



工作文件

大会 - 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 21: 联合国 2030 年议程 — 可持续发展目标 (SDGs)

要求提供实施国家航空政策 (NAP) 或民航总体规划 (CAMP) 的指导

(由孟加拉国提出)

执行摘要

本文件强调提供实施国家航空政策 (NAP) 或民航总体规划 (CAMP) 指导材料的必要性。《国际民用航空公约》第四十四条要求成员国促进国际航空运输系统的规划和发展。

本文件还强调为关键航空人员举办适当的网络研讨会、讲习班和进行培训的必要性,使他们获得根据国际民航组织相关规定制定、实施和更新国际航空政策 (NAP) 或民航总体规划 (CAMP) 所需的能力。

为了同时协助成员国制定和实施国家航空政策或民航总体规划,我们作为成员国,认为应该提供更多政策指导和实施支持。

行动: 请大会:

- a) 鼓励国际民航组织制定有关实施国家航空政策 (NAP) 或民航总体规划 (CAMP) 的指导材料;
- b) 鼓励国际民航组织根据需要通过全球和地区网络研讨会、讲习班和提供培训的方式向各国提供援助,以加强其根据不让任何国家掉队 (NCLB) 倡议制定和实施民航总体规划 (CAMP) 的能力建设; 和
- c) 请国际民航组织分析本文件所载信息并就这一问题进行审议。

战略目标 :	本工作文件涉及所有战略目标。
财务影响:	不需额外资源。
参考文件:	Doc 10140 号文件 - 《大会有效决议》(截至 2019 年 10 月 4 日) Doc 9587 号文件 — 《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》 Doc 9626 号文件 — 《国际航空运输管理手册》 Doc 8632 号文件 — 《国际民航组织关于国际航空运输领域的征税政策》

1. 引言

1.1 航空运输是现代经济发展必不可少的服务业。航空增强互联互通，这应导致各国进一步对这个部门进行再投资。各国的长期经济发展说明需要作出适当规划和投资承诺，它取决于航空发展和经济繁荣的健康循环。

1.2 COVID-19 大流行给世界而特别是对民用航空活动带来巨大的人力、社会和经济损失。大流行导致航空旅行受到限制，严重影响国家的服务业和旅游业。

1.3 民航总体规划（CAMP）将有效支持发展中国家从大流行中恢复过来，并为未来的增长建立一个更具复原力的航空系统。国际民用航空组织（ICAO）预测，航空运量将在 2022 年才能恢复到 2019 年的水平，并且甚至可能要到 2024 年才能恢复。

1.4 民航总体规划（CAMP）对于确保一个国家在 COVID-19 大流行之后准备好重振其航空部门至关重要。为满足成员国制定或更新其航空总体规划的需要，所有成员国现在都必须开展国际民航组织关于民航总体规划的培训/讲习班。

1.5 大会通过了国际民航组织大会第 A39-15 号决议，呼吁成员国确保以有序、正常、高效、经济、协调和可持续的方式发展国际航空运输服务。该决议还要求用户收取费用，回收机场和空中航行服务功能的成本，使其合理且具有成本效益。

2. 讨论

2.1 航空运输对经济和社会发展都非常重要。在这方面，需要一项全面的政策来确保运输投资产生预期的结果，并有效地优先为航空项目分配资金和资源。

2.2 一个国家的国家航空政策（NAP）是为国家运输政策提供指导的基础。它必须具有普遍性，才能吸引更广泛的投资，这可能最终影响国家发展计划。因此，意欲实现国家内外理想社会经济发展的所有利害攸关方都能了解和理解国家行动方案。

2.3 一个国家的国家航空政策（NAP）应与民航总体规划（CAMP）保持一致，以实现经济和社会效益最大化。国际航空政策可以影响该国以及相邻各国的空中交通增长和航空运输业的发展。市场准入可能受到管制国家间交通流量的双边航空服务协定的控制。

2.4 成员国的国家航空规划框架（NAPF）必须符合国际民航组织的当前战略目标，因为它们与联合国可持续发展目标相关。这个框架应提供一种手段，以一致和可持续的方式协调、优先考虑和管理国家航空运输系统的发展。

