



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

通过规划和实施地区小组支持全球空中航行计划、 航空系统组块升级和地区实施

（由美国提交）

执行摘要

国际民航组织大会第37届会议的一个显著成果是确认需要有一个先进、全球统一的空中交通管理。大会敦促各成员国与国际民航组织交流空中航行现代化计划，并责成理事会更新全球空中航行计划（GANP），以确保全球兼容和保持一致。

全球空中航行界研讨会提出并为第十二次空中航行会议更新的航空系统组块升级（ASBUs）概念，是将全球空中航行计划推广作为各成员国和地区可扩展解决方案的重要基础。成员国在努力推进空中交通管理系统时，规划和实施地区小组（PIRGs）需要提供地区协调机制以确保成功。

美国认为航空系统组块升级和全球空中航行计划是正确方向上的一个步骤和在其国家空域实现未来能力的框架。

行动：请会议同意美国在第3段提出的建议。

1. 引言

1 航空监管机构、运营人和行业需要一个统一系统来协调全球空中交通管理系统的不断发展十分重要。全球统一系统的规划、发展、培训和实施是依据拟议的框架而定，它包括可提供运行、经济和安全预期效益的扩展计划。

1.2 拟议的全球空中航行计划（GANP）和航空系统组块升级（ASBUs）提供了一个战略方向，具有明确界定和可衡量的运行改进及经济效益。拟议的航空系统组块升级概述了必要的空中和地面设备以及标准和程序实施的时间表。全球空中航行计划和航空系统组块升级可帮助监管机构、运营人和行业确定积极的商业案例并实施可扩展和针对性的方法。

1.3 为使这个全面系统得以成功，国际民航组织各成员国必须认同这是全球最佳方法并批准全球空中航行计划和航空系统组块升级。

2. 背景

2.1 作为一个有千逾条跑道、400 多个空中交通管制塔台、178 个终端管制设施和 21 个国内飞行情报区的国家，美国支持需要有一个先进、统一的空中交通管理（ATM）系统。美国支持航空系统组块升级概念和全球空中航行计划是在全球范围推进空中交通管理系统向前发展的框架。

2.2 拟议的航空系统组块升级和全球空中航行计划不要求所有国家实现所有进步，而是保证有一种相同方法来提供所需要的能力。

2.3 美国已经在开始实施航空系统组块升级的技术和程序领域实现了许多效益。在亚特兰大哈兹菲尔杰克逊国际机场，使用全球定位系统（GPS）、区域导航（RNAV）和所需导航性能（RNP），每小时可额外增加 10 架航空器，为整个美国国家空域产生了效率。在休斯敦地区的美达，基于卫星的增强系统（SBAS）程序，可使每年飞行计划省去 648 000 海里。这种减少可节省 300 多万加仑燃料，并减少 31 万公吨碳排放。凤凰城天港机场的优化剖面下降（OPDS），每年为两家航空公司大约节省 6.4 万美元。这些进步不仅有利于美国国家空域，同时影响国际运行效率和安全。在美国已经实现的效益是基于航空系统组块升级组块 0 中的模块。

2.4 全球空中航行计划、航空系统组块升级和技术路线图，可帮助国际民航组织成员国和运营人构想一个理想的系统和制订一份扩展计划，同时保持全球统一。它们还规定了标准和建议措施的时间表，这将有助于修订或制订规定、措施和必要的基础设施。航空业和服务提供者可以使用全球空中航行计划、航空系统组块升级和技术路线图作为制订业务案例的手段来开发和创造技术。

2.5 作为制订和实施地区规划的主要机制，规划和实施小组（PIRGs）需要发挥积极作用与所在国家协调制订地区框架，包括全球空中航行计划和航空系统组块升级。规划和实施小组还需要加强相互之间的协调，并从所有地区规划和实施小组（ALLPIRG）会议和 ALLPIRG 协调小组受益。地区空中航行计划（ANPs）和地区补充程序（SUPPS）需要维护和定期更新，以便照顾到全球空中航行计划和航空系统组块升级建议的许多进展和时间表。

3. 结论

3.1 请会议：

- a) 批准《全球空中航行计划》（第四版）和技术路线图，供国际民航组织大会第 38 届会议核准；
- b) 核准航空系统组块升级作为全球空中航行计划的框架；和
- c) 要求规划和实施地区小组与所在国家、地区组织以及彼此相互合作，根据需要开始将全球空中航行计划和航空系统组块升级纳入地区空中航行计划之中。

—完—