



工 作 文 件

第十四次空中航行会议

2024 年 8 月 26 日至 9 月 6 日，加拿大，蒙特利尔

议程项目 3: 空中导航系统绩效提升

3.1: 关于加强空中航行服务效率，为长期理想目标做出贡献的建议

公海上空的最低服务水平要求

(由阿拉伯联合酋长国提交)

执行摘要

本文提出建立公海上空飞行情报区（FIR）最低服务水平要求（MSLR）框架，以加强空中航行服务（ANS）。该文件以《国际民用航空公约》为基础，论述了在公海上空海洋空域建立标准化最小间隔和改进空中交通服务（ATS）的必要性，以消除全球瓶颈并减少对环境的影响。它需要全球协作和现代空中交通管理（ATM）解决方案。拟议的 MSLR 框架由国际民航组织负责监督，旨在实现标准化最小间隔、促进空中航行服务提供者（ANSP）的协作，并确保平等使用海洋空域。本文件建议采用 MSLR 方案来优化空中交通管理，提高全球空中航行效率。

行动：请会议同意第 3 段所载的建议。

1. 引言

1.1 《国际民用航空公约》（Doc 7300 号文件）指出，“国际民用航空的未来发展对建立和维护世界各国和各国人民之间的友谊和了解大有帮助”；鉴于“希望避免各国之间和人民之间的摩擦并促进合作，世界和平有赖于此”，签署国政府“议定了若干原则和办法，使国际民用航空按照安全和有序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康和经济地运行”，以下文件建议建立一个框架，在公海（海洋空域）飞行情报区（FIR）之间规定最低服务水平要求（MSLR）。

1.2 在不妨碍缔约国权利和行使其主权的前提下，本文件关注全人类在公海和海洋空域的可用空域，目的是促进安全、高效和快速的空中交通服务（ATS）。

1.3 根据《公约》第 22 条，“各缔约国同意采取一切可行的措施，通过发布特别规章或其他方式，以便利和加速航空器在各缔约国领土间的航行，特别是在执行关于移民、检疫、海关和放行等法律时防止对航空器、机组、旅客和货物造成不必要的延误”。

2. 讨论

2.1 由于在飞行情报区和空中航行区域之间没有任何统一的最小间隔安排，有众多空域，特别是国际民航组织空中航行区域，被视为全球瓶颈，需要立即予以关注，以促进全球交通流动，提供高效的空中交通服务，并减少航空活动对环境的不利影响。

2.2 需要开展全球协作，制定相关举措，通过采用现代空中交通管理（ATM）解决方案、有效的空中交通流量管理（ATFM）、灵活使用空域（FUA）以及改善大片空域的军民协调，来强调关注公海上空区域间空中交通服务，并激励持续进行改进。

2.3 忽视公海上空大部分空域目前存在的这一问题，将导致当前瓶颈变化模式混乱，且空中交通服务低效，将无法满足空中交通管理工作的未来发展、快速的技术进步和空域用户机队的扩张。此外，全球都应了解在航空交通需求预测、当前空域容量现实评估以及各缔约国在航空界发挥作用的能力之间达到平衡的重要性。

2.4 因此，本文建议在国际民航组织及其地区办事处的支持下，在公海空域建立一个 MSLR 监督方案，通过开放数据政策、协作决策、空域用户协商和参与、数据可视化工具以及标准化报告和性能指标等方式，为当前 ATS 措施提供一个清晰的评估框架和最小间隔值。

2.5 MSLR 的目标是：

- a) 为公海空域确定标准化的最小间隔，以提高空中航行效率；
- b) 促进 ANSP 与空域用户之间的协作，以确保应用最小间隔的兼容性和统一性；
- c) 提供公平和公正的空域准入，旨在减少海洋和公海空域过大的最小间隔；和
- d) 建立一个评估和监督平台，解决目前空中航行效率低下的问题，为空域用户提供国际民航组织希望的优质服务水平。

3. 结论

3.1 建立公海空域 MSLR 对于提高空中航行效率和安全至关重要。在国际民航组织的管理监督下，通过协作和实施此类举措，可以在优化公海飞行情报区的空中交通管理方面取得重大进展。

3.2 通过优先考虑标准化的最小间隔和技术解决方案，航空界可以减缓挑战并提高全球空中航行系统的整体效率。

3.3 通过上述内容，请会议同意以下建议：

- a) 建立 **MSLR** 方案，评估跨地区流量处理情况，以更好地为空域用户提供空中航行服务；
- b) 提供跨飞行情报区的 **MSLR** 监督框架，包括公海部分，和
- c) 通过国际民航组织的地区办事处支持地区间做出努力，简化实施 **MSLR**。

— 完 —