



大会第 37 届会议

技术委员会

议程项目 46: 需要技术委员会审议的其他问题

关于航空器适航性的敏感保安信息

(由美国提交)

执行摘要

商业性航空运输要继续成功和安全, 就不仅必须解决其组成部件的安全运行问题, 而且要解决这些运行所固有的非法干扰风险。商业性航空仍然是邪恶企图的目标, 民用航空监督组织必须采取先发制人的作法, 查明可减轻或消灭不必要的风险的地方。令人特别关切的问题是, 关于航空器设计脆弱性的敏感保安信息。由于设计国可能要求对航空器设计做强制性的修改, 因此设计国有责任将这一信息通知登记国。这些修改中有些带有敏感性, 因为它们可能暴露航空器设计中的脆弱性, 把这一信息发布给更广泛的公众会使航空器面临保安风险。美国就保护这一信息及其从一个当局传送到另一个当局的适当方式问题寻求缔约国和国际民航组织的共识。

行动: 请大会建议国际民航组织审查标准和建议措施, 以解决含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息问题。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 A 。
财务影响:	无
参考文件:	附件 8 附件 17

1. 引言

1.1 航空是一种越来越跨国的事业，其继续发展和成功取决于众多的国家监督机构、国际组织、和参与其运行的行业利益攸关方之间的合作和沟通。航空安全根据并通过国际民航组织授权的方案，如国家安全方案（SSP）和安全管理系统（SMS），正得到不断改进，并且建立了各种机制确保航空器在国际系统中的安全运行。

1.2 由于存在可能干扰航空器安全运行的风险，国际社会必须减少这些干扰航空器可靠运行的风险。美国寻求就传播含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息的标准化做法达成协商一致，以确保这类信息过早向公众传播的情况不会发生，以及不会对航空器保安造成潜在的破坏。为确保对这类信息的传播采取前后一致和标准化的作法，谨建议国际民航组织将一过程纳入标准和建议措施以及相关的指导材料。

1.3 设计国有责任将强制性持续适航性信息传送给登记国。强制性持续适航性信息在某些情况下可能与构成保安风险的设计方面或运行的局限性有关，这意味着将这一特定信息向公众发布会使航空器成为非法干扰行为的目标。受到含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息影响的航空器可能在多个国家登记，因此就存在越来越多的机会使这一信息向更广泛的公众过早发布。

2. 背景

2.1 国际民航组织通过附件 8—《航空器适航性》就国家关于通报和纠正在设计或运行或航空器中所查明的安全问题的责任提供指导。

2.2 设计国必须“将它认为对航空器，适用时包括发动机和螺旋桨的持续适航和安全运行所必需的所有普遍适用的资料（以下称为强制持续适航资料）……，通知给每一个按照 4.2.3a）已向设计国通知该航空器已在本国登记注册的缔约国，同时按要求通知任何其他缔约国”。

2.3 登记国必须，“收到设计国的强制持续适航资料时，直接采用强制资料或对收到的资料进行评估并采取适当的行动。”

2.4 附件 17—《保安》—保护国际民用航空免遭非法干扰行为论述了为保护民用航空免遭非法干扰行为的必须确定的标准，非法干扰行为的定义是“危害民用航空和航空运输安全的行为或未遂行为。”此外，本附件还要求“每一缔约国必须对与其他缔约国分享的保安信息、或影响其他缔约国保安利益的保安信息，制定和实施合适的保护和处理程序，以便确保避免对这类信息的不当使用或披露。”

2.5 设计缺陷的纠正行动的正常过程是，设计国通过通常是以尽可能明显的方式发出的适航性指示通知强制性持续适航性信息，以确保采取适当措施纠正不安全的状况。但如果出于潜在的保安考虑，这一做法正与所希望的做法相反。在附件 8 中现有的国际民航组织指示是针对强制性通知强制性持续适航信息问题，并规定缔约国需为附件 17 中的保安信息建立相应的保护。为避免由于对附件 8 和附件 17 标准的不同解释而产生的保安风险，美国希望国际民航组织颁布明确的指示，其中要包含通知和处理含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息的标准化程序。

2.6 对一种标准化的程序的需求来自美国为纠正与保安有关的设计缺陷最近所颁发的适航性指示。传播含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息在缺陷被纠正之前必须加以控制。一些国家已经实施了通知和纠正保安威胁的程序；然而，这些程序大体上是独立演变而成的。由于缺乏统一的指示，这些独立的系统并不能提供一种手段来确保保安脆弱性在向公众公告之前在全世界范围的飞机上得到纠正。

2.7 有必要通过一种标准的程序，规范对含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息的行动。通过提交本工作文件，美国建议国际民航组织对国际民航组织标准和建议措施进行审查，以解决含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息问题。

3. 讨论

3.1 国际社会必须就如何通过一种统一的程序发布含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息来减轻这一保安风险开展合作。

3.2 美国一直在努力确立一种程序来控制含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息的传播。含有敏感保安信息的强制性持续适航性信息的实际通知以确立了保安措施（如，文件控制、设密码的电子邮件和密码保护等）的方式发送给数量有控制的“可信任的”个人。含有真的通知的那一版适航性指示是不发表的，只有与受影响的运营者的预先协调和给受影响的飞行器在其国家登记的民用航空当局的通知。所以受影响的各方都被要求将那一版的适航性指示作为敏感信息处理，只有让需要知道的人知道。一旦适航性指示被落实，一个压缩版就发表在美国联邦登记册上。

3.3 商业性航空是邪恶企图的目标。任何可以被利用来故意影响航空器安全运行的与设计相关的信息必须加以保护，使其免受不适当的利用，并且只向那些受影响的利益攸关方提供。

3.4 如果对于通知和保护这一信息没有一个标准化的程序，航空业就会面临风险，越来越可能成为非法干扰行为的目标。

4. 结论

4.1 现代航空运输系统是一个各种流程、系统和做法互相关联的网络，必须未雨绸缪地整合系统的部件应对来自多方面的风险。虽然强制性持续适航性信息本意是为了纠正潜在的安全风险，将含有敏感保安信息的强制性持续适航性传播给国际社会带来潜在保安风险。

4.2 国际民航组织应在这方面有经验国家的协助下制定将这一信息通告有关国家的标准化程序。附件 A 中国际民航组织的现行指示要求国家通知强制性持续适航性信息，附件 17 呼吁保护某些与保安有关的信息。美国希望这一指示与附件 8 联系起来，从而使各国在保护含有敏感保安信息的强制性持续适航性方面的责任互相一致。

4.3 美国要求大会将对这一问题的研究列入下一个三年期国际民航组织工作方案之中。