

Doc 10001



2013年大会届会文件

理事会年度报告

2012年

国际民用航空组织

“鉴于国际民用航空的未来发展对建立和保持世界各国之间和人民之间的友谊和了解
大有帮助，而其滥用足以威胁普遍安全；

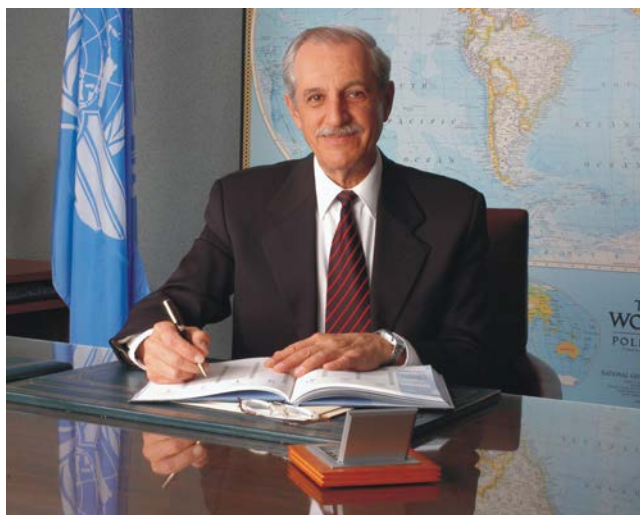
“又鉴于希望避免各国之间和人民之间的摩擦并促进其合作，世界和平有赖于此；

“因此，下列签字各国政府议定了若干原则和办法，使国际民用航空按照安全和有秩
序的方式发展，并使国际航空运输业务建立在机会均等的基础上，健康地和经济地经营；

“为此目的缔结本公约。”

《国际民用航空公约》序言
一九四四年十二月七日订于芝加哥

理事会主席的致辞



致国际民用航空组织大会

根据理事会的指示，我荣幸地提交按照《国际民用航空公约》第五十四条第一款编制的理事会2012年的报告。这构成将于2013年召开的大会下届常会的文件，但现在先散发给各成员国供其参阅。根据联合国和国际民航组织的协议第六条第二款第一项，该报告还将发送给联合国经济和社会理事会。

朝向国际民用航空的可持续增长

不论以何种方式来衡量，对国际民航组织来说，2012年都是一个挑战不断但成果丰硕的一年。也许最值得指出的是各方携手努力，进一步制定并开始实施为未来几十年预期的国际民用航空增长所拟定的多层面战略，而同时特别强调全球航空运输系统的整体可持续性。

对全球空中航行计划进行了修订，其中纳入了组块升级的新概念，对所有空中航行活动都强调采用基于绩效的办法。订正后的计划确立了明确的目标并衡量取得的进展，使各项方案能优化实施、负担得起并结合现实。

衡量是取得有系统的不断进展的关键，也是在2011年出版的更加全面的《全球航空安全状况报告》的基础上，今年第一次出版的年度《安全报告》的核心。工作绩效也塑造了有关新的附件19 — 《安全管理》的大量工作；这是30年来第一份新制订的附件，其中整合了来自六份不同附件有关安全管理的标准和建议措施（SARPs）及指导材料。

同样，今年9月召开的高级别航空保安会议作出了明确的建议，要求未来的保安措施在顾及国家和业界成本的情况下，务必能够持续实施，并同时要能提高旅客的整体旅行经验。各项积极战略和行动的制定得益于大量国际合作以及各国、航空运输机构和执法机构之间的信息分享。在确立查处高风险航空货运的进程以及制定监督各国通过国际民航组织保安审计遵守保安规定的蓝图方面也达成了协议。

在环境问题方面，通过新的衡量系统将证明是制定目前预定将于2015年实施的航空器二氧化碳排放标准

的关键。在制定可持续的代用燃料的政策建议方面也取得了进展，这些代用燃料目前正在逐步纳入航空公司的商业运行。今年6月，国际民航组织作出协调，衔接利用这种燃料作为动力的四次航班，将其秘书长从蒙特利尔送往里约热内卢参加联合国可持续发展大会（里约+20会议）。国际民航组织正在对适用于国际航空排放的全球基于市场的措施（MBM）进行可行性研究，这也显示于它在制定支持国家基于市场的措施方案的基于市场的措施框架方面的工作。

设定推动可持续性的新动力的步调是理事会为本组织2014年至2016年的下一个三年期的新愿景和新任务作出的决定：“实现全球民用航空系统的可持续增长”。制定了一个标题是：“航空运输的经济发展：促进发展一个健全和经济可行的民用航空系统”的相应新战略目标。

这项新的战略目标包括制定有关运输规则、基础设施管理和航空活动经济学的政策和指导，其中包括保护消费者权益、征收税款、公平竞争和使用者付费的规定，以及有关经济规则和监督的政策和指导。包括在内的还有推动为航空基础设施供资以及资助航空运输系统。这些考虑在今年3月举行的航空运输专题讨论会上进行了讨论，这为2013年举行的第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）设定了议题。在专题讨论会之后举行了一系列地区研讨会，帮助各国更加了解可持续性问题。

在此同时，国际民航组织继续调整它的方案和目标，以便应对自2008/2009年全球经济危机以来持续存在的重大经济和预算压力。这些调整时常错综复杂，但它们在将许多结构和进程变为新的方式展开业务方面都证明至为有效，最终导致更加精简和有效的国际民航组织，更有能力应对成员国以及世界航空界内其他团体不断变化的需要。

这份2012年年度报告中描述的各种成就和活动呈现出本组织及其与其服务的利害攸关方的关系之中的合作精神和共识。



理事会主席

罗伯特·高贝·冈萨雷斯

总部和地区办事处

总部

国际民用航空组织
加拿大魁北克省蒙特利尔市
International Civil Aviation Organization (ICAO)
999 University Street, Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

地区办事处

亚洲和太平洋（APAC）办事处
泰国曼谷
Asia and Pacific (APAC) Office
252/1 Vibhavadi Rangsit Road
Chatuchak, Bangkok 10900
Thailand

东部和南部非洲（ESAF）办事处
肯尼亚内罗毕
Eastern and Southern Africa (ESAF) Office
United Nations Office at Nairobi, United Nations
Avenue, Gigiri
P.O.Box 46294
00100 GPO, Nairobi
Kenya

欧洲和北大西洋（EURNAT）办事处
法国巴黎
European and North Atlantic (EURNAT) Office
3 bis, Villa Émile Bergerat
F-92522 Neuilly-sur-Seine Cedex
France

中东（MID）办事处

埃及开罗
Middle East (MID) Office
Ministry of Civil Aviation Complex
Cairo Airport Road, Cairo, 11776
Egypt

北美、中美和加勒比（NACC）办事处

墨西哥墨西哥城
North American, Central American and Caribbean
(NACC) Office
Avenida Presidente Masaryk No. 29-3er Piso
Col. Chapultepec Morales
11570--México D.F.
México

南美（SAM）办事处

秘鲁利马
South American (SAM) Office
Av. Victor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4, Piso 4
San Isidro, Lima 15073
Peru

西部和中部非洲（WACAF）办事处

塞内加尔达喀尔
Western and Central African (WACAF) Office
Léopold Sédar Senghor International Airport
P.O. Box 38050
Yoff, Dakar
Sénégal

成员国名单

阿富汗	德国	巴拿马
阿尔巴尼亚	加纳	巴布亚新几内亚
阿尔及利亚	希腊	巴拉圭
安道尔	格林纳达	秘鲁
安哥拉	危地马拉	菲律宾
安提瓜和巴布达	几内亚	波兰
阿根廷	几内亚比绍	葡萄牙
亚美尼亚	圭亚那	卡塔尔
澳大利亚	海地	大韩民国
奥地利	洪都拉斯	摩尔多瓦共和国
阿塞拜疆	匈牙利	罗马尼亚
巴哈马	冰岛	俄罗斯联邦
巴林	印度	卢旺达
孟加拉国	印度尼西亚	圣基茨和尼维斯
巴巴多斯	伊朗伊斯兰共和国	圣卢西亚
白俄罗斯	伊拉克	圣文森特和格林纳丁斯
比利时	爱尔兰	萨摩亚
伯利兹	以色列	圣马力诺
贝宁	意大利	圣多美和普林西比
不丹	牙买加	沙特阿拉伯
多民族玻利维亚国	日本	塞内加尔
波斯尼亚和黑塞哥维那	约旦	塞尔维亚
博茨瓦纳	哈萨克斯坦	塞舌尔
巴西	肯尼亚	塞拉利昂
文莱达鲁萨兰国	基里巴斯	新加坡
保加利亚	科威特	斯洛伐克
布基纳法索	吉尔吉斯斯坦	斯洛文尼亚
布隆迪	老挝人民民主共和国	所罗门群岛
柬埔寨	拉脱维亚	索马里
喀麦隆	黎巴嫩	南非
加拿大	莱索托	南苏丹
佛得角	利比里亚	西班牙
中非共和国	利比亚	斯里兰卡
乍得	立陶宛	苏丹
智利	卢森堡	苏里南
中国	马达加斯加	斯威士兰
哥伦比亚	马拉维	瑞典
科摩罗	马来西亚	瑞士
刚果	马尔代夫	阿拉伯叙利亚共和国
库克群岛	马里	塔吉克斯坦
哥斯达黎加	马耳他	泰国
科特迪瓦	马绍尔群岛	前南斯拉夫的马其顿共和国
克罗地亚	毛里塔尼亚	东帝汶
古巴	毛里求斯	多哥
塞浦路斯	墨西哥	汤加
捷克共和国	密克罗尼西亚联邦	特立尼达和多巴哥
朝鲜民主主义人民共和国	摩纳哥	突尼斯
刚果民主共和国	蒙古	土耳其
丹麦	黑山	土库曼斯坦
吉布提	摩洛哥	乌干达
多米尼加共和国	莫桑比克	乌克兰
厄瓜多尔	缅甸	阿拉伯联合酋长国
埃及	纳米比亚	联合王国
萨尔瓦多	瑙鲁	坦桑尼亚联合共和国
赤道几内亚	尼泊尔	美国
厄立特里亚	荷兰	乌拉圭
爱沙尼亚	新西兰	乌兹别克斯坦
埃塞俄比亚	尼加拉瓜	瓦努阿图
斐济	尼日尔	委内瑞拉玻利瓦尔共和国
芬兰	尼日利亚	越南
法国	挪威	也门
加蓬	阿曼	赞比亚
冈比亚	巴基斯坦	津巴布韦
格鲁吉亚	帕劳	



理事国名单

阿根廷
澳大利亚
比利时
巴西
布基纳法索
喀麦隆
加拿大
中国
哥伦比亚
古巴
丹麦
埃及
法国
德国
危地马拉
印度
意大利
日本

马来西亚
墨西哥
摩洛哥
尼日利亚
巴拉圭
秘鲁
大韩民国
俄罗斯联邦
沙特阿拉伯
新加坡
斯洛文尼亚
南非
西班牙
斯威士兰
乌干达
阿拉伯联合酋长国
联合王国
美国

国际民用航空组织分别以中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本出版。

©ICAO 2013

版权所有。未经国际民用航空组织事先书面准许，不得将本出版物的任何部分进行复制、存储于检索系统或以任何形式或方式发送。

在 100% 的再生纤维纸上印刷。

说明

本报告的各项附录由下述网站独家提供：

<http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>

本报告印刷文本以及以往各年报告的节选内容亦可在该网站查阅。

除非另有规定，所列金额均为美元（USD）。

单位 10 亿代表 1 000 百万。

本出版物中所采用的称号和对材料的陈述不代表国际民航组织对于任何国家、领土、城市或地区或其当局、或关于其边境或疆界的划设的任何意见。

国际民航组织是联合国的一个专门机构，于 1944 年设立，负责促进全世界民用航空的安全和有序发展。国际民航组织总部设于蒙特利尔，负责制定国际航空运输的标准和规章，并用作其 191 个成员国在民用航空所有领域进行合作的论坛。



目录

理事会主席的致辞
总部和地区办事处
成员国名单
理事国名单
说明

2012 年的航空运输世界.....	1
战略目标 A: 安全.....	5
战略目标 B: 保安.....	25
战略目标 C: 环境保护和航空运输的可持续发展.....	33
辅助实施战略.....	47
技术合作方案.....	57
财务概览.....	65
附录.....	http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx

2012年的航空运输世界



2012 年的航空运输世界

2012 年，根据国际民航组织收集的运输业务量初步统计数字，成员国航空公司世界定期航班运输旅客公里总数——即国际和国内运输量的总和比 2011 年增加了 4.9%。旅客数量上升几达 30 亿人次，比去年大约增加了 4.7%；而 2012 年全球班机离港次数达到 3 120 万班次，比 2011 年增加 0.7%。详细的航空运输统计资料载于：

<http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>。

旅客运输量的全面增长反映了全世界的经济正增长。根据一家重要全球经济预测组织信息处理服务公司环球透视机构 (IHS Global Insight) 的估计，2012 年世界实际国内生产总值增长了 2.3%。

以旅客公里数而言，结合国际和国内航空运量，亚洲/太平洋依然是最大的地区，占世界航空运输量的 30%，呈现出 6.4% 的增长率。欧洲和北美洲各占世界航空运量的 27%，增长率分别为 3.9% 和 1.3%。中东的增长最快，达 13.7%，占世界航空运量的 8%。拉丁美洲/加勒比地区占世界航空运量的 5%，增长率为 8.6%。剩余的世界航空运量（2%）都由非洲地区的航空公司承担，2012 年的增长率为 4.2%。

具体而言，以旅客公里数计算，国际旅客运输在 2012 年增长了 5.4%。中东地区的航空公司的增长率最大，共增长 14.3%，随后是拉丁美洲/加勒比地区的航空公司（8.9%）、亚洲/太平洋地区的航空公司（4.6%）和欧洲的航空公司（4.4%）。非洲和北美洲地区的国际客运量分别增长 4.2% 和 2.0%。但对北美洲地区而言，这一相对较低的增长数字与拥有较大的运输量基数有关，因此，从绝对数字来看，增长仍然可观。

在国内航空服务方面，市场总体增长了 4.1%。欧洲、北美洲和中东地区的增长率分别为 0.1%、0.9% 和 3.6%，这远比非洲、拉丁美洲/加勒比和亚洲/太平洋地区的增长要低（分别为 4.3%、8.4% 和 8.6%）。

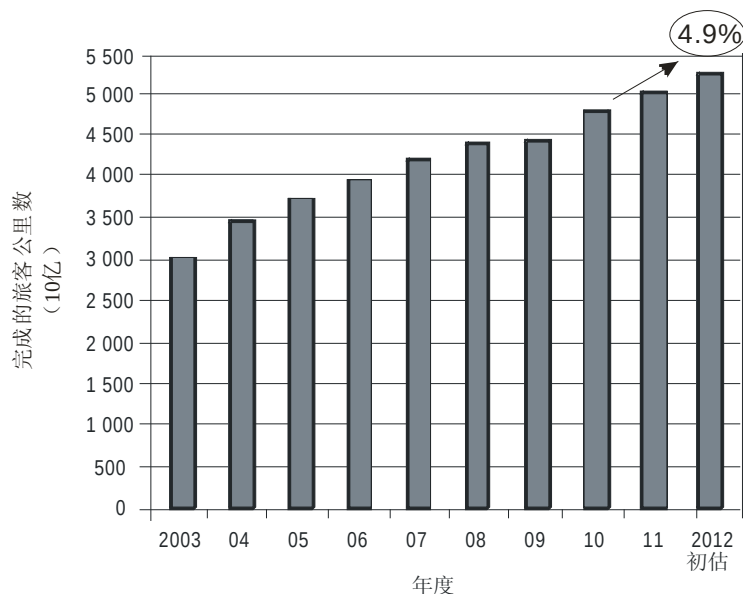


图 1 2003-2012 年定期航班运输量旅客公里总数

就亚洲/太平洋地区航空运量而言，中国国内市场增长了 10.3%。在仍是世界最大国内市场的北美洲，客运量占世界国内定期航班的 47%，运量增长趋缓证实了这个市场已经成熟。

总体而言，发展中国家国内市场增长以及国际运输量的增长与各个地区的不同经济增长联在一起，造成了不同程度的增长形态，地区差异显著。

以可用的客座公里数表示，世界航空公司的运力全球增加了 3.9%。虽然运力的增长从北美的 0.4%到中东的 12.0%，但与 2011 年比较，全球平均载运比增加了 0.75%，其范围从非洲的 68%到北美洲的 83%。

定期航班离港总数比 2011 年略增 0.7%。相较于航空运量的增长，这种航班数量的少量增加，结合旅客载运比的大幅改善，反映出航空业的高效管理。

以货运吨公里数表示的航空货运减少了 1.1%，大约载运货物 4 920 万吨。中东和非洲两地承运人显示双位数的增长率。其他地区则出现负增长或增长不多的情况，这主要是由于发达经济体经济复苏速度缓于预期的缘故。亚洲/太平洋地区是世界定期航班货运吨公里数最大的地区，但连续第二年呈现负增长，2012 年的增长率为-4.0%。欧元地区的负经济增长减少了对进口商品的需求，这对全世界航空货运市场产生了影响。

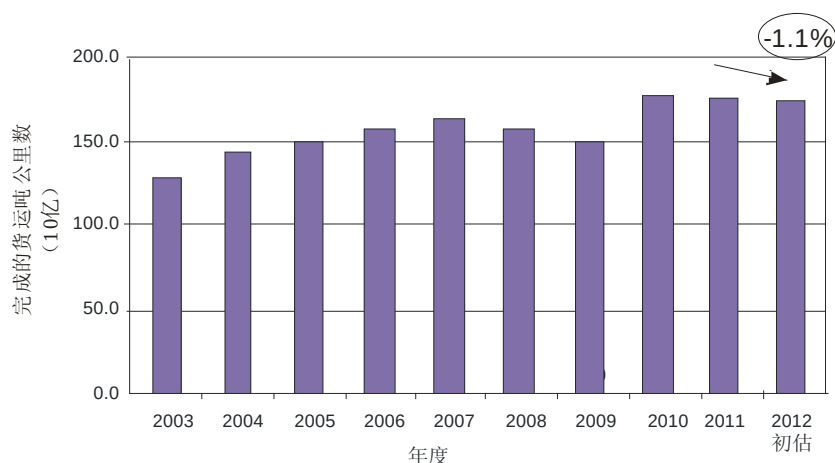


图 2 定期航空货运总量

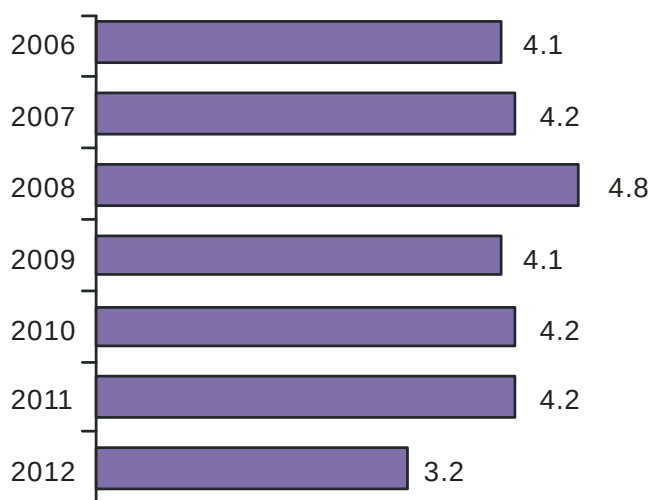
对国际民航组织成员国的定期航班而言，基于目前可得的数据，国际民航组织估算运营利润约为营业收入的 1.8%。

