

**国际民用航空组织 (ICAO) 理事会主席阿萨德·柯台特博士
在第 11 次航行会议上的开幕词**

(2003 年 9 月 22 日 , 蒙特利尔)

我代表国际民航组织 (ICAO) 理事会和秘书长, 欢迎大家出席国际民航组织第 11 次航行会议。借此机会, 我也非常荣幸地向大家介绍我们新任命的秘书长—塔耶布·谢里夫博士。谢里夫博士从 1998 年开始在国际民航组织理事会工作。他担任新职务带来了他在国际民用航空领域里大量的教育背景和经验。

在今后的 12 天中, 你们将要为朝着实现我们的设想, 即为 21 世纪国际民用航空建立一个可互用的、无缝隙的全球空中交通管理系统确定今后的步骤, 并就此问题达成共识。

你们当中参加过 1991 年第 10 次航行会议, 或对其成果有所了解的代表们, 将会记得那次会议是在朝着改进的航行系统逐渐发展的进程中一次关键性会议。在那次会议上, 我们决定了从陆基导航系统转向依靠数字通信技术、以星基为主的空中航行系统。同时, 我们还批准了为满足国际航空运输未来需求的新概念。原先叫作未来空中航行系统, 或简称 FANS, 现在被称之为通信、导航、监视和空中交通管理 (CNS/ATM) 系统。

从此以后, 我们共同在实施 CNS/ATM 系统的许多方面都取得了显著的进展, 努力处理各种技术、运行和制度方面的问题。

- ICAO 制定并通过了为实施通信、导航和监视技术所需的标准和建议措施 (SARPs) 。
- ICAO 还加强了国际民航组织地区规划和实施小组机制的效率, 以促进以有序和有成本效益的方式引入 CNS/ATM 系统。这些地区规划组保证了这项工作的一致性和连续性。
- ICAO 制定了一个全球计划, 以统一和协调系统规划及实施过程, 为各国、各地区、服务提供者、用户和生产厂商就如何实现新技术所带来的好处方面的问题提供高水平的指导。
- 我们航空界所有伙伴们在其他许多方面也在不断取得进展, 我想借此机会对你们的杰出贡献表达我最真诚的感谢。

现在是调整好我们的战略，为建立未来空中航行的基础设施而进行下一阶段工作的时候了。空中航行基础设施现代化所必要的新技术已经具备，国际民航组织已制定了帮助各国以有序和有成本效益的方式实施这些新技术的相关全球性标准和建议措施。在本次会议期间，我们将重点关注对空中交通管理组成部分采取更新的办法中的那些具体内容以及 CNS 的技术问题。

本次会议将审议所提出的全球空中交通管理运行概念。这个全球化的概念是前瞻性的，它描述了对现在至 2025 年以及以后运行全球空中交通管理系统所需要的各项服务，并概括了在整个规划阶段可预期出现的一系列变化。该运行概念一个很重要的前提是，在全系统基础上提供和分享及时、准确及保证质量的信息。这种广泛的信息分享可以鼓励协作决策，从而在运行时可以使空中交通管理的效率最佳化。

空中交通管理运行概念的一个很关键的特征是它的效绩导向。这符合确保我们能满足各种利害关系人在安全、效率和经济方面期望获得最好结果的要求。

满足这些期望的核心问题是何种技术和系统能使我们满足这个新的空中交通管理运行概念的各种效绩要求。根据这些效绩要求我们必须确定，以最安全高效的方式使规定数量的航空器通过特定的空域和机场所需要的设施、服务及系统。

这些问题将在技术发展运行要求之间的关系中予以讨论。过去，技术发展推动运行。我们现在必须将我们的方法转为运行要求推动技术发展。最终，我们的目的必须是在技术和运行两方面建立一种更具有共生性的关系，从而使我们在为 21 世纪发展一个运行完好和高效的空中航行系统的过程中，能够最大程度地利用人力和财力资源。

协调统一是提供具有透明度的空中交通服务的另一至关重要的因素。一体化与协调统一的最终目的就是要提供有透明度的服务，从而使用户可以在不同系统间，以一致的安全水平和最低的机载设备要求进行无缝隙运行。我们将采用一种以合作和共识为基础的方法来寻求在地区内部以及相邻地区之间调和差异。

