



大会第 36 届会议

全体会议

议程项目 10：选举参加理事国的缔约国

巴基斯坦再次竞选国际民航组织理事会理事国

(由巴基斯坦提交)

1. 巴基斯坦伊斯兰共和国荣幸地向国际民航组织大会第 36 届会议宣布，希望再次竞选成为下个三年期（2008 年至 2010 年）国际民航组织理事会第三部分的理事国，作为保证理事会具有世界所有主要地域代表性而确定的国家之一。巴基斯坦自 1974 年 11 月以来一直是国际民航组织的缔约国，并从 1974 年开始积极参与国际民航组织理事会的工作，在国际民航组织的支持之下在地区合作中发挥着重要作用。

2. 巴基斯坦代表着世界上的一个主要地理区域，并在亚洲占据着一个战略位置。这使得巴基斯坦的空域处于欧洲和远东的主要空中航线上，并为喜马拉雅山脉以南建立的空中交通服务（ATS）国际干线航路提供了重要的衔接，以支持尤其是来往欧洲、远东各目的地的空中交通流。70 年代初，巴基斯坦是开发通往中国的 Karakoram 航路的先驱，并自 1920 年起，在英国和澳大利亚之间开通定期航班以来，保持了在世界航线图上的一个关键位置，人们将永远怀念这条“袋鼠航线”。

3. 巴基斯坦有强大的航空业，有 42 个机场，其中 10 个为国际机场。此外，通过新的基础设施开发，在私营部门根据自由化概念积极参与之下，在瓜德尔、伊斯兰堡和锡亚尔科特又兴建了三个国际机场。新竣工的拉合尔国际机场为外国航空公司飞往巴基斯坦开辟了一条北方通道。即将兴建的“新伊斯兰堡首个绿色田野机场”，用其鲜明特征代表着一座建筑上的里程碑，它预计将成为中亚国家的一个枢纽。巴基斯坦总统于 2007 年 4 月 7 日主持了这个预期代表最新水准设施的奠基典礼，该设施建造费用为 5 亿美元。机场每年可处理 650 万旅客和 10 万吨货物的业务量。它融汇了国际建筑标准并反映出我们国家的文化传统，为旅客提供了最大程度的舒适与方便。国家的航空政策基于开放天空政策，通过航空运输协定推动互惠和双边关系。巴基斯坦缔结有 91 份双边运输协定，32 家欧洲航空公司目前经营有在巴基斯坦着陆业务权利的定期航班，57 家外国航空公司经营飞往巴基斯坦的定期航班。除了国家承运人之外，另有 4 家私营航空公司经营国内和国际航线。作为开放天空政策的扩展，低成本承运人的现象预计会对航空旅行者的习惯产生重大影响，并将鼓励和促进旅游业。

4. 出于对国际民航组织活动的热情和承诺，巴基斯坦渴望为所有缔约国的广大利益而在国际民航

组织理事会工作。它热切地希望成为航空业快速变革的一部分，并且支持国际民航组织的各项战略行动计划。巴基斯坦根据有关国际民用航空事务的全球观点，致力于解决有关安全、保安和清洁环境方面的问题。巴基斯坦信任国际民航组织，并认为这是最适当的国际论坛，所有关于民用航空的事务都应该在这里处理。

5. 巴基斯坦一直参与了国际民航组织的工作，并支持其作为负责促进安全、正常和经济的国际航空运输系统全球机构的使命。我们也注意到了必须加强旨在提高各国能力的国际、地区和次地区合作，以便有效地预防和制止各种形式和表现的国际恐怖主义。

6. 巴基斯坦一直遵循以最小差异，遵守所有国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的政策。巴基斯坦信守国际和地区承诺，积极参与了国际和地区机构的工作。巴基斯坦民用航空局付出巨大努力来确保高效、不间断、安全、保安和有效运行，同时以改进为目标与所有机构进行合作。

7. 巴基斯坦空域位于国际民航组织亚洲/太平洋地区的边缘，包含了拉合尔和卡拉奇两个飞行情报区（FIRs），其中包括 35 条国际和 74 条国内空中交通服务航路，与中东和东欧地区，包括在西部和东北部与中国及在东部与南亚次大陆的航线网络衔接。这一空中交通服务航路的相互联接，确保了安全、平稳以及高效的国际空中交通流，特别是欧洲和远东之间的主要交通流。

8. 巴基斯坦空域在近期被盟军用于往返阿富汗的大量军用航空器的活动。在伊拉克战争期间，实施了亚洲/中东/欧洲 — 2003 应急航线方案（CRAME-03），以把对国际航班运行的干扰减少到最小程度。

