

国家航空安全计划模板

第 1 部分 引言

1.1 国家航空安全计划的概述¹

致力于加强航空安全，为支助活动提供资源。本国家航空安全计划（NASP）的目的是通过制定和实施一个国家航空安全战略，不断减少死亡和死亡风险。一个安全、有抵御能力和可持续的航空系统有助于及其工业的经济发展。NASP 促进安全监督系统的有效实施，是一个基于风险的安全管理方法，也是和其他国家之间协作的一个协调方法。鼓励所有利害攸关方支持和实施国家航空安全计划，将其作为不断改善航空安全的战略。

的 NASP 与国际民航组织（ICAO）《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）以及保持一致。

1.2 国家航空安全计划的结构

本国家航空安全计划提出了年期间在国家一级进行航空安全管理的战略方向。它由六个部分组成。除引言外，还包括：国家航空安全计划的宗旨、航空安全管理的战略方向、为国家航空安全计划查明的国家运行安全风险、国家航空安全计划中处理的组织挑战，以及如何监测国家航空安全计划中所列安全提升举措（SEIs）的实施情况。

1.3 国家航空安全计划与国家方案（SSP）之间的关系

[以下段落只适用于不具备成熟的国家安全方案实施评估（SSPIA）安全数据分析（SDA）能力的国家]

在不具备国际民航组织国家安全方案实施评估（SSPIA）所述的成熟的安全数据分析（SDA）方面的情况下，本国家航空安全计划处理国际民航组织《全球航空安全计划》和中提出的运行安全风险。本国家航空安全计划中列出的各项举措处理组织方面的挑战，并旨在加强与有效安全监督有关的组织能力。

或

1. 第 1.1 节也可以作为单独的前言。

[以下段落只适用于具备成熟的 **SSPIA SDA** 能力的国家]

通过国际民航组织国家安全方案实施评估（SSPIA）中所述的国家安全方案（SSP）的安全数据分析（SDA），有能力运用其危险识别和安全管理流程作为安全情报的来源，以查明危险和安全缺陷，并确定需纳入 NASP 的国家运行安全风险和组织挑战。SSP 向 NASP 提供安全信息。有了 SSP，就能够以连贯和主动的方式管理其航空活动，衡量其民用航空系统的安全绩效，监测 NASP 安全提升举措的实施情况，并解决国家安全问题。NASP 是国家安全方案文档中的关键文件之一，由此，可以确定和推动实施通过 SSP 流程确定的、以及国际民航组织《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）和提出的安全提升举措。有了国家航空安全计划，还能够确定用以加强 SSP 的举措或为实现其安全目标需要采取的举措。通过 SSP 收集的安全情报也有助于其他国家计划。关于国家安全方案的进一步信息，可查阅。

1.4 国家航空安全计划的制定、实施和监测责任

负责与 和国家航空业协作，制定、实施和监测国家航空安全计划。国家航空安全计划是与国家运营人和其他关键航空利害关系方协商制定的，并与《全球航空安全计划》的和 保持一致。

1.5 国家安全问题、目标和具体目标

国家航空安全计划解决以下国家安全问题：

- 1)
- 2)
- 3)

为解决以上列出的问题并加强国家一级的航空安全，

国家航空安全计划包含以下目标和具体目标：

- 1)
- 2)
- 3)

1.6 运行背景

有 个经合格审定的机场，包括 个国际机场。 的空域分为几类，。 — 的起落架次为 。目前 签发了 个航空运营人许可证（AOCs），其中 个发放给了从事国际商业航空运输业务的航空运营人。 还有从事国内空中出租车业务的 家运营人，主要使用涡轮螺旋桨航空器，以及 家直升机运营人。 有 架直升机。 的共同危险和安全缺陷包括：。

第2部分

国家航空安全计划的宗旨

本国家航空安全计划是总体规划文件，其中载有在 年（ 到 ）期间航空安全管理的战略方向。该计划列出了国家安全问题，设立了国家航空安全目标和具体目标，并提出了一系列安全提升举措（SEIs）以实现那些目标。

在 NASP 制定过程中考虑了其它国家计划，包括： 。

NASP 的制定使用了《全球航空安全计划》（www.icao.int/gasp）和 中的安全目标和具体目标以及高风险事件类别（HRCs）。这些在案文适用处中得到强调。NASP 中所列的安全提升举措支持在更广泛的地区和国际一级改善安全。NASP 包含处理具体安全问题的若干行动以及 为各国推荐的安全提升举措。 通过了这些安全提升举措并将其纳入该计划。该计划交叉参引了 中的相关 SEI。