自 1977 年以来，全球航空运量的规模每 15 年增长一倍，因此，从现在到 2030 年，航空运量还将增加一倍。预计在 2012 年运载的 30 亿名航空旅客将在 2030 年增加到超过 60 亿名，而离港的航班次数也预计将从 2012 年的 3 100 万次增加到 2030 年的大约 6 000 万次。最新的预测数字载于《到 2030 年的全球航空运输展望和到 2040 年的趋势》(333 号通告)。

油价仍是阻碍航空运输增长的强大力量，虽然采用新的和更省油的航空器可能会减轻一些问题的严重程度。

在新航空器方面，世界两大制造商共交付了 1 189 架航空器，比 2011 年的交付数量增加了 18%。更节省燃料的新航空器将有助于减少航空业的碳足迹以及支持应对气候变化的努力。

在航空安全方面，根据对最大审定起飞质量超过 2 250 千克的商业航空运输航空器的全球安全数据的分析，2012 年定期航班共发生 99 起航空器事故 (9 起死亡事故)，比 2011 年减少了 21%，2011 年报告了 126 起事故。全世界定期航班死亡人数从 2011 年的 414 人下降至 372 人，降幅为 10%。全球事故率下降了 24%，到定期航班百万次离港事故率为 3.2 起事故，而 2011 年的定期航班百万次离港事故率为 4.2 起事故。



每百万次定期航班离港事故数量

图 3 2003-2012 年全球事故率和趋势

非定期商业客运业务发生了 42 起事故（10 起死亡事故），前一年的事故数量为 36 起（基于初步的数据）。与非定期商业业务有关联的旅客死亡人数从 2011 年的 112 人减少至 74 人。因为缺少关于非定期客运的全面运输量数据，因此无法对非定期客运事故率进行估算。

在非法干扰行为方面，2012 年发生 10 起事件，其中有三起破坏航空器未遂事件（有一起是冒充驾驶员占用驾驶舱内的机务人员临时座椅事件）、一起非法劫持航空器的事件和两起劫持飞行中的航空器未遂事件、两起攻击民用航空器设施的事件和一起位于民用机场陆侧巴士自杀式爆炸事件。有关所有 2012 年事件的详细情况载于国际民航组织安全网站的非法干扰行为数据库。

更全面的安全数据详见：www2.icao.int/en/ism/istars。

战略目标A：安全



安全

航空安全是国际民航组织的任务和工作的核心。持续增进安全对全球航空运输系统的整体效率和环境绩效具有直接和积极的影响。持续增进安全可以促进商业航空运输运行的活力和盈利能力，促进公众对航空旅行的信心。

本组织的安全目标和方案是高度相互协调和配合的。它们体现着各成员国的需求，并得益于航空业界和世界各地主要航空机构的贡献。不断让航空安全的良好记录更上一层楼的努力包括以下四个关键领域：

- 政策和标准化活动；
- 监测关键安全趋势和指标；
- 安全分析；
- 实施有针对性的安全方案。

国际民航组织根据先进的风险管理原则 — 现行国家安全方案（SSP）和安全管理体（SMS）的核心原则 — 不断发展其安全战略，加强了各方面的工作。

2012 年，国际民航组织努力实现了在确定的和评估的风险与航空部门对切实的和可实现的减轻风险战略的需求之间的平衡。

空中交通管理（ATM）— 空域

遥控航空器系统

3 月份，理事会通过了关于遥控驾驶航空器（RPA）系统的标准，纳入附件 2 —《空中规则》和附件 7 —《航空器国籍和登记标志》中。这些标准构成了支持将遥控航空器纳入非隔离空域和机场的第一层监管框架。这些标准要求：对遥控航空器及系统相关组成部分的适航性进行审定；对整个遥控航空器系统进行批准；对运营人进行认证；和为远程引航员颁发执照。通过的标准还为各国和运营人提供了有助处理《国际民用航空公约》（Doc 7300 号文件）第八条所规定的特许问题的材料。开始着手编制一个辅助指导手册的工作。

实施新的国际民航组织飞行计划格式

国际民航组织继续在地区办事处的协助下支持各国实施新的国际民航组织示范飞行计划。该示范飞行计划在 11 月 15 日作为对《空中航行服务程序 — 空中交通管理》(PANS-ATM, Doc 4444 号文件) 第 1 次修订的一部分开始适用。

为了降低新的飞行计划实施过程中出现重大运行中断的风险, 国际民航组织通过在各个地区举办一系列讲习班促进地区间的协调。各地区办事处为已经查明有特定需求的方面提供了重点援助。

本组织还与国际航空运输协会 (IATA) 和民用空中航行服务组织 (CANSO) 密切合作, 在 11 月 13 日至 16 日期间对各国过渡至新的飞行计划进行了实时监测。通过利用设在国际民航组织总部的专门用于应对紧急情况和技术设施, 将各国对新的飞行计划的实施状态不断更新在专门的国际民航组织网站上。

通过这次成功的过渡, 各国和整个全球民用航空界可从空中交通管理绩效方面的重大改进中获益, 而这些改进正是源于关于现代航空器先进的通信、导航和监视功能的详细飞行计划信息。

协作决策和空中交通流量管理

国际民航组织出版了《协作性空中交通流量管理手册》(Doc 9971 号文件), 该文件目的在于在协作的决策环境中在提升空中交通管理系统的安全性、效率、成本效益和环境可持续性的要求与各空中交通管理利害关系方的需求之间寻求平衡。该指导材料鼓励最大限度地利用由技术进步和飞行整个过程中的空中交通管理参与方改善决策带来的增强的功能, 从而促进引入基于航迹的四维运行。

基于性能的导航 (PBN)

为了支持实施基于性能的导航, 编制了三个手册, 并对一个手册进行了修订。新编制的《基于性能的导航 (PBN) 运行批准手册》(Doc 9997 号文件) 从飞行运行角度探讨了基于性能的导航的实施问题, 其他两个手册将协助各国在其空域中实施基于性能的导航, 这两个手册是: 《在空域设计中使用基于性能的导航手册》(Doc 9992 号文件) 和《连续爬升运行 (CCO) 手册》(Doc 9993 号文件)。对《基于性能的导航 (PBN) 手册》(Doc 9613 号文件) 进行了更新, 添加了新的导航规范和功能, 以解决航空系统组块 0 和组块 1 升级问题。



10 月份，在第十二次空中航行会议（AN-Conf/12）的筹备阶段，国际民航组织举办了基于性能的导航研讨会和讲习班，突出介绍了全球部署基于性能导航工作的进展，并强调了加快实施基于性能导航的紧迫性。这些活动还强调，基于性能的导航是全球航空界在空中航行方面的重中之重，并强调了成功实施基于性能的导航所需采取的协作小组做法。从与会者获得的反馈表明，该活动对了解基于性能导航的最新发展和满足特定需求大有帮助。

在基于性能的导航研讨会和第十二次空中航行会议上，与会者都获得了一个特殊的基于性能导航实施包（iKit），其中包含基本的说明资料、实用的文件和国际民航组织关于实施基于性能的导航的最新指导材料。该实施包主要是为航空专业人士（管理人员、监管机构、空中航行服务提供者、航空器制造商和航空器运营人）制定的，并根据其特定的职责和关注领域量身打造的。

作为加快实施基于性能导航努力的一部分，在厄瓜多尔、印度和俄罗斯联邦进行了国际民航组织基于性能导航的地区实施管理小组访问。在欧洲（亚美尼亚、阿塞拜疆、格鲁吉亚）和亚洲（包括缅甸、印度尼西亚和菲律宾）举办了地区实施讲习班。实施管理小组访问和讲习班致力于解决现有的差距，并提出帮助各国实施基于性能导航的建议。

空中航行能力和效率

经修订的《全球空中航行计划》（GANP）

《全球空中航行计划》第四版的主题是能力和效率，已经编制完成，提交给了第十二次空中航行会议，并经会议核可。该文件以先前的版本为基础，包含了阶段性关键工作、规划指导、关于报告的规定和显示支持实施《全球空中航行计划》所需技术的路线图。

这一最新版本承认，各国和各地区因自身空域要求的不同而有不同的要求，因此，允许其只选择那些它们认为适当和必要的措施。但是，《全球空中航行计划》可确保世界各国或地区所采取的措施在全球是一致的和可互用的。该计划还超越了之前的版本，明确说明了空域用户和空中交通服务提供者应采用的技术和措施。这是为确定全球空中交通管理系统的所有利害攸关方的需求所进行的长期合作的结果。最后，经修订的《全球空中航行计划》推出了一种新的规划工具，即航空系统组块升级。

航空系统组块升级 (ASBUs)

航空系统组块升级是经修订的《全球空中航行计划》的一个重要组成部分。航空系统组块升级提供了一套分阶段进行的运行改进措施，这些改进措施可在 15 年内分三个“步骤”或组块来实施。这样，各利害关系方便可以在掌握《全球空中交通管理运行概念》(Doc 9854 号文件)中所概述的真正先进概念的过程中获得有关新的方法、程序和技术经验。这些运行方面的改进措施涵盖所有类型的空域，相当于一个工具箱，各国和各地区可根据自己独特的运行情况和交通密度情况从中选择工具来提高自身空域的容量和效率。航空系统组块升级将确保全球运行概念得到协调的实施，因为每一个项目都辅有一个实施项目所需的各项程序、技术和监管批准的详细清单。重要的是，这些组块升级可提供战略规划方面的灵活性和增加投资确定性，提供有关现有试验和实施情况的信息，以协助规划和决策。

航空系统组块升级是全球空中交通管理系统所有利害关系方两年合作努力的成果，这些利害关系方包括各个国家、空域用户、机体和设备制造商以及包括代表有组织的劳工团体的各业界团体。

第十二次空中航行会议 (AN-Conf/12)

第十二次空中航行会议的主要目的是确保以协调统一的方式实施空中交通管理和使之现代化，以促进航空运输的持续安全、可靠和高效。议程的重点是实现各系统间的一体化、可互用性和协调性等这些战略问题，以支持国际民用航空“一个天空”之概念。这些主题也是《全球空中航行计划》第四版和该全球计划所载的航空系统组块升级规划战略的核心。

来自 120 个国家和 30 个国际组织的 1 032 名代表出席了此次会议，会议提出了 56 项建议，其中很多与经修订的《全球空中航行计划》相关。会议还核可了《全球空中航行计划》，但对其提出了一些具体建议。《全球空中航行计划》需经理事会批准。

安全管理

附件 19 的编制

作为 2 月份举行的特别会议的一项结果，安全管理专家组提出了一项关于安全管理的新附件（附件 19）的提案。该拟议附件计划在 2013 年 11 月份开始适用。



5 月份,在国际民航组织的网站上公布了《安全管理手册(SMM)》(Doc 9859 号文件)的第三版草案,该草案需等到理事会就新的附件做出决定后才能最终定稿。对这一最新版本的结构做了重新编排,内容有了更新,以便与附件 19 相配套,四章中有一章专门提供了有关国家安全方案的指导。

《全球航空安全计划(GASP)》

开始着手更新《全球航空安全计划》,以便最终提交给理事会,供其审议。

机场安全

跑道安全

在 2011 年全球跑道安全专题讨论会的框架下,以及在国际民航组织的跑道安全合作伙伴的支持下,在阿姆斯特丹、安曼、巴厘岛、基多、开普敦和莫斯科举办了 6 次地区跑道安全研讨会。研讨会的主要目的是促进和支持各机场建立多学科跑道安全小组(RSTs)。

开发了电子工具并将这些工具公布在国际民航组织的跑道安全网站上,以协助多学科跑道安全小组跟踪危险的查明和化解情况,同样,还编制了一份调查表并将其公布在该网站上,以监测建立多学科跑道安全小组工作的进展情况。根据调查结果进行了多学科跑道安全小组手册的编制工作。

关于评估、衡量和报告跑道道面条件的新通告

发布了一份新的通告——《评估、衡量和报告跑道道面条件》(第 329 号通告),对有助于通过关键的轮胎与地面接触面来控制航空器的道面摩擦特征提供了概念性的理解。该文件对一些概括性的基本概念进行了解释,以支持对附件 14——《机场》第 I 卷——《机场设计和运行》和附件 15——《航空情报服务》中的相关标准和建议措施的拟议修订。作为国际民航组织跑道安全方案的一部分,该通告将促进未来跑道道面条件全球报告格式的制定工作,以帮助防止和降低偏离跑道事件的发生。

附件 14: 对机场设计和运行的全面修订

开始着手对附件 14——《机场》的第 I 卷——《机场设计和运行》和第 II 卷——《直升机场》进行全面修订。所做的修改计划于 2013 年 11 月开始适用,目的是全球统一提高机场的安全和效率。这些修改涵盖广泛的主题,其中包括关于以下方面的新的和修订的规定:开展有效的跑道道面摩擦力

测量和报告，以防止和减少偏离跑道事件的发生；提供跑道端安全区和拦阻系统，以减缓冲出跑道的后果；强化喷流防护垫，以防止在起飞过程中发动机吸入外来物碎片；提供目视助航设施，包括使用发光二极管技术，以降低能源消耗；和引入新的和更高效的性能水平为“C”的泡沫，用于机场救援和消防。

事故调查

新的指导材料

国际民航组织出版了两个关于事故和事故征候调查的新手册：《航空器事故和事故征候调查手册》第 II 部分 — 程序和检查单（Doc 9756 号文件）和《事故和事故征候调查政策和程序手册》（Doc 9962 号文件）。

Doc 9756 号文件第 II 部分载有关于各项技术和程序的信息以及相关检查单，以协助各国开展航空器事故和事故征候调查。该部分还提供了关于建立用于重大事故调查的调查管理系统的指导方针。

Doc 9962 号文件为各国提供了制定调查政策和程序方面的指导，其中包括一个模板，供各国在必要时修改自己的事故和事故征候调查文件，以便符合附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》中的规定。该手册以便于用户使用的方式编制，各国可通过将本国特定的材料（如立法和规章）“填入空白处”的方式轻松地对其加以改制。

关于家庭援助的国际民航组织政策

由理事会设立的援助航空器事故受害者政策工作组制定了“关于为航空器事故受害者及其家人提供援助的国际民航组织政策”草案。该草案是根据大会 A32-7 号决议制定的，该决议呼吁各国重申其承诺，对航空器事故受害者及其家人提供支持，并审查、制定和实施相关的规章和方案。

与事故调查和预防相关的普遍安全监督审计计划调查结果

第八次事故调查和预防（AIG）专业会议（2008 年）建议国际民航组织对普遍安全监督审计计划（USOAP）与附件 13 相关的调查结果进行评估，以确定最普遍的严重关切和制定解决这些关切的措施。在一位主题专家和事故调查方法研究小组的协助下，秘书处小组开始为有关事故调查和预防的立法与规章制定框架范本。

安全审计

持续监测做法（CMA）

继续根据大会 A37-5 号决议，按照两年期过渡计划，将普遍安全监督审计计划演变至持续监测做法。在 2013 年 1 月全面推出持续监测做法所要求的所有活动都已完成。对开展持续监测做法所需的工具进行了重新设计，并将这些工具置于持续监测做法在线框架，供用户实时交互使用。有关持续监测做法的辅助指导材料和文件已经定稿，其中包括以所有国际民航组织语文出版了换了新标题的《普遍安全监督审计计划持续监测手册》（Doc 9735 号文件）。

开展了基于计算机的培训（CBT），以便让审计员和专家进行持续监测做法的活动，这些活动包括国际民航组织协调的核实访问（ICVMs）和普遍安全监督审计计划审计。基于计算机的培训还用作让国家员工熟悉该计划的方法及其他方面的培训。截至年底，来自 25 个国家和 4 个国际组织的 145 名参与者接受了关于普遍安全监督审计计划审计员/国际民航组织协调的核实访问的培训；来自 48 个国家和 4 个国际组织的 176 名参与者参加了熟悉工作情况培训。

此外，国际民航组织还在其工作涉及的所有地区举办了 7 次研讨会/讲习班，以协助各国为持续监测做法做好准备。来自 71 个国家和 6 个国际组织的 284 名参与者参加了这些研讨会/讲习班。

在 21 个国家进行了国际民航组织协调的核实访问，以确定之前查明的安全缺陷是否已得到圆满解决。此外，在此期间，开展了 3 次全面系统审计（CSAs）。

各地区办事处积极参与了制定国别行动计划的工作，这些行动计划可提供一个框架，协助各国及时解决国际民航组织确定的重大安全关切（SSCs）和/或安全监督缺陷。各地区办事处将这些计划提交给各国的相关部级单位，供其核可和对实施做出承诺。它们还与各国合作开展现场活动，如全面系统审计、有限的全面系统审计和国际民航组织协调的核实访问。

质量管理体系

扩充了持续监测和监督科的质量管理系统，以纳入普遍安全监督审计计划的持续监测做法。还在空中航行局（ANB）的其他科和国际民航组织各地区办事处适用了质量过程，以支持普遍安全监督审计计划的各项持续监测做法活动。根据 ISO 9001:2008 标准对持续监测和监督科进行了质量管理体系方面的重新核证。

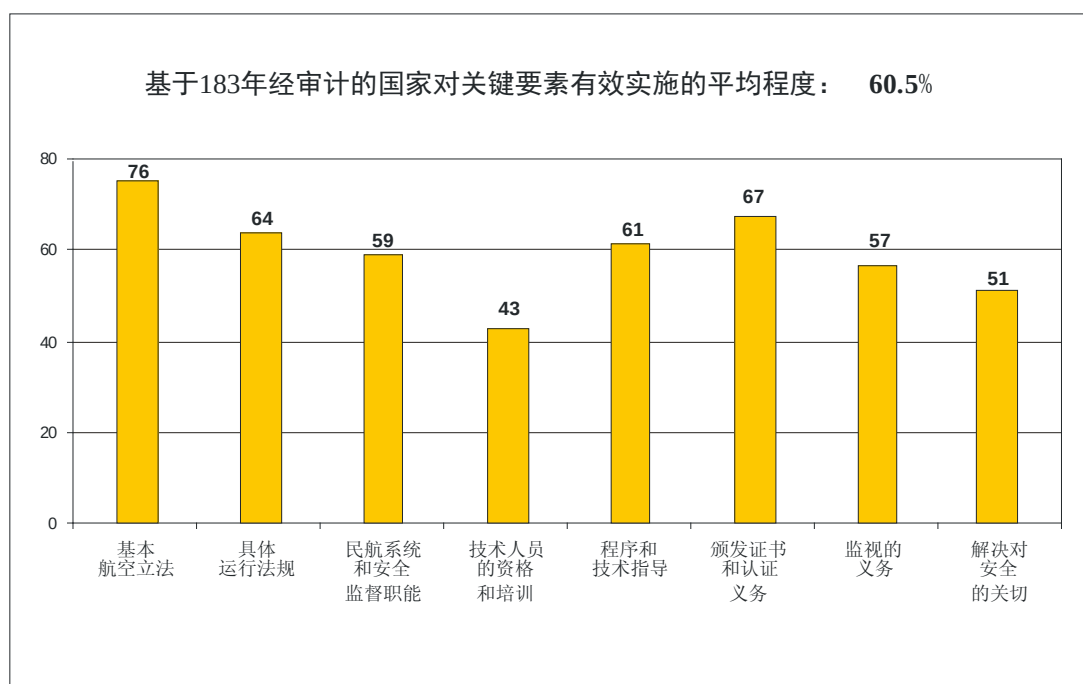


图 4 全球审计结果 — 各项安全监督系统关键要素的实施程度

监测和援助审查委员会 (MARB)

