



第十届统计专业会议的议程

2009年11月23日至27日，蒙特利尔

议程项目13：与其他组织的合作和协调

国际民航组织统计方案与其他民用航空组织统计方案之间的协调

(由秘书处提交)

摘要

本文件审查了国际民航组织与各航空业界协会、其他国际组织和地区民航机构之间现行的协调情况。为了避免工作的重复，同时也为了便利报告实体和避免对用户造成混淆，国际民航组织与这些及其他相关国际组织协调其统计方案。迄今所做的协调工作包括力求运用共同定义和统一数据格式，尤其是通过邀请这些组织和机构作为观察员参加国际民航组织统计专业会议、统计专家组会议和诸多地区讲习班来做到这一点。各方对统计产品进行商业化，是加强同行之间合作的主要障碍。但是，本着统计专家组第十四次会议STAP/14-6号建议的精神，在协调如何更有效地收集更准确和更完整的数据方面，仍有改进的余地。

专业会议的行动在第4段。

1. 引言

1.1 自1948年以来，联合国（UN）即承认国际民航组织是负责其专门领域统计工作的中心机构¹，这涉及现有的190个缔约国。这一协议在联合国系统内从未遭到违反。通常，其他联合国机构在对等的机构间合作的基础上请国际民航组织提供民航统计。在联合国共同系统之外，其他组织也收集和公布关于民航的统计资料。

1.2 国际民航组织在强制的基础上从其缔约国收集数据。在国际民航组织的各项统计中，航空承运人和机场的统计与国际航空运输协会（IATA）和国际机场理事会（ACI）等航空业界机构直接相关。这两个组织均在自愿的基础上从其成员公司获取数据，但确定会费所需要的数据除外。为了避免工作的重

¹ 国际民航组织和联合国签署的协议的第13条承认国际民航组织“……是负责其对专业领域内统计数字进行收集、分析、公布、标准化、改进和发布的中心机构……”

复，同时也为了便利报告实体和避免对用户造成混淆，国际民航组织与这些及其他相关国际组织协调其统计方案。协调工作包括力求运用共同定义和统一数据格式，尤其是通过邀请这些组织和机构作为国际民航组织政府间会议观察员参加国际民航组织统计专业会议、统计专家组会议和诸多地区讲习班来做到这一点。同样，如出现涉及共同利益的问题，其他组织也邀请国际民航组织参加由其举办的统计会议。

1.3 目前，国际民航组织与其他组织之间的合作仅限于交换供内部使用的信息，清楚的理解是，这种信息不得用于商业产品。各方对统计产品进行商业化，是加强同行之间合作的主要障碍。但是，在协调如何更有效地收集更准确和更完整的数据方面，仍有改进的余地。

2. 国际民航组织统计与其他民用航空组织统计之间的协调

2.1 国际民用航空组织（ICAO）

2.1.1 根据芝加哥公约第六十七条²和附录A中所载大会第A36-15号决议的规定，各缔约国有义务向国际民航组织报告民航统计资料。反之，国际民航组织也有义务免费向其各缔约国发布统计报告，而无论其是否参加国际民航组织统计方案。国际民航组织公开提供大多数数据，而业界协会则没有义务公布统计数据，除非为公共关系和创收之目的。

2.1.2 国际民航组织的数据库覆盖全面，并具有就国际上接受的航空统计方面的定义构筑协商一致的正式机制，这使得国际和地区组织每当在出现变化或需要澄清时，均希望国际民航组织在这一领域发挥领导作用，以便不断调整统计，顺应航空业务环境或做法的变化。国际民航组织就此与各国进行了大量协商，以确保对其统计方案的变更能反映一贯或新出现的用户需要，同时能使提供的费用合理化。国际民航组织的一体化统计数据库（ISDB）保证了通过互联网向内部和外部用户广泛地发布统计资料。与之相反，非政府组织的保密和公共数据库则均有随时修改或取缔的风险。

2.1.3 值得指出，对于按航线组列示的具体的航空承运人营业和财务数据，国际民航组织是通过一份用于航空公司经济情况地区差异研究的年度调查问卷收集的。国际民航组织使用这些数据来计算对旅客收入进行比例分摊的要素，其中涉及国际航协比例分摊机构的联程旅行。

