民用航空安全建议管理办法

（征求意见稿）

# 第一章 总 则

第一条 **【目的和依据】** 为有效预防民用航空器事故，形成安全管理闭环，更好的提升航空安全水平，依据《民用航空器事件调查规定》（CCAR-395R2）的相关要求，并参考国际民用航空公约附件13《航空器事故和事故征候调查》以及《航空器事故和事故征候调查手册》（Doc.9756），制定本办法。

第二条【**适用范围**】本办法适用于中国民用航空局（以下简称民航局）、中国民用航空地区管理局（以下简称民航地区管理局）及其派出机构和民航生产经营单位对安全建议的落实及管理。

第三条【**机构职责**】提出安全建议的单位负责对安全建议进行全生命周期闭环管理。

第四条**【安全建议】**安全建议，是指组织事件调查的单位根据调查提出的，用以预防事件再次发生的建议，该建议不对事件的责任或过失进行推定。一条安全建议通常只针对一个具体、单一的问题，或者多个紧密相关的具体问题。

第五条【建议回复】安全建议的回复，是指安全建议接收单位向提出单位做出的反馈，包括是否接受安全建议，以及落实安全建议的整改措施，或不接受安全建议的理由等。

# 第二章 安全建议的制定

**第六条** 【**制定原则**】安全建议在制定过程中应当遵循客观、明确、唯一、适度和可行的原则。

客观原则，是指在制定安全建议时，针对安全缺陷/问题造成的风险及其后果应当有客观的判断。

准确原则，是指在阐述提出安全建议的背景时，所引用的相关数据应当准确可靠，分析过程逻辑清晰。

唯一原则，是指通常一条安全建议只针对唯一的建议接收部门或单位。

适度和可行原则，是指安全建议的内容不宜过分宽泛，也不宜过分具体，应具备可行性，以提出具有可评估的预期结果为宜。

**第七条**【**编码规则**】安全建议编码由两部分组成，第一部分为事件调查报告编码；第二部分为三位数字表示的安全建议序号。

**第八条**【**内容要素**】一条具体的安全建议应当包括以下要素：编码、建议接收部门或单位、分发日期、提出安全建议的背景、涉及的安全缺陷/问题、由此可能导致的后果以及整改措施等。具体参见附录一《安全建议要素列表》。

**第九条【提出原则**】 安全建议通过事件调查报告提出。需要立即采取行动的安全建议可以在调查的任何阶段提出。

**第十条**【**沟通原则**】提出安全建议的单位需要与建议的接收方开展沟通，以便接收方充分理解安全建议的内容和意图。

# 第三章 安全建议的审核与分发

**第十一条**【**审核与分发**】提出安全建议的单位的航空安全委员会或其授权部门负责安全建议的审核与分发。

安全建议通过中国民用航空安全信息系统进行分发和处理。

安全建议接收单位可以包括民航局、民航地区管理局及其派出机构、民航生产经营单位、民航局授权的民用航空产品适航审定机构以及行业外与航空安全相关的单位。

涉及法律、法规、行政规章、规范性文件起草、修订的，安全建议接收单位应当是民航局。

涉及民用航空产品的审定工作的，安全建议接收单位应为民航局或民航局授权的民用航空产品适航审定机构。

涉及辖区内监管工作的，安全建议接收单位应为相应地区管理局或其派出机构。

涉及民用航空产品设计、制造或航空器运行、维修和保障等具体工作的，安全建议接收单位应为相关民航生产经营单位。

安全建议可以抄送对其落实能够提供支持的单位。

**第四章 安全建议的回复**

**第十二条【安全建议回复】**接收安全建议的单位，应当自接到安全建议30日内，回复提出安全建议的单位，回复内容应当包括：

对安全建议的接受情况，如无法接受安全建议，则应阐明理由。

针对安全建议已采取的整改措施。

按照安全建议计划采取的整改措施或等效措施。

提出安全建议的部门应当记录收到回复的时间。

**第十三条**【**回复审核**】提出安全建议单位的航空安全委员会或其授权部门负责审核安全建议的回复内容。

**第五章 安全建议的落实与监督**

**第十四条**【**安全建议落实**】安全建议接收单位应当按时、逐项进行整改落实，并在整改完成后及时向提出安全建议的单位回复报告。

第**十五**条【**监督落实职责**】涉及法律法规、行业规章、行业规范性文件起草/修订和民用航空产品审定的安全建议，其落实情况由民航局航空安全办公室监督。

涉及地区管理局辖区内监管工作的安全建议，其落实情况由民航局航空安全办公室监督。

涉及地区管理局派出机构辖区内监管工作的安全建议，其落实情况由其所属地区管理局监督。

涉及航空器运行、维修和保障等具体工作的安全建议，其落实情况由接收安全建议的单位的合格证所在地管理局监督。

民用航空产品设计、制造的安全建议，其落实情况由设计、制造单位所在地地区管理局监督。

各单位在安全建议管理中的具体职责参见附录二《安全建议管理职责分工表》。

# 第六章 附 则

**第十六条【信息共享】**安全建议及其落实等相关信息应当在行业内共享。

**第十七条 【生效日期】**本办法自 XX 月 XX 日起实施。

**附录一：**

**安全建议要素列表**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 提出单位 | | |  | | | | | |
| 接收单位 | | |  | | | | | |
