



STAP/14

国际民用航空组织

统计专家组

第十四次会议

2009年3月23日 — 27日，蒙特利尔

报告

统计专家组第十四次会议的报告

送文函

致：航空运输委员会主席

自：统计专家组主席

我谨在此荣幸地提交2009年3月23日至27日于蒙特利尔国际民航组织总部举行的统计专家组第十四次会议（STAP/14）的报告。



主席
S. Germon

2009年4月8日，蒙特利尔

目录

	页码
引言	1
总则	1
职权范围	1
议程	1
与会情况	3
官员和秘书处	3
语文和文件	3
议程项目 1： 批准议程草案和行政安排	4
议程项目 2： 自第九届统计专业会议（STA/9）以来的发展情况	4
自第九届统计专业会议（STA/9）以来的发展情况 (WP/2 号文件)	4
议程项目 3： 对国际民航组织统计方案的全面审查： 相关性、合理化和统一化	5
对航班始发地和目的地（OFOD）的公布规则和数据的审查 (WP/3 号文件)	5
对可用运力和旅客平均重量的定义的审查 (WP/4 号文件)	5
对国内及国内航空运输业务权航班的定义的审查 (WP/5 号文件)	6
对机场业务量数据的审查 (WP/6 号文件)	7
关于机场和空中航行服务提供者航空运输统计的标准化 (WP/7 号文件)	8
登记在册的民用航空器 (WP/8 号文件)	9
议程项目 4： 国际民航组织统计方案与其他组织统计方案的协调	10
国际民航组织统计方案与其他民用航空组织统计方案的协调（WP/9 号文件） 及航空和旅游统计的共生与协同配合（WP/26 号文件）	10
国际民航组织关于航空器活动架次的新数据库（WP/10 号文件）	11
议程项目 5： 对航空运输业变革之影响的评估	13
低成本承运人的定义和识别 (WP/11 号文件)	13
航空承运人财务数据的报告对业务量预测的影响 (WP/12 号文件)	13
对用于民用航空活动的分类和定义的审查 (WP/13 号文件)	14
参考和使用综合统计数据库（ISDB）进行安全数据分析 (WP/14 号文件)	15

目录

议程项目 6: 审查国际民航组织航空运输报表的目前报告状况和实施新的报告流程的建议.....	16
对目前报告状况的审查: 商业航空承运人 (WP/15 号文件).....	16
对目前报告状况的审查: 机场和空中航行服务提供者 (ANSPs) (WP/16 号文件)	16
议程项目 7: 为监测月业务量实施快速监测系统 (QMS)	17
商业航空承运人的月业务量和财务数据的快速监测系统 (QMS) (WP/17 号文件) 及对目前报告状况的审查: 商业航空承运人 (WP/15 号文件).....	17
议程项目 8: 为改组国际民航组织预测活动审查所需数据	19
预测活动的数据要求 (WP/18 号文件) 及关于机场和空域容量、投资及供资的 数据收集 (WP/22 号文件)	19
议程项目 9: 收集新数据的提案.....	20
航空器事故和严重事故征候 (WP/19 号文件).....	20
民用执照持有人的数据 (WP/20 号文件)	21
商业航空承运人的燃油消耗 (WP/21 号文件)	21
机载和地面空中航行设备清单 (WP/23 号文件)	23
创收活动 (WP/24 号文件)	23
议程项目 10: 用于监测业界状况的通用关键业绩指标 (KPIs) 的定义	25
对不同的关键业绩指标的审查 (WP/25 号文件)	25
议程项目 11: 未来的工作.....	26
对未来工作的审查	26
附录 1: 与会者名单.....	27
附录 2: 工作文件、信息文件和参考文件目录	29
工作文件	29
信息文件	30
参考文件	30

引言

总则

1. 国际民航组织统计专家组第十四次会议（STAP/14）于2009年3月23日至27日在蒙特利尔国际民航组织总部举行。

2. 航空运输局局长（D/ATB）Folasade Odutola女士对所有与会者表示了欢迎，并介绍了秘书处的各位成员。她指出，自12年前在蒙特利尔举行上次统计专业会议以来，航空运输方面的发展出现了巨大变化。与会者听取了随着本组织业务计划的推出，国际民航组织的工作重点出现了重大转变。会议还听取了国际民航组织六项战略目标的实施情况，特别是与安全、效率和环境有关的工作，为此需要建立业绩监测，这项工作只能通过具备必要的衡量标准来实现。

3. 航空运输局局长表示，相信专家组成员能够提出有力的建议和有效的战略，统计方案可以据此得到改进，尤其是在实施新的数据收集方面。

4. 在结束发言时，航空运输局局长指出，对本专家组的工作寄予了厚望，并希望专家组成员发挥重要作用，为即将于2009年11月23日至27日举行的统计专业会议提供相关背景并奠定基础。

职权范围

5. 专家组的职权范围原本在大会第A16-34号决议中做了规定，其中指示理事会“保持一个由各国统计和会计专家组成的、可随时进行咨询的秘书处专家组”。这项决议现已被第A36-15号决议取代，在其附录B第2条款中：“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绩效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”。对此，航空运输委员会已经注意到，专家组的所有审议及结论必须成为解决技术问题的咨询建议，不涉及引起超出对纯技术事项审议的国际民航组织或其成员国任何具体行动方针的主张或建议。

议程

6. 按照职权范围，会议的主要目的是使专家组协助秘书处拟定第十届统计专业会议（STA/10）的各项文件。为此，航空运输委员会为会议确定了以下议程，并由秘书在WP/1号文件中做了介绍：

项目1： 批准议程草案和行政安排

WP/1号文件 —— 行政安排

项目2： 自第九届统计专业会议（STA/9）以来的发展情况

WP/2号文件 —— 自第九届统计专业会议以来的发展情况

IP/1号信息文件 —— 综合统计数据库（ISDB）的开发和升级状况（信息和通信技术）

- 项目3: 对国际民航组织统计方案的全面审查：相关性、合理化和统一化**
- WP/3号文件 —— 对航班始发地和目的地（OFOD）的公布规则和数据的审查
 - WP/4号文件 —— 可用运力和旅客平均重量
 - WP/5号文件 —— 对国内及国内航空运输业务权航班的定义的审查
 - IP/2号信息文件 —— 用于收集全球数据的定义
 - WP/6号文件 —— 对机场业务量数据的审查
 - WP/7号文件 —— 关于机场和空中航行服务提供者航空运输统计的标准化
 - WP/8号文件 —— 登记在册的民用航空器
- 项目4: 国际民航组织统计方案与其他组织统计方案的协调**
- WP/9号文件 —— 国际民航组织统计方案与其他民用航空组织统计方案的协调
 - WP/26号文件 —— 航空和旅游统计的共生与协同配合
 - IP/3号信息文件 —— 最佳做法
 - IP/5号信息文件 —— 国际机场理事会世界统计和预测咨询组（STAF）的工作方案
 - IP/6号信息文件 —— 国际机场理事会的定期统计出版物
 - WP/10号文件 —— 国际民航组织关于航空器活动架次的新数据库
- 项目5: 对航空运输业变革之影响的评估**
- WP/11号文件 —— 低成本承运人的定义和识别
 - WP/12号文件 —— 航空承运人财务数据的报告对业务量预测的影响
 - WP/13号文件 —— 对用于民用航空活动的分类和定义的审查
 - WP/14号文件 —— 参考和使用综合统计数据库（ISDB）进行安全数据分析
- 项目6: 审查国际民航组织航空运输报表的目前报告状况和实施新的报告流程的建议**
- WP/15号文件 —— 对目前报告状况的审查：商业航空承运人
 - WP/16号文件 —— 对目前报告状况的审查：机场和空中航行服务提供者 (ANSPs)
- 项目7: 为监测月业务量实施快速监测系统（QMS）**
- WP/17号文件 —— 商业航空承运人的月业务量和财务数据的快速监测系统（QMS）
 - IP/7号信息文件 —— 公布业务量统计供利害关系方适时使用
- 项目8: 为改组国际民航组织预测活动审查所需数据**
- WP/18号文件 —— 预测活动的数据要求
 - IP/4号信息文件 —— 与印度航空业务量有关的目前状况、预测和问题
 - IP/8号信息文件 —— 国际机场理事会业务量预测报告（TFR）的方法

