

# 地区航空安全计划模板

## 第 1 部分 引言

### 1.1 地区航空安全计划的概述<sup>1</sup>

致力于加强航空安全，为支助活动提供资源，并增加地区一级的协作。本地区航空安全计划（RASP）的目的在于通过制定和实施一个地区航空安全战略，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、组成该地区的各国及其工业的经济发展。RASP 促进各 国安全监督系统的有效实施，是在地区一级管理安全的一个基于风险的方法，也是地区中各国、 和行业之间协作的一个协调方法。鼓励所有利害关系方支持和实施地区航空安全计划，将其作为不断改善航空安全的地区战略。

的 RASP 与国际民航组织（ICAO）《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）以及该地区各国的国家航空安全计划保持一致。

### 1.2 地区航空安全计划的结构

本地区航空安全计划提出了 年期间地区一级的航空安全管理方向。它由六个部分组成。除引言外，还包括：地区航空安全计划的宗旨、 在地区一级进行航空安全管理的战略方向、为 RASP 查明的地区运行安全风险、RASP 中处理的组织挑战问题，以及如何监测 RASP 中所列的安全提升举措（SEIs）的实施情况。

### 1.3 地区航空安全计划的制定、实施和监测责任

负责与 和航空业协作，制定、支持实施和监测地区航空安全计划（RASP）。RASP 是与该地区各国、运营人和其他利害关系方协商制定的，并与《全球航空安全计划》的 保持一致。

---

1. 第 1.1 节也可以作为单独的前言。

### 1.4 地区安全问题、目标和具体目标

RASP 解决以下地区安全问题：

- 1)
- 2)
- 3)

为解决以上列出的问题并加强地区一级的航空安全，

地区航空安全计划包含以下目标和具体目

标：

- 1)
- 2)
- 3)

### 1.5 运行背景

本地区的起落架次为 。本地区的交通量预计将在未来 年 百分之 。

到 底， 有 个国家的国家监督系统关键要素（CEs）有效实施（EI）率低于百分之 。截止 ， 个国家已实施了国家方案（SSP）的基础工作， 个国家已实施了一个适合其航空系统复杂度的有效的国家方案。

的共同危险和安全缺陷包括：

。

## 第2部分 的地区航空安全计划的宗旨

本地区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。该计划列出了地区安全问题，设立了地区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。

地区航空安全计划在制定过程中考虑了其它计划，包括 。

地区航空安全计划的制定使用了国际民航组织《全球航空安全计划》（[www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp)）中的目标和具体目标以及全球高风险事件类别（G-HRCs）。这些在案文适用处中得到强调。地区航空安全计划中所列的安全提升举措支持该地区各国在国家一级改善安全，并有助于在更广泛的国际层面加强安全。RASP 包括解决特定安全问题的几项行动，并为该地区的各个国家推荐 SEIs。期望该地区各国采用这些 SEIs，并将其纳入各自的国家航空安全计划。

第3部分 航空安全管理的战略方向

地区航空安全计划（RASP）提出了基于国际民航组织《全球航空安全路线图》（Doc10161 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措施（SEIs），以及通过查明的地区特定问题。该计划由与主要利害攸关方协调制定和维护，至少每 年更新一次。

RASP 包括用于航空安全管理的以下地区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指标。它们与《全球航空安全计划》所列的目标、具体目标和指标相关联，包括额外的地区安全目标、具体目标和指标。

目标	具体目标	指标	与《全球航空安全计划》的关联
1.			
2.			
3.			
4.			

目标	具体目标	指标	与《全球航空安全计划》的关联
5.			
6.			

