



CEANS-WP/74
16/9/08

机场和空中航行服务经济会议

2008年9月15至20日，蒙特利尔

关于议程项目 1.2 的报告草案

- 议程项目 1: 涉及国家、服务提供者和用户之间互动的各种问题
1.2: 经济效绩和最低报告要求

1.2.1 文件

秘书处 (WP/5 号文件) 强调了效绩管理的重要性, 并强调各国有必要鼓励其机场和空中航行服务提供者 (ANSPs) 建立效绩管理制度。文件的结论认为, 服务提供者应建立与至少四个关键效绩领域 (KPAs) 有关的效绩目标, 即安全、服务质量、生产率和成本效益, 并针对每个关键效绩领域里的有关效绩指标进行报告。建议对 Doc 9082 号文件的文字进行修订, 以更好地反映效绩管理进程的各个要素, 包括四个关键效绩领域, 以及与用户和其他有关方协商。

法国代表欧盟、欧洲民航会议及其成员 (WP/55 号文件) 审查了在机场和空中航行服务的效绩中能将环境影响列入考虑的一些方式。环境效绩应该成为区域和/或国际全盘效绩目标的组成部分。该文件建议国际民航组织应在这方面进一步工作, 特别是拟定空中航行服务可能采用的环境效绩准则以及制定空中航行服务提供者实现效绩目标及收费制度之间的联系。

欧洲联盟委员会和欧洲空中航行安全组织 (WP/52 号文件) 说明了欧洲依据国际民航组织的政策和在可行的情况下超越国际民航组织的政策对所有空中航行服务执行效绩监管制度的工作。该文件支持国际民航组织秘书处在 WP/5 号文件中的结论, 要求国际民航组织考虑与区域组织进行定期对话, 以期改善空中航行服务的效绩和协助空域用户面对各种经济挑战。

世界旅游组织 (WP/22 号文件) 认为, 为了系统的效率、安全、保安和简化以及环境价值, 应当制定和监测效绩参数, 并将其公布。它还特别重视根据国际民航组织附件 9 —《简化手续》内建议的做法对记录、监测和公布处理旅客的时间的潜在价值。

国际机场理事会 (WP/28 号文件) 主张, 基于竞争性和商业化环境的差异, 机场的效绩要求必定不能同空中航行服务提供者的效绩要求相同。该文件的结论指出, 应该拟定相关和适当的效绩指标 (相对于目标), 并且这些指标应包括机场的所有服务提供者。为了反映它们的观点, 对国际民航组织秘书处 (WP/5 号文件) 拟议的 Doc 9082 号文件修改案文又作了进一步订正。

民用空中航行服务组织 (WP/34 号文件) 概述了该组织及其成员空中航行服务提供者在效绩衡量和基准制订方面所开展的工作。全球空中交通管理效绩衡量框架是在顾客和其他利害攸关方磋商后制定的, 有助于个别空中航行服务提供者取得最理想的效绩, 并满足空中航行服务监管机构的需要。

国际运输工人联合会 (WP/24 号文件) 强调运输工人需要参与绩效管理制度的制定工作。该文件建议在 WP/5 号文件拟议的 Doc 9082 号文件案文中提及运输工人。

秘书处 (WP/18 号信息文件) 提供了关于这一项目的信息 (见第 1.1.1 段)。

马里 (WP/41 号信息文件) 提供了涉及这一项目的信息 (见第 1.1.1 段)。

大韩民国 (WP/63 号信息文件) 提供了涉及一项目的信息 (见第 1.1.1 段)。

欧洲联盟委员会 (WP/56 号信息文件) 提供了关于这一项目的信息 (见第 3.4.1 段)。

1.2.2 讨论

1.2.2.1 会议根据秘书处提出的 WP/5 号文件以及其他几份文件审议了这一项目, 其他文件就经济绩效问题提出了具体提议。会议普遍认识到绩效管理的重要性和益处, 以及各国都需要确保其机场和空中航行服务提供者建立这种制度。会议还普遍支持更新国际民航组织的政策, 以顾及最新的发展和 WP/5 号文件提出的结论草案。

1.2.2.2 WP/55 号文件提议将环境绩效列为总体绩效目标的一部分, 并提议国际民航组织着手就空中航行服务提供者的可行环境绩效标准制定政策指导。在审议这一文件时, 提出了分歧意见。一些与会者对提议表示支持, 但许多其他与会者则认为, 国际民航组织开展这项工作还为时过早, 因为环境问题正由国际民航组织负责航空环境问题的其他论坛予以处理。经过长时间讨论之后, 会议同意应将这一问题提交国际民航组织的适当论坛予以审议。会议还注意到, 欧洲民航会议打算对这一问题进行研究, 计划是在 2009 年 6 月举行的国际航空和气候变化小组 (GIACC) 的第四次会议上将研究的结果提交国际民航组织。

1.2.2.3 会议还讨论了 WP/28 号文件中的应该为主要绩效领域制定适当绩效指标但绩效目标则属没有必要的提议, 会议认为没有绩效目标, 便不会有绩效指标, 因此, 毋需对 WP/5 号文件的结论草案案文作任何修订。

1.2.2.4 关于 WP/24 号文件中将“工作人员就业条件”列为一个主要绩效领域以及将“工会和专业协会”纳入磋商进程的提议, 会上发表的一种意见认为, 这种纳入有可能与《国际民用航空公约》附件 6、11 和 14 中的现行规定发生冲突或与之混淆之风险。很多与会者还认为, 机场和空中航行服务经济会议并不是讨论这一问题的适当论坛。因此, 会议决定保留 WP/5 号文件的结论草案而不作修订。

1.2.2.5 会上提出了一项提议, 即国际民航组织应考虑就经济绩效问题与各区域组织建立定期的对话。考虑到此种对话对双方都有利, 会议决定建议国际民航组织酌情落实这一提议。

1.2.2.6 最后, 关于 WP/22 号文件中将简化手续列为另一主要绩效领域的提议, 会议认为, 《国际民用航空公约》附件 9 ——《简化手续》的现行规定以及 WP/5 号文件所建议的主要绩效领域, 例如“服务质量”和“生产力”, 都可以涵盖这一提议。

1.2.3 建议

1.2.3.1 根据议程项目 1.2 项下关于经济效绩和最低报告要求的文件和随后进行的讨论，会议通过了下述建议：

建议 2 — 经济效绩和最低报告要求

会议建议：

- a) 由于效绩管理是服务提供者、监管者和用户的一个重要管理工具，各国应在其经济监督职能范围内并通过协商进程确保其服务提供者建立和实施适当的效绩管理制度；
- b) 各国应确保其服务提供者建立效绩目标，以便至少在安全、服务质量、生产率和成本效益这四个关键效绩领域持续改进，并对每个关键效绩领域的至少一项有关效绩指标进行报告。各国可以根据其目标和具体情况选择附加关键效绩领域；
- c) 国际民航组织应修订 Doc 9082 号文件第 16 段，建议服务提供者建立效绩管理制度，并包括效绩管理制度的主要要素，着重于关键效绩领域和有关指标的选择；和
- d) 国际民航组织应酌情就经济绩效问题与各区域组织建立对话以提高空中航行服务系统的绩效。