



大会第 37 届会议

技术委员会关于议程项目 26 和 28 的报告

(由技术委员会主席提交)

所附关于议程项目26和28的报告已经技术委员会批准。建议全体会议通过28/1号决议。

注：去掉封面页后，将本文件插入报告夹的适当位置。

议程项目 26：安全管理和安全资料

26.1 委员会审查了理事会提交的 A37-WP/69，其中包含一份关于国际民航组织的积极主动安全管理做法演变情况的报告。工作文件概述了国际民航组织的安全分析战略，包括最终整合未来通过实施国家安全方案（SSP）和安全管理体系（SMS）而获得的运行资料。

26.2 委员会在审查 A37-WP/69 号文件中提供的信息之后，核准国际民航组织的安全管理做法，并核准未来将安全情报用于支持实现全球航空安全计划（GASP）所载安全目标的打算。

26.3 委员会审查了印度尼西亚提交的 A37-WP/173 号文件，其中支持编制通用安全衡量标准、分析方法和可互用数据库系统，用于支持安全效益测量和确保各国有效分享安全信息。该文件还建议各国采用普遍安全监督审计计划（USOAP）协议来进行内部审计，以保证遵守国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）。

26.4 委员会审查了大韩民国提交的 A37-WP/223 号文件，其中要求国际民航组织在支持国家安全方案（SSP）和安全管理体系（SMS）的实施方面发挥领导作用，包括要求国际民航组织对各国进行调查，确定与实施相关的工作量。该文件还认识到有必要对安全衡量标准和分析方法进行协调统一以促进畅通无阻的安全信息交流，并认识到有必要确定如何才能传播此类信息时防止不正当使用此类信息。该文件还要求国际民航组织支持大韩民国将于 2011 年举办的国家安全方案（SSP）/安全管理体系（SMS）研讨会。

26.5 委员会审查了加拿大和美国提交的 A37-WP/155 号文件，其中要求在安全管理体系（SMS）的实施、验收、业绩测量和监督方面采用统一方法和流程。该文件建议，要求安全管理国际合作组（SMICG）对安全管理体系（SMS）对等性进行研究，并就如何保持实施的统一性提出建议。

26.6 委员会审查了委内瑞拉提交的 A37-WP/141、A37-WP/142、A37-WP/144 和 A37-WP/145 号文件。这些文件要求国际民航组织为安全管理体系（SMS）的实施提供支持，并进一步制定安全管理方面的人的因素原则。这些文件还认识到有必要使高级管理人员了解到各自在支持安全管理体系（SMS）的实施方面所担负的职责，并在各国和航空机构内进行能力建设，以支持安全风险管理活动，尤其是对有关安全的低严重性后果事件进行调查的能力。

26.7 委员会审查了阿拉伯民用航空委员会（ACAC）提交的 A37-WP/149 号文件，其中支持为《芝加哥公约》制定一个新附件，专门涉及安全管理和为此目的设立适当工作组的事宜。

26.8 委员会审查了民用空中航行服务组织（CANSO）提交的 A37-WP/295 和 A37-WP/296 号文件。A37-WP/295 号工作文件要求规定必要的全球安全衡量标准以支持用协调一致方式进行安全分析，并列举了民用空中航行服务组织（CANSO）在制定先导和后置安全指标方面所进行的工作。A37-WP/296 号工作文件列举了民用空中航行服务组织（CANSO）的安全管理体系（SMS）优秀标准，并论述了其在支持各国和服务提供者实施国家安全方案（SSP）和安全管理体系（SMS）方面所发挥的协助作用。

26.9 委员会审查了国家间航空委员会提交的 A37-WP/113 号文件，其中要求编制关于安全管理体系（SMS）术语和定义、风险预报技术及计算机系统的国际标准，以支持积极主动的安全分析工作。

