



大会第 37 届会议

技术委员会

议程项目 36: 下一代航空运输系统和单一欧洲天空空中交通管理
研究作为全球空中交通管理系统的组成部分

保持标准之针对性

执行摘要

对下一代航空运输系统和单一欧洲天空空中交通管理研究方案，已进行了广泛的分析，以确定其对国际民航组织的标准、手册和通告的影响。虽然，这两个方案是按照大会 A36-7 号决议的建议，以《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件）为基线，但仍然发现：

- (i) 两个方案之间有明显的差异；和
- (ii) 两个方案将导致对标准做出许多修改。

尽早确定下一代航空运输系统和单一欧洲天空空中交通管理研究，对国际民航组织的标准、手册和通告的影响，将使国际民航组织能通过国际民航组织的协商进程，就此问题进行国际审查；在实施新工艺和新技术之前，制定和修改必要的标准和其它文件；并确保在全球空中交通管理系统范围内的和谐一致。

这两项方案都包含有被称之为“运行之改善”的运行成果。它们靠各种“促成因素”提供支持。“促成因素”是技术、运行、程序、政策或法律的先决条件。“运行之改善”被界定为具有与空中航行委员会专家组处理问题的同等详细程度。这大大简化了分析任务。

全球空中航行计划，如果包括有界定各国空中航行现代化计划的框架，则会更加有效。这一框架与全球计划各项举措形成结构在上，由运行之改善和促成因素予以支助。按照这种方式确定的空中航行现代化计划，可随后用于分析，并进行国际协商，以确保与全球空中航行系统的和谐统一。

行动：请大会审查拟议的修改，并通过附录所载的关于全球空中航行计划之决议的附录 B，以取代 A36-7 号决议的附录 B。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 D，它为其它国家的通信、导航、监视/空中交通管理现代化方案提出了经改进的的规划方法。
财务影响:	本文件所述各项活动的资源，已经列入 2011 年至 2013 年的拟议预算。
参考文件:	Doc 9750 号文件，《全球空中航行计划》 Doc 9902 号文件，《大会有效决议》(截至 2007 年 9 月 28 日)

1. 引言

1.1 在 2008 年 9 月举行了关于下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究，与全球空中交通管理框一体化及协调一致的论坛之后，国际民航组织对下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究的大量分析显示，这些方案将对国际民航组织的文件产生 300 多处修改。

1.2 开展了这项分析旨在确保：

- a) 下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究方案，与《全球空中航行计划》（GANP, Doc 9750 号文件）要保持一致，它们将要互相兼容，并适应于全球航空界；
- b) 下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究的发展情况，要融入国际民航组织的国际协商进程之中，以实现全球同意与协调一致；和
- c) 在全球可获得下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究的创意。

2. 如何开展分析工作？

2.1 下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究，是以全球空中航行计划包含的全球计划各项举措（GPIs）为基线。每个方案都包含有被称之为“运行之改善”的运行成果。它们靠各种“促成因素”提供支助。这些促成因素是为实现运行之改善所需要的技术、运行、程序、政策或法律的先决条件。

2.2 运行之改善，被界定为具有空中航行委员会专家组处理问题的同等详细程度。这简化了分析任务，因为，它更容易确定对每一特定运行之改善开展分析的合适机构。

2.3 对运行之改善和促成因素进行了评估，以确定是否需要增加国际标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）、以及其它文件。

3. 结果

3.1 所确定的工作分为两类：

- a) 明确确定文件的修改；和
- b) 需要进一步制定的新概念。

3.2 已确定要对国际民航组织文件进行 300 多处修改。其中大约 170 处修改属于第一类，130 处修改属于第二类。第二类可以归纳为十六个独特的概念范畴。需要对此进行进一步工作，以便确定其对制定标准之活动的影响。

4. 今后的步骤和面临的挑战

4.1 明确确定的修改所产生的运行之改善，有具体的时间表，这样国际民航组织便有足够的筹备时间来规划这项工作，以确保及时完成。

4.2 制定概念的工作稍微复杂。现在已知道所描述的运行能力所需要的日期，但是，需要制订一份时间表，以便使国际民航组织制定出材料。这项任务是复杂的，因为，许多工作是需要制定建议和措施，并由行业标准制定机构验证。

4.3 国际民航组织对于每一类的工作，都已启动了“标准之圆桌会议”的进程，国际民航组织将与下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究、以及行业标准制定机构的管理人员定期会晤。目的是按照大会 A36-13 号决议的要求，尽可能更多地利用经认可的外部机构的资源和产品。