2.1.4 国际民航组织提议精简航空承运人、机场和空中航行服务提供者提交数据的工作，这是通过其缔约国的民航当局来进行的，以便改进收悉、处理和公布统计的及时性。作为比较，国际航协和国际机场理事会则以更快的方式从其成员直接获取数据。

2.2 国际航空运输协会（IATA）

2.2.1 截至2009年年初，国际航协包括117个国家的225家航空公司。按可用座位公里计算，由国际航协成员航空公司提供的航班，占世界国际定期业务量的93%。

2.2.2 国际航协收集的数据包括成员和非成员航空公司定期和不定期航班的国际和国内运营。国际航协与国际民航组织统计活动之间的协调，囊括了不影响保密性的航空公司统计资料的所有方面。国际

² 各缔约国承允，各该国的国际空运企业按照理事会规定的要求，向理事会提交运输报告、成本统计，以及包括说明一切收入及其来源的财务报告。

航协商务情报服务（BIS）部门处理统计资料，包括由国际航协银行结算计划所生成的世界范围的旅客流量数据。国际航协在其成员航空公司之间分发报告³，其中有些在商业性的基础上公开提供。每月制作电子报告，每年公布出版物。此外，国际航协经济部还公布一系列行业分析，其中有些可在国际航协公共网站上查阅。

2.3 国际机场理事会（ACI）

2.3.1 截至2009年年初，国际机场理事会的成员包括597个机场及机场当局，管理共计约1679个国际和国内机场。国际机场理事会收集月度机场业务量数据，其中报告了航空器、旅客和货物的活动总数。此外，还收集具体的年度业务量数据，与国际民航组织报表 I 的内容相似。

2.3.2 国际机场理事会制作年度统计报告，涵盖约159个国家的约1200个机场（其中约45%为国内机场）报送的总业务量。此外，国际机场理事会还进行年度经济调查，其中包括机场收入、投资和雇佣情况。

2.4 地区民用航空机构

2.4.1 地区民用航空机构，如非洲民用航空委员会（AFCAC）、欧洲民用航空会议（ECAC）和拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）等，与国际民航组织有着特殊的关系，包括在航空统计方面。这些机构有一个共同的认识，即其统计活动不应重复国际民航组织的统计方案；对一个以上的地区具有重要意义的统计资料应由国际民航组织收集和公布，而仅对本地区有意义或仅在本地区提供的统计资料则应由有关地区机构处理。目前，欧洲民航会议⁴和拉美民航委员会⁵已具有此种相互补充的统计方案，而非洲民航委员会则正在鼓励其成员国充分参加国际民航组织统计方案。此外，国际民航组织正在与联合国非洲经济委员会（ECA）进行协作，以在其地区统计中纳入国际民航组织的民航数据。

3. 改进协调的余地

3.1 统计专家组第十四次会议的建议（STAP/14-6）。专家组建议建立了一个常设小组，通过该小组在国际民航组织和涉及与民用航空有关之统计的其他国际组织之间开展协调。国际民航组织还应考虑建立该小组的最佳方式。

3.2 目前，国际民航组织和国际航协有一份谅解备忘录，规定在交换非保密性信息仅供内部使用的既定原则基础上交换统计数据 and 预测。尽管如此，国际民航组织还在就统计问题审查其与国际航协和国

³ 国际航协定期收集的统计包括：a. 世界航空运输统计（WATS）：汇编了航空公司年度营业情况统计（业务量、雇员、航空器、燃料和财务数据）；b. 月度国际统计（MIS）：收集航空承运人从事国际定期航班的月度业务量和运力数据；c. 始发地/目的地统计（ODS）：收集城市对旅客和货物业务量；d. 航线区统计（RAS）：重点是每一航线区的航空公司业务量与运力；e. 航空公司经济工作队（AETF）：收集航空公司营业成本和收入。

⁴ 欧洲民航会议收集并向其成员国转发关于通用航空事故的详细统计资料。这一方案旨在补充针对最大起飞质量在2250千克以下的航空器的国际民航组织事故和事故征候报告（ADREP）系统。

