



第十二次空中航行会议

议程项目 6: 未来的方向
6.1: 实施计划和方法

地区效绩框架——使适用空中航行计划（ANPs）的地区 和适用地区补充程序（SUPPs）的地区取得一致

（由秘书处提交）

执行摘要

在全球一级，效绩框架由《全球空中航行计划》（GANP，Doc 9750 号文件）和载于《空中航行服务程序—空中交通管理》和《空中航行服务程序—航空器运行》（PANS-OPS，Doc 8168 号文件）的相关程序组成。在全球效绩框架的总体规范下，通过拟定地区空中航行计划（ANPs）和相关地区补充程序（SUPPs）促进了地区效绩框架。地区效绩框架由国际民航组织理事会设立的地区规划和实施小组（PIRGs）进行管理。

目前，适用地区补充程序（SUPPs）的地区与适用空中航行计划（ANPs）的地区并不一致。根据国际民航组织进行的审查结果，本工作文件提出将这些适用地区取得一致的提案。在不改变国际民航组织地区办事处向各国派驻人员的情况下，这项提案将在各地区规划和实施小组（PIRGs）内整合为各自空中航行地区发展和维持空中航行计划（ANPs）和地区补充程序（SUPPs）的责任。拟议将适用空中航行计划（ANPs）的地区与适用地区补充程序（SUPPs）的地区取得一致的建议预期将简化各地区规划和实施小组（PIRGs）管理地区效绩框架的程序，也将支持更加高效地规划和实施航空系统组块升级（ASBUs）。

行动：请会议核可第3段中的建议。

战略目标:	这份工作文件涉及安全和环境保护及可持续发展的航空运输战略目标，方法是更新、加强和简化国际民航组织在空中航行领域活动的政策框架。
财务影响:	拟议将空中航行计划（ANPs）与地区补充程序（SUPPs）取得一致的建议只会对各国产生最低的实施费用，随着时间的推移预期将对整个航空系统特别是对国际民航组织和各地区规划和实施小组（PIRGs）产生大量成本惠益。

参考文件:	附件11 — 空中交通服务 Doc 7030号文件: 《地区补充程序》 Doc 8144号文件: 《地区空中航行会议及其议事规则指令》 Doc 7474号文件: 《空中航行计划—非洲-印度洋地区》 Doc 7754号文件: 《空中航行计划—欧洲地区》 Doc 8733号文件: 《空中航行计划—加勒比和南美地区》 Doc 9634号文件: 《空中航行计划—北大西洋地区》 Doc 9635号文件: 《设施和服务实施文件—北大西洋地区》 Doc 9673号文件: 《空中航行计划—亚洲和太平洋地区》 Doc 9708号文件: 《空中航行计划—中东地区》
-------	--

1. 背景

1.1 在全球空中航行计划（GANP，Doc 9750 号文件）的总体计划下，在本文件执行摘要中提及的各个地区空中航行计划（ANPs）详细列出了在特定地理区域内进行国际空中航行所需的设施和服务。目前国际民航组织空中航行地区的地理边界界定于《地区空中航行会议及其议事规则指令》（Doc 8144 号文件）附录 I。根据空中航行委员会的建议，向国际民航组织理事会主席提交了对地区空中航行计划（ANPs）基本组成部分的拟议修订案文。他授权以理事会的名义核准修订案文。

1.2 同样，在《空中航行服务程序—空中交通管理》（PANS-ATM，Doc 4444 号文件）和《空中航行服务程序—航空器的运行》（PANS-OPS，Doc 8168 号文件）的总体服务程序下，《地区补充程序》（Doc 7030 号文件）详细规定了空中交通管理的操作程序和航空器在适用地区的运行，这些地区具体依照 Doc 7030 号文件 (xiii)页内的航图划分的飞行情报区（FIRs）的组合。《地区补充程序》（SUPPs）具有像《空中航行服务程序》（PANS）类似的状况，它们根据空中航行委员会的建议得到理事会的核准，但仅适用于所述的适用地区，而非用于全球范围。

1.3 拟定和维护空中航行计划（ANPs）和地区补充程序（SUPPs）的工作，在国际民航组织各个地区办事处和空中航行局的支持下，由六个地区规划和实施小组（PIRGs）负责。依照理事会核准的地区规划和实施小组的任务规定，每一地区规划和实施小组由该空中航行区内向国际航空提供空中航行服务的缔约国组成。所有其他缔约国都有权以观察员地位参加这个地区规划和实施小组的活动。

1.4 这六个地区规划和实施小组（PIRGs）分别是：非洲—印度洋地区规划和实施小组（APIRG）；亚洲和太平洋地区空中航行规划和实施小组（APANPIRG）；加勒比和南美地区规划和实施小组（GREPECAS）；欧洲空中航行规划小组（EANPG）；中东地区空中航行规划和实施小组（MIDANPIRG）；和北大西洋系统规划小组（NAT SPG）。

1.5 基于Doc 8144 号文件所列的历史理由，空中航行计划（ANPs）和地区补充程序（SUPPs）适用的地区目前并不一致。适用地区补充程序（SUPPs）具体规定的飞行情报区(FIRs)组合根据国际民航组织的地区代号作出整合，但应用的地区并不必然与空中航行计划的适用地区一致。图 1 显示目前适

