



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

基于风险的验证原则

(由美国提交)

执行摘要

本文介绍了制定标准化的基于风险的决策政策和最佳做法用于对外国产品进行验证的广泛益处，可减少在确定合规方面的重复冗余。设计国 (SoD) 为获得证明自身适当遵守适航标准的令人满意的证据已经进行了深入的合规确定，因此不期望也不鼓励登记国 (SoR) 做同样深入的合规确定。

行动： 请会议支持适航专家组继续制定基于风险的验证原则，并同意第3.1段中的建议。

1. 引言

1.1 《国际民用航空公约》(Doc7300 号文件)第三十一条写明：“凡从事国际航行的每一航空器，应备有该航空器登记国发给或核准的适航证”。

1.2 根据《公约》第三十一条，登记国 (SoR) 负责颁发或验证适航证。设计国 (SoD) 负责颁发原始型号证书。登记国和设计国可能是不同的国家，具有各自的职能和职责，但有共同的安全目标。

1.3 如《国际民用航空公约》附件 8《航空器适航性》第 II 部分第 3 章所规定，每个登记国应在该航空器遵守适当的适航性要求、因而符合适用的[附件 8]标准的令人满意的证据基础上，颁发适航证或核验适航证有效。登记国可部分或全部以设计国的适航证为基础，认可、颁发或批准一份类似的证书。

1.4 登记国往往对设计国颁发的设计核准进行详细的技术审查，而不是承认颁发原始核准的设计国技术代理人已得到展示的胜任能力。在缺乏良好指导的情况下，各登记国之间的验证过程并不总是一致的。现在越来越多地出现登记国更加依赖于对航空产品进行详细技术审查的趋势。这种趋势增加了对设计国和登记国的总体资源需求，却不会带来额外的安全效益。

1.5 当设计国的技术代理人向另一个国家提供令人满意的证据证明某架航空器符合适用标准时，适当的风险评估可指导进口该航空器的登记国做较为有限的技术审查水平即可。

1.6 美国通过与国际民航组织适航专家组开展工作，继续推动标准化的基于风险的验证原则和最佳做法。通过使用这些开发工具，登记国可以最大限度地借用设计国已进行的型号合格证工作，并尽可能减少对于航空产品的安全性几乎或根本没有增值的重复性工作。

2. 讨论

2.1 目前缺乏指导原则来协助登记国在验证设计核准时，更好地认可设计国已得到展示的胜任能力。登记国不愿意在没有这种指导的情况下减少其技术审查，导致对所有各方的资源需求增加，而安全性没有明显增加。

2.2 在适当的风险评估指导下，可以避免详细的技术审查，以解决这种安全性低效问题。成员国开发并商定标准化的基于风险的验证原则和最佳实践将通过减少登记国的重复合格审定行动从而减少对监管资源的需求。

2.3 航空业将通过使用基于风险的共同验证原则从中受益，并通过让经验丰富的设计国分享其针对登记国施加的进口要求的最佳做法，从而实现降低成本并缩短产品上市时间。

2.4 美国已将基于风险的验证原则纳入其政策以及与某些成员国达成的最新双边协议中。这些原则和政策建立在持续的信任基础上，且对美国航空系统的风险为低或可接受的水平。美国在运用基于风险的验证原则方面的初步经验令人鼓舞，合作伙伴当局和行业都看到效率提高。

2.5 适航专家组接受了关于这一主题的新工作卡，目前正在等待空中航行委员会的正式批准。

3. 结论

3.1 有鉴于此，请会议同意以下建议：

会议：

- a) 要求国际民航组织审查和制定材料，纳入《适航手册》(Doc 9760号文件)、《安全管理手册(SMM)》(Doc 9859号文件)、附件8 —《航空器适航性》和/或附件19 —《安全管理》，供登记国用于确定在对设计国的核准进行验证/认可原则中适当的参与水平；
- b) 要求国际民航组织和成员国支持适航专家组通过开展关于制定共同标准和建议最佳做法用于认可设计国合格审定系统的能力(包括设计核准/设计组织认可)的可行性研究，确定开发新材料以支持进一步减少重复合格审定活动的需要；和
- c) 要求国际民航组织和成员国支持制定国际民航组织标准和建议措施(SARPs)、指导材料和手册，供成员国用于颁发产品合格证，并制作开展验证活动的最佳做法指南作为补充。