2011 年 12 月，秘书长成立了监测和援助审查委员会，以便对在因安全和/或保安原因而交由委员会采取行动的国家开展的国际民航组织监测和援助活动提供资深管理人员的监督和指导。具体来说，监测和援助审查委员会制定和促进实施旨在协调下列国家的监测和援助活动的高级别战略：具有重大安全或保安关切的国家、没有参与国际民航组织审计和监测过程的国家，以及没有落实实施整改行动计划的承诺的国家。2012 年，交由监测和援助审查委员会采取行动的国家共有 17 个。

应急响应

火山灰 — 对火山喷发和大气中的火山灰的戒备和应对

6 月份，国际民航组织的国际火山灰工作队结束了为期 24 个月的关于处理 2010 年喷发的爱尔兰埃亚菲亚德拉冰盖火山所凸显出来的多学科问题的活动。此次事件在欧洲、北大西洋以及更远地区造成了重大的航空运输中断现象。该工作队大大提高了社会对火山灰的检测和预测需要与能力以

及火山灰云对持续安全和高效的飞行运行（包括空中交通管理应急预案）的运行和适航性影响的了解，并证实了各监管当局、空中航行服务提供者和空域用户合作协调应对此类事件的重要性。

工作队的众多成就之一是制定了与火山灰相关的新的和改进的国际民航组织规定和指导材料，其中包括制定了《飞行安全和火山灰 — 在已知或预测有火山灰污染情况下的飞行运行风险管理》(Doc 9974 号文件)手册。该文件是作为业界联名出版物于年初出版的，各国可在火山灰污染可能对飞行运行构成危险时将本文件推荐给运营人和监管当局。国际民航组织特别是通过国际航线火山监测运行小组，继续开展进一步加强对火山喷发加以戒备和作出反应的工作。

核与放射突发事件

国际民航组织继续协助国际原子能机构（IAEA）的机构间放射与核突发事件委员会改善其国际组织联合放射应急管理预案，在此过程中特别借鉴了在 2011 年 3 月 11 日东日本大地震和海啸引起的福岛第一核电厂突发事件之后吸取的经验教训。该联合预案描述了机构间对核或放射事故征候或事故（不管其成因如何）的应急准备和响应安排。对该联合预案进行了修订，以反映日本的经验。作为联合预案安排的一部分，国际民航组织牵头成立了一个航空和海上运输特设工作组，该工作组可在未来出现突发事件时启动，以便相关国际组织和贸易协会可以合作协调地应对突发事件，特别是通过传播统一的权威信息，使旅行公众放心。

空中交通服务应急预案

尽管根据全球事件的发生情况，2012 年国际民航组织并不需要制定重大的应急预案，但国际民航组织利用这一机会在其总部设立了一个常设紧急情况 and 事件应急中心。该中心成了推进和改善国际民航组织应对需要其支持的任何和所有全球情况的应急预案的职能机构。这样的情况包括由于重大的气象事件或地区冲突而出现空中航行服务中断的现象。11 月份，该中心被用来支持如上文所述的全球范围向新的国际民航组织示范飞行计划过渡的活动，这展示了该中心还可以如何用来促进维持飞行安全和保安水平。

其他安全举措 — 航空燃油

航空燃油污染 — 与业界协同工作

2011 年 4 月，国际民航组织接受了中国香港特别行政区民航处的一项

安全建议，该项建议是根据对国泰航空 A330 在 2010 年发生的事故进行的调查提出的，在该起事故中，燃油污染导致航空器受到损坏，并在紧急疏散过程中造成旅客受伤。为了解决可对航空安全造成影响的航空喷气燃油质量这一新出现的问题，国际民航组织与航空和石化行业合作制定了关于在机场为商业运输航空器妥善接收、储存和配送航空燃油的规定。

国际民航组织与国际航协、美国航空公司（A4A）和国际机场理事会（ACI）合作出版了《民用航空喷气燃油供应手册》（Doc 9977 号文件），以便让航空和石油行业了解国际公认的燃油做法，并强化遵守这些做法的必要。该手册概述了相关的行业政策、标准和程序，这些政策、标准和程序涵盖了从炼油到给航空器加油的整个供应和配送系统中与航空器燃油质量管理、运行和培训相关的所有问题。

航空燃油 — 安全和效率

国际民航组织完成了对燃油规划标准的审查，并根据审查结果制定了附件 6 —《航空器的运行》第 I 部分 —《国际商业航空运输 — 飞机》中的拟议的新标准和建议措施，以及《飞行规划和燃油管理手册》（Doc 9976 号文件）中的指导材料。预计这将对航空运行的安全和效率产生前所未有的积极影响。制定这些新规定的工作历经十年，它们通过让读者对将在出现与燃油相关的情况时使用的无线电用语形成明确的统一认识，提高运行的安全性。国际航协预计，有了这些拟议的新燃油规定，每年可节省超过 100 万公吨的燃油消耗，相当于每年减少大约 300 万公吨的二氧化碳，节省 5 亿多美元的开支。

危险物品方案

提升散装运输锂电池的安全性

针对航空运输锂电池制定了新的安全要求，供纳入 2013-2014 版《危险物品安全航空运输技术细则》（Doc 9284 号文件）中。根据新的要求，之前免于遵守该《技术细则》中的大部分要求的许多锂电池托运情况须受到全面的监管。该新修订的文件中包含了如下要求：为运输锂电池的许多托运人提供培训，运营人在将每个锂电池包装件装载到和存放到航空器上前对其进行检查，以及将航空器上装载锂电池、装载的位置和数量告知飞行员。

与万国邮政联盟（UPU）协作提升航空邮件中危险物品的安全性

国际民航组织与万国邮政联盟合作制定了使得设备中的锂电池可以通过邮件安全合法地进行运送的新规定。想要接受运送锂电池的指定邮政运营人（DPOs）只有在获得本国民用航空局（CAA）的批准之后才能这样做。民用航空局将根据对该指定邮政运营人的危险物品培训方案及其用于控制邮件中的危险物品进入航空运输程序的审查结果决定是否给予批准。这些新规定旨在鼓励民用航空当局和国家邮政当局之间建立更加密切的工作联系，以及改善用于控制邮件中的所有危险物品（不仅是锂电池）进入航空运输的系统。

培训

政府安全监察员（GSI）课程

制定了政府安全监察员培训方案，以确保全球政府安全监察员培训活动的质量和标准化。课程主要针对根据普遍安全监督审计计划开展的审计中所查明的与缺少合格的技术人员履行安全监督职责相关的不足之处。国际民航组织与美国联邦航空局开展广泛的协调和合作，对以下政府安全监察员培训课程进行了更新和修订：航空运营人与经批准的维修机构审定（GSI-AIR）；人员执照颁发（GSI-PEL）；和经批准的培训机构审定（GSI-ATO）。

9 月份，国际民航组织与经其核准的政府安全监察员培训中心组织了一次非正式的政府安全监察员协调会议，以便通报有关政府安全监察员方案的最新情况，其中包括加强方案的管理和实施的拟议修改。其他方面的信息包括制定了一个经国际民航组织认可的政府安全监察员培训教员名册，目的是促进全球教员的使用。

危险物品培训

在多个国家举办了关于使用《危险物品安全航空运输技术细则》（Doc 9284 号文件）的危险物品培训班，并编制了一个关于开展危险物品检查和调查的新课程。

直升机训练和模拟

新出版了《飞行模拟训练装置认证标准手册》第 II 卷（Doc 9625-2 号文件）。第 II 卷中所载的以直升机为核心的方法、程序和测试标准是根据各民用航空当局、经验丰富的直升机培训师、飞行模拟训练装置操作人员和

制造商提供的专家意见和建议制定的。第 II 卷载有关于旋翼航空器飞行模拟装置的设计、合格认证和运行的国际公认标准，目的是提升直升机驾驶员的培训水平。

航空培训升级版方案

根据国际民航组织培训政策制定的新的航空培训升级版方案要求会员申请者遵守评估标准并顺利完成一项现场评估。2012 年，国际民航组织进行了 25 次对航空培训升级版新申请者的评估工作。截至 12 月份，该方案共有 47 个成员，其中包括 9 个正式成员和 38 个准成员。国际民航组织还设立了由 9 个正式成员组成的航空培训升级版指导委员会，以协助该方案的进一步制定，以及培养成员对航空培训升级版方案的战略规划做出有效的贡献。

航空培训升级版方案成员的一项主要工作是开发基于胜任能力的培训。在这一方面，国际民航组织为课程开发员编制了新的国际民航组织培训开发员课程(TDC)和一个题为《航空培训升级版 — 培训开发指南 — 基于胜任能力的培训方法》(Doc 9941 号文件)的国际民航组织手册。300 多名参与者参加了航空培训升级版方案成员和国际民航组织举办的 16 次培训开发员课程培训。

对驾驶员的基于实证的复训

国际民航组织在与各国进行协商的基础上，就《空中航行服务程序 — 培训》(PANS-TRG, Doc 9868 号文件)制定了拟议的第二次修订，该修订计划在 2013 年 5 月开始适用。此次修订对教员的资格认证进行了更新，并引入了关于为飞行机组成员编制和实施基于实证的培训(EBT)方案的规定。这些关于基于实证培训的规定将适用于对驾驶员的复训，并将为采用基于胜任能力做法的民用航空局、运营人和经批准的培训机构提供培养和评估飞行机组胜任能力方面的指导。该拟议修订辅以《基于实证的培训手册》(Doc 9995 号文件)作补充，而《基于实证的培训手册》又与针对运营人和培训机构的《基于实证的培训实施指南》相配套。根据基于实证的培训方案提出的模式转变并不是简单地替换掉制定培训方案所依据的有时已经过时的一系列关键事件，而是利用这些培训事件作为一种工具来培养和评估飞行机组在整个一系列必要胜任能力上的表现。此外，基于实证的培训要求教员将重点放在分析驾驶员出现不当行动的根源上。

下一代航空专业人才（NGAP）

国际民航组织下一代航空专业人才工作组推进了空中交通管制员和空中交通安全电子人员胜任能力方面的工作。飞行机组胜任能力方面的工作在新成立的国际飞行员培训联盟中继续进行。

作为世界航空公司培训研讨会（WATS 2012）的一部分，国际民航组织举办了两次下一代航空专业人才专家组会议和一次非正式的下一代航空专业人才工作组会议。本组织继续推进下一代航空专业人才的发展，并提高各国、地区组织、运营人、业界、培训提供者和机构以及学员对影响未来航空专业队伍的挑战的认识。

地区安全协调

关于安全监督的地区安排，包括地区安全监督组织（RSOOs）——制定关于供资的新指导

为了继续努力确保地区安全监督组织的持续运行，国际民航组织在其关于用户收费的现有政策和指导范围之外制定了新的供资选择方案。这一问题是在 2011 年 10 月关于地区安全监督组织的研讨会上提出的。新的指导将公布在《安全监督手册》B 部分——《地区安全监督系统的建立与管理》（Doc 9734 号文件，B 部分）中，指导的一个重要组成部分是征收旅客安全税。

对民用航空安全和保安监督机构（CASSOA）进行审查/研究

对民用航空安全和保安监督机构进行了研究，以审查该机构的法律、组织和财务框架。研究提出了关于加强民用航空安全和保安监督机构框架实施的建议。民用航空安全和保安监督机构代表东非共同体的 5 个伙伴国：布隆迪、肯尼亚、卢旺达、坦桑尼亚联合共和国和乌干达。

支持非洲民用航空委员会（AFCAC）实施非印合作性监察员机制（CIS）

国际民航组织继续积极参与 2010 年 12 月建立的非印地区合作性监察员机制（AFI-CIS）的相关工作。该方案的目的是以一种具有成本效益的有效方式在该地区共享合格的监察员，以便向各国提供直接的协助，解决国际民航组织普遍安全监督审计计划查明的安全缺陷。该机制由非洲民用航空委员会在国际民航组织的支持下实施。

向各国提供援助 — 制定量身定制的国际民航组织行动计划，以提升安全

为协助各国解决普遍安全监督审计计划确定的安全缺陷，国际民航组织为各国制定了量身定制的行动计划，提出了一系列技术和政策方面的全面补救行动。截至年底，国际民航组织制定了 24 份行动计划，这些行动计划随后都得到了各国的接受。为避免工作重复，这些行动计划考虑到了其他国际机构（如欧洲联盟、美国联邦航空局（FAA）和世界银行）所提供的所有协助。

向各国提供援助 — 安全基金（SAFE）及安全合作援助网络（SCAN）

为确保向各国解决与安全相关的缺陷提供持续的援助，根据大会 A37-16 号决议，国际民航组织设立了安全基金（SAFE）。加入该基金是自愿性的，基金在财政上独立于国际民航组织的经常方案预算。国际民航组织成员国、国际组织以及与国际民用航空相关的公共和私人实体可向该基金捐款。

在第十二次空中航行会议期间，国际民航组织召开了一次安全伙伴会议，以便促进安全合作援助网络的发展，该网络创建于 2010 年，目的是促进基于网络的交流，以便捐助者和援助提供者之间可以共享信息，为各国正在进行的和未来的援助项目提供支持。安全合作援助网络的参与者包括提供金融和/或技术援助的各政府机构、地区小组、制造商、金融机构和国际航空组织的联络人。

向各国提供援助 — 技术援助项目的质量保证（QA）过程 — 与技术合作局（TCB）合作

为确保各国从国际民航组织技术合作局提供的援助项目中充分受益，针对为各国设计的与国际民航组织行动计划相关的项目提出了质量保证概念。在项目的整个生命周期，来自国际民航组织空中航行局的主题专家组成的质量保证小组与技术合作局合作，参与项目的起草、执行、监测和评估等各个阶段，以确保实现项目的预期目标，获得充分的成果。

地区办事处的活动

各地区航空安全小组（RASGs）在各个地区召开了会议，包括在非印地区（AFI）召开的首次会议。地区航空安全小组证明了可有效促进各国、地区组织和业界之间的合作，提升各地区的航空安全水平。



举办了关于疲劳风险管理和英语语言能力的研讨会和讲习班。

地区办事处促进各国实施了国际民航组织事故/事故征候报告/欧洲航空事故和事故征候报告系统协调中心（ADREP/ECCAIRS），以便收集和分析事故征候数据。

规划和实施地区小组（PIRGs）在亚太、中东、非洲、欧洲和北大西洋地区举行了会议。在加勒比和南美地区，加勒比/南美地区规划和实施小组举行了第一次方案与项目审查委员会会议。

基于性能导航的实施工作得到了有力支持，连续下降运行和连续爬升运行也得到了有力支持。

在各地区组织了筹备研讨会，以协助各国为第十二次空中航行会议做好准备。

每个地区办事处的特殊重大活动

亚洲和太平洋（APAC）办事处

- 制定亚洲/太平洋地区无缝空中交通管理计划并结合航空系统组块升级实施该计划。

东部和南部非洲（ESAF）办事处

- 为接受监测和援助审查委员会审查的所有国家制定和提交国际民航组织行动计划，并得到了这些国家的接受。
- 通过开展地区办事处安全组（ROST）访问和部署非印合作性监察员机制（AFI-CIS），持续强化协助各国解决安全缺陷的活动。
- 圆满解决在马达加斯加、莫桑比克、卢旺达和赞比亚查明的重大安全关切。
- 提供技术支持，建立和运行地区安全监督组织和运行安全及持续适航合作发展项目（COSCAP）— 南部非洲发展共同体（SADC）。
- 为非洲航空安全部长级会议制定宣言和设立安全目标提供支持。

- 成功推进与南苏丹和苏丹进行关于重新界定喀土穆飞行情报区（FIR）、审查相关的空中交通服务航线航迹以及在喀土穆和朱巴之间建立运行程序的讨论。就飞行情报区、有关重新界定的细节和有关的空中交通服务航线的修改达成了协议。

欧洲和北大西洋（EURNAT）办事处

- 为支持在北大西洋地区试行基于 RNP 4 的 25 海里最小横向间隔标准进行的规划材料编制工作和安全评估工作提供支持。
- 为正在北大西洋地区试行的在配有契约式自动相关监视的航空器之间保持 5 分钟最小纵向间隔标准提供支持，目的是制定全球适用的规定。
- 为哈萨克斯坦解决普遍安全监督审计计划 2009 年审计期间查明的重大安全关切及其他发现的问题提供援助。与技术合作局一起编制了一份项目文件，用于开展长期能力建设。
- 为在欧洲和北大西洋地区以及欧洲地区的远东区域实施火山灰应急预案提供支持。
- 制定关键绩效指标/衡量标准，以便衡量欧洲和大西洋地区在六个主要绩效领域的绩效情况（根据欧共体绩效规章制定的地区绩效框架），并编制了指导材料。

北美洲、中美洲和加勒比（NACC）办事处

- 地区办事处开展了国际民航组织协调的核实访问，并协助哥斯达黎加、洪都拉斯、牙买加和墨西哥实施纠正行动计划，从而大大降低了缺乏有效实施（LEI）率。
- 为各国优化以 RNP 10 和 50 海里间隔为基础的墨西哥湾空中交通服务航线网络和在加勒比地区的所有飞行情报区实施空中交通流量管理（ATFM）提供支持。

南美洲（SAM）办事处

- 实施要求开通的厄瓜多尔至亚洲/太平洋地区的海洋航线，以发展商业运输。

- 为制定与实施灵活使用空域概念相关的指导材料提供支持，这样的指导材料包括军民航合作方面的好的做法，以及优化南美洲地区的空中交通服务航线网络的详细研究。
- 协调对关于在该地区机场和空域实施空中交通流量管理的行动计划的修订工作。

