



国际民用航空组织

工作文件

A35-WP/102
P/17
24/08/04

大会第 35 届会议

全体会议

议程项目 10: 选举出任理事国的缔约国

印度尼西亚参加竞选

(由印度尼西亚提交)

印度尼西亚共和国政府提出作为候选人参加国际民航组织 (ICAO) 于 2004 年 9 月 28 日至 10 月 8 日在蒙特利尔举行的大会第 35 届会议期间将进行的第三部分理事会成员的选举。印度尼西亚自从 1962 年起,就在国际民航组织理事会积极工作,并在国际民航组织主持下的各项地区合作中发挥了杰出和重要的作用。

印度尼西亚在地理上处于非常有战略性的位置,它连通南北(日本—澳大利亚),衔接东西(欧洲—亚洲—澳大利亚和太平洋),是一个重要的贸易枢纽。印度尼西亚还是世界上最大的群岛国,由 17 508 个岛屿组成,它们沿赤道线分布,东西延展 5 120 公里,南北相距 1 760 公里。因此,印度尼西亚一直认为航空运输是连接这些岛屿,使其 2.16 亿人口流动的至关重要的组成部分。它有两个重要意义:其一,它是维持和加强国家团结的一个有效手段;其二,全国范围快速、高效的运输可以促进印度尼西亚的经济发展。

为了航空安全的程序和运行方面的顺畅,印度尼西亚的整个国家空域目前有 4 个飞行情报区/高空情报区 (FIRs/UIRs),为贯穿印度尼西亚空域 9 条主要国际航路中的 4 条提供服务,即:

1. 区域航路 2 (AR-2), 是涵盖亚洲和太平洋的高密度、主要流量航路(主要优先航路);
2. 区域航路 9 (AR-9), 是涵盖亚洲的洋区高密度航路;
3. 区域航路 4 (AR-4), 是涵盖亚洲/欧洲/中东的航路; 和
4. 区域航路 1 (AR-1), 是涵盖亚洲/非洲/中东的航路。

此外,印尼政府管理、控制其空域的能力,以及从设计、制造、运行到维修阶段的安全监督能力,都已达到了国际民航组织的标准。

关于市场准入,印尼政府在全印度尼西亚建造了 187 个机场,其中 26 个开放作为来往印度尼西亚进出点的国际门户机场。过去三年来,印度尼西亚政府已经放松了有关建立航空公司的规则及管理,迄

今已为 31 个经营人颁发了定期运营的商业执照，为 44 个经营人颁发了非定期运营的商业执照，使客运总业务量每年达到了 1 600 万。同时，在国际飞行方面，印度尼西亚已与世界上 66 个国家缔结了双边航空运输协定，已有 32 家外国航空承运人飞印度尼西亚，每年旅客载运量为 1 020 万。这些发展情况显示出，航空运输业的增长预示了在面临国家和地区经济的有利形势下，会有更好的机遇。

印度尼西亚已与国际民航组织合作发展其空域，将空域划分为许多监视区域，如机场飞行资料服务 (AFIS)、机场管制塔台 (TWR)、进近管制 (APP) 和区域管制 (ACC)，分设在 4 个飞行情报区 (FIRs)、2 个高空飞行情报区 (UIRs)、4 个区域管制中心 (ACCs)、2 个高空管制区 (UTAs)、23 个航站管制区 (TMAs) 和 40 个机场交通区 (ATZs) 之中，它们提供了符合附件 11 和芝加哥公约条件的空中交通服务。目前，印尼政府正在进行空域重组，把 4 个飞行情报区/高空情报区 (FIRs/UIRs) 变成 2 个飞行情报区/高空情报区 (FIRs/UIRs)，旨在实现更有效、高效的空域使用。印度尼西亚还支持并直接参与了国际民航组织关于改造喜马拉雅山南部的欧洲、中东和亚洲的航路，称为 **EMARSSH** 项目。在缩小的最小垂直间隔 (RVSM) 方面，印度尼西亚从 2002 年 2 月就在某些航路上逐渐开始实施第一阶段（在飞行高度层 350 至 390 (FL 350-390) 之间），并于 2003 年 11 月在印度尼西亚全部空域实施了第二阶段（在飞行高度层 310 至 410 (FL 310-410) 之间）。

根据芝加哥公约第一条，即承认一国对其领土之上的空域具有完全的主权，印度尼西亚有义务为空中交通的安全和保安而管理其空域。鉴于印度尼西亚空域辽阔，大约是 2 940 海里乘 600 海里的范围，及其战略性的位置，印度尼西亚在国际民航组织理事会有代表是完全必要的。印度尼西亚将继续在本组织为改善民用航空的工作中做出建设性的贡献，这无疑将惠及所有其他成员国。

印度尼西亚共和国政府也真诚地希望，所有国际民航组织成员国能够在国际民航组织大会第 35 届会议期间举行的选举中，对印度尼西亚作为候选人给予宝贵的支持。