



大会 — 第42届会议

技术委员会

议程项目 24: 航空安全和空中航行优先举措

通过航空人员标准化数据收集推进循证政策

(由加拿大提交, 澳大利亚、新西兰和联合王国联署)

执行摘要

AN5/16.1-24/77 号国家级信件提出的航空医学调查显示, 对于持有执照的航空人员没有一致且有意义的数据库。本工作文件探讨了在制定国际民航组织标准和建议措施 (SARPs) 时推进循证决策的潜在后续步骤, 包括以标准化格式收集航空人员的最低数据集。收集一致的数据将为基于真实世界数据和趋势 (包括驾驶员的年龄上限) 的政策和监管变革带来机会。

行动: 请大会要求国际民航组织理事会:

- 请国际民航组织指示现有专家小组, 例如航空医学工作组, 确定一套核心基本数据点, 以支持与驾驶员执照和体检相关的循证决策;
- 请国际民航组织创建一个标准化和方便用户的流程, 用于收集成员国的这些数据点, 同时考虑到各国关于收集和传播此类信息的要求; 和
- 请成员国以符合国家适用要求的方式, 按照国际民航组织制定的时间表参与收集和提交已确定的数据点。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标: 每次飞行都安全和安保。
财务影响:	本文件提及的国际民航组织的活动预计将在 2026-2028 年经常方案预算的可用资源范围内开展。
参考文件:	AN 5/16. 1-24/77 号国家级信件

1. 引言

1.1 循证决策弥合了研究与实践之间的差距, 确保民航界在制定相关、有效和可靠的政策和法规方面不断进步。

1.2 在制定人员和执照颁发的标准和建议措施 (SARPs) 方面, 国际民航组织及其成员国的相关领域专家已有丰富知识; 然而, 在某些领域, 缺乏足够的真实数据来指导作出决策。

1.3 AN5/16.1-24/77 号国家级信件— 审查从事商业航空运输运营的驾驶员的年龄上限，要求成员国提供医疗数据，以审查从事国际商业航空运输运营的驾驶员的年龄上限。该国家级信件要求成员国完成一份航空医学调查表，该调查表审查了按驾驶员年龄分类的数据收集/记录保存方法、医学评估流程以及医学结果数据。

1.4 调查结果认为，缺乏一致的数据来推进关于调整全球商业运营驾驶员年龄上限的建议。虽然调查未能达到预期结果，但此次调查为国际民航组织提供了一个机会，使其能够考虑数据收集的建议，供未来进行与附件 1 相关的政策工作。

2. 数据收集的机会与挑战

2.1 国际民航组织有能力从其成员国收集大量与持照航空人员相关的数据；然而，正如航空医学调查所表明的那样，数据收集的一致性存在着问题，并且需要作出巨大努力才能将现有数据转化为有意义的和可操作的工具。采用循证方法实现执照颁发和航空医学的标准和建议措施（SARPs）的现代化，国际民航组织需要广泛的和有意义的数据库来了解飞行员群体，包括与人口统计和航空医学趋势相关的数据。确定标准化的数据收集点将大幅提高国际民航组织可获得的信息质量和广度。

2.2 为支持有效的数据收集和分析，以标准化的格式开发最小数据集必须与简化和实用的收集方法以及数据传输机制相结合。需要考虑尊重成员国的隐私法，并且仅收集商定的、汇总的和去识别化的信息。

3. 政策制定的最小数据集和监管沙盒

3.1 航空人员的最小数据集应重点关注两个关键优先事项：1）弥补航空医学调查中发现的数据缺口，特别是与驾驶员年龄相关的数据缺口；2）支持未来关于执照颁发的标准和建议措施（SARPs）的工作。国际民航组织现有专家组完全有能力确定这些数据点。

3.2 航空医学调查重点介绍了几个相关的数据类别，包括年龄分布、健康状况、取消资格的原因和丧失工作能力；这些数据均依执照类型分列。这些领域为创建标准化的数据集奠定了坚实基础。

3.3 建立一致且被广泛采用的数据集将使国际民航组织及其成员国能够更有信心和更清晰地探索创新的政策方法，例如监管沙盒。这将允许在几年的数据收集之后以知情的方式重新审查驾驶员年龄问题，这有助于确保民航政策继续以依据数据和前瞻的方式发展。