



工作文件

大会 - 第 41 届会议

技术委员会

议程项目 24: 技术援助方案

拉丁美洲航空规章 (LAR) 的统一

(由厄瓜多尔提交, 得到玻利维亚、巴西、哥伦比亚、危地马拉、圭亚那、墨西哥、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国的支持)

执行摘要

本工作文件向大会介绍在统一由地区安全监督合作系统 (SRVSOP) 作为拉丁美洲地区安全监督组织制定的拉丁美洲航空规章方面取得的进展, 以及各国从通过和/或统一这些规章中得到的好处。

行动: 请大会:

- a) 注意到本工作文件;
- b) 认可并支持地区安全监督合作系统 (SRVSOP) 为各国制定规章的工作, 向它们提供可靠和最新的规章以便以综合和直接的方式实施地区和全球安全管理; 和
- c) 核可并促进拉丁美洲航空规章 (LAR) 在拉丁美洲地区获得通过、统一和实施。附录提供了拉丁美洲地区各国统一规章的速率。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 — 安全。
财务影响:	
参考文件:	

1. 引言

1.1 拉丁美洲航空规章 (LAR) 源自国际民航组织、开发署和该地区参与国家作出的努力, 这些努力以 RLA/95/003 项目“发展拉丁美洲航空器持续适航性和安全性”为基础, 组成一个由参与国组

¹ 西班牙文本由厄瓜多尔提供。

成的多国专家小组，该小组在 1996 年至 2001 年期间举行了大约 10 次会议，目的是起草一套该地区适用的规章。

1.2 为保证关于通过地区安全监督标准化规章制度的 RLA/95/003 项目以及各国共同关心的其他相关事务可以持续取得成功，根据新项目 RLA/99/901，地区安全监督合作系统（SRVSOP）认为需要制定程序，为建立拉丁美洲航空规章制定基础，这项规章后来被称为 LAR-11，作为用于制定、发布和修订拉丁美洲航空规章的规则，它允许根据现行规则修订和调整所有现行的拉丁美洲航空规章。

1.3 LAR-11 已与美利坚合众国联邦航空管理局（FAA）的联邦法规（CFR）第 11 部分和欧洲联合航空局（JAA）（今天的欧洲联盟航空安全局（EASA））的 JAR 11 取得一致，执行类似的职能并遵守国际民航组织第 A29-3 号和第 A33-14 号决议的规定。

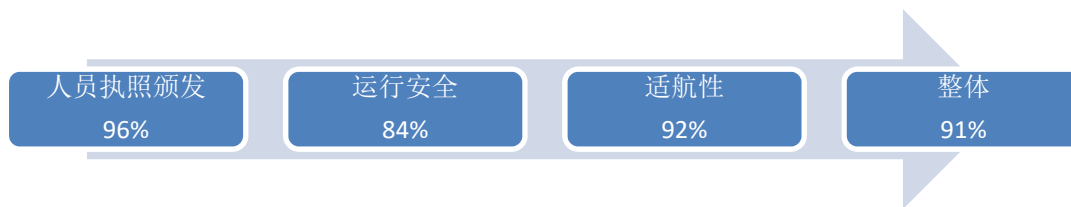
1.4 此外，地区系统拟定了一项制定、协调和通过拉丁美洲航空规章的战略，其中包括向各国提供规章范本的指导方针，以利与参加地区安全监督合作系统（SRVSOP）的国家的国家法规与拉丁美洲航空规章取得一致。

2. 分析

2.1 地区安全监督合作系统（SRVSOP）作为拉丁美洲地区安全监督组织（RSOO），由 12 个国家组成，已制定 43 项与安全有关的拉丁美洲航空规章，这些规章目前都已生效并反映了《国际民用航空公约》各份附件的各次最新修订。

