



第十二次空中航行会议

2012 年 11 月 19 日至 30 日，蒙特利尔

议程项目1： 处理系统一体化、互用性及统一化等挑战的战略问题，以支持国际民用航空“一个天空”的概念

1.1：全球空中航行计划（GANP）——全球规划的框架

- a) 航空系统组块升级的方法和内容
- b) 通信路线图
- c) 导航路线图
- d) 监视路线图
- e) 航空电子设备路线图
- f) 航空情报管理（AIM）路线图

航空系统组块升级的状况

（由澳大利亚提交）

摘要

本文件支持 WP/3 号文件所附的《全球空中航行计划》（《全球计划》）草案中原则上同意的航空系统组块升级（ASBU）框架。

本文件支持一旦航空系统组块升级最终确定，各地区和各国将把它应用在已确定的四个效绩改进领域，并通过一致应用航空系统组块升级模块增强全球兼容性。

本文件指出，在国际民航组织理事会最终确定和同意之前，各国需要在航空系统组块升级的状况和内容方面开展更多工作。应使空中航行委员会和来自广泛区域的各国代表经与秘书处磋商参与这项任务。

本文件指出，对于各地区和各国来说，从目前正在制定的《全球航行安全计划》得出的空中航行安全优先事项的重要性将超过侧重能力和效率的航空系统组块升级。

本文件强调，航空系统模块升级并非规划进程中的第一步，而是在全球空中航行安全、能力和效率计划以及地区和国家一级计划制定之后将会使用的一个工具。这种分层规划方法避免了与具体地区或国家可能有关或无关的问题采取“一味追求解决方案”的方法。

行动： 请会议同意第3.3段中的建议。

1. 引言

1.1 国际民航组织大会第 37 届会议通过了一项决议（A36/2），促使理事会修订《全球空中航行计划》（GANP），载入一个框架，使国际民航组织能够方便地分析各国空中航行现代化计划对全球系统的影响，然后采取所需要的适当行动，以确保全球保持协调一致。

1.2 与 WP/3 号文件一同分发的《全球空中航行计划》（《全球计划》）草案的主要特征是，通过采用提议的航空系统组块升级（ASBU）方法和辅助性技术路线图，执行这项解决方案。在欧洲和美国侧重于重要的地区能力和效率挑战的空中航行项目背景下，一个选定的技术小组开发了航空系统组块升级模块。

1.3 一旦最终确定，航空系统组块升级方法和模块将为各地区和各国提供一个宝贵的工具，用于已确定的四个效绩改进领域（即机场运行、全球可互用的系统和数据、最佳能力和灵活飞行，以及有效飞行路线），并通过一致采用航空系统组块升级模块增强全球兼容性。

2. 背景

航空系统组块升级的状况

2.1 航空系统组块升级是空中航行规划进程中的一个重要步骤，但并非第一个步骤。航空系统组块升级是根据国际民航组织在全球以及后来在地区和国家一级确立的商定目标、政策和优先事项，用来制定空中航行安全、能力和效率计划的工具。

2.2 分层规划方法，即国际民航组织制定单独的全球空中航行安全和全球空中航行能力和效率计划以通告地区和国家计划发展情况的方法，避免了在空中航行规划上“预见性的创新解决方案”。

2.3 通过采用基于效绩的方法，先后确立全球和地区空中航行目标、政策和优先事项，各地区和各国可以最好地决定在其计划中列入哪些内容，对空中航行的哪些部分划拨有限资源，而不是受外部强加的技术或模块方案所驱使，解决与具体地区或国家可能相关或无关的问题。

2.4 对于许多地区和国家来说，从目前正在制定的国际民航组织《全球航行安全计划》得出的空中航行安全优先事项的重要性将超过注重能力和效率的航空系统组块升级。

2.5 各国在航空系统模块升级状况方面需要开展进一步工作，同时注意到与 WP/3 号文件一同分发的《全球空中航行能力和效率计划》（《全球计划》）草案已经载入了具体的时间范围。例如，《全球计划》草案第 26 页指出，随着 2013 年至 2018 年期间的实施，实现组块 0 中所载的“各种能力”的最后目标期限为 2013 年。在该时间范围内，所有这些能力能否实现及能否应用，对于大多数国家来说可能很成问题。