项目9： 收集新数据的提案

WP/19号文件 —— 航空器事故和严重事故征候

WP/20号文件 —— 民用执照持有人的数据

WP/21号文件 —— 商业航空承运人的燃油消耗

WP/22号文件 —— 关于机场和空域容量、投资及供资的数据收集

WP/23号文件 —— 机载和地面空中航行设备清单

WP/24号文件 —— 创收活动

项目10： 用于监测业界状况的通用关键业绩指标（KPIs）的定义

WP/25号文件 —— 对不同的关键业绩指标的审查

项目11： 未来工作**项目12： 其他事项****与会情况**

7. 来自 10 个国家的专家组成员、候补成员和顾问，以及来自 4 个国家和 6 个国际组织的观察员出席了会议。共有 35 名与会者出席了会议。与会者的全部名单载于附录 1。

官员和秘书处

8. 来自法国的专家组成员Serge Germon先生当选为会议主席；来自加拿大的专家组成员Norah Hillary女士当选为副主席。

9. 航空运输局经济分析和数据库科科长Narjess Teyssier女士担任会议秘书。Grazyna Resiak女士、Cornelia Fischer女士、Chaouki Mustapha先生和Ananthanarayan Sainarayan先生 —— 皆为经济分析和数据库科经济师，担任了助理秘书。

语文和文件

10. 提供了阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文的口译服务。为会议拟定或提供的文件目录载于附录2。

议程项目 1：批准议程草案和行政安排

11. 批准了WP/1号文件第3号更正所载的会议拟议时间表。这份时间表是根据会议的审议和发展情况进行审议和调整的。

12. 在专家组作为一个整体的会议上，对会议议程中包含的题目做了讨论。按计划只用英文提供一份包含会议讨论和结论的文件，供专家组在每次会议之后的第二天进行审议。鉴于会议议程繁重，要每天批准的反映讨论和结论摘要的最后报告将由主席批准。

议程项目2：自第九届统计专业会议（STA/9）以来的发展情况

自第九届统计专业会议以来的发展情况（WP/2号文件）

文件

13. WP/2号文件审议了第九届统计专业会议通过的各项建议的实施水平。这份文件阐述了本组织的各项内部和外部活动，确定了审查新的数据要求的必要性。

结论

14. 专家组注意到了本文件所载的信息。

议程项目 3：对国际民航组织统计方案的全面审查：相关性、合理化和统一化

对航班始发地和目的地（OFOD）的公布规则和数据审查（WP/3 号文件）

文件

15. 这份工作文件的目的是请专家组成员审查目前适用于航班始发地和目的地数据公布的各种限制的适当性，并评估目前数据收集的范围，以便包含不定期航班的运输量数据。

讨论

16. 专家组审议了第3.1段 a) 除非收到一个城市对的两个不同国家至少两家航空公司的报告，否则不能公布该城市对的任何统计中提及的公布规则；并结合数据的性质不反应真实的始发地目的地的情况，审议了坚持这一公布规则的效用。这是对照主要形势的背景审议的，其中在没有限制性公布规则的情况下，类似且真实的始发地/目的地（O/D）数据可供商业性购买。

17. 专家组成员对取消与数据公布有关的限制的提案产生了分歧，目前的限制是在相关的报告期一年之后。

18. 关于收集不定期航班的航班始发地和目的地数据的问题，专家组认识到了这些数据是获取全球对业务量看法的一个宝贵工具。专家组同意进行此项数据收集，因其没有对各国造成任何额外负担。

19. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议STAP/14-1

专家组建议：

- a) 从报表B的报告说明中撤消第3.1段 a) 中的上述限制；
- b) 将第3.1段b) 的公布限制从1年减少到6个月；和
- c) 将数据收集扩展到不定期的商业航班始发地和目的地数据。

对可用运力和旅客平均重量的定义的审查（WP/4号文件）

文件

20. WP/4号文件的目的是请专家组成员审查旅客平均重量和货物平均密度的目前定义的适当性，并对其定义和有关报告的说明提出任何修改建议，以改进航空承运人报告这些数据的方式。

讨论

21. 根据文件及其讨论，专家组同意了主席提出的继续使用大圆距离作为计算完成吨公里数

(TKP) 的参考的建议。

22. 对目前处于90千克的旅客平均重量值的问题未能达成一致意见。一些意见支持按照美国的标准将其提高到100千克。但是，一些成员告诫如此修改没有任何理由。对按照WP/4号文件的建议，由国际航空运输协会（IATA）牵头开展一次调查的主张进行了讨论。国际航协代表报告，国际航协在对其成员航空公司报告的统计实行统一规范时，为旅客平均重量使用了90千克的数值，以编制国际上可互比的统计。

23. 关于货物密度问题，一些观察员建议在作出决定之前，应审查航空运输业利害攸关方的目前做法。

结论

24. 专家组同意，国际航协应在国际民航组织的支持下开展一项调查，以便确定将旅客重量平均值从90千克修改为100千克是否可行。国际航协还将调查计算货物密度所普遍使用的方法，同时根据必要情况，征求国际机场理事会（ACI）的意见。已经确定将在2009年6月前向国际民航组织报告调查结果。

对国内及国内航空运输业务权航班的定义的审查 (WP/5 号文件)

文件

25. WP/5号文件的目的是请专家组成员提出咨询建议，看一看是否需要作出任何修改，以便减缓国际民航组织目前使用的区分国际航班国内航段运输量的两个不同定义中查明的某些问题。统计方案所使用定义的基础是航段的性质，而用于航空运输经济研究的定义则是基于某一航班的始发地和最后目的地（具有一个或多个航段）。两项定义均有不足，并可能影响到国际民航组织为国内运行编制的运输量预测。目前在国际运行项下包含的国内航空运输业务权航班出现了类似情况。

讨论

26. 专家组审议了国内航班的两个定义，一些成员及国际航协确认，他们在用于不同目的的两个定义方面遇到了类似的情况。

27. 关于国内航空运输业务权航班是否应与国际航班区别对待以监测其发展的问题，来自欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL）和欧洲共同体统计局的观察员指出，在统计上监测国内航空运输业务权的相关性，甚至承运人的国家登记，鉴于该地区航空运输服务的自由化情况，在欧盟已经无关痛痒。专家组认为，审慎的做法是不要通过增加关于国内航空运输业务权航班的运输量和运力的数据收集，提高现有报告要求的复杂程度，尤其是对于包含国际航班国内段的情况。

28. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议STAP/14-2

专家组建议：

- a) 保留WP/5号文件所述的国内航班的两项定义供适当应用；和
- b) 报表A不包含国内航空运输业务权航班服务。

对机场业务量数据的审查（WP/6号文件）

文件

29. WP/6号文件审议了通过涵盖主要机场国内业务部分，扩展机场数据收集范围的可能性。就这份文件而言，请专家组为商业性不定期航空运输的出租机运营提供一个定义，并处理要求缔约国按始发地和目的地提交机场业务量的可能性，以便同时涵盖定期和不定期业务量。

