



大会 — 第40届会议

执行委员会

议程项目13：审计计划 — 持续监测做法

普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法 (USOAP-CMA)  
框架内的南美洲地区安全绩效

(由秘鲁提交，由国际民航组织南美洲成员国  
及拉丁美洲民航委员会成员国联署)<sup>2</sup>

执行摘要

2020-2022年版《全球航空安全计划》介绍了为提高安全性而采取的三年期主要举措。《全球航空安全计划》为成员国、地区和行业开展合作与协作帮助成员国处理安全运营和风险问题提供了框架。

因此，南美洲地区对其《安全计划》进行了更新，概述了迄今所取得的进展，设立了目的、目标、指标和评价标准，以便继续不断提高安全性的进程，同时协调和整合各个成员国和行业层级，确保《不让任何国家掉队》的举措得以实施。

行动：请大会：

- a) 注意到此文件中的信息；
- b) 继续支持地区办事处必须积极参加的此类地区举措；和
- c) 评估衡量有效实施的其他手段，成员国一旦实施其行动方案，其结果可以更加及时地得到更新。

战略目标：	本工作文件涉及安全战略目标。
财务影响：	不适用。
参考文件：	<ul style="list-style-type: none"><li>• 《南美洲地区安全计划 (SAMSP)》</li><li>• 2020-2022年版《全球航空安全计划 (GASP)》</li></ul>

<sup>1</sup> 西班牙语版本由秘鲁提供。

<sup>2</sup> 伯利兹、玻利维亚、巴西、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、乌拉圭和委内瑞拉。

## 1. 引言

1.1 南美洲民航局在 2013 年 12 月 4 日至 6 日于哥伦比亚波哥大举行的第十三次会议 (RAAC/13) 上宣布, 其承诺到 2016 年在如下安全领域重点实现的指标有: 安全监督、事故、偏离跑道事故、机场合格审定和《国家安全方案(SSP)》实施。

1.2 波哥大宣言到期后, 南美洲地区设立了新的目标、目的和指标, 国际民航组织南美洲地区办事处代表南美洲地区成员国和相关国际组织于 2019 年 5 月出版了最新版本的《南美洲地区安全计划 (SAMSP) 》, 该计划于 2018 年 12 月 6 日至 7 日在秘鲁利马举行的民航局第十六次会议上获得批准。

1.3 《南美洲地区安全计划 (SAMSP) 》的目标是根据 2020-2022 年版《全球航空安全计划 (GASP) 》的目标而设立的。

1.4 该《计划》在考虑实施安全管理时基于三个主要优先事项: 根据国际民航组织普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法 (USOSP-CMA) 改善有效实施 (EI) 和安全监督指数 (SOI); 实施《国家安全方案(SSP)》; 以及降低南美洲地区已确定的高风险类别的事故率。

## 2. 有效实施

### 2.1 普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法 (USOSP-CMA) 下的南美洲地区结果

2.1.1 普遍安全监督审计计划 — 持续监测做法 (USOSP-CMA) 活动的结果表明, 在 2011 年 11 月至 2019 年 5 月期间, 南美洲地区当前的平均有效实施 (EI) 率为 80.60%, 反映出平均有效实施率七年间提高了 14.34%, 即年平均提高了 2.04%; 此有效实施增幅高于世界其他地区。

### 2.2 2009 年至 2018 年期间南美洲地区涉及定期商业航空运输运营的 5,700 公斤以上航空器的事故分析

2.2.1 自 2009 年以来, 南美洲地区涉及定期商业航空运输运营的 5,700 公斤以上航空器的事故率从每 100 万次起飞的 11.07 起逐渐下降到 1.65 起, 2017 年的平均事故率更是远远低于 2.42 起的世界平均事故率。虽然 2018 年的事故率从 2017 年的 1.64 上升到 3.17, 高于 1.75 的世界事故率, 但是, 这几年从 11.07 下降到 3.17 意味着平均事故率降幅达 71.4%。

### 2.3 2007 年至 2018 年期间南美洲地区涉及定期航空运输运营的 5,700 公斤以上航空器的偏离跑道事故分析

2.3.1 偏离跑道事故率显示从 2009 年的 2.74 起显著下降到 2015 年的 0.51 起。尽管 2016 年、2017 年和 2018 年又上升到 1.05 起, 但这一比率保持稳定, 因此, 这几年, 从 2.74 起下降到 1.05 起意味着偏离跑道平均事故率降幅达 61.6%。

