



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**
30.2 与全球空中航行计划（GANP）相关的最新发展情况

安全与空中航行合作的力量

（由乌拉圭提交，由圭亚那和拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国联署²）

执行摘要

本工作文件阐述南美洲（SAM）地区对地区航空安全小组需要采取协调行动以解决与全球空中航行计划（GANP）和全球航空安全计划（GASP）有关的各种跨部门问题所表示的关切，并提出整合这两个领域工作组的切实方法。

行动：请大会：

- a) 鼓励全球空中航行计划工作组和全球航空安全计划工作组为国际民航组织的这两项全球计划制定共同指标；
- b) 鼓励地区小组就跨领域的全球空中航行计划和全球航空安全计划问题开展合作；和
- c) 鼓励地区小组举办有关国际民航组织三个全球计划的互动式提高认识研讨会。

战略目标：	本工作文件涉及安全及空中航行能力和效率的战略目标。
财务影响：	各国：通过建立安全和空中航行领域之间的共同合作安排，可以避免重复工作。 国际民航组织：如果地区小组同意跨领域问题的共同议程，就可以避免就同一议题举办多场研讨会。 国际民航组织和各国：通过为安全和空中航行的跨领域问题建立共同指标，不同工作小组将可分享衡量取得的进展的自动指标。
参考文件：	Doc 10140 号文件 - 《大会有效决议》（截至 2019 年 10 月 4 日） 第 A40-1 号决议 - 国际民航组织关于安全和空中航行的全球规划 第 A40-5 号决议 - 地区实施支助机制 第 A40-6 号决议 - 通过地区合作与援助来解决安全缺陷，确定优先事项和制定可衡量的指标

¹ 西班牙文本由乌拉圭提供。

² 阿根廷、阿鲁巴（荷兰王国）、伯利兹、多民族玻利维亚国、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、秘鲁、巴拉圭、乌拉圭、委内瑞拉

1. 引言

1.1 国际民用航空组织制定了包括安全、能力和效率在内的战略目标。提高和加强民用航空的安全、能力和效率的最确定方法是通过所有利害攸关方之间的合作、协作和协调的伙伴关系。

1.2 第三版《全球航空安全计划》和第六版《全球空中航行计划》分别是促进安全和空中航行全球战略指导的选择，通过展示合作会使一切变得更快、更可靠和更符合成本效益，力求与所有利害攸关方保持密切合作与协调。

2. 分析

2.1 全球航空安全计划和全球空中航行计划这两项全球计划作为制定和实施地区、次地区和国家计划的框架，成员国、行业和金融机构可据此为全球航空安全计划和全球空中航行计划的协调实施提供必要的支持并避免工作的重复。然而，我们相信，我们可以通过优化两个计划之间的沟通和协调来改善它们之间的关系。

2.2 全球航空安全计划（GASP）的总体目的是在地区航空安全小组（RASG）协调的地区活动的支持下，协调制定地区和国家安全规划。全球航空安全计划旨在协助各国和各地区制定各自的安全政策和计划及其实施。

2.3 成员国必须制定可持续的解决方案，以充分行使其安全监督和提供空中航行服务的责任，这可以通过共享内部和/或外部资源（例如，地区和次地区组织的资源以及其他国家的专业知识）来实现。这种协调的一个例子是南美地区（SAM）各国实施的基于性能的导航和目视飞行规则（PBN VFR）程序，旨在将不稳定进近和硬着陆减少 100%，从而获得附带好处，例如减少因恶劣天气导致的航班取消、减少燃料消耗和二氧化碳排放等各种好处。

2.4 努力加强整个航空安全，特别是加强空中航行安全，这对于采取积极主动的方法至关重要，在这种方法中，应制定一项战略，以确定和共享优先事项、目标和指标，以管理空中航行的安全风险。

2.5 应在地区和国家层面作出努力，共同使用共享投入、关键绩效领域、指标、目标和目的，并根据需要采取纠正行动，以解决安全和空中航行缺陷，包括通过国际民航组织全球航空安全计划、全球空中航行计划和地区规划过程，在普遍安全监督审计计划（USOAP）的审计中所查明的空中航行缺陷。