用空中航行计划（ANPs）的地区，目前适用地区补充程序（SUPPs）的地区则显示于图 2¹。由于相互不一致的缘故，进行地区实施框架管理的正式责任有时由两个地区规划和实施小组共同负责，这导致不必要的复杂性和工作的大量重复、由于需要协调而延误时间、低效率以及地区规划和实施小组可能做出不协调的决定。



图 1 目前适用空中航行计划的地区和负责的地区规划和实施小组

¹ 本文件中的图示根据国际民航组织开发的各种互动式工具制作，在制作时还考虑到地区效绩框架。这些图示并不符合真实的比例。这些互动式工具可参阅 <http://gis.icao.int/gallery>，在会议期间，它们将在展览厅展示。



图 2 目前适用地区补充程序的地区和负责的地区规划和实施小组

2. 使地区空中航行计划和地区补充程序取得一致

2.1 有人建议依照以下原则使空中航行计划与地区补充程序取得一致：

- a) 国际民航组织地区办事处目前对缔约国的资格认证没有改变；
- b) 个别国家依照国际民航组织附件 11 — 《空中交通服务》第 2.1 节提供服务的义务没有改变；
- c) 国际民航组织理事会进行管理的责任包括核准对空中航行计划和地区补充程序作出的修订的责任没有改变；
- d) 对服务和设施的目前规定和/或对空中航行计划和地区补充程序所列特定空域的目前补充程序没有改变；
- e) 地区规划和实施小组（PIRG）由提供该空中航行地区空中航行服务的缔约国组成以及其他缔约国能以观察员身份参与活动的原则没有改变；
- f) 国际民航组织通过地区办事处向地区规划和实施小组（PIRGs）提供援助没有改变；
- g) 空中航行地区效绩框架管理的责任现在将予整合并将由为此地区设立的地区规划和实施小组（PIRG）承担；和

- h) 主要交通流量尽量在均匀的空域内进行，以便尽量减少在飞行中使用不同的空中航行系统和不同的运行程序。

2.2 国际民航组织进行的一项审查认为通过以下方法能达到这方面的一致：

- a) 将对一些空中航行服务和设施需求从一个空中航行计划转移到另一个；
- b) 相应改变地区规划和实施小组的组成成员，但仍保留地区规划和实施小组内其他国家观察员地位；和
- c) 重新编制国际民航组织 Doc 7030 号文件的结构。

2.3 通过这项审查，适用空中航行计划的地区与适用地区补充程序的地区拟议取得一致的建议以及相关的地区规划和实施小组显示于图 3，其中管理地区效绩框架的责任将予整合以及地区办事处将提供协助。这项建议的进一步细节载于本文件附录。

2.4 适用空中航行计划（ANPs）的地区和适用地区补充程序（SUPPs）的地区取得一致的好处包括：

- a) 对地区效绩框架管理采取直接和协作的办法，这也将支持航空系统组块升级（ASBU）方法，因为只有一个地区规划和实施小组将发展和负责维持一个特定空域的空中航行计划（ANPs）和地区补充程序（SUPPs）；和
- b) 在向电子空中航行计划（eANP）的过渡中，为各地区规划和实施小组（PIRGs）和国际民航组织秘书处提供了界面友好、功能强大和易于规划和编辑的工具，确保数据的集中和流通。

2.5 目前用于编制和维护空中航行计划（ANPs）和地区补充程序（SUPPs）的所有规则和程序，包括由理事会核准各项修订的规定，继续维持不变。为了取得双方达成一致的最大利益，国际民航组织将继续简化与修订空中航行计划（ANPs）和地区补充程序（SUPPs）内的数据有关的程序的工作流，以便增加效率，使其更加精确和便于取用（见 AN-Conf/12-WP/19）。