26.10 讨论中强调指出，实施安全管理是一项艰巨任务，有效的实施离不开培训和更广泛的支持。此外还认为，编制新安全管理附件（在议程项目 25：2010 年高级别安全会议的后续行动范围内讨论）极为必要。一些国家表示，必须确保及时编制新附件，同时要纳入高级别安全会议的建议，最新安全管理的进展情况，以及各国的实施需要。委员会同意，编制新附件一开始就应该与各国和各国际组织密切合作，而且新附件应该设想是否可能成立地区安全监督组织（RSOOs）和地区安全计划。因此，委员会同意，请国际民航组织理事会做出必要安排。

26.11 下列各方提交了信息文件：澳大利亚（A37-WP/289 号文件）；印度（A37-WP/105 和 A37-WP/106 号文件）；美国（A37-WP/225 和 A37-WP/227 号文件）；委内瑞拉（A37-WP/146 号文件）；非洲和马达加斯加航空安全局（A37-WP/309）；以及国家间航空委员会（A37-WP/112）。

议程项目 28：国际民航组织全球航空安全计划（GASP）和地区航空安全组（RASGs）

28.1 委员会审查了理事会提交的 A37-WP/70 号文件，其中包含关于国际民航组织全球航空安全计划（GASP）的实施和计划演变情况的报告，其中包括一项决议草案，指示秘书长有效地传达全球航空安全计划（GASP）、相关的全球航空安全路线图（GASR）和全球空中航行计划（GANP）。该决议草案还敦促各国支持国家安全方案（SSP）的实施，并在其他方面支持相关的活动。上述工作文件还概述了地区航空安全组（RASGs）的建立，包括它们在支持各地区实现全球航空安全计划（GASP）目标方面的作用。

28.2 委员会审查了比利时代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议其他成员国以及欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交的 A37-WP/81 号文件。该文件提出对国际民航组织安全优先事项的看法，尤其涉及地区安全监督组织（RSOs）在支持各国履行安全监督责任方面的作用。

28.3 比利时代表欧洲联盟及其成员国、欧洲民用航空会议以及欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）提交了一份信息文件（A37-WP/198）。

28.4 在随后的讨论中，委员会同意全球航空安全计划（GASP）的演变战略和对决议草案的修改，并要求国际民航组织理事会制定一项计划，以排定各项战略安全方案的优先次序并在资金允许的范围内支持其实施。

28.5 一个代表团强调，应该制订关于国家间传送技术数据的行为守则，但国际民航组织更迫切需向公众提供关于航空运输安全的容易取得和了解的信息。该代表团表示，支持 WP/81 中关于透明度的决议草案。

28.6 根据讨论结果，委员会提交以下决议，请全体会议通过：

第 28/1 号决议：国际民航组织关于安全和可持续性的全球规划

鉴于国际民航组织致力于通过各缔约国和其他利害攸关方之间的合作，来实现民用航空安全和有序发展的目标；

鉴于为实现这一目标，本组织尤其在安全和效率领域制定了战略目标；

认识到一个全球框架对于支持国际民航组织战略目标的重要性；

认识到基于该全球框架的地区和国家计划和举措对于有效实施的重要性；和

认识到通过在国际民航组织领导之下，与所有利害攸关方的伙伴关系，采取合作性、协作性和协调的做法，才能最好地实现在改进全球民用航空安全和效率方面的进一步的进展；

大会：

1. 决定国际民航组织应当实施全球航空安全计划（全球航空安全计划（GASP））和全球空中航行计划（GANP）并保持其常新，用以支持本组织的相关战略目标；
2. 决定应当与所有有关的利害攸关方密切合作与协调来实施这些全球计划并保持其常新；
3. 决定这些全球计划应当提供一个框架，在此框架内将制定和实施地区、次地区和国家实施计划，从而确保旨在增强国际民用航空安全和效率的努力得以协调一致；
4. 要求各国并请其他利害攸关方合作，根据全球计划框架制定并实施地区、次地区和国家计划；
5. 指示理事会向今后的大会常会提供关于全球计划的实施和演变情况的报告；
6. 指示秘书长宣扬、提供和有效传播全球空中航行计划、全球航空安全计划及其相关的全球航空安全路线图（GASR）全球计划；和
7. 宣布本大会决议取代关于国际民航组织全球航空安全计划（全球航空安全计划（GASP））的大会 A36-7 号决议。