### 2.4 《国家安全方案》的实施

2.4.1 南美洲办事处为南美洲成员国制定了《国家安全方案》实施试点项目。大多数成员国已接近试点项目第二阶段的尾声并着手启动第三阶段的一些工作。到2019年12月，至少有三个成员国有望制定可持续的《国家安全方案》。

## 2.5 南美洲地区新的三年期安全目标

2.5.1 根据国际民航组织的目标，南美洲安全方案的目标是：加强成员国的安全监督能力；有效实施《国家安全方案》；持续降低安全风险；降低所有航空领域的事故率；提高地区协作；推广行业计划的使用；确保提供适当的空中航行服务与机场基础设施，支持安全运营。

## 2.6 改进有效实施(EI)和安全监督指数(SOI)以及《国家安全方案》实施的绩效指标

2.6.1 为实现南美洲地区战略目标，南美洲地区成员国将在其各自的安全方案中考虑下方表格所列的有效实施(EI)和安全监督指数(SOI)指标。按成员国集团和当前及2022年有效实施(EI)水平的分类指标如下：

集团	成员国的有效实施(EI)	2020	2022
集团 1	不到65%	EI=70% SOI 改进	EI=75%. SOI >1
集团 2	介于65 和74.99%之间	EI=75% SOI 改进	EI=80%. SOI >1
集团 3	介于75 和79.99%之间	EI=80% SOI 改进	EI=85%. SOI >1
集团 4	高于80%	EI=85% SOI 改进	EI=90%. SOI >1

2.6.2 在此方面，国际民航组织一旦得知行动方案业已实施，就必须在最短的可行时间内，实施其他机制来衡量有效实施(EI)的效果，确保对有效实施数据进行实时调整。

## 2.7 《国家安全方案》实施指标

2.7.1 为所有成员国平等设立了2022年和2025年《国家安全方案》实施指标，其中2022年的可持续《国家安全方案》指标为100%，2025年的有效《国家安全方案》指标为100%。

## 2.8 与事故率降低和告警级别相关的绩效指标

2.8.1 为管理事故率的降低，南美洲地区针对涉及定期商业航空运输5,700公斤以上航空器的事故和偏离跑道(RE)事故，按照前五年移动平均率获取的数值，设定每度降低10%的指标。

2.8.2 针对除商业航空运输以外的所有航空领域5,700公斤左右的航空器和3,175公斤左右的直升机的事故，各成员国将根据其安全监督能力设定年度降低率(指标)。

2.8.3 新监控期(当前年份)的告警级别将基于上一期(前五年)的绩效，平均和标准偏差值将从后者推导出来。告警级别将在安全指标图表中以如下三条告警线所示：平均+1标准差平均+2个标准差和平均+3个标准差。

2.8.4 出于指标控制和监督之目的，如果1个点高于三级告警；连续2个点高于二级告警；和连续3个点高度一级告警，则各成员国将采取具体行动。

## 2.9 与加强地区合作，推广使用行业计划并确保提供基本设施目标相关的指标

### 2.9.1 加强地区合作

在地区层面加强成员国合作	到2020年，在改进有效实施和安全监督指数以及实施《国家安全方案》过程中存在困难的成员国将向南美洲办事处和地区安
	到2022年，所有成员国都将向国际民航组织、泛美一地区航空安全组、地区安全监督合作系统以及地区合作机制提供安全风险信息，包括各自《国家安全方案》中的安全绩效指标。
推广行业计划的使用	到2020年，所有服务提供商将在其安全管理体系中使用全球统一的安全绩效指标。
	到2022年，提高参加国际民航组织认可的相关行业评估计划的服务提供商的数量。
确保提供适当的空中航行服务和机场基础设施，以支持安全运营。	到2022年，所有成员国实施基本的空中航行和机场基础设施。

## 3. 结论

南美洲地区对其《安全方案》进行了更新，《安全方案》概述了迄今所取得的进展，设立了目的、目标、指标和评价标准，以便继续不断改进安全，同时协调和整合各个成员国和行业层级，确保《不让任何国家掉队》的举措得以实施。