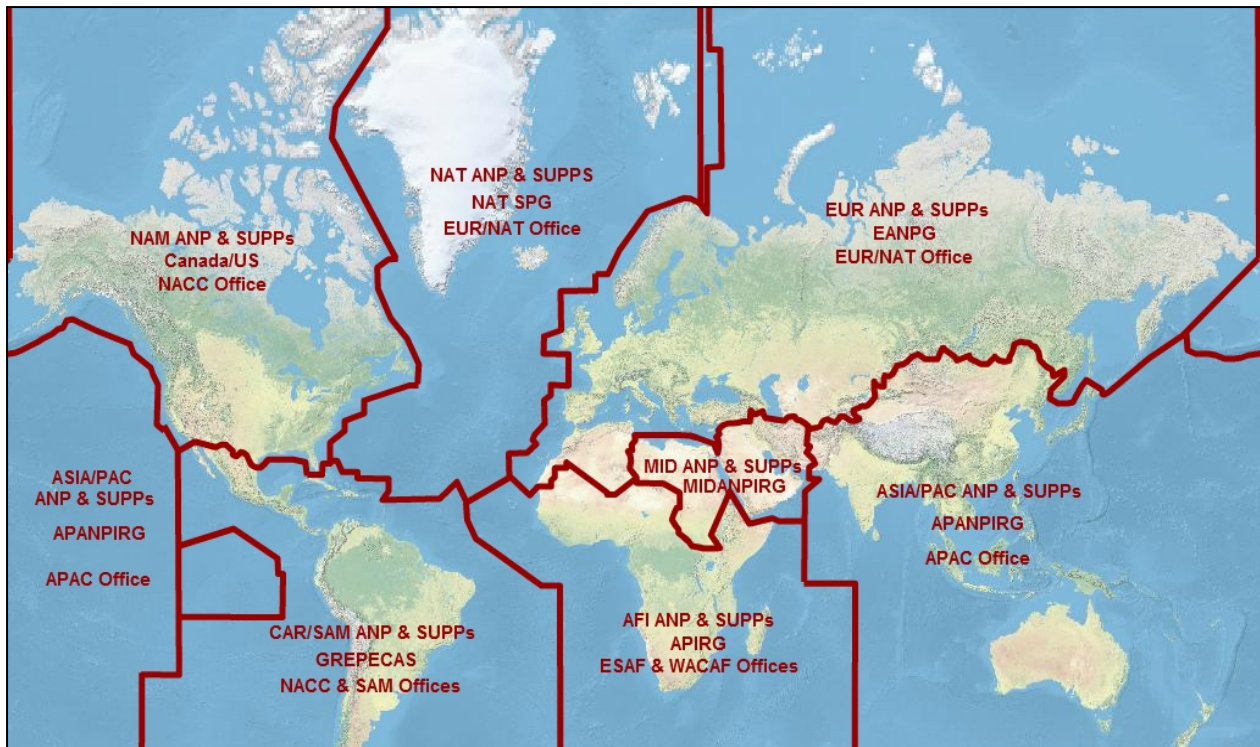


图 3 拟议取得一致的适用空中航行计划和地区补充程序的地区、
负责的地区规划和实施小组和提供协助的地区办事处

2.6 为了使适用空中航行计划（ANPs）和适用地区补充程序（SUPPs）的地区取得一致，将采用以下程序：

- a) 国际民航组织秘书处将编制和向各国分发附录所述的修正案的正式提案；和
- b) 修正案的提案连同各国提出的意见将由空中航行委员会进行审查，并送交理事会核准。

3. 结论

3.1 根据这项使适用空中航行计划（ANPs）的地区和适用地区补充程序（SUPPs）的地区取得一致得到的简化和效率，请会议同意以下建议：

建议 6/x — 地区效绩框架 — 使空中航行计划和地区补充程序取得一致

会议同意国际民航组织启动第 2.6 段所述的正式修订进程，使用第 2.1 段所述的原则和附录所述的审查结果，使适用空中航行计划的地区和适用地区补充程序的地区取得一致。

附录

地区效绩框架 — 使空中航行计划（ANPs）和 地区补充程序（SUPPs）取得一致

拟议的行动

1. 引言

1.1 这份附录载有国际民航组织进行的审查的结果并指出落实本工作文件第 3 段内拟议的建议所需采取的行动。

2. AFI-EUR 界面

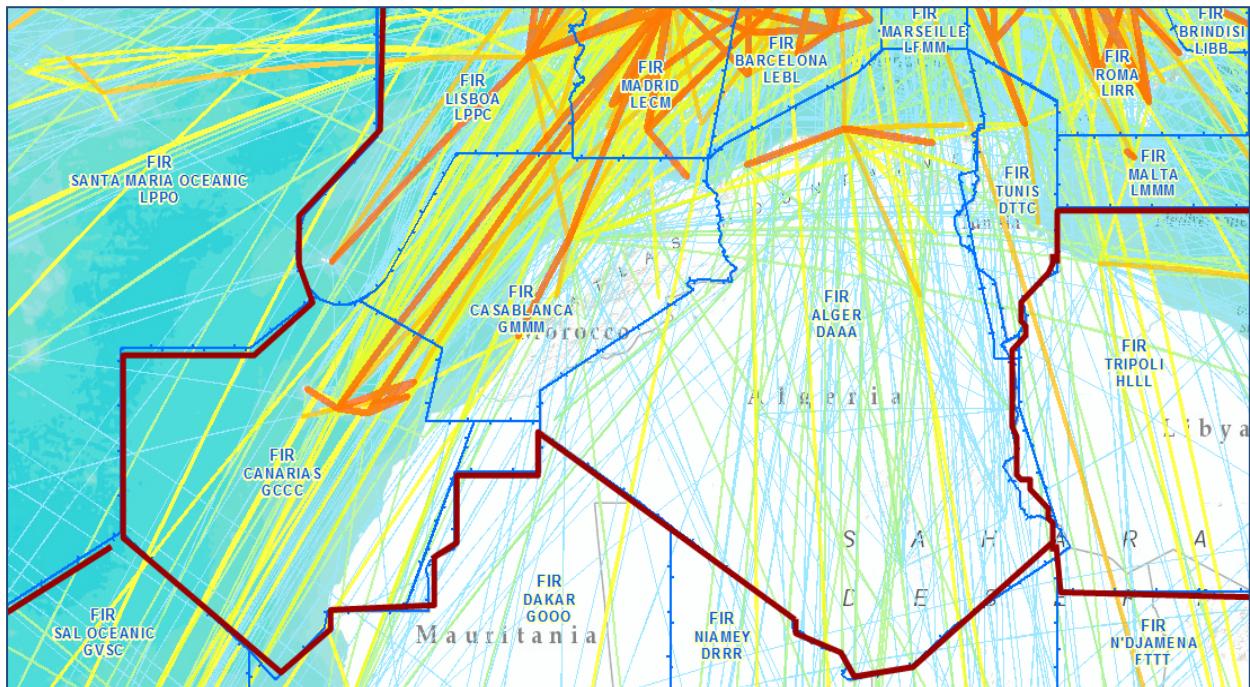


图 A-1 拟议的 AFI – EUR 界面

2.1 将目前对以下飞行情报区的空中航行服务和设施需求从 AFI 空中航行计划转移到 EUR 空中航行计划：

- a) FIR Alger (DAAA — 阿尔及利亚)；
- b) FIR Casablanca (GMMM — 摩洛哥)；
- c) FIR Tunis (DTCC — 突尼斯)；和
- d) FIR Canarias (GCCC — 西班牙)。

