 NASP 模板，因为它为制定本国计划提供了明确的指导。

2.6 国际民航组织举办的 NASP 讲习班表明，由于缺乏安全数据和分析能力，各国在查明国家组织性挑战、运行安全风险和新出现的问题方面存在困难。对于尚未完全实施 SSP 的国家来说尤其如此，因为它们可能缺乏安全风险管理和安全保障流程来提供 NASP 所需的信息，并监测支持国家安全总体目标和具体目标的相关活动的有效性。

2.7 对于一些国家来说，如果具备一个完全奏效的国家安全方案，那么制定 NASP 就变得容易了。因为他们有可用安全数据和分析能力。但在 APAC 地区的大多数国家，这是主要的挑战。在这方面，国家在确定危害及其相关后果、评估这些后果的风险以及将风险降低到可接受的水平方面发挥着重要作用。

2.8 数据驱动的决策有赖于所有国家迅速准确地共享信息，以确保做出知情决策，这突出表明需要指定一个联络点、一个集中报告系统和一个高效沟通战略。在这方面，国际民航组织通过其举措和工具支助成员国，如综合安全趋势分析和报告系统（iSTARS）、国际民航组织年度安全报告等。然而，应进一步改进这些举措，以更好地支持以数据驱动的方式制定国家航空安全计划，并使缺乏数据的国家能够发现问题和实施安全强化举措。

### 3. 结论

3.1 国际民航组织制定了技术指南和工具、模板，并提供培训或讲习班，以支持各国制定和实施国家航空安全计划（NASP），它作为一份战略文件，提出了在国家一级改善航空安全绩效的方向和路线图。

3.2 我们认为，为了减轻制定和实施 NASP 的挑战，必须在规划的每个阶段与所有相关的国家利害关系方密切协调，包括航空器和机场运营人，就每个国家希望实现的成果达成共识。各级所有相关利害关系方之间更大程度的合作以及有效和及时的沟通，可以改善决策，并有助于加强国家一级的航空安全。

3.3 地区一级的安全管理需要协调统一各国通用的安全绩效目标和指标。在国家一级，也需要协调统一安全管理系统验收的标准和要求。

3.4 各国需要国际民航组织的持续支助和指导，以在 2025 年前实施有效的国家安全方案。在这方面，期望提供更多的技术指导 and 工具以及一个类似 NASP 的标准化模板，以支持各国制定和实施其国家安全方案。