



第十三次空中航行会议

2018年10月9日至19日，加拿大，蒙特利尔

委员会B

议程项目7：运行安全风险

7.1：促进数据驱动的支持安全情报的决策，以支助安全风险管理

促进国际安全数据共享，实现有效的风险管理

（由美国提交）

执行摘要

本文件提出了在航空系统用户中进一步制定安全数据共享指南的需求。尤其是，与航空器型号设计和制造机构共享安全数据，从而促进有效的风险管理。

行动：请会议同意第3.1段中的建议。

1. 引言

1.1 附件 19 —《安全管理》明确了负责航空器型号设计或制造的机构对于风险管理应付的责任。基于风险的决策是安全管理体系（SMS）的基础。随着航空系统在全球环境中变得日趋复杂，相互关联越来越紧密，风险管理也必须针对这些系统的特点加以完善。向航空器型号设计和制造机构及时和完整地报告安全数据，对于当前和未来航空系统的有效安全管理而言至关重要。

1.2 在多个主管部门合格审定管理小组（CMT）于 2015 年 9 月召开的会议上，联邦航空管理局（FAA）提出了一个对巴西国家民用航空管理局（ANAC）、欧洲航空安全局（EASA）、联邦航空管理局、加拿大运输部民用航空局（TCCA）所采用的持续适航性决策程序加以对比的协作项目。该项目是对美国在国际民航组织 2015 年高级别安全会议上所提交的文件的跟进，该文件建议制定相关步骤，以促进基于风险的持续适航性的决策程序和方法的协调统一，从而推动在更大程度上依赖设计国的决策。

1.3 合格审定管理小组就“持续运行数据共享”编制了一份项目任务定义文件。任务定义概述了由主管部门代表组成的小组（被称为“持续运行安全评估小组（COSET）”）的成员资格、目标、交付成果和工作里程碑。通过持续运行安全评估小组所开展的工作，合格审定管理小组正在审议下述事项的益处和需采取的行动：

- a) 推动向型号设计持有人做出世界范围的安全数据报告；
- b) 加强国家之间就持续适航性问题的沟通；
- c) 制定一个框架，以帮助通报航空安全风险评估决定的结果及共享相关安全数据；和
- d) 促进对适航指令的相互认可。

2. 讨论

2.1 上述概念关系到所有国家，因为负责航空器的型号设计或制造的机构，以及运行来自不同设计国的多个航空器型号的运行人，均对这些航空器的风险管理负有责任。要实现这些安全改进，航空器设计持有人和制造商需要拥有足够的安全数据，以支助有效的基于风险的决策。

2.2 很多型号设计持有人在其持续适航系统中采用了非常健全的风险管理流程。其资源、能力和对其产品的了解应有助于国家对查明和分析安全问题的依赖，前提是能够获得安全数据。就全球航空系统中所有运行产生的安全事件和脆弱性做出报告，可使风险分析更加全面可靠、有助于开展主动的风险管理，亦可提高对适航性决定的信心。

2.3 适航指令常常是基于有关单个事件的报告而制定的。这些事件可以并且常常发生在不同于型号设计持有人设计国的登记国。而且，随着航空系统日趋全球化，很可能某种型号机队的大部分是在设计国以外运行的。这种情况导致大量的运行数据无法被航空器型号设计持有人和制造商获得。

2.4 缺乏这一关键安全数据，型号设计持有人将无法获得可影响该产品安全问题的全貌，从而导致：

- a) 发现安全问题过迟；
- b) 在基于风险的决策中，对概率统计分析造成负面影响；和
- c) 无法查明跨机队或产品的安全问题。

2.5 附件 19 第 5 章强调了在航空系统用户中共享安全数据，并引述了国际民航组织的《安全管理手册》（SMM, Doc 9859），但这些文件缺少足够的细节，以便在日益全球化的航空环境中实现充分的数据交换。

3. 结论

3.1 国际民航组织《全球航空安全计划》（GASP, Doc 10004）明确了在地区、国家和国际一级及时和准确地报告安全信息的重要性。各项附件鼓励报告安全数据，通常以向登记国报告并随后与设计国协调作为重点。

3.2 请会议同意下述建议：

会议：

- a) 敦促国际民航组织鼓励开展旨在促进就安全事件和脆弱性做出全球报告的活动，以确保能够获得必要的安全数据；和
- b) 敦促国际民航组织审核并制定旨在进一步促进在运营人和负责航空器型号设计和制造的机构之间共享安全数据的指南。

— 完 —