



ICAO

Doc 10131

地区和国家航空安全计划制定手册

第二版, 2022 年



经秘书长批准并授权出版

国际民用航空组织



| ICAO

Doc 10131

地区和国家航空安全计划制定手册

第二版, 2022 年

经秘书长批准并授权出版

国际民用航空组织

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单，
请查阅国际民航组织网站 www.icao.int

第二版 — 2022 年

Doc 10131 号文件 — 《地区和国家航空安全计划制定手册》

订购编号：10131

ISBN 978-92-9275-003-9（印刷版）

© ICAO 2023

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可，不得将本出版物的任何部分复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

前言

根据国际民航组织（ICAO）的安全战略目标，《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）2023-2025 年版提出了持续改善航空安全的全球战略。GASP 旨在继续通过引导制定一个协调统一的航空安全战略来持续减少死亡和死亡风险。它提供了一个框架，以制定和实施地区和国家航空安全计划（RASPs 和 NASPs）。

根据《全球航空安全计划》，每个地区和国家应分别制定地区航空安全计划（RASP）和国家航空安全计划（NASP），阐述其在设定时间内航空安全管理的战略方向。每个计划都应根据《全球航空安全计划》的目标、具体目标和全球高风险事件类别（G-HRCs）制定。地区航空安全计划和国家航空安全计划强调了一个地区和国家对航空安全的承诺。

《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）（即将发布）作为一项行动计划，通过为所有利害攸关方提供一个结构化的通用参考框架，帮助航空界根据 GASP 目标制定 RASPs 和 NASPs。《全球航空安全路线图》概述了与 GASP 目标和具体目标以及 G-HRC 相关的具体安全提升举措（SEIs）。

本第二版手册与《全球航空安全计划》2023-2025 年版本对齐。它阐述了一个地区或国家在制定或修改其航空安全计划以及实施与 GASP 一致的地区和国家航空安全计划时需要考虑的各个方面。此次修改将《地区和国家航空安全计划检查清单》（Cir 358 号通告）的内容纳入本文件，该通告现在不再使用。

本手册应与《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）、《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）和《地区和国家航空安全计划实施监测手册》（Doc 10162 号文件）（即将发布）结合使用。

本手册的内容汲取了民用航空当局、行业以及地区和国际组织专家的意见，并随后广泛征求同行审评，同时考虑到专家们的反馈意见。国际民航组织感谢国际民航组织全球航空安全计划研究小组（GASP-SG）以及为本手册提供支持、建议和意见的个人专家做出的贡献。

目录

	页码
术语表	(ix)
缩写和缩略语.....	(xi)
第 1 章 引言.....	1-1
1.1 背景.....	1-1
1.2 宗旨.....	1-1
1.3 适用范围.....	1-2
第 2 章 制定过程.....	2-1
2.1 制定地区和国家航空安全计划.....	2-1
2.2 组建国家航空安全计划制定团队（第 1 步）.....	2-2
2.3 开展自我评估（第 2 步）.....	2-2
2.4 查明危险和安全缺陷（第 3 步）.....	2-4
2.5 制定国家安全优先问题清单（第 4 步）.....	2-5
2.6 设立目标、具体目标和指标（第 5 步）.....	2-5
2.7 进行差距分析以确定安全提升举措（第 6 步）.....	2-6
2.8 制定优先安全提升举措清单（第 7 步）.....	2-8
2.9 衡量安全绩效（第 8 步）.....	2-9
2.10 国家航空安全计划和国家安全方案之间的关系.....	2-10
第 3 章 拟写地区航空安全计划.....	3-1
3.1 总则.....	3-1
3.2 地区航空安全计划的内容.....	3-1
3.3 地区航空安全计划各部分详情.....	3-2
3.4 地区航空安全计划模板.....	3-5
3.5 地区航空安全计划检查清单.....	3-6
第 3 章附录 A 地区航空安全计划模板.....	3-App A-1
第 3 章附录 B 地区航空安全计划检查清单.....	3-App B-1
第 4 章 拟写国家航空安全计划.....	4-1
4.1 总则.....	4-1
4.2 国家航空安全计划的内容.....	4-1
4.3 国家航空安全计划各部分详情.....	4-1
4.4 国家航空安全计划模板.....	4-5
4.5 国家航空安全计划检查清单.....	4-6

第 4 章附录 A 国家航空安全计划模板	4-App A-1
第 4 章附录 B 国家航空安全计划检查清单.....	4-App B-1
第 5 章 关于地区和国家航空安全计划的报告	5-1
5.1 衡量与计划相关的安全绩效	5-1
5.2 国家向地区航空安全组报告	5-1
5.3 国家和地区航空安全组向国际民航组织报告	5-1
5.4 使用仪表板进行监测.....	5-2
5.5 关于运行安全风险和新兴问题的加密门户网站	5-2
5.6 透明性.....	5-2

术语表

审计 为获取证据并客观地评估证据而进行的一种系统的、独立的、有文件记录的过程，以确定满足要求和审计标准的程度。

审计领域 与普遍安全监督审计计划（USOAP）相关的八个审计领域之一，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）。

促成因素 行动、疏忽、事件、条件、或其组合，如能消除、避免或缺失，则会降低事故或征候事件发生的概率，或减轻事故或征候事件后果的严重性。查明促成因素并不意味着判定过失或确定行政、民事或刑事责任。

关键要素（CEs） 安全监督系统的关键要素包括各种各样的民用航空活动。它们是搭建有效安全监督系统的基石。关键要素的有效实施水平可反映一国的安全监督能力。

有效实施（EI） 对国家安全监督能力的一种量度，针对每个关键要素、每个审计领域计算得出或可作为一个总的量度。有效实施可表示为百分数。

差距分析 将现有情况与期望情况进行对比的一种评估，它查明为达到期望目标可以采取的具体步骤。

危险 有可能导致或促成航空器征候事件或事故的一个条件或一个物体。

征候事件 未构成事故但与航空器运行有关，影响或可能影响飞行安全的事件。

注：国际民航组织在事故预防研究中主要关注的征候事件类型列在附件 13 附篇 C 中。

最大质量 最大审定起飞质量。

运营人 参与或提出参与航空器运行的个人、组织或企业。

安全 将与航空器运行相关或直接支持航空器运行的航空活动的相关风险降低并控制在一个可接受水平的这样一种状态。

安全审计 国家要求进行的并为此进行支付（基于成本回收原则）的一项普遍安全监督审计计划持续监测做法审计。国家确定安全审计的范围和日期。也请参阅审计的定义。

安全提升举措（SEI） 为消除或减轻运行安全风险或为解决一个已查明的安全问题而采取的一项或多项行动。

安全管理体系（SMS） 管理安全的一个系统性方法，包括必要的组织结构、问责制、责任、政策和程序。

安全监督 一个国家为确保从事一项航空活动的个人和机构遵守与安全相关的国家法律和规章而履行的一项职能。

安全绩效 国家或服务提供者的安全成就，通过其安全绩效目标和安全绩效指标来界定。

安全绩效指标 一个基于数据的参数，可用于监测和评估安全绩效。

安全绩效目标 国家或服务提供者对某一安全绩效指标设定的、在某一特定时期与安全目标相一致的计划或预期目标。

安全风险 所预测的某一危险的影响或后果的发生概率和严重程度。

国家安全方案（SSP） 一套完整的旨在加强安全的规章和活动。

缩写和缩略语

ADREP	事故/征候事件数据报告
AIB	事故调查机构
ATO	经批准的培训机构
CAA	民航当局
CAP	纠正行动计划
CAST	商业航空安全工作队
CICTT	CAST/国际民航组织通用分类法小组
CMA	持续监测做法
EI	有效实施
GANP	全球空中航行计划
GASP	全球航空安全计划
GASP-SG	全球航空安全计划研究组
GASeP	全球航空安保计划
G-HRC	全球高风险事件类别
HRC	高风险事件类别
iSTARS	综合安全趋势分析和报告系统
LOC-I	飞行中失控
NASP	国家航空安全计划
N-HRC	国家高风险事件类别
OLF	在线框架
PIRG	地区规划和实施小组
PQ	规程问题
RAIO	地区事故和征候事件调查组织
RASG	地区航空安全组
RASP	地区航空安全计划
R-HRC	地区高风险事件类别
RSOO	地区安全监督组织
SARPs	标准和建议措施
SDCPS	安全数据收集和处理系统
SEI	安全提升举措
SMI	安全管理实施
SMS	安全管理体系
SSC	重大安全关切
SSP	国家安全方案
SSPIA	国家安全方案实施评估
USOAP	普遍安全监督审计计划

第 1 章

引言

1.1 背景

1.1.1 安全是航空的最高优先事项，大会第 A41-6 号决议《国际民航组织关于安全与空中航行的全球规划》认识到一个支持国际民航组织安全战略目标的全球框架的重要性。可在 www.icao.int/gasp 上获取的《全球航空安全计划》（GASP，Doc 10004 号文件）提出了支持航空安全优先化和持续改进的安全战略。它的目的是通过指导制定一个协调一致的安全战略以及实施地区和国家航空安全计划来不断降低死亡率和死亡风险。《全球航空安全计划》促进了国际、地区和国家举措之间的协调和协作。

1.1.2 鼓励每个地区和国家分别制定地区航空安全计划（RASP）和国家航空安全计划（NASP），其中说明在规定时间内航空安全管理的战略方向。每个计划都应根据《全球航空安全计划》的目标、具体目标和全球高风险事件类别（G-HRCs）来制定。它应包含一个行动计划，描述地区或国家如何实施和监测一系列安全提升措施（SEIs），以实现地区或国家目标及相关具体目标。

1.1.3 RASP 和 NASP 使地区和国家能够建立在指定的时间内通过一系列安全提升举措（SEIs）改善安全的战略。人们需要安全情报（例如，关于危险、安全风险评估和审计结果的数据）来制定一个数据驱动的计划；设定解决国家安全问题的目标和具体目标；以及制定和监测相关 SEIs 的有效性。

1.2 宗旨

1.2.1 本手册是对《全球航空安全计划》2023-2025 年版的补充。它描述了一个地区或国家在制定或修改其航空安全计划以及在实施符合《全球航空安全计划》的地区和国家航空安全计划时应考虑的不同方面的问题。在《全球航空安全计划》范畴内，“地区”一词是指在一个地理区域内共同努力加强航空安全的一组国家和/或实体。

1.2.2 本手册提供的指导可以用来：

- a) 建立一个航空安全计划制定流程，包括查明 RASP 和 NASP 安全提升举措（SEIs）的方法；
- b) 处理国家航空安全计划和国家安全方案（SSP）之间的关系；
- c) 监测计划的实施及其有效性；和
- d) 就安全绩效衡量进行报告，包括单个国家向地区航空安全组（RASGs）报告的方法。

1.2.3 国际民航组织更新了与 GASP 有关的一套指导材料和工具，重点是制定和实施 NASP，同样的流程也适用于地区一级的地区航空安全计划。指导材料和工具帮助各国推进 NASP 的制定过程。GASP 提供了一套指导材料和工具来补充该计划，并支持 RASPs 和 NASPs 的制定和实施。关于 GASP 相关指导材料和工具的更多信息，可查阅国际民航组织网站 www.icao.int/gasp。

1.3 适用范围

本手册的内容作为指导材料提出，不应被视为制定和实施地区和国家航空安全计划的唯一手段。各国应了解本地区的具体要求，并酌情与地区航空安全计划进行协调。各国应优先处理可能有的重大安全关切（SSCs），并遵守国际民航组织的标准和建议措施（SARPs），以此作为实现《全球航空安全计划》目标的一种手段。

第 2 章

制定过程

2.1 制定地区和国家航空安全计划

2.1.1 地区和国家航空安全计划的制定过程包括八个步骤，如下图 2-1 所示。本章中详细解释的这些步骤有助于责任实体制定一个计划，该计划：

- a) 查明危险和安全缺陷；
- b) 包含基于已查明的危险和安全缺陷（以运行安全风险和组织挑战为形式）列出的优先安全问题清单；
- c) 设定安全目标和具体目标（换言之，航空安全管理的战略方向）；
- d) 提出具体的安全提升举措（SEIs）（换言之，一个行动计划）；和
- e) 确定责任实体将如何衡量安全绩效，以监测计划的实施及其有效性。

2.1.2 本章概述了制定国家航空安全计划（NASP）的步骤，各地区制定地区航空安全计划（RASP）时应使用同样的步骤和理由。

注：NASP 最好与其他国家计划相结合，其中一些计划可能专门针对民用航空，也可能不专门针对民用航空（例如，空中航行、经济发展、环境或安保）。这种结合确保 NASP 与其他航空领域融合，并提高了航空相关举措在更广泛的国家层面的可见度。