西非和中非（WACAF）办事处

- 成功地将实施非印地区全面实施计划（非印计划）促进非洲航空安全这一工作纳入地区办事处的活动工作方案中。
- 加强地区办事处安全组协助各国消除安全缺陷的活动，从而大大降低了该地区国家（特别是毛里塔尼亚）的缺乏有效实施率。
- 向 10 个国家提交国际民航组织行动计划，并得到它们的接受。
- 为非印合作性监察员机制以及建立和运行地区安全监督组织和运行安全及持续适航合作发展项目等其他地区安全举措提供技术支持。

技术合作项目和活动

2012 年，有 62 项国家性和 25 项地区性的旨在提高全球航空安全水平的积极的技术合作项目。在此期间取得的重大成就包括：

非洲 — 印度洋（AFI）地区

- 继续协助班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）的运行；
- 继续协助建立班珠尔协议集团事故调查机构（BAGAIA）；
- 为一个民航局建立人员执照颁发制度；
- 为数个国家的安全监察员提供机场合格审定和安全以及飞行安全方面的培训；
- 在一个国家进行航空运输危险物品方面的国内培训；
- 继续协助三个国家制定或审查一级民用航空立法；

- 为数个国家制定适航性、运行、人员执照颁发和机场等方面的民用航空规章草案；和
- 完成 11 个国家采购二次雷达和空中交通管理系统的招标程序和合同授予。

亚洲和太平洋（APAC）地区

- 通过三个地区运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAP）和国家项目，继续向 24 个国家和特别行政区提供安全监督领域的协助，以便解决重大安全关切、普遍安全监督审计计划查明的缺陷和所发现的其他与安全相关的问题，同时继续向上述国家和特别行政区过渡至普遍安全监督审计计划持续监测做法提供协助，其中包括提供监察员培训和其他与安全相关的培训；一国对另一国的短期技术支持；加入亚太地区航空安全小组（APRAST）和地区航空安全小组（RASG），参加国际民航组织地区跑道安全研讨会和亚太航空公司协会研讨会；
- 继续以下列方式，通过防止通过航空旅行传播传染病的合作性安排（CAPSCA）向 19 个国家和特别行政区提供航空医学领域的援助：提供关于大流行病预防规划的研讨会和在职培训以及机场对此问题进行评估，其中包括针对技术顾问的关于“防止通过航空旅行传播传染病的合作性安排援助访问”的半天培训活动，及随后的“防止通过航空旅行传播传染病的合作性安排机场援助访问”的演示；
- 通过编制关于《空中航行服务程序 — 航空器运行》、基于性能导航的飞行验证和实施以及空域和程序设计的文件和培训课程，协助 18 个国家和特别行政区改善飞程序；
- 加强一个民航局机场、飞行安全和空中航行服务领域的安全监督能力；
- 修订一个国家的机场、空中航行、适航和运行管理机构的民用航空规章和程序；
- 通过四个国家的发展中国家培训方案向数个国家的 308 名国家工作人员提供以下领域的培训：多普勒甚高频全向测距（DVOR）设备维修、电子安全工具、全球导航卫星系统（GNSS）、雷达进近管制、安全管理体系（SMS）、安全监督、航空法、管理和政策；

- 为一个国家开展研究，以便为发展使用较小航空器和直升机的通用航空和商业航空服务制定长期路线图；
- 为来自七个南太平洋岛国的 14 名参与者和来自一个国家的机场当局的 30 名参与者举办两个安全管理体系培训班；
- 为一个国家进行关于拟议的高密度/高层建筑物开发活动对主要国际机场和附近机场的运行安全和秩序的影响的研究；和
- 为来自一个国家机场当局的 30 名参与者举办机场总体规划培训班。

加勒比和南美（CAR/SAM）地区

- 为一个国家采购仪表着陆系统/测距设备（ILS/DME）；
- 为一个国家采购消防车；
- 为一个国家采购自动相关监视（ADS）/管制员—驾驶员数据链通信（CPDLC）系统；
- 为一个国家进行技术人员认证提供航空器检查、维护、修理和大修方面的培训；
- 协助一个国家制定航空器维护方案；
- 协助一个国家的民航局加强体制建设和结构调整；
- 为一个国家采购基于计算机的雷达模拟器；
- 为一个国家采购一次和二次雷达和通信系统，并将这些系统纳入空中交通管制（ATC）中心；
- 为一个国家采购甚高频（VHF）、超高频（UHF）和高频（HF）设备、计算机、气象观测站和紧急定位信标；
- 为一个国家几架航空器的大修和整体维护采购零部件和服务；
- 为一个国际机场制定总体计划；
- 为五个国家的国家工作人员提供飞行安全和机场方面的监察员培训；

- 签署一份关于九个国家的民航局互相承认维修机构的多边合作协议；
- 授予关于为一个国家设计和建造远程货运停机坪及相关设施以及为其提供配套和辅助设备的合同；和
- 为一个国家提供航空情报服务（AIS）。

欧洲和中东（EUR/MID）地区

- 为一个国家提供安全监督（飞行运行）、空中交通管理、航空医学和人员执照颁发方面的援助；
- 继续协助一个国家提升其在飞行运行、适航性、航空事故和事故征候调查、通信、导航和监视/空中交通管理、机场、救援和消防（RFF）以及人力资源培训方面的能力；
- 继续协助一个国家提升其在飞行运行方面的监督能力；
- 在两个国家开展安全评估访问，以便评估和确定这两个国家的跑道对国际民航组织标准和建议措施的遵守情况；
- 提供关于空中交通管制中的威胁和差错管理的高级培训；
- 为一个国家的纠正行动计划和旨在纠正重大安全关切的能力建设提供支持；
- 对一个国家进行空中交通管理方面的能力建设援助；和
- 在一个国家进行评估访问，以便确定民用航空总体计划制定工作和民航局重组工作的最首要的要求。

战略目标B： 保安



保安

2012 年，国际民航组织采取了重大举措来强化全球航空保安框架。本组织举办了十年间的第一次全球航空保安会议，批准了关于使普遍保安审计计划（USAP）逐步发展成为更全面、更主动和更加基于风险的持续监测做法（CMA）的计划，强调了以实施国家改善计划为重点的援助，并加强了与捐赠方和地区机构的伙伴关系。

高级别航空保安会议

为贯彻实施国际民航组织第 37 届大会《关于航空保安的宣言》，2012 年完成了一系列高级别地区会议。这些会议开始于 2011 年，先是在印度、塞内加尔和俄罗斯联邦召开，随后又接连在马来西亚、委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）和巴林召开。这六次会议由相关国家在国际民航组织协作下主办，涉及所有地区，并成功地密切了各国间和其他利害攸关方在解决保安关切方面的合作。每次会议都通过了反映每一地区现实和关切的联合声明，并呼吁采取具体步骤，按照大会宣言共同地和分别地加强航空保安。

地区会议所取得的积极成果为举办 2002 年以来的第一次国际民航组织高级别航空保安会议（HLCAS）奠定了基础。其意图是应对全球航空保安框架中存在的尤其是涉及航空货运的薄弱点并弥合缺口。代表 132 个成员国和 23 个国际及地区组织的 700 多名参会者中还包括 24 位部长，这显示出各国对航空保安问题所给予的极大重视。它向世界发出了一个明确的信号，即国际民航组织、其成员国和其他利害攸关方都将民用航空面临的威胁视为头等大事。

总体说来，高级别保安会议通过推进所有同期战略问题的解决，强化了全球航空保安框架。就航空保安和促进所达成的共识表明，拟提交给大会第 38 届会议的政策提案将是中肯的和及时的。

加强和协调保安做法

国际民航组织加速通过了关于保安的标准和建议措施，以缓解货邮风险。新的和经修订的规定被载入附件 17 —《保安》的第 13 次修订中。这些规定推进了供应链保安系统的实施、客运及货运航空器共同基线保安措施的实施，以及用于确定高风险货邮并保卫其安全的简化程序的实施。

第 13 次修订定于 2013 年 7 月起开始执行，其中一个重要内容是一项经修订的关于对除旅客以外的人员 — “内部人员威胁” 进行检查的全面标准。对由机场和其他航空人员造成的潜在威胁的关切，是决定快速通过第 13 次修订的主要因素。

在 3 月召开的第 23 次会议期间，航空保安专家组就航空货运保安工作组的新职能达成一致。其中包含的一项要求是，起草在全球范围内以切实的方式加强保安的原则。第二项要求是，与其他国际实体密切合作，以便更好地统一货运保安政策、标准、措施和指导材料。另一个与之相关的进展情况是，一套关于航空货邮保安的基于结果的关键原则获得高级别航空保安会议的认可，成为指导国际民航组织和其他利害攸关方为保卫航空货邮供应链安全作出努力的全面框架。

为了突出采取基于风险的做法处理保安威胁的重要性，国际民航组织发布了第一版全球《风险背景综述》。这一动态文件将会定期发布，以便为各国提供一个稳健的方法，帮助其进一步编制自己的国家风险评估。此外，还责成一个航空保安专家组的工作组制定一份前瞻性趋势分析文件，以帮助国际民航组织和航空保安界更积极地应对和缓解威胁。

国际民航组织在其他方面也与各国、航空业和国际组织进行了紧密合作，以便在航空、海关和邮政各项保安活动之间形成更大的合力。为改善监管方面的协调性，国际民航组织与世界海关组织（WCO）同意在与货运保安和简化手续有关的具体优先事项上开展更密切的合作。特别强调的一个方面是，需要特别通过利用高级货运信息更多地交换关于货物运输的信息。这一协议是在由新加坡、世界海关组织和国际民航组织召开的关于改善航空货运保安和简化手续的联合会议上达成的。

还是在合作方面，国际民航组织对万国邮政联盟（UPU）为制定新的航空邮件保安标准作出的努力给予了支持。这些标准将会对国际民航组织现行标准加以补充并考虑到新出现的保安概念。因此，万国邮政联盟在 10 月召开的第 25 届大会上通过了关于航空邮件保安标准的决议并对《万国邮政公约》进行了修订，增加了一个关于航空保安的条款。



普遍保安审计计划的实施和演变

国际民航组织在 2012 年根据其普遍保安审计计划完成了 34 个审计，使得第二周期审计的总数达到 163 个（162 个成员国和一个特别行政区）。图[4]显示了与航空保安监督系统关键要素的实施情况相关的全球审计结果。

普遍保安审计计划建立于 2002 年，它是本组织综合航空保安战略的一个不可分割的部分。第二周期的审计于 2008 年 1 月启动，计划在 2013 年完成。第二周期的工作重点是确定国际民航组织成员国的航空保安关切、为解决这些关切提出建议并提供现场援助。

在蒙特利尔组织了一个普遍安全审计计划审计员培训和资格认证课程，普遍安全审计计划的审计员与实施支助和发展科 — 保安（ISD-SEC）一道赴科摩罗、刚果、刚果民主共和国和海地执行了四项联合任务。在联合国反恐执行局赴俄罗斯联邦执行任务期间，一名审计员还充当了观察员。一次经国际民航组织协调的核实访问对一国为解决其重大保安关切（SSeCs）所采取的行动进行了核实。本年内，普遍保安审计计划保密网站发布了涉及四个国家的七项重大保安关切。年底，有五个国家的九项重大保安关切尚未得到解决。

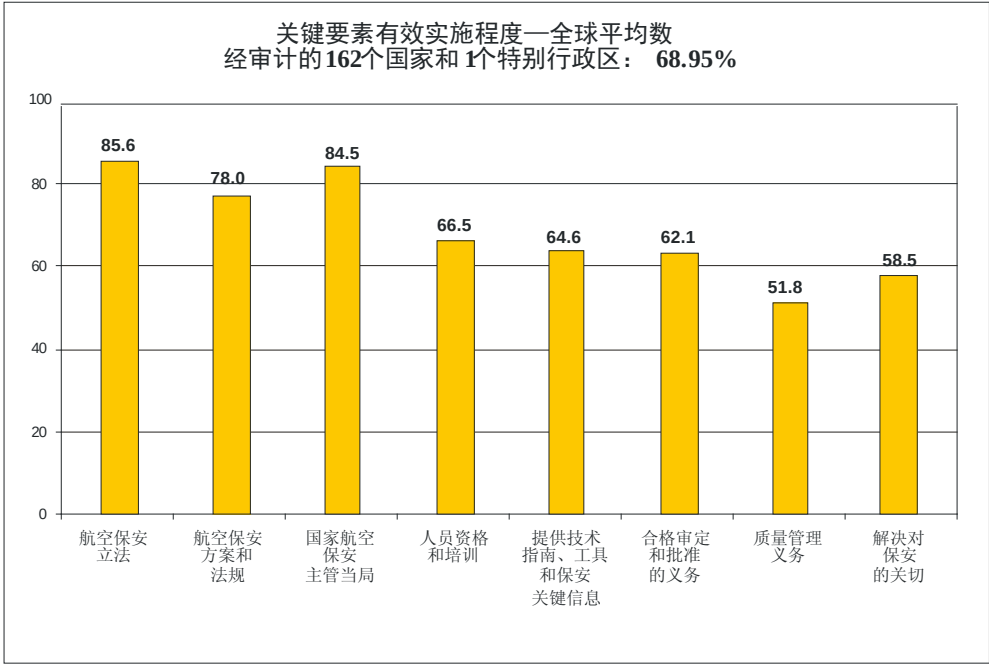


图 5 全球审计结果 — 各项保安监督系统关键要素的实施程度

面向未来，理事会正式批准使普遍保安审计计划逐步发展成为持续监测做法，同时批准了相关过渡计划。过渡期为 2013 年和 2014 年，而普遍保安审计计划—持续监测做法的全面实施将于 2015 年 1 月 1 日启动。

航空运输简化手续

理事会通过了对附件 9 —《简化手续》的第 23 次修订，该附件载有关于海关、移民、卫生和检疫边境管制条例的标准和建议措施。该次修订的重点是附件 9 的附录 13，其目的在于加强数据分享和对流行性疾病或大规模传染病的高效反应。

10 月在蒙特利尔召开的简化手续专家组第七次会议（FALP/7）提出了对附件 9 的修订建议，涉及到范围广泛的问题，包括对残疾人而言航空运输的可获性、航空货运简化手续、旅行证件签发过程的保安以及利用高级旅客信息和旅客姓名记录数据系统等。

简化手续专家组第七次会议成立了一个工作组，以便为建立国家航空运输简化手续示范方案制定新的指导材料，并修订和改进现有指导材料。会上所提交的文件详见：www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP7-2012.aspx。

专家组还认可了《残疾人可获得的航空运输服务手册》（Doc 9984 号文件）第一版，它是对现行指导方针的更新和修订版。编制该手册的初衷是详述附件 9 中的相关标准和建议措施；其内容涵盖残疾人旅程的所有方面。

国际援助与合作

根据国际民航组织航空保安援助和能力建设战略，采取了若干重大行动，以支持各国正在为建立更为稳健的国家保安系统和程序所作出的努力。

通过实施支助和发展科 — 保安方案，本组织强化了其援助的重点，以便为各国实施附件 17 的标准和建议措施和附件 9 中与保安相关的规定提供更有针对性的支持。这项工作包括制定和使用优先排序方法。

实施支助和发展科 — 保安继续实施了用于提供援助的项目管理框架，其中包含不同的阶段和既定的里程碑事件。目的是通过诸如审查航空保安方案文件等活动，在援助项目执行期内确保质量控制。

去年，在全世界启动了 16 个深入而长期的援助和能力建设项目，其中包括在东部和南部非洲以及西部和中部非洲地区的关键航空保安举措。这使得一些国家实施附件 17 规定的的能力得到极大提高。

在其他方面，实施支助和发展科 — 保安继续通过与国家和地区组织的伙伴关系扩大其援助活动。此类伙伴关系对于协调能力建设援助以实现资源的最大化和避免重复至关重要。实施支助和发展科 — 保安还与技术合作局紧密合作，特别是通过推荐主题专家和对保安方案和文件进行技术审查等方式，加强对国际民航组织在各地区援助活动的协调。

实施支助和发展科 — 保安还与技术合作局共同建立了中东地区（MID）航空保安合作方案（CASP）。与亚洲和太平洋（AP）航空保安合作方案相一致，中东地区航空保安合作方案的目标是遵守各项国际航空保安公约、与保安相关的国际民航组织标准和建议措施以及指导材料。它为在航空保安事项方面展开合作与协调，同时为对航空保安人员进行培训创建了一个地区框架。中东地区航空保安合作方案将于 2013 年 1 月在参与国开始实施。

实施支助和发展科 — 保安进一步与诸如非洲民用航空委员会（AFCAC）、阿拉伯民用航空委员会（ACAC）和亚洲和太平洋航空保安合作方案等地区性组织在航空保安培训的提供方面建立伙伴关系，以便对通过航空保安培训中心（ASTC）网络提供的培训进行补充。

航空保安培训

航空保安培训主要是依据载于国际民航组织《航空保安手册》的指导材料。但是，为了惠及广大的国际和地区受众，国际民航组织对由全世界 23 家获得认可的航空保安培训中心构成的网络进行监督，这些中心组织了 37 个由国际民航组织赞助的课程和讲习班。课程主题涉及从基础级别的航空保安到入门级别的管理，而讲习班则涉及不同的国家航空保安方案。

为应对航空培训需求的增长，对来自 6 个地区的 24 名补充教员进行了资格认证，从而将教员总数增加至 235 人。国际民航组织鼓励各国将航空保安成套培训资料作为其国家培训方案的组成部分加以利用。

国际民航组织继续对与位于蒙特利尔的康克迪亚大学约翰莫森商学院合办的航空保安专业管理课程给予支持。该课程能帮助航空保安管理者提高管理技能和丰富航空保安知识，这对于今天要求苛刻的航空保安机制而言至关重要。

机读旅行证件（MRTD）方案

机读旅行证件能力建设工作的主旨是，以援助项目的形式，为那些无法在 2010 年 4 月 1 日最后期限前强制引入符合国际民航组织要求的机读护照（MRPs）的国家以及那些已经决定将护照签发升级为电子护照的国家提供帮助。

2012 年在巴西和津巴布韦举办了关于生物鉴别技术和边境保安的地区研讨会。这些研讨会在强调签发符合国际民航组织要求的机读护照和参与国际民航组织公钥簿（PKD）的重要性的同时，还推广了关于保卫护照签发和边境控制系统安全的最佳做法。

在巴拿马以及安提瓜和巴布达为中美洲和加勒比海北部/西部地区来自不同部门的政府官员组织了两个关于旅行证件保安和身份管理的讲习班。

至于国际民航组织公钥簿，随着阿根廷、马来西亚、俄罗斯联邦、西班牙和联合国等新成员的加入，参与者数量增加至 35 个。

国际民航组织通过在其年度全球机读旅行证件专题讨论会期间和地区机读旅行证件研讨会期间举办讲习班，积极推动对公钥簿的参与。这些活动对电子护照在保安性和可信度方面的益处进行了概述。由联合王国在国际民航组织支持下主动发起的称为“公钥簿边境日”的活动，向实施或计划实施电子机读旅行证件边境管制系统的各边境管制机构发出了要约。参与者还包括需要确保由其签发的旅行证件得到全世界认可的签发当局。