3. 拟议措施

3.1 考虑到有必要协助各国实施安全管理原则并减轻从查明的空中航行运行问题产生的风险，并认识到许多国家和地区正在制定新的空中航行计划以提升其自身的空中航行，认为应致力于一个将空中航行安全作为一个跨领域问题来概述的单一项目。

3.2 国际民航组织考虑到各个地区的需求并以现有合作结构和形式为基础，利用《全球航空安全计划》规定的安全管理原则，设立了地区航空安全小组，以便通过集中最需要的行动来加强安全，并以国际空中航行作为主要重点；

3.3 还制定了一份作为行动计划的全球航空安全路线图，通过为所有相关利害关系方建立一个空中航行应得到强调的结构化共同框架，协助航空界实施《全球航空安全计划》设定的安全举措。

3.4 拟议的措施是采用两个计划的共享绩效指标，载明为纠正空中航行中已确定的安全问题和缺陷的百分比。在所有航空安全合作伙伴中，并在成员国援助综合方案框架内，为创建一个共享的指标并制定可衡量的目标，这将对能够评估已查明的空中航行缺陷的纠正率做出重大贡献。

3.5 由于敦促各国充分发挥作用，确保国家空中航行提供者完全遵守标准和建议措施（SARPs），并在必要时采取适当行动以确保安全，我们认为有必要开展全球航空安全计划与全球空中航行计划之间的关系的调查，同时着眼于提高国际民用航空安全、能力和效率的努力的一致、统一和协调。

3.6 调查报告已分发给所有参加 SAMIG/27 空中航行计划实施会议的国家。这一初步做法表明，没有很多国家推动促进安全和空中航行的共同努力。然而，为了从这两个部门获得更具代表性的结果，我们应该将其在与安全相关的会议上散发，以便能够从两个角度评估这项结果。

3.7 国际民航组织在三个全球计划中提到了这些计划之间的相互作用。在全球空中航行计划（GANP）中，可以看出安全和安保这两个关键绩效领域（KPA）与全球航空安全计划（GASP）和全球航空安保计划（GASeP）直接相关联。然而，在地区，全球空中航行计划和全球航空安全计划之间的互动仍处于初期阶段，主要由加勒比/南美地区规划和实施小组（GREPECAS）和泛美地区航空安全小组（RASG-PA）举行背靠背的会议来推动。

3.8 国际民航组织的信息是，全球航空安全计划补充了全球空中航行计划，而且还通过国家安全方案（SSP）和安全管理系统（SMS）为各国和服务提供者提供实施安全管理方法的必要工具。然而，这应该转化为地区小组和各国工作组的共同努力，这可能会产生共同指标，从而有可能对空中航行过程中的安全实施情况进行客观评估。

3.9 这些互动和这两个领域的联合工作将改善空中航行系统的安全和安保，并满足这些全球计划中提出的绩效期望。

4. 地区实施支助机制

4.1 国际民航组织坚定不移地努力通过成员国和其他利害关系方之间的合作实现民用航空的安全和有序发展，并坚信提高全世界民用航空安全、能力和效率的最佳手段是通过所有利害关系方在伙伴关系中进行合作、协作和协调的地区方法。

4.2 应注意地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全小组（RASGs）的联合和协调工作，以进一步支持全球空中航行计划和全球航空安全计划的实施和更新。

4.3 作为进行有效安全监督的一部分，交换空中航行安全信息倡议可以提供一种基于协议的机制，通过该机制可以交换机密信息并可有利地使用两个不可分割的领域的利益。

5. 结论

5.1 认识到尽管在全球空中航行计划和全球航空安全计划建立的新进程之间制定基于结果的管理框架方面已取得重大进展，但应要求大会努力保持和加强两个计划之间的联系以追求实实在在的结果。

5.2 全球空中航行计划（GANP）的各项新发展面向安全关键绩效领域（KPA）的指标。大会应敦促全球空中航行计划工作组和全球航空安全计划工作组合并其绩效指标，以促进联合工作。

5.3 考虑到国际民航组织的信息，即两个全球计划密切相关，大会应鼓励地区和地区间小组推动举办有关国际民航组织全球计划之间互动的地区研讨会。

—完—