第 3 部分 航空安全管理的战略方向

[以下段落只适用于不具备成熟的 **SSPIA SDA** 方面能力的国家]

国家航空安全计划提出了基于国际民航组织《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）中的组织挑战（ORG）路线图和运行安全风险（OPS）路线图而制定的安全提升举措，以及通过 查明的国家特定问题。该计划由 与关键航空利害攸关方协调制定和维护，至少每 年更新一次。

或

[以下段落只适用于具备成熟的 **SSPIA SDA** 能力的国家]

国家航空安全计划提出了各项安全提升举措（SEIs），确定这些 SEIs 的依据主要是：国家安全方案流程，包括 的危险识别和安全风险管理流程及其安全数据收集和处理系统（SDCPS），以及服务提供者制定和实施其安全管理体系（SMS）时所开展的工作。本计划由 与所有利害攸关方协调制定和维护，至少每 年更新一次。

国家航空安全计划包括用于航空安全管理的以下国家安全目标和具体目标，以及一系列用来监测目标完成情况的目标。它们与《全球航空安全计划》和 所列的目标、具体目标和指标相关联，包括额外的国家安全目标、具体目标和指标。

目标	具体目标	指标	与《全球航空安全计划》和地区航空安全计划的关联
1.			
2.			

3.			
4.			
5.			
6.			

本计划中的安全提升举措通过 现有的安全监督能力和服务提供者的安全管理体系（SMS）来实施。从国际民航组织《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）中选择了一些安全提升举措，用以实现 NASP 中提出的国家安全目标。有些国家安全提升举措与地区和国际一级的总体安全提升举措相关联，并有助于加强全球的航空安全。安全提升举措的完整清单载于 NASP 的附录中。

NASP 还处理新兴问题，包括未来可能影响安全的运行概念、技术、公共政策、商业模式或想法，这些新兴问题尚缺乏足够的数据来完成通常的数据驱动分析。由于缺乏数据，新兴问题不能自动视为运行安全风险。重要的是， 要对新兴问题保持警惕，以查明危险和安全缺陷，收集相关数据，并积极主动地制定缓解措施来解决任何相关风险。NASP 解决以下新兴问题，这些问题通过 加以识别，以便做进一步分析：

- 1)
- 2)
- 3)

第4部分 国家运行安全风险

国家航空安全计划中包括处理国家运行安全风险的安全提升举措，来源于从事件中汲取的教训和一个数据驱动方法。这些安全提升举措可以包括规则制定、政策制定、有针对性的安全监督活动、安全数据分析和安全宣传等行动。另外还针对商业航空运输和通用航空提供单独的章节，使利害关系方更容易获得信息。

在 _____ 网站上 _____ 发布了一份年度安全报告。 _____ 发生的事
故和严重征候事件概要以及在 _____ 注册的、从事商业航空运输和通用航空的航空器发生的事故和征
候事件概要如下表所示。

年	致命事故	非致命事故	严重征候事件
商业航空运输事件			
通用航空航空器事件			

年	致命事故	非致命事故	严重征候事件
在 _____ 注册的商业航空运输航空器发生的事件			
在 _____ 注册的通用航空航空器发生的事件			

在 _____ 背景下发生的以下 _____ 个国家高风险事件类别（N-HRCs）被视为最高优先级，因为这类事件涉及的死亡数量和死亡风险最高。确定这类事件的根据是：强制性和自愿性报告系统做出的分析、事故和征候事件调查报告、过去 _____ 年开展的安全监督活动、国家安全方案，以及 _____ 开展的地区分析和《全球航空安全计划》中描述的运行安全风险。

这些 N-HRCs 与《全球航空安全计划》和 中列出的那些高风险事件类别相一致：

- 1)
- 2)
- 3)

除了以上列出的 N-HRCs 之外，还查明了以下国家运行安全风险：

- 1)
- 2)
- 3)

在确定国家运行安全风险的过程中，使用了商业航空安全工作队/国际民航组织通用分类法小组（CICTT）的航空事件类别来评估风险类别。CICTT 分类法可在国际民航组织网站 <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx> 上查阅。

为了解决以上列出的国家运行安全风险， 查明了导致 N-HRCs 的以下促成因素， 将实施一系列安全提升举措，其中一些举措源自国际民航组织《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）中的国际民航组织运行安全风险路线图：