2.2 将 Doc 7030 号文件 FIR Canarias (GCCC — 西班牙) 的地区补充程序从 AFI 部分转移到 EUR 部分。

2.3 因此, 阿尔及利亚、摩洛哥和突尼斯将成为欧洲空中航行规划小组 (EANPG) 的成员。这三个飞行情报区的地区补充程序目前属于 EUR 地区补充程序的一部分, 国际民航组织在巴黎的 EUR/NAT 办事处派驻人员在阿尔及利亚、摩洛哥、突尼斯和西班牙。

3. AFI—ASIA/PAC—EUR—MID 界面

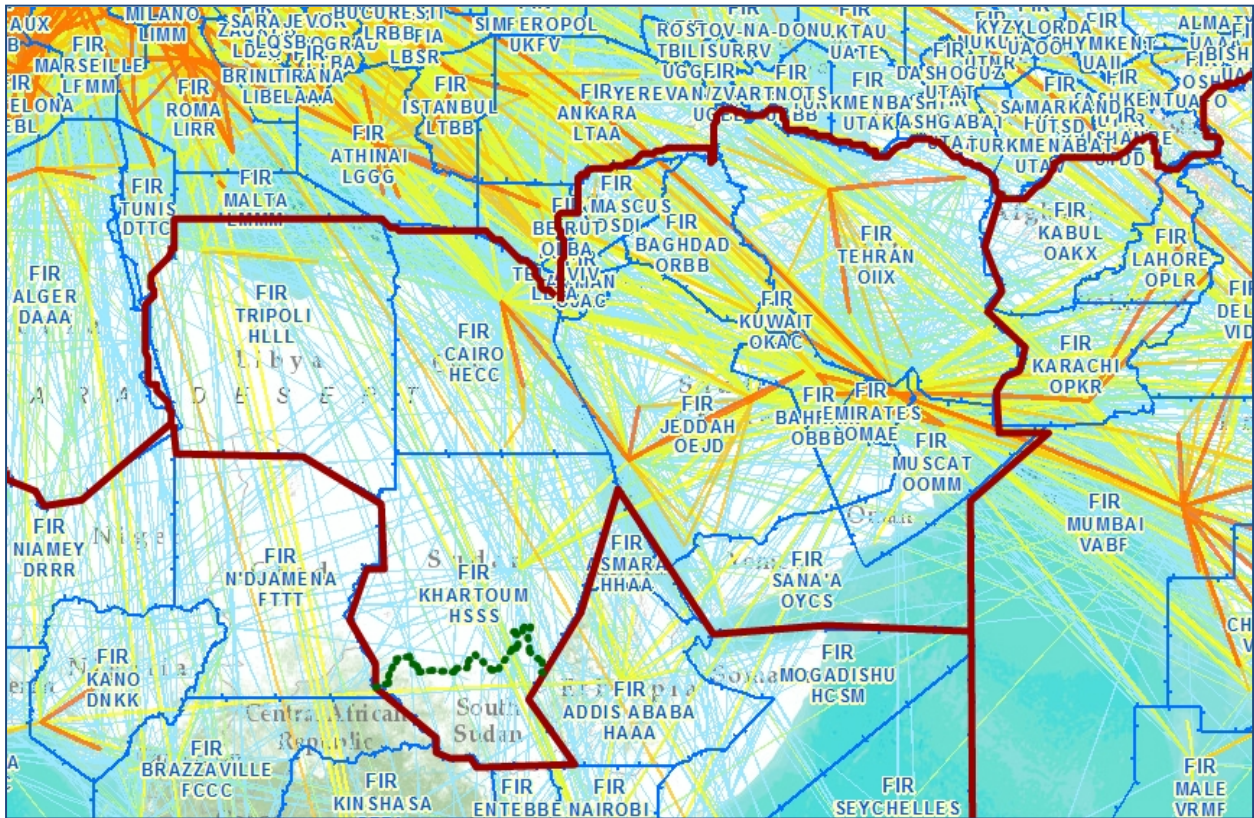


图 A-2 拟议的 AFI — ASIA/PAC — EUR — MID 界面

3.1 将目前在 FIR Tripoli (HLL — 利比亚) 和 FIR Khartoum (HSS — 苏丹) 飞行情报区的空中航行服务和设施需求从 AFI 空中航行计划转移到 MID 空中航行计划。因此, 利比亚和苏丹将成为中东地区空中航行规划和实施小组 (MIDANPIRG) 的成员。

