



大会 — 第 41 届会议
技术委员会

议程项目 32：航空安全和空中航行地区实施协调机制

地区安全监督合作系统（SRVSOP）
— 为加强拉丁美洲运行安全创建的地区机制

（由多民族玻利维亚国提交，并得到阿鲁巴（荷兰王国）、伯利兹、巴西、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、圭亚那、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、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）支持）

执行摘要

本工作文件介绍了地区安全监督合作系统（SRVSOP）的工作情况，以及为确保高效利用可用资源，通过实施各种措施取得的成果。

行动：请大会：

- a) 注意到地区安全监督合作系统的主要活动及其对本地区的影响，以及为开发新项目而开展地区合作的可能性；和
- b) 持续支助地区安全监督合作系统等地区安全监督组织（RSOOs）。

战略目标：	本工作文件涉及安全的战略目标。
财务影响：	无
参考文件：	委员会第三十三届常会最后报告

¹ 西班牙语版本由多民族玻利维亚国提供。

1. 引言

1.1 地区安全监督合作系统（SRVSOP）是由以下 12 个国家组成的一个地区安全监督组织，它们是：阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、古巴、厄瓜多尔、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉（玻利瓦尔共和国），外加一个业界观察员——空客公司。

1.2 地区安全监督合作系统的任务是根据《国际民用航空公约》及其附件的安全规定，兼顾国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP），借助必要的技术、后勤和行政支持，在美洲建立并运行一个地区安全监督系统。

1.3 地区安全监督合作系统通过制定条例、安全监察员和技术人员培训课程，以及与多国团队开展合格审定和监督活动，并通过向各国提供克服安全缺陷的咨询建议，为其成员国提供支助，从而为各国产生大量财务节省。迄今为止，对地区安全监督合作系统服务和产品进行的成本效益分析表明，根据非常保守的估算，本地区系统的运行带来的效益约为 3 500 万美元。

2. 地区安全监督合作系统的主要活动

制定、协调一致和/或通过拉丁美洲航空条例（LARs）。

2.1 地区安全监督合作系统于 2002 年开始制定拉丁美洲航空条例。迄今为止，已经在人员执照的颁发（PEL）、运行（OPS）、适航性（AIR）、机场和地面助航设备（AGA）以及空中航行服务（ANS）等方面制定了 48 项条例。根据附件 1——《人员执照的颁发》、附件 2——《空中规则》、附件 3——《国际空中航行气象服务》、附件 4——《航图》、附件 6——《航空器的运行》、附件 7——《航空器国籍和登记标志》、附件 8——《航空器适航性》、附件 10——《航空电信》、附件 11——《空中交通服务》、附件 12——《搜寻与援救》、附件 14——《机场》、附件 15——《航空情报服务》、附件 16——《环境保护》、附件 18——《危险物品的安全航空运输》、附件 19——《安全管理》，对这些条例进行了不断更新，并经协调一致和/或通过的过程向成员国免费提供。此方案还包括监察员手册以及相关的咨询通告。

2.2 对《国际民用航空公约》附件的修订，由地区安全监督合作系统专家小组进行，从而确保有效的实施，并对合规性及变更的任何必要更新作出协调的通知。一旦地区安全监督合作系统专家小组对《公约》各附件的修订规则进行讨论后，它们将被作为标准纳入相关的拉丁美洲航空条例。拉丁美洲航空条例与标准和建议措施（SARPs）完全协调一致，为地区安全监督合作系统成员国不仅提供一套反映《公约》附件方面所取得进展的现代且完整的条例，而且还为加强及更新这套条例提供一个可持续的进程。

2.3 目前，正在对拉丁美洲航空条例及其相关文件进行调整，以使其与国际民航组织普遍安全监督审计计划持续监测做法（USOAP-CMA）下的审计规程问题的审查指南相符。在进行如此协调一致后，各国将具备一套符合《公约》附件规定、国际民航组织文件程序、行业最佳做法以及普遍安全监督审计计划持续监测做法要求的条例。

停机坪检查数据共享方案（IDISR）

2.4 地区安全监督合作系统停机坪检查数据共享方案，收集数据以便储存、处理并在各国之间分享关于外国运营人年度停机坪检查的安全信息，以期在地区一级发现缺陷并查明对应的纠正行动。

