



第十二次空中航行会议

2012年11月19日至30日，蒙特利尔

议程项目 1： 处理系统一体化、互用性及统一化等挑战的战略问题，
以支持国际民用航空“一个天空”的概念

1.1： 全球空中航行计划（GANP）— 全球规划的效绩框架

航空系统组块升级—优先安排与分类

（由澳大利亚提交）

摘要

本文件指出，对航空系统组块升级（ASBU）各模块优先安排的敲定，应由空中航行委员会以及来自广泛地区的国家代表参与，与国际民航组织秘书处密切协商进行。

在对航空系统组块升级的模块进行优先安排时，所有建议都必须符合基于效绩的做法，以便开展Doc 9882号文件和Doc 9883号文件概述的规划工作。

文件指出，制定航空系统组块升级的优先事项，必须重视地区多样性，此外，对实施不同模块组成部分及所有组块组成部分的时间表的制定工作，只有在各国审议所完成的新的全球航空安全计划对空中航行优先事项的影响后，才应予以敲定。

文件指出，对于许多地区和国家而言，从目前正在制定的全球航空安全计划产生的空中航行安全的优先事项，将优先于侧重容量和效率的航空系统组块升级。

文件支持分为两类的（基本的和理想的）简单分类系统，并调整各个模块使其符合国际民航组织既定的且国际公认使用的标准和建议措施。

行动：请会议同意第3.3段的建议。

1. 引言

1.1 继 2003 年举行的第十一次空中航行会议核准《全球空中交通管理运行概念》（Doc 9854 号文件）后，国际民航组织制定并公布了两部配套文件：《空中交通管理系统要求手册》（Doc 9882 号文件）和《空中航行系统全球效绩手册》（Doc 9883 号文件）。

1.2 这三部文件旨在联合使用：Doc 9854 号文件是愿景，而其他两项文件帮助确保在规划、采取实现愿景的前进步骤的同时，解决经查明的效绩问题。

1.3 国际民航组织大会第A35-15号决议—国际民航组织关于全球空中交通管理（ATM）系统以及通信、导航和监视、空中交通管理（CNS/ATM）系统的持续政策和做法的综合声明也与此相关，因为它：

- a) 呼吁各国、地区规划和实施小组（PIRGs）和航空界使用 Doc 9854 号文件作为指导规划、制定和实施通信、导航和监视、空中交通管理系统的共同框架；
- b) 敦促理事会采取必要的措施保证未来的全球空中交通管理系统以效绩为基础，并及时为未来系统制定效绩目的和目标；和
- c) 敦促理事会保证为支持实施全球空中交通管理系统制定必要的标准和建议措施（SARPs）。

1.4 国际民航组织大会第 A37-15 号决议—国际民航组织具体针对空中航行的持续政策和相关做法的综合声明—还决定：

- a) 空中航行委员会专家组的活动应当尽可能支持采用基于效绩的做法来制定标准和建议措施；和
- b) 标准和建议措施应保持高度稳定，以使各缔约国得以保持其国家规章的稳定性。

1.5 此外，国际民航组织大会第 37 届会议建议，在提出新的标准和建议措施时，需要开展一项影响评估（A37-WP/394 号文件第 2 号更正），据了解空中航行委员会已指示开展并且正在进行相关的可行性研究和试验评估。

1.6 在第十二次空中航行会议上介绍的全球空中航行计划（全球计划）草案和航空系统组块升级（ASBUs），提供了一种规划方法。认识到 Doc 9882 号文件和 Doc 9883 号文件是基础性配套文件，全球计划草案：

- a) 希望世界各地的空中航行规划者对其地理区域的效绩问题、差距开展适当分析、审议将航空系统组块升级的成套模块作为菜单，以此挑选可能的解决办法、通过一个可能重复的过程作出选择，并相应地更新国家及地区空中航行计划（WP/3 号文件附录：第 22 页（空域的现代化规划）、第 96-7 页 — 附录 1）；和
- b) 注意到通过探索和寻找减缓同步实施不足的可接受方法使累积效益最大化的可能性，其本身可能是因诸多合理原因所致。（WP/3 号文件附录：第 36-37 页、第 39 页、第 46 页）。

2. 讨论

航空系统组块升级的优先安排

2.1 WP/25 号文件在开始关于优先安排和分类的讨论方面颇具价值。

2.2 但是，航空系统组块升级变化的基本性质，以及用来起草航空系统组块升级的严密的拟定机制，现要求由空中航行委员会和来自广泛地区的国家代表及国际民航组织秘书处一道开展细致审议，以便帮助敲定航空系统组块升级的优先事项。

