



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它问题

关于为便于各国承认证书和执照的有效性而创建定期更新的、
共用、可靠的数据库系统的倡议

(由哥伦比亚提交)

执行摘要

本工作文件力求着重说明情报分享的重要性, 这使各国能及时得到关于执行定期和非定期国际航空运输业务的航空器的及时的数据和高效率的通讯, 即, 在设计国和登记国之间分享关于适航性以及相关航空器的驾驶员执照的数据。

行动: 请大会:

- a) 注意到本倡议;
- b) 要求国际民航组织为创建门户或其它信息分享方法制定指导材料;
- c) 促请缔约国允许为确认证书和执照的有效性之目的进入有最新资料的数据库; 和
- d) 要求地区办事处制定分享这一信息和便利搜索的机制。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 A。
参考文件:	Doc 9892 号文件: 《大会第 36 届会议执行委员会的报告》 Doc 9899 号文件: 《大会第 36 届会议技术委员会的报告》 Doc 9750 号文件: 《全球空中航行计划》 国际民航组织全球航空安全计划, 2007 年 7 月 关于采用航空保安信息技术平台的倡议

¹ 西班牙文文本由哥伦比亚提供。

1. 引言

1.1 根据国际民航组织全球航空安全计划（GASP），能使各国分享和交流数据的信息系统至关重要，是一个安全、可靠、高效率和协调一致的国际民用航空系统的有机组成部分。

1.2 正如在上一届大会的工作文件和结论中可看到的，信息分享在许多方面已明显成为民用航空安全和保安方面的问题。

1.3 第 36 届大会执行委员会的报告 (Doc 9892 号文件)，项目 54

1.3.1 国际民航组织关于航空运输领域持续政策和做法的综合声明，国际民航组织综合航空保安战略（ICASS），2011-2016 年战略行动计划。作为一项新的航空保安战略（俗称 2011-2016 年综合航空保安战略行动计划）的一部分所列出的 7 个关键重点领域中，第 3 个关键重点领域强调了各国之间分享信息的问题：促进在各成员国之间及其内部分享信息以提高对威胁和航空保安趋势的了解。

1.4 技术委员会的报告（Doc 9899 号文件），项目 7 和 8

“8:5 经指出，航空的持续发展以及公众和政界对于安全地提高全球空中航行系统容量的要求，对于国际民航组织协助各地区规划和实施小组以及各缔约国为满足在拥挤的天空使更多的飞机得以飞行的目标，产生了巨大的压力。委员会被告知，正在对三个关键的成果领域规划有效的活动：

- a) 优化空域和航路结构；
- b) 提高机场的效率和容量；和
- c) 通过共享信息和制定集体性的决策工具和技巧，提高系统的有效性。”（我们强调的重点）

1.4.1 项目 25 和 26（A36-WP/357）

1.4.1.1 项目 25: DGCA/06 全球航空安全战略会议的后续工作。分享安全信息：[就此事]，哥伦比亚向委员会提交了 A36-WP/201 号文件，其中强调了 DGCA/06 结论 2/1 d)，关于分享适航性信息问题的重要性。委员会注意到国际民航组织现在有资源可进行关于设立一个数据库应用程序供缔约国分享适航性信息的可行性研究。委员会还注意到哥伦比亚建议各国如有可能应提供专家协助这项工作。

1.4.2 项目 26: 承认其它国家颁发的证书和执照。关于此事，在民用航空各种会议上有人建议探讨建立一种共享的、可靠的综合数据库应用程序的可能性，以便供那些希望自愿分享关于实施定期和非定期运行的国际民航组织成员国通过私密的、可靠的中央网络进入，从而得以及时交流关于实施定期和非定期国际航空运输业务的航空器的适航性数据。

1.4.3 项目 28: 保护某些事故和事故征候记录和安全数据搜集和处理系统以便改进航空安全。公正文化和安全数据：在 A36-WP/97 号文件中，美国论述了通过商业航空安全小组（CAST）大大提高安全