2.6 必须明确确定航空系统组块升级与制定各类标准、建议做法及国际民航组织任务规定之间的关系状况。可能需要将现有标准和建议措施（SARP）的实施确定为各国在开始实施组块 0 列出的所有模块之前必须满足的基本要求。迄今为止，航空系统组块升级框架还被通常作为一个工具箱，各地区和各国在应对今后各自需求时可以从中进行选择。

2.7 但是，与 WP/3 号文件一同分发的《全球计划》草案和 WP/25 号文件中的分类系统似乎表明，各种能力应当按照具体的时间表得以实施和/或被划分为“重要”能力。

2.8 这一进一步的工作任务应当使空中航行委员会、来自广泛区域的各国代表以及国际民航组织秘书处参与其中。这项任务不应仓促进行，最好是在各国有机会获得新的国际民航组织《全球航行安全计划》（GASP）草案之后再完成，因为在制定今后的地区和国家空中航行计划时安全问题是重中之重。

航空系统组块升级的内容

2.9 亚洲/太平洋地区以及大概其他地区的许多国家继续发现，在已经分发的航空系统组块升级模块草案资料中存在有待改进的地方。因此，航空系统组块升级模块将从其他地区和国家进一步开展的同行审议中受益，这些地区和国家之前没有直接参与一个选定技术小组的模块制定工作。一旦新的国际民航组织《全球航行安全计划》完成之后，由该计划产生的各种倡议会发出通告，航空系统组块升级也将从中受益。

2.10 应当予以考虑的另一个关于航空系统组块升级的方面是，今后是否扩展模块的内容，除了当前已经涵盖的四个效绩改进领域（即有效飞行路线，最佳能力和灵活飞行，全球可互用的系统和数据及机场运行）之外，将其他效绩改进领域也纳入其中。

2.11 例如，《全球空中交通管理运行概念》（9854 号文件）列出了目前在空中交通领域期望实现的 11 项目标，可以利用航空系统组块升级框架将其中一些目标应用到已确定的效绩改进领域和模块发展中。

2.12 因此，应在 AN-Conf/12 号文件中原则上同意航空系统组块升级方法，但是在地区和国家一级应酌情开展更多工作，以全面发展模块并准备就绪。

3. 结论

3.1 航空系统组块升级将帮助各地区和各国解决已确定的四个效绩改进领域，通过一致应用航空系统组块升级模块增强全球兼容性。

3.2 但是，如果能够对航空系统模块升级状况和进一步完善模块内容的基本问题具有明确认识并加以解决，将会帮助全球各地区和各国在商定的时间范围内适用并实现目标。

3.3 请会议同意以下建议：

a) 原则上同意航空系统组块升级方法，以及：

- 1) 经与国际民航组织秘书处的密切磋商，空中航行委员会及来自广泛区域的各国代表完成关于航空系统组块升级最终状况和内容的进一步工作，供国际民航组织理事会最终同意；以及

- 2) 一旦最终确定，各地区和各国对航空系统组块升级的使用将有助于解决已确定的四个绩效改进领域，并通过一致适用航空系统组块升级模块增强全球互用性；
- b) 从下一个《全球航行安全计划》得出的空中航行安全优先事项的重要性将超过侧重于能力和效率的航空系统组块升级；
- c) 航空系统组块升级不是规划进程中的第一步，而是根据商定的目标、政策和优先事项，在先后由国际民航组织在全球一级及由地区和国家制定空中航行安全、能力和效率计划之后将会使用的工具；
- d) 采取分层规划方法，避免对与具体地区或国家可能有关或无关的问题采用“预见性的创新解决方案”，即以国际民航组织全球空中航行安全、能力和效率计划为基础，通告侧重于各地区和各国具体优先事项的地区和国家计划的后续发展和制定的方法。

— 完 —