注: FIR Khartoum 飞行情报区覆盖两个缔约国 — 苏丹隶属 MID 办事处和南苏丹隶属 ESAF 办事处。整个 FIR Khartoum 飞行情报区内的空中航行服务均由苏丹提供。在相关地区办事处的协助下, 苏丹和南苏丹政府当局正在进行对其领土上空设立两个单独的飞行情报区的谈判。未来南苏丹领土上空的飞行情报区所需的空中航行服务和设施将列于 AFI 空中航行计划。南苏丹是非印地区规划和实施小组

(APIRG) 的成员。未来在南苏丹领土上空的飞行情报区采用的地区补充程序将成为 AFI 地区补充程序的一部分。苏丹和南苏丹的领土边界见图 A-2。

3.2 将 FIR Cairo (HECC – 埃及) 的空中航行服务和设施需求纳入 MID 空中航行计划, 因为这些需求目前划分在 AFI 空中航行计划和 MID 空中航行计划。

3.3 国际民航组织在开罗的 MID 办事处向利比亚、苏丹和埃及派驻人员。

3.4 通过以下方法在国际民航组织 Doc 7030 号文件内编制新的 MID 部分:

3.4.1 将 Sana'a FIR (OYSC – 也门) 和 Khartoum FIR (HSSS – 苏丹) 的地区补充程序从 Doc 7030 号文件的 AFI 部分转移到 MID 部分。

3.4.2 将以下飞行情报区的地区补充程序从 Doc 7030 号文件的 MID/ASIA 部分转移到新的 MID 部分:

- a) FIR Baghdad (ORBB – 伊拉克);
- b) FIR Bahrain (OBBB – 巴林/卡塔尔);
- c) FIR Emirates (OMAE – 阿拉伯联合酋长国);
- d) FIR Jeddah (OEJD – 沙特阿拉伯);
- e) FIR Kuwait (OKAC – 科威特); 和
- f) FIR Muscat (OOMM – 阿曼)。

3.4.3 将以下飞行情报区的地区补充程序从 Doc 7030 号文件的 EUR 部分转移到新的 MID 部分:

- a) FIR Amman (OJAC – 约旦);
- b) FIR Beirut (OLBA – 黎巴嫩);
- c) FIR Cairo (HECC – 埃及);
- d) FIR Damascus (OSDI – 叙利亚); 和
- e) FIR Tripoli (HLLL – 利比亚)。

4. ASIA/PAC – EUR 界面

4.1 将哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦的以下飞行情报区的地区补充程序从 Doc 7030 号文件的 MID/ASIA 部分转移到 EUR 部分:

- a) FIR Aktau (UATE – 哈萨克斯坦);
- b) FIR Aktyubinsk (UATT – 哈萨克斯坦);
- c) FIR Almaty (UAAA – 哈萨克斯坦);
- d) FIR Ashgabat (UTAA – 土库曼斯坦);
- e) FIR Astana (UACC – 哈萨克斯坦);
- f) FIR Bishkek (UAFM – 吉尔吉斯斯坦);
- g) FIR Dashoguz (UTAT – 土库曼斯坦);
- h) FIR Dushanbe (UTDD – 塔吉克斯坦);
- i) FIR Irkutsk (UIII – 俄罗斯联邦);
- j) FIR Khabarovsk (UHHH – 俄罗斯联邦);

- k) FIR Krasnoyarsk (UNKL — 俄罗斯联邦);
- l) FIR Kyzylorda (UAAO — 俄罗斯联邦);
- m) FIR Magadan/Sokol (UHMM — 俄罗斯联邦);

