

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 4：增加容量的措施

未来 ATM 系统及其各组成部分的全球、地区 和国家要求的相互关系

（由俄罗斯联邦提交）

摘要

鉴于目前对技术设施的要求的全球化趋势，本文件阐述了在 ICAO 框架内制定明确原则以使 ICAO 各地区和各国有可能制定未来 ATM 系统各组成部分的地区和国家要求是否可取的问题。

会议采取的行动在第 3 段。

1. 引言

1.1 实施未来 ATM 系统需要制定一套全球要求，由 ICAO 所有成员国履行，从而确保系统的全球性兼容，并确保达到所要求的飞行安全、正常和经济水平。

1.2 另一方面，各地区和各国空中交通状况的多样性使得有必要使用能够满足所需系统指标的不同水平的技术设备。

1.3 然而，最近出现了要求全球化的趋势，这并非为了系统运行质量和保证兼容，而是出于机载通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统的组成和性能考虑，而不考虑特定地区或国家的空中交通状况。

2. 讨论

2.1 为机载设施和系统制定全球性要求总的来说是基于对 ATM 系统运行质量的考虑，而首先是空中交通安全指标的要求。为空中交通最复杂和飞行密度最大的世界各区域制定了对硬件的全球性要求。

2.2 建议在实施 CNS/ATM 概念的一个或另一个组成部分时拟议使用的整个机队都执行以这种方式制定的要求，而无论是在任何区域，这些要求是经过 ICAO 制定出的而具有全球性质。飞行复杂程度和密度大大低于用于计算的最大量的地区和国家也应当遵守这些要求。

2.3 毫无疑问，在规定了这种要求的地区运行的航空器，有必要实施满足全球要求的机载设施和系统。同样无庸质疑，在新的航空器上安装这些系统是可取的，原则上这些新的航空器不应当有任何运行区域的限制而可以在全世界运行。

2.4 然而，如果某个地区或国家有大量航空器在低交通密度的有限空域内运行，实施这种机载设施和系统的全球要求是不可取的。使用这种全球要求将降低只在这一空域运行的整个航空器型别的经济指标。

3. 会议的行动

3.1 请会议考虑，在制定和实施机载 CNS/ATM 系统和设施的全球要求时，有必要考虑未来 ATM 系统各组成部分的地区和国家要求。

—完—