讨论

30. 专家组认为，将机场的数据收集扩展到国内业务量是恰当的。但是，认为国际民航组织提议的报告门槛太高，因此，商定将门槛定在80%而不是90%。拟议案文如下：（根据上述国际机场的标准，未被选中的一个国家的每个主要机场，如综合业务量占该国所有机场商业业务量单位（定期和不定期）合计至少90%，则也应在其报表 I 中申报。）

31. 专家组注意到，收集出租机的数据是重要的，尽管事实上非常难于收集这一类别旅客的统计。在专家组成员当中，就各国对出租机的定义和理解各不相同的事实进行了讨论。专家组所有成员均采纳了根据WP/13号文件修改稿（对用于民用航空活动的分类和定义的审查）界定的出租机收费飞行的定义，即：“根据要求，为取酬临时通过航空载运旅客、货物或邮件或其任意组合，通常以较小型航空器，包括直升机（通常不超过30个座位）从事的不定期飞行。本定义包含为提供该服务需要进行的任何调机飞行。”

32. 关于从机场收集的始发地/目的地数据的评估，对决定始发地/目的地数据的定义进行了讨论。联合王国的成员说明了联合王国民航局正在根据飞行计划的航空器首发站至下一经停点的情况来收集这些数据。尽管事实上这样收集的数据不一定显示真正的始发地/目的地数据，专家组还是同意了为数据收集的这一定义。

33. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议STAP/14-3

专家组建议：

- a) 通过将拟审议的业务量为商业业务量单位合计的80%制定为门槛限制，把机场数据收集范围扩展到国内业务；

- b) 通过明确列明出租机来修改不定期运行的定义，并在其他航空器活动架次的定义项下包含娱乐飞行；
- c) 审议为不定期运行项下报告的出租机确定活动架次数据；和
- d) 根据联合国¹机场收集这些数据的方式，收集定期和不定期业务量的始发地/目的地数据。

关于机场和空中航行服务提供者航空运输统计的标准化（WP/7 号文件）

文件

34. 这份文件提议把机场和空中航行服务提供者（ANSPs）两年一次的财务情况调查所需的机场和航路设施的业务量、财务和就业数据收集，纳入国际民航组织统计方案的数据收集。这样纳入将减少对缔约国的报告要求、避免重复，并对本方案内的数据收集实行标准化。它还将确保缔约国和订户可通过综合统计数据库（ISDB）随时获取数据。文件还概述了这些数据种类在国际民航组织经济分析和规划工作当中的关键应用，即：为机场规划开展的航空业务量预测、评估民用航空的经济贡献及其环境影响。通过http://www.icao.int/icao/en/ATB/Studies/FinancialSituation_Ans_2007/pdf，可获取关于2007年机场和空中航行服务提供者的财务情况的最新报告。

讨论

35. 国际机场理事会强调了为收集数据进行的一项简明问卷的重要性，并对国际民航组织实行简化和统一的动议表示了欢迎，并提及了它在为其年度机场经济调查收集数据方面长期积累的经验，其中包含对机场收入、投资和就业情况的全球和地区审查。国际机场理事会请专家组成员审议2007年国际机场理事会机场经济调查（2006年的数据）第十三版，其中还包含来自Momberger机场的外部意见，现载于专家组网站。

36. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议STAP/14-4

专家组建议：

采纳对航空运输报表的以下修改：

- a) J — 机场财务数据，藉此（i）扩展非航空性收入的项目数量、（ii）简化要求提供的一些辅助财务信息，和（iii）增加机场雇员的数量；
- b) K — 空中航行服务财务数据，藉此增加空中航行服务提供者的雇员数量；和
- c) L — 航路服务业务量统计，如果并且涉及两个或更多飞行情报区/高空飞行情报区

¹ 例如：联合王国将离港方向的伦敦-巴黎-罗马航班报告为伦敦-巴黎，而进港方向则报告为巴黎-伦敦航班。

(FIRs/UIRs)，将藉此报告航路业务总量；继续使用报表L，直到根据STAP/14-WP/10号文件的建议，可以收集到飞行情报区/高空飞行情报区更加详尽的业务量数据为止。

登记在册的民用航空器 (WP/8号文件)

文件

37. 秘书处介绍了WP/8号文件，该文件结合近期的发展，审议了利用报表H持续收集登记在册的航空器数据的必要性。该工作文件尤其探讨了数据替代来源的使用问题，这便是与外部实体合作开发的民用航空器国际登记处 (IRCA)。

讨论

38. 讨论集项目中在国际民航组织正在开发的拟议数据库的涵盖范围，以便接收来自民用航空器国际登记处的有关项目（或数据领域）及地理区域方面的数据。一名观察员提及有收集航空器噪声特点（附件16界定的三个噪声测量参照点）的机会。这名观察员还询问了现有的商业数据库，如：Airclaims，能否回应国际民航组织的要求。专家组注意到，修改数据项目的灵活性有限，并且商业数据库的涵盖范围没有回应国际民航组织的各种要求。

39. 专家组达成了以下建议：

建议STAP/14-5

专家组建议：

为了使专家组对报表H做出知情决定，秘书处应对报表H和新数据库之间的数据涵盖范围，开展数据项目和地理区域方面的比较。

议程项目 4：国际民航组织统计方案与其他组织统计方案的协调

国际民航组织统计方案与其他民用航空组织统计方案的协调（WP/9 号文件）及航空和旅游统计的共生与协同配合（WP/26 号文件）

文件

40. 秘书在 WP/9 号文件中一方面介绍了国际民航组织、国际航协和国际机场理事会之间现有合作的总体情况，另一方面介绍了经挑选的地区民航机构（非洲民用航空委员会、欧洲民用航空委员会及拉丁美洲民用航空委员会）的情况。该文件还指出了就国际民航组织统计方案与这些组织开展合作的某些潜力。

41. 来自联合国世界旅游组织 (UNWTO) 的观察员介绍了 WP/26 号文件，并像 WP/9 号文件讨论过程中强调的那样，提及专家组可能在国际民航组织、联合国世界旅游组织及国际航协、国际机场理事会、民用空中航行服务组织以及世界经济论坛等关键伙伴之间，重新掀起更具广泛附加值的统计方面的合作。国际民航组织就航空而世界旅游组织就旅游分别拟定了补充统计，尽管自 1978 年以来这两个组织便开展了各种工作安排，其相互协同配合尚未得到充分利用。专家组注意到，世界旅游组织的全面统计、分析和预测活动实际上分为两类：市场趋势、竞争性和统计；及旅游卫星账户。考虑到决策人需要为激励性的配套做法说明预计将产生的积极经济影响的当今需求，近 84 个国家中的现有旅游卫星账户，与经改进的市场情报尤其相关。注意到的是，通过联合国世界旅游组织电子网——这是一个通过联合国世界旅游组织网站 (www.unwto.org)，获取“评估气候变化减缓措施”的可全面交叉搜索、互动的数据库式“电子书库”，提供了联合国世界旅游组织各项方案的成果。

讨论

42. 在接下来的讨论中，国际机场理事会的观察员强调指出，国际机场理事会的目标之一是保持作为机场统计和财务数据的最准确和及时的来源。为此，国际机场理事会期望与国际民航组织在这方面开展密切协作。这种合作的一个近期体现是 2006 年于国际民航组织总部成功联手举办的国际民航组织/国际机场理事会航空运输展望会议。国际航协观察员指出，国际航协与国际民航组织在统计领域保持了密切的关系，并在数据验证方面进行了合作。联合国世界旅游组织的观察员间接提到了在数据共享和预测方面与国际民航组织的合作前景。

