



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

经批准的维修机构证书的互认

（由非洲民用航空委员会代表 54 个非洲国家²提交）

执行摘要 多家民用航空局（CAAs）对经批准的维修机构（AMOs）进行认证与监督，这常常导致运行效率低下、监管重复以及AMOs与航空公司合规成本高昂的问题。由于缺乏全球统一标准及互认框架，不仅造成维修延误和成本上升，还可能引发安全监督漏洞。 国际民航组织已认识到这些挑战，目前正致力于制定关于外国AMO证书互认的标准和指导材料。虽然这一举措值得肯定，但当前亟需加快进程以确保全球监管的统一性和高效性。 行动：请大会： a) 敦促各国及地区安全监督组织（RSOOs）持续履行承诺，通过互助方式建立维修机构批准的承认机制； b) 指示国际民航组织通过用以实施互认协议（MRAs）的适当框架，完成AMO证书互认的标准化与统一化工作；和 c) 指示国际民航组织制定机制，以加强对AMOs的监管能力和监督力度。	
战略目标：	本工作文件涉及每次飞行都安全和安保的战略目标。
财务影响：	不适用。

¹ 英文版和法文版由非洲民航委员会提供。

² 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚、津巴布韦。

参考文件：	附件 6 — 《航空器的运行》 附件 8 — 《航空器适航性》 Doc 9760 号文件：《适航手册》 Doc 10184 号文件：《大会有效决议》（截至 2022 年 10 月 7 日） 大会 A38-12、A29-3、A38-12、A41-10 号决议 Doc 7300号文件：《国际民用航空公约》
-------	--

1. 引言

1.1 国际民航组织通过附件 8 — 《航空器适航性》和附件 6 — 《航空器的运行》，制定了关于航空器维修的国际标准，包括对经批准的维修机构（AMO）的监督。然而，由于各国民用航空局（CAAs）之间缺乏互认框架，导致认证流程不统一、审计与监督活动重复执行，并增加了合规成本。

1.2 《国际民用航空公约》（又称《芝加哥公约》，Doc 7300 号文件）以及国际民航组织大会决议（如 A29-3：全球规则的协调一致）均强调了全球统一监督的重要性。尽管国际民航组织根据普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP CMA）开展了相关工作，但全球范围内仍缺乏针对 AMO 认证的标准化、统一化方法，这仍是一个挑战。

2. 讨论

2.1 运行和监管挑战

2.1.1 缺少互认增加了AMOs的合规成本，它们必须遵守各国不同且有时相互冲突的要求。这种额外的财务负担影响了维修行业的竞争力，尤其是在发展中的航空市场。

2.2 安全和监督考虑

2.2.1 国际民航组织的USOAP审计发现，各国在AMO监督方式上存在差异。采用带有互认协议（MRAs）的统一方法将提升全球监督的一致性，并加强对国际民航组织标准的遵守。

2.2.2 航空业，包括国际航空运输协会（IATA）及维修和大修（MRO）部门，一直倡导推行统一的AMO认证，以期在不损害安全的前提下优化运行效率。

2.2.3 国际民航组织目前正在就AMO证书互认制定相关标准和指导材料，此举方向正确。然而，应加快实施步伐，以满足对标准化、统一化且高效的维修机构监督的迫切需求。

3. 拟议行动

3.1 制定互认框架

3.1.1 除Doc 9760号文件 — 《适航手册》第III部分 — 登记国第10章第10.2.2段、第10.2.3段、第10.4.2段和第10.4.3段外，国际民航组织还应制定全球性框架来指导AMO互认的实施。该框架应强化各国之间的MRAs。此类协议将确保一国授予的AMO批准书能得到其他国家的承认，从而减少重复监督。可借鉴现有双边协议（如欧洲联盟航空安全局（EASA）与美国联邦航空局（FAA）之间的协议）的经验，构建全球性的AMO承认模式。

3.1.2 地区安全监督组织（RSOOs），尤其是那些具备可执行监管框架的组织，可作为开展以下工作的实施平台：

- a) 推动维修机构批准的标准化与统一化工作；
- b) 在其成员国之间制定MRA；
- c) 对其成员国实施针对国际民航组织其他成员国的单一审计/检查；和
- d) 为其成员国颁发由国际民航组织其他成员国授予的关于AMO批准的单一认证证书。

3.1.3 在国际民航组织及适当的地区机构的支持下，RSOOs可通过一个各方达成共识的令人满意的监管框架来集中各方力量，为每个地区/共同体或国家集团制定单一的MRA，这将实现单一审计/检查，并颁发国际民航组织其他成员国授予的关于AMO批准的单一认证证书。

3.1.4 《芝加哥公约》第三十三条 — 认证证书和执照要求其他缔约国应承认登记航空器的缔约国颁发或核准的适航证和合格证书及执照有效。但颁发或核准此项证书或执照的要求，须等于或高于根据本公约随时制定的最低标准。此外，附件6 — 《航空器的运行》第I部分 — 《国际商业航空运输 — 飞机》第4.2.2.1段要求，缔约国须承认另一个缔约国颁发的航空运营人证书有效，但颁发此项证书的要求，须至少等于本附件以及附件19中规定的适用标准。参照上述规定，国际民航组织可制定标准，使登记国以外的缔约国对AMO进行互认，但颁发批准书的要求，须至少等于适用标准。

3.2 加强监管能力和监督机制

3.2.1 鼓励国际民航组织进一步集思广益，并应加强对各国的技术援助，以支持其提升监督能力。这包括为检查人员提供充分的培训方案和技能培养，以及开发基于风险的监督方法。

3.2.2 应探索采用数字认证和监督工具（如电子记录保存和基于区块链的认证），以提高效率和透明度。

3.3 实施工具

3.3.1 国际民航组织应建立全球数据库，用于收集和共享关于AMO的数据和信息，以支持各国和RSOO实施AMO互认框架。

3.3.2 该工具将提供一个一站式平台，用于访问与各国批准的维修机构相关的安全数据和信息，并允许按照要求以可控的方式录入、验证和修改与AMO范围及批准有效期相关的数据。

4. 结论

4.1 缺乏标准化和统一化的 AMO 认证及互认框架，继续阻碍着航空器维修业务效率的提升。由此产生的监管负担对 AMOs、航空公司以及 CAAs 均造成了影响，却并未带来显著的安全效益。

4.2 国际民航组织已着手制定关于 AMO 证书互认的指导材料。然而，必须加快制定和实施的步伐，以优化国家监督资源，并满足行业对更高一致性和效率的需求。

— 完 —