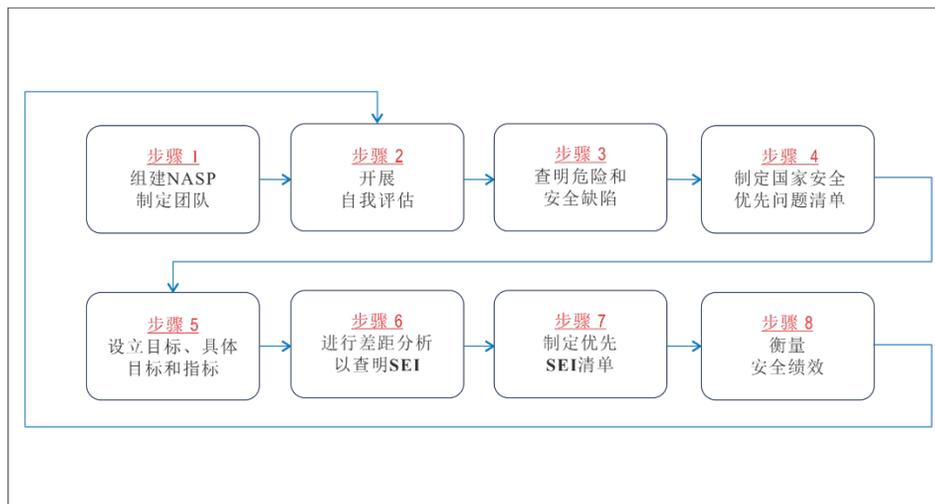


图 2-1. 国家航空安全计划的制定过程

2.2 组建国家航空安全计划制定团队（第 1 步）

2.2.1 制定 NASP 的过程首先要指定一个责任实体（例如，民航当局（CAA））来领导 NASP 的制定。一旦国家指定了一个责任实体，该实体应组建一个 NASP 制定团队。这个团队负责完成图 2-1 中的步骤 2 到 8。

2.2.2 NASP 制定过程需要利害攸关方的积极参与，以便更好地理解运行背景，查明危险和安全缺陷，并从每个利害攸关方的角度制定可能的减缓战略（即安全提升举措）。因此，责任实体应该在制定过程的早期确定利害攸关方。除了直接利害攸关方（如民航当局、服务提供商）之外，还应考虑任何可能参与资助、实施或影响变革或受到这些变革重大影响的实体，例如负责与航空相关的其他国家计划和方案（如国家空中航行计划或国家民航安保方案）的国家持续监测协调员和联络人，以提高它们之间的可见度和一致性。

2.2.3 一旦确定了利害攸关方，责任实体应审查 NASP 制定团队的参与者名单，以确保所有适当的方面都有代表参与。NASP 的成功实施取决于适当利害攸关方是否积极参与了制定过程。

2.2.4 这一步骤的产出结果是 NASP 制定团队的成员名单。

2.3 开展自我评估（第 2 步）

2.3.1 一旦 NASP 制定团队成立，它首先应该评估本国当前情况，以了解其运行背景。这项活动被称为自我评估。

2.3.2 要制定 NASP，制定团队应该了解实施 NASP 的运行背景。每个国家都有一系列可能有助于或影响国内航空安全管理的因素。NASP 制定过程的一个关键部分是确定国家的优势和能够促进变革的有利因素，并在此基础上再接再厉。自我评估有助于制定团队了解本国的运行背景，应包括：对已有能力的分析；系统规模和复杂程度；和可用资源（2.3.6 和 2.3.7 中介绍的几种信息来源）。第 4 章 4.3.1 g) 介绍了关于一个国家运行背景的更多信息。

2.3.3 如图 2-1 所示，应根据安全绩效衡量的结果和发展趋势，定期重复开展自我评估。其他因素，如国家运行背景或与航空相关的其他国家计划和方案的重大变化，也可能促使考虑进行新的自我评估并对 NASP 进行相应更新。

2.3.4 NASP 制定团队还应评估其它方面，主要是：

- a) 安全监督系统八大关键要素的有效实施率（EI）；和
- b) 国家安全方案（SSP）的实施和维护以及其持续改善。

2.3.5 这些方面使制定团队能够了解国家的安全监督能力和运行背景。在地区一级，应该为该地区各国进行以上方面的评估。

2.3.6 ICAO 提供了一些工具，可以帮助 NASP 制定团队确定与安全监督和国家安全方案（SSP）实施相关的具体问题。综合安全趋势分析和报告系统（iSTARS）工具可在 www.icao.int/safety/iStars 上获取，包括但不限于以下应用程序：

- a) 规程问题（PQ）检验器；
- b) 安全审计信息；
- c) 国家安全概述；
- d) SSP 差距分析；和
- e) SSP 基础。

2.3.7 此外，普遍安全监督审计方案持续监测做法（USOAP CMA）在线框架（OLF）是一套网络集成的应用程序和中央数据库系统，能够从不同来源收集安全相关信息和文件，并监测和报告国际民航组织和各国的安全监督活动。关于 OLF 的更多信息可查阅 ICAO 网站 www.icao.int/usoap。这是一个专门的网站，为各国提供接入 OLF 的途径，以完成以下工作：

- a) 完成或更新国家航空活动调查问卷；
- b) 通过电子差异申报系统完成或更新遵规情况检查单；
- c) 完成或更新 USOAP CMA 自我评估；
- d) 完成或更新国家纠正行动计划（CAP）；
- e) 回应强制性信息要求；和
- f) 获取 USOAP CMA 活动产生的所有安全相关信息。

2.3.8 在考虑实施 SSP 的国家，制定团队应使用 OLF 上提供的 USOAP CMA SSP 实施评估（SSPIA）自我评估工具。如果一个国家已经实施了 SSP，制定团队可以使用已建立的危险识别和安全风险管理流程来查明危险和安全缺陷。《安全管理手册》（Doc 9859 号文件）提供了关于国家危险识别和安全风险管理流程的指南。国际民航组织的安全管理实施（SMI）网站也提供了这方面的指导和工具，可在 www.icao.int/SMI 上查阅。

2.3.9 地区航空安全计划（RASP）可能呼吁各国将一系列地区 SEIs 纳入各自的 NASPs 中并加以实施。但是，NASP 制定团队了解本国的运行背景是有价值的，这样，制定团队就能够查明危险和安全缺陷，并对国家安全问题进行优先排序（作为步骤 3 和 4 的一部分）。这是 NASP 制定流程的一个重要部分，以确保 NASP 根据个体国家的需求得到适当而有意义的定制。NASP 制定团队可参考全球航空安全计划（GASP）和适用的地区航空安全计划（RASP），但在将任何全球或地区安全问题或解决这些问题的安全提升措施（SEIs）纳入 NASP 草案之前，应确保它们与该国的国家航空系统具有相关性。

2.3.10 这一步骤的产出结果是含有自我评估的文件。

2.4 查明危险和安全缺陷（第 3 步）

2.4.1 根据自我评估的结果，NASP 制定团队可以查明需要在 NASP 中解决的危险和安全缺陷，以及应该参与解决这些问题的利害攸关方。在 NASP 制定流程方面，危险和安全缺陷包括运行安全风险和组织挑战（例如，缺乏有效的安全监督、SSP 实施困难）。

2.4.2 除了国家的自我评价，制定团队应该参考最新版的 GASP 和 RASP。这两份文件有助于确定运行安全风险及其成因，以及组织挑战。制定团队也可以向地区航空安全组（RASG）寻求帮助，以查明危险和安全缺陷。正如步骤 2 中所提到的，NASP 制定团队不应该仅靠参考 GASP、RASP 或 RASG 以试图跳过这一步骤（查明危险和安全缺陷）；对于制定团队来说，确定国家的运行安全风险和组织挑战是有价值的。这些其他来源提供了更多额外信息。

2.4.3 NASP 制定团队应进行数据驱动分析（或使用现有分析或其他信息），以确定运行安全风险和导致国家高风险事件类别（N-HRC）的促成因素，以及任何系统性安全缺陷（换言之，组织挑战）。

2.4.4 制定团队可以根据来自以下渠道的分析来识别危险和安全缺陷：

- a) 强制报告系统；
- b) 自愿报告系统，同时确保国家对这些和相关来源收集的安全数据以及衍生的安全信息给予保护¹；
- c) 事故和事件调查报告，这可能有助于查明事故和事件的促成因素，以及从事件分析中吸取的教训；
- d) 特定期限内的安全监督活动；
- e) 国家安全方案（如适用该国情况）；
- f) USOAP 数据；
- g) 由地区航空安全组（RASG）、地区安全监督组织（RSOO）、地区规划和实施小组（PIRG）和/或地区事故和征候事件调查组织（RAIO）等实体进行的地区分析，以及由此确定的任何地区 HRC（R-HRC）和组织挑战；和
- h) GASP 中描述的 G-HRCs 和组织挑战。

2.4.5 基于自我评估的结果和已查明的危险和安全缺陷，制定团队可以找到具有支持能力、额外资源和其他优势或机会的更多利害攸关方，以帮助其解决安全问题并促成 SEIs。利害攸关方规划应包括所有能够为 NASP 的成功做出贡献的各方。因此，这一步骤可能会使更多的利害攸关方加入 NASP 制定团队，因为他们可能会参与 NASP 中 SEIs 的开发、实施和监测。

1. 自愿安全报告系统中的安全信息是仅为维护和提高安全的目的而建立，符合附件 19 — 《安全管理》的保护条件。

2.4.6 制定团队应准备一份已查明危险和安全缺陷的清单。该清单应描述一系列国家运行安全风险，包括 G-HRC 和 R-HRC（可能源于 GASP 和 RASP）。制定团队还应该在这个清单中包括该国存在的一系列组织挑战。危险和安全缺陷清单将成为 NASP 将要解决的国家安全问题的基础。

2.4.7 这一步骤的产出结果是一份危险和安全缺陷清单。

2.5 制定国家安全优先问题清单（第4步）

2.5.1 一旦制定团队列出危险和安全缺陷清单，就可以进入下一步：确定在 NASP 中应该优先考虑的国家安全问题。查明危险和安全缺陷使制定团队能够确定一系列国家安全问题，这些问题随后将转化为国家安全目标和具体目标。在流程的这一步骤中，制定团队应审查 NASP 中要解决的危险和安全缺陷清单，并确定哪些应优先考虑。制定团队应使用定量方法（换言之，数据驱动）来制定国家安全优先问题清单。如果定量方法不可行，可以依靠 NASP 制定团队的专业知识和技能。对安全影响最大的问题，例如国家高风险事件类别（N-HRCs）应给予最高优先级。

2.5.2 对于运行安全风险，制定团队可以在国家运行背景下对某些类型的事件进行分类如 N-HRCs，并根据此类事件相关的死亡和死亡风险将其作为最高优先事项考虑。

2.5.3 除了 N-HRC 之外，制定团队可能将某些组织挑战归类为国家安全问题，并因其影响安全风险控制的有效性而将其视为优先事项。

2.5.4 作为第4步的结果，制定团队应准备一份需要在 NASP 中解决的国家安全优先问题清单。这个清单就是本步骤的产出结果。

注：在最终确定清单之前，制定团队应核实 NASP 中包含的国家安全优先问题清单是否与其他国家和/或地区民航计划（例如，国家空中航行计划）相互关联。

2.6 设立目标、具体目标和指标（第5步）

2.6.1 制定团队可以使用国家安全优先问题清单来设立国家安全目标和具体目标。（在步骤4中）获得优先级的国家安全问题可以写成陈述，在 NASP 内设立目标和具体目标。

2.6.2 国家安全目标是国家在航空安全方面努力的结果。它们是国家安全战略（将在 NASP 中说明）旨在产生的预期结果。NASP 制定团队编写国家安全目标的方式应能描述国家旨在实现的高层面结果（例如，加强国家的安全监督能力）。

2.6.3 每个国家安全目标都应包含具体目标。具体目标是国家（和行业，如适用）在某个时间点为实现国家安全目标而采取的具体行动的具体预期结果。制定团队编写国家安全具体目标的方式应能确定具体行动针对的对象（例如，民航当局）。

2.6.4 每个具体目标还应包括一份指标清单，国家将使用这些指标来衡量实现各自目标的进展情况。目标可能包含不止一个具体目标，每个具体目标都应与一系列指标挂钩。指标是用于评估 NASP 是否产生预期结果的衡量因素。这些指标提供了是否达到预期结果的证据，并衡量了与国家安全具体目标相关的活动的进展情况。NASP 制定团队应以定量数据（例如，数字或百分比）的方式编写指标。一些指标可能是事件的数量（例如，事故数量），这些事件被认为是航空安全管理缺陷的后果。其他指标可能是国家或其他利害关系方开展的活动，被认为改善了航空安全管理（例如，已完成的纠正行动计划的百分比）。一些指标也可能与多个目标或具体目标相关。最终，国家应使用一系列指标来衡量 NASP 提出的国家安全目标（及相关具体目标）的实现情况（参见 2.9 中的步骤 8）。

2.6.5 国家安全目标、具体目标和指标清单就是这一步的产出结果。NASP 制定团队应了解国家安全目标、具体目标和指标如何影响其他的国家民航计划和方案，以减少任何潜在的冲突。

