

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

4.2：地区性措施

地区之间的协调一致和界面方面的问题

（由非洲国家¹提交）

摘要

本文件的目的是讨论国际民航组织各个不同地区，特别是 AFI 地区之间，增加容量的措施和提高 ATM 的性能需要协调一致。

会议的行动在第 6 段。

1. 引言

1.1 国际民航组织的航行规划过程制定在地区的基础之上。此外，实施旨在提高空中交通管理（ATM）性能的系统 and 措施不能够以相同的步骤在世界各个地区实现。

1.2 与 AFI 地区相邻的其他地区正加快准备实施增加空域容量的措施。这些措施通常是为了满足交通日益的增长，并在某些情况下是为了顺应政治和工业性质的压力。

1.3 与此同时，航空界越来越多地认识到在交通运输增加的同时，需要保护和提高安全。使用与国际民航组织规定不符的程序和规则管理交通是对航行安全一个明显的威胁，因为在有关的空域之间缺乏标准化。

* 英文和法文文本由非洲国家提供。

¹ 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦那、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主主义共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特利亚、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、圭亚那、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、阿拉伯利比亚共和国、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、赛舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、苏丹、斯威士兰、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦

1.4 同时，通过对 Doc 7030 号文件当中的国际民航组织地区补充程序加以修改以便满足地区容量的要求，有可能使国际民航组织的程序之间产生差异，同时造成地区航行规划互不兼容。

1.5 一般而言，各个地区之间的相邻国家直接受到增加容量的影响，即某些地区采取的增强措施没有经过事先磋商，AFI 地区相邻国家的情况即是如此。此外这些界面的问题还对同一地区相邻的国家产生影响。通常，协调一致问题的整合在现有资源的规划和实施进程中被视为是补充的阶段。这会对有关国家产生重大的制约，工作量同时也超出了为更新适用的程序和规则所需要的资源，其目的是在过渡阶段保持安全的水平。

1.6 基于这一点，有必要制定一项全球的方法以便满足增加容量的措施。在本次会议的框架之内审议有关对需求增加的问题，将有助于为改变现在的局面和为今后做好准备的最佳方式汇集观点。

2. AFI 地区同相邻地区和全球活动的关系

2.1 ATM 的地区合作在增强全球 ATM 系统当中发挥着关键的作用。在这方面，国际民航组织 AFI 地区办事处同相邻的地区进行了广泛的磋商/协调，特别是为了实施通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）系统。因此采取了下列机制：

- a) AFI 相邻国家的非正式定期会议；
- b) AFI/MID 相邻国家的非正式会议；
- c) SAT 协调小组非正式会议（AFI/北大西洋地区相邻国家）；和
- d) AFI 和亚太地区的协调。

2.2 这种做法能够审议和消除增加容量措施和实施 CNS/ATM 系统产生的所有困难。仅供之目的，已对下列问题进行了处理：

- a) AFI/EUR 空中航行计划的协调一致；
- b) AR-7 航路地区实施 CNS/ATM 系统（AFI 北部的海岸航路和 AFI/EUR 接壤的航路）；
- c) 实施缩小的最低垂直间隔标准（RVSM）；
- d) AFI 和 SAM 地区 CNS/ATM 计划的协调一致，包括空中航路网络；
- e) 在 Maghreb 各国实施 Haj 航路网络；
- f) 实施 ACAS II；
- g) 实施 RNAV 航路；
- h) 对地区补充程序（Doc 7030 号文件）制定修订案；

- i) AFI/MID 空中航行计划的协调一致；
- j) AFI/MID CNS/ATM 计划的协调一致，包括空中航路网络和实施最小孔矩终端（VSAT）网络；
- k) AFI 和 ADIAPAC 之间 ADS/CPLC 计划的协调一致；和
- l) 同欧洲实施甚高频（VHF） — 8.33KHz 频道间距。

2.3 由于国际民航组织地区办事处预算方面的制约，没有计划再次召开协调和整合的会议，趋势是有可能取消这类会议。

3. 单一天空概念

3.1 在欧洲单一天空之内，ATS 服务将通过分配块空域段的职能（FBA）提供。这将导致根据交通流量对欧洲空域进行重新改造。AFI 地区的相邻国家将受到空域重新改造和航线网络审议的影响。此外，位于 AFI 地区的空域需要适应全球层次标准的协调实施新概念的框架。

3.2 实施计划需要在法律、技术和运营领域进行详细的工作。但已有建议要在 FL285 飞行高度层之上建立一个单一的欧洲高空情报区（UIR），该计划定于 2005 年实施。因此需要对空中航行规划 — EUR 地区（ANP/Doc 7754 号文件）以及其他相关文件进行修订。

3.3 欧洲空域的重新改造要求对航线网络进行修改，它直接影响了同 AFI 地区相邻国家的航线网络和交通协调程序。

3.4 地区航行规划（ANP）对一个特定地区之内的国际空中航行所需要的设施、服务和程序做了详细的规定。这种规划包含各国在规划他们为提供空中航行设施以及是根据同其他国家的规划提供服务时应该遵循的建议，以便能够在可预见的未来实现一体化的系统。

3.5 在欧洲地区实施单一天空的概念将毫无疑问地对相邻地区国家的空中航行带来运行和技术方面的影响。这些影响可能包括不受限制、修改 ANP、修改 ACCs 之间的协调程序以及对空中航线网络的重新改造，同时还可能改变 SAR 服务的责任区和下放对国际海洋上空的管制。

4. 回顾第 10 次航行会议的发展方向

4.1 1991 年 9 月在蒙特利尔召开的第 10 次航行会议上对制定航行系统规划和实施的建议规定了以下原则：

- a) 需要在全球层次上确保 ATM 服务合理和有序地发展；和
- b) 国际民航组织空中航行的规划将继续通过地区层次上的规划程序进行。因此相邻地区始终需要对实施政策进行协调。认为这种协调作法的责任/职责应该继续属于各国和相关的地区规划小组。

5. 结论

5.1 国际航空界已经进入了其发展的一个新阶段，自动化得到提高、开始引入了新技术和概念、系统用户和运行者作用的变化，以及对增加容量越来越多的压力，以便能够使更多数量的航空器使用现有的空域，进而实现在空中交通管理（ATM）领域所制定的目标。

5.2 有国际民航组织、国际航空运输协会和其他专业国际组织的支持，ATM 协调应该强化合作方面的作法，推动 AFI 地区和其他相邻地区在实施增加容量和改善性能计划框架之内的合作。

5.3 根据以上观点和为了保证 CNS 系统在相邻地区之间的协调一致和可互用性，在规划和实施包括单一天空概念在内的新概念时，非洲国家建议相邻的地区：

- a) 考虑到 AFI 地区特别是相邻地区 CNS 的规划；
- b) 根据国际民航组织的规范制定规范；和
- c) 采纳能够加强同相邻地区协调一致结果和可互用性的解决方案。

6. 会议的行动

6.1 请会议：

- a) 注意到本份文件当中提供的资料；和
- b) 通过以下建议：

建议 4/xx — 各地区之间空中航行系统的协调一致

国际民航组织为各地区规划和实施增加容量的措施和提高 ATM 的性能制定各地区之间的协调机制，以便能够为加强航空的效率和安全的协调一致地发展。

国际民航组织在制定预算方案时对相邻地区，包括 AFI/EUR 地区的协调会议考虑作为一个优先事项。

国际民航组织系统地参与各地区旨在为增加 ATM 容量和性能的活动。