的情况，并强调有必要扩大安全数据的范围和分享，以继续减少事故发生率。获取数据是风险分析的关键组成部分，国际民航组织所有成员国应互相协作消除数据分享的壁垒和障碍，以支持安全管理体系，并得以进行数据驱动的决策，从而减少事故和事故征候的发生。

1.5 决议 A 36/1（重新编号 A36-13），附录 G —— 适航证、合格证书和飞行机组执照

“大会决议如下：

1. 由作为航空器登记国的缔约国颁发或核准有效的航空器的适航证和合格证以及飞行机组执照，应当被其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而承认为有效，但须遵守《公约》第三十二条第二款和第三十三条的规定；和
2. 在关于特定航空器类别、等级或型别或飞行员登记的国际标准生效之前，作为航空器登记国的缔约国依据国家规章颁发或核准有效的证书和执照，应当由其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而给予承认。”

1.6 国际民航组织全球航空安全计划（2007 年 7 月）在做法和指导思想上类似于全球空中航行计划（Doc 9750 号文件）。两者都是在与业界密切合作下制定的，为确保地区、次地区、国家和个别的举措的协调提供了一个共同的框架。在附录 A —— 全球航空安全计划中，大会敦促缔约国通过以下方面加强全球航空安全框架：

- a) 在各国、所有其他航空利害关系方和广大公众之间分享适当的有关安全的信息；
- b) 在整个航空业内迅速实施安全管理系统，以补充现行的管理框架；
- c) 通过创造这样一种环境，即鼓励和促进报告和分享信息并在报告缺陷之后及时采取补救行动，推动建立一种公正文化；和
- d) 根据要求向国际民航组织报告事故和事故征候数据；”

哥伦比亚在上一届大会提出的采用航空保安信息技术平台的倡议邀请大会推动开发这样的平台，从而使各国得以及时高效率地接收信息并分享关于对民用航空威胁的保安信息。

2. 讨论

2.1 以上来自关于民用航空安全和保安的不同工作文件的摘录以及在国际民航组织第 36 届大会上的讨论表明，目前在国际民用航空界有必要分享信息，以处理该部门出现的问题。为此目的，国际民航组织成员国需要有一个能放在民用航空当局的网站上的定期更新的数据库。可通过由缔约国向其他愿意分享信息的国家提供密码的方式对登录加以限制。这肯定会在国际民用航空系统中有助于提高效率、保安和协调统一。

2.2 在第 26/1 号决议（重新编号 A36-6）中，国际民航组织大会敦促所有缔约国：

- a) 制定对由另一缔约国进行合格审定的运营人的运行进行批准和监视的要求和程序，并在必要时采取适当行动以维护安全；
- b) 承认其他缔约国为在其领土上空飞行的目的，包括降落和起飞，而颁发的航空运营人许可证（AOC）有效，条件是，颁发该许可证的要求须等于或高于附件 6 第 I 和第 III 部分第 II 节所规定的最低适用标准；
- c) [秘书长]继续制定指导方针和程序，以核实承认证书和执照有效的条件，并与《公约》第三十三条和适用的标准保持一致；
- d) 制定规范准许外国航空运营人进入其领土的运行规则，这要以《公约》为依据，以不歧视为基础，与国际民航组织的标准、指导方针和程序保持一致，而且充分考虑把各缔约国和运营人的成本和负担减至最少的必需性；
- e) 避免单方面就规范准许其他缔约国运营人的入境实施具体的运行要求和措施，因为这可能对国际民用航空的有序发展带来不利影响。

3. 结论

3.1 滥用航空进行犯罪活动的现象要求以国际民航组织为代表的民用航空界作为一个整体采取坚决的行动，以便预防在由其他国家颁发的文件的有效性和范围方面无法直接核查时，对一个国家的声誉造成损害的做法。