地区办事处的活动

地区办事处对总部在地区航空保安培训中心组织航空保安培训课程给予了支持。它们还执行了对国家航空保安需求进行评估的任务并实施了国家改善计划，以协助各国执行普遍保安审计计划纠正行动计划。

实施机读旅行证件方案和附件 9 的其他航空保安部分以加强边境保安标准的工作，也在地区办事处的协作下得到了积极推进。

每个地区办事处的特殊重大活动

亚洲和太平洋（APAC）办事处

- 建立地区航空保安协调论坛，每年与亚洲和太平洋地区民航局长会议一道举办一次活动；
- 一名新聘的地区航空保安官员参与与保安相关的论坛并促进地区航空保安协调论坛的建立。

技术合作项目和举措

2012 年，有 19 个国家性和二个地区性的积极的技术合作项目，以协助民航管理局和国际机场改善其保安系统。在此期间取得的重大成就包括：

非洲－印度洋（AFI）地区

- 对一个国家的国家航空保安监察机构的组织结构和责任进行评估；
- 为一个国家制定国家航空保安监察员的职责和责任；和
- 为两个国家的国家人员提供航空保安培训。

亚洲和太平洋（APAC）地区

- 通过地区航空保安合作方案（CASP），继续为 24 个国家和特别行政区提供航空保安方面的协助，包括在纠正通过普遍保安审计计划查明的缺陷和其他与航空保安有关的结论中所反映的问题方面为成员国和管理局提供技术援助，以及提供监察员培训和其他与保安相关的培训；
- 按照航空保安合作方案，提供航空保安监察员培训和其他与保安有关的培训，包括一次航空保安法律意识研讨会、一次检查员资格认证方案讲习班和针对参与国的国家人员的高级航空保安检查员培训；和
- 根据三个国家的发展中国家培训方案，提供航空保安课程并举办航空保安危机管理讲习班。

加勒比海和南美（CAR/SAM）地区

- 为两个国家提供实施机读旅行证件系统的咨询服务；
- 为一个国家采购用于登机牌和条形码阅读器的系统和设备；
- 为一个国家安装雷达保护设备和保安围界栏；
- 通过对技术和操作人员进行培训，继续协助一个国家提高其航空保安人力资源能力；和
- 为一个国家采购飞行信息显示系统和相关的设备及服务，包括安装、投入使用和培训。

欧洲和中东（EUR/MID）地区

- 为一个国家拟定根据《芝加哥公约》附件 9 建立国家简化手续（FAL）方案的立法草案。

战略目标C：环境保护和
航空运输的
可持续发展



环境保护和航空运输的可持续发展

环境保护

国际民航组织进行的环境工作主要集中在根据大会第 37 届会议提出的要求和理事会航空环境保护委员会（CAEP）提出的建议开展的活动上。

对各国的援助和能力建设、环境工具的维护和升级、加强与其他联合国机构的合作以及各种气候变化举措和外联活动也都非常重要。所有这些都是为了推动国际航空朝着可持续的未来发展。

国际民航组织大会第 37 届会议

在大会 A37-19 号决议确定的如下四个关键领域取得了重大进展：1) 全球预期目标；2) 各国的行动计划；3) 可持续的航空代用燃料；和 4) 基于市场的措施。

全球预期目标

秘书处与航空环境保护委员会共同合作，进一步更新 CO₂ 趋势评定。方法包含预估多种类别的减缓措施 — 开发与航空器相关的技术、改善对空中交通管理和基础设施的使用、更高效的运行和可持续的代用燃料 — 的潜在影响，以衡量目前在实现全球预期目标方面取得的进展并估计未来的进展。秘书处也开发了一种称为国际民航组织二氧化碳报告和分析系统（ICORAS）的能力，这个系统能使本组织回应大会的要求，定期向联合国气候变化框架公约（UNFCCC）报告国际航空造成的二氧化碳排放情况，并衡量在实现全球预期目标方面取得的进展。

秘书处继续对各国行动计划中包含的数据进行汇编和解释，以确定全球情况，并将其与航空环境保护委员会正在编制的 2010 年至 2050 年期间 CO₂ 趋势评定相整合。进行这一评定的意图，是支持理事会依照大会要求对中期全球预期目标进行的审查和对国际航空长期全球预期目标进行的研究。

各国关于 CO₂ 排减活动的行动计划

到 2012 年底，代表国际空中交通量 75.45% 的 54 个成员国向国际民航组织提交了它们关于减少国际航空 CO₂ 排放的国家行动计划。国际民航组织对所包含的信息进行了持续的分析，并确定了提供实施支助的领域。还对涉及国家群体的联合行动计划的选择方案进行了研究。

大会作出的各国自愿提交行动计划的决定，导致本组织的政策展望朝向更加侧重于行动的实施模式。

可持续的航空代用燃料

秘书处加大了促进并推动可持续的航空代用燃料开发和部署的工作力度。

作为给 6 月份举办的联合国可持续发展大会（里约+20 大会）所做的准备，国际民航组织与行业利害关系方针对从蒙特利尔到里约热内卢的四个转接班机进行了合作，使这些航班全部成为由可持续的代用燃料提供动力。

一个国际民航组织专家组为在现有政策和措施以及各国和各组织现行举措和最佳做法的基础上制定一套关于可持续的代用燃料的政策建议作出了努力。

基于市场的措施（MBMs）

国际民航组织大会第 37 届会议就制定基于市场的措施框架达成共识，并决定针对国际航空研拟一项全球性基于市场的措施计划。

在有关成员国和国际组织指派的专家的支持之下，秘书处进行了大量工作，目的在于制定一项关于基于市场的措施的全球解决方案。理事会于 6 月份同意将工作集中在全球性基于市场的措施计划的三个选择方案上。理事会还同意认为，需要在制定基于市场的措施方面开展进一步的工作。

11 月份，理事会达成一致意见，同意成立一个国际航空与气候变化高级别小组，以便就关于国际航空与气候变化的一系列政策问题（包括与基于市场的措施相关的问题）研拟建议，并报告在拟定 2013 年大会决议提案方面取得的进展。

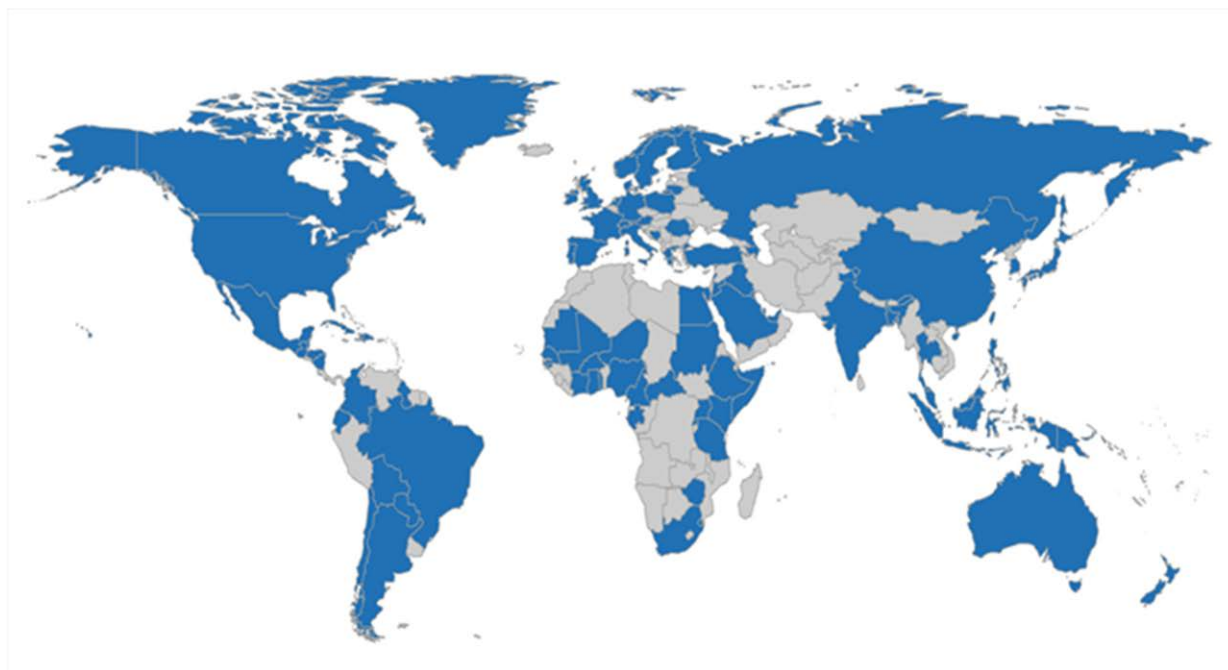


图 6 国际民航组织实务培训班培训了 91 个成员国，占全球航空运量的 93%

对各国的援助和能力建设

国际民航组织提出了一项强有力的能力建设战略，以帮助各国制定并实施减少国际航空 CO₂ 排放的行动计划。

具体项目包括指导材料和互动式网页界面。实务培训讲习班于 2011 年启动，今年继续开办，两年内的参与国总数为 91 个成员国，代表着 93% 的全球国际空中交通量。

10 月份在蒙特利尔举办了主题为“行动援助 — 航空与气候变化”的国际民航组织研讨会，参加者众多。该会议涵盖了从能力建设和新技术到可持续代用燃料、减排举措融资，以及技术转让和技术支持等范围广泛的热点问题。

研讨会重点讨论了在行动计划方案的初期规划阶段，国际民航组织、其成员国、利害关系方以及其他国际组织之间可发挥的协同增效作用和可进行的建设性参与。第二阶段将集中在进一步支持各国的行动计划上。

航空环境保护委员会（CAEP）

航空环境保护委员会在完成关于其第九次会议（CAEP/9）的工作方案方面取得了重要进展。在该次会议上，讨论将集中在进一步定制技术性措施，以减少并制约航空对环境的影响上。

制定新的 CO₂ 合格审定标准

7 月份，航空环境保护委员会指导小组会议就 CO₂ 度量标准体系达成一致意见，该体系描述了多种航空器类型 CO₂ 排放的特征以及它们所使用的技术。CO₂ 度量标准体系对机身几何学、最大起飞重量，以及三种不同巡航条件下的燃料燃烧性能等因素都进行了考虑。

就 CO₂ 度量标准体系达成的一致意见使航空环境保护委员会得以进入制定航空器 CO₂ 标准的下一阶段，即对审定程序进行界定，以支持经商定的度量标准体系和航空器 CO₂ 标准的适用范围。这是为运用国际民航组织在技术可行性、环境效益、成本有效性以及相互依存性造成的整体影响方面的标准对航空器标准进行分析做出适当规章限定的先决条件。

微粒物质（PM）

航空环境保护委员会继续积极地从事关于非挥发性和挥发性微粒物质的研究。在瑞士建立了一个测试场地，该场地装有首个永久性安装在一个航空器发动机测试间内的试验性微粒物质测量系统。航空环境保护委员会还继续与 SAE E-31（国际汽车工程师学会航空器废气排放测量委员会的一个工作组）在评估和记录微粒物质测量方法方面紧密合作。长期目标是拟定非挥发性微粒物质的合格审定要求。同时，航空环境保护委员会在继续推进微粒物质标准，包括该标准适用范围的制定工作。

航空器噪声

航空环境保护委员会开展了新一轮的针对未来噪声严格度选择方案的环境和经济评估。这些评估包括附件 16 第 I 卷第 4 章规定的最大噪声级减去累计 3、5、7、9 和 11 分贝，该噪声级可能于 2017 年和 2020 年实施。减去累计 3、5、7、9 和 11 分贝的所有严格度选择方案将保持开放，供航空环境保护委员会第九次会议审议。

航空器运行

为旨在替代国际民航组织通告《最大限度地降低燃油使用和减少排放的运行机会》(Cir 303 号通告)的指导材料编制了新的章节,并得到航空环境保护委员会指导小组的核可,以便提交给航空环境保护委员会第九次会议。指导小组还核可了经修订的、并已基本完成的关于进行通信、导航和监视/空中交通管理环境评估的指导材料,称为“用于拟议的空中交通管理运行改变的环境评估指南”。

国际民航组织碳排放和绿色会议计算器的应用软件

国际民航组织开发并推出了针对其碳排放和绿色会议计算器的 iPhone、iPad 和 Android 设备的应用软件。2008 年发明的国际民航组织碳排放计算器可用于计算一次飞行的碳足迹。绿色会议计算器可在考虑到始发城市、与会人数和其他相关参数的情况下,根据航空旅行的 CO₂ 排放生成一个最优的会议地点。全世界所有联合国机构和普通公众都在使用这一工具。这种智能手机应用软件首先由国际民航组织开发,现在可以在苹果公司和 Google Play 的网上商店免费获取。

与其他联合国机构的合作

作为其与参与环境保护的联合国机构进行持续紧密合作的一部分,国际民航组织参加了五个重要会议,包括 12 月份在曼谷和多哈举行的联合国气候变化框架公约会议。

国际民航组织向联合国气候变化框架公约附属科学技术咨询机构第 37 届会议提交了一份报告和一份声明,概述了关于国际航空与气候变化的最新发展情况。

国际民航组织的碳盘点清单和气候中和举措

作为联合国实现整个联合国系统气候中和举措的一部分,国际民航组织更新了它的碳盘点清单,并利用联合国环境规划署(UNEP)温室气体排放计算器和国际民航组织 CO₂ 排放计算器估计了秘书处 2011 年的碳足迹。国际民航组织 2011 年的碳足迹总量经计算约为 6 000 公吨 CO₂ 排放,其中工作人员航空旅行占 40%,用能和用电占 54%。

国际民航组织还参加了联合国问题管理小组（IMG）关于可持续性管理问题的会议，并继续在制定用于编制航空温室气体排放盘点清单的工具和准则方面，对其他联合国组织提供支持和培训。

外联和公共意识活动

制作了一个强调了航空业对可持续发展的经济、社会和环境支柱所作贡献的视频。该视频展示了国际民航组织在关键环境问题上的进展。

国际民航组织在缔约方大会第 18 届会议（COP18）和里约+20 大会召开时还组织了新闻发布会、设立了展位并开展了会外活动。

关于里约+20 大会，国际民航组织发放了标题为《全球航空业和我们的可持续未来》的小册子。这份小册子论述了航空业在里约+20 大会的各项主题上承担的角色，详细说明了航空业在整个可持续发展议程中的举措和成果，并总结了航空业与联合国机构和其他利害攸关方的合作情况。国际民航组织还发布了一份完整报告，介绍了首批由可持续代用燃料提供动力的转接航班，国际民航组织代表团部分成员可搭载这些航班至里约热内卢。

本组织还利用各种宣传旗帜、小册子、报告、传单和多媒体，参与了全世界很多演讲会、信息交流会和外联活动。

对国际民航组织环境工作的自愿支助

欧盟、法国和意大利继续对国际民航组织在环境领域的工作提供支助，借调了 3 名环境官员和 1 名初级专业官员。

航空运输的可持续发展

国际民航组织大会第 37 届会议要求采取的行动

国际民航组织依照大会 A37-20 号决议，继续对消费者保护方面的进展情况进行监测。该决议指出，在制定国际航空运输的政策和规章时应考虑消费者利益给予适当考虑。

特别是对《消费者保护规则摘要》（这是一个专门对旅客权利方面的规章和航空公司的自愿承诺进行分析和参考的文件）进行了更新，以扩展其

地理覆盖面。还增加了针对亚洲/太平洋、欧洲、中东和北美的具体的消费者保护参考资料。

监测过程确认了之前注意到的引入旨在保护航空公司旅客的监管机制的总体趋势，这一趋势在美国和欧洲表现得最为明显。监测过程还注意到其他国家已经在考虑消费者保护问题，但没有实施具体到行业的规章。

航空频谱

航空通信、导航和监视的职能对于飞行中的航空器的安全和效率来说至关重要，需要不受干扰地占用相当一部分可利用的无线频谱。频谱管理的国际规定在国际无线电联盟（ITU）每四年举行一次的世界无线电通信大会（WRCs）上进行更新。第12届世界无线电通信大会于1月23日至2月17日之间举行。总体而言，会议结果符合国际民航组织的立场。促成这种结果的关键要素包括各成员国对确定国际民航组织在国际电联世界无线电通信大会上的立场的早期意识和参与，以及国际民航组织专家对国际电联和地区性电通信组织（APT-亚洲太平洋地区电信组织、ATU-非洲电信联盟、CEPT-欧洲邮电管理局会议、CITEL-美洲电信委员会）各项筹备活动以及该会议本身的积极参与。

第15届世界无线电通信大会（2015）的筹备活动正在进行之中。一份国际民航组织对在第15届世界无线电通信大会上将要讨论的与航空相关的议程项目的立场草案已编制完成，并分发给各国和国际性组织征求意见。

航空情报管理（AIM）

国际民航组织制定了对附件15 —《航空情报服务》的一次重要修订，这是对该附件进行彻底调整的两步过程的第一步。做出调整的目的是为了支持将航空情报服务的运行重点从以产品为中心的、基于纸质的人工处理系统转变为运用数码的、以网络为中心的服务型情报管理系统。国际民航组织还将航空情报管理整合到了航空系统组块升级框架中，并制定了航空情报管理长期愿景，以充分支持全系统的情报管理。

多个国际民航组织地区都举办了关于航空情报管理的会议或者研讨会，所有地区都进一步加大了工作力度，以确保各国正在实施从航空情报服务（AIS）向航空情报管理转变的路线图。

航空运行的效率以及制约全球民用航空可持续发展的问题

国际民航组织和国际机场协会进行了一次联合调查，以估计预期交通量和机场规划容量的目前和未来趋势，从而确定可能存在的瓶颈。调查结果表明，从 2015 年起机场容量限制将会日益严重。这种预测明确要求各国对航空基础设施的规划和发展给予适当考虑，以便高效率地满足未来的航空旅行需求。

筹备第六次航空运输会议

4 月份，在总部举行的国际民航组织航空运输专题讨论会确定了可持续航空运输面临的主要障碍、克服这些障碍的战略以及支助实施的工具。与航空运输研究学会合作举办的这次活动，是为了给 2013 年举办的第六次航空运输会议（ATConf/6）做准备工作。

为了在筹备过程中发挥其作用，航空运输管理专家组在继续为秘书处提供建议和帮助以便为会议做好准备的同时，在 6 月份讨论了解决第六次航空运输会议议程上所列关键问题的方法。

在地区性组织和国际民航组织地区办事处的合作下，在所有国际民航组织地区举办的一系列地区性研讨会，向各国简要介绍了第六次航空运输会议上将要讨论的关键问题，并且促进了参会者之间的意见交换，目的是就议程项目达成共同的地区性立场。

促进航空运输谈判

在吉达举行的国际民航组织第五次航空运输谈判会议吸引了来自 62 个国家的 350 多名代表和 4 个国际组织的代表。在会议期间，举行了约 350 次正式和非正式双边会议，创纪录地签署了 130 多项双边航空运输协定和安排。