2.7 进行差距分析以确定安全提升举措（第 6 步）

2.7.1 一旦制定团队设定了国家安全目标和具体目标，就需要确定一系列能实现这些目标的安全提升措施（SEIs）。流程的下一步是进行差距分析，这有助于计划制定团队查明实现每个国家安全目标和相关具体目标的具体步骤。制定团队不仅应关注需要解决的弱点，还应查明国家内部有助于缩小差距的优势，如现有的经济框架、获得培训的机会等。为了制定 NASP 的 SEIs，制定团队应使用《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）（通常称为“路线图”）进行差距分析。SEIs 的汇编将形成行动计划，支持 NASP 提出的安全战略。

2.7.2 该路线图包含一系列 SEIs，提供了在解决已查明危险和安全缺陷时要采取的详细行动。制定团队应该使用路线图，确定实施哪些 SEIs 及其具体行动，以及以什么顺序实施。

2.7.3 为了确定解决组织挑战的 SEIs，NASP 制定团队应该参考路线图中的组织挑战（ORG）路线图部分。通过使用许多现有来源（例如，USOAP、国家监视活动和行业评估方案）的数据或主题专家提供的知识，制定团队可以确定组织路线图内的适当起始点（例如，阶段 1）。

2.7.4 完成差距分析后，制定团队应选择一系列 SEIs，以解决已查明的危险和安全缺陷，帮助该国实现 NASP 提出的国家安全目标（及相关具体目标）。通过审查已查明的危险和安全缺陷和/或比照选定 SEIs 进行的差距分析结果，制定团队可以确定一个潜在 SEIs 清单。为了判断该国是否已经完成某个 SEI，制定团队可以考虑最新的 USOAP 结果或该国自己的数据（如果已进行了内部评估）。如果确定国家尚未完成这个 SEI，并且需要完成它，那么这将被列为“差距”。然后，这个 SEI 将被确定为应纳入 NASP 的 SEIs 之一。该 SEI 下列出的相关行动（如路线图中所述）需要作为完成该 SEI 所需的行动。图 2-2 提供了示例，说明已查明的危险和安全缺陷之间的关系、国家安全优先问题清单、国家安全目标和具体目标以及 SEIs 的确定（NASP 制定过程中的步骤 3 至 6）。

2.7.5 此外，制定团队应当对路线图的运行安全风险（OPS）路线图部分中提出的SEIs进行类似的审查，并查明那些尚未作为N-HRCs安全风险缓解措施的SEIs。应实施一系列SEIs来解决导致N-HRC的促成因素。其中一些SEIs可能源自OPS路线图；其他的SEIs可能通过事故或征候事件调查或安全风险评估等渠道查明。

2.7.6 这一步骤的产出结果是一份潜在SEIs清单。

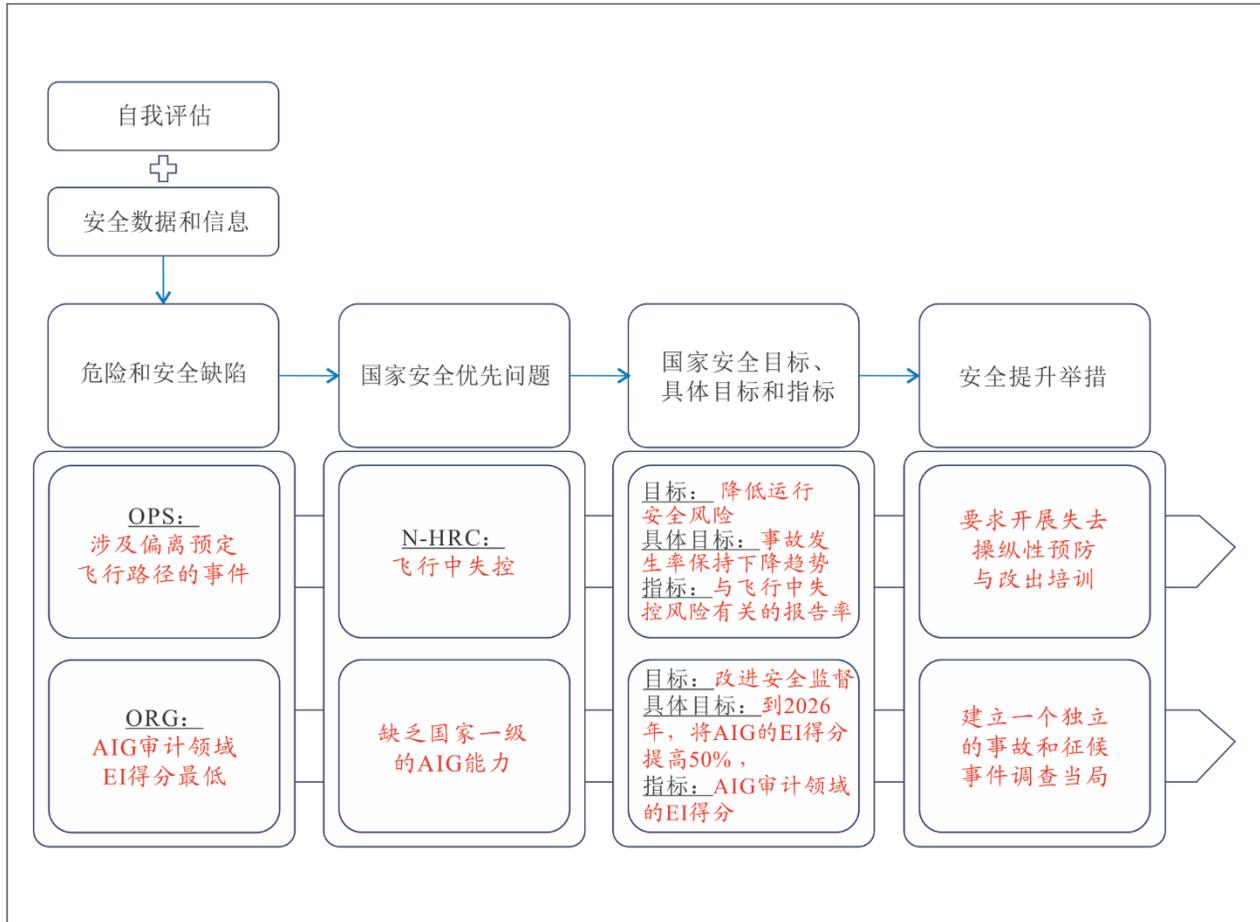


图 2.2 NASP 制定流程中第 3 步到第 6 步之间的关系示例

2.8 制定优先安全提升举措清单（第 7 步）

2.8.1 差距分析使制定团队能够查明尚未实施的 SEIs。通过审查差距和相关的 SEIs，可以生成一份潜在 SEIs 清单。然而，试图实施一个能够覆盖路线图中列出的所有 SEIs 的 NASP 是不切实际的。制定团队应选择与该国的运行环境相关的 SEIs，按优先级顺序列出。可以使用绩效管理工具，如使用具体、可衡量、可实现、相关和及时（SMART）²的方法来设定目标和具体目标，这有助于规划国家和其他利害关系方在 SEIs 实施过程中采取的行动。SMART 方法可以通过确保明确的方向和帮助设定可实现的目标来促进实施，从而帮助利害关系方保持专注和动力。SEIs 应该有助于实现一整套 SMART 目标、具体目标和指标。

注：关于使用 SMART 的信息载于 Doc 9859 号文件。

2.8.2 在审查已查明的差距时，制定团队应考虑评估国家为每个差距进行变革的能力（或实施的难易程度）和安全影响。

安全影响

2.8.3 制定团队应评估如何通过消除每个已查明差距来提高安全性，并应优先考虑安全影响最大的 SEIs。理想情况下，应采用基于各种方法的定量做法。然而，可能很难对所有 SEIs 进行定量评估，因为许多 SEIs 涉及航空安全的关键基础。凭借 NASP 制定团队中主题专家的知识，制定团队可以列出安全影响最大的潜在行动。

易于实施

2.8.4 尽管制定团队应把对安全的影响作为对潜在 SEIs 清单进行优先排序的主要方法，但它也应评估利害关系方做出变革和适应新情况的能力。对变革能力的评估应包括：

- a) 是否存在变革的政治意愿；和
- b) 是否有必要的资源来实施变革。

2.8.5 使用安全提升举措（SEIs）清单时，制定团队应该指出首先实施哪个举措。该清单应包括一套可管理的行动，代表实现国家安全目标（及相关具体目标）所需的步骤。以前提高安全性的失败尝试表明，应制定战略计划，以便确定可实现的连续活动。制定团队不应选择需要在短时间内对航空系统进行重大改造的 SEIs。它应该确定一个逐步实施的方法（遵循图 2-1 中给出的所有步骤）。

2.8.6 步骤 7 完成之后，制定团队应该生成一个优先 SEIs 清单。该清单构成了实现国家安全目标（及相关具体目标）的行动计划。一旦制定了潜在优先 SEIs 清单，制定团队就可以开始起草国家航空安全计划（NASP）了。NASP 是介绍国家安全战略和在国家一级实施 SEIs 的主要文件。

2. 由 George TDoran 于 1981 年开发。

2.8.7 NASP 不必包括每个安全提升举措（SEIs）下的所有详细行动；有些 SEIs 可在一份单独文件中提出，其中载有详细实施计划（例如设立独立的事故和征候事件调查机构或实施国家安全方案）。NASP 应提供一份 SEIs 摘要、相关行动、被指派领导实施工作的责任实体、总体时间表、所涉利害关系方、实施工作的衡量标准、每个 SEIs 的指定优先级以及监测实施情况及其有效性的手段。NASP 中可以包含对详细实施计划的链接或参引。

2.8.8 这一步骤的产出结果是一份优先安全提升举措（SEIs）清单。

2.9 衡量安全绩效（第8步）

2.9.1 这最后一步是衡量安全绩效，分为两个独立的任务：

- a) 确定监测 NASP 实施情况及其有效性的流程；和
- b) 安全绩效的实际测量。

2.9.2 首先，制定团队应确定该国将如何衡量安全绩效，以监控 NASP 的实施及其有效性。在这个阶段，制定团队应该确定一些方面，例如开展以下工作的流程：

- a) 监测 NASP 所列 SEIs 的实施情况；
- b) 跟踪每个国家安全目标（包括使用 NASP 中提出的指标）的情况；和
- c) 向利害关系方提供相关最新信息，说明在实现国家安全目标方面所取得的进展，以及 SEIs 的实施情况。

2.9.3 制定团队还应确定对 NASP 及其 SEIs 进行修正和调整的流程；处理具体情况（例如，在未达到国家安全目标的情况下采取的行动）的流程；以及向利害关系方报告这些要点的流程。制定团队应在 NASP 中的“监测实施”专门章节中对所有这些流程进行描述（有关详细指导，请参考第4章 4.3.6）。对流程的描述便是这一步骤的产出结果。

2.9.4 一旦确定了监测实施的流程，制定团队就拥有了完成 NASP 草案所需的所有内容，涵盖了 2.1 中描述的所有要点。制定团队可以选择使用第4章附录 A 中的 NASP 模板，或者开发自己的模板。

2.9.5 在制定了 NASP 并将其移交给负责实施的组织或个人之后，NASP 制定团队的工作并未结束。本步骤第二项任务开始了：制定团队应衡量安全绩效，以监测 NASP 的实施，并评估其在全国层面改善安全的实际效果。制定团队应定期监测 SEIs 的实施，以确保各项行动正在完成、行之有效且实施中的任何困难都得到解决。

2.9.6 当 SEIs 的实施完成时，或者在其他因素（例如，由于扰乱事件或发展趋势导致国家运行环境的变化）允许的更早时间，制定团队（或其他指定实体）应重复图 2-1 中列出的步骤，以确保危险和安全缺陷、安全问题以及目标和具体目标仍然与国家的运行背景相关；并确定国家可能需要管理的其它安全提升举措。这有助于定期更新 NASP，以解决新发现的危险和安全缺陷，并确保持续改进。

注：制定团队可能会存在于 NASP 的整个生命周期中，其成员可能会根据需要而变化。国家应建立一个维护流程，以持续协调和监测 NASP 相关 SEIs 的更新，包括不同利害攸关方组织的负责人的更新。

2.9.7 关于制定 RASP 和 NASP 的详细指导分别在第 3 章和第 4 章中介绍。

2.10 国家航空安全计划和国家安全方案之间的关系

2.10.1 国家安全方案（SSP）是旨在提高安全性的一整套法规和活动。它由一系列流程和活动组成，这些流程和活动共同为国家提供了管理安全和进行有针对性的安全监督的手段。SSP 是国家概述其在国家一级安全管理责任的一种手段。它协助国家积极主动地收集和分析数据，进行安全风险评估以查明危险和安全缺陷，并确定国家一级的国家运行安全风险和组织挑战。SSP 是国家对国家航空安全采取积极措施的基础。已经达到一定实施和维护成熟度的 SSP，具有成熟的安全数据分析（SDA）能力，使国家能够获得此类安全情报。