附录 A

全球航空安全计划

重申本组织的首要目标仍然是提高国际民用航空系统的安全和相应地减少事故和相关的死亡数目；

认识到安全是国际民航组织、各缔约国和所有其他利害攸关方所共同分担的责任；

认识到通过各国与业界之间的伙伴关系能够带来的安全益处，其中包括商业航空安全小组（CAST）、欧洲战略安全举措（ESSI）、泛美地区航空安全组（RASG-PA）和非洲与印度洋岛屿安全强化小组（ASET）等；

认识到高级别安全会议（2010 年）重申国际民航组织的安全框架有必要继续进行演变，以确保其在不断变化的管理、经济和技术环境中持续保持有效性和高效率；

注意到国际民用航空交通量的预期增长将会导致航空器事故数量的上升，除非降低事故率；

意识到有必要通过传播安全信息，保持公众对航空运输的信心；

认识到采取积极主动的做法来查明并管理安全风险对于实现航空安全的进一步改善具有至高无上的重要意义；

认识到国际民航组织应该实施地区航空安全小组，同时顾及不同地区的需要，以业已存在的合作结构和形式为基础；

满意地注意到全球航空安全路线图是由业界关键伙伴作为业界安全战略小组（ISSG）与国际民航组织一起制定的，它构成了全球航空安全计划（全球航空安全计划（GASP））的基础；

注意到通过把行动重点放在最需要的领域，将全球航空安全计划作为一项强化安全的工具持续使用的意愿；和

注意到国际民航组织为解决与安全有关缺陷而制定的统一战略；

大会：

1. 强调有必要通过在世界所有地区都减少航空运输运行中的事故和相关的死亡数目，尤其是在安全记录远远低于世界平均值的国家，从而持续增进航空安全；

2. 强调国际航空业界的资源有限，应该首先用来支持那些安全绩效无法令人接受、但具有政治意愿来改进安全监督职能的国家或地区；

3. 敦促缔约国通过下列方式支持全球航空安全计划的目标：

- a) 实施国家安全方案（SSP）；
- b) 在整个航空业内迅速实施安全管理体系，以补充现行的管理框架；
- c) 在各国和有关航空利害攸关方之间共享运行安全情报；
- d) 确保旅行公众获得易于理解的与安全有关的信息，以便做出知情决定；
- e) 创造这样一种环境，鼓励和促进报告和分享信息并在报告缺陷之后及时采取补救行动；和
- f) 根据要求向国际民航组织报告事故和事故征候数据；

4. 敦促各缔约国、地区安全监督组织和有关国际组织与所有利害攸关方共同努力，实施全球航空安全计划的目标和全球航空安全路线图的方法论目标，并且实施其方法论，以减少航空器事故数量和比率；

5. 敦促各缔约国显示出采取补救行动所必要的政治意愿来处理包括普遍安全监督审计计划（USOAP）审计所查明的缺陷在内的那些缺陷，并且通过采用全球航空安全计划的目标和国际民航组织地区规划进程来做到这一点；

6. 敦促各国完全遵照适用的标准和建议措施（SARPs），对其运营人实施全面的安全监督，要保证在其领土飞行的外国运营人受到其各自国家的适当监督，并在必要情况下采取适当行动以维护安全；

7. 敦促各国制定可持续的安全解决办法，以充分履行其安全监督责任。可以通过资源共享、使用内部和/或外部资源，例如地区和次地区安全监督机构以及其他国家的专长，来做到这一点；

8. 敦促各缔约国、业界和供资机构为协调的实施国际民航组织全球航空安全计划提供必要的支持，避免重复努力。

—完—