43. 基于国际民航组织与其他国际组织之间有必要开展更加有组织的合作以处理与民用航空有关的统计，来自瑞士的观察员提出了建立一个常设小组的提案，以促进这方面的合作。专家组成员对此一致表示了支持。

44. 专家组讨论了在航空和旅游统计的收集与分析方面，如：在查明公务与休闲旅客之间的差异方面，开展密切合作的可能领域。国际航协及国际机场理事会均确认，它们将能够提供其现有旅客调查的结果（采取适当程度的集成，以保护其数据的保密性）。国际民航组织确认，已加强了与联合国世界旅游组织在预测活动方面的协作。

45. 专家组注意到，联合国世界旅游组织在 WP/26 号文件中阐述的环境部分将在讨论 WP/21 号文件时进行。

46. 经商定，有关各组织将确保按照其各自的双边协议进行协调与协作，其中一些可能需要更新，以便配合此类计划。专家组认为国际民航组织是与相关的航空运输业协会及其他国际组织，如：欧洲空中航行安全组织及欧洲共同体统计局，谋求建立一个航空和旅游统计机构间工作队的理想纽带。

47. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议 STAP/14-6

专家组建议：

- a) 建立一个常设小组，通过该小组在国际民航组织和涉及与民用航空有关的统计的其他国际组织之间开展协调；和
- b) 国际民航组织应考虑建立和组织该小组的最佳方式。

国际民航组织关于航空器活动架次的新数据库（WP/10号文件）

文件

48. 本文件的目的是提议建立一个跨飞行情报区（FIRs）和高空飞行情报区（UIRs）的全球航空器活动架次数据库。它指出，有此类数据库对支持民用航空基础设施规划和政策咨询所需的各种分析至关重要，并且建立这样一个数据库将加强统计方案对本组织，在衡量其完成安全、环保和效率等战略目标的能力方面做出贡献。它还指出，落实拟议的数据库将需要来自各缔约国、空中航行服务提供者及其附属机构的积极支持。

讨论

49. 讨论侧重于两个主要方面的关切，它们是：预期使用拟议数据库开展与安全、效率和环保有关的分析；预计建立并保持这一数据库所需的实际努力和资源。讨论时注意到，所要求的数据对文件中提及的某些应用似乎不够充分。例如，与安全有关的分析需要将军事及国务飞行纳入该数据，而与效率和效绩有关的分析，除运行及其他细节（如具体某一天对交通开放的区域、航线网络变化及气候条件）外，还需要了解空域设计和结构。讨论时还注意到，美国联邦航空局（FAA）及欧洲空中航行安全组织正在联手，在国际民航组织航空环境保护委员会（CAEP）的框架内对其运行数据库进行协调一致，现已对这项工作投入了大量的努力和资源。必须克服的是法律和技术方面的某些障碍，包括与保密问题和数据重叠有关的障碍。据估算，这一数据库涵盖了世界航空器活动架次的75%至80%。

50. 专家组注意到，除与航空环境保护有关的分析外，这项数据还对其他方面有益，必须避免重复努力。

结论

51. 为了推进这些问题的讨论，并为即将举行的专业会议及时地提出一个行动方案，专家组设立了一个工作组，由来自巴西、埃及、印度、美国联邦航空局及欧洲空中航行安全组织的成员组成。根据这个小组的建议，国际民航组织将采取必要步骤，按照 2006 年 4 月 5 日的第 AN 1/17-IND/06/4 号国家级信件中详细阐述的国际民航组织先前的举措，从各成员国收集数据。

议程项目 5：对航空运输业变革之影响的评估

低成本承运人的定义和识别（WP/11 号文件）

文件

52. 秘书介绍了第 11 号工作文件，该文件审查了识别低成本承运人（LCCs）的不同方法及其相关的各种问题，如在数据限制和应用主观判断的某一要素之间进行权衡的可能性，这将影响把这一新兴市场部分纳入国际民航组织收集的统计当中。

讨论

53. 专家组成员认识到了界定和识别低成本运营人的固有难度，尤其是某些网络航空公司可能被当作提供最简单服务的承运人。经建议，在认定低成本承运人时可虑及承运人的机队规模。鉴于识别低成本承运人的准确标准模糊不清和不足，专家组认为，应利用国际民航组织在国际航空运输经济监管方面的低成本承运人的定义（《国际航空运输管理手册》（Doc 9626号文件））。

54. 专家组还认识到，有必要编纂一个低成本承运人目录，以便用于统计方案及市场分类之目的。提出的一项提案是，此目录还应包含低成本承运人参加国际航协和/或其他地区航空公司组织的成员方面的信息。在对拟定此目录的最佳方式交换意见之后，专家组得出的结论是，如WP/11号文件附录所载的一个可能的低成本承运人目录将是一个好的参考依据。这份目录应由国际民航组织发给各国进行定期更新。

55. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议 STAP/14-7

专家组建议：

- a) 接受国际民航组织在《国际航空运输管理手册》（Doc 9626号文件）中制定的低成本承运人的定义；和
- b) 根据来自各国的反馈，国际民航组织定期更新WP/11号文件附录所载的低成本承运人目录，这一目录必须通过纳入国际民航组织的代号而不是国际航协的代号来进行修订。

航空承运人财务数据的报告对业务量预测的影响（WP/12号文件）

文件

56. 本文件审查了某些财务项目的会计和报告对财务分析和业务量预测的影响。所讨论的财务项目包括航空承运人的燃油附加费、常客方案（FFP）以及汇率差异。这些内容可能通过扭曲航空旅行需求的价格弹性，影响国际民航组织的分析活动和预测活动。这份文件还指出缺乏确定对这些活动的真实影响所需的可量化数据。

讨论

57. 专家组认为，燃油附加费是旅客和承运人所支付价格的一部分，它们应当被视为航空公司收入的一部分，并在航空公司的运行收益中有所反映。

58. 专家组审议了拟采取的各项步骤，以便研究和量化上述内容对国际民航组织及其他利害攸关方的分析和预测活动的影响。

结论

59. 专家组同意请国际民航组织和国际航协评估常客方案及汇率差异对民用航空不同利害攸关方的分析活动和预测活动的影响，特别是通过可提交给国际航协一部分成员的一项调查。

60. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议 STAP/14-8

专家组建议：

修订报告的说明，以便在报表 EF 中包含燃油和类似的附加费。

对用于民用航空活动的分类和定义的审查（WP/13 号文件）

文件

61. 本文件审议了目前的定义和分类，并提出了对民用航空活动的一个全新且更全面的分类。该文件是结合 WP/6 号文件（对机场业务量数据的审查）讨论的，重点是出租机运行的定义。

讨论

62. 讨论时注意到，出租机的适当定义将取决于收集数据的目的。例如：在出租机运行的情况下，机上载有旅客、货物或邮件可能不足以确定相关的航空器活动的业务量。专家组认为，在这种情况下，调机飞行可能与实际的收益飞行同等重要。

63. 讨论时还注意到，对这种活动没有统一分类，因为各国或将其归类于商业性不定期航班，或划为通用航空。提出的某些关切涉及对机场和/或航空器运营人暗示着可能的额外工作量。

64. 专家组审议了秘书在 WP/13 号文件第 2 号修改稿中提交的新修订的出租机收费飞行的定义。经过对有关座位数量参考及运营人性质的简短讨论后，专家组商定了以下定义：出租机收费飞行。根据要求，为取酬临时通过航空载运旅客、货物或邮件或其任意组合，通常以较小型航空器，包括直升机（通常不超过 30 个座位）从事的不定期飞行。本定义包含为提供该服务需要进行的任何调机飞行。

