



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

空中航行服务提供者合格审定

(由阿拉伯联合酋长国提交)

执行摘要

本文件介绍了阿拉伯联合酋长国为实施空中航行服务提供者(ANSPs)合格审定而采用的程序。文件建议审查国际民航组织的规定，以建议对空中航行服务提供者进行合格审定，并附适当的指导材料。

行动： 请会议同意第3.2段中的建议。

1. 引言

1.1 《国际民用航空公约》(Doc 7300 号文件)第 28 条要求缔约国须根据《公约》及其附件规定的标准，在其领土内提供机场和空中航行服务(ANS)。附件 14 —《机场》明确要求对机场进行合格审定，并在《机场合格审定手册》(Doc 9774 号文件)中就此事给与重要指导，但是没有明确要求对空中航行服务提供者(ANSP)进行合格审定，也没有多少关于这一事项的指导，使各国能够在希望这样做时实施合格审定计划。

2. 讨论

2.1 在航空业的最初几十年中，空中航行服务的提供相当有限，而且所提供的服务一般都很简单，由国家提供，通常是民航当局。随着航空业的发展，对空中航行服务的需求随着技术和行业的发展而增加。空中航行服务，只要其功能还在运行，则是安全高效的航空系统的一个基本上不可见的功能，或许正是由于这个原因使得对其监督和审查的程度通常低于对航空器运营人和机场监督和审查的程度。

2.2 在过去几十年中，出现了将服务提供与监管机构分开以确保有效监督的全球趋势，但是，执行这种监督的机制多种多样，在某些情况下效果不尽如人意。

2.3 通过将提供者与监管机构分开，出现了从国有企业到完全私营企业的各种形式。虽然空中航行服务的所有权和/或管理可以委托给其他方，但无论这种安排采用何种形式，遵守《公约》标准的总体责任仍由国家承担。

2.4 从国家监督审计中可明显看出，那些已经实施了空中航行服务提供者合格审定计划的国家获得更高的国际民航组织的标准和建议措施(SARPs)合规率，因此引入空中航行服务提供者合格审定计划可以带来直接的安全效益。

2.5 在阿拉伯联合酋长国内，空中航行服务提供者进近和塔台服务被授权给与国家明确分开的组织，而航路中空中航行服务提供者仍然在国家民用航空总局内。航路中空中航行服务提供者和国家在同一个组织构架下，通过为监管者和空中航行服务提供者界定各自明确的角色进行有效的管理。推动阿拉伯联合酋长国空中航行服务提供者机构取得成功和成熟的一个关键因素是强有力和一致的监管监督，通过引入空中航行服务提供者合格审定这一监管要求对此提供了支持。

2.6 2010年，民用航空总局(GCAA)公布了对于每个 ANSP 领域的空中航行服务提供者合格审定要求的规定：空中交通服务(ATS)，通信、导航和监视(CNS)，航空情报管理(AIM)和气象(MET)。按各个领域对合格审定进行监督管理便于在开发过程中采用有针对性的做法，并对任何已发现缺陷、问题或监管不合规的 ANSP 领域施加特定压力，特别是在安全管理体系(SMS)和质量管理体系(QMS)领域。

2.7 要求任何负责提供空中航行服务的组织须持有有效的证书，强化了被写入阿拉伯联合酋长国民航法中关于任何提供航空服务的组织均须获得民航总局的执照许可的要求。空中航行服务提供者证书是记录和管理空中航行服务提供者组织成功遵守民航法规的有效性的的重要手段。

2.8 这一空中航行服务提供者合格审定进程的成功在过去十年中得到明显证明，所有空中航行服务提供者都达到了监管合规的高标准。

2.9 阿拉伯联合酋长国最近引入的进一步改进是对任何作为负责提供空中航行服务的组织的分包商的空中航行服务提供者增加这一监管要求，要求其获得有效的空中航行服务提供者组织证书。实践中发现虽然要求负责任的空中航行服务提供者推动监管合规，但在某些情况下，分包组织可能间接不完全符合监管方面的预期。引入对于分包空中航行服务提供者组织的合格审定要求的进一步加强了国家实现有效监管合规的能力。

3. 结论

3.1 在附件 11 —《空中交通服务》中应要求对空中航行服务提供者组织(包括分包提供此类服务的任何组织)进行合格审定，并辅以有关实施有效的空中航行服务提供者合格审定进程的指导材料。

3.2 鉴于上述情况，请会议同意以下建议：

建议5.1/xx –

会议：

- a) 注意到本工作文件的内容；和
- b) 要求国际民航组织在必要时引入建议对空中航行服务提供者进行合格审定的指导材料和规定。

— 完 —