⁵ 拉美民航委员会收集来自或前往其成员国机场的国际航班的定期取酬旅客的始发地和目的地，以及货物和邮件服务统计资料。拉美民航委员会的报告包括月度数据，这不同于通过OFOD（报表B）所收集的国际民航组织数据，这主要是由于公布的总体程度不同。在过去两年中，拉美民航委员会还启动了一项宏大的方案，拟建立与国际民航组织一体化统计数据库类似的自己的在线统计数据库。这一项目尚处于初级阶段，因为拉美民航委员会各国还在确定哪些数据应包括在其数据库中。

际机场理事会的关系，以便依照STAP/14-6号建议的精神，与这些组织缔结更正式的协议。过去几年中，关于数据交换的协议由于商业上的考虑而在某种程度上变得较为敏感，但是，各方始终认为，有必要统一说明和定义，以避免使报告实体的负担过重。有时提及的另一领域，是通过统一报表的内容而使数据收集工作更有效率。这项潜在的改进工作正在国际民航组织和非洲航空公司协会（AFRAA）伙伴关系的范畴内实施。

3.3 鉴于有必要控制成本而通过互联网进行全球沟通方便快捷，建议作为建立和维持一个协调小组的简单办法，不妨通过一种较为宽松的非正式安排，每一组织据此任命一名协调人；随后，可通过电子通信开展协调活动。考虑到国际民航组织民航统计的覆盖面，并视讨论中的统计类型，很可能在任何时候都只需要小组中的少数几位成员参与即可。但是，让所有“联络人”保持联系的一个办法可以是设立一个网站，供小组的所有成员查看有关组织间所进行的交流，和仅供内部使用的所有数据库。

4. 专业会议的行动

4.1 请专业会议：

- a) 核准STAP/14-6号建议的精神；和
- b) 建议通过建立一个民航统计方面的协调人的网络，来改进国际民航组织与各有关组织之间现行的协调机制。

— — — — —

附录

航空运输持续政策摘录

A36-15号决议：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明

导言

鉴于《国际民用航空公约》确定了各国政府为了确保国际航空运输服务能以有序、正常、高效和经济而协调的方式发展将遵循的基本原则，因此，国际民航组织的宗旨之一是支持各项原则和安排，以便国际航空运输服务能够建立在机会均等、健康而经济的运营、相互尊重国家权利和考虑到普遍利益的基础上；

鉴于航空运输是促进和加快国家和国际一级经济持续发展的一个重要因素；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证最有效地利用机遇及迎接航空运输发展固有挑战所需的必要资源和跟上航空运输需求所造成的挑战的步伐日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各缔约国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各缔约国；

鉴于需要各缔约国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写这些指导材料；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，愈加重视执行而非标准制定；

鉴于本组织制定的指南和本组织在实施其战略目标方面采取的行动应协助各缔约国制定政策和做法，以便促进国际航空运输的全球化、商业化和自由化；和

鉴于各缔约国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义；

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第三十六届会议闭幕时所存在的政策：

附录A — 国际航空运输的经济管理

附录B — 统计

附录C — 预测和经济规划

附录D — 简化手续

附录E — 税收

附录F — 机场和空中航行服务

附录G — 航空承运人经济

附录H — 航空邮件

2. 敦促各缔约国注意这些政策和理事会在本综合声明所确定的文件中和秘书长在各种手册和通告中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各缔约国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是尽可能全面而迅速地提供本组织进行航空运输研究所要求的统计和其他信息；

4. 要求理事会特别重视为必要的人力和技术资源开发筹资的问题，以确保航空运输对发展中国家的经济和社会福利做出尽可能最佳的贡献；

5. 要求理事会在其认为有助于其关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求缔约国专家代表的意见，其中包括设立向航空运输委员会报告工作的合格专家组或秘书处研究小组；并通过通信或开会的方式开展工作；

6. 要求理事会在根据待处理问题的数量和重要性证明有理由召开此类会议时以及在有可能对其采取建设性行动的情况下，召开所有缔约国均可参加的大会或专业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段；

7. 要求理事会根据需要，提供讲习班、研讨会和其他此类会议，以便向缔约国和在它们中间传达国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