2.10.2 为界定 NASP 和 SSP 之间的关系，并指导 NASP 制定流程，国家需要基于在线框架（OLF）的 USOAP CMA 国家安全方案实施评估（SSPIA）自我评估工具，考虑 SSP 实施和维护的成熟度及其持续改进，重点关注以下方面：

- a) 如果该国没有建立成熟的 SSPIA SDA 方面（如 SSPIA 自我评估中所述），则应根据情景 1 制定其 NASP（参见 2.10.4）；或
- b) 如果该国拥有成熟的 SSPIA SDA 方面（如 SSPIA 自我评估中所述），则应根据情景 2 制定其 NASP（参见 2.10.5）。

2.10.3 在 NASP 和 SSP 之间的关系范畴内，成熟的 SDA 方面包括：

- a) 国内个人和组织建立并使用的强制性和自愿报告制度；
- b) 危险识别和安全风险管理流程；
- c) 保护安全数据、安全信息和相关来源的规定；和
- d) 安全数据收集和处理系统（SDCPS），用于捕获、存储、汇总和分析安全数据和安全信息——这包括对安全风险缓解措施进行优先排序和衡量其有效性以及指导 NASP 内容的机制。

注：无论 SSP 实施和维护的成熟度或 SSPIA SDA 方面的成熟度如何，国家都应制定和实施 NASP。

2.10.4 场景 1 — 国家不具备成熟的安全数据分析能力

一个不具备成熟的 SSPIA SDA 方面的国家可能没有数据收集、分析和安全风险管理能力来查明危险和安全缺陷，并确定国家运行安全风险和组织挑战。如果国家安全方案（SSP）的 SSPIA SDA 方面不成熟，则将削弱国家使用 SSP 作为安全情报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的能力。国家将需要严重依赖其他数据来源（例如，GASP 和 RASP）来获得这一信息。此外，由于国家必须实施 SSP 作为其安全管理责任的一部分，国家应重点关注 NASP 中应包括哪些关于实施和维护 SSP 的内容。以下适用于不具备成熟的 SSPIA SDA 能力的国家：

- a) NASP 主要由 GASP 和 RASP 引导。这两份文件有助于国家查明危险和安全缺陷，并确定国家运行安全风险和组织挑战。
- b) NASP 主要侧重于应对组织挑战。在 SSP 实施和维护尚未成熟，主要是在 SSPIA 的 SDA 方面尚未成熟的国家，NASP 应纳入应对组织挑战并增强组织能力的 SEIs（例如，在国家一级改进危害识别和安全风险管理）。一旦这些组织挑战得到解决，国家将能够更好地缓解运行安全风险。
- c) NASP 的国家安全目标之一应该是实施并维护 SSP。NASP 需要纳入相关 SEIs，形成一个行动计划，以提高 SSP 的有效性。

2.10.5 场景 2 — 具备成熟的安全数据分析能力的国家

具备成熟的 SSPIA SDA 的国家有能力查明危险和安全缺陷，并确定国家运行安全风险和组织挑战。如果 SSP 的 SSPIA SDA 方面已经成熟，则该国有能力使用其危险识别和安全风险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。以下内容适用于具备成熟的 SSPIA SDA 的国家：

- a) NASP 主要由 SSP 指导。SSP 帮助国家查明危险和安全缺陷，并确定运行安全风险和组织挑战（同时考虑 GASP 和 RASP 的各个方面）。SSP 使国家能够以一致和积极的方式管理其活动，衡量其安全绩效，监测 SEIs 的实施，并解决任何已查明的危险和安全缺陷。
 - b) NASP 是 SSP 文档中的关键文件之一。NASP 是一个国家确定和推动实施 SEIs 的手段，以解决通过 SSP 流程确定的、或 GASP 或 RASP 提出的国家运行安全风险和组织挑战。它还使国家能够确定加强 SSP 或实现其安全目标的各项活动。
 - c) NASP 是 SSP 的补充。国家可以使用 SEIs 优先改进 SSP 流程和活动，并解决 SSP 确定的国家安全问题（例如，组织挑战）。通过 SSP 收集的安全情报也可能有助于其他国家计划，如空中航行计划。
-

第 3 章

拟写地区航空安全计划

3.1 总则

3.1.1 本章提供指导意见，以帮助地区实体，包括地区航空安全组（RASGs）和地区安全监督组织（RSOs）确定应包含在地区航空安全计划中的内容。本章附录 A 载有 RASP 模板，应仅作为一个例子加以考虑。应根据该地区的自我评估制定地区航空安全计划，并解决该地区的特定运行安全风险和组织挑战。

3.1.2 在全球航空安全计划（GASP）和地区航空安全计划（RASP）的范畴内，“地区”一词是指在一个地理区域内共同努力加强航空安全的一组国家和/或实体。地区航空安全组（RASG）是负责制定、支持实施和监督一个与 GASP 一致的 RASP 的地区实体。RASP 的制定过程应包括与国家、行业和其他主要航空利害攸关方协商。该地区每个国家的国家航空安全计划应与地区航空安全计划以及旨在加强航空安全的其他努力保持协调一致。当前 RASPs 的副本可在 www.icao.int/RASP 上的 GASP 图书馆查阅。

3.2 地区航空安全计划的内容

3.2.1 地区航空安全计划（RASPs）应至少包含以下部分：

- a) 引言；
- b) RASP 的宗旨，包括与 GASP 和本地区各国 NASPs 的关联；
- c) 该地区特定期在地区一级航空安全管理的战略方向，包括地区安全目标、具体目标和指标；
- d) 说明地区运行安全风险以及为解决这些风险而采取的安全提升举措（SEIs）；
- e) 说明组织挑战以及为应对这些挑战而采取的 SEIs；和
- f) 说明该地区将如何衡量安全绩效以监测 RASP 的实施情况及其有效性。

3.3 地区航空安全计划各部分详情

地区航空安全计划的引言

3.3.1 拟写引言（或前言）时，应包括以下内容：

- a) 概述地区航空安全计划，包括其结构（章、节及其内容）；
- b) 地区对航空安全和（在地区一级）为活动提供资源以加强航空安全的承诺；
- c) 负责制定、实施和监测地区航空安全计划的实体；
- d) 地区安全问题；
- e) 地区安全目标和具体目标；
- f) 地区的运行背景（可以以表格形式说明），包括但不限于：
 - 1) 该地区的交通量，以及预计增长或下降；
 - 2) 该地区各国的航空系统的成熟度（例如，有效安全监督系统的不同实施水平）；和
 - 3) 该地区共同的危险和安全缺陷，可以按照类别分组，例如环境的、技术的、组织的和人员的。

注：该地区的运行背景可能在 RASP 版本的持续时间内发生变化（例如，由于扰乱事件导致的交通量减少，由于空域系统的新进入者导致的系统用户组合的变化，或该地区的新兴产业，如新设备制造商）。运行背景的变化可能会影响已查明的危险和安全缺陷，表明需要进行新的自我评估，并相应地调整 RASP（参见第 2 章，图 2-1）。

地区航空安全计划的宗旨

3.3.2 拟写地区航空安全计划的宗旨时，应包括以下内容：

- a) 描述该地区航空安全管理的战略方向；
- b) 地区航空安全计划的期限（参见 3.3.3 a) 1)）；
- c) 地区航空安全计划、该地区每个国家的国家航空安全计划和全球航空安全计划最新版本之间的关系；
- d) 地区一级的各项举措，这些举措将支持在单个国家一级以及更大的国际一级改善航空安全；和
- e) 制定 RASP 时考虑过的其它计划（例如《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件）、地区空中航行计划和《全球航空安保计划》（GASeP，Doc 10118 号文件））。

该地区航空安全管理的战略方向

3.3.3 拟写该地区航空安全管理的战略方向时，应包括以下内容：

- a) 如何制定和核准地区航空安全计划（RASP），包括与利害攸关方（例如国家、行业、国际组织等）的任何协作：
 - 1) 描述 RASP 的治理，这包括以怎样的频率审查和更新（例如每年进行审查和至少每三年更新一次）——这里应考虑与《全球航空安全计划》的修改周期保持一致；
 - 2) 阐述需要采取协作方式来查明地区安全问题并实施安全提升举措（SEIs）以解决这些问题；
 - 3) 描述用来确定地区运行安全风险和组织挑战的流程；
- b) 地区安全目标、具体目标和指标（可以以表格形式说明）：
 - 1) 解释地区安全目标、具体目标和指标如何与《全球航空安全计划》相关联（可以参引《全球航空安全计划》的目标、具体目标和指标）；
 - 2) 如适用，则列出在《全球航空安全计划》目标、具体目标和指标之外和之上的任何特定的地区安全目标、具体目标和指标；
- c) 安全提升举措（SEIs）如何帮助实现地区安全目标：
 - 1) 解释地区安全目标和具体目标与地区为了改善安全而将采取的 SEIs 之间的联系；
 - 2) 解释地区安全目标和具体目标怎样与（该地区内）各国的 SEIs 或者国际一级的总体举措相关联；和
- d) 可能需要进一步分析的新兴问题。

地区运行安全风险

3.3.4 在拟写地区运行安全风险部分时，应包括以下内容：

- a) 该地区在设定时段内发生的事故和严重征候事件的概要，以及涉及到在该地区各国登记的航空器的事故和严重征候事件的概要，特别是在定期商业运行期间最大质量超过 5700 公斤的航空器（事故和严重征候事件的统计数字和数据可从各国的事故和征候事件数据库中收集，或者可以使用在 www.icao.int/safety/iStars 上通过 iSTARS 提供的国际民航组织事故/征候事件数据报告（ADREP）系统应用程序找到统计数字和数据。）；
- b) 地区高风险事件类别（R-HRCs），包括给予它们优先级的理由（例如，数据驱动方法）——RASP 应包括 GASP 中的所有 HRCs（G-HRCs）；

- c) 其它已查明的地区运行安全风险，包括给予其优先级的理由。可以通过以下方式查明风险：
- 1) 由该地区各个国家完成（例如通过其安全数据收集和处理系统（SDCPs））；
 - 2) 源于地区分析（例如地区航空安全组（RASG）、地区安全监督组织（RSOO）、地区规划和实施小组（PIRG）和/或地区事故和征候事件调查组织（RAIO）所做的分析）；和/或
 - 3) 其它信息来源 — 地区运行安全风险应涵盖不同的航空领域（例如机场、商业航空运输、通用航空、直升机运行）；
- d) 该地区已查明的 R-HRCs 的主要促成因素；
- e) 描述用来减缓 R-HRCs 相关风险以及该地区希望通过 RASP 减轻的任何其他地区运行安全风险的一系列安全提升举措（SEIs）：
- 1) 列出该地区计划实施或正在实施的 SEIs，以处理所有已查明的 R-HRCs 和其它地区运行安全风险（清单可以载于一个附录中）；
 - 2) 适当时，确定那些源于《全球航空安全路线图》（主要来自运行安全风险（OPS）路线图）的 SEIs；和
- f) 确定地区运行安全风险过程中使用的分类法 — 建议使用商业航空安全工作队（CAST）/国际民航组织通用分类法小组（CICCT）所用的航空事件类别。

注：关于 G-HRCs 的更多信息载于《全球航空安全计划》第 3 章。关于 CICCT 分类法的信息可以查阅国际民航组织网站 <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>。

组织挑战

3.3.5 在拟写 RASP 要处理的组织挑战问题时，应包括以下内容：

- a) 关于该地区各国有效安全监督能力的一份概要。可以随之提供各国在国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）下开展的最新活动的结果。与 USOAP CMA 有关的信息载于 USOAP CMA 在线框架网站 www.icao.int/usoap。
- b) 为地区航空安全计划选定的组织挑战问题清单和说明，包括给予其优先级的理由；
- c) 这些问题是如何查明的，包括但不限于一个数据驱动方法。可以通过以下方式查明：
 - 1) 由该地区各个国家完成（例如通过其安全数据收集和处理系统）；
 - 2) 源于地区分析（例如 RASG、RSOOs、PIRGs 和/或 RAIO 所做的分析）；
 - 3) 基于《全球航空安全计划》中描述的组织方面的挑战；和/或
 - 4) 基于 USOAP 的地区概述和单个国家的监督数据；

- d) 描述用来处理已查明的组织挑战问题的一系列安全提升举措（SEIs）：
 - 1) 列出该地区计划实施或正在实施的 SEIs，以处理所有已查明的组织挑战问题（清单可以载于一个附录中）；和
 - 2) 适当时，确定那些源于《全球航空安全路线图》（主要来自组织挑战（ORG）路线图）的安全提升举措。

