



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6： 未来的方向
6.1： 实施计划和方法

民用航空当局参与实施全球空中航行计划的重要性

（由美国提交）

执行摘要

民用航空当局的工作人员，通过查明并减轻具体和系统的安全风险，在支持安全保障方面发挥了重要作用。此外，由于他们在运行审批方面的职责和知识，监管人员的参与，对于成功规划和实施基于性能的导航和飞机技术的其他应用是至关重要的。为了很好地完成这些职责，监管机构需要确保适当的投资，以便：

- a) 使用实际应用航空系统组块升级的技术和政策的各种情况，充分培训其工作人员；
- b) 参与实施规划工作过程；
- c) 对正在进行的运行提供必要的监督与协助。

行动：请会议同意第3段中的建议。

1. 引言

1.1 在所有飞行阶段实施基于性能的导航（PBN），已在全球提高了运行的安全和效率。然而，各民航局（CAAS）在运行审批和持续监督方面的各种困难，却阻碍了全球实施基于性能导航的进度。

2. 背景

2.1 虽然潜在利益是巨大的，但在继续实施基于性能的导航方面，依然存在着重大的挑战。在监管当局、运营人、服务提供者和其他利害攸关方之间协作的决策过程及协调，无论是一个规模有限的试验，或是一个范围更广泛的试验，都是成功实施基于性能导航的关键，因为每个专业的代表们要有必要的知识积累。

2.2 民航局的人员必须接受适量的培训，才能为产生法规草案、指导材料和审批机制等，提供基础和专业的知识。类似的教育和培训对正确评价并酌情批准各种基于性能的导航（区域导航（RNAV）和所需导航性能（RNP））之运行，也是必要的。培训可以是一种混合的做法，以确保法规和政策的教育，以及利用有重点的基于设想情况之练习的实际应用。

2.3 随着越来越多地强调实施问题，在各种论坛上都查明了民航局所遇到的困难。因此，一些地区规划和实施小组（PIRGs）、基于性能的导航工作队的分组、以及至少有一个运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAP）办公室，已经就可能的解决方案在进行工作。2012年2月，国际民航组织建立了基于性能导航的运行审批工作队（PBN OATT），通过制定国际民航组织基于性能导航的运行审批手册，充分利用了这些努力。预计，这一文件的出版，将进一步加强协调统一并提高监管者关于基于性能导航的能力。可以利用监管培训来确保，基于性能导航的工作队能为成功的实施提供足够的详细情况，并传播给监管者和政策制定机构。

2.4 全球空中航行计划呼吁人们关注涉及各项监管要求，实现一个可互用的全球系统的重要性。鉴于过去十年的经验，如果不借鉴从基于性能的导航工作中汲取的经验教训，就有理由预期，在实施航空系统组块升级（ASBU）的应用方面，会有类似的挑战。

3. 建议

3.1 请会议：

- a) 用基于性能导航工作队的工作作为一个模型，考虑用一些机制来提高各成员国完成实施全球空中航行计划的监管职责之能力，以及相关的地区组织和“率先的国家”如何通过涉及开发和提供培训的机制，在这方面给予援助；
- b) 考虑持续监测做法（CMA）如何用于评价各成员国对航空系统组块升级的安全监督能力；
- c) 确保在制定国际民航组织支持航空系统组块升级的指导材料时，要处理好运行审批方面的考虑；和
- d) 敦促各国考虑与其他各利害关系方合作的价值，使监管人员参与航空系统组块升级的应用实施过程的各个阶段，以及在招聘、选拔、培训航空专业人员来发挥这些作用方面进行补充投资。