65. 专家组审议了该文件附录 A 提出的分类草案，以及附录 B 中的国际公务航空理事会 (IBAC) 对公务航空的定义，尤其是这项活动的商业部分。

66. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议 STAP/14-9

专家组建议：

- a) 根据第4.2段的修改，采纳用于统计目的的民用航空活动的拟议分类；
- b) 采纳出租机收费飞行的新定义；
- c) 将公务航空的商业部分与出租机活动一道，列在根据要求进行的不定期商业航空运输服务项下；和
- d) 将包括部分所有权运行在内的公务航空的非商业部分，列在通用航空项下。

参考和使用综合统计数据库（ISDB）进行安全数据分析（WP/14号文件）

文件

67. 专家组审议了国际民航组织综合统计数据库（ISDB）参考文档，与欧洲航空事故征候报告系统协调中心（ECCAIRS）和普遍安全监督审计计划（USOAP）数据库提供的安全数据之间，可能产生的联系。专家组注意到，国际民航组织综合统计数据库系统正在国际民航组织发挥重要的作用，因为它汇集了通过统计方案从各国收集的数据。因其参考文档类别广泛，一个表格所包含的信息可能与另外一个表格包含的信息相关，因而得以开展更广泛的分析。为了衡量国际民航组织实现安全方面的战略目标的进展情况，从综合统计数据库中摘录的业务量数据显示，需要与安全数据联系起来，从而为开展深入的分析提供更大潜力。

68. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议STAP/14-10

专家组建议：

核准国际民航组织为统一这些属于安全分析过程一部分的数据库所采取的行动。

—————

议程项目 6：审查国际民航组织航空运输报表的目前报告状况和实施新的报告流程的建议

对目前报告状况的审查：商业航空承运人（WP/15 号文件）

文件

69. 文件中注意到，WP/15 号文件提供了国际民航组织通过其为航空承运人提供的航空运输报表所收集的统计报告的目前状况，以及对各项单独方案的介绍、其主要的使用情况及其报告的涵盖范围。

70. 由于 WP/15 号文件和 WP/17 号文件之间有相互关系，专家组决定在议程项目 7 项下对其合并讨论。

对目前报告状况的审查：机场和空中航行服务提供者（ANSPs）（WP/16 号文件）

文件

71. 本文件审查了国际民航组织通过其为机场和空中航行服务提供者（ANSPs）提供的航空运输报表所收集的统计报告的目前状况。除对各项单独方案的介绍、其主要的使用情况及其报告的涵盖范围外，该文件还探讨了实施新的报告流程的潜在效益，以期进一步改进这些数据的涵盖范围及使用情况。

讨论

72. 一些成员认为，报表 J（机场财务数据）的复杂程度使各国和机场的财务数据报告工作难以开展，从而造成涵盖范围较差。专家组的一名成员要求秘书处向各国不断地通报非报告实体的情况，以便采取必要行动。专家组获悉，正在开展所需的技术工作，以更新非航空承运人报告表的综合统计数据库的报告系统。专家组还了解到，在该工作结束后，可能会更好地涵盖来自机场和空中航行服务提供者的各种数据。

73. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议 STAP/14-11

专家组建议：

- a) 核准在每一缔约国的国家民航局内，为机场和空中航行服务提供者设立协调人，该协调人应报告数据并提高涵盖范围；和
- b) 通过国际民航组织安全网站提供协调人名单，以期便利各缔约国收集数据和共享努力。

议程项目 7：为监测月业务量实施快速监测系统（QMS）

商业航空承运人的月业务量和财务数据的快速监测系统（QMS）（WP/17 号文件）及对目前报告状况的审查：商业航空承运人（WP/15 号文件）

文件

74. 秘书介绍了 WP/17 号文件，其中涉及监测航空承运人业界的业务量和财务情况的各种备选方案，以便通过国际民航组织安全网站向各缔约国及时提供数据及趋势情况。

讨论

75. 鉴于航空承运人报表的报告频率及总体令人满意的涵盖范围，专家组认为没必要对航空承运人目前的统计方案作任何修改。对此的例外是报表 A 和报表 EF，专家组提议修改其申报时间表。

76. 首先讨论的是修改报表 A 申报时间表的提案，专家组注意到目前对各国的要求如下：

“在报告期结束两个月内，按月或按季度提交报表A。”

77. 专家组获悉，所有缔约国均按月提交报表 A 的数据。因此，允许缔约国实行月报以外的报告期（即：季报）被认为是多余的。

78. 对报表 A 申报时间表的第二项修改，是建议加快缔约国对国际民航组织的交付日期。大多数专家组成员认为，提供业务量和财务情况的短期趋势，对缔约国和其他利害攸关方做出短期决策具有较大裨益。

79. 但是，一些成员对从其航空承运人收到数据并核实方面的延误提出了关切。因此，一名成员要求为报告系统调配更多时间，以满足新的报告要求。秘书处向会议通报了将向各国提供充足时间，以便在理事会通过第 10 届统计专业会议的建议之前，实施任何新的系统。

80. 因此，建议在报告的说明项下修改报表A的申报时间表。

81. 专家组审议了报表 EF (财务数据—商业航空承运人) 的申报时间表。注意到，由于审计、董事会批准及其他法定要求等原因，各国无法遵守目前要求的申报时间表。这使许多缔约国提交最后的报表 EF 的工作出现了延误。

82. 专家组同意，在报告期结束三个月内提交初步的报表 EF (仅第 1 部分)，并且一旦通过了各帐户和审计手续，将由最后的报表 EF 对本表进行补充。

83. 专家组还批准了利用简便的基本财务参数季度报表，经国际民航组织地区办事处对主要航空承运人进行调查的建议。专家组同意，通过国际民航组织安全网站为缔约国展示地区综合趋势。

84. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议 STAP/14-12

专家组建议：

- a) 从报表 A 的报告说明中删除月报以外的其他报告期；
- b) 在报告的说明项下，将报表 A 的申报时间表修改如下：各缔约国将在其涉及的报告月结束后 1 个月内，努力按月申报报表 A。在缔约国无法实行的情况下，则应在其涉及的报告月结束后 2 个月内，提交报表 A 的数据；
- c) 在报告期结束后 3 个月内申报初步的报表 EF（仅第 1 部分）；
- d) 实施基本财务参数的季度报表，以便通过国际民航组织地区办事处调查主要航空承运人的情况；
- e) 在各缔约国的国家民航局之中设立有关航空承运人统计工作的协调人；和
- f) 通过国际民航组织安全网站提供协调人名单。

85. 将由各国为民用航空的所有统计工作提名一位协调人，或根据其行政结构，为航空承运人统计工作设立一名协调人，为所有非航空承运人统计工作安排另外一名协调人。

—————

议程项目 8：为改组国际民航组织预测活动审查所需数据

预测活动的数据要求（WP/18 号文件）及关于机场和空域容量、投资及供资的数据收集（WP/22 号文件）

文件

86. 鉴于机场预测与空域容量局限题目之间的相互依存关系，会议讨论了 WP/18 号文件和 WP/22 号文件。

87. 秘书介绍了关于重组国际民航组织预测活动的WP/18号文件，讨论了有关的数据要求，并查明了其可能的来源，侧重点是对航空业务量和机队预测的要求。该文件指出了在确定真实的始发地—目的地的历史业务量数据方面遇到的困难。它讨论了国际民航组织下列数据集的局限：航班始发地和目的地（OFOD）、按飞行阶段统计的业务量（TFS）、市场信息数据带（全球分销系统），以及国际航协旅客情报服务（PaxIS）。WP/18号文件建议探索其他渠道，如旅游和越国界数据及旅客调查。同时，还注意到了人口统计和社会经济数据及历史票价方面的局限。