监测实施情况

3.3.6 在拟写监测和衡量地区航空安全计划（RASP）的实施情况及其有效性的部分时，应包括以下内容：

- a) 该地区将如何监测 RASP 中列出的安全提升举措（SEIs）的实施情况，以及它将如何衡量地区民航系统的安全绩效以确保获得期望的结果；
- b) 将如何对 RASP 及其 SEIs 进行纠正和调整并做出报告；
- c) 将如何监测每个地区安全目标，以追踪绩效——用于衡量安全绩效的指标原则上应与 GASP 中的指标一致（或相关联）；
- d) 将如何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（例如一个仪表盘）；
- e) 处理以下情况的一段解释性案文：
 - 1) 如果没有完成地区安全目标，应说明根本原因；
 - 2) 如果该地区查明了重大运行安全风险，将采取合理措施尽快减缓风险，可能造成地区航空安全计划的非常规修改；
- f) 说明各国已采取了地区航空安全组（RASG）或其他地区实体概述的一个标准化的做法，在地区一级提供信息（例如单个国家向 RASG 报告）。这样，该地区能够使用同样的方法获得信息和评估运行安全风险；和
- g) 用于问询或获取进一步信息的联络方式。

3.4 地区航空安全计划模板

本章附录 A 提出了一个地区航空安全计划（RASP）模板，旨在促进 RASPs 的国际协调。这一模板的使用并不是强制性的，并不是为了取代现有的国际民航组织规定。该模板提供了一个例子，可以促进地区航空安全计划的统一制定，并涵盖本手册中提议的最起码的内容，同时保持足够的灵活性，以满足任何地区特定要求。采用 RASP 模板的地区应与该地区各国、地区实体和国际民航组织地区办事处协作，确保 RASP 与该地区各国的国家航空安全计划（NASP）以及《全球航空安全计划》的当前版本保持一致。各地区也可酌情与其他地区的地区航空安全组协作。

3.5 地区航空安全计划检查清单

本章附录 B 提出了一个地区航空安全计划检查清单。检查清单的使用并不是强制性的，并不是为了取代现有的国际民航组织规定。该检查清单是一个工具，促进地区航空安全计划的统一制定，并根据本章附录 A 中的 RASP 模板，检查本手册建议的最起码的内容。检查清单提供了一个确保地区 RASP 完整性的手段（无论该计划是否基于 RASP 模板），并帮助查明任何缺失内容。根据 RASP 的最起码内容，检查清单包括以下内容：

- a) 参照本手册第 3 章中描述最起码内容的部分；
 - b) 要分析的方面或要回答的问题，以评估与那部分有关的 RASP 内容的完整性；
 - c) 表格中有一栏，让用户核查 RASP 是否包含特定内容；和
 - d) 表格中有一栏，可以让用户在特定内容的位置与 RASP 模板中的章节位置不一样的情况下，指出特定内容在 RASP 中的位置（例如，某个特定题目可能在描述 RASP 宗旨的部分而不在引言部分）。
-

第 3 章附录 A

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¹

[地区]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）的目的是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[地区]、组成该地区的各国及其工业的经济发展。RASP 促进[地区]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、[实体名称]和行业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。

[地区]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[数字]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、[地区]在地区一级进行航空安全管理的战略方向、为[时间段 — 例如，2023-2025 年]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

[责任实体的名称 — 例如，地区航空安全组（RASG）]负责与[列出实体名称 — 例如，国际民航组织地区办事处]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、运营人和其他利害攸关方协商制定的，并与《全球航空安全计划》的[当前版本]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) [列出运行安全风险和组织方面的挑战 — 例如，飞行中失控（LOC-I）、地区一级缺乏航空器事故和征候事件调查能力]
- 2) [...]
- 3) [...]

为解决以上列出的问题并加强地区一级的航空安全，[日期区间]地区航空安全计划包含以下目标和具体目标：

- 1) [列出目标和具体目标 — 例如，目标 1：实现运行安全风险的持续降低，和具体目标 1.1：地区事故发生率保持下降趋势]
- 2) [...]
- 3) [...]

1.5 运行背景

[年 — 年]本地区的起落架次为[数字]。本地区的交通量预计将在未来[x]年[增加/减少]百分之[数字]。

到[年]底，[地区]有[数字]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[数字]。截止[年]，[数字]个国家已实施了国家安全方案（SSP）的基础工作，[数字]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安全方案。

[地区]的共同危险和安全缺陷包括：[列出危险和安全缺陷 — 例如，地形、气象、基础设施和社会政治问题]。

第2部分 [地区]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[地区]在[数字]年（[年份]到[年份]）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[计划名称]。

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）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 [地区] 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[列出方法 — 例如，安全风险评估、地区航空安全组活动等]查明的地区特定问题。该计划由[责任实体名称 — 例如，地区航空安全组]与主要利害攸关方协调制定和维护，至少每[数字]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
[列出目标]	[列出具体目标]	[列出指标]	[描述关联]
1. 例如，实现运行安全风险的持续降低	1.1 地区事故发生率保持下降趋势 1. n	1.1.1 该地区每百万次离港发生的事故次数 1.1.2 该地区质量大于 5 700 公斤的航空器在定期商业运行中发生的事故数量。 1.2. n	该目标与《全球航空安全计划》的目标 1 和具体目标 1.1 直接关联。
2.	2.1 2. n		
3.	3.1 3. n		
4. 例如，加强地区一级的协作	4.1 到 2023 年，预计达不到地区航空安全计划目标的国家通过地区航空安全组寻求援助，以加强其安全监督能力 4. n	4.1.1 提供援助的领先示范国家的数量 4.1.2 接受援助的国家的数量 4.1.3 本地区完成的事故和征候事件调查能力建设特派团的数量 4.2. n	该目标与《全球航空安全计划》的目标 4 和具体目标 4.1 直接关联。

目标	具体目标	指标	与《全球航空安全计划》的关联
5.	5.1 5. n		
6.	6.1 6. n		

本计划中的 SEIs 通过地区航空安全组（RASG）的工作安排、[列出实体名称]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，[地区]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[描述流程 — 例如，地区航空安全组进行的一项分析]查明供进一步分析的以下新兴问题：

- 1) [列出新兴问题 — 例如，在机场附近运行的小型无人机]
- 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。

[责任实体的名称 — 例如，地区航空安全组] 发布了一份年度安全报告，可在 [责任实体的名称] 网站上 [（如有，插入网站链接）] 查阅。[地区] 发生的事故和严重征候事件概要以及在 [地区] 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
[地区] 的商业航空运输事件			
[年至 年, 平均]			
[当前年份]			
[地区] 通用航空航空器事件			
[年至 年, 平均]			
[当前年份]			

年	致命事故	非致命事故	严重征候事件
在 [地区] 注册的商业航空运输航空器发生的事件			
[年至 年, 平均]			
[当前年份]			
在 [地区] 注册的通用航空航空器发生的事件			
[年至 年, 平均]			
[当年年份]			

在 [地区] 背景下发生的以下 [数字] 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 [数字] 年开展的安全监督活动及其各自的国家安全方案，以及 [列出实体名称 — 例如，地区航空安全组、地区安全监督组织、地区规划和实施小组和/或地区事故和征候事件调查组织] 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》[当前版本]中列出的 G-HRCs 相一致：

- 1) [列出 R-HRCs 并简要说明给予其优先级的理由 — 例如，飞行中失控（LOC-I）、运营人经历了涉及偏离预定飞行路径的事件，并通过其 SDCPS 系统向该地区的国家报告]
- 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) [列出其他地区运行安全风险，并简要说明给予其优先级的理由 — 例如鸟击。运营人经历了该地区机场鸟击事件，并通过其 SDCPS 系统向各国报告]
- 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，[责任实体的名称 — 例如，地区航空安全组]查明了导致 R-HRCs 的以下促成因素，[责任实体的名称]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: [事件类别名称 — 例如，飞行中失控（LOC-I）]

- 1) [列出促成因素 — 例如，缺乏有效的飞行管理流程]
- 2) [...]
- 3) [...]

R-HRC 2: [事件类别名称]

- 1) [列出促成因素]
- 2) [...]
- 3) [...]

R-HRC [n]: [事件类别名称]

- 1) [列出促成因素]
- 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，[责任实体名称]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）。[地区]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[地区]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：

[地区]的总体有效实施率得分							
[X]%							
[地区]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
[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%
[地区]各审计领域 ² 的有效实施率得分							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%	[X]%

[地区]背景中的以下[数字]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、本地区各国在过去[数字]年开展的安全监督活动、它们的国家安全方案以及[列出实体名称 — 例如，地区航空安全组、地区安全监督组织、地区规划和实施小组和/或地区事故和征候事件调查组织]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[列出实体名称]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》[当前版本]中列出的组织挑战相一致：

- 1) [列出组织挑战并简要说明给予其优先级的理由 — 例如，地区一级缺乏航空器事故和征候事件调查能力。这是该地区国家在最近一次国际民航组织 USOAP 审计中有效实施率得分最低的领域，因此被列为要解决的高优先级问题。]
- 2) [...]
- 3) [...]

为了解决以上列出的问题，[责任实体的名称]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

[责任实体的名称 — 例如, 地区航空安全组]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, [责任实体名称]将每[数字]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。[责任实体名称]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, [责任实体名称]将寻求[列出实体名称]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, [责任实体名称]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, [责任实体名称]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[每年、每三年等]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[责任实体的名称]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。

[责任实体名称]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[描述该地区使用的方法]。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:

[责任实体的名称]

[邮寄地址]

[电话号码]

[传真]

[电子邮件]

[网站]

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

R-HRC x: [R-HRC 的名称 — 例如飞行中失控 (LOC-I)]							
目标 x: [名称 — 例如目标 1: 实现运行安全风险的持续减少]							
具体目标 x.x: [说明 — 例如具体目标 1.1: 地区事故发生率保持下降趋势]							
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
[SEI 的名称和国际民航组织 SEI 编号 (如适用)]	[行动说明]	[插入完成时间段]	[名称]	[列出利害攸关方]	[列出衡量标准]	[低/中/高]	[列出 SEI 实施情况的核实机制]
例如, 关于飞行中失控的国际民航组织运行安全风险 SEI (地区) — 减缓飞行中失控事故和征候事件的促成因素	组织安全研讨会或讲习班	2023 年 1 季度至 2025 年 4 季度	地区航空安全组	<ul style="list-style-type: none"> 民航当局 (CAAs) 运营人 经批准的培训机构 事故调查机构 (AIBs) 制造商 地区组织 	<ul style="list-style-type: none"> 举办的讲习班的数量 讲习班的参与情况 该地区各国培训要求的变化 	高	<ul style="list-style-type: none"> 纳入地区调查/仪表盘 CMA 自我评估问题

安全提升举措详情：组织挑战

组织挑战 x ¹ : [挑战名称 — 例如, 地区一级缺乏航空器事故和征候事件调查能力]							
目标 x : [名称 — 例如, 目标 4: 加强地区一级的协作]							
具体目标 x.x : [说明 — 例如, 具体目标 4.1: 到 2023 年, 预计达不到 RASP 目标的国家要寻求援助以加强其安全监督能力]							
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
[SEI 的名称和国际民航组织 SEI 编号 (如适用)]	[行动说明]	[插入完成时间段]	[名称]	[列出利害关系方]	[列出衡量标准]	[低/中/高]	[列出 SEI 实施情况的核实机制]
例如, 国际民航组织的组织挑战 SEI-3 (地区) — 按照附件 13 — 《航空器事故和征候事件调查》建立一个独立的事故和征候事件调查机构。	通过地区航空安全组查明领先示范国家, 协助需要援助的国家建立事故与征候事件调查能力	2023 年 1 季度至 2025 年 4 季度	地区航空安全组	<ul style="list-style-type: none"> 事故调查机构 民航当局 航空器制造商 地区事故和征候事件调查组织 	<ul style="list-style-type: none"> 提供援助的领先示范国家的数量 接受援助的国家的数量 本地区完成的事故和征候事件调查能力建设特派团的数量 	高	本地区下一次审计后的 USOAP/CMA 结果

1. 一个组织挑战可能与多个目标和/或具体目标相关。

第 3 章附录 B

地区航空安全计划检查清单

Doc 10131 号文件, 第 3 章第 3.3 节, 地区航空安全计划 详情部分 (参考)	地区航空安全计划 (RASP) 的内容 (要分析的方面或要回答的问题)	回答 (是/否或不 适用 ¹)	在地区航空安 全计划中的参 考位置 (如果不同于 模板)
3.3.1 地区航空安全计划的引言			
3.3.1 a)	是否提供了 RASP 的概述, 包括其结构 (章节和其内容)?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.1 b)	是否指出地区对航空安保和为活动提供资源 (地区一级) 以加强航空安全的承诺?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.1 c)	是否说明了负责制定、实施和监测 RASP 的实体?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.1 d)	是否描述了地区安全问题?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.1 e)	是否描述了地区安全目标和具体目标?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.1 f)	是否描述了地区的运行背景?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.2 地区航空安全计划的宗旨			
3.3.2 a)	是否包括对地区航空安全管理战略方向的描述?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.2 b)	是否设定了 RASP 的期限?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.2 c)	是否指出地区航空安全计划、该地区每个国家的国家航空安全计划和全球航空安全计划最新版本之间的关系?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.2 d)	是否包括地区一级的各项举措, 这些举措将支持在单个国家一级以及更大的国际一级改善航空安全。	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	