基础设施管理

《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》（Doc 9082 号文件）第九版出版。适当运用 Doc 9082 号文件中所载的重要收费原则——不歧视、成本相关性、透明度和与用户协商——有助于机场和空中航行基础设施的可持续发展。

国际民航组织继续更新了关于机场和空中航行服务提供者（ANSPs）的商业化、私有化和经济监督的案例研究，并发行了新的《机场和空中航行服务私有化手册》（Doc 9980 号文件）。

根据《机场和空中航行服务收费表》（Doc 7100 号文件），对新的在线“航空收费”产品进行了更新，列出了 184 个国家征收的机场和空中航行服务费用。

在培训领域，在由国际民航组织和国际机场协会联合制定的机场管理专业人员资格认证方案下，举办了两次关于机场使用者收费的课程。来自 17 个国家的 48 人参加了这两次课程。

国际民航组织的统计方案、预测活动和经济分析

国际民航组织的统计方案

在国际民航组织总部举办了三次统计学在职培训，以支持实施第 10 届统计专业会议的建议。这些培训向一些非洲、拉丁美洲和阿拉伯国家提供了运用统计方法和填写统计表的实用经验。在培训中着重强调了最近由航空承运人进行的燃油数据收集工作（国际民航组织统计表 M），该工作使得衡量在燃油效率方面取得的进展成为可能。

依照大会 A37-19 号决议，国际民航组织 CO₂ 报告和分析系统的第一阶段已经完成。这一衡量工具要达到的目的，是使得向联合国气候变化框架公约报告国际航空 CO₂ 排放情况成为可能，以及对在达成全球环境预期目标方面取得的进展进行评估。

国际民航组织在线统计平台

在线统计平台 — ICAO DATA+ 通过一种可在全球比较的航空数据工具进行了更新和增强。该工具能够满足各成员国、地区民航组织和外部使用者对数据发布所要求的高标准。现在有六个用户友好型 ICAO DATA+ 模块：航空承运人业务量；以飞行阶段列示的交通量；航空承运人财务情况；机场交通量；航段起讫点；以及航空承运人机队和人员。如需查阅 ICAO DATA+，请登录：stats.icao.int。

预测活动

开始编制一份新的通告，标题为《到 2030 年的全球航空运输展望》（Cir 333 号通告）。该通告对国际民航组织迄今为止所做的最新的、范围最广的客运和货运业务量预测进行了归总。该出版物旨在帮助监管者和航空业应对未来 20 年左右不断演化的旅客和托运人的需求。它还包括了直至 2040 年的相应的航空器起降架次预测以及客运量和货运量全球性长期预测，以支持温室气体分析。这份特殊文件得益于扩展的航线系统和更为复杂的计量经济学技术、国际民航组织全球范围内的专业知识以及由国际民航组织成员国提供的广泛数据，简言之，就是得益于最先进的技术和最及时的信息。该文件还包含了多种市场趋势和分析，尤其考虑到了经济增长、技术变革、市场自由化、低成本承运人的增加、机场拥堵和石油价格等因素。最后，该通告研究了促进或者阻碍民用航空增长的主要因素以及这些因素是如何影响预测结果的。

亚洲/太平洋地区交通预测小组（APA TFG）编制了交通量和航空器起降架次预测以及其他规划参数，比如对某些航线组的飞行情报区数据进行的高峰期分析。这些预测和分析包含在亚洲/太平洋交通预测小组第 16 次会议的报告中。预期这些预测和分析将主要由相关的国际民航组织成员国、亚太和跨太平洋市场的空中航行服务提供者以及亚太地区空中航行规划和实施小组（APANPIRG）用于空中航行服务的规划活动。

与之类似，加勒比/南美交通预测小组（CAR/SAM TFG）第九次会议从旅客数量和航空器起降架次的角度，对往返加勒比和南美地区的以及这些地区内的主要航线组进行了长期空中交通预测。其中包括所有主要航线组城市对层面的起降架次预测分类，以及空中航行服务中美洲公司（COCESNA）飞行情报区的高峰期参数和分析。这些预测和分析包含在标题为“2011 年至 2031 年加勒比/南美地区交通预测”的报告内。它们将对国际民航组织成员国、加勒比/南美市场的空中航行服务提供者以及加勒比/南美地区规划和实施小组（GREPECAS）进行空中航行服务地区规划活动特别有用。

经济分析

对国际航空公司运行经济学的地区性差异进行的研究，扩大了进行各种必不可少的工作所需的已经很独特的数据和信息源，这些工作包括对航空公司运行经济学的分析、对监管变革产生的影响的评估以及环境规划等。这些研究还为提交给国际航协分账机构的分析报告提供了依据，以便由该机构计算对航空公司间客运旅程收入进行分成的系数。

联营协议

本组织继续履行其关于管理丹麦和冰岛联营协议的责任。分别有 23 个和 24 个国家为这两个协议的缔约方。这些协议涉及在格陵兰岛和冰岛向通过北大西洋上空的国际民用航空提供空中交通管制、通信和气象服务。

与其他联合国机构的合作

联合国系统内各个机构都要求国际民航组织提供民用航空统计数据，特别是为了《联合国统计月报》以及地区经济委员会的统计出版物之用。

根据国际民航组织和万国邮政联盟（UPU）之间的谅解备忘录，对航空公司业务量和财务数据进行了分析并将分析结果提交给了万国邮政联盟，以便计算适用于万国邮政联盟成员国指定运营人之间与航空邮件运送相关的账目清算的基本费率。

外联和增强意识活动

国际民航组织与 CAE 公司合作，开始制定一套航空运输在线学习课程，涵盖航空运输统计学、航空运输经济学以及规划预测。第一套航空统计学课程已完成，可以在线使用。这些课程的目标受众是机场和航线的规划者、管理者和运行人员、政府的机场专家、航空公司高管、营销和商务经理、航空咨询师和航空器制造商的分析师。

本组织还利用各种宣传旗帜、小册子、报告、传单和多媒体，参与了全世界很多演讲会、信息交流会和外联活动。这些活动旨在向公众和行业介绍航空运输以及国际民航组织的职能。

针对各国开展了增强意识的活动，形式包括对培训和熟悉课程进行协调，以及举办地区研讨会，同时定期编制信息资料，以使媒体注意到特定航空问题和活动。

11 月份，国际民航组织出席了参议院常设运输和通讯委员会（加拿大）的会议，以便对航空公司业问题进行讨论并提供一份分析报告，内容特别涉及趋势和发展情况、自由化、开放天空协议以及运输者面临的挑战等。目的是为了协助编制一项关于加拿大航空公司业的研究报告。

对国际民航组织工作的自愿支助

中华人民共和国通过借调一名航空运输官员和一名基础设施官员，对国际民航组织在可持续航空运输发展方面的工作提供了支助。

地区办事处的活动

地区办事处向各国提供了援助，以帮助它们制定旨在减少 CO₂ 排放的环境行动计划，衡量因运行改进的实施，包括使用国际民航组织燃油节省估算工具而带来的环境获益。

地区办事处推动并鼓励各国参与在蒙特利尔举办的国际民航组织航空运输专题讨论会（IATS）以及在沙特阿拉伯举办的国际民航组织航空运输谈判会议（ICAN）。这些地区办事处帮助组织了地区研讨会，以便为 2013 年 3 月举行的第六次世界范围航空运输会议做准备。

技术合作项目和举措

2012 年，有 19 个国家性和三个地区性的与环境保护和航空运输的可持续发展相关的积极的技术合作项目。在此期间取得的重大成就包括：

亚洲和太平洋（APAC）地区

- 根据四个国家的发展中国家培训方案提供了航空法律和政策课程。

加勒比和南美（CAR/SAM）地区

- 签订了关于对一个国家的国际机场进行环境和社会影响评估的合同；
- 帮助一个国家确保在远距货运停机坪和相关设施的设计和建造中遵守环境法规；
- 对 15 个国家的 50 名参与者提供了航空运输基础设施的可持续性和环境管理方面的培训；
- 为确定三个国家民用航空管理局的人力资源需求和培训需求进行了评估研究；和

- 为确定一个国家的震后空中航行设备和人力资源需求进行了评估研究。

欧洲和中东（EUR/MID）地区

- 继续向一个国家提供多方面的援助，以通过由专业人员对有资质的对等人员进行关于该国航空运输经济可持续发展方面的培训，来增强其人力资源能力。

辅助实施战略



辅助实施战略

法律服务和对外关系

与不循规旅客有关的法律问题

根据理事会 2011 年 11 月在其第 194 届会议建立法律委员会一特别小组委员会，以特别结合不循规旅客问题对《关于航空器内犯罪和犯有某些其他行为的公约》（东京公约）进行审查的决定，小组委员会分别于 5 月和 12 月在蒙特利尔召开了第一次和第二次会议。小组委员会编写了《东京公约》的议定书草案，其中包括可供法律委员会考虑的若干选择。

推动北京文书

理事会和秘书处通过国际民航组织高级别航空保安会议、联合国会议和其他论坛，继续推动批准《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（《北京公约》）和《制止非法劫持航空器公约的补充议定书》（《北京议定书》）。两次地区法律研讨会也包括有批准两个北京文书这一主题。其中一次是大韩民国于 4 月份主办的国际民航组织亚洲/太平洋地区法律研讨会。另外一次是由波兰于 9 月份在国际民航组织和中欧轮换小组（保加利亚、捷克共和国、匈牙利、波兰、罗马尼亚、斯洛伐克和斯洛文尼亚）共同赞助下，在华沙主办的国际民航组织/中欧轮换小组华沙航空法律会议。截止到 12 月 20 日，《北京公约》已获圣卢西亚、马里和多米尼加共和国批准，而《北京议定书》已获圣卢西亚、马里和古巴批准。

联合国反恐执行工作队（CTITF）框架内的合作

作为联合国反恐执行工作队的一个成员，国际民航组织继续与该工作队及工作队其他成员进行合作。国际民航组织支持和参加了在禁止化学武器组织的赞助下，于 11 月在波兰塔尔努夫召开的化学品安全和保安问题国际会议。

移动设备（航空器设备）的国际利益

作为国际登记处的监管机关，秘书处继续代表理事会监测登记处的运作，务使它按照《开普敦公约》第十七条高效地履行职责。由于国际登记处监管机关专家委员会（CESAIR）成员的第二个三年任期于 2012 年 7 月到期，理事会根据从《开普敦公约》和《开普敦议定书》的各当事方和各签署国收到的提名/再提名，为委员会任命/再任命了 15 名成员，自 2012 年 7 月 2 日起生效。国际登记处监管机关专家委员会于 2012 年 12 月在国际民航组织总部召开了其第 5 次会议。此次会议的目的是向国际登记处监管机关专家委员会的成员通报情况，并初步讨论对《国际登记处的规章和程序》（Doc 9864 号文件）所做的大量重大变更，以便在 2013 年第二季度召开第六次会议，完成对这些变更的审议并向理事会提出建议。根据《开普敦公约》第六十二条第 2 款 (c) 项，和《开普敦议定书》第三十七条第 2 款 (c) 项，理事会定期从保存机关收到有关批准书、声明、退约和指定接入点的信息。年末，《开普敦公约》和《开普敦议定书》有 48 个缔约方。

治理和效率工作组（WGGE）

治理和效率工作组是在对之前的治理和效率工作组进行合并之后，在 2012 年 3 月召开的理事会第 195 届会议期间组建起来的。治理和效率工作组对语文服务的各个方面进行了研究，其中包括笔译和口译需求、服务质量、各种语文版本出版物的同时分发及其时间表等，并提交了经理事会 2012 年 11 月第 197 届会议审议的建议。理事会在通过这些建议时，请秘书处和理事会各委员会及空中航行委员会酌情为语言服务的最优使用提出具体提案，供理事会在第 198 届会议上审议。

三边协商委员会讨论与特权和豁免有关的问题

国际民航组织三边协商委员会第三次会议于 2012 年 5 月召开。除来自渥太华礼宾处和魁北克礼宾处的官员，以及来自国际民航组织理事会的代表之外，蒙特利尔市也派代表参加了会议。

此次会议审查了会议议程上关于常驻代表、其家人和国家代表团在加拿大居留的如下几方面的问题：入境签证、接纳、教育、医疗、税制、交通监管，以及东道国在联邦和省一级给予的相关特权、豁免和特许。三边协商委员会的参与方指出，自 2011 年 11 月上一次会议以来，在几大领域取得了实质性进展，并商定在定于 2013 年 2 月召开的下一次会议上，将对截至目前所取得的进展进行评估及进一步侧重解决尚未解决的问题。

与世界旅游组织（UNWTO）进行协作

国际民航组织继续参与世界旅游组织关于保护游客/消费者和旅行组织者工作组的工作。该工作组正在审议拟议的关于保护游客和旅游服务提供者的公约草案。所涵盖的主题包括在发生不可抗力的情况下各国的协助义务，在旅行组织者破产时对游客进行保护，以及与包团旅行相关的问题。国际民航组织就正在拟定的文书草案提供了技术意见和文字措词建议，主要目的是避免可能与在国际民航组织主持下通过的现有航空法律文书出现任何重复。

实施国际民航组织关于地区合作的政策

国际民航组织通过各种措施来实施其关于地区合作的政策，所采取的措施均使国际民航组织和地区民用航空机构能够鼓励各国统一基于标准和建议措施的运行规章、要求和程序。与各地区组织和地区民用航空机构之间的合作得到了加强。根据国际民航组织和各地区民用航空机构之间缔结的合作备忘录所体现的各种安排，国际民航组织和此类机构之间的协同工作得到了加强，从而避免了工作重复。国际民航组织和地区民用航空机构之间定期召开会议，并联合组织召开会议，举办讲习班和研讨会。

地区办事处的活动

整个 2012 年，国际民航组织的各地区办事处都在积极支持与本组织的战略目标相关的各项活动。在与总部各局密切和直接协调下，执行了各地区的方案和项目。同时，对这些方案和项目进行管理，以确保结果的跟踪和交付。根据本组织增强地区合作的战略，各地区办事处彼此之间，并与地区航空组织和航空机构的地区办事处之间进行密切合作，以避免工作重复和共享重要的常识。尤其是，各地区办事处参与了与地区民用航空机构之间签署的合作备忘录所载的行动计划活动。

每个地区办事处的特殊重大活动

中东（MID）办事处

- 虽然开罗的安全和保安形势及该地区的政治形势对工作人员具有重大影响，但该办事处的工作方案仍在继续正常开展，只是在少数情况下，由于中东地区各国参与水平低而不得不取消或延迟开展一两个活动。继续向中东地区各国提供技术援助和支持，没有中断。

人力资源

2012 年 12 月 31 日，在职工作人员共计 698 人，其中 530 人由经常方案预算供资，66 人由行政和业务服务费用（AOSC）基金供资，102 人由预算外资金供资。在所有工作人员当中，326 人属于专业（P）及以上职类，372 人属于一般事务（GS）职类。有八十个国家在秘书处担任专业及以上职类的职位。

妇女占专业及以上职类总人数的 30%。在高级职等，任职 D-2 职等的人数达到 50%，任职 D-1 职等的人数达 11%。作为本组织外联举措的一部分，向 1 名符合资格的妇女授予了国际民航组织航空国际妇女协会培训奖学金。

国际民航组织继续得到 7 名借调人员和 28 名免费提供的人员的帮助，这些人员都是通过与成员国和航空当局之间达成的伙伴关系安排获取的。今年，国际民航组织迎来了 22 名新的免费提供的人员。

在 2011 年 1 月 1 日实施《国际民航组织服务条例》第九版之后，对《工作人员细则》进行了全面审查以进一步精简调整人力资源管理方面的政策、规则和做法，并在必要时，使它们更好地与联合国共同制度组织保持一致。

以自愿而有管理的工作调动为基础，拟定了工作人员流动政策，重点主要放在同一工作地点的职能流动上。该政策的一个主要目标是通过有可能在必要时，较容易地将具备适当技能和资格的工作人员在同一工作地点内调动或者向不同的工作地点调动，帮助本组织实现其战略目标和满足其运行要求。另外一个目标是协助工作人员在局/处和职能部门内部或者跨局/处和职能部门获得新的技能、知识和经历。



包括三年期和年度人力资源行动计划在内的工作人员队伍规划机制，加上招聘过程和 workflows 改进，产生了积极的影响，特别是在通过组织结构调整和工作重新设计、重新优化配置现有资源以及加快招聘和合同管理，更好地满足方案需要方面。

学习和培训机会的范围扩大了。称为“iLearn”的新的电子学习系统开始向工作人员提供在线课程。iLearn 也可作为一种在线和课堂课程的登记系统，从而简化对培训活动的记录和监督。此外，还与纽约联合国达成了一项可访问在线 Skillsoft 平台的协议。该平台由各种各样的办公相关课程、基于胜任能力的课程、管理课程，以及联合国必修培训课程组成。继续向地区办事处工作人员提供了空中航行专业技术方面的专业培训活动，以更新他们的知识和专门技术。此外，还为工作人员组织开展了 100 多次涵盖从技术到非技术、管理开发和软技能开发，以及语言技能等多个主题的培训活动。根据道德操守框架中的要求，还在总部和各地区办事处组织开展了关于道德操守的强制培训。总共有来自国际民航组织的 1 600 多名参与者从这些培训活动中受益。

对专门从事人力资源管理工作职务的工作人员进行了重组，以更好地满足方案和组织需要，提高服务提供和咨询支助的质量和及时性。设立并填充了一名人力资源管理副主任的职位，以管理所有人力资源管理运行服务和政策制定的规划和实施。

配合加强自动化的工作，人力资源管理业务进程现代化的工作也在继续进行。这样，在保持服务的高质量的同时，也提高了时效和应对方案需要的能力。人力资源管理也在参与设计和开发旨在简化过程、消除重复和加强无纸化活动的内部智能工作流程系统。在开发完成并接受测试后，该系统将能推广用于国际民航组织的其他活动。

在本组织对外总共发布了 84 个职位空缺通知（一般事务职位 40 个，专业职位 44 个），对内发布了 25 个改叙通知（一般事务 19 个，专业 6 个），并于此后进行了招聘。如果可行，可将 P-4 职等职位重新设计为 P-2 或 P-3 职等，以便招聘更年轻的人才。修改之后的职务说明吸引了涉及范围更广的可转移技能和更多的来自妇女、无任职人员或任职人员不足的成员国的申请。

从本三年期开始，对 55% 的一般事务人员员额和 39% 的专业人员员额进行了更新和分类，以反映现有的职能和职责。在总部及在所有地区办事处，实施了由国际公务员制度委员会新颁布的，供在所有联合国共同制度组织内使用的一般事务人员分类标准。举办了新的分类标准和工作说明编写培训班。编写了简明工作说明格式，以便加快更新。

