

## 第 11 次航行会议

2003 年 9 月 22 日至 10 月 3 日，蒙特利尔

议程项目 1： 全球空中交通管理（ATM）运行概念的介绍和评估

1.3： 全球空中航行计划的必要性

### 举行地区空中航行会议的必要性

（由马来西亚提交）

#### 摘要

本工作文件的目的是强调举行地区空中航行会议的必要性，尤其是在亚太地区。

会议的行动在第 3 段。

## 1. 引言

1.1 国际民航组织（ICAO）规划空中交通管理（ATM），是为了在可能的最大程度上确保实施的最优统一性。为实现这一目标，国际民航组织实施了世界范围的标准化方案，并对地区空中航行进行了规划。

1.2 基于此观点，国际民航组织一直保留了将世界划分为空中航行地区的概念，主要是为实施计划提供一个起始点。

1.3 地区空中航行（RAN）会议的目标，是在设施、服务和程序方面准备、修订或补充地区空中航行规划，以适应全球空中航行计划。

## 2. 讨论

2.1 举行地区空中航行会议的决定，是由理事会根据航行委员会的建议做出。

2.2 亚太地区于 1973、1983 年举行过地区空中航行会议，最近一次是 1993 年 4 月 19 日至 5 月 7

日在泰国曼谷举行的。自那以来，发生了许多变化，使地区空中航行计划产生了一些缺陷。

2.3 虽然第 11 次航行会议主要是准备运行概念，说明一个整体化的全球空中交通管理（ATM）系统应该如何运作，但也会为设计和实施 ATM 及辅助系统，向各国和行业界提出更加明确的目标。

2.4 这些概念的实施将在地区空中航行会议上讨论。地区空中航行会议向各国提供 ATM 及其相关服务在今后若干年中的发展计划。随后各国将以此来规划各自的战略，拟订行动计划、预算并集聚能力，使国内的航空要求与国际要求相吻合。地区空中航行会议也是一个平台，讨论有关在地区的基础上建立空中航路结构、机场设施和航空器运行标准的事宜。

2.5 有必要举行地区空中航行会议，是为了讨论：

- a) 正在考虑的地区空中计划中任何已知或预期的缺陷；和
- b) 属于地区或次地区性的、可能有助于实施全球空中航行计划的事项。

2.6 有人可能会认为规划和实施小组（PIRGs）可以接管地区空中航行会议的职能。

2.7 虽然这两个论坛在性质上看起来相似，但还是有以下的明显区别：

- a) 地区空中航行会议不是每年都举行的，要大约 10 年才举行一次，而 PIRG 会议一般每年都举行；和
- b) 地区空中航行会议具有广泛的国家代表性，而 PIRGs 的国家代表性则有限，即并不是所有国家都参加 PIRG 会议。亚太地区 PIRG 仅有约 20 个国家参加。

2.8 若进行总体评估，PIRGs 会议对于实施地区空中航行会议的决定作用良好。规划一般是针对短期项目做的。PIRGs 没有地区空中航行会议所具有的“推动”作用。

### 3. 会议的行动

3.1 请会议审议举行地区空中航行会议的必要性，尤其是亚太地区空中航行会议。