| 建议编号 | |  | | | 发布时间 | | |  |
| 安全建议 | | | | | | | | |
| 1. 背景：   事件情况：事件日期、航空器类型、发生地点、简要经过。  调查概述：组织调查部门和本条建议相关的事件中暴露出的安全问题，可能后果。   1. 安全缺陷/问题：   相关证据，历史性数据。  现有风控手段的不足之处和遗留风险。  3、安全建议：  建议的整改措施和预期效果。 | | | | | | | | |
| 是否接受 | | | | | | □接受 □不接受 □部分接受 | | |
| 回复时间 | | | | | |  | | |
| 回复情况 | | | | | | | | |
| * 接受（整改计划：具体步骤、内容、时间节点和检查要点） * 不接受（说明理由） * 部分接受（说明理由，提出整改措施） | | | | | | | | |
| -以下由提出安全建议的单位填写： | | | | | | | | |
| 审核时间： | | | |  | | | | |
| 审核理由（仅适用于“不满意”或部分满意） | | | |  | | | | |
| 整改措施记录:以下由安全建议接收单位填写： | | | | | | | | |
| 事项 | 检查时间 | | | 是否按计划落实 | | | 检查人 | |
|  |  | | |  | | |  | |
|  |  | | |  | | |  | |

**附录二：**

**安全建议管理职责分工表**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **安全建议类别** | **接收单位** | **审核单位** | **落实情况的监督单位** |
| 1 | 法律法规、行政规章、行业规范性文件起草或修订 | 民航局 | 安全建议的提出单位 | 民航局航安办 |
| 2 | 民用航空产品审定 | 民航局或其  授权审定机构 | 民航局航安办 |
| 3 | 地区管理局辖区内监管工作 | 地区管理局 | 民航局航安办 |
| 4 | 监管局辖区内监管工作 | 监管局 | 所属管理局 |
| 5 | 航空器运行、维修、保障等具体工作 | 民航生产经营单位 | 合格证管理局 |
| 6 | 民用航空产品设计、制造 | 民航生产经营单位 | 所在地管理局 |

**附录三：**

**安全建议样例一**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 提出单位 | | 英国航空事故调查局（AAIB） | | |
| 接收单位 | | 波音公司 | | |
| 建议编号 | SR-2009-028 | | 发布时间 | 2009-03-12 |
| 背景：  2008年1月17日，英航一架B 777-236ER飞机执行北京-伦敦定期客运航班任务时，在伦敦希斯罗机场进近过程中发生两台发动机非指令性推力下降，最终导致飞机跑道外接地。事故造成1名旅客重伤，9名机上人员轻伤，飞机损毁。AAIB负责该起事故调查工作。调查发现，当航空器在短五边，高度 720 英尺时，右侧发动机功率非指令性下降到1.03 EPR，7 秒钟后，左侧发动机功率非指令性下降到 1.02 EPR。  安全缺陷/问题：  燃油系统内部释放的积冰在燃油热交换器的接触面限制了两个发动机的燃油流动；燃油系统中累积的冰，会引起燃油滑油热交换器（FOHE）堵塞。  安全建议：  建议波音公司，重新评估安装了Trent800发动机的B777飞机的飞机和发动机燃油系统设计，进行设计改变，以防止积冰堵塞安装罗罗Trent 800发动机的B777 飞机的燃油滑油热交换器（FOHE）。 | | | | |

**安全建议样例二**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 提出单位 | | 英国航空事故调查局（AAIB） | | |
| 接收单位 | | 美国联邦航空局（FAA） | | |
| 建议编号 | SR-2009-029 | | 发布时间 | 2009-03-12 |
| 背景：  2008年1月17日，英航一架B 777-236ER飞机执行北京-伦敦定期客运航班任务时，在伦敦希斯罗机场进近过程中发生两台发动机非指令性推力下降，最终导致飞机跑道外接地。事故造成1名旅客重伤，9名机上人员轻伤，飞机损毁。AAIB负责该起事故调查工作。调查发现，当航空器在短五边，高度 720 英尺时，右侧发动机功率非指令性下降到1.03 EPR，7 秒钟后，左侧发动机功率非指令性下降到 1.02 EPR。  安全问题:  燃油系统内部释放的积冰在燃油热交换器的接触面限制了两个发动机的燃油流动；燃油系统中累积的冰，会引起燃油滑油热交换器（FOHE）堵塞，而适航审定规章没有相关要求。  安全建议：  建议美国联邦航空局（FAA）考虑在规章中提出相关要求，通过相应的设计改变，以防止积冰堵塞安装罗罗Trent 800发动机的B777 飞机的燃油滑油热交换器（FOHE）。 | | | | |