9. 所有空中交通服务航路的飞行高度层（FL）150，都是 A 类受管制空域，具有自动和一体化的单脉冲二次监视（SSRs），以及遥控空地（RCAG）甚高频（VHF）转发台，提供了监视和通讯覆盖。这些航路是 2002 年 11 月建立的 EMARSSH（喜马拉雅山脉以南欧洲至中东和亚洲经修改的空中交通服务航路结构）的关键部分。它们还被用来支持南亚和北美之间经极地航路的空中交通。自 2003 年 11 月以来，巴基斯坦空域实施了缩小的最低垂直间隔标准（RVSM），提供了 6 个额外的飞行高度层供使用，使空域容量成倍增加。

10. 安全是国际航空运输系统最重要的部分。认识到这一责任，巴基斯坦民航局正在利用国际民航组织安全管理的有关规定，实施系统的和适当的安全管理方案，以便确保其空中交通服务系统符合理想的安全标准。目前正在对该系统进行全面的审议和评估。操纵系统、设备和程序的人员将是主要变化的一部分。运行安全及持续适航合作发展方案—南亚（COSCAP-SA）为我们这方面的人员提供了必要的培训。巴基斯坦民航局最近在拉合尔主办了以巴基斯坦民航局局长主持召开的运行安全及持续适航合作发展方案—南亚指导委员会会议，以解决地区性的关注和增进合作。

11. 根据航空保安部长级高级会议的建议，巴基斯坦作为反对恐怖主义战争的一线国家，在航空保安领域采取了适当措施，以加强保护空中航行系统、敏感数据、装置和设施，加强了各种措施以消除任何对航空系统和数据库的可能影响，并组织和支持了注重航空保安的各项方案。

12. 巴基斯坦民航局完全装备了并具有搜寻与救援行动的必要能力。80 年代初，在国际民航组织帮助下提高的民用航空培训学院（CATI），被认为是亚太地区最好的航空学校之一。除了满足本国企业培训学生的需要，该学院也为外国学生提供各种课程。它也参加了国际民航组织的航空培训方案（TRAINAIR）。巴基斯坦气象服务局开办了一个气象学院，补充了民航局满足安全可靠的国际民用航空

对航空气象服务不断增长的需求所做的努力。

13. 巴基斯坦民航局从未辜负航空器经营人和国际航空运输协会（IATA）的期望。巴基斯坦曾主持了国际航空运输协会联合航路制定小组的会议。该会议成功地制定了相互同意的短程和直达航路，以及平行航路。这一进展促进了所需导航性能（RNP）和 RVSM 要求的实施。还为经巴基斯坦北部从伊斯兰堡到美国的直达航班建立了一条极地航路。为联合航空公司和三角航空公司提供了相同的服务。2003 年，在中东和南亚地区实施了缩小的最低垂直间隔标准（RVSM）标准，使巴基斯坦成为来往于阿富汗、塔吉克斯坦和中国相邻的飞行情报区（FIRs）的空中交通，在缩小的最低垂直间隔标准与 CVSM 之间的一个过渡空域。

14. 为了向航空器和地面设备提供正在出现的现代航空技术，巴基斯坦民航局正在努力探索各种可能渠道，以便保持与总体世界水平和特定地区水平一致的发展速度。PIA（巴基斯坦国际航空公司）引进新的波音 777 对其机队进行更新，目前正处于一个转变阶段，着重致力于提高其运行的持续安全、质量和可靠性。欧盟最近宣布的放松是他们致力于使航空公司变得更好和更为强壮的证明。长远来讲，已为逐步引进新的航空器制定出现代化计划，民航局同时保证承担绝不降低安全性的责任。

15. 巴基斯坦在国际民航组织理事会通过共识的协调模式继续不断为加强本组织的效率与有效性做出贡献。巴基斯坦通过参加各工作组、委员会、主管机构和理事会论坛发挥贡献，它公正和准确地反映了其所代表的该地区九个国家的地区性意见，该地区覆盖约 720 万平方公里的地域，与我们的邻居印度代表的六个地域国家相比要多出 64%。根据适用于第三部分竞选者的定义，巴基斯坦是第三部分中基于主要地理代表性的广泛概念代表东北亚太平洋地区的唯一国家。

16. 鉴于以上事实，巴基斯坦政府决定向国际民航组织大会第 36 届会议提出竞选连任。自 70 年代中期以来，巴基斯坦有幸成为理事会的理事国，并从那时起一直荣幸地为国际民用航空社会服务。值此之际，巴基斯坦宣布为国际航空安全财务机制（IFFAS）自愿捐款 10,000 美元，并为航空保安（AVSEC）自愿捐款 10,000 美元。巴基斯坦将感到荣幸并乐意与民用航空的领导者们一起，为国际民航组织各成员国人民和经济的相互利益，共同努力增强和促进安全和保安、正常、高效和环境有益的航空运输。根据长期的经验，我们将坚实承诺《芝加哥公约》包含的各项原则，努力继续为改善全球航空做出积极贡献。巴基斯坦伊斯兰共和国将依靠国际民航组织各缔约国的宝贵支持，支持其在下一个三年期（2008 年至 2010 年）再次当选国际民航组织理事会第三部分的理事国。