



## 大会 — 第40届会议

### 技术委员会

#### 议程项目28：航空安全和空中航行政策

#### 国家空中航行计划、维修管理体系和安全管理体的互联

(由哥伦比亚提交，并由拉美民航委员会(LACAC)成员国联署)<sup>2</sup>

#### 执行摘要

本工作文件涉及空中航行服务提供者(ANSP)和机场运营人(AO)的国家空中航行计划、维修管理体系(MMS)和安全管理体(SMS)的无缝互动，它们可以根据航空系统组块升级(ASBU)所需的最低基础建设组块(BBB)服务和运营改进(在能力、灵活性、互相操作性、安全和可预测性方面)给出适当、及时和具有成本效益的决定。

**行动：**请大会要求国际民航组织，与各国的专家组一起，制定关于国家空中航行计划、维修管理体系和安全管理体之间互联的指导，以便在基础建设组块框架内和航空系统组块升级的方法下作出具成本效益的决定。

**战略目标：**本工作文件涉及到安全和空中航行能力和效率的战略目标。

**财务影响：**不适用。

**参考文件：**Doc 9750号文件，全球空中航行计划(GANP)，第六版，网络版  
AN-Conf/13-WP25号工作文件，由秘书处提交，  
AN-Conf/13-WP137号工作文件，由哥伦比亚提交(2018年9月13日)  
AN-Conf/13-WP/311号工作文件 — 《委员会A提交会议的关于议程项目4的报告》  
(2018年10月18日)

<sup>1</sup> 西班牙语文本由哥伦比亚提供。

<sup>2</sup> 阿鲁巴、伯利兹、玻利维亚、巴西、智利、哥斯达黎加、古巴、厄瓜多尔、萨尔瓦多共和国、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、多米尼加共和国和委内瑞拉(玻利瓦尔共和国)

## 1. 引言

1.1 来源于标准和建议措施(SARPs)，用于空中航行服务提供和机场运营的基础建设组块是在全球空中航行计划(GANP，Doc 9750号文件)航空系统组块升级框架内取得进步的基础。

1.2 因此，各国应当确保国家空中航行计划包括基础建设组块，因为它们是向空域用户提供和维护服务的安全基础。

1.3 通过空中航行服务提供者和机场运营人维护管理体系<sup>3</sup>的信息输入来作出决定。例如，效绩水准(如可用性、准确性、覆盖率、完整性和持续性)，使用的容量水平和平均故障间隔时间可以提供信息在国家空中航行计划中确定优先事项从而找到具有成本效益的解决方案。

1.4 并且，空中航行服务提供商和机场运营人的安全管理体系接收来自不同渠道的信息输入，例如维修管理体系，用于识别危险和安全事件。

1.5 安全管理体系则可以将安全风险评估和分析中确认的需求作为信息输入国家空中航行计划。

## 2. 分析

2.1 维修管理体系是数据强大的工具，用于确定所提供服务的真实状态和有效设定效绩改进目标。

2.2 它提供了衡量标准(基于效绩指标)，并定义了确定新运营需求的基线。

2.3 根据目前航行系统效绩确定的运营改进确保在大量投资方面的透明度，因为这与国家空中航行计划所制定的航空界预期的运营效益相关联。

2.4 维修管理体系生成的数据和信息可以形成空中航行体系效绩评估的一部分。

2.5 维修管理体系生成的数据和信息是安全管理体系非常重要的输入，既可用于风险分析也可用于安全事件分析。反过来安全管理体系也提供了重要的信息输入，可以用于确定国家空中航行计划的优先事项。

2.6 有鉴于此，这三个工具必须无缝互动，才能实现高效绩、可扩展和集成的空中航行系统。

---

<sup>3</sup> 与航空器运营人情况相同，维修管理体系包括政策、目标、组织、责任分配、维修效绩方法、工具和记录、手册和其他部分，而空中航行服务提供者和机场运营人为保证航空安全水平做出贡献。



### 3. 结论

3.1 根据芝加哥公约及其附件(基础建设组块), 空中航行系统通过维修管理体系提供并维护空中航行服务和机场服务。在确保安全的同时, 必须通过着重于服务效绩(11个关键效绩领域)来强化这一体系。国家空中航行计划、安全管理体系和维修管理体系因此必须实现无缝互动从而实现空中航行系统的成本效益改进。

— 完 —