

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

2.3 安全规章

安全要求

（由哥伦比亚提交）

摘要

本文件阐述了采用统一标准决定各国必须遵守的最低安全要求的必要性。

会议的行动见第 4 段。

1. 引言

1.1 国际民航组织十分明智地将 2003 年 11 月 27 日定为各国在其组织内实施安全管理方案 and 规定可接受的安全水平的截止期限。

2. 讨论

2.1 国际民航组织的附件 11 阐明，可接受的安全水平可由质或量的形式详细规定，还指出可用下列衡量标准来表示可接受的安全水平：

- a) 不良事件的最大概率，例如相撞、失去间隔或闯入跑道；
- b) 每一飞行小时的最高失事次数；
- c) 每一航空器活动架次的最高事故征候次数；
- d) 每一航空器活动架次被证明合理的短期冲突报警（STCA）的最高次数。

2.2 除了提供不同的参照值之外，这些标准帮助每个国家判断决定自己选择的安全水平。在某些情

况下，这也许不能满足用户的需求或预期，也可能在国与国之间有很大的差异。

2.3 上面陈述的内容可能妨碍实现 ATM 的可互用性，最为重要的是妨碍实现国际民航组织所勾勒的无缝隙概念。

2.4 此外，如果实施 RVSM 和 RNP，则需要做出安全评估，以确定对安全的目标水平(TLS)的遵守情况。这就意味着各国迟早都必须学习进行这些评估。

3. 结论

3.1 因此，可取的做法是，按照国际民航组织的建议，以优先方式在地区空中航行协议的基础上建立安全水平，并且考虑是否有可能将这一任务的截止日期延展到晚些时候。如果国家缺乏关于如何进行安全评估的知识，这将直接影响安全。

4. 会议的行动

4.1 请会议同意下列建议：

- a) 国际民航组织研究是否有可能向 PIRGs 建议以优先方式为各自地区规定可接受的安全水平，以确保全球无缝隙 ATM 概念的可互用性和实施。
- b) 国际民航组织研究是否有可能通过关于向 CNS/ATM 系统过渡的技术合作方案，支持各国就安全评估问题培训人员，以确保空中交通管理的安全和保安。