



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 4： 全球空中航行系统的实施及地区规划和实施小组（PIRGs）的作用

4.3： 实施航空系统组块升级以提高绩效

国家、地区和全球空中航行计划的协调统一

（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的建议，即加强国际民航组织和各成员国在保持国家、地区和全球空中航行计划相互协调统一方面的承诺，其中涉及吸收新加入者和国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）举措的原则。

行动：请会议同意第3.1段所载的建议。

1. 引言

1.1 中东地区战略位置连接欧洲、亚洲、非洲以及北美和南美洲，因此持续在全球航空业中发挥重要作用。该地区年飞行架次超过 170 万，或飞越或支撑着该地区越来越多的国际机场。

1.2 尽管大多数中东地区（MID）空中航行服务提供者（ANSP）正采用若干最新技术进行运行，但该地区的空域在运行层面仍旧各行其是。这种各行其是限制了：对空域或机场容量限制的响应能力、地区协作决策和空中交通管理（ATM）的复原能力。各行其是不仅在中东地区，而且在全球范围内都很常见。

1.3 经成功协调的全球强化计划背后的基本要素是全球、地区和国家计划之间的一致性。

1.4 《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件）通过航空系统组块升级（ASBUs）有效制定了全球统一框架。中东地区通过国际民航组织中东地区空中航行战略中的国际民航组织中东地区空中航行规划和实施小组（MIDANPIRG），进一步支持这一框架。

1.5 阿拉伯联合酋长国已经制定了空中交通管理战略计划，以清晰地表述与国际民航组织中东地区空中航行战略相一致的国家空中航行战略，该战略进一步支持各国对未来空中交通管理系统的承诺，该系统基于效绩、满足空中交通管理业界期望，并且具有成本效益、环境可持续性和全球协调性。

2. 讨论

2.1 航空业对各成员国的经济重要性各异，各国并不总能为全球空中航行计划内的优先事项提供协调一致的财务和政治承诺。这种不平衡性限制了相邻各国在其各自国家、地区和全球承诺方面的能力进展，从而导致各行其是的网络持续不变。

2.2 随着航空系统内重要新加入者的迅速崛起，例如无人驾驶航空器系统（UAS）、飞行高度层 600 以上的运行、超音速/高超音速航空器和商业太空旅行，以及包括人工智能和机械学习能力在内的现代技术的快速引入，我们需要立即重新调整重点，以确保各国能力之间的差异不会呈指数增长。我们需要通过国际民航组织“不让任何国家掉队”（NCLB）举措的原则作出协作承诺和规划，以支持各成员国之间更大的跨境协作，从而加强基本服务之上的能力。

2.3 通过国家和地区合作以及像委员会或工作组这样的适当平台，各地区和各国均应充分支持国际民航组织根据不让任何国家掉队原则实现地区和全球绩效优先事项。借助跨境、地区间和地区内协作，国际民航组织和各国应确保通过国家、地区和全球空中航行计划保持承诺和一致性，同时加强适应性，纳入新加入者。

3. 结论

3.1 请会议同意以下建议：

会议：

- a) 鼓励各国、各地区和国际组织支持跨境、地区间和地区内的协作规划、活动和项目，同时支持有效、高效和快速的协调统一；和
- b) 支持国际民航组织推进不让任何国家掉队原则，该原则支持所有国家做出承诺并及时准确地制定与地区和全球计划相一致的国家空中航行计划。