8. 要求理事会对国际民航组织航空运输政策的综合声明不断进行审查，并在需要对声明做出修改时酌情向大会提供咨询意见；和

9. 宣布本决议取代35-18号决议。

统计

鉴于国际民航组织的统计方案为促进国际航空运输的规划与发展之目的，提供了一个独到的全球基础；

鉴于每一缔约国承诺其国际航空公司将按照《公约》第六十七条提交理事会所要求的统计数字；

鉴于理事会还遵照《公约》第五十四和第五十五条，拟定了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施统计数字的要求；

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条，拟定了收集在册民用航空器数据的要求；

鉴于理事会已采用“按目标管理”的政策，要求在实现本组织各项战略目标方面对本组织整体的和各个局部的绩效做出衡量；

鉴于国际民航组织已开发出验证、存储的综合统计数据库，向各缔约国和其他用户提供高效的在线系统来检索统计数据；

鉴于一些缔约国仍尚未提交或尚未全面提交理事会所要求的统计数字；和

鉴于在收集和发布航空统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以使提交统计数字的负担得以减轻；

大会：

1. 敦促各缔约国尽一切努力，及时提交所要求的统计数字，并尽可能以电子形式提交；
2. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家，定期审查国际民航组织收集的统计数据，以便更加有效地满足本组织及其缔约国的需要，为监测本组织在实现战略目标方面的效绩确立必要的衡量标准，并改进统计数字的统一性、缔约国报告的完整性和及时性，以及分析的形式和内容；和
3. 要求理事会：
 - a) 继续探索与积极从事收集和发布航空统计数字的其他国际组织一道开展更密切合作的方式；和
 - b) 在适当基础上做出安排，由秘书处人员按照要求向缔约国提供援助，以改进其民用航空统计及其向本组织的统计报告。

预测和经济规划

鉴于国际民航组织在调查趋势与运用经济分析的独到之处为促进国际航空运输的规划与发展提供了一个必要的基础；

鉴于缔约国出于各种目的需要对全球和地区未来民用航空发展做出预测；

鉴于理事会在履行其经济领域的持续职能时必须预见到可能需要本组织采取行动的将来态势发展并必须适时启动此类行动；

鉴于本组织必须定期针对其战略目标评估其效绩，重点尤其放在安全、保安、环境和效率方面；和

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境规划目的的特定预测和经济支持；

大会：

1. 要求理事会在必要时做出并保持一般和特定种类的民用航空未来趋势和发展的预测，其中包括在可能的情况下，得出当地、地区以及全球的数据，并使缔约国可以得到这些数据，以支持安全、保安、环境和效率方面对数据的需要；
2. 要求理事会制定做出预测、分析成本利得或成本效益和编写企业案例的方法和程序，以满足本组织和各地区空中航行规划小组的需要，并按照要求，满足本组织其他系统或环境规划机构的需要；和
3. 要求理事会做出安排，收集和制定关于现行预测方法的材料，既用于条款1和2中所述目的，又作为其自身预测和经济规划的指导随时向缔约国传播。

航空承运人经济

鉴于用户，包括与旅游、航空和贸易相关的国际组织，均一直十分关注国际航空承运人的运营成本、客货运价和适当营业收益的水平；

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所提交的客观的研究报告被各缔约国和其他国际组织广泛使用，而且做到了不偏不倚并导致产生了更公平的收入分享制度；和

鉴于国际民航组织需要航空承运人的收入、成本和运营数据，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的；

大会：

1. 要求理事会指示秘书长，定期公布关于国际航空运输运营成本水平的地区差别的研究报告，其中应分析运营和投入价格方面的差别是如何影响其成本水平的以及成本变化对航空运输关税可能具有的影响；和
2. 敦促各缔约国尽一切努力，尽量毫不延迟地从其国际航空承运人获取理事会所要求的成本、收入及其他数据。

航空邮件

鉴于大会就国际民航组织在国际航空邮件领域的工作一直不间断地发出指示；

大会：

1. 敦促各缔约国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟的会议上考虑到对国际民用航空的影响；和
2. 指示秘书长根据要求，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。