



大会 — 第38届会议
技术委员会

议程项目27：航空安全 — 政策
议程项目32：空中航行 — 政策

全球协调一致的战略规划

(由多米尼加共和国提交)

执行摘要

作为各国经济交流和社会文化增长的基础，航空发展意味着需要寻求一体化的共同方法，以期实现本行业的协调一致和可持续发展。合理的做法将引领我们寻找各种方法，增加我们的空域和设施容量，并提高我们的运行效率，同时不能忽视一个事实，即：我们的主要资产就是我们提供的运行安全水平。

在查明共同目标、将其转化为相应的计划，并查明实现这些计划的适当工具后，我们必须侧重于制定实施步伐，并对其给予必要的优先安排，以便能够根据全球化航空的具体地区需求，以统一的方式实现该目标。

行动：请大会：

- a) 核准《全球空中航行计划》（Doc 9750 号文件）（第四版），作为全球空中航行的战略指导；
- b) 核准经修改的《全球航空安全计划（GASP）》（Doc 10004 号文件）第一版，作为运行安全的全球战略指导；和
- c) 确定有必要建立实施组块升级所必需的最低区域优先次序框架。

战略目标：	本工作文件涉及安全，以及环境保护和航空运输的可持续发展的战略目标。
财务影响：	不需要额外资金。
参考文件：	《第十二次空中航行会议报告》（2012年）（Doc 10007号文件） 《大会有效决议》（截至2010年10月8日）（Doc 9958号文件） 《全球空中航行计划》（Doc 9750号文件）（第四版） 《全球航空安全计划》（Doc 10004号文件）

¹ 西班牙文版本由多米尼加共和国提供。

1. 引言

1.1 全球民用航空经历了持续增长，抵御了过去四十年的衰退周期。机场基础设施的初步发展及空中航行服务的随后扩展，创造了直接的工作、新的商机，并得以进入偏远的市场。

1.2 重要的是，要强调国际民用航空在各国人民的可持续发展方面发挥着关键作用，并且已经从作为两点之间联系手段的活动，发展成为经济增长的催化剂、世界贸易的关键组成部分，以及各种盈利活动的一个使能因素。

1.3 考虑到民用航空对国家经济的撞击效应，必需妥善制定民用航空当局的各种管理举措，以便在最大程度上发挥其对航空运行效率的贡献。为此，应当审议民用航空领域跨国开展的各种努力。在我们生活所处的全球化环境中，为了使商机最大化，必需在促进民用航空的地区和全球机构的框架内，采取一体化的规划举措。民用航空当局必须成为国家航空规划的轴心，并在发生航空活动的国际背景下，促进使国家目标得以实现的各种举措。

2. 国际民航组织的全球安全和空中航行规划

2.1 在开展其战略规划时，民航当局和空中航行服务提供者必须虑及其环境所构成的机遇和威胁，制定其各种战略方针。鉴于民用航空活动具有超越国境的成份，因此，国际民用航空组织（ICAO）是发挥领导作用的机构，带领制定各项指导方针，确保与航空手段相关、能够以协调一致的方式服务于它们各自目的的许多系统与子系统之间的协同作用。

2.2 同样，可以对国家一级提出的发展建议进行全面调整，以适应各地区的发展情况和预期。各国必须积极主动地支助地区规划和实施小组（PIRGs）内部开展的地区规划，为完成各项地区民用航空计划提出其各自的想法，并就地区规划和实施小组的举措及地区航空安全组（RASGs）的决定，向其国家举措进行反馈。

2.3 为确保业务量的增长、运行安全及空中航行基础设施现代化齐头并进，国际民航组织制定了一项称为组块升级的系统战略，该战略将不同方面结构互补的进展联系在一起。这将使各国及利害攸关方得以根据社会需求，在安全、高效及负责环境中，保证运行的可持续增长。组块升级及其各种模块代表着务实和灵活的做法，以界定各国民用航空系统的发展。这是一项工具，为开展战略决策，提供了规划方面的确定性及其投资方面的协调。

3. 分析

3.1 《全球空中航行计划》（9750号文件，GANP）

3.1.1 2013年5月29日，理事会（C-DEC 199/5）通过了GANP第四版，这项决议除了为国际民航组织全球空中航行领域的技术工作方案指明了战略方向，也成为各国、各地区规划和实施小组（PIRGs）、空中航行服务提供者、空域用户和业界利害攸关方的指导。

3.1.2 多米尼加共和国欢迎实施提议的GANP，因为这为投资带来稳定性和协调一致的做法，让各国能够按照各自的发展程度，持续地整合不同的全球空中航行系统，进行改进。

3.1.3 在这方面，必须考虑到各国始终有权自主地决定它们自己的投资，对任何到新系统的过渡必须适当分析，确保新技术的实施能够被不同的航空运营人使用。这就是为什么区域重量如此重要，因为可使得投资具有相关性，空中航行系统的改进不仅为每一个利益攸关方带来经济利益，而且大有助于提高运营安全。

3.1.3 不过，由于使用组块升级作为实施 GANP 的工具，如果没有按照提议的优先次序所述的必要要求，建立最低共同框架，就必须合并各种力量，以免计划的灵活性变成所希望的协调一致的障碍。这个最低共同框架还必须具有相关的区域实施步伐。

3.2 全球航空安全计划（1004 号文件，GASP）

3.2.1 2013 年 7 月 30 日，理事会通过了 GASP 第一版。这个计划除了为国际民航组织运行安全领域的技术工作方案指明了战略方向，也成为地区航空安全组（RASGs）、各国和业界的规划和实施活动的指导。

3.2.2 多米尼加共和国赞成实施 GASP，但有一项了解，即该计划将作为基本指导，以过渡到基于运行安全绩效的监督系统。这个做法必须考虑到每个国家实施每个发展阶段的能力，确保按照它们的个别情况对航空运行进行适当监督。过渡到新的模式时应该考虑到许多国家需要维持它们的规范性监督系统，以及它们是否容易做到这一点，以确保维持目前的运行安全程度，继续加以改进，并绝对不会危及安全。

3.3 多米尼加共和国的目标是使民用航空领域的战略规划与 GANP 和 GASP 采用的组块升级举措协调一致，同时考虑到该活动预期对第 1-12 号法所述国家长期愿景做出的贡献，该愿景载于到 2030 年的国家发展战略。为了实现这一目标，多米尼加共和国民航管理局正在制订战略规划的一个部分，以拟订发展航空和运行安全的国家计划。该计划得到区域组的认可，可以使国际民航组织的全球计划得以实现。

4. 结论

4.1 每个区域的国家都支持国际民航组织的提议，证明为业界协调统一和实现希望的可持续发展做了很大的努力。因此，预期通过组块升级实施 GASP 和 GANP 也会有同样的结果。

4.2 我们有责任在区域一级协调一致，根据我们特殊的需要和环境采取共同的优先次序框架。因此，请大会：

- a) 核准《全球空中航行计划》（Doc 9750 号文件）（第四版），作为全球空中航行的战略指导；
- b) 核准经修改的《全球航空安全计划（GASP）》（Doc 10004 号文件）第一版，作为运行安全的全球战略指导；和
- c) 确定有必要建立实施组块升级所必需的最低区域优先次序框架。