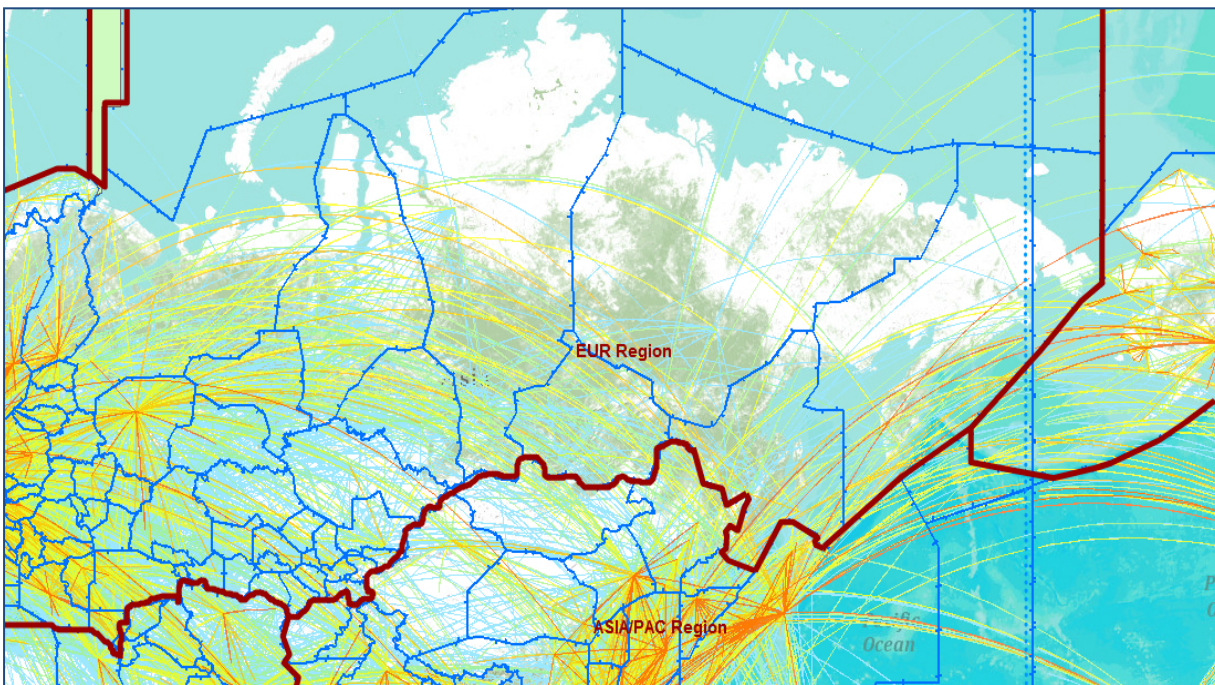


图 A-3 拟议的 ASIA/PAC — EUR 界面

- n) FIR Magadan Oceanic (UHMM — 俄罗斯联邦);
- o) FIR Novosibirsk (UNNT — 俄罗斯联邦);
- p) FIR Nukus (UTNR — 乌兹别克斯坦);
- q) FIR Osh (UAFO — 吉尔吉斯斯坦);
- r) FIR Samarkand (UTSD — 乌兹别克斯坦);
- s) FIR Tashkent (UTTR — 乌兹别克斯坦);
- t) FIR Turkmenbashi (UTAK — 土库曼斯坦);
- u) FIR Turkmenabat (UTAV — 土库曼斯坦);
- v) FIR Tyumen/Roschino (USTR — 俄罗斯联邦); 和
- w) FIR Yakutsk (UEEE — 俄罗斯联邦)。

4.2 相关飞行情报区所需的空中航行服务和设施目前列于 EUR 空中航行计划。所有相关国家目前都是欧洲空中航行规划小组 (EANPG) 的成员, 国际民航组织在巴黎的 EUR/NAT 办事处向相关飞行情报区内提供空中航行服务的所有国家派驻人员。

5. ASIA/PAC – CAR/SAM 界面

5.1 合并 ASIA 地区和 PAC 地区以及将适用于 ASIA 地区和 PAC 地区的地区补充程序并入 Doc 7030 号文件的 ASIA/PAC 部分。ASIA 地区和 PAC 地区目前都包括在一份空中航行计划出版物（Doc 9673 号文件）内。在这两个地区提供空中航行服务的所有国家目前都是亚洲和太平洋地区空中航行规划和实施小组（APANPIRG）的成员，国际民航组织在曼谷的 APAC 办事处向所有相关国家派驻人员。

5.2 合并 CAR 地区和 SAM 地区以及将适用于 CAR 地区和 SAM 地区的地区补充程序并入 Doc 7030 号文件的 CAR/SAM 部分。CAR 地区和 SAM 地区目前都包括在一份空中航行计划出版物（Doc 8733 号文件）内。在这两个地区提供空中航行服务的所有国家目前都是加勒比/南美地区规划和实施小组（GREPECAS）的成员，国际民航组织在墨西哥城的 NACC 办事处或国际民航组织在利马的 SAM 办事处向所有相关国家派驻人员。

