



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： 空中航行系统绩效提升
3.2： 逐步淘汰老旧系统

向地区、国家和 ATM 利害攸关方提供适当支持和指导 以助力其高效规划和平顺实施向 FF-ICE 服务过渡

（由非洲和马达加斯加空中航行安全机构（ASECNA）
代表其 18 个非洲成员国提交²）

执行摘要

本文件认识到向协作环境下的飞行和流量信息（FF ICE）平稳过渡以及 2012 年飞行计划表（FPL2012）退出使用的重要性和挑战，旨在提请会议注意国际民航组织需要提供必要的支持，以确保国际民航组织所有地区的国家和空中交通管理（ATM）利害攸关方做好充分、全面和适当的准备，以促进安全、协调和普遍的过渡。

在这方面，本文件请第十四次空中航行会议同意第 3 节建议并详述如下的行动。

行动：请会议：

- a) 鼓励各地区国家在可能的情况下汇集资源，并在必要时开展协作，以确定其安全、高效地向 FF-ICE 过渡的需求和机会；

请国际民航组织：

- b) 制定适当的指导方针和文件，协助地区、国家和业界利害攸关方制定和实施向 FF-ICE 统一和有效过渡的连贯规划，以确保在 FPL 2012 停止使用后全球空中交通安全、连续和高效运行；
- c) 视情通过讲习班和研讨会，在提升意识和能力建设方面向国家、ATM 服务提供者和利害攸关方提供必要的支持，以促进这些利害攸关方有效参与向 FF-ICE 过渡；和
- d) 定期评估向 FF-ICE 服务过渡的实施情况，使民航界能够确定空中航行系统对于在建议的最后期限有效终止 FPL 2012 的就绪程度。

¹ 英文和法文文本由 ASECNA 提供。

² 贝宁、布基纳法索、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、加蓬、赤道几内亚、几内亚比绍、马达加斯加、马里、毛里塔尼亚、尼日尔、卢旺达、塞内加尔、多哥。

1. 引言

1.1 众所周知，根据全球空中航行计划（GANP）航空系统组块升级（ASBU）方法，实施协作环境下的飞行和流量信息（FF-ICE）是全球空中交通管理（ATM）系统不断演进的基础之一。

1.2 随着国际民用航空组织（ICAO）为逐步实施 FF-ICE 服务而通过了新的标准和建议措施（SARPs），在按照 GANP 的设想建立一个能够支持 ATM 系统演进的飞行规划机制方面迈出了关键的一步。

1.3 由于 FF-ICE 的目标是在未来成为全球航空部门用于飞行规划和相关功能的唯一机制，因此，至关重要，使其得以全面实施的步骤，包括所设想的过渡阶段的步骤，应确保不让任何 ATM 地区或利害攸关方掉队。

2. 讨论

2.1 世界各地的 ATM 系统在交通流量和限制因素、组织和机构条件、资源和设备水平方面各不相同，但它们共同促成了全球空中航行系统的绩效，使人类社会感到满意。因此，ATM 的重大转变，如在飞行规划中引入 FF-ICE，就必须采取渐进、可控、协调和包容的方法，并考虑到每个利害攸关方的适应速度。

2.2 因此，构成 ATM 系统的参与者和实体，以及国家和地区规划和实施小组，都必须适当获得信息、做好准备，并完全掌控作为向 FF-ICE 过渡的一部分所要做出的改变。这将使它们能够按照符合性能要求的条件和结果来提供有关的 ATM 服务和功能。所有这些都需要开展能力建设活动，并视情重新确定或调整程序和工作工具。

2.3 国际民航组织的规定及相关指导方针和指导材料是相关利害攸关方成功实施 FF-ICE 不可或缺的重要资源。在国际民航组织的要求适用时，应及时向国家和 ATM 利害攸关方提供这些资源，以便为有关利害攸关方服务，并便利它们在所需条件下界定、制定和开展实施新服务的活动。

2.4 所讨论的向 FF-ICE 运行过渡的各种可能情景，以及国际民航组织《协作环境下的飞行和流量信息手册》（Doc 9965 号文件）中所列的情景，揭示了不同程度的复杂性，这些可能构成 ATM 利害攸关方和合作伙伴需要及时界定和克服的困难程度，以确保在过渡阶段期间和之后安全可靠地实施 ATM 飞行规划信息处理服务和功能。

2.5 要更好地保证向 FF-ICE 平顺安全地过渡，ATM 服务提供者、航空器和机场运营人、其它用户和利害攸关方以及所有地区各国的监管机构就必须充分认识和了解在运行程序、系统配置以及处理和传送飞行计划数据的设备方面将要引入的需求和变化。大规模参与这一过渡，很可能需要各国和所有其它利害攸关方投入大量资源，以对其 ATM 系统进行必要的调整。

2.6 向 FF-ICE 过渡并随后停止使用 FPL 2012，是全球范围的重大运行变革，实施缩小垂直间隔最低标准（RVSM）和 FPL 2012 亦是如此。这一转变的成功需要所有 ATM 机构的参与，它们将因各自的情况和地区不同而面临不同程度和规模的挑战。因此，必须确保在国际民航组织的所有地区，这一行动都能得到国际民航组织在指导方针、培训、意识提升、评估、资源调集方面和其它各种形式的必要支持，从而不让任何参与者掉队。此外，在过渡阶段，国际民航组织必须界定并实施一个框架，用于定期评估 FF-ICE 的实施水平，以确定是否已达到适当的就绪程度，使 FPL 2012 能够在建议的最后期限停止使用。

3. 结论

3.1 请会议：

- a) 鼓励各地区的国家在可能的情况下汇集资源，并共同确定地区安全、高效地向协作环境下的飞行和流量信息（FF-ICE）过渡的需求和机会；
- b) 请国际民航组织制定适当的指导方针和文件，协助地区规划小组、国家、ATM 提供者、运营人和所有业界利害关系方制定和实施向 FF-ICE 过渡的连贯、统一和有效的规划，以确保在 FPL 2012 停止使用后全球空中交通运行的安全性、连续性和效率；
- c) 请国际民航组织调集资源，确保通过讲习班和研讨会，在提升意识和能力建设方面向各地区的国家和 ATM 提供者予以支持，以促进利害关系方参与向 FF-ICE 的过渡；和
- d) 请国际民航组织定期评估向 FF-ICE 服务过渡的实施进展情况，使民航界能够确定全球空中航行系统是否已为到 2034 年停止使用 FPL 2012 准备就绪。