



大会 — 第 41 届会议

技术委员会

议程项目31：航空安全与空中航行标准化

设计国关于强制性持续适航信息 (MCAI) 的责任

(由巴西提交)

执行摘要

航空业的复杂性每年都在显著提高。只要跨国公司通过连接多个国家利害攸关方的供应链来设计和制造航空器，最终产品往往间接受制于多个主权立法体系。同样，航空产品在某种程度上也会受到可能影响安全问题的政治和经济因素的影响。鉴于多种立法体系对于技术出版物市场和制造商提供的持续适航技术支持皆会产生影响，也影响到利害攸关方决定其商业关系的自由，因此每个缔约国(以设计国或登记国为条件)必须承认附件8 — 《航空器适航性》规定的由相应设计国负责的强制性持续适航信息 (MCAI)。

行动：请大会：

- a) 支持国际民航组织在短期内编制和散发指导材料，以便向各缔约国进一步详细说明和澄清强制性持续适航信息与其他制造商出版物之间的界限；和
- b) 支持国际民航组织编制关于附件8的进一步详细指导材料，包括《适航性手册》(Doc 9760号文件)和其他相关出版物，以澄清强制性持续适航信息与其他制造商出版物之间的界限。

战略目标:	本工作文件涉及安全战略目标。
财务影响:	在合格审定和制定规则方面节省资源。
参考文件:	附件8 — 《航空器适航性》 Doc 9760号文件：《适航性手册》

1. 引言

1.1 为了保持航空器的适航状态，运营人和维修机构依赖于航空器设计机构根据设计国监管体系所制定的相关技术信息。登记国也依靠这些信息，对按照其监管体系运行的航空器的适航状态进行有效监督。

1.2 附件8 —《航空器适航性》第4章规定了标准和建议措施(SARPs)，涉及设计国对航空器持续适航和安全运行所需信息的信息的责任。为了履行其监管义务，必须保证登记国能够获得这些信息。

2. 讨论

2.1 通常由航空器制造商在交付产品之时，根据相应的设计国法规的要求，将安全维护航空器所需的信息直接提供给航空器所有人。然而众所周知，在运行过程中可能会出现不安全的状况，这可能需要采取一些最初在航空器初始技术出版物中没有规定的额外行动。

2.2 航空器设计国经常以适航指令(ADs)的形式发布这些行动，作为保持航空器适航状态的强制性行动。附件8第4章第4.2项“缔约国对持续适航的责任”讨论了这一题目，并在第4.2.1.1a)项下描述了“强制性持续适航信息(MCAI)”，内容如下：

“.....将它【设计国】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.....”

2.3 除了设计国发布的强制性持续适航信息外，运营人和登记国还使用航空器设计机构编制的其他技术出版物(如手册、服务公告等)，为航空器的维护活动提供支持。尽管这些出版物的一部分并不属于强制性持续适航信息，但在大多数监管模式中，登记国往往选择在其法规中将这些出版物视为强制性的，从而订立超越附件8第4章界限的要求，因此可能不一定得到设计国义务的支持。

2.4 必须承认，设计国根据附件8的规定，必须向航空器登记国提供所有强制性持续适航信息。但还必须承认，制造商公布的其他技术信息不在附件8第4章和《国际民用航空公约》(芝加哥公约，Doc 7300号文件)规定的设计国义务范围内。

2.5 鉴于航空器工业设计/生产链的国际相互依存性，这些出版物通常受制于多个国家的立法体系，因此受制于数个国家的政治和经济设想情景，这些情景不取决于设计国的定义。因此，这些出版物仅根据商业和合同条款提供给运营人和其他相关人员，不一定在设计国的责任范围内。

2.6 在这方面，《芝加哥公约》的每个缔约国都有必要对附件8规定的构成强制性持续适航信息的信息具有共同的理解和期望，并明确理解需将这些信息与其他制造商出版物予以分开。

3. 结论

3.1 航空器运营人和维修机构依靠一些技术出版物来解决航空器运行寿命周期中的运行和维修需求。并非所有使用的技术信息都是设计国公布的强制性适航信息，但可能对运行具有价值，甚至是由登记国法规所涵盖的。

3.2 虑及存在制造商发布的非强制性持续适航信息的出版物，请大会：

- a) 支持国际民航组织在短期内编制和散发指导材料，以便向各缔约国进一步详细说明和澄清强制性持续适航信息与其他制造商出版物之间的界限；和
- b) 支持国际民航组织编制关于附件8的进一步详细指导材料，包括Doc 9760号文件和其他相关出版物，以澄清强制性持续适航信息与其他制造商出版物之间的界限。

— 完 —