2.5 国家的国家航空规划框架（NAPF）应该是在国家、地区和全球层面实现航空运输可持续增长所必需的战略方法。它为民用航空部门的未来发展提供了清晰而全面的方法。这个框架应包括空中航行能力和效率、安全、安保和航空运输简化手续。

2.6 国际民航组织全球航空安全计划、全球空中航行计划和全球航空安保计划为全球、地区和国家规划进程建立结构。鼓励国际民航组织成员国制定和实施战略计划、框架和/或方案，同时考虑到这些全球计划是其民航总体规划（CAMP）的一部分。

2.7 国家的国家航空规划框架（NAPF）应该在国家、地区和全球层面实现航空运输的可持续增长。它为民用航空部门的未来发展提供了清晰而全面的方法。通过国家航空政策，这个框架应与国家的国家交通政策联系起来。

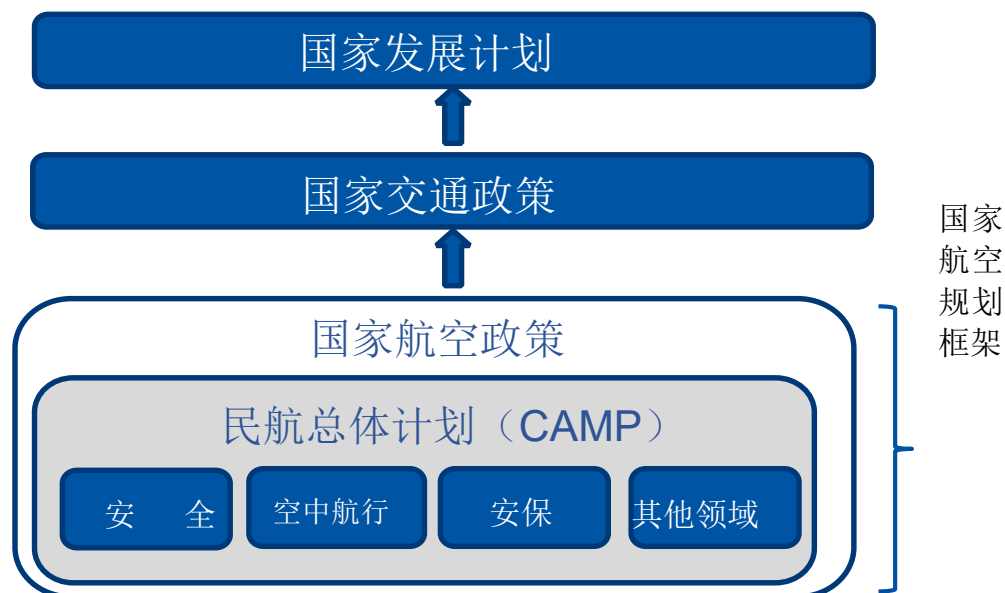
3. 结论

3.1 航空战略规划是一个包容性的过程，这个过程应考虑国家总体规划目标以及国家以外的目标。因此，国家的国家航空规划框架应与全球、地区和国家层面的规划过程相联系。

3.2 航空系统的组成部分必须协调一致，以确保航空运输服务得到可持续改进。为了提高国家航空运输系统的安全、安保、便利、能力和效率，以及其他关键绩效领域，民航总体规划（CAMP）将各种分散的计划精简为一个连贯的计划。

3.3 各国应致力于促进进港和出港的航空器的高效通关、高质量的安保、有效的执法和熟练的客户服务。由于一个国家的国家民用航空安保方案（NCASP）可能包含高度敏感的信息，因此它不可能被列入作为民航总体规划的一个要素。

3.4 国家的安全和安保的重要性不容小觑，因为它与该国的国家交通政策相关联，该政策涵盖所有相关的交通方式（例如航空、公路、铁路和水路），并与该国的国家发展计划相关联。国家航空规划框架（NAPF）为民用航空部门的未来发展提供了清晰而全面的方法。本工作文件将民航总体规划（CAMP）作为理解提出本文件背后原因的重要工具。



A41-WP/149
EX/64

- 4 -