



第十三次空中航行会议

2018年10月9日至19日，加拿大，蒙特利尔

委员会A

议程项目3： 强化全球空中航行系统

3.5： 其他空中交通管理问题

空中航行服务业务持续性框架

(由阿拉伯联合酋长国提交)

执行摘要

本文件介绍了建立空中航行服务业务持续性框架的重要性，以便与《空中航行服务程序 — 空中交通管理》(PANS-ATM, Doc 4444号文件)参考应急计划中规定的现有指导携手并行，空中航行服务提供者(ANSPs)需此种应急计划制定。

航空界不同领域内存在不同的业务持续性管理(BCM)标准和最佳实践做法，应加以考虑，以加强特别是在长期中断情况下的抵御能力。

行动：请会议同意第3.1段中的建议。

1. 引言

1.1 业务持续性管理(BCM)已得到航空领域内外各个国家、组织和实体的认同，通过具备一个完整且独立的系统建立明确的框架，用以增强抵御能力并保护业务，该系统在虑及某一国家内风险倾向的同时不仅确定，而且将针对所有类型风险的正确措施落实到位。

1.2 ISO 22301 是全球建立的与业务持续性管理相关的 ISO 标准。此外，一些国家公布了国家标准，例如：

- a) 英国 BS 25999 号标准，于 2012 年撤销，当时（实际上）该标准已被 ISO 22301 取代；
- b) 澳大利亚标准局推出了其 AS / NZS 5050 号标准，与传统的风险管理实践做法更为紧密地联系在一起。这一解释旨在与 AS / NZS 31000 号标准一并使用，覆盖风险管理；和

- c) 阿拉伯联合酋长国（UAE）存在一项业务持续性管理标准，以建立某一组织在其运行因紧急情况或危机而中断的情况下持续运作和提供其优先活动的的能力，该标准对政府和私营部门系强制性，同时注重提高阿拉伯联合酋长国作为一个国家的抵御能力。

2. 讨论

2.1 业务持续性管理系统（BCMS）是整个风险管理系统的一部分，用于在组织内部建立、实施、运行、监测、审查、维护和提高业务持续性。建立业务持续性管理的过程始于确定业务需求、执行当前评估以确定风险、制定复原战略和创建业务持续性计划以减轻此类风险并恢复关键性服务。

2.2 持续性和应急计划涉及为所有类型的中断做好准备，例如：设备故障、安全紧急情况、自然灾害、核危机、安保危机、罢工或失去供应商—以及能够快速恢复的能力。业务持续性计划（BCP）精准地定位主要流程中最重要的部分、识别针对这些关键部分的潜在风险，并确保该业务的持续性。应急计划只是持续性计划的一部分—它意味着如果原始计划不再有效，具备备份计划。

2.3 欧洲空中航行安全组织发布了《欧洲空中航行安全组织空中航行服务应急计划指南（包括服务持续性）》。对业务持续性管理并无具体要求。但是，这一针对服务持续性的指南看起来与业务持续性管理相类似。

2.4 国际机场理事会（ACI）自 2018 年起发布了《国际机场理事会政策手册》第 9 版，其中包含机场应实施业务持续性管理方法的陈述，该方法包括预防措施、应急措施和业务复原措施。

2.5 根据国家要求并为了提高抵御能力，阿拉伯联合酋长国民用航空总局启动了一项综合性项目，以建立和实施包括空中航行服务提供者在内的业务持续性管理系统。

2.6 为了在空中航行服务提供者领域内实现与业务持续性管理相关的协作，可以考虑针对空中航行服务提供者的通用业务持续性管理系统框架的需求，该框架将涉及民用航空的综合框架和空中航行服务提供者的特定作用，同时虑及以下因素：

- a) 业务持续性管理具备关于所有影响的最为全面的方法，例如：安全程序影响、运行影响、法律影响、财务影响、声誉影响和安保影响；
- b) 对每种可能类型的针对空中航行服务提供者的紧急情况均作出预见是不可能的，这些紧急情况不仅包括空中交通服务（ATS）紧急情况，还包括：通信、导航和监视（CNS）紧急情况、航行情报服务（AIS）紧急情况，或同时受到两个以上服务提供者影响的紧急情况；
- c) 因此，我们的计划应侧重于来自不同事件的针对空中航行服务提供者流程、系统和员工的可能影响，因为这些可对空中航行服务提供者运行产生类似的影响。重要的是，业务持续性管理计划是在与机场和空域用户的协作下建立的。

3. 结论

3.1 请会议同意以下建议：

会议：

- a) 要求国际民航组织考虑针对空中航行服务提供者（ANSP）业务持续性管理（BCM）之适当指导材料的必要性，以界定全球统一的方法；和
- b) 鼓励各国、空中航行服务提供者在与相关客户和利害攸关方的协作下，进一步制定空中航行服务提供者业务持续性管理计划。

— 完 —