



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

通过承认等效性来提高监管能力

(由南非提交)

执行摘要

《国际民用航空公约》(芝加哥公约, Doc 7300号文件)第三十三条规定:“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,其他缔约国应承认其有效。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。”。

目前的做法是,各国强制要求许可持有人获得与当地国家航空当局颁发的类似或相同的许可。即使其他国家的实施水平可能等同其自身水平。

本文件旨在敦促国际民航组织和成员国在尊重每个国家主权的同时,建立一个统一且不繁琐的环境。

行动: 请大会:

- a) 要求国际民航组织制定一个框架,以指导各国制定流程,在颁发或核准这些证书或执照的条件是等同的情况下,承认由航空器登记国颁发或核准的适航证和合格证书及执照;和
- b) 敦促各国签订双边和多边协定以承认彼此的证书和执照,但条件是寻求在主体所在国开展运行的国家,其评级等同或高于其打算进行运行的国家。

战略目标:	本工作文件涉及战略和政策战略目标。
财务影响:	对航空界的财务影响: 对航空业没有财务影响。预计在实施培训举措方面对各国没有财务影响。  对国际民航组织的财务影响: 经查明对国际民航组织没有财务影响。
参考文件:	不适用。

## 1. 引言

1.1 《国际民用航空公约》(芝加哥公约, Doc 7300号文件)第三十三条规定:“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,其他缔约国应承认其有效。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。”。

1.2 为了促进承认其有效,第三十七条进一步规定“各缔约国承允在关于航空器、人员、航路及各种辅助服务的规章、标准、程序及组织方面进行合作,凡采用统一办法而能便利、改进空中航行的事项,应尽力求得可行的最高程度的一致。”

1.3 然而,惯例是各国继续强制要求许可持有人获得与当地国家航空当局颁发的类似或相同的许可。因此,经证明,无缝航空运行是一项挑战。

## 2. 讨论

2.1 在制定规章时,大多数国家努力确保其规章符合国际民航组织标准和建议措施(SARPs)并与第三十七条规定一致,建立了其任务是按照国际民航组织标准和建议措施指导航空运行的国家民航当局。

2.2 为确保遵守标准和建议措施,各缔约国必须接受普遍安全监督审计计划(USOAP)持续监测方法(CMA)。普遍安全监督审计计划的结果反映了国际民航组织标准和建议措施在所有缔约国的有效实施(EI)水平。

2.3 然而,来自发展中国家的航空参与者,尽管他们的国家遵守国际民航组织标准和建议措施,而且有些国家的有效实施水平良好,但并未得到一些国家的承认,并且发现他们必须获得两个以上国家或地区机构的许可。在订立了协议的情况下,通常是向发达国家一边倒。这种做法阻碍了发展中国家的航空发展,不符合国际民航组织不让任何国家掉队运动。

2.4 根据第三十三条的精神,理想情况是只要各自国家的实施水平相当,成员国对彼此的监管制度予以承认。这可以通过双边和多边协议来实现,这些协议承诺承认彼此的适航证和合格证书,但条件是寻求在主体所在国开展运行的国家,其有效实施水平得到有意开展运行的国家接受。

2.5 为促进此类协议,由国际民航组织制定一个框架来指导各国签订此类承认等效性的协议将是有帮助的。

2.6 这种等效性的承认将极大地有助于鼓励所有国家加强对国际民航组织标准和建议措施的遵守,从而提高全球安全水平。如果发现有效执行水平存在缺陷,履约程度较高的国家可以帮助履约程度较低的国家履行其履约义务,从而确保不让任何国家掉队。

### 3. 结论

3.1 在国家之间承认等效性从而承认由航空器登记国颁发的适航证、合格证书和执照，这将对减轻成员国和航空参与者必须遵守多种制度的负担大有帮助。

3.2 国际民航组织的指导也将帮助各国签订此类协议，同时确保主权得到尊重，安全不受影响。

— 完 —