



大会 — 第39届会议

技术委员会

议程项目33：航空安全和空中航行监测和分析

对多国认证的承认

(由智利提交并获阿根廷、玻利维亚、巴西、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭、苏里南和委内瑞拉支持)

执行摘要

拉丁美洲安全监督合作系统 (SRVSOP) 作为拉美地区的一个地区安全监督组织 (RSOO)，同样认为有必要减少对与批准的维修机构 (AMOs) 和批准的培训机构 (ATOs) 的认证和监督有关的重复活动，以便通过适用与芝加哥公约各附件为这类活动规定的标准和建议措施相一致的标准，促进全球航空业的发展，加强安全。

行动： 请大会：

- a) 支持国际民航组织在协调统一地区对进行这类活动的监管要求和程序的基础之上，采取行动，建立一个对批准的维修机构和批准的培训机构的认证和监督全球框架；
- b) 敦促各国和地区组织在全球一级签署相互承认批准的维修和培训机构的协定，以免重复努力，促进全球航空业的发展；和
- c) 敦促各国根据公约附件所载标准和建议措施，确定各自规章统一化的期限，以实现规章的标准化，便利对上述机构进行认证和监督的多国过程。

| | |
|-------|---|
| 战略目标： | 本文件涉及安全和空中航行能力和效率的战略目标。 |
| 财务影响： | 能够节省认证和监督过程的资源。 |
| 参考文件： | 附件1 — 《人员执照颁发》 附件2 — 《空中规则》 附件6 — 《航空器的运行》 附件7 — 《航空器的国籍和登记标记》 附件8 — 《航空器适航性》 附件14 — 《机场》 附件16 — 《环境保护》 |

¹ 西班牙文本由智利提供。

| | |
|--|--|
| | 附件18 — 《危险物品的安全航空运输》 附件19 — 《安全管理》 Doc 7300号文件：国际民用航空公约 Doc 10046号文件：第二次高级别安全会议的报告(2015年) |
|--|--|

1. 引言

1.1 2015年2月2日至5日在加拿大蒙特利尔举行的第二次高级别安全会议，通过结论3/1确定，国际民航组织应与各国和业界合作发展一个国际框架和地区举措，帮助减少对批准的维修机构（AMO）的重复认证和监督活动。

1.2 会上，美国联邦航空局（FAA）提交了一份工作文件，强调由于国际航空业的全球化，像批准的维修机构等服务组织，必须经由其提出申请国家的民用航空局（CAAs）按不同监管制度施行各种认证和监管流程。这样做并不一定能转换成更高的安全水平，反而给国家和业界带来资源的耗费，任务也发生相应的重复。因此，认为有必要确定新的战略，考虑进行监督的其他高效方法，以推动航空业这类组织的发展。

1.3 虽然许多国家为减少这种重复签订了双边协定，但还是继续耗费国家和业界的资源，这不光涉及批准的维修机构，而且还有批准的培训机构（ATOs）。对这类机构推出安全管理体系（SMS）实施要求后，问题更行恶化。

1.4 另一方面，拉美12国组成的地区安全监督合作系统（SRVSOP），尽管也不免于这一现实，但在它的国家援助任务内确定了一项战略，指出避免系统内各国重复努力和多费资源的第一步，是根据国际民用航空公约（Doc 7300号文件）各附件中所载的标准和建议措施（SARPs），订立称之为拉丁美洲航空条例（LARs）的共同规章，以便民航当局和业界采用同一做法，加速、安全、高效地实施各项流程。

1.5 从这个意义上讲，拉美航空条例的制定，旨在寻求高水平的协调一致，并在运用公约附件所载标准和建议措施和对来自其他航空业大国的监管模式的分析的基础上，予以发展和更新。

1.6 目前，拉美安全监督合作系统颁布了36条规章，涉及国际民用航空公约下列附件中的要求：附件1 — 《人员执照颁发》，附件2 — 《空中规则》，附件6 — 《航空器的运行》，附件7 — 《航空器的国籍和登记标记》，附件8 — 《航空器适航性》，附件14 — 《机场》，附件16 — 《环境保护》，附件18 — 《危险物品的安全航空运输》和附件19 — 《安全管理》。同样的，作为补充并为了其成员国和航空业界更好地实施，还颁发了10个手册，38项咨询通知，4份关于多国认证的指导册子和28个供成员国用来报告拉美航空条例统一化进展的检查单。这可以帮助那些正在进行协调化的国家处理关键要素2（规章）和5（技术指导）。

1.7 此外，拉美安全监督合作系统还就关键要素4向民航局和业界双方提供培训，而将落实和遵守实施关键要素（关键要素6、7、8）的责任留给了各国。

2. 拉美安全监督合作系统框架内的多国认证

2.1 目前，各国在拉美航空条例统一化方面取得的进展总体达到73%（人员执照/运行/空中规则），商定的期限是2017年3月，这样，各国得以采取更具雄心的步骤，例如，签署相互承认由拉美航空条例多国检查组所发多国认证的多国技术合作协定，内容涉及：

- a) 维修机构（LAR 145）；
- b) 民航培训中心（LAR 141，142 和 147）；和
- c) 航空医疗检查中心（LAR 67）。

2.2 根据这项协定，对维修机构的多国认证自2012年开始，随后推动了多国环境下的认证和续证活动，避免了重复努力，增进了对国际民用航空公约附件中标准和建议措施的严格执行。

2.3 关于批准的维修机构，迄今拉美已有四（4）家维修机构获得多国认证：

- a) 秘鲁的 LAN
- b) 厄瓜多尔的 AEROLANE
- c) 哥伦比亚的 LAN
- d) 哥伦比亚的 CMR SAS

2.4 同样，拉美安全监督合作系统已经开始了对阿根廷的Division Turbos SRL维修机构的认证过程。

2.5 关于培训中心，预计今年将对厄瓜多尔的一家 LAR 141 培训中心颁发第一个多国认证。已收到其他要求，将于2017年予以满足。

3. 多国认证的全球承认

3.1 据考虑，建立一个国际框架和推广地区性举措，是帮助减少对批准的维修机构和培训机构等的重复监管活动的第一优先，以便能够在基于公约附件所载标准和建议措施的统一化规章支持下，对监督活动实施高效率的、组织得当的管理。这一框架将使所有国家得以更高效地使用资源，大幅度减少检查次数，并使业界能够按照透明的和可管理的监督时间表开展活动。

3.2 同样，按照统一的评估标准实行多国检查，也能对加强安全做出贡献。总之，认为存在多国环境下的认证和监督过程，对世界范围航空业界和民航局，将会产生以下效益：

对于航空业界

- a) 一个机构可以通过一个单一的过程，获得签署了多国协定的其他国际民航组织成员国的授权，从而避免重复努力（工时和文件），大幅节省费用，使盈利增加，再投资于安全。
- b) 将对该机构按照基于公约附件所载标准和建议措施的统一标准和程序，以及国与国之间共同商定的最佳审计做法进行评估，从而避免额外的、有时甚至不同的要求。
- c) 多国做法将允许各机构将服务扩大到在他国登记的航空器，从而增加盈利，扩大在航空市场的存在。

对于民航局/国家

- a) 促进多国环境下认证和监督活动的发展。
- b) 促进国家机构的发展，实现世界范围优质标准和安全标准。
- c) 通过按照标准程序运用最佳认证和监督做法，优化政府检查人员的能力。
- d) 加强对国家安全系统有关认证和监督过程的关键要素的有效遵守。