本计划中的 SEIs 通过地区航空安全组（RASG）的工作安排、  
 开展的活动以及各个国家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）中选定了一些 SEIs，以实现 RASP 中提出的地区安全目标。有些地区 SEIs 与国际一级的总体 SEIs 相关联，并有助于加强地区和全球一级的航空安全。SEIs 的完整清单载于 RASP 的附录中。

RASP 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。RASP 处理通过  
 查明供进一步分析的以下新兴问题：

- 1)
- 2)
- 3)

## 第4部分 地区运行安全风险

地区航空安全计划（RASP）中包含处理地区运行安全风险的安全提升举措（SEIs），这些 SEIs 源于从运行中汲取的教训和一个数据驱动方法。这些 SEIs 包括政策制定、有针对性的安全活动、安全数据分析、安全风险评估和安全宣传等行动。另外还针对商业航空运输和通用航空提供单独的章节，使利害攸关方更容易获得信息。

发布了一份年度安全报告，可在 \_\_\_\_\_ 网站上 \_\_\_\_\_ 查阅。  
发生的事故和严重征候事件概要以及在 \_\_\_\_\_ 各国注册的、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的概要如下表所示。

年	致命事故	非致命事故	严重征候事件
的商业航空运输事件			
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 \_\_\_\_\_ 个地区高风险事件类别（R-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。查明这类事件的根据是：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、该地区各国在过去 \_\_\_\_\_ 年开展的安全监督活动及其各自的国家安全方案，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 R-HRCs 与《全球航空安全计划》

中列出的 G-HRCs 相一致：

- 1)
- 2)
- 3)

除了以上列出的 R-HRCs 之外，还查明了以下地区运行安全风险：

- 1)
- 2)
- 3)

在确定地区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地区运行安全风险，查明了导致R-HRCs的以下促成因素，将实施一系列 SEIs，其中一些举措源自国际民航组织《全球航空安全路线图》（Doc10161 号文件）中的国际民航组织运行安全风险路线图：

**R-HRC 1 :**

- 1)
- 2)
- 3)

**R-HRC 2 :**

- 1)
- 2)
- 3)

**R-HRC 3 :**

- 1)
- 2)
- 3)

SEIs 的完整清单载于 RASP 附录中。

## 第5部分 组织挑战

除了RASP中列出的地区运行安全风险之外，还查明了组织挑战和一系列SEIs供RASP处理。这些在RASP中获得优先级，因为它们旨在提高和加强地区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）。致力于在该地区所有国家中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中对安全的承诺。图1介绍了这八个关键要素。



图1. 国家航空安全监督系统的关键要素



安全监督系统中一个特定关键要素中的某些缺陷是该地区大多数国家共有的，并被视为最令人关切的问题。这些缺陷在 RASP 中被作为一个地区安全问题加以处理，因为它们对各国履行其安全监督责任的能力产生影响，从而影响整个地区。

最近的国际民航组织活动旨在衡量国家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，并汇编为整个地区的平均数：

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

背景中的以下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、本地区各国在过去年开展的安全监督活动、它们的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，涉及到履行国家安全监督职能方面的挑战、国家安全方案在地区一级的实施，和行业在该地区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》中列出的组织挑战相一致：

- 1)
- 2)
- 3)

为了解决以上列出的问题，将实施一系列 SEIs，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 ICAO 组织挑战路线图。SEIs 的完整清单载于 RASP 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

将使用本计划附录中提出的机制，不断监测 RASP 中列出的 SEIs 的实施情况，并衡量地区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地区航空安全计划，以使已查明的运行安全风险、组织挑战问题和选定的 SEIs 保持更新和相关性。将定期审查 RASP 所列各项举措的安全绩效，以确保实现地区安全目标。如有需要，将寻求 的支持，以确保及时实施 SEIs，解决地区安全问题。通过对 SEIs 的密切监测，将根据需要对 RASP 及其各项举措进行调整，并相应地更新 RASP。

此外，将使用本计划第 3 部分所列的指标来衡量民航系统的安全绩效，并监测每一个地区安全具体目标。将定期 印发一份安全报告，向利害攸关方提供在完成地区安全目标方面的最新进展信息，以及 SEIs 的实施情况。

如果地区安全目标没有实现，将分析原因并向利害攸关方说明。如果 查明了重大运行安全风险，则将采取合理措施尽快减缓风险，可能会更早地修改 RASP。

采用了一个标准化的做法，以便利各国和地区一级的其他利害攸关方报告信息，并更好地向地区航空安全组提供信息。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 RASP 及其举措的任何问题以及进一步的信息需求，可以联络：

### 地区航空安全计划的附录

安全提升举措详情：地区运行安全风险

<b>R-HRC</b> :							
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 <sup>1</sup> ：							
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。