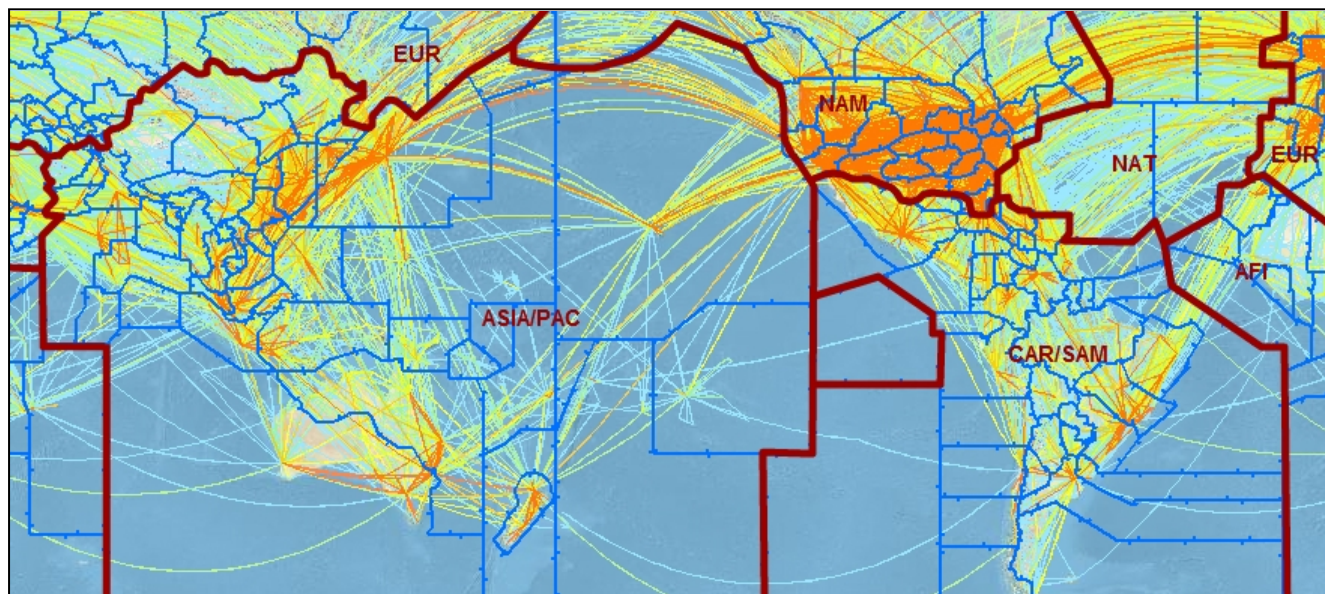


图 A-4 拟议的 ASIA/PAC – CAR/SAM 界面

6. ASIA/PAC – NAM 界面

见 A-6 页图 A-5。

6.1 将 FIR Anchorage Arctic (PAZA – 美国)飞行情报区和 FIR Anchorage Continental (PAZA – 美国)飞行情报区从 PAC 地区转移到 NAM 地区。

6.2 FIR Anchorage Arctic (PAZA – 美国)飞行情报区和 FIR Anchorage Continental (PAZA – 美国)飞行情报区的地区补充程序目前列于 Doc 7030 号文件的 NAM 部分。美国与加拿大一道，正在管理 NAM 地区的地区效绩框架。在墨西哥城的 NACC 办事处向美国派驻人员。

7. CAR—NAT 界面

见 A-7 页图 A-6。

7.1 将 FIR New York Oceanic (KZNY – 美国)飞行情报区南部的地区补充程序从 Doc 7030 号文件 CAR 部分转移到 NAT 部分。

7.2 FIR New York Oceanic 飞行情报区的所有部分目前都属于 NAT 地区，美国是北大西洋系统规划小组（NAT SPG）的成员。

注：认识到 FIR New York Oceanic 飞行情报区负责不同运行需求的两个主要交通流量：南北交通流量和西东交通流量。在 NACC 办事处和 EUR/NAT 办事处的协助下，加勒比/南美地区规划和实施小组（GREPECAS）和北大西洋系统规划小组（NAT SPG）已开始就空域的最佳结构问题展开讨论，以便尽量满足在均匀的空域中的交通流量。

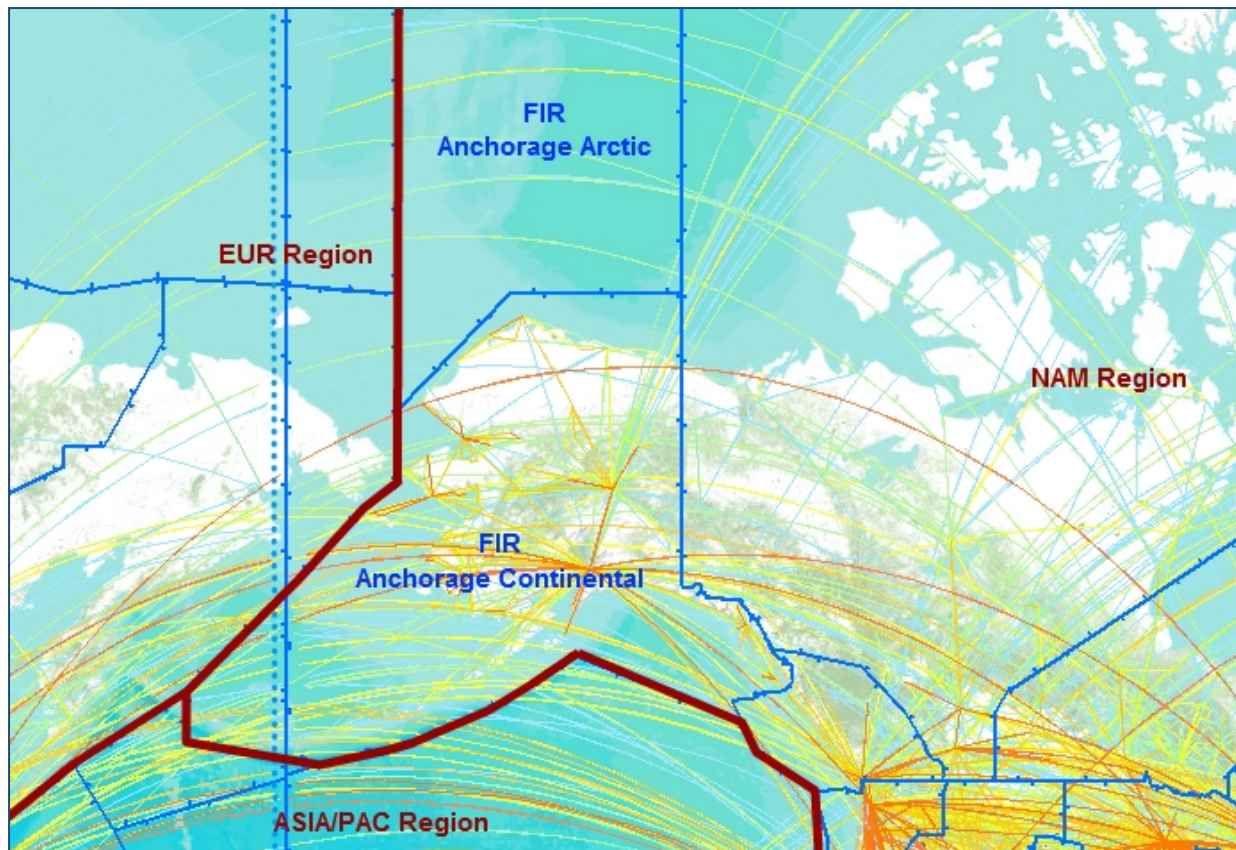


图 A-5 拟议的 ASIA/PAC - NAM 界面

8. EUR – NAT 界面

见 A-7 页图 A-7。

8.1 只在 NAT 空中航行计划中列明 FIR Bodo Oceanic (ENBO – 挪威) 飞行情报区所需的空中航行服务和设施, 并将其从 EUR 空中航行计划中删除, 因为 FIR Bodo Oceanic 飞行情报区目前同时列于 EUR 空中航行计划 NAT 空中航行计划。

