

大会第 35 届会议

技术委员会

议程项目 23: 国际民航组织关于通信、导航、监视/空中交通管理 (CNS/ATM) 系统持续政策和措施的综合声明

ATM 新技术对不发达国家的影响

(由属于拉丁美洲民航委员会的 21 个缔约国²提交)

摘要

本工作文件提出了关于有必要对运行要求做出精确和平衡的评估, 以及为采用全球空中交通管理 (ATM) 运行概念而必须采取的解决办法方面的一些想法, 同时考虑到了每个地区和国家的具体特点。

参考文件

第 11 次航行会议的报告
Doc 9750 号文件《通信、导航和监视/空中交通管理系统全球航行计划》

1. 引言

1.1 第 11 次航行会议 (AN-Conf/11) (2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日, 蒙特利尔) 批准了第 1/10 号建议: 通信、导航和监视/空中交通管理系统全球航行计划的现状 (Doc 9750 号文件)。

1.2 上述建议指出, 各国和各地区规划和实施小组应该将通信、导航和监视/空中交通管理系统全球航行计划 (Doc 9750 号文件) 看做是催化剂, 同时允许做出地区或国内的调整, 以便有效地满足地区和国家的需要。

¹ 西班牙文版本由拉丁美洲民航委员会 (LACAC) 提供。

² 阿根廷、阿鲁巴、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。

2. 分析

2.1 航行管理运行概念是以结果为导向，这意味着我们必须保证实现参与各方对于安全、效率和经济的期望。

2.2 至关重要的是，要尽可能清楚地界定需要哪些设施、服务和系统，以使特定数量的航空器能够根据性能要求，在空域中安全活动，并以最为有效的方式在机场活动。

2.3 技术进步和要求之间的关系必须是合理的，并且要加以适当的平衡。虽然以往的技术进步促进了运行，但是有必要改变我们的做法，以便使技术进步符合运行需求。这一新的观点要求对人力和财务资源优化使用，以便实现空中航行系统运行的效率和效益。

2.4 第 11 次航行会议（AN-Conf/11）声明，各国和各地区情况不尽相同，它们有不同的需求，需要不同的解决办法。这是空中交通管理运行概念的一个基本特点，我们必须考虑到这一事实，即在某些地方可能需要复杂的空中交通管理系统，以便满足由于空中交通密度较高所产生的运行需求，但是在其他地方，建立在协调一致或地区合作基础上简单易行的解决办法就可以满足短期或中期的要求。

3. 结论

3.1 一个国家、国家集团或一个特定地区，为解决空中交通增长所面临的具体问题而采取的行动可能被认为是有益的。但是，不能将其他人的经验原封不动地照搬过来，重要的是要铭记具体国家、国家集团或地区的具体需求需要特定的解决方案。

4. 大会的行动

4.1 请大会：

- a) 注意到本工作文件；和
- b) 认识到各国和各地区情况不尽相同，每个国家或地区对空中交通管理有不同的需求和特点，需要采取不同的办法解决他们的问题。