

第 11 次航行会议

2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日，蒙特利尔

议程项目 2：空中交通管理（ATM）的安全和保安

2.1 ATM 系统安全认证

航空安全管理者之间的合作

（由澳大利亚提交）

摘要

本份文件简单地论述了世界上的安全管理当局所面临的近期技术一体化、职能分散、作用的分开和提供服务竞争变化的挑战。

这些挑战需要加强安全管理当局之间的正式合作。

1. 引言

1.1 各国在过去多年中行使其独立安全仲裁人的作用时，已经对航空业的不同领域制定了各种不同的批准程序。

1.2 根据其范围和适用的国家，这些批准程序作为各种或多或少固定的名称已被人了解，比如审定（适航或其他）、批准（运行或其他）、进入市场的管理（航空公司、ATM 或其他）和开始启用（ATM 设施）等。

2. 讨论

2.1 世界航空正发生下述重大的变化。

2.2 一件设备（硬件或软件）能越来越多地包含多种功能，而过去则需要有多种设备 — 即实体上独立和技术上各异。比如今天一盒设备就可以确定位置、导航和包含航图的资料。

2.3 另一方面，功能变得越加分散，即整个工作都是由一个世界网络的各种功能来完成。比如今天

在检索气象简况时，人们不知道哪台计算机在实际提供气象简况、哪台计算机对其加以整理、以及原始资料又是来源于哪些其他的计算机，更不要说它们实际位于何处。

2.4 以往由各国直接控制的整个航空组织机构，如 ATM 这一领域，正日益化分成为两种职能：管理和提供服务¹。

2.5 现在正在向以往由国家提供服务职能的某些领域推动引入竞争（比如 ATM、AIS、MET 等）。这种竞争很可能产生众多提供服务的机构，他们会随时进入和退出市场。

2.6 上述变化是结构性的。但有一点没有变，即世界航空业的长期生存极大地依赖其安全的合法性，反过来它取决于各国独立地裁定私人利益和公众利益的能力。

3. 结论

3.1 鉴于上述的结构变化及其影响逾越了国家边界，随之而来的是各国要保持其作为独立仲裁人的有效作用，他们需要更新在管理方面的共同作法。

4. 会议的行动

4.1 请会议要求国际民航组织制定机制，确保成员国的航空安全管理当局建立正式、长期的合作关系，以便：

- a) 分享与安全相关的信息；
- b) 便利航空领域内的各种批准程序（如审定、批准、进入控制和开始启用等）；和
- c) 在全球标准化和合理统一的安全框架基础上进行合作²。

—完—

¹ 范例包括澳大利亚、EUROCONTROL 大多数成员国、加拿大和南非。

² 参阅澳大利亚对议程项目 2.1 提交的文件“对安全和绩效更协调的全球框架”（见 AN-Conf/11-WP/48）。