通过加强与工作人员和公众之间的沟通，进一步加强了国际民航组织在内部和外部人员心目中作为最佳雇主的形象，取得了吸引和留住高素质人选的预期效果。比如说，在实施新的分类标准期间，与所有一般事务工作人员召开了个人和团体互动信息会议。扩大了《人力资源通讯》内容，以包括道德操守等人们关心的问题。对外部和内部网站做了大量革新，以与时俱进。

语文和出版物

语文和出版处通过利用 50.9%外包和 49.1%内部资源，处理了 1 100 万字，而 2011 年为 872 万字。共为 1 376 场次会议提供了口译服务，而上一年为 1 259 场次。可销售的出版物数量有了减少，但国际民航组织各种网站上的网络出版物继续增多。根据《国际民航组织出版物条例》(Doc 7231 号文件)规定的免费份额政策，免费发放给成员国的出版物数量为 46 055 份。

国际民航组织关于翻译服务外包的政策和程序于 4 月份生效，旨在确保所有要求翻译服务的外包活动都通过严格、受控和透明的方式进行。目的是根据资源情况，在一个内部翻译和外包翻译既定比例的框架内，遵守截止期和降低成本，谋求达到可能的最高质量水平。这项政策在考虑到翻译质量、交件速度和保密及财务因素的情况下，确定了外包翻译工作的范围和基本原则。该政策也包括了翻译人员的选取及分类分级标准，以及所适用的外包翻译质量管理机制。这样做是为了确保外包翻译工作完全按照具体的指示和规定进行，确保工作的周全和准确无误。

于 2011 年年底采用的计算机辅助翻译解决方案成了内部和外部翻译活动的一个主干系统。一个直接好处是，通过加大对翻译过程的控制力度，提高翻译的质量和一致性。通过提高处理出版物工作流程的效率，还可以提高生产率。根据语文和出版处所有工作人员参与该系统的情况，所有工作人员都得到了定制培训。

创收活动

2012 年，创收活动继续开发新的创收机会，危险品执照颁发、危险品培训和活动占了很大一部分。但是，成本控制仍旧是一大挑战，虽然对印刷成本作了大幅削减。



2012 年的总体财务结算反映印刷出版物的销售量持续下降。2013 年，将致力于解决印刷出版物销售量下降的根源问题，并同时谋求开发新产品以便增收。

新的电子商务“网店”已启动，以便更好地推销国际民航组织的文件。

会议和办公服务

随着 9 月份新程序的成功实施，国际民航组织启动了一个经过改进的和更加有效的会议登记过程。从而大大减少了国际民航组织高级别航空保安会议和第十二次空中航行会议的现场登记时间。

开始实施一个全面的电子事件管理系统的工作，以进一步为接下来的包括 2013 年 9 月国际民航组织大会第 38 届会议在内的会事活动的登记提供便利。

2012 年，完成了几个施工和办公室翻新改造项目，目的是优化办公室空间和建筑资源的使用。这包括用最新的视听技术改造大会堂、理事会会议厅和会议室。此外，还开始了职工商店的搬迁工作，以方便与会代表利用。

信息与通信技术

对“一个国际民航组织”（One-ICAO）信息技术基础设施进行了扩建，以包括向大多数地区办事处提供电子邮件和目录服务。此项添加的服务能让用户进入一个“功能全面的”电子邮件系统，并将能够完全整合到拟于 2013 年部署的新的统一信息传送功能之中。

为了利用最新的软件，总部的所有工作站都升级到了 Windows 7 和 Office 2010。确定了实施总部电脑系统基本灾难事故恢复站点部署方案。

在详细分析记录管理的工作流程和电子记录管理系统的结构之后，决定在微软 SharePoint 平台上建立国际民航组织的电子记录和文件管理系统 (EDRMS)，并添加一些软件应用系统。这种解决方案是对系统进行调整以满足本组织需要的一个最具成本效益和最为灵活的方案。此外，该方案还考虑到在该平台上实施使联合国系统内部电子文件和记录管理标准化的工作。

随着总部各局用户的参与，现有的国际民航组织记录保存的分类得到了简化。在系统用户的大量参与下，建立和微调应用系统，为系统在年底开始逐步实施创造了条件，基于纸质的传统系统和新的电子记录和文件管理系统同时使用。

对国际民航组织的公共网站做了全面重新设计，并与联合国其他机构采取的最佳做法保持一致。现在，公共网站的标题区和浏览面板更为完善。此外，对网站作了整理，以更好地对特殊活动和对国际民航组织活动至关重要的其他内容进行宣传。信息和通信技术科开始将地区办事处网站中的内容转移到总部网站上，以加强国际民航组织的整体电子属性。新的公共网站使业务参与者能够更加动态地更新内容，同时保持一个标准的观感。

信息和通信技术科与各局密切合作，以确定通过一个信息系统结构来提高效率和效能、加强能力建设和数据情报的各关键领域。行政服务局在工作中已开始使用 iLearn 和 ICAOMed 一类的系统。在空中航行局和航空运输局，信息和通信技术科为包括 TRAINAIR PLUS、基于性能导航和航空医学在内的各个方面建立了信息管理系统和学习模块。信息和通信技术科还对项目组合进行了整合，对项目开发周期进行了优化，并与空中航行局和航空运输局合作引入了一个项目管理质量框架。成功开发了一个关于 USB 驱动、iKITS 的交互式信息包，并在国际民航组织会议上作了介绍。

通信联络

全年，将重点放在了支助在总部和各个地区召开的国际民航组织会议，以及对航空具有重要意义的世界重大活动上。值得注意的是，在蒙特利尔和里约热内卢之间的一系列联运航班上，为里约+20 联合国可持续发展大会进行了一次重大媒体宣传活动。所有飞行航段上的航空器的驱动燃料都使用可持续的替代燃料。在蒙特利尔、多伦多、墨西哥城、圣保罗和里约的机场，召开了新闻发布会。国际民航组织确保在航空公司、航空器制造商、燃料供应商、当地政府和其他有关利害关系方之间进行协调。

媒体活动的加强也可以从如下几个方面看出来：所发布的新闻稿和简讯数量增加；在当地和出访期间，国际民航组织高级官员与媒体的会见访谈次数增加；为国际民航组织高级官员提供媒体培训；以及采购媒体监测服务设备，以系统地衡量全球媒体活动的范围、性质和影响。



通信联络工作与行政和服务局就国际民航组织公共网站新主页的设计进行了合作。由此，国际民航组织推出了一系列网络相关举措，如：为第十二次空中航行会议推出的展示国际民航组织观点看法的系列文章；更好地宣传国际民航组织成果的主页上的旋转工具功能和要闻部分；以及定期对新闻加以更新。通过更广泛地使用社交网站“推特”对国际民航组织活动进行宣传 and 让更多的人访问国际民航组织网站，可对这些举措进行补充。行政高层的视频留言数量的增加可确保更多地展示本组织在世界航空活动中的影响和作用。

技术合作方案



技术合作方案

技术合作方案通过支持各成员国开展如下活动，补充经常方案的活动：实施国际民航组织的标准和建议措施、政策和程序；开展能力建设；以及开发自己的民用航空系统。

今年，国际民航组织实施了价值达 13 090 万美元的技术合作方案。根据各项信托基金安排，在 145 个国家执行了 95 个项目。2012 年实施的项目概况见本报告的附录 2，可通过 <http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx> 在线查阅。

方案的资金总额中约 99.4% 由那些为其本国技术合作项目供资的国家提供。开发银行、地区组织、供资机构和航空业界等捐助方为特定项目提供的预算外捐助，包括以实物形式提供的自愿捐助，约占方案资金总额的 0.6%。

按地区列示的技术合作方案实施情况
(以百万美元计)

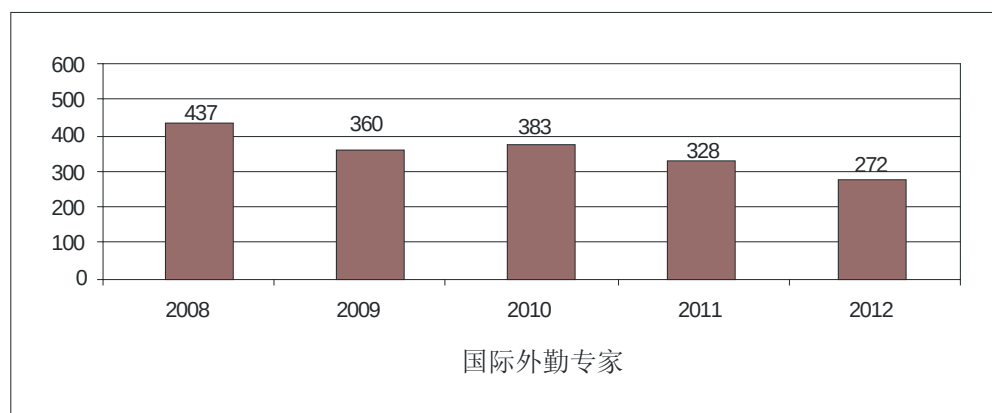
地区	2010	2011	2012
非洲	9.50	10.93	47.28
美洲	97.31	40.97	68.43
亚洲/太平洋	11.97	9.31	4.24
欧洲和中东	18.10	8.94	10.99
总计	136.88	70.15	130.94

如下文所列，国际民航组织实施的项目的三大组成部分为征聘外勤专家、开展民用航空培训以及采购设备与服务。

专家的征聘

2012 年，国际民航组织征聘了约 272 名国际外勤专家和顾问。连同 936 名本国项目人员，共计有 1 008 名官员在职服务，包括已在外地执勤的 79 名国际外勤专家和顾问。这些专家担任国家民航管理机构的顾问、培训中心或在职培训的教员和在没有这些能力的国家作为行政管理人员，为政府提供运行和行政服务，包括安全检查。

通过技术合作项目征聘、培训和留用合格的本国民航专业人员和安全检查员，继续提高航空管理机构的管制和检查能力。这些专家通过向国家对口单位转让各个领域的知识、实施国际民航组织的标准和建议措施、建立适当的民用航空组织结构、机构发展和能力建设以及纠正安全与保安缺陷，为国际民航组织战略目标的实现做出了贡献。



民用航空培训

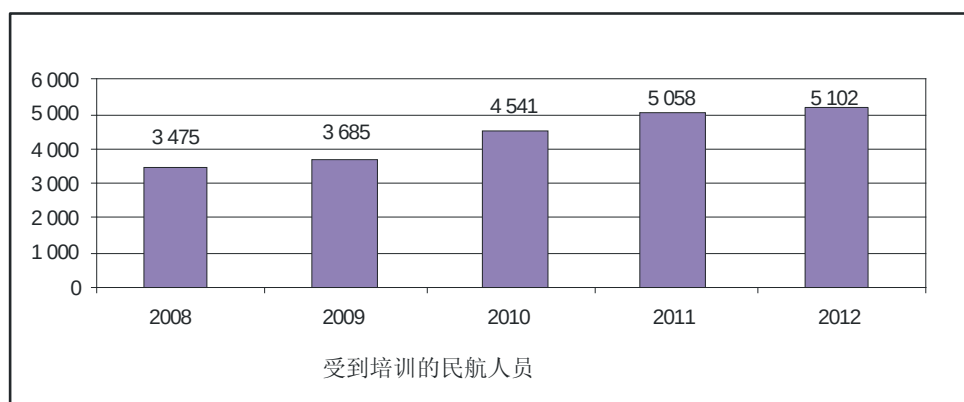
如下所述，提供了为期合计 384.8 个工作月的总共 573 个研究金职位。

- 在接收国或捐助方供资的本国和地区技术合作项目下提供了 229 个研究金职位。
- 根据国际民航组织与印度、印度尼西亚、大韩民国和新加坡签署的谅解备忘录，提供了 344 个研究金职位，以提供将由这些国家供资并由国际民航组织管理的培训。其中包括：

- 参加在印度航空学院进行的机场安全管理体系和教学技术方面培训的 12 个研究金职位；
- 参加在印度尼西亚民航培训中心举办的航空内部审计、民用航空管理、航空保安管理、飞行运行检查和安全管理体系培训班的 54 个研究金职位；
- 主管人员参加在韩国民航培训中心和仁川国际机场公司航空学院进行的关于多普勒甚高频全向信标台维护；全球导航卫星系统（GNSS）；机场运营；航空保安；雷达进近管制；附件 14 —《机场》；空中航行政策；雷达概念；机场候机楼运营；仪表着陆系统（ILS）维护；电子安全工具和航空政策等主题培训的 208 个研究金职位；和
- 参加在新加坡航空学院进行的航空保安危机管理；民航管理；通信、导航和监视/空中交通管理；国际航空法；紧急情况管理；国际民航组织国家安全方案；安全监督监察员（飞行运行和适航）；和安全监督管理方面的培训的 70 个研究金职位。

此外，国际民航组织通过技术合作项目征聘的专家为 4 236 名民航局人员在多个领域提供了国内培训。接收国作为其国际民航组织技术合作项目的采购组成部分，还继续纳入了大量针对其国民的培训。足足 293 名本国工作人员受益于新技术和通过国际民航组织购买的设备的运行的培训。

培训管理、技术和运行人员对于提高国家监督能力特别重要。根据成员国提供的信息，通过技术合作方案培训的工作人员都逐步被各民航管理当局吸收利用，对包括监察员在内的具备资质的航空安全和保安人员队伍进行培训并把他们留下来，使各民航管理当局受益匪浅。

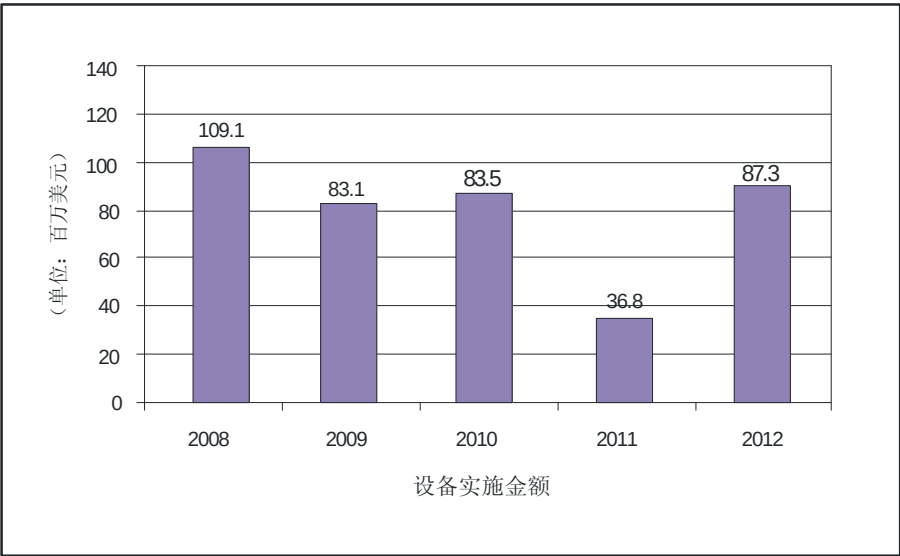


设备和分包合同

为技术合作方案总共签发了 283 份定购单和分包合同；外地采购总额达 8 730 万美元。为提升各国民航基础设施提供的援助从编制技术规范、招标和管理复杂的多阶段统包合同到设备的试运行不等。这对机场的安全与保安、通信和空中航行基础设施都产生了直接和积极的影响，使有关国家和地区的航空运营更加高效和更加经济。尤其是，国际民航组织的专业知识确保了技术规范符合适用的标准和建议措施和地区空中航行计划。

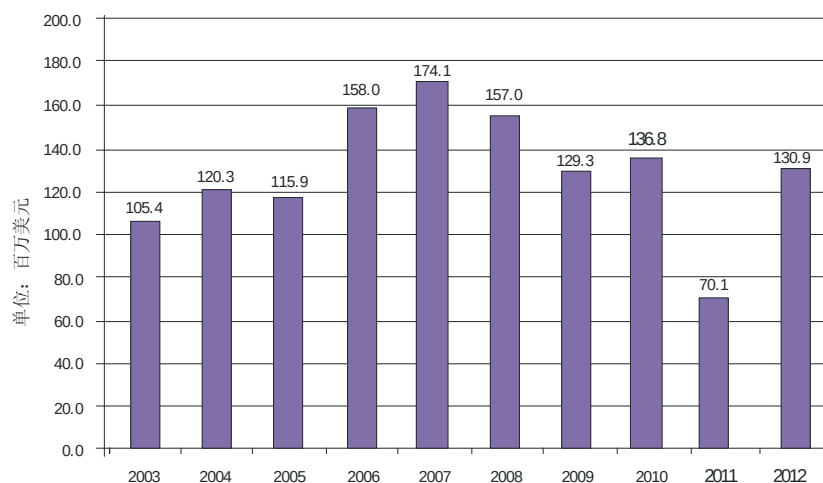
技管局还另外签发了 2 000 份定购单和分包合同（包括直接定购单），共计 950 万加元，包括采购设备和服务以满足国际民航组织经常方案和技术合作局（TCB）的行政管理需求。

按 ISO 9001:2008 质量管理标准对采购科进行了认证，使其成为本组织内第二个接受此种合规认证的科室。ISO 9001:2008 认证可确保物品和/或服务的采购符合本组织和/或受援助的国家的最高利益，并可促进本组织所有级别部门的问责。



按战略目标列示的实施金额
(以百万美元计)

战略目标	美洲	%	非洲	%	亚洲/ 太平洋	%	欧洲和 中东	%	方案实施 共计	%
A.安全	43.11	63.0	46.81	99.0	3.44	81.0	10.22	93.0	103.58	79.1
B.保安	15.05	22.0	0.47	1.0	0.30	7.0	0.66	6.0	16.48	12.6
C.环境/可持续发展	10.26	15.0	0.0	0.0	0.51	12.0	0.11	1.0	10.88	8.3
总计	68.42	100.0	47.28	100.0	4.25	100.0	10.99	100.0	130.94	100.0



技术合作方案实施总额 *

* 方案实施总额包括由政府直接向供应商付款而由国际民航组织执行的项目的开支、未清债务以及设备购置费用。

行政和业务服务费用（AOSC）预算

技术合作方案由捐助方或为其本国项目提供经费的政府提供的预算外资源供资。执行项目的行政管理费用依据费用回收原则收取，收取的费用由技术合作行政和业务服务费用（AOSC）基金管理。行政和业务服务费用基金支付技术合作方案的行政管理、业务和支助的费用，这包括技术合作局的工作人员费用、总体业务开支和设备费用。经常方案对提供给技术合作方案的各项服务的费用支出，也由行政和业务服务费用基金支付。