¹. 不适用 (N/A)

Doc 10131 号文件, 第 3 章第 3.3 节, 地区航空安全计划 详情部分 (参考)	地区航空安全计划 (RASP) 的内容 (要分析的方面或要回答的问题)	回答 (是/否或不 适用 ¹⁾)	在地区航空安 全计划中的参 考位置 (如果不同于 模板)
3.3.2 e)	是否查明在制定地区航空安全计划时考虑过的其它计划?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 该地区航空安全管理的战略方向			
3.3.3 a)	是否描述了如何制定和核准地区航空安全计划, 包括与利害攸关方的任何协作?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 a) 1)	是否描述了地区航空安全计划的治理, 包括以怎样的频率审查和更新?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 a) 2)	是否说明需要采取协作方式来查明地区安全问题并实施安全提升举措 (SEIs) 以解决这些问题?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 a) 3)	是否描述了用来确定地区运行安全风险和组织挑战的流程?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 b)	是否列出了地区安全目标、具体目标和指标?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 b) 1)	是否解释了地区安全目标、具体目标和指标如何与《全球航空安全计划》相关联?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 b) 2)	如适用, 是否列出了在《全球航空安全计划》目标、具体目标和指标之外和之上的任何特定的地区安全目标、具体目标和指标?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	
3.3.3 c)	是否描述了安全提升举措如何帮助实现地区安全目标?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 c) 1)	是否解释了地区安全目标和具体目标与地区为了改善安全而将采取的安全提升举措之间的关联?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 c) 2)	是否解释了地区安全目标和具体目标怎样与 (该地区内) 各国的单个安全提升举措或者国际一级的总体举措相关联?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.3 d)	是否列出了可能需要进一步分析的新兴问题?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	

Doc 10131 号文件, 第 3 章第 3.3 节, 地区航空安全计划 详情部分 (参考)	地区航空安全计划 (RASP) 的内容 (要分析的方面或要回答的问题)	回答 (是/否或不 适用 ¹⁾)	在地区航空安 全计划中的参 考位置 (如果不同于 模板)
3.3.4 地区运行安全风险			
3.3.4 a)	是否提供了该地区在设定时段内发生的事故和严重征候事件的概要, 以及涉及到在该地区各国登记的航空器的事故和严重征候事件概要, 特别是在定期商业运行期间最大质量超过 5 700 公斤的航空器?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.4 b)	是否列出和描述了地区高风险事件类别 (R-HRCs), 包括给予它们优先级的理由?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.4 c)	是否解释了如何查明其它地区运行安全风险, 包括给予其优先级的理由?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.4 d)	是否列出了该地区已查明的 R-HRCs 的主要促成因素?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.4 e)	是否描述了一系列安全提升举措, 用来减缓 R-HRCs 相关风险和该地区希望通过 RASP 减缓的任何其它地区运行安全风险?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.4 e) 1)	是否列出了该地区计划实施或正在实施的安全提升举措, 以处理所有已查明的 R-HRCs 和其它地区运行安全风险?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.4 e) 2)	是否确定了那些源于《全球航空安全路线图》的安全提升举措 (如适用)?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	
3.3.4 f)	是否描述了确定地区运行安全风险过程中使用的分类法?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.5 组织挑战			
3.3.5 a)	是否提供了关于该地区各国有效安全监督能力的一份概要?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.5 b)	是否包含为 RASP 选定的组织挑战问题清单和说明, 包括给予其优先级的理由?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.5 c)	是否解释了如何查明组织挑战, 包括但不限于一个数据驱动方法?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	

Doc 10131 号文件, 第 3 章第 3.3 节, 地区航空安全计划 详情部分 (参考)	地区航空安全计划 (RASP) 的内容 (要分析的方面或要回答的问题)	回答 (是/否或不 适用 ¹⁾)	在地区航空安 全计划中的参 考位置 (如果不同于 模板)
3.3.5 d)	是否描述了用来处理已查明组织挑战问题的一系列安全提升举措?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.5 d) 1)	是否列出该地区计划实施或正在实施的安全提升举措, 以处理所有已查明的组织挑战?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.5 d) 2)	在适用情况下, 是否确定了那些源于《全球航空安全路线图》的安全提升举措?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	
3.3.6 监测实施情况			
3.3.6 a)	是否描述了该地区将如何监测地区航空安全计划中列出的安全提升举措的实施情况, 以及它将如何衡量地区民航系统的安全绩效以确保获得期望的结果?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.6 b)	是否解释了如何对地区航空安全计划及其安全提升举措进行纠正和调整并做出报告?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.6 c)	是否解释了将如何监测每个地区安全目标, 以追踪绩效?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.6 d)	是否描述了将如何向利害关系方提供在完成地区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?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.6 e) 1)	是否包含一段解释性案文以处理以下情况: “如果没有完成地区安全目标, 应说明根本原因”?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.6 e) 2)	是否包含一段解释性案文以处理以下情况: “如果该地区查明了重大运行安全风险, 将采取合理措施尽快减缓风险, 可能造成地区航空安全计划的非常规修改”?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.6 f)	是否做出说明: 各国已采取了地区航空安全组或其他地区实体概述的一个标准化的做法, 在地区一级提供信息?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
3.3.6 g)	是否包括问询或获取进一步信息的联络方式?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	

第 4 章

拟写国家航空安全计划

4.1 总则

本章提供指导意见，帮助国家决定其国家航空安全计划（NASP）应包括的内容。NASP 的模板载于本章附录 A 中，应仅作为一个例子加以考虑；应根据该国自我评估制定 NASP，并解决该国的特定运行安全风险和组织挑战。在制定计划时，该国应将其 NASP 与其国家安全方案（SSP）（如已实施）相关联。

注：关于 NASP 和 SSP 之间关系的指导载于第 2 章。

4.2 国家航空安全计划的内容

国家航空安全计划应至少包含以下部分：

- a) 引言；
- b) NASP 的宗旨，包括与地区航空安全计划（RASP）和《全球航空安全计划》（GASP）的关联；
- c) 国家在特定时期在国家一级进行民用航空安全管理的战略方向，包括国家安全目标、具体目标和指标；
- d) 描述国家运行安全风险及为解决这些风险而采取的安全提升举措（SEIs）；
- e) 描述组织挑战以及为应对这些挑战拟采取的 SEIs；和
- f) 描述国家将如何衡量安全绩效以监测 NASP 的实施情况及其有效性。

4.3 国家航空安全计划各部分详情

国家航空安全计划的引言

4.3.1 拟写引言（或前言）时，应包括以下内容：

- a) 概述国家航空安全计划，包括其结构（章、节及其内容）；
- b) 该国通过发布一份由航空机构部级或政府机构高级代表签署的声明，对航空安全和在国家一级为活动提供资源以加强航空安全做出承诺。如果另一份文件（例如国家安全政策）中已经存在一份声明，则应在国家航空安全计划的这一部分进行参引；

- c) 在适用情况下，说明国家航空安全计划如何与国家安全方案相关联（参见 2.10）；
- d) 负责制定、实施和监测国家航空安全计划的实体；
- e) 国家安全问题（如果另一份文件中已经有所说明，则应在国家航空安全计划这一部分进行参引）；
- f) 国家安全目标和具体目标；
- g) 该国的运行背景（可以以表格形式说明），包括但不限于：
 - 1) 该国的交通量，以及预计增长或下降；
 - 2) 不同领域的成熟度，例如机场、商业航空运输、通用航空、直升机运行；和
 - 3) 共同的危险和安全缺陷，可以按照类别分组，例如环境的、技术的、组织的和人员的。

注：国家的运行背景可能在 NASP 版本的持续时间内发生变化（例如，由于扰乱事件导致的交通量减少，由于空域系统的新进入者导致的系统用户组合的变化，或一个新兴的国家产业，如新设备制造商）。运行背景的变化可能会影响已查明的危险和安全缺陷，表明需要进行新的自我评估，并相应地调整 NASP（参见第 2 章，图 2-1）。

国家航空安全计划的宗旨

4.3.2 拟写国家航空安全计划的宗旨时，应包括以下内容：

- a) 描述该国航空安全管理的战略方向；
- b) 国家航空安全计划的期限（参见 4.3.3 a) 1)）；
- c) 国家航空安全计划、地区航空安全计划和《全球航空安全计划》最新版本之间的关系；和
- d) 在适用情况下，说明制定国家航空安全计划时考虑过的其它国家计划（例如空中航行、经济发展、环境或安保）。

国家航空安全管理的战略方向

4.3.3 拟写该国在国家一级进行民航安全管理的战略方向时，应包括以下内容：

- a) 如何制定和核准国家航空安全计划，包括与内部和外部利害攸关方（例如行业、国际组织、其它政府机构等）的任何协作：
 - 1) 描述国家航空安全计划的治理（这可能已经包含在国家安全方案的文件中），这包括以怎样的频率审查和更新（例如每年进行审查和至少每三年更新一次）— 这里应考虑与《全球航空安全计划》和《地区航空安全计划》的修改周期保持一致；

- 2) 说明需要采取协作方式来查明国家安全问题并实施安全提升举措来解决这些问题；
 - 3) 描述用来确定国家运行安全风险和组织挑战的流程—如果这个流程包含在该国国家安全方案（SSP）中，则应在国家航空安全计划这一部分进行参引；
- b) 国家安全目标、具体目标和指标（可以以表格形式说明）；
- 1) 解释国家安全目标、具体目标和指标如何与《全球航空安全计划》和《地区航空安全计划》相关联（可以参引这两份文件）；
 - 2) 如适用，则列出在《全球航空安全计划》目标、具体目标和指标之外和之上的任何特定的国家安全目标、具体目标和指标；
- c) 安全提升举措如何帮助实现国家安全目标；
- 1) 解释国家安全目标和具体目标与国家为了改善安全而将采取的安全提升举措之间的关联；
 - 2) 解释国家安全目标和具体目标怎样与地区或国际一级的总安全提升举措相关联；和
- d) 可能需要进一步分析的新兴问题。

国家运行安全风险

4.3.4 在拟写国家运行安全风险部分时，应包括以下内容：

- a) 该国在设定时段内发生的事故和严重征候事件的概要，以及涉及到在该国登记的航空器的事故和严重征候事件概要，特别是在定期商业运行期间最大质量超过 5 700 公斤的航空器（事故和严重征候事件的统计数字和数据可从各国的事故和征候事件数据库中收集，或者可以使用在 www.icao.int/safety/iStars 上通过 iSTARS 提供的国际民航组织事故/征候事件数据报告（ADREP）系统应用程序找到统计数字和数据。）；
- b) 国家高风险事件类别（N-HRCs），包括给予它们优先级的理由（例如，数据驱动方法）—NASP 应包括 RASP 中的所有高风险事件类别（R-HRCs）和 GASP 中的所有高风险事件类别（G-HRCs）；
- c) 已查明的其它国家运行安全风险，包括给予其优先级的理由。可以通过以下方式查明风险：
 - 1) 作为该国分析的一部分（例如借助其安全数据收集和处理系统）；
 - 2) 源于地区分析（例如地区航空安全组、地区安全监督组织、地区规划和实施小组和/或地区事故和征候事件调查组织所做的分析）；和/或
 - 3) 其它信息来源—国家运行安全风险应涵盖不同的航空领域，例如机场、商业航空运输、通用航空、直升机运行；
- d) 该国已查明的 N-HRCs 的主要促成因素；

- e) 描述一系列安全提升举措，用来减缓 N-HRCs 和国家希望通过 NASP 减缓的任何其它国家运行安全风险：
 - 1) 列出该国计划实施或正在实施的安全提升举措，以处理所有已查明的 N-HRCs 和其它国家运行安全风险（清单可以载于一个附录中）；
 - 2) 适当时，确定那些源于《全球航空安全路线图》（主要来自运行安全风险（OPS）路线图）的安全提升举措；
 - 3) 适当时参引地区航空安全计划中相应的安全提升举措；和
- f) 国家运行安全风险确定流程中使用的分类法 — 建议使用商业航空安全工作队/国际民航组织通用分类法小组（CICTT）所用的航空事件类别。

注：关于 G-HRCs 的更多信息载于《全球航空安全计划》第 3 章。关于 CICTT 分类法的信息可以查阅国际民航组织网站 <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>。

