



## 世界范围航空运输会议（ATCONF）

### 第六次会议

2013年3月18日至22日，蒙特利尔

议程项目 1： 对趋势和发展情况的全球概览

议程项目 1.2： 国际民航组织可能有经济影响的其他工作领域

### 安全监督合作制度（SRVSOP）的成本效益

（由拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）22个成员国<sup>2</sup>提交）

#### 执行摘要

本工作文件提供了对于拉丁美洲安全监督合作制度（SRVSOP）成本效益研究结果的信息，文件介绍了对国家和运营人的经济影响。

行动：请会议：

- a) 审议本工作文件提出的信息和评估；
- b) 批准第3段中提出的结论；和
- c) 通过第4段的建议。

参考文件：

ATConf/6 次会议参考材料载于：[www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6)。

## 1. 引言

1.1 1996年举行的民航局第五次会议（RAAC/5），决定采取措施建立一个多国和/或地区的安全监督机构以便更好地遵守标准和建议措施（SARPs）。

1.2 在此框架内，国际民航组织和拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）于1998年10月1日在加拿大蒙特利尔签署了一份谅解备忘录。本谅解备忘录规定，拉丁美洲民用航空委员会负责美洲大陆的北美洲、中美洲、南美洲和加勒比地区国家实施并参与该制度。

<sup>1</sup> 西班牙文本由拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）提交。

<sup>2</sup> 阿根廷、阿鲁巴岛、伯利兹、玻利维亚、巴西、智利、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、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉。

1.3 然而，地区安全监督合作制度（SRVSOP）直到最近才于 2002 年正式开始，数量仅有 10 个成员国，目前有 12 个成员国。

1.4 国家签订的成员资格包含两个章节，它们是实施该项目活动的基石，第二条：统一标准和程序，各国负责协调其与安全相关的规章和程序，第三条：各国按照要求承诺对该制度提供支持。

1.5 在过去 10 年中，地区安全监督合作制度建立了统一标准和程序的战略，它是以制定拉丁美洲航空规章（LARs）为基础，并为通过一系列跨国活动巩固有效的地区安全机制奠定了基础。

1.6 该地区目前显示出标准高度统一，得到跨国团队认证，最初是维修中心，最近则发展到培训中心，并将继续向其他领域扩展。

1.7 随着当局干预减少，国际航空运输市场向更开放的商业航空协定发展的趋势，导致航空公司之间增加竞争，而规模经济发挥了关键作用。各国可以通过促进多边协议来参加这一进程，它要求通过避免重复努力来降低成本。从这个角度来看，地区安全监督合作制度所发挥的作用对于拉丁美洲航空以安全和有效形式发展至关重要。

## 2. 地区安全监督合作制度的成本效益分析

2.1 评估成员国效益所采用的模式包括从合格审定工作、向各国提供援助、培训以及通过该制度制定与更新标准、与产生替代值的成本比较，即如果不存在地区安全监督合作制度所支付的市场价格以及每个国家制定其各自标准与自己进行合格审定活动来确定直接成本或从中得到的效益做比较。

2.2 方案一侧重于不存在地区安全监督合作制度的情况，即各国需制定其单独标准并在市场上购买课程材料，而方案二则设想存在地区安全监督合作制度的情况。

2.3 使用地区安全监督合作制度提供的四种产品结果来衡量成本和收益，即：培训、向各国提供援助、制定拉丁美洲航空规章和对 AMOs 进行合格审定。

2.4 研究结果反映为定量和定性两种类型的分析。

2.5 从定性角度看，分析结果得出以下结论：

- a) 地区安全监督合作制度的管理产生的产品被认为有检查质量和对安全问题的透明管理，比如安全停机坪检查数据交换计划（IDISR）；
- b) 跨国合格审定与监督活动同时涵盖检查员的培训工作。对于每个跨国合格审定与监督活动，相关团队是由注册 LAR 审计员组成，然后公开招聘，使各国可以派出检查员参加这一进程并获得这一工作领域的经验；
- c) 通过向各国提供援助来确定该地区的能力，这将实现更好融合并意味着该地区不再依赖外部审计员；

- d) 一个统一监管与按照标准化方式培训的专家能够通过方便使用这些专家而产生效益，其显著好处是节省时间，并只使用一种类型文件。这将实现国家和地区的更高水平安全，反过来又使其与其他地区相比更具竞争性；
- e) 这些明显针对运营人效益的结果，按照最终用户对制度的看法增加了需求，并由于规章统一的结果提高安全质量；和
- f) 这项研究并没有量化国际民航组织为协助地区制度提供的管理和技术合作，这是按照总协调员（国际民航组织利马办事处）和地区飞行安全官员专门所耗时间直接表示。

2.6 从定量角度来看，分析结果产生以下结论：

- a) 单独和作为一个整体获取组织各种生产活动以产生地区安全监督合作制度产品的成本，然后对不存在地区安全监督合作制度开展这些活动的成本进行计算。由于这个制度，可能产生 13717030 美元成本节省效益；
- b) 还必须考虑到该制度的运营人、维修中心、航空人员和制度的其他用户也将因为地区安全监督合作制度节省成本。因此，目前已被量化的效益被低估。

产品	不存在地区安全监督合作制度	地区安全监督合作制度的成本	收益
培训	2.060.570	927.985	1.132.585
向各国提供援助	260.000	119.350	140.650
制定拉丁美洲航空规章	15.137.333	2.236.732	11.806.406
AMOs 合格审定	881.870	244.481	637.389
合计	18.339.773	3.528.548	<b>13.717.030</b>

注：按美元计

2.7 从运营人角度来看，由于它们从同属这一制度国家的跨国审计小组接受合格审定，因此使其合格审定成本大幅下降。如指定跨国审计来实现同样目标，成本下降还反映在工时方面。

2.8 国家和运营人的定性与定量效益将随着地区安全监督合作制度开发的产品数量增加以及运营人之间交换产品和服务标准化规定所产生的影响而显著增长。

### 3. 结论

3.1 自其创立以来，地区安全监督合作制度迄今已对参加国家产生显著的成本节余，这对最近才评估这些结果的承运人转化为显著效益。

3.2 缺乏这种制度将不会产生培训、向各国提供援助、跨国活动、实施、研讨会和其他活动，或其成本导致大多数国家望而却步。

3.3 已经形成顶尖航空专业人士人才库，具有地区层次的标准化培训和经验。这有助于该地区各国之间的合作。

#### 4. 建议

##### 4.1 提出下列建议供会议审议：

- a) 国际民航组织应该继续推动、支持并将更多责任移交给地区安全组织，更新指导以便对国家和次地区的变化和需求作出响应；和
- b) 各国应该提高积极参与地区安全小组，并使这些制度在跨国地区小组当中制度化，建立管理目标与指标。

—完—