

国际民航组织全球航班追踪工作进展

2014年3月8日马航MH370航班失踪后，国际民航组织于2014年5月12日至13日举行了全球航班飞行追踪多学科特别会议，提出了全球追踪航班近期、中期和远期工作建议。国际民航组织第202届理事会会议于2014年6月18日批准了这些建议。

一、特设工作组和航班飞行追踪工作组

多学科会议建议国际民航组织将全球追踪航班作为优先事项，近期应制定一份追踪航班飞行的运行概念草案，确保将信息及时提供给有关人员以支持搜寻和援救及事故调查活动，明确所有利害攸关方的责任。为此，国际民航组织成立了由国际航协牵头的航空器追踪工作队，着手处理航班飞行追踪的近期需求，并在今年年底前提交解决方案，同时，空中航行委员会主席和空中航行局局长组建了一个特设工作组，制定运行概念并作为总体工作的指导文件。

特设工作组已在2014年9月30日前提交了最终报告和运行概念草案。草案明确了全球航空遇险和安全系统（GADSS）运行概念的要求和目标，包括实现全球航空遇险和安全系统的高层次要求所需的主要特性、当前运行环境需

改善的方面、高层次的概念要求及实施路线图，并提供了高水平的系统规范，包括对各利害关系方及在所有飞行阶段（包括正常、不正常和航班遇险飞行状态）使用航班飞行追踪信息进行了说明。该文件未提出具体的航班飞行追踪技术解决方案，但提供了可用于验证特定的解决方案是否符合该概念的情景。运行概念提供了一个系统框架，涵盖了航空器追踪工作队在针对航空公司的近期选择方案上所开展的工作。

航空器追踪工作队已编制了一份文件，概述了航班飞行追踪系统特征，界定了其与全球航空遇险和安全系统运行概念之间的关系，阐明了航空器追踪情形下政府、航空公司以及空中航行服务提供者的角色，描述了航空器追踪的覆盖范围、做法及技术等，介绍了从提供航空器追踪产品和服务的供应商获得的信息。文件还概述了一些性能标准，为拟在近期加强航空器追踪能力的航空公司提供了一个基准。目前，航空器追踪工作队尚未完成最终报告，但正在审查现有技术和做法，并在此基础上制定基于性能的准则。最终报告预计 2014 年年底前完成。

特设工作组与航空器追踪工作队之间的工作重点不同，但双方密切配合，工作组和工作队的成员都参加了对方的会议。航空器追踪工作队对全球航空遇险和安全系统文件草案提出了意见，关于近期航班飞行追踪的提案也与高层次的全球航空遇险和安全系统运行概念进行了充分的协调。此外，特设工作组和航空器追踪工作队还确定，需要编制一份关于全球航空器运营人、空中交通服

务单位和援救协调中心的综合联系人名单 ,以快速查明利害攸关方并相互建立联系。

二、加强搜寻与援救工作

多学科会议建议国际民航组织加大对搜寻与援救工作的投入。目前 ,澳大利亚已同意向国际民航组织借调一位专家 ,协助对附件 12《搜寻与援救》进行全面审查 ,纳入从近期事故中汲取的教训。此外 ,国际民航组织正在考虑制定相关规定 ,要求各国定期开展涉及航空公司运营中心、空中航行服务提供者和救援协调中心的实际演练 ,以测试、验证联合应对和协调能力。

三、修订国际标准和建议措施的初步计划

多学科会议建议国际民航组织应在中期针对航班飞行追踪制定基于性能的规定 ,并且这些规定应足够灵活以适应地区需求并与运行情况相称。国际民航组织结合航空系统组块升级组块 1 的实施时间 (即 2018 年) , 提出 2015 年开始制定标准和建议措施的修订提案 ,并考虑业界自愿实施航班飞行追踪措施的经验。

此外 ,目前正在拟定附件 6《航空器的运行》关于在 6 海里范围内确定事故地点能力的标准和建议措施工作 ,也从全球航空遇险和安全系统运行概念获益。欧洲民用航空设备组织和航空无线电委员会正在根据下一代应急定位发射机最低运行性能标准制定有关遇险航班飞行追踪基于性能的规定。预计飞行记录仪专家组将利用这项工作的成果 ,为在附件 6 中制定基于性能的标准和建议措施提出建议。

四、频谱分配

多学科会议建议国际民航组织鼓励各国和国际电信联盟为新的需求分配频谱。国际民航组织已将这一信息传达给国际电联，并敦促国际电联推进各方更好地理解为确保航空安全而产生的频谱需求。

五、“飞行数据监测云计算的航空应用”焦点组

多学科会议建议国际民航组织协同国际电信联盟为飞行情报远程存储的相关网络通信制定航空要求。为此，国际电联成立了一个焦点组，参考国际民航组织实时监测飞行数据的运行要求，确定实时监测飞行数据的航空云的电信标准相关要求。国际民航组织正与国际电联密切合作，确保不重复工作，形成符合两组织目标的共同解决方案。国际民航组织将在蒙特利尔举办国际电联焦点组会议，并向国际电联提供新设立信息管理专家组等相关发展情况的最新信息。