



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

全球空中航行计划

（由欧洲联盟主席国代表欧洲联盟及其成员国¹；由欧洲民用航空会议的其它成员国²；
由欧洲空中航行安全组织的成员国提交）

摘要

本文件支持国际民航组织以绩效为导向的规划方法。它强调全球空中航行计划产品套件除其他特点之外，要求精心研制电子功能，以确保能够方便地获取信息以及定期和可追溯更新。

行动：请会议同意第3段中的建议。

1. 引言

1.1 AN-Conf/12-WP/3号文件提出对《全球空中航行计划》（Doc 9750号文件）拟议修订以供会议批准。AN-Conf/12-WP/36号文件提出欧洲空中交通管理总体规划，这是欧洲民航会议（ECAC）全球计划和欧盟（EU）空域的一致互换，它利用该空域所需的空中交通管理（ATM）绩效水平的额外措施对全球计划进行补充。

1.2 全球空中航行计划（GANP）得到丰富的知识和材料的支持，描述了该计划元素的基本原理和特点。在专家的积极参与之下已制定出这种材料，尤其是航空系统组块升级和技术路线图。它的可用性和准确性对于批准全球空中航行计划的人给予信心是必不可少的，较高层次的画面会有效地用于指导开发与实施活动。

¹ 奥地利、比利时、保加利亚、塞浦路斯、捷克共和国、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉托维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙、瑞典和联合王国。所有这27国均为欧洲民用航空会议的成员国。

² 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、克罗地亚、格鲁吉亚、冰岛、摩尔多瓦、摩纳哥、黑山、挪威、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、前南斯拉夫马其顿共和国、土耳其和乌克兰。

1.3 全球空中航行计划提供了一个不仅限于短期行为的观点。国际航空从研究开发到实际实施之前需要很长时间，过渡尤为复杂，特别是不同部门之间需要同步以产生预期的运行效益。因此，全球空中航行计划按照建议采取长期观点十分重要，同时承认，长期观点无法较短期观点准确定义。

2. 讨论和潜在的问题

2.1 全球空中航行计划信息的现状和更新

2.1.1 全球空中航行计划的纸版文件是一个针对领导层的文件。可以用电子方式支持提供其他材料，提供领导层文件当中没有的内容。对这种广泛方向表示支持，但它会导致产生一些问题，需要会议前期以及国际民航组织其他机构随后在处理全球空中航行计划时予以解决。这些问题涉及到规划信息和其更新状态。

2.1.2 谁批准，特别是当它以纸版还是电子方式出现时？“审批”、“通过”、“批准”，这些形式意味着什么？相比之下，欧洲空中交通管理总体规划本身对欧洲国家或行业不具“约束力”。

2.1.3 应该完全确定支持计划的电子辅助材料清单，这样全球空中航行计划的所有用户都知道从何处找到材料。在这方面，应避免让用户发现自己不经意地置于一个巨大的数据库中，全球空中航行计划电子版须附带有教程。

2.1.4 谁可以修改及何时修改全球空中航行计划（纸版或电子版），修改的信息是什么状态？计划更新过程应配合适当机制，将未来作出的重大战略转变向有关人士通报。

2.1.5 最好不要在信息一旦发生变化便对计划进行实时更新。这将导致不稳定和有害于国际协调的活动目标。在一个给定时刻，基线信息应该是一致的，批准计划更新后也应如此。因此，在通过全球空中航行计划时，全球空中航行计划更新需要有一个明确机制。

2.1.6 支持拟议的3年更新周期，因为它同时代表一个短的反应周期和实现稳定与限制所需更新努力较长的周期，并在准备制定更新后不久，由大会对更新及对国际民航组织工作的影响进行审议。对于更新，确保考虑到模块和启用之间的相互作用并解决潜在的不一致情况尤其重要。

2.2 报告

2.2.1 拟议的空中航行报告是规划过程中一个合乎逻辑的元素，使用实际需求、运行和实施进度的反馈堵塞漏洞。然而，在对航空界已经有报告要求的背景下，同时为确定合适的指标仍然有大量的工作，要仔细注意避免重复和减少整体报告工作。报告与效益密切相关对于航空界是理想的。

2.3 全球空中航行计划和全球航空安全计划

2.3.1 赞成从全球航空安全计划（GASP）的角度提出全球空中航行计划。安全永远是空中航行的当务之急。此外，随着系统日益一体化（地面、航空器上、空中和地面之间），新程序的定义、认证和审批流程也越趋综合化。然而，这两项计划的目的和机制有所不同，不应该混淆。

2.3.2 全球航空安全计划是一项安全管理的战略性计划，而全球空中航行计划是空中交通管理革新的一项战略性计划。两项计划的观众和行动不同，两份文件的寿命也不尽相同，会受到各种不同因素的影响。

2.3.3 然而，从全球“单一天空”门到门的角度来看，不同文件（如全球航空安全计划和全球空中航行计划）之间需要统一和协调，国际民航组织内部应有适当机制。

3. 会议的行动

3.1 请会议：

- a) 支持国际民航组织以绩效为导向的规划方法；
- b) 注意到国家和国际组织提交这份文件的意向，在全球和地区层面工作的所有阶段积极与国际民航组织合作，包括计划更新及其实施；
- c) 要求国际民航组织确保纸版和电子版的全球空中航行计划及其未来更新的各个组成部分保持一致性和完整性；和
- d) 要求国际民航组织为计划更新立即制订一个稳定、高效的程序，尤其须详细规定电子媒介规划信息的性质和地位。

—完—