88. 随后，秘书介绍了 WP/22 号文件，其中除了关于各个领域投资项目的信息外，还讨论了必须探索收集关于机场和空域容量数据及其世界范围局限性的可能性。

讨论

89. 来自国际机场理事会、欧洲空中航行安全组织和联合国世界旅游组织的观察员，介绍了其各组织在预测领域开展的活动。特别注意到的是，国际机场理事会正在为机场业务量拟定无约束和有约束的两种预测，而欧洲空中航行安全组织则为欧洲航空器的活动架次拟定了有约束的预测。在这方面，只考虑了机场的局限，其假设是航空业务量管理系统能够更容易地适应业务量的增长。讨论时注意到，航路容量是一个动态变数，每天都可能有所变化，甚至每小时都有所不同。

90. 专家组获悉，收集机场容量的高质量数据可能是一项棘手的工作，尤其是因为某些数据可能在商业上和政治上均被机场视为敏感数据。讨论时提到，出于预测目的，可能使用历史数据评估机场容量。根据历史数据进行的此类预测并非是完全无约束，因为它们用某种方式推断过去的制约。讨论时还提到，许多制约并非完全具有约束力，可能会超出所声称的（或预言的）容量，如同许多拥挤机场的情况。专家组其他成员认为，应将历史业务量数据视为无约束，因为对票价做了调整，以便通过市场机制使需求能迎合现有的容量（供应）需要。

结论

91. 专家组注意到了国际民航组织预测活动的的数据要求，并同意了秘书处将在国际机场理事会的帮助下，调查全世界的最拥挤机场，以查明衡量机场容量和局限的最佳做法。

议程项目 9：收集新数据的提案

航空器事故和严重事故征候（WP/19 号文件）

文件

92. 专家组审议了 WP/19 号文件，该文件审查了本组织在收集事故和严重事故征候数据方面目前采用的做法，以及推行新的航空运输报表 GS 收集数据将带来的益处。

讨论

93. 在答复一项疑问时，专家组了解到了有关拟议新报表 GS 的情况，以便搜集事故和严重事故征候，包括它与目前附件 13 的报告要求相比的各种差异。讨论时注意到，附件 13 有关事故报告的要求没有得到充分满足，因为约 32% 的事故没有向国际民航组织进行官方报告。此外，专家组获悉，严重事故征候数据对更深入的安全分析至关重要。拟议的简化形式 (报表 GS) 的报告格式将加大此类数据的规模和涵盖范围。秘书处还向会议通报了拟议的报表将便利某一国家民航局与负责该国安全调查的实体之间开展更好的协调。

94. 在答复如何处理出租机运行的事故和严重事故征候的另一项疑问时，专家组获悉，根据事故和事故征候报告系统 2000 的目前分类法，出租机运行将反映在商业运行项下。专家组要求就拟议的报表是否只涵盖了商业运行提供澄清。秘书处确认了拟议的报表只涵盖商业运行。

95. 专家组一名成员发言指出，由于国家调查程序问题，可能难以遵守于次年 2 月 5 日之前提交上一年的事故和严重事故征候数据的要求。秘书处告知专家组，由于拟议的报表 GS 的申报时间表符合附件 13 的当前报告要求，因此没必要进一步放宽申报时间表。讨论时注意到，事故和事故征候报告系统的初步报告，应在事故或严重事故征候发生之日起 30 天内寄给国际民航组织。

96. 专家组同意，用拟议的报表 GS 收集和分析事故及严重事故征候数据，是本组织实现其安全战略目标的活动，以及各缔约国及其他利害攸关方的各项活动的完整部分。

97. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议 STAP/14-13

专家组建议：

推行拟议的报表 GS 草案——商业运营人的民用航空器事故和严重事故征候，根据商定的情况或需要，按年度对数据收集做小的修改。

民用执照持有人的数据 (WP/20 号文件)

文件

98. WP/20 号文件的目的是向专家组介绍国际民航组织建立关于持照人员和培训能力的新数据库的举措，并争取专家组同意数据收集按照附录 B 所载的新的拟议报表草案进行。在 WP/20 号文件第 1 节中，文件指出，航空业务量在不断增长，对持照人员(驾驶员、维修人员、工程师和空中交通管制员)的需求在不断增加。文件进一步建议，评估对现役持照人员目前的及未来需求，以及各缔约国与之相应的培训能力是至关重要的，以便为人力资源开发和规划、机构能力建设及相关的供资和政策措施奠定基础。由于国际民航组织已经查明利害攸关方当中缺乏此类信息，因此，它对不能量化人员和/或机构能力的状况及潜在盈余或短缺的可能后果提出了警告，一方面，可能缺乏处理这些人力资源和培训问题的适当、及时的措施；另一方面，这些缺陷可能对航空公司的运行安全产生不利影响。

讨论

99. 专家组审查了附录 B 中的拟议报表草案及与其相随的定义和报告说明。秘书提供了这项举措的一些背景情况，它源于国际民航组织理事会的一项要求，要求开展此类研究，因而发出了 WP/20 号文件第 2 节所述的 2008 年 6 月 25 日的国际民航组织 EC 7/27-08/47 号国家级信件。在这方面，专家组注意到，已经与国际民航组织普遍安全监督审计计划 (USOAP) 就 WP/20 号文件第 3 节所述关于技术人员资格和培训的国家航空活动问卷 (SAAQ) 开始了初步协作。关于人员需求和对应的培训能力之间隐含的联系，秘书说明了国际民航组织将能够在航空承运人机队规划及航空器制造商的航空器订单帮助下查明前一项内容，而对于培训能力，国际民航组织将仅依靠来自各国的报告。经商定，将补充关于培训能力的历史数据，以期在报表草案中观察趋势情况。

100. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议 STAP/14-14

专家组建议：

采纳统计专家组第 14 次会议的 WP/20 号文件附录 B 中的拟议报表草案，以便按年度进行有关持照人员和培训能力的收集，根据商定的情况或需要做小的修改

商业航空承运人的燃油消耗 (WP/21 号文件)

文件

101. 国际民航组织秘书处在 WP/21 号文件中提出了关于商业航空承运人燃油消耗的一个新的数据收集模式。专家组获悉，需要开展此类收集，以支持环境保护方面的各种举措，以期满足国际航空与气候变化组 (GIACC) 的一项要求——各国应按照《芝加哥公约》第六十七条的规定，每年报告业务量和燃油消耗数据，并衡量战略目标 C — 环境的完成情况。新的数据收集工作，对根据战略目标 D — 效率的实施，监测因运行及空中航行程序的修改引起的燃油效率改进也是必要的。该文件审查了如何才能收集到这些数据的可能的备选方案。文件建议，理想的方式是通过一个新的报表，其中要求按航

空器机型提供每一日历年度的燃油消耗数据，按照国际和国内运行的定期航班和不定期航班分列，并加上完成吨公里及可用吨公里的对应业务量。

讨论

102. 在秘书处做出澄清之后，专家组接受了国际民航组织推行该数据收集的设想。有人发表的一条意见，根据雷达数据模型得出的燃油消耗数据估算将比报告的数据质量更高。但是，讨论时注意到，目前估算燃油消耗的模型没有搜集到所有业务量(参见 WP/10 号文件的讨论)，特别是美国及欧洲空中航行安全组织以外的其他方面。专家组的结论是，拟议的国际民航组织数据收集将有助于评估全球燃油消耗。