8.2 用于 FIR Bodo Oceanic 飞行情报区的地区补充程序目前是 NAT 地区补充程序的一部分。目前挪威是北大西洋系统规划小组 (NAT SPG) 的成员, 国际民航组织 EUR/NAT 办事处向挪威派驻人员。

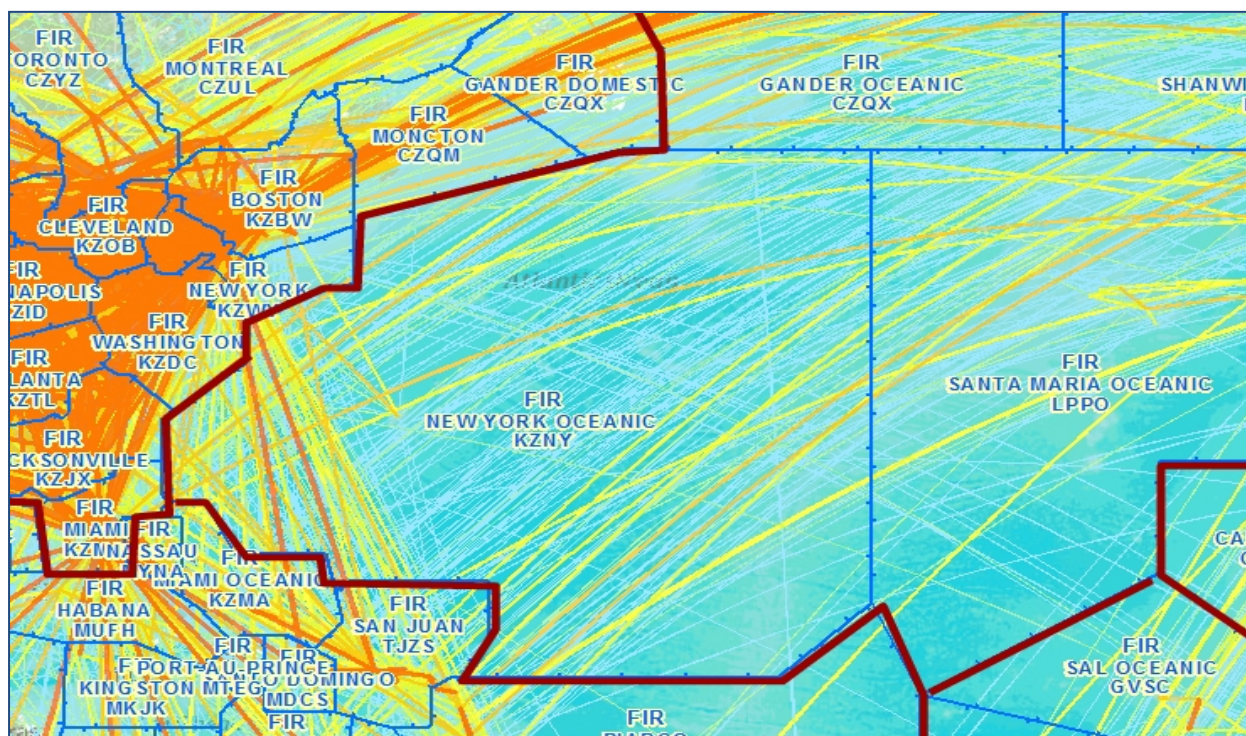
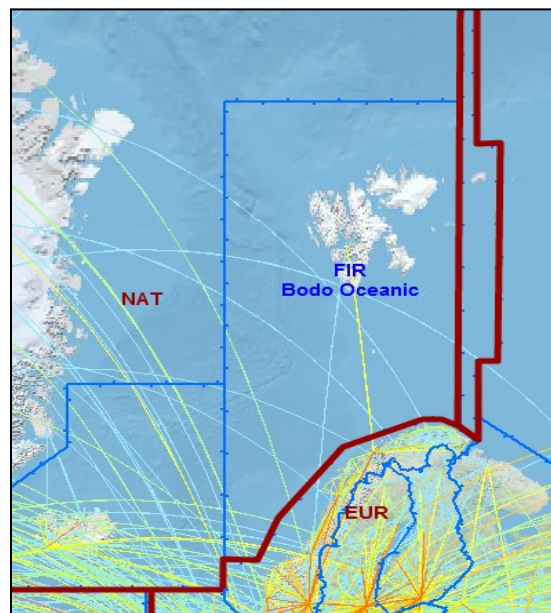


图 A-6 拟议的 CAR – NAT 界面



图A-7 拟议的EUR — NAT界面

—完—