



大会 — 第 40 届会议

技术委员会

议程项目 30：技术委员会审议的其它问题

外国运营人核证要求的标准化

(由阿拉伯联合酋长国提交)

执行摘要

外国运营监督和核证要求在过去几年一直在增加，已到了亟需标准化和协调统一的时候。

行动：请大会：

- a) 承认有必要为外国运营人的核证制定标准；和
- b) 指示国际民航组织就外国运营人应有的监督与核证问题向成员国提供更多的指导，同时考虑到，外国运营人对任何被访国家的经济发展和可持续性均扮演重要的积极角色。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标。
财务影响：	
参考文件：	附件 6 — 《航空器的运行》 附件 19 — 《安全管理》 Doc 8335 号文件《运行检查、核证和持续监督程序手册》

1. 引言

1.1 航空是地球上最受管制的活动之一，因为安全至关重要。

1.2 为达到一个可接受的安全水平，国家航空系统要求建立为国家和外国航空器运营人建立一个适当的监督系统。

1.3 外国运营人的批准和安全监督系统应依据国际民航组织 Doc 8335 号文件《运行检查、核证和持续监督程序手册》。尽管制定了此类指导，但仍然难以在缔约国之间实现协调统一和标准化，目前的状况需要国际民航组织给予更多关注。

1.4 如 A39-WP/123 号工作文件所述，在业界协力帮助下、以经由国际民航组织工作程序拟定的全球化标准为基础而制定的规章，正是我们成功捍卫航空安全的基石。但在过去数年间，外国航空器运营人的批准过程最终变成了一个正式的核证过程，其数量和性质均大大拓展。世界上许多监管者已经制定了自己的规章和制度来管理外国运营人的核证，但其实一个批准和持续监督系统就足够了。

1.5 此类过程关系到国家在《芝加哥公约》第 6 条下的义务。

2. 讨论

2.1 每个外国运营人的核证过程都是一个耗时的过程，要求额外的资源。它甚至会产生负面影响，耗费本来用于加强安全和遵守登记国/运营人国要求的资源。

2.2 外国运营人批准标准

2.2.1 在附件 6 —《航空器的运营》最低要求之上，运行规范要求不断扩增，因此，运营人一致呼吁各国达成共识并通过协调统一的要求。需要制定一个国际标准，为外国运营人核证提出要求，同时保持登记国 / 运营人国各项监督活动的功效。

2.2.2 然后应强调可以用来推动申请处理过程的工具。航空运营人许可证 (AOC) 登记册试图为监管者提供一个获取大多数信息的共同平台，但是由于项目延迟和缺乏利害攸关方的支持，大多数推行外国运营人核证要求的国家都建立了自己的流程和应用。这使运营人向各个当局提供同样信息的任务量和时间成倍增加。

2.2.3 建立非常务实的外国运营人核证制度是有必要的，并带来其它挑战。

2.2.3.1 关于当局处理申请的时间问题，信息有限。尽管大多数会在运行开始之前颁发原始文件或在到期日之前颁发重新验证的文件，但运营人强调，在某些情况下文件没有按时颁发。有时，从递交申请到颁发文件会耗费数月之久，从而给运营人带来不必要的运行限制并把与安全有关的资源调用到不必要的活动上。

2.2.3.2 关于外国运营人核证的信息有时不用英文发布或提供。

2.2.3.3 将所要求的信息/数据/文件合理化是有益的。它应仅限于能加强持续监督的合理化活动。要求每个机组人员提供执照副本或者运营手册副本等是一个不当决定，会无意中损害安全。一个航空器运营人的核证/持续监督仍然是国家或运营人的主要责任，不能由外国运营人核证代替，除非在第 83 条分条中达成一致意见。

2.2.3.4 阿联酋重申，每个国家的主权至高无上。但是，阿联酋呼吁采取一个更加现实的做法，以确保航空运输以成本有效地方式保持对安全和安保的侧重。任何施加于外国运营人的额外活动均应与外国运营人可能给另一个国家民航系统带来的安全关切相称。

3. 结论

3.1 请大会：

- a) 通过国家级信件提醒各国，将其对外国运营人的义务限于提供批准和持续监督而不是全面核证(参见国际民航组织 Doc 8335 号文件)，除非由于出现安全关切，一个外国运营人的状况需要一个更广泛的“核证”；和
- b) 指示各国使用普遍安全监督审计计划(USOAP)、欧洲航空安全机构(EASA)和联邦航空管理局(FAA)的数据，并按照附件 19 —《安全管理》的要求在 SSP 框架下制定一个数据驱动的风险做法。

— 完 —