



大会 — 第 39 届会议

技术委员会

议程项目 35: 航空安全和空中航行标准化

制定鉴定民用航空产品的基于风险模式

(由美国、澳大利亚、新西兰、新加坡提交)

执行摘要

认识到基于风险的做法有诸多好处，提案成员国支持在感兴趣的成员国之间协作努力，在制定鉴定外国产品的标准政策和最佳做法时，应用基于风险的决策概念。

行动：请大会：

- a) 审议将基于风险的鉴定做法纳入相应的国际民航组织标准和建议措施及指导材料这一提案；和
- b) 建议国际民航组织理事会指示适航性专家组，将进行此种研究作为其未来三年期工作方案的一部分。

战略目标：	本工作文件涉及安全的战略目标。
财务影响：	预期本三年期方案预算将涵盖此项活动。
参考文件：	附件 19 — 安全管理 附件 8 — 航空器适航性 Doc 9859 号文件：《安全管理手册 (SMM)》(第三版) Doc 9760 号文件：《适航性手册》(第三版)

1. 引言

1.1 航空制造业、设计批准书持有人(DAH)、和运营人等均依赖各成员国支持每个新的登记国(SoR)开展工作,以高效地鉴定由主管设计国(SoD)核发的批准书。国际民用航空组织(ICAO)附件为登记国或鉴定当局(VA)提供了选项,以便根据设计国证书的部分或全部内容而承认、核发、或批准可比的证书。所有鉴定程序通常都有两个侧重点:由鉴定当局评估其对核发证书的发证当局(CA)航空安全系统的信赖程度,以及由鉴定当局评估该产品或物品是否满足其民用航空系统的最低安全标准和运行要求。

1.2 提案成员国发现,虽然有这些相同之处,但各主管当局的鉴定进程并非始终一致。经指出,一个日益显著的趋势是,鉴定当局越来越多地依赖航空产品的详细技术审查,而不充分利用核发证书的发证当局经验证的能力。该趋势让所涉各方所需资源增加,却未带来相应的安全效果。

1.3 如本文件建议,我们认为成员国有必要就鉴定制定基于风险标准原则和最佳做法,以便更好地促进、并安全地提升全球航空业。

2. 讨论

2.1 通过伙伴关系建立信赖

2.1.1 对任何鉴定进程进行密切审查后就会发现,其主要重点在于一个国家对另一个国家证书的信赖程度。此种证书实际上显示了设计国在合格审定产品方面的能力,也是其总体航空安全系统的成果。提案者认为有必要与各成员国建立密切和成果丰硕的伙伴关系,以便对不同设计国的合格审定系统加强信赖。

2.1.2 对设计国合格审定系统的信赖,不是在进口国接受了设计国的证书时就不再有此需要,而是在此之后仍继续存在,设计国对该产品持续适航性的监督能力也在此列。提案国认为,唯有在证书最初鉴定阶段和产品整体寿命周期均建立强有力的合作伙伴关系,方能确保全球航空安全。提案国认为有必要与各成员国形成密切和卓有成效的合作伙伴关系,以便建立、并了解我们对设计国如何合格审定和维持安全的信赖程度。

2.1.3 举一个有成效的合作伙伴范例,美国最近与特定伙伴国家扩大协定,以便立即接受具体证书和批准书,而不需进行进一步的技术评价。这些协定的基础是靠凭证建立起的信赖,让这个精简的鉴定进程可以加速处理对美国航空系统的风险水平属于低或可接受的具体证书和批准书。这个精简进程的关键是,我们进行了内部审计审查和获批申请的随机抽样,以便记录问题或异常现象,然后再在例行伙伴会议上讨论审查。通过这些伙伴关系,美国得以维持并提高我们对每一国家航空安全系统的信赖程度。

2.2 亚洲太平洋(APAC)鉴定原则工作组(VPWG)

2.2.1 2015年6月,澳大利亚、中国(包括中国香港)、新西兰、新加坡和美国等建立了伙伴关系,以便为鉴定国外设计国核发的型号合格证制定基于风险的原则和最佳做法。虽然这项工作是由亚洲太平洋地区成员国责成进行,但所制定的建议放眼全球,可供所有成员国考虑。

2.2.2 鉴定原则工作组在进行了类似于国际民航组织附件 19,《安全管理手册》、美国和澳大利亚风险管理文件等所述的风险评估后,提出了这些建议。鉴定原则工作组以这种做法制定了建议和整套鉴定模式。

2.3. 国际民航组织标准和建议措施、通告、手册

2.3.1 提案国支持各成员国使用国际民航组织标准和建议措施(SARPs)、指导材料和手册来核发产品合格证。我们认为,绝对有必要制定关于进行鉴定活动的最佳做法指南与其互补。

—完—