众所周知，全球通信、导航和监视的基础设施的基础是要有可用的能够使所有航空无线电系统，无论是陆基还是星基系统，能安全运行所需要的频率频谱。在这方面，我们将对在今年早些时候召开的国际电信联盟（ITU）世界无线电会议的结果进行评价。该会议对民用航空而言非常成功，它确保了航空频谱的持续可用性。但是，我们不能在成绩面前止步不前，下一届 ITU 会议将于 2007 年召开，我们将从本次会议开始就着手准备。

我们将讨论有关航空导航方面的各种广泛的问题，包括与全球导航卫星系统（GNSS）相关的问题。很快 GNSS 的服务提供者将向大会汇报该系统的发展和演变状况。这些信息将有助于我们讨论对今天与

未来的星基导航在提供航空导航服务中的作用方面存在的一些顾虑。其中特别重要的是 GNSS 对干扰的脆弱性及其支持最低运行条件的能力。国际民航组织将根据这些讨论和会议的建议更新其向星基导航过渡的政策。预期用这些建议来指导今后航空导航服务的发展。

在此次会议上，我们还将回顾自第 10 次航行会议以来航空移动通信的发展，特别要审议现有通信系统有计划的逐步发展，以及在全球空中交通管理运行概念的框架内，未来通信系统的潜在发展。

任何时候，安全总是所有这些考虑的关键性问题。一个高度一体化的空中交通管理系统必须建立在最高安全标准的基础上。为了做到这一点，我们有必要审议我们处理安全问题的方法。国际民航组织理事会所通过的标准，要求各国实施系统化的合适的空中交通服务安全管理方案，以便在提供空中交通服务时确保安全。我非常高兴此次会议将向你们介绍新的《国际民航组织空中交通服务安全管理手册》，而且你们将讨论关于安全问题的所有方面，包括航行委员会有关全球航空安全计划的工作、将国际民航组织普遍安全监督审计计划扩大到空中交通管理领域、以及对安全采用系统化方法的意见。我们需要完全彻底地理解新系统在安全方面的影响，并确定我们为保持和改进民用航空卓越的安全记录所必须采取的措施。

考虑到 2001 年的 911 事件，我们还必须研究保安问题。我们需要了解空中交通管理以及通信、导航和监视基础设施的脆弱性，并确定切实可行的措施以根除或减少其影响。的确，当我们在推进对我们未来的全球空中航行系统的设计时，安全和保安这两个基本原则都必须是我们的核心问题。

在你们讨论过程中，我相信你们将会保持对航空运输业脆弱性的意识。在过去的两年中，全球的航空运输业遭受了航空史上前所未有的挫折。2001 年，由于全世界经济发展缓慢以及 911 事件，使得世界旅客运输量下降百分之三。这些影响继续持续到 2002 年，并由于伊拉克战争的爆发而更加雪上加霜。由于战争，特别是严重急性呼吸道综合症（SARS）的影响，使得 2003 年上半年的运输业务量又出现滑坡。在世界的许多地方，航空公司仍处于各种危机之中，例如破产、史无前例的亏损、大规模裁员和急剧地更改航班时刻。其结果导致了许多机场的收入严重下降。许多国家，无论是发达国家还是发展中国家，也都遇到了财政困难。

但是目前航空业正在逐渐复苏，预计 2003 年的运输量将在全年的基础上与 2002 年基本持平。我们预期运输业务量将呈现反弹势头，2004 年的增长将超过百分之四，而 2005 年则将超过百分之六。我们预测旅客将逐渐恢复对国际旅行的信心，航空保安措施的应用程序将继续得到改进和简化，世界经济形势将不断改善，以及运营环境将趋于稳定。从长期来看，全球定期航班旅客运输业务量可望以大约 4% 的年平均速度增长。

这应激励我们为确保全球空中航行基础设施的更高效率而制定工作计划。国际民航组织本身就诞生于第二次世界大战快结束的大乱时期，如今它已发展成为 20 世纪乃至 21 世纪最富有活力的机构。我们一定要坚持高瞻远瞩，因为逐步实现一个完好的、具有灵活性的和以效绩为基础的空中航行系统将最终为航空业的各个方面带来巨大的益处。

现在，我荣幸地宣布国际民航组织第 11 次航行会议开幕，请航行委员会主席丹尼尔·加利伯特先生致词并详细解释会议日程。

我预祝会议圆满成功！