2.3 这项工作不应操之过急，鉴于在制定未来的地区和国家空中航行计划方面安全属于最高优先事项，因此这项工作最好在各地区和各国有机会评估国际民航组织新的全球航空安全计划（GASP）之后予以完成。

2.4 对许多地区和国家而言，因国际民航组织全球航空安全计划产生的空中航行安全的优先事项，将优先于侧重容量和效率的航空系统组块升级，并注意到因全球航空安全计划产生的安全举措可能会适时加入到航空系统组块升级当中。

2.5 在对航空系统组块升级优先事项的细致和适当审议中，可能审议的某些方面的考虑将包括：

- a) “最低限度的航道”指什么？
- b) 各种优先事项和分类如何与现阶段的标准、建议措施和程序、辅助程序等相联系？
- c) 这些优先事项和分类如何从缔约国对国际民航组织基于效绩的规划做法中产生？
- d) 这些优先事项和分类如何与各缔约国及世界各地的地区规划和实施小组所查明并作出优先安排的各种效绩问题相联系？

2.6 各国需要对航空系统组块升级的状况开展进一步的工作，并注意到 WP/3 号文件中传播的全球计划草案中所包含的具体时间框架。

2.7 例如：全球计划草案第 26 页和第 27 条，暗示着组块 0 内所包含的“各种能力”可提供性的目标期限是 2013 年。2013 年至 2018 年时间框架内的这些不同能力的可实现性和适用性，很可能对大多数国家都存在较大的问题。

2.8 同时，还需要明确建立航空系统组块升级的状况及其与制定标准和建议措施以及与国际民航组织各种可能要求的关系。迄今为止，航空系统组块升级的框架通常被介绍作为一个工具包，各地区和各国可以在处理其各自需求时，从中挑选一致适用的工具以加强全球互用性。

2.9 但是，随 WP/3 号文件分发的全球计划草案及 WP/25 号文件中的分类系统，似乎意味着应该按照具体时间表实施各种能力，并、或归类为“基本的”一类。

航空系统组块升级的分类

2.10 WP/25 号文件为在第十二次空中航行会议上对航空系统组块升级的模块进行分类提出了一项建议，初步的重点在组块 1，其某些模块被列为基本模块。

2.11 在支持建立一个分类系统，以便指导各地区和各国领会国际民航组织对通过各种模块不同部分的重视，同时一个分为两类的（基本的和理想的）更简单的系统，将使对模块组成部分的分类符合国际民航组织既定的且国际公认使用的标准和建议措施。

2.12 WP/25 号文件提出的四个类别的系统稍显过于复杂。鉴于航空系统组块升级在支持未来实施一个全球无缝隙空中航行系统方面的关键作用，WP/25 号文件提出了一个没有标明相对重要性的有些模糊的“具体”类别，以及一个表面上看似不恰当的“可选”类别。

3. 结论

3.1 航空系统组块升级将有助于各地区及各国通过一致适用航空系统组块升级，处理经查明的四个效绩改进区域并加强全球协调性。

3.2 但是，需要开展进一步的工作，以确定航空系统组块升级的优先事项，并且提出了一个更简单的分类做法，以便更好地调整各个模块及其能力要求，使其符合国际民航组织所使用的既定且国际公认的标准和建议措施的做法。

3.3 请会议同意以下建议：

- a) 原则上核准制定航空系统组块升级的优先事项，并且由空中航行委员会以及来自广泛地区国家的代表，与国际民航组织秘书处密切协商，完成有关这些优先事项的进一步工作，供国际民航组织理事会审议；
- b) 下一版全球航空安全计划产生的地区和国家空中航行安全的优先事项，将优先于侧重容量和效率的航空系统组块升级的优先事项；
- c) 在对航空系统组块升级的模块进行优先安排时，所有建议都必须符合基于效绩的做法，以便开展Doc 9883号文件和Doc 9882号文件概述的规划工作；
- d) 航空系统组块升级优先事项的制定，必须重视地区多样性，而实施航空系统组块升级不同模块和组块组成部分的时间表的制定工作，只有在各国审议下一版全球航空安全计划对空中航行优先事项的影响后，才应当予以敲定；和
- e) 通过对航空系统组块升级分为两类（根据“基本的”和“理想的”用语）的简单做法，以使各模块的分类符合国际民航组织对国际公认标准和建议措施的使用。