



大会 - 第 38 次

技术委员会

议程项目 34: 空中航行—— 监视与分析

空中航行能力与效率

(由 CANSO 提交)

执行摘要

第四版《全球空中航行计划》(GANP, DOC 9750, 参考 A38-WP/39) 为成员国、地区规划和实施小组 (PIRG)、空中航行服务提供商 (ANSP)、机场、空域用户和行业股东提供了运营改进方面的指导, 运营改进将通过航空系统组块升级 (ASBU) 方法和技术线路图完成。加强全球航空体系的安全、能力和效率是总体目标。

然而, 全球民航系统能力的提高和效率的改善不只是一个技术问题。空域的结构和设计方式、空中交通服务组织和提供的方式对能力和效率有着直接的影响。鉴于此, 《对持续国际民航组织政策和具体涉及空中航行的相关实践的联合声明的决议修订版》提案 (A38-xx 号决议, 参考 A38-WP/86) 的附录 G——《空中交通服务 (ATS) 空域的划定》具有重大意义。CANSO 也认为, 增加空中航行在特定地区面临的能力和效率挑战的可见性对其决议而言是积极的举措, 建议将这一举措纳入年度国际民航组织《全球空中航行报告》(参考 A38-WP/87) 提案中。

行动: 请大会

- a) 承认空域结构和设计的方式、空中交通服务组织和提供的方式会为特定地区带来能力和效率方面的挑战; 并且
- b) 建议在年度国际民航组织《全球空中航行报告》提案中明确指出这些能力和效率方面的挑战, 以帮助成员国了解哪些地区可能需要特别关注、识别国家之间潜在的可改善空中航行绩效的合作活动。

¹ 各语文版本由CANSO提供。

1. 引言

1.1 文件 A/38-WP/86 邀请第 38 次大会审核对第 A37-15 号决议提议的修改，并采纳《对持续国际民航组织政策和具体涉及空中航行的相关实践的联合声明的决议修订版》。CANSO 希望指出该决议，特别是附录 G——《空中交通服务（ATS）空域的划定》的重要性，以使全球空中航行体系提高能力并改善效率。

1.2 CANSO 还认为，考虑到该决议的重要性，应在全球和地区层面制定行动计划，以应对特定空域面临的具体能力和效率挑战。这些挑战应在年度国际民航组织《全球空中航行报告》中明确指出，以帮助成员国了解哪些地区可能需要特别政策和/或立法关注以在其国家和地区有效改进空中航行绩效，并帮助实施成功案例和相关最佳实践的宣传。

2. 讨论

2.1 GANP 的目的是在改善或至少保持安全问题的同时使全球民航体系提高能力并改善效率。第四版 GANP 提供了运营改进的规划和实施指导，以及实现该规划和实施所需的支持性技术、航空电子设备、程序、标准和监管机构的审批。这一点将通过航空系统组块升级（ASBU）方法实现，该方法构成了 GANP 修订版的基础。

2.2 然而，全球民航系统能力的提高和效率的改善不只是一个技术问题。空域的结构和设计方式、空中交通服务组织和提供的方式对能力和效率有着直接的影响。在某些地区和次地区，空域是空中交通发展的瓶颈，而空中交通服务的组织结构是效率的绊脚石。

2.3 作为提醒，根据《国际标准和建议措施》（SARPs），《国际民用航空公约》第 28 条要求各缔约国保证，在其领土范围内的机场提供无线电服务、气象服务和其他空中航行设施，以促进国际空中航行的顺利发展。《公约》附录 11 还规定各缔约国通过相互协议将在其领土上空提供空中交通服务的责任委托给另一国家。缔约国间的合作可以带来空中交通管理效率的提高，因此予以鼓励。

2.4 谈到地区空中航行规划与空域结构和设计，附录 M 第 A37-15 号决议决议，“空中交通服务空域的界线，无论在国家领土上空还是在公海上空，应当在技术和运营考虑的基础上加以确定，其目的在于确保安全，并给服务提供者 and 使用者带来最佳成本效益”。并且，“不应当为了技术、运行、安全和效率以外的原因而分割已确定的 ATS 空域”。进一步鼓励成员国考虑共同建立一个空中交通服务管理局，负责为延伸至两个及以上国家领土上空或公海上空的 ATS 空域内的空中交通服务制定条例。

2.5 重要的是，第 37 次大会进一步认可并声明，“一个缔约国向另一缔约国委托在其领土上空的空域内提供空中交通服务的责任并不减损其对相关空域的主权。这一点在《公约》第 1 条有明确认可，《公约》规定，各缔约国对其领土上空的空域拥有完全、排他性的主权。主权是一个国家决策和行动的最高且独立的权利或权威。因此，委托另一国家提供空中交通服务的决定和指定某空中交通服务管理局事实上是行使主权的行爲，而不是对主权的放弃。

2.6 《公约》第 28 条还明确规定，将提供的功能性职责委托于另一国家时，委托国保留剩余责任——确保服务交付得到适当监管和监督的责任。委托国应为提供国建立和维护设施和服务制定要求，且双方均保留随时撤销该等委托的权利。

2.7 一些国家在委托对于技术、运营、安全和效率具有意义时，成功将其提供空中交通服务的职责委托于另一国家。这样的案例已有很多。在美国和加拿大之间存在相互委托；汤加和萨摩亚委与新西兰之间存在委托；另外，在欧洲，芬兰、瑞典、挪威、法国和瑞士也提供并接受各类委托。委托必须得到进一步鼓励，尤其是在面临能力和效率挑战的地区和次地区。

3. 结论

3.1 GANP 为运营改进的规划和实施提供了战略框架，但是它并未解决空域结构和设计的方式及空中交通服务组织和提供的方式，这会对全球空中航行体系的能力和效率造成直接影响。对持续国际民航组织政策和具体涉及空中航行的相关实践的联合声明的决议修订版》（第 A38-xx 号决议）的附录 G——《空中交通服务（ATS）空域的划定》为成员国、地区规划和实施小组（PIRG）在应对其地区内面临的能力和效率挑战中采取一致行动提供了基础。