



大会 — 第 38 届会议

技术委员会

议程项目 30：航空安全 — 实施支持

颁发和认可航空运营人许可证（AOC）和授权

（由 IATA 呈现）

执行摘要

近年来，IATA 成员航空公司发现，各国对注册国为别国的航空公司的运营授权要求提供的文件越来越多。

与这些授权相关的程序要求航空公司提交多个与飞行安全没有关系的文件。管理众多不统一的要求显著增加了成本和管理负担，而对安全或效率并没有任何实际好处。

行动：请大会：

- a) 鼓励各国发行航空运营人许可证（AOC）时遵守标准化内容和格式及附件6中相关的运行规范；和
- b) 鼓励成员国承认其他国家颁发的符合附件6要求的AOC及相关运行规范的有效性。

|       |                          |
|-------|--------------------------|
| 战略目标： | 本工作文件涉及航空运输的安全、环保和可持续发展。 |
|-------|--------------------------|

1. 引言

1.1 国际航空业的一个基本要素是认可许可证、执照及批文，同时还有持续的监督系统。基于这一基本原则，IATA 一直大力支持国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP），这个计划旨在促进航空安全数据的系统、透明的收集和发布。

1.2 通过建立国际航协运行安全审计（IOSA）项目监控各国领土内的运营，并提供全面符合 IOSA 要求的运营商列表，IATA 也在协助各国履行职责方面做出了显著贡献。（见附件 6 — 航空器运行，第 I 部分 — 国际商业航空运输 — 飞机，第 4.2.2.2 段）。

<sup>1</sup> 阿拉伯文、中文、法文、俄文和西班牙文版由国际航协提供。

### 1.3 A36-6 大会决议（其中包括）：

- 1) “提醒各缔约国有必要对本国航空公司进行安全监督，确保其完全遵守适用的标准和建议措施（SARPs），并请各国放心在其境内飞行的外国航空公司也接受到本国足够的监督，在必要时可采取适当行动维护安全；
- .....
- 4) 敦促各缔约国承认由其他缔约国颁发的为飞越其领土包括降落和起飞的航空经营人许可证（AOC），条件是该许可证的要求等于或高于附件6第I和第III部分第二节规定的最低适用的标准；
- 5) 敦促秘书长继续制定符合《公约》第33条和适用标准的指导方针和程序，核实可认为许可证和执照有效的条件；
- 6) 敦促各缔约国在遵守《公约》和非歧视的基础上，在符合国际民航组织的标准、准则和程序的基础上，建立接纳外国航空运营商在其领土内运行的管理规则，同时尽量减少各缔约国和航空公司的成本和负担；
- 7) 敦促各缔约国避免单方面实施将对国际民用航空的有序发展造成不利影响的特定运行要求和对其他缔约国航空公司的接受措施。”

1.4 根据上述决议的第 7 项，国际民航组织制定了附件 6 的第 32 项修订案，该修订案自 2008 年 7 月 20 日起生效，并与 2008 年 11 月 20 日适用，其中提供了进一步的标准。此外还回顾和更新了 8335 号文件《运行检查、认证和持续监督程序手册》。尽管有了这些努力，各国还在推出对外国运营人的越来越多的要求（运行规范），这些要求与现有附件 6 的规定或任何集体数据共享的体系都不一致。这些要求显著增加了航空公司的合规负担。

## 2. 讨论

2.1 由于合理的安全要求，航空已成为世界上最受管制的商业活动之一。同时航空业也是最具全球性的，因为航空公司都有多个国际目的地。这两个因素突显了监管协调的迫切需要。

2.2 因此，目前行业已经观察到有越来越多的国家引入新的要求，而这些要求与附件6的标准及相关指导并不一致，对航空运输系统的安全性和效率的价值也不大，这已成为令人担忧的问题。

2.3 对于涉及航空公司的飞机运营人许可证（AOC）和运行规范，这尤其成为问题，因为一国监管机构发行的新要求将影响在其他地方注册的运营商。附件 6 的规定是设计这些要求的基础。近年来，IATA 成员航空公司已经目睹了这些新要求的增加，要求航空公司提交与飞行安全几乎不相关的各种文件。其中一个例子是一国要求运营商提交每一架飞往该国的外国飞机的租赁合同。

### 3. 结论

3.1 鉴于航空运输活动的全球性和航空运营商面对的众多监管要求，实现一个合理水平的统一是必不可少的。国际民航组织附件 6 的规定和各种指导提供了这样的统一。与这些规定越来越不一致的现状使得合规负担繁重，而对安全或效率并没有实际好处。

—完—