103. 会议讨论了既向国际民航组织又向联合国气候变化框架公约 (UNFCCC) 报告燃油消耗数据各国带来负担的问题，以期使这两个过程达到协调一致。讨论时注意到，由于这两项数据收集是基于不同原则(国际民航组织按航空承运人而联合国气候变化框架公约按离港国家)进行的，并在某些方面用于不同目的，因此，难以使这两项数据收集协调一致。专家组还赞赏指出，航空承运人燃油消耗数据的收集将在更大程度上便利对业务量数据的验证和管理。

104. 关于向国际民航组织报告数据的方式，专家组审议了修改现有报表的备选方案，即：报表 A、报表 C 及报表 D。讨论时注意到，根据 WP/21 号文件，对报表 D 的修改不会将燃油消耗按国际和国内航班分列，这被看作一个主要的不足之处，因为国际民航组织的重点是国际航空。此外，对报表 A 和报表 C 的修改认为不能接受，因为前者提供的数据不够详细，不足以用于收集目的，而后者则对报告实体过于困难，难以遵守。此外，讨论认为对这些报表的修改可能对目前的报告水平产生不利影响，故对这些报表进行修改时应谨慎行事。

105. 随后，专家组的结论是，WP/21 号文件附录 C 所载的新报表可以适用于新的数据收集。在审议了讨论过程中针对修改报表版面提出的一些建议后，专家组接受了该报表，并补充了一项关于航空器机型说明的内容(客运对全货运)。

106. 基于这种理解，专家组通过了以下建议：

建议 STAP/14-15

专家组建议：

- a) 推行关于商业航空承运人燃油消耗的新的收集工作；和
- b) 核准 WP/21 号文件附录 C 建议的报表，其中纳入一项关于航空器机型说明的内容(客运对全货运)。

机载和地面空中航行设备清单（WP/23 号文件）

文件

107. 专家组审议了 WP/23 号文件，该文件分析了在国际民航组织统计方案中纳入关于机载和地面空中航行设备数据的时机。文件强调，涉及制定国际民用航空标准和建议措施的各种决定，可能影响到空中航行设备及航空电子设备的设计和使用，通常需要估算将产生的财务影响。此外，对空中航行系统的适当规划引起了经济和财务方面的研究。这些分析的有效发展，均包含了费用估算，必需提供目前的完整数据。

讨论

108. 讨论时注意到，尽管收集这些数据的必要性显而易见，但成功且完整地予以涵盖的可行性尚不确定。圆满地完成这项收集工作所必需的努力和资源将十分巨大。

结论

109. 专家组认为，进一步探究这项建议具有潜在价值。它同意设立一个工作组，由国际民航组织秘书处和专家组成员以及来自美国、联合王国、欧洲空中航行安全组织及国际公务航空理事会的观察员组成。

创收活动（WP/24 号文件）

文件

110. WP/24 号文件介绍了向第三方销售经国际民航组织统计方案收集的数据系列有关的创收活动发展细节，并回应了统计数据方面的特别询问，包括辅助创收基金（ARGF）的建立及其运作情况。该文件介绍了该基金正在用来储蓄国际民航组织的创收，包括统计领域的创收，以及根据既定规则和程序，为本组织各项活动供资的情况。数据系列的销售主要是根据与 Reeds 商务信息签订的一个商业协议（作为航空运输情报交换），通过国际民航组织商业网站(<http://www.icaodata.com>)开展的。该文件还指出，通过新的商业举措，包括销售经专家组同意的新的、非保密数据，有拓展这些活动潜力。

讨论

111. 专家组注意到，国际民航组织商业网站的主要用户是航空器制造商、研究机构及咨询公司，它们对国际民航组织收集的数据表示满意。专家组还注意到，通过销售经国际民航组织统计方案收集的数据系列而产生并存储于辅助创收基金的收入，可用于支助国际民航组织统计领域的活动，但前提是此类活动将有助于为本组织带来额外资金。

112. 讨论中提出了更新国际民航组织统计手册的问题。专家组同意，对手册进行一次更新将是一项适时的措施，特别是对于新的数据收集工作，并将使得报告工作更趋完善，从而有助于提高本组织创收。

结论

113. 专家组认识到了新的数据收集可能对本组织的创收活动带来潜在的附加值。
-

议程项目 10：用于监测业界状况的通用关键业绩指标（KPIs）的定义

对不同的关键业绩指标的审查（WP/25 号文件）

文件

114. 专家组审查了国际民航组织的六个战略目标：安全、保安、环境保护、效率、连续性和法治，以及对其进行监测所实施的高层指标（HLIs）。它强调指出，这些高层指标中的某些内容被航空运输业用来命名主要业绩指标（KPIs）。专家组注意到了界定航空运输业利害攸关方可用于监测民用航空活动发展情况的共同指标的必要性。

讨论

115. 专家组的一名成员询问将旅客平均重量值从 90 千克改为 100 千克 (如 WP/4 号文件所讨论的)，秘书处是否计划审查根据可用吨公里和收入吨公里确定的燃油效率衡量标准的趋势。经秘书处确认，有必要相应地审查各种指标的历史数据，以便与趋势线保持一致。

116. 另外一名成员称，曾计划在民用航空环境保护进程中界定一项燃油效率衡量标准 (很可能在 2009 年 6 月的航空环境保护指导小组会议上)，并建议国际民航组织使用相同的指标。秘书处同意，如此种衡量标准也能够回应衡量战略目标 D 的需要，便不会有任何困难将其提交理事会批准，作为两个战略目标：环境保护和效率的一个高层指标。

117. 关于保安 B2 的高层指标，欧洲空中航行安全组织的意见是，它将有益于消除对其适用的保密问题。秘书处同意，如以集合的方式来显示，将能够处理消除保密标记的问题。

118. 关于国际民航组织为环境保护（C2 — 承受昼夜平均噪声水平 65 分贝及以上的主要机场周边居民数量，和 C3 — 按氮氧化物特点现役机队航空器的分布）查明的尚未构成的高层指标，专家组的一名成员询问何时予以实施。秘书处的回答是，理事会可能要设立一个工作组，理事会将讨论对下个三年期战略目标的可能修改，并制定可能相对应的新的高层指标。

119. 专家组注意到，由于国际航协缺席，无法讨论在两个组织使用的不同指标之间，主要是在安全事项方面进行可能的协调一致的问题。

结论

- a) 专家组注意到了国际民航组织目前用来监测其战略目标完成情况的高层指标；和
- b) 为改进目前的高层指标和实施新的高层指标提出了建议，可能有益于不同的航空运输业利害攸关方。

议程项目 11：未来的工作

对未来工作的审查

120. 根据专家组得出结论的紧急行动内容，专家组秘书介绍了统计方案的七项补充任务。将向 2009 年 11 月举行的第十届统计专业会议 (STA/10) 通报这些任务的完成进展情况，根据统计专家组第 14 次会议的有关文件，这些任务如下：

