



大会 — 第 40 届会议

技术委员会

议程项目 30：由技术委员会审议的其它问题

为航空器舱顶行李箱引入集中开启的锁具

(由摩尔多瓦共和国提交)

执行摘要

本工作文件说明了为强化紧急撤离程序而引入新标准和建议措施 (SARPS)，尤其是为航空器舱顶行李箱安装集中开启的锁具以及修改客舱机组相关指令的必要性。

行动：请大会：

- a) 鼓励缔约国认识到关于紧急撤离的现行做法和规则对紧急情况下，特别是当旅客希望取回个人物品之后再离开航空器的情况，未作出适当水平的监管规定以确保旅客对与手提行李相关的问题采取安全有序的行为；
- b) 指示国际民航组织阐述为舱顶行李箱安装集中开启的锁具的标准和建议措施，从而确保防止紧急程序期间擅自打开行李箱；
- c) 指示国际民航组织查明监管方面的不足之处和最佳机制，以启动对与客舱行李相关规定的审查并进行相应修订；和
- d) 呼吁行业各标准化机构及业界制定适当的技术解决方案和细则。

战略目标：	本工作文件涉及安全的战略目标。
财务影响：	本文件提及的各项活动将根据 2020 年至 2022 年经常方案预算和/或来自预算外捐助的可用资源情况进行。
参考文件：	附件 6 — 《航空器的运行》 附件 8 — 《航空器适航性》 附件 19 — 《安全管理》 《适航性手册》(Doc 9760 号文件) 《运行检查、核证和持续监督程序手册》(Doc 8335 号文件) 《客舱乘务组安全培训手册》(Doc 10002 号文件) 《安全管理手册》(Doc 9859 号文件)

1. 引言

1.1 在调查航空事故和事故征候数量时，经证实旅客屡屡罔顾航空公司安全指令而携带其手提行李撤离航空器。虽然要求客舱机组人员明确指示旅客丢弃个人物品，但多起事件的现实表明，相当数量的旅客无视劝阻。此类行为乃人性本能使然；这会减慢撤离过程，有可能堵塞紧急出口，刺破滑梯并使其漏气，从而产生安全风险。实践表明，此类风险无法通过指令或要求之类的简单温和手段加以纠正。

1.2 航空公司确保手提行李的重量和尺寸均符合舱顶行李箱技术要求的影响力和能力有限。例如，在主动使用自助办理登机牌的情况下，航空公司有时不对手提行李进行称重控制，这便很难甚至不可能评估此类行李在撤离程序中可能产生的相关风险。

1.3 包括英格兰皇家航空学会、欧洲航空安全局关于 CS-25 客舱安全要求研究、美国国家运输安全委员会和联邦航空管理局各项报告在内的多项专家调查显示，旅客意欲提取其个人物品、忽视客舱机组的指令，可能对航空器机上人员的安全产生巨大的负面影响。

2. 讨论

2.1 目前，不论是国际民航组织附件还是国际民航组织文件，都没有包含为航空器舱顶行李箱安装集中开启锁具的标准和建议措施。

2.2 与此同时，多项研究案例和调查报告显示，在紧急撤离时，旅客往往自发开启舱顶行李箱，或者被动应付掉落的行李和衣物，因而与航空器机上存放的手提行李接触。所有这些都会形成障碍，并增加旅客撤离的必要时间。

2.3 改善这一局面的技术措施，就是为舱顶行李箱引入集中开启的锁具以使用锁具进行控制，特别是在起飞和着陆期间。

2.4 为避免客舱机组人员无法获取应急设备的问题，对装有应急设备的舱顶行李箱不应上锁。

2.5 同时，还应当修改客舱机组人员向旅客传达的指令，首先要体现新标准的强制性，并强调不遵守该要求的旅客承担的责任程度，其次，明确说明新技术装置的适用情况，并说明不允许强行开启上锁的行李箱。

2.6 在拟适用的制造变更阶段，应当仔细计算额外维修的成本、重量、复杂性和必要性，但不能成为降低可接受安全水平的借口。

3. 结论

3.1 可以认识到的是，关于舱顶行李箱集中开启锁具的题目和问题，已达到充分成熟的引入国际民航组织层面标准和建议措施的程度。

3.2 必须阐述对国际民航组织各附件和文件的相应修订，以便反映出为舱顶行李箱安装集中开启的锁具的强制性及相关安排。

— 完 —