组织挑战

4.3.5 在拟写国家航空安全计划中涉及的组织挑战问题时，应包括以下内容：

- a) 关于该国有效安全监督能力的一份概要。可以随之提供该国在国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）下开展的最新活动的结果。与 USOAP CMA 有关的信息载于 USOAP CMA 在线框架网站 www.icao.int/usoap；
- b) 为 NASP 选定的组织挑战问题清单和说明，包括给予其优先级的理由；
- c) 如何查明这些问题，包括但不限于一个数据驱动方法。可以通过以下方式查明问题：
 - 1) 作为该国分析的一部分（例如借助其安全数据收集和处理系统）；
 - 2) 源于地区分析（例如地区航空安全组、地区安全监督组织、地区规划和实施小组和/或地区事故和征候事件调查组织所做的分析）；
 - 3) 基于《全球航空安全计划》中描述的组织挑战；和/或
 - 4) 基于普遍安全监督审计计划的结果和该国自己的监督数据；
- d) 描述用来处理已查明的组织挑战的一系列安全提升举措：
 - 1) 列出该国计划实施或正在实施的安全提升举措，以处理所有已查明的组织挑战（清单可以载于一个附录中）；
 - 2) 在适用情况下，确定那些源于《全球航空安全路线图》（主要来自组织挑战（ORG）路线图）的安全提升举措；和
 - 3) 适当时，参引地区航空安全计划中相应的安全提升举措。

监测实施情况

4.3.6 在拟写监测和衡量国家航空安全计划的实施情况及其有效性的部分时，应包括以下内容：

- a) 该国将如何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，以及它将如何衡量国家民航系统的安全绩效以确保获得期望的结果；
- b) 将如何对国家航空安全计划及其安全提升举措进行纠正和调整并做出报告；
- c) 将如何监测每个国家安全目标，以追踪绩效 — 用来衡量安全绩效的指标原则上应当与 GASP 和 RASP 中的指标一致或相关联；
- d) 将如何向利害攸关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（例如一个仪表板）；
- e) 处理以下情况的一段解释性案文：
 - 1) 如果没有完成国家安全目标，应说明根本原因；
 - 2) 如果该国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，可能造成国家航空安全计划的非常规修改；
- f) 说明该国已采取了地区航空安全组或其他地区实体概述的一个标准化的做法，在地区一级提供信息（例如向地区航空安全组报告）。这样，该地区能够使用同样的方法获得信息和评估运行安全风险；和
- g) 用于问询或获取进一步信息的联络方式。

4.4 国家航空安全计划模板

本章附录 A 提出了一个国家航空安全计划模板，旨在促进国家航空安全计划的国际协调。这一模板的使用并不是强制性的，并不是为了取代现有的国际民航组织规定。该模板提供了一个例子，可以促进国家航空安全计划的统一制定，并涵盖本手册中提议的最起码的内容，同时保持足够的灵活性，以满足任何国家特定要求。采用 NASP 模板的国家应与该地区其它国家、地区航空安全组和国际民航组织地区办事处协作，确保国家航空安全计划与地区航空安全计划以及全球航空安全计划的当前版本保持一致。

4.5 国家航空安全计划检查清单

本章附录 B 提出了一个国家航空安全计划检查清单。检查清单的使用并不是强制性的，并不是为了取代现有的国际民航组织规定。该检查清单是一个工具，促进国家航空安全计划的统一制定，并根据本章附录 A 中的 NASP 模板，检查本手册建议的最起码的内容。检查清单提供了一个确保 NASP 完整性的手段（无论该计划是否基于 NASP 模板），并帮助查明任何缺失内容。根据 NASP 的最起码内容，检查清单包括以下内容：

- a) 参照本手册第 4 章中描述最起码内容的部分；
 - b) 要分析的方面或要回答的问题，以评估与那部分有关的 NASP 内容的完整性；
 - c) 表格中有一栏，让用户核查 NASP 是否包含特定内容；和
 - d) 表格中有一栏，可以让用户在特定内容的位置与 NASP 模板中的章节位置不一样的情况下，指出特定内容在 NASP 中的位置（例如，某个特定题目可能在描述 NASP 宗旨的部分而不在引言部分）。
-

第 4 章附录 A

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

[国家]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[国家]及其工业的经济发展。NASP 促进[国家]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[国家]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。

[国家]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[地区航空安全计划（RASP）的名称]保持一致。

[签字]

[姓名]

[职务 — 例如民航局局长或运输部部长]

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[数字]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、[国家]航空安全管理的战略方向、为[时间段 — 例如，2023-2025 年]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安全方案（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[国家]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[地区航空安全计划的名称]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），[国家]有能力运用其危险识别和安全风险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，[国家]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]国家安全方案文档中的关键文件之一，由此，[国家]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[RASP 的名称]提出的安全提升举措。有了国家航空安全计划，[国家]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]国家安全方案的进一步信息，可查阅[插入网站链接]。

1.4 国家航空安全计划的制定、实施和监测责任

[责任实体的名称 — 例如，民航当局（CAA）]负责与[列出实体名称]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攸关方协商制定的，并与《全球航空安全计划》的[当前版本]和[地区航空安全计划的名称]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) [列出运行安全风险和组织挑战 — 例如，飞行中失控、国家一级缺乏航空器事故和征候事件调查能力]；
- 2) [...]
- 3) [...]

为解决以上列出的问题并加强国家一级的航空安全，[时间段]国家航空安全计划包含以下目标和具体目标：

- 1) [列出目标和具体目标 — 例如，目标 1：实现运行安全风险的持续降低，和具体目标 1.1：国家事故发生率保持下降趋势]
- 2) [...]
- 3) [...]

1.6 运行背景

[国家]有[数字]个经合格审定的机场，包括[数字]个国际机场。[国家]的空域分为几类[列出所有空域类别]。[年] — [年][国家]的起落架次为[数字]。目前[国家]签发了[数字]个航空运营人许可证（AOCs），其中[数字]个发放给了从事国际商业航空运输业务的航空运营人。[国家]还有从事国内空中出租车业务的[数字]家运营人，主要使用涡轮螺旋桨航空器，以及[数字]家直升机运营人。[国家]有[数字]架直升机。[国家]的共同危险和安全缺陷包括：[列出危险和安全缺陷 — 例如，地形、气象、基础设施和社会政治问题]。

第2部分 [国家]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[国家]在[数字]年（[年份]到[年份]）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：[如适用，列出计划名称]。

NASP的制定使用了《全球航空安全计划》（www.icao.int/gasp）和[地区航空安全计划的名称]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[地区航空安全计划的名称（插入网站链接，如果有的话）]为各国推荐的安全提升举措。[国家]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[地区航空安全计划的名称]中的相关SEI。

第 3 部分 [国家]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[列出方法 — 例如，立法、指令等]查明的国家特定问题。该计划由[责任实体名称 — 例如，民航当局]与关键航空利害攸关方协调制定和维护，至少每[数字]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[国家]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），以及服务提供者在制定和实施其安全管理体系（SMS）时所开展的工作。本计划由[责任实体名称 — 例如，民航当局]与所有利害攸关方协调制定和维护，至少每[数字]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指标。它们与《全球航空安全计划》和[地区航空安全计划的名称]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
[列出目标]	[列出具体目标]	[列出指标]	[描述关联]
1. 例如，实现运行安全风险的持续降低	1.1 国家事故发生率保持下降趋势 1. n	1.1.1 该国每百万次离港发生的事故数量 1.1.2 该国质量大于 5 700 公斤的航空器在定期商业运行中发生的事故数量。 1.2. n	该目标与《全球航空安全计划》的目标 1 和具体目标 1.1 以及地区航空安全计划的目标 1 和具体目标 1.1 直接关联。
2. 例如，加强国家安全监督能力	2.1 到 2026 年，EI 得分达到 85%。 2. n	2.1.1 该国总体 EI 得分。 2.1.2 实施的优先规程问题的数量。 2.1.3 完成的纠正行动计划（CAPs）的百分比。 2.2. n	该目标与《全球航空安全计划》的目标 2 和具体目标 2.1 以及地区航空安全计划的目标 2 和具体目标 2.1 直接关联。

3.	3.1 3. n		
4.	4.1 4. n		
5.	5.1 5. n		
6.	6.1 6. n		

本计划中的安全提升举措通过[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，[国家]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[描述流程 — 例如，服务提供者进行的一项分析]加以识别，以便做进一步分析：

- 1) [列出新兴问题 — 例如，在机场附近运行的小型无人机]
- 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。

[国家]在[国家]网站上[插入网站链接（如果有的话）]发布了一份年度安全报告。[国家]发生的事故和严重征候事件概要以及在[国家]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
[国家]商业航空运输事件			
[年至 年, 平均]			
[当前年份]			
[国家]通用航空航空器事件			
[年至 年, 平均]			
[当前年份]			

年	致命事故	非致命事故	严重征候事件
在[国家]注册的商业航空运输航空器发生的事件			
[年至 年, 平均]			
[当前年份]			
在[国家]注册的通用航空航空器发生的事件			
[年至 年, 平均]			
[当前年份]			

在[国家]背景下发生的以下[数字]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[数字]年开展的安全监督活动、国家安全方案，以及[列出实体名称 — 例如，地区航空安全组、地区安全监督组织、地区规划和实施小组和/或地区事故和征候事件调查组织]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》[当前版本]和[地区航空安全计划的名称]中列出的那些高风险事件类别相一致：

- 1) [列出 N-HRCs 并简要说明给予其优先级的理由 — 例如，飞行中失控（LOC-I），运营人经历了涉及偏离预定飞行路径的事件，并通过其 SDCPS 系统向该国报告]
- 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) [列出其它国家运行安全风险并简要说明给予其优先级的理由 — 例如鸟击。运营人经历了鸟击事件，并通过其 SDCPS 系统向该国报告]
- 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，[国家]查明了导致 N-HRCs 的以下促成因素，[列出实体名称]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: [事件类别名称 — 例如，飞行中失控（LOC-I）]

- 1) [列出促成因素 — 例如，缺乏有效的飞行管理程序]
- 2) [...]
- 3) [...]

N-HRC 2: [事件类别名称]

- 1) [列出促成因素]
- 2) [...]
- 3) [...]

N-HRC n: [事件类别名称]

- 1) [列出促成因素]
- 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，[国家]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[国家]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）。[国家]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[国家]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[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：



图 1. 国家航空安全监督系统的八个关键要素

总体有效实施率得分							
[X] %							
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
[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
各审计领域 ² 的有效实施率得分							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %

[国家]背景中的以下[数字]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[数字]年开展的安全监督活动、国家安全方案以及[列出实体名称 — 例如，地区航空安全组、地区安全监督组织、地区规划和实施小组和/或地区事故和征候事件调查组织]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[列出实体名称]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》[当前版本]以及[地区航空安全计划的名称]中列出的组织挑战相一致：

- 1) [列出组织挑战并简要说明给予其优先级的理由 — 例如，国家一级缺乏航空器事故和征候事件调查能力。这是该国在最近一次国际民航组织 USOAP 审计中有效实施率得分最低的领域，因此被列为要解决的高优先级问题。]
- 2) [...]
- 3) [...]

为了解决以上列出的组织挑战，[列出实体名称]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

[国家]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，[国家]将每[数字]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。[责任实体的名称 — 例如民航当局]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，[国家]将寻求[列出实体名称 — 例如地区航空安全组、行业]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，[国家]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。

[国家]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[例如，每年、每三年等]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[国家]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。

[国家]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[描述该地区使用的方法]。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：

[责任实体的名称]

[邮寄地址]

[电话号码]

[传真]

[电子邮件]

[网站]

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 x: [N-HRC 的名称 — 例如飞行中失控 (LOC-I)]							
目标 x: [名称 — 例如目标 1: 实现运行安全风险的持续减少]							
具体目标 x.x: [说明 — 例如具体目标 1.1: 地区事故发生率保持下降趋势]							
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
[SEI 的名称和国际民航组织 SEI 编号, 以及 RASP SEI 编号 (如适用)]	[行动说明]	[插入完成时间]	[名称]	[列出利害攸关方]	[列出衡量标准]	[低/中/高]	[列出安全提升举措实施情况的核实机制]
例如, 国际民航组织关于飞行中失控的运行安全风险安全提升举措 (国家) — 减缓飞行中失控事故和征候事件的促成因素	要求在全飞行模拟器转换和复训方案中推行失去操纵性预防与改出培训	2023 年 1 季度至 2025 年 4 季度	民航当局	<ul style="list-style-type: none"> • 运营人 • 经批准的培训机构 (ATO) • 飞行模拟器产品和服务提供商 • 飞行员协会 • 民航当局调查员 	<ul style="list-style-type: none"> • 更新培训方案, 加入失去操纵性预防和改出内容 • 完成失去操纵性预防和改出培训的飞行员的数量/百分比 • 自愿报告中失去操纵性事件发生率 • FDA 数据中的震杆器启动事件 • 飞行中失控发生率 	高	对运营人和 ATO 培训活动的监视