2.5 成员国可以自由访问检查数据库，其参与使其能够遵守附件 6 第 I 部分规定的外国运营人的监督标准，并收集用于其本国国家安全方案（SSP）的安全数据。

多国技术合作协定

2.6 关于维修机构、民用航空教学培训中心以及航空医疗中心的合格审定及监督的多国技术合作协定的签署，极大地提高了效率。

2.7 这些机制取消了某些服务提供者（航空器维修机构（AMOs）、民航培训中心（CATCs））所需的多重国际合格审定，代之以其他地区安全监督合作系统成员国认可的单一合格审定过程。到目前为止，地区安全监督合作系统已成功完成了五项针对维修机构的多国合格审定过程，另有两项合格审定程序正在进行并已接近完成。

技术人员资格与培训

2.8 地区安全监督合作系统向各国免费提供适航性、运行、人员执照的颁发、机场和地面助航设备以及空中航行服务方面的各种技术课程。在过去的五年里，适航性、人员执照的颁发、运行、机场和地面助航设备，以及空中航行服务政府监察员课程至少每年举办一次。

2.9 在培训活动方面，从 2013 年至 2021 年，地区安全监督合作系统向各国提供了各专业方面的 30 多项课程，在 12 个国家培训了 6 500 多名监察员，并对 36 名多国教员进行了合格审定。

2.10 之所以能够满足对培训的巨大需求，是因为各国自身不断产生能力和容量，从而提高了有资格担任教员的监察员的人数。

对各国的援助

2.11 地区安全监督合作系统的主要目的，是支助成员国克服通过普遍安全监督审计计划持续监测做法发现的不足之处。

2.12 为此，地区安全监督合作系统向提出请求的国家提供持续的技术援助；2013 年至 2022 年期间，在 12 个国家进行了 576 次任务，任务天数共计 5 497 天，并提供了虚拟援助。

支助实施基于性能的导航（PBN）概念。

2.13 地区安全监督合作系统在支助本地区实施基于性能的导航概念方面发挥了重要的领导作用。到目前为止，除了运行和适航性监察员的批准程序外，已经编写了 12 项基于性能的导航咨询通告，从而防止安全监察员由于缺乏对如何批准基于性能的导航运行方面的知识而成为实施的障碍。

支助服务提供者建立和实施运行安全管理体系（SMS）。

2.14 作为向成员国提供持续援助的一部分，地区安全监督合作系统开展了一项运动，通过提供课程和讲习班以及发布各种技术领域的咨询通告，支助服务提供者建立和实施运行安全管理体系（SMS）。

2.15 地区安全监督合作系统还开发了一项工具，以评价每个组成部分的合规情况及绩效指标，以确定每项指标是否到位、适当、可操作且有效。同样，它也就工作目标以及为每一合规性及绩效指标分配有效性指标的可接受性的标准提供指导。

地区安全监督合作系统战略规划

2.16 2022年3月5日，在乌拉圭蒙得维的亚举行的委员会第三十三届常会（JG/33）会议上提出了一项确保战略指导方针并提高地区安全监督合作系统活动执行效率的举措。

2.17 为了实施这一举措，JG 33/07号结论提议成立一个由各国及秘书处任命的特设专家小组，该专家小组将提出对该系统的评估和战略规划，以便为地区安全监督合作系统委员会制定的准则、目的、指标和目标提供正式支助。

2.18 这一新愿景将使地区安全监督合作系统能够应对航空业持续演变带来的新的挑战，为其提供必要的工具和资源来开展其各项方案。

3. 讨论

3.1 地区安全监督合作系统已表明它为成员国提供了援助，并遵循 Doc 9734号文件《安全监督手册》B部分——地区安全监督组织的建立与管理中制定的指南，建立了一个主要进程质量管理及持续改进的系统。

3.2 二十多年来，地区安全监督合作系统帮助加强了成员国的安全监督系统。它为制定符合《公约》附件标准和建议措施（SARPs）的拉丁美洲航空条例（LARs）；安全监察员手册（运行、适航性、人员执照的颁发、机场和地面助航设备及空中航行服务）；以及指导材料和各自的政府安全监察员（GSI）课程作出了显著的贡献。

3.3 地区安全监督合作系统的工作体现在普遍安全监督审计计划持续监测做法的成果中，地区安全监督合作系统国家的平均有效实施（EI）率为84.98%。

4. 结论

4.1 基于上述情况，很明显，合作利用有限的资源比每个国家采取单边未经协调一致的举措能够取得更大、更好的成果。确保合作取得积极成果的关键是对标准实行协调一致，并确保各项活动的资金到位。

4.2 至关重要的一项是，探索吸引额外资源的新办法，以保证地区合作项目的连续性及其强化，从而使其能够扩大其范围，以涵盖地区一级有效适用程度较低各个区域。