



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）— 全球规划的效绩框架

按照基于效绩的做法在全球实施“一个天空”

（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

欧洲空中航行安全组织的成员国于 1998 年开始适用一种基于效绩的多国做法。如今，经历了十多年的效绩审查之后，单一欧洲天空（SES）的立法提供了一个被称为效绩计划的超国家监管框架，其中有 29 个国家参与。目前正在努力以一种协调一致的基于效绩的做法，逐步包含国际民航组织欧洲、北大西洋地区办事处所属的所有国家（56 个国家）。

行动：请会议同意第 3 段的建议。

1. 引言

1.1 在全球实施“一个天空”，将需要使用一种有关效绩的共同“语言”。这是指一种跨越各国和利害攸关方的协调做法，以便进行数据提供、收集、存储、保护、传播及指标计算；并利用各种结果来支助空中交通管理的各种改进过程，包括研发规划、实施规划、业务规划、效绩监测和监管。

1.2 本文件介绍了欧洲在这一领域的多国层面的长期经验，作为一种有益的贡献，包括对于在没有多国监管框架的国际民航组织背景下适用。

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、拉脱维亚、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。

2. 欧洲的经验

2.1 欧洲空中航行安全组织成员国早在 1998 年效绩审查委员会（PRC）成立时³，便开始适用基于效绩的多国做法。效绩审查委员会因其年度效绩审查报告（PRRs）和空中交通管理成本效益（ACE）的基准报告，以及出版关于特定题目的一次性研究而著名。

2.2 特别值得注意的是美国、欧洲与空中交通管理有关的运行效绩比较（2009 年，2012 年更新）⁴。这项研究是美国联邦航空局与欧洲空中航行安全组织携手开展的一项工作。事实证明，能够制定和适用一种共同的效绩框架，它可以作为各国与世界各地之间进行实际高层次比较的一个坚实基础。

2.3 重要的是要注意到，欧洲空中交通管理的效绩分析和审查极大地得益于欧洲空中航行安全组织收集的若干泛欧洲数据集的可用性。

2.4 如今，单一欧洲天空（SES）的立法提供了一个被称为效绩计划的超国家监管框架，它根据泛欧洲和当地（国家）有约束力的目标，推动了一个效绩规划进程，它适用于一组通用的关键效绩指标。目前有 29 个国家（27 个欧盟成员国、挪威和瑞士）参与了效绩计划。

2.5 单一欧洲天空的效绩计划涉及四个主要效绩领域（KPAs）。高层次的目的和目标旨在推动负责实体（网络管理者、国家和空中航行服务提供者）的行为，以便至少在单一欧洲天空的主要效绩领域实现以下目标：

- a) **安全**：其目的是面对日益增长的交通量和未来空中交通管理系统的变化，维护 — 并在可能的情况下加强 — 目前的安全水平；
- b) **环境**：减少空中航行服务引发的每次飞行的额外二氧化碳排放，实现空中航行服务引发的额外二氧化碳排放的泛欧数量与业务量的增长脱钩；
- c) **容量**：推动对容量的适时投资，以确保需求、容量不平衡（以空中交通流量管理延误的年度积累进行衡量）不超过经济的最佳估算，即 0.5 分钟/航班（欧盟、挪威和瑞士覆盖的区域）；和
- d) **成本效益**：减少为每架航班提供空中航行服务的费用，以确保尽管业务量增长，但泛欧洲空中航行服务的提供费用不涨，并在可能的情况下有所减少。除其他事项外，目标是为了刺激欧洲空中交通管理系统的整理优化。

2.6 目前正在努力以一种协调一致的基于效绩的做法，逐步包含国际民航组织欧洲、北大西洋地区办事处所属的所有国家（56 个国家）：预计单一欧洲天空效绩计划的适用区域，将通过欧盟成员的增加和各国的自愿参与而有所增长；较大的一组欧洲空中航行安全组织成员国继续受到效绩审查委员会的效绩监测和审查；欧洲空中航行规划组正在努力界定和实施一个效绩框架（与效绩计划一致，但

³ 效绩审查委员会（PRC）是由欧洲空中航行安全组织常设委员会设立的一个提供咨询建议的委员会，以便通过强大、透明和独立的效绩审查及制定目标的系统，确保欧洲空中交通管理系统的有效管理。更多信息载于：

www.eurocontrol.int/prc。

⁴ <http://www.eurocontrol.int/documents/useurope-comparison-atm-related-operational-performance-2010>

没有设定目标），这一框架将适用于整个欧洲地区。更具体而言，欧洲空中航行规划组的协调小组——方案协调小组，建立了一个方案协调小组的效绩工作队，以界定一个适当的欧洲地区效绩框架（主要效绩领域和主要效绩指标）及报告过程。在其职权范围中，工作队被责成“避免重复努力，并在最大可能程度上利用现有的安排、解决办法。”

2.7 更多细节可参见 AN-Conf/12-IP/19 号信息文件。

2.8 单一欧洲天空的举措，旨在提高航空的整体效绩，以期满足所有空域用户的要求。尽管没有涵盖军事行动及训练，但民用、军用的合作及协调，在单一欧洲天空的实施当中发挥着重要的作用。因此，有关民用和军用效绩的第一手广泛的多边经验，是在功能性空域组块（FAB）层面的地区基础上实施的，如功能性空域组块的欧洲中心（FABEC，涵盖法国、瑞士、比利时、荷兰、卢森堡和德国），并通过一种军事任务的有效性指标进行效绩衡量。单一欧洲天空还预测了对有效利用民用、军用空域结构方面的衡量。在尊重国防利益和主权的同时，军事任务的有效性被认为是为了支助民用及军事用户获得效绩收益。

3. 建议

3.1 请会议：

- a) 同意在全球实施“一个天空”，将需要使用一种有关效绩的共同“语言”；
- b) 注意到欧洲在建立一种跨越各国和利害攸关方的协调做法，来进行数据提供、收集、存储、传播及指标计算方面的经验；
- c) 请国际民航组织虑及单一欧洲天空的效绩计划，作为制定有关效绩的全球做法的一个要素；
- d) 要求国际民航组织在国际民航组织现有文件（如：Doc 9883号文件和Doc 9161号文件）以及各地区适用基于效绩的做法的经验基础上，制定一套共同的空中航行服务效绩指标和相关的指导材料；
- e) 要求国际民航组织相应地修改《空中航行系统全球效绩手册》（Doc 9883号文件）；
- f) 请各地区利用这些指标记录所完成的及计划进行的空中航行服务的效绩；和
- g) 敦促国际民航组织避免重复努力，并在最大可能程度上利用现有的安排、解决办法。