安全提升举措详情：组织挑战

组织挑战 x¹ : [挑战名称 — 例如国家一级缺乏航空器事故和征候事件调查能力]							
目标 x : [名称 — 例如目标 2: 加强国家的安全监督能力]							
具体目标 x.x : [说明 — 例如具体目标 2.1: 到 2026 年, 有效实施率得分达到 85%]							
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
[SEI 的名称和国际民航组织 SEI 编号以及 RASP SEI 编号 (如适用)]	[行动说明]	[插入完成时间]	[名称]	[列出利害攸关方]	[列出衡量标准]	[低/中/高]	[列出安全提升举措实施情况的核实机制]
例如, 国际民航组织的组织挑战安全提升举措 3 (国家) — 按照附件 13 — 《航空器事故和征候事件调查》建立一个独立的事故和征候事件调查机构。	建立一个有效的制度来吸引、招聘、培训和留住合格和充足的技术人员, 以支持事故和征候事件调查	2023 年 1 季度至 2025 年 4 季度	事故调查机构	<ul style="list-style-type: none"> 事故调查机构 民航当局 航空器制造商 地区事故和征候事件调查组织 	<ul style="list-style-type: none"> 用新的一揽子招聘措施更新招聘系统 关于事故和征候事件调查的培训的數量 完成事故和征候事件调查员培训的人员的数量/百分比 聘用后留任时间超过 12 个月的调查员的数量/百分比 	高	下一次审计后的 USOAP/CMA 结果。

1. 一个组织挑战可能与多个目标和/或具体目标相关。

第 4 章附录 B

国家航空安全计划检查清单

Doc 10131 号文件, 第 4 章 4.3 节, 国家航空安全计划 详情部分 (参考)	国家航空安全计划 (NASP) 的内容 (要分析的方面或要回答的问题)	回答 (是/否 或不适用 ¹⁾)	在国家航空安 全计划中的参 考位置 (如果不同于 模板)
4.3.1 国家航空安全计划的引言			
4.3.1 a)	是否概述了国家航空安全计划, 包括其结构 (章、节及其内容)?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.1 b)	是否指出该国通过发布一份由航空机构部级或政府机构高级代表签署的声明, 对航空安全和在国家一级为活动提供资源以加强航空安全做出承诺?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.1 c)	是否描述了国家航空安全计划如何与国家安全方案相关联?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	
4.3.1 d)	是否列出了负责制定、实施和监测国家航空安全计划的实体?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.1 e)	是否描述了国家安全问题?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.1 f)	是否描述了国家安全目标和具体目标?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.1 g)	是否描述了国家的运行背景?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	

1. 不适用 (N/A)

Doc 10131 号文件, 第 4 章 4.3 节, 国家航空安全计划 详情部分 (参考)	国家航空安全计划 (NASP) 的内容 (要分析的方面或要回答的问题)	回答 (是/否 或不适用 ¹⁾)	在国家航空安 全计划中的参 考位置 (如果不同于 模板)
4.3.2 国家航空安全计划的宗旨			
4.3.2 a)	是否描述了该国航空安全管理的战略方向?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.2 b)	是否设定了国家航空安全计划的期限?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.2 c)	是否指出了国家航空安全计划、地区航空安全计划和 《全球航空安全计划》最新版本之间的关系?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.2 d)	在适用情况下, 是否查明了制定国家航空安全计划时 考虑过的其它国家计划?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	
4.3.3 国家航空安全管理的战略方向			
4.3.3 a)	是否描述了如何制定和核准国家航空安全计划, 包括 与内部和外部利害攸关方的任何协作?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.3 a) 1)	是否描述了国家航空安全计划的治理, 包括以怎样的 频率审查和更新?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.3 a) 2)	是否说明了需要采取协作方式来查明国家安全问题并 实施安全提升举措来解决这些问题?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.3 a) 3)	是否描述了用来确定国家运行安全风险和组织挑战问 题的流程?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.3 b)	是否列出了国家安全目标、具体目标和指标?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.3 b) 1)	是否解释了国家安全目标、具体目标和指标如何与 《全球航空安全计划》和地区航空安全计划相关联?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.3 b) 2)	在适用情况下, 是否列出了在《全球航空安全计划》 目标、具体目标和指标之外和之上的任何特定的国家 安全目标、具体目标和指标?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	
4.3.3 c)	是否描述了安全提升举措如何帮助实现国家安全目 标?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	

Doc 10131号文件, 第4章4.3节, 国家航空安全计划 详情部分(参考)	国家航空安全计划(NASP)的内容 (要分析的方面或要回答的问题)	回答 (是/否 或不适用 ¹⁾)	在国家航空安 全计划中的参 考位置 (如果不同于 模板)
4.3.3 c) 1)	是否解释了国家安全目标和具体目标与国家为了改善安全而将采取的安全提升举措之间的关联?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.3 c) 2)	是否解释了国家安全目标和具体目标怎样与地区或国际一级的总体安全提升举措相关联?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.3 d)	是否列出可能需要进一步分析的新兴问题?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.4 国家运行安全风险			
4.3.4 a)	是否提供了该国在设定时段内发生的事故和严重征候事件的概要, 以及涉及到在该国登记的航空器的事故和严重征候事件概要, 特别是在定期商业运行期间最大质量超过 5 700 公斤的航空器?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.4 b)	是否列出和描述了国家高风险事件类别(N-HRCs), 包括给予它们优先级的理由?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.4 c)	是否解释了如何查明其它国家运行安全风险, 包括给予其优先级的理由?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.4 d)	是否列出了该国已查明的 N-HRCs 的主要促成因素?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.4 e)	是否描述了一系列安全提升举措, 用来减缓 N-HRCs 和国家希望通过 NASP 来减缓的任何其它国家运行安全风险?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.4 e) 1)	是否列出了该国计划实施或正在实施的安全提升举措, 以处理所有已查明的 N-HRCs 和其它国家运行安全风险?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.4 e) 2)	在适用情况下, 是否确定了那些源于《全球航空安全路线图》的安全提升举措?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	
4.3.4 e) 3)	在适用情况下, 是否参照了地区航空安全计划中相应的安全提升举措?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	

Doc 10131 号文件, 第 4 章 4.3 节, 国家航空安全计划 详情部分 (参考)	国家航空安全计划 (NASP) 的内容 (要分析的方面或要回答的问题)	回答 (是/否 或不适用 ¹⁾)	在国家航空安 全计划中的参 考位置 (如果不同于 模板)
4.3.4 f)	是否描述了在确定国家运行安全风险过程中使用的分类法?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.5 组织挑战			
4.3.5 a)	是否提供了关于该国有效安全监管能力的一份概要?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.5 b)	是否包含为国家航空安全计划选定的组织挑战清单和说明, 包括给予其优先级的理由?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.5 c)	是否解释了如何查明这些问题, 包括但不限于一个数据驱动方法?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.5 d)	是否描述了用来处理已查明的组织挑战的一系列安全提升举措?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.5 d) 1)	是否列出了该国计划实施或正在实施的安全提升举措, 以处理所有已查明的组织挑战?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.5 d) 2)	在适用情况下, 是否确定了那些源于《全球航空安全路线图》的安全提升举措?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	
4.3.5 d) 3)	在适用情况下, 是否参照了地区航空安全计划中相应的安全提升举措?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 不适用	
4.3.6 监测实施情况			
4.3.6 a)	是否描述了该国将如何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, 以及它将如何衡量国家民航系统的安全绩效以确保获得期望的结果?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.6 b)	是否解释了将如何对国家航空安全计划及其安全提升举措进行纠正和调整并做出报告?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.6 c)	是否解释了将如何监测每个国家安全目标, 以追踪绩效?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	

Doc 10131号文件, 第4章4.3节, 国家航空安全计划 详情部分(参考)	国家航空安全计划(NASP)的内容 (要分析的方面或要回答的问题)	回答 (是/否 或不适用 ¹⁾)	在国家航空安 全计划中的参 考位置 (如果不同于 模板)
4.3.6 d)	是否描述了将如何向利害攸关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?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.6 e) 1)	是否包含一段解释性案文, 处理以下情况: “如果没有完成国家安全目标, 应说明根本原因”?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.6 e) 2)	是否包含了一段解释性案文, 处理以下情况: “如果该国查明了重大运行安全风险, 将采取合理措施尽快减缓风险, 可能造成国家航空安全计划的非常规修改”?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.6 f)	是否做出说明: 该国已采取地区航空安全组或其他相关地区实体概述的一个标准化的做法, 在地区一级提供信息?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	
4.3.6 g)	是否包含用于问询或获取进一步信息的联络方式?	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	

第 5 章

关于地区和国家航空安全计划的报告

5.1 衡量与计划相关的安全绩效

5.1.1 《全球航空安全计划》的安全绩效由《全球航空安全计划》指标所定义的一系列衡量标准来衡量。用于衡量与《全球航空安全计划》相关的安全绩效的要素包括但不限于：死亡人数、事故发生率、安全监督系统的优先规程问题（PQs）、安全监督指数和国家安全方案基本规程问题。

5.1.2 同样，各地区和各国应界定一系列衡量标准来分别衡量地区航空安全计划和国家航空安全计划的安全绩效和有效性，与《全球航空安全计划》保持一致。

注：《地区和国家航空安全计划实施监测手册》（Doc 10162 号文件）载有分别用于衡量 RASP 和 NASP 实现情况的指标数据来源指南，这些指标以 GASP 提出的指标示例为基础。

5.2 国家向地区航空安全组报告

5.2.1 安全信息共享和交流是安全绩效衡量的核心。在地区一级，地区航空安全组是促进地区内安全信息共享和交流的一个适当论坛，因为它的成员组成包括各国、地区实体和行业的代表，包括但不限于航空器运营人、空中航行服务提供者、机场运营人和航空器制造商。所有这些利害关系方都提供了关于危险、安全缺陷和新兴问题的有价值的信息，可以纳入到地区危险识别和安全风险管理过程之中。各国和国际组织等利害关系方也可提供信息，协助该地区判断具体的安全提升举措是否得到充分实施。

5.2.2 地区航空安全组与国际民航组织各地区办事处密切合作，负责监测和衡量地区航空安全计划的实施情况及其有效性。每个地区航空安全组还负责按照地区航空安全计划不断评价和报告地区安全目标和具体目标的进展情况，以确定是否在规定的时间内完成了这些目标。

5.2.3 在某些地区，地区安全监督组织或另一个地区实体可以协调地区内各国向地区航空安全组报告，以避免重复劳动。

5.3 国家和地区航空安全组向国际民航组织报告

5.3.1 国际、地区和国家一级及时和准确地报告安全信息对于核实是否完成全球航空安全计划的目标以及监测《全球航空安全路线图》（Doc 10161 号文件）安全提升举措的实施至关重要。

5.3.2 每个国家都有责任向地区航空安全组提交国家航空安全计划的相关信息，以便能够汇编地区成果。这主要涉及到分享关于具体地区 SEIs 的信息，例如国家安全方案实施情况，这要求在国家一级加以改进。各国应按照每一个地区航空安全组或其他相关地区实体概述的标准化方法提供所需的信息。正如 5.2.3 所指出的那样，这可以由地区安全监督组织或另一个地区实体进行协调，以避免重复劳动。

5.4 使用仪表板进行监测

5.4.1 国际民航组织开发了全球航空安全计划（GASP）仪表板，各国应使用仪表板报告其完成 GASP 目标的进展情况。该仪表板公开发布在国际民航组织网站上 www.icao.int/gasp。

5.4.2 每个国家都有责任提供必要的信息，定期填写仪表板，并随时更新。国际民航组织对各国的信息进行整理，以便按照国际民航组织各地区以及每个地区航空安全组生成地区仪表板。仪表板提供给公众参考，也用于向不同的利害关系方包括国际民航组织理事会和国际民航组织大会提供完成 GASP 目标的最新进展信息。国际民航组织每年一次地报告完成 GASP 具体目标的进展情况。该信息可在 ICAO 网站 www.icao.int/gasp 上查阅。

5.5 关于运行安全风险和新兴问题的加密门户网站

5.5.1 国际民航组织在其加密门户上开发了收集运行安全风险和新兴问题信息的专门网站。有关这一专门网站的更多信息，可查阅国际民航组织网站 www.icao.int/gasp。

5.5.2 每个国家负责在加密门户网站上定期更新其关于运行安全风险和新兴问题的信息。各国的信息由每个地区航空安全组（RASG）收集，用于查明危险、安全缺陷和新出现的问题，并进行地区风险评估。收集的安全信息有助于 RASG 更新地区航空安全计划，也有助于国际民航组织在制定《全球航空安全计划》未来版本时加以考虑。各国可以选择匿名提供信息。该网站的目的是不是查明具体国家的安全问题，而是提供一个平台，让各国能够向 RASG 和 ICAO 通报新出现的问题和更多的运行安全风险。此网站不提供给公众，只能通过经批准的登录账号访问。

5.5.3 为保持报告的一致性，鼓励各国和各地区在加密门户网站上填写表格时使用商业航空安全工作队（CAST）/国际民航组织通用分类法小组（CICTT）所用的航空事件类别。

注：关于 CICTT 的更多信息，请查阅国际民航组织网站 www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx。

5.6 透明性

地区和国家航空安全规划需要透明度。建议公开发布地区航空安全计划和国家航空安全计划（例如，在公共网站上），以使地区或国家内的其他实体和旅行大众能够充分了解为加强航空安全正在采取的各项举措，以及在实现既定目标方面取得的进展。

ISBN 978-92-9275-003-9



9 789292 750039