议程项目	文件编号	任务编号	任务说明
3	4	1	统计专家组同意，根据专家组的讨论，国际航协应在国际民航组织的支持下，征询其成员航空公司将旅客重量从90千克改为100千克是否可行，并于2009年6月之前将结果报告国际民航组织。国际航协还将调查计算货物密度的常用方法。根据必要情况，它可以征求国际机场理事会的意见。
	8	2	为了使专家组对报表H做出知情决定，秘书处应当对报表H和新数据库之间的数据涵盖范围，开展数据项目和地理区域方面的比较。
4	9和26	3	<p>专家组的结论是：</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 国际民航组织是与相关的航空运输业协会，如：国际机场理事会和国际航协及其他国际组织，包括联合国世界旅游组织、欧洲空中航行安全组织及欧洲共同体统计局，谋求建立一个航空和旅游统计机构间工作队的最适当协调人； b) 建立一个常设小组，通过该小组在国际民航组织与其他国际组织及旅游组织之间开展协调；和 c) 国际民航组织应考虑建立和组织该小组的最佳方式。
	10	4	专家组注意到，国际民航组织需要有航空器活动架次的数据，用于开展除了与航空环境保护有关的其他方面的分析，并且必须避免重复努力。为了推进这些问题的讨论，并为将于2009年11月举行的第十届统计专业会议及时地提出一个行动方针，专家组设立了一个工作组（WG），由来自巴西、埃及、印度、美国（FAA）和欧洲空中航行安全组织的成员组成。根据这个工作组的建议，国际民航组织将采取必要步骤，按照国际民航组织先前的举措，从各成员国收集数据（参见2006年4月5日的AN 1/17-IND/06/4号国家级信件）。
5	12	5	专家组同意请国际民航组织和国际航协推进常客方案及汇率差异对民用航空不同利害攸关方的分析活动和预测活动之影响的评估，特别是通过可提交给国际航协一部分成员的一项调查来进行。
9	22	6	专家组注意到了国际民航组织预测活动的数据要求，并同意了国际民航组织应在国际机场理事会的帮助下，调查全世界各地区的最拥挤机场，以便查明衡量机场容量和局限的最佳做法。
	23	7	应设立一个关于机载和地面空中航行设备清单的工作组，由国际民航组织、联合王国民航局、联邦航空局（美国）、欧洲空中航行安全组织及国际公务航空理事会组成。

附录1

与会者名单

成员、候补成员和顾问		提名人
C. Bertoni Lacerda Rodrigues女士	成员	巴西
R.S. Glanzmann先生	候补成员	
H.H. Notini先生	顾问	
R.S. Oliveira先生	顾问	
A. Romera先生	顾问	
N. Hillary女士	成员	加拿大
F.E. Mohamed Bayoumy先生	候补成员	埃及
S. Germon先生	成员	法国
M. Farzinpour先生	顾问	
Pierre Pape先生	顾问	
S. Chaudhry先生	成员	印度
P. Sapia女士	成员	意大利
Mark De Laurentiis先生	候补成员	
C. Santoro先生	顾问	
Ismaila Mumini Abdul先生	候补成员	尼日利亚
T. Vasilyevna Nazarenko女士	成员	俄罗斯联邦
Graham French先生	成员	联合王国
Anne Suissa女士	成员	美国
G. Fleming先生	顾问	

注：来自以下国家的被提名人未能出席会议：刚果、黎巴嫩、沙特阿拉伯、塞内加尔、西班牙和荷兰。

观察员

国家/组织

Zoa Etundi Englebert先生	喀麦隆
Gilles Bella先生	喀麦隆
Samir Mohamed Desoki先生	埃及
S. Pop先生	罗马尼亚
D. Ruhier先生	瑞士
D. Blanco先生	委内瑞拉
Juan J. Anzola Vera先生	委内瑞拉
P. Behnke先生	国际机场理事会 (ACI)
D. Sallier先生	国际机场理事会 (ACI)
D. Marsh先生	欧洲空中航行安全组织 (EUROCONTROL)
L.A. de la Fuente Layos先生	EUROSTAT (欧洲委员会)
S. Ach先生	国际航空运输协会 (IATA)
J. Ruiz先生	国际航空运输协会 (IATA)
J. Venema先生	国际航空运输协会 (IATA)
M. Nichols先生	国际公务航空理事会 (IBAC)
C. Lyle先生	联合国世界旅游组织 (UNWTO)

注：来自以下组织的被提名人未能出席会议：航空器所有人和驾驶员协会国际理事会。

附录2

工作文件、信息文件和参考文件目录

工作文件

文件编号	文件页数	提交人	标题	议程项目(s)
1	1	秘书	行政安排	1
2	12	秘书	自第九届统计专业会议以来的发展情况	2
3	5	秘书	对航班始发地和目的地（OFOD）的公布规则和数据的审查	3
4	9	秘书	可用运力和旅客平均重量	3
5	14	秘书	对国内及国内航空运输业务权航班定义的审查	3
6	6	秘书	对机场业务量数据的审查	3
7	9	秘书	关于机场和空中航行服务提供者航空运输统计的标准化	3
8	7	秘书	登记在册的民用航空器	3
9	10	秘书	国际民航组织统计方案与其他民用航空组织统计方案的协调	4
10	6	秘书	国际民航组织关于航空器活动架次的新数据库	4
11	9	秘书	低成本承运人的定义和识别	5
12	6	秘书	航空承运人财务数据的报告对业务量预测的影响	5
13	8	秘书	对用于民用航空活动的分类和定义的审查	5
14	9	秘书	参考和使用综合统计数据库（ISDB）进行安全数据分析	5
15	4	秘书	对目前报告状况的审查：商业航空承运人	6
16	4	秘书	对目前报告状况的审查：机场和空中航行服务提供者（ANSPs）	6
17	6	秘书	商业航空承运人的月业务量和财务数据的快速监测系统（QMS）	7
18	9	秘书	预测活动的数据要求	8
19	11	秘书	航空器事故和严重事故征候	9
20	11	秘书	民用执照持有人的数据	9
21	7	秘书	商业航空承运人的燃油消耗	9
22	4	秘书	关于机场和空域容量、投资及供资的数据收集	9
23	5	秘书	机载和地面空中航行设备清单	9
24	3	秘书	创收活动	9
25	17	秘书	对不同的关键业绩指标的审查	10

26	5	联合国世界旅游组织	航空和旅游统计的共生与协同配合	4
27	4	秘书处	讨论摘要和结论	2,3,5
28	6	秘书处	讨论摘要和结论	3,4,5,6
29	6	秘书处	讨论摘要和结论	3,5,6,7,9
30	5	秘书处	讨论摘要和结论	8,9,10,11

信息文件

信息文件编号	文件页数	提交人	标题	议程项目(s)
1	4	秘书	综合统计数据库 (ISDB) 的开发和升级状况 (信息和通信技术)	2
2	3	国际机场理事会	用于收集全球数据的定义	3
3	3	秘书	最佳做法	4
4	8	印度	与印度航空业务量有关的目前状况、预测和问题	8
5	2	国际机场理事会	国际机场理事会世界统计和预测咨询组 (STAF) 的工作方案	4
6	1	国际机场理事会	国际机场理事会的定期统计出版物	4
7	9	国际机场理事会	公布业务量统计供利害关系方适时使用	7
8	3	国际机场理事会和 DKMA	国际机场理事会业务量预测报告 (TFR) 的方法	8

参考文件

ATRFs	航空运输报表 (A, B, C, D, EF, H, I, IS, J, K, L)
STA/9 的报告	第九届统计专业会议 (STA/9) 的报告 (1997)
STAP/13 的报告	统计专家组第十三次会议 (STAP/13) 的报告 (1996)
Doc 9626号文件	《国际航空运输管理手册》
SAAQ	国家航空活动问卷
国际机场理事会	2007年机场经济调查
国际机场理事会	按始发地和目的地地区分列的欧洲机场业务量报告
国际机场理事会	2006年世界机场业务量报告
国际机场理事会	按始发地和目的地地区分列的机场年度业务量
国际机场理事会	欧洲机场业务量报告