2.2 此外，值得一提的是，地区安全监督合作系统在拉丁美洲航空规章方面开展的工作不仅限于制定与国际民航组织标准和措施（SARPs）有关的监管要求，它还延伸到制定和公布关于人员执照颁发（PEL）、运行安全（OPS）、适航性（AIR）以及机场和地面辅助设备（AGA）等专门性主题的国家检查员名单和行业咨询通告的程序和检查单。因此，地区安全监督合作系统国家拥有为航空服务提供者建立不同的资格审定和监督程序的所有必要工具。

2.3 地区安全监督合作系统（SRVSOP）迄今在统一拉丁美洲航空规章、人员执照颁发（PEL）、运行安全（OPS）和适航性（AIR）方面取得的进展以及各国通报的情况如下：



2.4 本工作文件附录介绍了每个地区安全监督合作系统（SRVSOP）国家在人员执照颁发（PEL）、运行安全（OPS）和适航性（AIR）领域的协调细节。应该指出的是，已经开始将参与国的国家法规与空中航行服务（ANS）和机场和地面辅助设备（AGA）相关的拉丁美洲航空规章进行统一。

2.5 在统一拉丁美洲航空规章方面取得的进展使地区安全监督合作系统（SRVSOP）自其成立以来以及在 COVID-19 大流行期间能够开展各种协助国家的活动。此外，地区安全监督合作系统通过以下活动加强安全，积极支持航空部门的复苏：

- a) 对程序和法规有类似需求的检查员和行业由地区教员和专家进行虚拟培训；

- b) 由于各国有 LAR 60 和相关程序，对专门从事飞行模拟器资格检查的检查员提供协助，；
- c) 出版和分发关于变更管理、批准的维修机构（AMO）、机场和空中航行服务提供者的指导手册和咨询通告；
- d) 提供旨在改进与安全相关的安全关键要素（SCE）的有效实施（EI）的建议；
- e) 对具有多国资格审定的批准的维修机构（AMO）执行基于风险的远程监控；
- f) 应用标准化工具来衡量航空服务提供者中使用安全管理体系（SMS）的有效性；和
- g) 向其国家提供基于风险的监视（RBS）工具，以便它们能够优化资源并优先考虑风险最高的领域或服务提供者。

2.6 已采用或统一拉丁美洲航空规章的地区安全监督合作系统（SRVSOP）国家的优势在于在定期会议上与来自每个成员国的合格专家一起制定、审查和更新规章，使拉丁美洲航空规章与国际民用航空公约附件的最新修订取得一致。它们还避免重复工作并优化资源，因为差异越来越被消除，为空运运营人许可证的认可、批准的维修机构（AMO）的多国审定合格、民航培训中心或执照的自动验证提供了机会。

3. 结论

3.1 地区安全监督合作系统（SRVSOP）为提高其国家的安全监督水平做出重大贡献已经超过 18 年。它还制定统一或共同的航空要求做出巨大贡献，使每个成员国和行业受益，为它们遵守《国际民用航空公约》附件提供最佳指标。

3.2 近年来，各个国家都以拥有出色的监管结构而自豪，它 100%符合每个相关附件制定的标准。同样，它们能够使它们的要求保持最新，因为这些要求在修订相关附件的不同专家组中得到处理。

3.3 拉丁美洲航空规章的演进也使南美地区的事故率显著降低，特别是在商业航空运输部门。

附录

地区安全监督合作系统（SRVSOP）国家向专家组报告的拉丁美洲航空规章的统一率

国家	人员执照颁发 (PEL) 统一率	运行安全 (OPS) 统一率	适航性 (AIR) 统一率	共计
阿根廷	87%	77%	94%	86%
玻利维亚	100%	100%	99%	100%
巴西	87%	73%	94%	85%
智利	99%	98%	97%	98%
哥伦比亚	98%	98%	81%	84%
古巴	100%	78%	88%	89%
厄瓜多尔	100%	98%	96%	98%
巴拿马	84%	0%	84%	56%
巴拉圭	98%	100%	83%	94%
秘鲁	99%	92%	96%	96%
乌拉圭	100%	100%	100%	100%
委内瑞拉	99%	90%	94%	94%
共计	96%	84%	92%	91%

—完—