



国际民用航空组织

A35-WP/295  
P/47  
1/10/04

## 大会第 35 届会议

### 全体会议

议程项目 2：缔约国和观察员代表团做一般性发言

#### 关于空域问题的发言稿

(由裴济提交)

##### 摘要

本文件简要提供了裴济对空域问题的看法，这是各岛国关注的问题，并且不支持增加飞行情报区（FIR），因为这样做违背国际民航组织的 A33-14 号决议。

裴济继续支持国际民航组织的方针和指导原则，即：FIR 应该为空中交通流量的效率而建立，同时服务提供人应该在用户收费的基础上，回收提供空中航行设施的成本。它也承认各岛国对于改进机场设施面临局限，这些应该单独解决。

裴济对更新空中交通服务，特别是 CNS/ATM 系统，投入了大量资源，以便跟上空中交通管理方面的技术发展，并促进其被委派空域的运行效率和安全。

出售空域并将其委派给竞价最高的服务提供人的提案：

1. 从技术和运行考虑或从实际角度考虑不符合大会第 A33-14 号决议附录 N；和
2. 愈发可能进一步抬高航空公司支付空中交通服务的费用。

裴济承认邻近 Nadi FIR 存在一些其它空中交通服务提供人，其收费比裴济对 Nadi FIR 航空器的收费高很多。裴济将继续以更为经济的价格，向航空公司提供空中交通服务。

裴济支持 ATS 空域的限制，认为出售空域将不能确保有竞争力的航路收费，并且将只会不必要地增加用户的开支。

在保持 Nadi FIR 现状的同时，斐济正在探索，按照国际民航组织的原则与我们的邻近岛国合作的方法，提高其对空中交通服务的投资回报，最终目标是合作管理飞行情报区。

斐济支持国际民航组织第 11 次空中航行会议 2003 年 10 月批准的全球 ATM 运行概念作为前进方向，斐济认为建立新的 FIR 将妨碍全球空中航行计划的实施。

对于有效地管理空中交通，并保持效率和安全的高水平服务，斐济具备必要的技能和资源，并反对建立任何新的 FIR。

### 结论：

因此，本文件支持当前国际民航组织的政策，即：应根据促进空中交通管理的安全和效率以及向用户提供经济服务的技术和运行考虑，来确定飞行情报区。

—完—