N-HRC 1 :

- 1)
- 2)
- 3)

N-HRC 2 :

- 1)
- 2)
- 3)

N-HRC 3 :

- 1)
- 2)
- 3)

安全提升举措的完整清单载于国际航空安全计划的附录中。

第5部分 组织挑战

除了国家航空安全计划中列出的国家运行安全风险之外，还查明了组织挑战问题和一系列安全提升举措，供国家航空安全计划解决。它们在国家航空安全计划中获得优先级，因为它们旨在提高和加强
的安全监督能力和国家一级的航空安全管理。

国际民航组织界定了安全监督系统的八个关键要素（CEs）。致力于有效实施这八个关键要素，作为其总体安全监督责任的一部分，该责任强调了在其航空活动方面对安全的承诺。图1介绍了这八个关键要素。

最近的国际民航组织活动旨在衡量安全监督系统八个关键要素的有效实施情况，作为国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）的一部分，最后得到以下得分：



图1. 国家航空安全监督系统的关键要素

总体有效实施率得分							
%							
各关键要素的有效实施率得分							
CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
%	%	%	%	%	%	%	%
各审计领域 ² 的有效实施率得分							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
%	%	%	%	%	%	%	%

背景中的以下 个组织挑战被视为具有最高优先级，因为它们影响安全风险控制的有效性。确定这些问题的依据是对 USOAP 数据的分析、事故和征候事件调查报告、过去 年开展的安全监督活动、国家安全方案以及

开展的地区分析。这些问题往往是系统性问题，涉及到履行国家质量监督职能方面的挑战、国家安全方案在国家一级的实施，和国家服务提供者实施安全管理体系的水平。它们考虑到了 内以及服务提供者的组织文化、政策和程序。这些组织挑战与《全球航空安全计划》以及 中列出的组织挑战相一致：

- 1)
- 2)
- 3)

为了解决以上列出的组织挑战， 将实施一系列安全提升举措，其中一些举措源自《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）中的 ICAO 组织挑战路线图。安全提升举措的完整清单载于国家航空安全计划的附录中。

2. 与普遍安全监督审计计划（USOAP）相关的八个审计领域，即基本航空立法和民用航空条例（LEG）；民用航空组织（ORG）；人员执照颁发和培训（PEL）；航空器运行（OPS）；航空器适航性（AIR）；航空器事故和征候事件调查（AIG）；空中航行服务（ANS）；和机场和地面助航设施（AGA）。

第6部分 监测实施情况

将利用本计划附录中提出的机制，不断监测国家航空安全计划中列出的安全提升举措的实施情况，并衡量国家民航系统的安全绩效，以确保获得期望的结果。

除上述外，将每 年或在需要时更早地审查国家航空安全计划，以使已查明的运行安全风险、组织挑战和选定的安全提升举措保持最新和相关性。将定期审查《国家航空安全计划》所列各项举措的安全绩效，以确保实现国家安全目标。如有需要，将寻求 的支持，以确保及时实施安全提升举措，解决国家安全问题。通过对安全提升举措的密切监测，将根据需要对国家航空安全计划及其举措进行调整，并相应更新国家航空安全计划。

将使用本计划第3部分所列的指标来衡量国家民航系统的安全绩效，并监测每一个国家安全具体目标。将定期 印发一份安全报告，向利害关系方提供在完成国家安全目标方面的最新进展信息，以及安全提升举措的实施情况。

如果国家安全目标没有实现，将说明根本原因。如果 查明了重大运行安全风险，将采取合理措施尽快减缓风险，可能会导致国家航空安全计划的非常规修改。

采用了一个标准化的做法，在地区一级提供信息，并向地区航空安全组（RASG）报告。这使本地区能够使用共同的方法接收信息和评估运行安全风险。

如有关于国家航空安全计划及其举措的任何问题以及进一步的信息需求，可以联络：

国家航空安全计划的附录

安全提升举措详情：国家运行安全风险

N-HRC :							
目标 :							
具体目标 :							
安全提升举措	行动	时间段	责任实体	利害关系方	衡量标准	优先级	监测活动

安全提升举措详情：组织挑战

组织挑战 ¹ ：							
目标：							
具体目标：							
安全提升举措	行动	时间段	责任实体	利害攸关方	衡量标准	优先级	监测活动

1. 一个组织挑战可能与多个目标和/或具体目标相关。