4.4 在圆桌会议进程中，工作时间表将由实施日期驱动。制定标准将像一个项目来对待。高层次的国际标准和建议措施，与行业详细标准之间的关系，将是明确的。国际民航组织的工作与标准制定机构的工作，将紧密结合，以节省资源。国际民航组织将采取多学科的方法来制定标准和建议措施。

4.5 下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究，其所需要的各项标准和建议措施方面的工作都已确定，并将与各国和各国际组织进行充分协商。这将使所有国家都能参与这项工作。

4.6 不能及早参与下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究这两个方案，会带来风险，即有些国家会在制定出必要的标准和建议措施并由国际民航组织进行国际磋商之前，就实施新的工艺和技术。

5. 下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究之后的工作

5.1 许多其它国家已经为通信、导航、监视/空中交通管理现代化，制定出了下一代计划。随着现代化计划数量的增加，确保和谐一致方面的挑战，也随之增加。国际民航组织即将开始，要确保在下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究之间，保持和谐一致的任务，并看到了将其扩大到所有新的空中航行现代化计划的效益。

5.2 这种做法的效益包括：

- a) 向所有人提供最佳做法；和
- b) 减少过渡的问题。

5.3 应该对所有对全球空中航行系统有影响的重要的空中航行现代化举措，尽早进行全球兼容性的分析与评估。

5.4 国际民航组织应该修改全球空中航行计划，藉以包括界定其它国家空中航行现代化计划的框架，并要求各国：

- a) 确定每个现代化方案预想的运行之改善的目标；和
- b) 确定必要的促成因素，以支持这些改善。

5.5 随后，各国应将此信息提交国际民航组织进行审查，以便确定其对国际民航组织的工作方案和制定标准之活动的影响。

5.6 国际民航组织随后将把此信息提供给有关的空中航行服务提供者，并提出下列适当的建议：

- a) 为了明确确定的需要，应参与有关的标准制定工作；并且，如果有必要；
- b) 应参与下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究所适用的标准之圆桌会议的进程。

6. 结论

6.1 国际民航组织已采取行动，以确保下一代航空运输系统和欧洲单一天空空中交通管理研究，与全球空中交通管理框一体化及协调一致。早期参与十分关键，以便使必要的标准得到国际磋商和制定，并同时依旧遵守方案的时间表。根据方案的需要，这项工作可能需要简单地参与空中航行委员会专家组的的活动，或者本文件中描述的标准之圆桌会议的协调活动。

6.2 国际民航组织需要修改全球空中航行计划，以包括一个框架，使国际民航组织能够易于就其它国家的空中航行现代化计划对全球空中交通管理系统的影响进行分析，然后采取任何必要的行动，确保全球和谐统一。

6.3 请国际民航组织大会批准附录中的决议，它呼吁国际民航组织按照本文件所述的去修改全球空中航行计划，并采取必要的行动，确保全球空中航行系统的和谐统一。

附录

供大会第 37 届会议通过的决议草案

A36/2 号决议：国际民航组织关于安全和可持续性的全球规划

.....

附录 B

全球空中航行计划

鉴于增强航空运行的效率是国际民航组织战略目标的一项关键内容；

通过了 A35-15 号决议“国际民航组织关于全球空中交通管理系统以及通信、导航和监视/空中交通管理系统的持续政策和做法的综合声明”；和

注意到理事会于 2006 年 11 月 30 日接受了经修订的全球空中航行计划（GANP）；和

认识到许多国家正在为各自空中航行的现代化制定新一代的计划。

大会：

1. 指示理事会修改全球空中航行计划，以便包括一个框架，能够使国际民航组织易于就各国空中航行现代化计划对全球系统的影响进行分析，然后根据需要采取适当行动，以确保全球和谐统一。

2. 要求各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空业界使用全球空中航行计划所提供的指导进行规划和实施活动。

3. 敦促各缔约国、业界和供资机构为协调的实施全球空中航行计划提供必要的支持，避免重复努力。

4. 敦促正在为各自的空中航行现代化制定新一代计划的国家，要及时与国际民航组织分享其计划，以供审查与评估，以确保全球兼容与和谐统一；和

5. 指示理事会确保根据运行和技术方面的进一步发展情况，与各国和其它利害攸关方紧密协作，持续保持全球空中航行计划处于最新状态；和

6. 敦促理事会促进以全球空中航行计划为依据来制定地区、次地区和国家计划并监测其实施。