加元是本组织预算及包括行政和业务服务费用基金在内的各专项基金账户的基本货币。但是，代表第三方管理的各项基金，例如为管理技术合作项目设立的基金，则用美元记账。

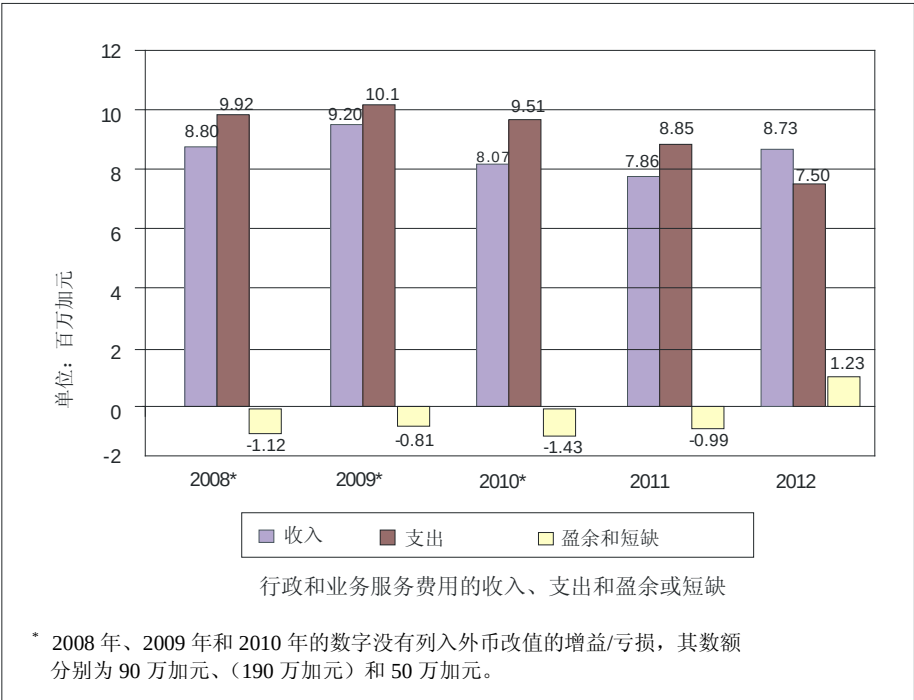
行政和业务服务费用年度盈余或亏损是特定年份收支相抵后的盈亏额。截至 2012 年 12 月 31 日，行政和业务服务费用累积盈余估计为 200 万加元。这些资金用于支付方案运作期间可能发生的赤字，以及在必要时，向工作人员支付解雇赔偿金。

成果概算显示 2012 年有 120 万加元的盈余。过去五年对项目收取的平均管理费从 2008 年的 4.6% 上升到 2012 年的 6.1%。

地区办事处的活动

地区办事处为开发和/或提高监管和安全监督能力和培训能力及制定和/或完善航空保安安排，参加了项目制定任务和活动。它们与各国代表建立关系，以加深各国对技术合作方案的认识。

通过让地区干事参与项目制定、确定项目专家人选、持续技术支助和进行项目监控和审查，将技术合作活动纳入了地区办事处的工作方案中。



各个地区办事处的特殊重大活动

亚洲和太平洋（APAC）办事处

- 亚洲和太平洋办事处和技术合作局之间的有效协调，和让地区办事处更多地参与到国际民航组织发展中国家培训方案的研究金管理和项目文件的制作等各项技术合作局的事宜/项目当中。

2012 年实施的项目详情可查询：
<http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>

财务概览



财务概览

财务摘要 — 2012 年

经大会批准的 2011 年 — 2012 年 — 2013 年的预算拨款以及拨款的资金来源显示于表 1:

表 1 2011 年、2012 年和 2013 年拨款
(千加元)

	2011 年	2012 年	2013 年
拨款	89 495	93 052	98 069
资金来源:			
摊款	82 024	84 256	88 727
杂项收入	1 200	1 300	1 455
辅助创收基金盈余	4 370	4 688	5 082
行政和业务服务费用基金的偿还款	1 712	1 759	1 841
长期未付欠款账户奖励机制转来款项	189	1 049	964

如表 2 所示, 由于以下原因, 2012 年的最后拨款调整为 94 172 000 加元:

- i) 根据《财务条例》第 5.6 款和第 5.7 款, 将 2011 年拨款结转至 2012 年, 共计 10 196 000 加元;
- ii) 拨款减少 557 000 加元, 等于行政和业务服务费用基金 (AOSCF) 未偿还经常方案的数额;
- iii) 根据《财务条例》第 5.9 款, 在战略目标或辅助实施战略之间进行转拨; 和

iv) 进行下列可减少 2012 年拨款和增加 2013 年拨款的调整，调整额共计 8 519 000 加元：

- a) 根据《财务条例》第 5.7 款，5 212 000 加元的未付承付款；
和
- b) 根据《财务条例》第 5.6 款，将 2012 年拨款中的 3 307 000 加元转结至 2013 年。

2012 年的实际支出为 93 773 000 加元。从 2010 年起，向成员国开具的发票一部分使用美元，一部分使用加元。2012 年 1 月 1 日（使用美元开具发票之日）的美元/加元兑换率比编制 2012 年预算时所用的兑换率低，这导致分摊会费的总额减少 399 000 加元。这一差额（399 000 加元）已与实际支出（93 773 000 加元）相加，得出按预算兑换率算出的支出为 94 172 000 加元。

表 2 订正后的 2012 年拨款
(千加元)

战略目标/辅助实施战略	拨款						支出		
	原始大会决议 A37-26	上一年结转	减少的拨款	战略目标/辅助实施战略之间转拨	调整额	订正额	实际支出额	预算兑换差额	按预算兑换率
战略目标 (SO)									
A 安全	24 414	3 367		1 121	(1 695)	27 207	27 041	166	27 207
B 保安	13 844	712		(2 599)	(325)	11 632	11 538	94	11 632
C 环境保护和可持续性	11 892	1 256		(678)	(1 096)	11 374	11 305	69	11 374
小计 — 战略目标	50 150	5 335	0	(2 156)	(3 116)	50 213	49 884	329	50 213
辅助实施战略 (SIS)									
方案支助	21 113	2 231	(256)	1 029	(2 232)	21 886	21 859	27	21 886
管理和行政	14 770	2 193	(289)	1 387	(2 569)	15 492	15 459	33	15 492
管理和行政 — 理事机构	7 019	437	(12)	(260)	(602)	6 581	6 571	10	6 581
小计 — 辅助实施战略	42 902	4 861	(557)	2 156	(5 403)	43 959	43 889	70	43 959
总计	93 052	10 196	(557)	—	(8 519)	94 172	93 773	399	94 172

表 3 2012 年现金结存
(千加元)

截止日期	2012 年			2011 年		
	普通基金 加元	周转基金 加元	总计 加元	普通基金 加元	周转基金 加元	总计 加元
1 月 1 日	8 787	6 140	14 927	15 618	5 998	21 616
3 月 31 日	34 375	5 980	40 355	19 985	5 645	25 630
6 月 30 日	22 896	6 185	29 081	8 713	5 710	14 423
9 月 30 日	14 526	5 947	20 473	10 570	5 887	16 457
12 月 31 日	8 547	5 961	14 508	8 787	6 140	14 927

下文中的表4和表5摘自国际民航组织2012年经审计的财务报表。

表4显示了2012年根据国际公共部门会计准则的收入和支出，摘自财务报表表II。它包含由国际民航组织控制的所有基金。

表 4 2012 年收入和支出简表（所有基金）
(千加元)

收入：	
项目协议捐款	105 132
分摊捐款	84 205
其他创收活动	13 133
其他自愿捐款	6 755
其他收入	2 225
总收入	211 450
支出：	
人员薪资和职工福利	133 575
一般业务费用	17 189
供应品、消耗品和其他	53 579
差旅和会议	9 819
杂项费用	4 794
总支出	218 956
业务盈余 (亏空)	(7 506)

表5显示本组织截至2012年12月31日的财务状况。它显示了所有基金合计的资产、负债和盈余（亏空），该表摘自财务报表表 I。

表 5 截至 2012 年 12 月 31 日的财务状况（所有基金）
(千加元)

	2012 年 加元	2011 年 加元
资产		
流动资产		
现金和现金等价物	246 379	193 393
应收成员国摊款	4 725	5 761
应收款和预付款	13 408	11 053
库存	1 121	952
其他	2 065	1 936
小计	267 698	213 095
非流动资产		
应收成员国摊款	6 116	5 581
应收款和预付款	464	496
财产、厂房和设备	3 726	3 046
无形资产	1 193	958
小计	11 499	10 081
总资产	279 197	223 176
负债		
流动负债		
预收款	208 828	149 559
应付账款及应计负债	18 720	19 354
职工福利	4 669	4 060
缔约国/服务提供国政府贷记账款	1 608	1 397
小计	233 825	174 370
非流动负债		
职工福利	90 217	78 817
	90 217	78 817
总负债	324 042	253 187
净资产		
累计赤字	(48 487)	(43 659)
准备金	3 642	13 648
净资产/权益 (累计亏损)	(44 845)	(30 011)
总负债和净资产	279 197	223 176

附带的注是财务报表的一个组成部分。

企业风险管理 (ERM)

2012 年，各局处通过查明与其工作领域相关的内外风险，同时凸显强调截至目前为控制这些风险已经实施的现有风险缓解行动，填写完成了风险登记表。各局接着进行了风险评估，然后根据采取现有风险缓解行动之后仍旧面临的风险大小，从风险的概率和影响两个角度对风险进行分类定级。基于风险评定，确定了三类风险：可以接受而无需采取行动的风险（代码为绿色）；可以接受但需要采取额外缓解行动的风险（黄色），以及被视为不可接受，因而需对其严加监视和采取大力、额外缓解行动的风险（红色）。

风险登记表与业务计划结构、战略目标和比如人力资源管理、财务、采购和信息技术等一些核心行政职能工作相配。将这些风险登记表与理事会，然后与评价和审计咨询委员会共享。评价和审计咨询委员会对截至目前所开展的工作表示认可，并建议国际民航组织在本组织各级进一步实施企业风险管理。根据欧洲民用航空会议的建议，风险登记表中纳入了财务影响一栏，以便能够对财务风险以及采取更多可供选择的缓解行动的潜在成本进行充分评估。

现在已有一个一年两次对企业风险的状况进行跟踪和报告的正式的企业过程。此外，风险责任人负责对其面临的风险进行日常管理。

国际民航组织知识共享网络 (IKSN)

知识共享网络在空中航行局、航空运输局和各地区办事处得到了成功实施。该工具对三大战略目标的状况和预算开支，以及所有 36 个方案及方案中所含项目的状况进行报告。第 196 和 197 届会议期间，向理事会进行了知识共享网络的演示。目前，正在对该工具做进一步改进。

滚动业务计划

2011 年，向理事会介绍了首个滚动业务计划，理事会借以得到了对新问题和趋势的看法。2012 年推出了第二个滚动业务计划。与前一年一样，滚动业务计划确定了可成为进一步供资候选目标的对任务完成至关重要的活动。理事会使用第二个滚动业务计划，作为编制 2014-2015-2016 三年期经常预算的基础。目前，正在将通过滚动业务计划确定的几项新举措纳入下一三年期预算中。

评价和内部审计办公室（EAO）

2012 年，评价和内部审计办公室完成了对技术合作局咨询人员和巴黎地区办事处的内部审计。此外，向理事会提交了联合检查组的各种报告，以及秘书处提议的行动计划。所涉主题包括：审计职能的联合国全系统审查；机构间工作人员流动和工作/生活平衡；信托基金管理政策和程序；南 — 南和三方合作；调查职能；医疗服务的审查；使用多种语文；信息和通信技术治理。

附录 1 2012 年航空运输世界的相关报表

总注：本报告中出现的 2012 年各项统计数据应被视为初步数据；经验表明，各项世界总计的误差率可能不到 2%，但盈利幅度误差率则可能要高得多。除非另有说明，否则：

- a) 所有统计数据均适用于国际民航组织成员国；
- b) 运输量数据为营收性定期航班的数据；
- c) “吨公里”系指公吨公里；
- d) 航空公司总的财务统计包括提供定期航班的航空公司的定期以及不定期业务

表 1 世界营收性运输总量 — 国际和国内
(2003 年—2012 年国际民航组织各成员国航空公司定期航班)

年份	旅客人次		旅客公里		货运吨数		完成货物吨公里		完成邮件吨公里		完成总吨公里	
	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %
2003	1 764	3.2	3 130 475	1.8	33.6	6.7	134 379	4.9	4 177	-0.9	429 921	2.7
2004	1 969	11.6	3 571 872	14.1	36.8	9.6	148 624	10.6	4 223	1.1	484 091	12.6
2005	2 109	7.1	3 857 622	8.0	37.7	2.5	152 339	2.5	4 295	1.7	514 588	6.3
2006	2 227	5.6	4 098 281	6.2	40.1	6.2	162 402	6.6	4 182	-2.6	546 715	6.2
2007	2 422	8.8	4 434 885	8.2	42.5	6.2	170 205	4.8	4 156	-0.6	582 986	6.6
2008	2 458	1.5	4 523 484	2.0	41.1	-3.2	168 569	-1.0	4 625	11.3	592 609	1.7
2009	2 448	-0.4	4 475 848	-1.1	40.8	-0.8	153 606	-8.9	4 372	-5.5	567 176	-4.3
2010	2 662	8.7	4 831 858	8.0	48.6	19.2	183 980	19.8	4 595	5.1	633 783	11.7
2011	2 824	6.1	5 149 693	6.6	49.7	2.2	184 532	0.3	4 737	3.1	665 232	5.0
2012	2 957	4.7	5 401 797	4.9	49.2	-1.0	182 429	-1.1	4 997	5.5	686 609	3.2

资料来源：国际民航组织航空运输报表 A 和 A-S 加上其估计数。

表 2 世界营收性运输量 — 国际
(2003 年—2012 年国际民航组织各成员国航空公司定期航班)

年份	旅客人数		旅客公里		货运吨数		完成货物吨公里		完成邮件吨公里		完成总吨公里	
	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %	百万	年增长率 %
2003	574	2.6	1 799 463	0.1	19.5	4.3	111 458	1.5	2 421	0.0	284 120	0.5
2004	662	15.3	2 085 577	15.9	21.7	11.2	124 387	11.6	2 528	4.4	322 760	13.6
2005	722	9.0	2 277 450	9.2	22.5	3.7	127 994	2.9	2 662	5.3	344 385	6.7
2006	789	9.3	2 461 159	8.1	23.9	6.4	136 627	6.7	2 725	2.4	370 278	7.5
2007	872	10.5	2 673 979	8.6	25.4	6.3	143 484	5.0	2 860	4.9	394 806	6.6
2008	906	3.9	2 756 842	3.1	25.2	-0.9	142 284	-0.8	3 037	6.2	401 615	1.7
2009	918	1.3	2 721 677	-1.3	24.6	-2.3	129 761	-8.8	3 020	-0.6	385 956	-3.9
2010	1 015	10.6	2 953 162	8.5	31.8	29.2	158 032	21.8	3 212	6.4	438 100	13.5
2011	1 102	8.5	3 178 187	7.6	32.7	2.8	158 680	0.4	3 282	2.2	460 576	5.1
2012	1 157	5.1	3 350 411	5.4	32.3	-1.2	156 302	-1.5	3 488	6.3	474 744	3.1

资料来源：国际民航组织航空运输报表 A 和 A-S 加上其估计数。

表 3 定期航班载运比趋势 — 国际和国内
(2003 年—2012 年国际民航组织各成员国航空公司定期航班)

年份	客公里 (百万)	可用座位公里 (百万)	旅客载运比 (%)	货运吨公里 (百万)	邮件吨公里 (百万)	完成总吨公里 (百万)	可用总吨公里 (百万)	货物载运比 (%)
2003	3 130 475	4 378 988	71	134 379	4 177	429 921	722 098	60
2004	3 571 872	4 872 904	73	148 624	4 223	484 091	792 103	61
2005	3 857 622	5 153 777	75	152 339	4 295	514 588	836 933	61
2006	4 098 281	5 412 300	76	162 402	4 182	546 715	877 123	62
2007	4 434 885	5 781 360	77	170 205	4 156	582 986	934 988	62
2008	4 523 484	5 964 954	76	168 569	4 625	592 609	960 081	62
2009	4 475 848	5 844 121	77	153 606	4 372	567 176	920 111	62
2010	4 831 858	6 188 831	78	183 980	4 595	633 783	954 018	66
2011	5 149 693	6 609 757	78	184 532	4 737	665 232	1 011 711	66
2012	5 401 797	6 867 052	79	182 429	4 997	686 609	1 041 048	66

资料来源：国际民航组织航空运输报表 A 和 A-S 加上其估计数。

表 4 定期运输量按地区分布情况 — 2012 年

国际民航组织各成员国航空公司（国际和国内）运输总量

按国际民航组织 航空公司 注册统计区划	航空器 公里 (百万)	航空器 离场数 (千)	载客 人数 (千)	完成 客公里 (百万)	旅客 载运比 (%)	完成吨公里 货运 (百万)	总数 (百万)	可用 吨公里 (百万)	货物 载运比 (%)
欧洲	9 984	7 693	799 324	1 466 623	79	41 479	180 515	255 416	71
占世界运输量百分比	24.7	24.7	27.0	27.2		22.7	26.3	24.5	
非洲	1 151	879	67 154	125 850	68	3 016	15 404	26 531	58
占世界运输量百分比	2.8	2.8	2.3	2.3		1.7	2.2	2.5	
中东	2 397	1 056	145 237	442 855	77	19 943	62 197	96 412	65
占世界运输量百分比	5.9	3.4	4.9	8.2		10.9	9.1	9.3	
亚洲和太平洋	11 088	7 892	922 042	1 632 962	77	71 817	221 602	332 178	67
占世界运输量百分比	27.4	25.3	31.2	30.2		39.4	32.3	31.9	
北美	13 297	11 141	810 191	1 452 654	83	41 070	175 321	280 741	62
占世界运输量百分比	32.8	35.7	27.4	26.9		22.5	25.5	27.0	
拉丁美洲和加勒比	2 568	2 517	213 490	280 855	75	5 104	31 569	49 769	63
占世界运输量百分比	6.3	8.1	7.2	5.2		2.8	4.6	4.8	
合计	40 485	31 178	2 957 437	5 401 797	79	182 429	686 609	1 041 048	66

国际民航组织各成员国航空公司国际航班

按国际民航组织 航空公司 注册统计区划	航空器 公里 (百万)	航空器 离场数 (千)	载客 人数 (千)	完成 客公里 (百万)	旅客 载运比 (%)	完成吨公里 货运 (百万)	总数 (百万)	可用 吨公里 (百万)	货物 载运比 (%)
欧洲	8 340	5 141	579 665	1 295 433	80	40 534	163 625	229 396	71
占世界运输量百分比	39.4	52.5	50.1	38.7		25.9	34.5	32.2	
非洲	920	463	41 206	107 975	68	2 937	13 640	23 965	57
占世界运输量百分比	4.3	4.7	3.6	3.2		1.9	2.9	3.4	
中东	2 206	779	115 572	420 286	77	19 863	60 049	93 102	64
占世界运输量百分比	10.4	8.0	10.0	12.5		12.7	12.6	13.1	
亚洲和太平洋	5 288	1 780	259 376	906 975	77	63 530	149 770	221 012	68
占世界运输量百分比	25.0	18.2	22.4	27.1		40.6	31.5	31.1	
北美	3 347	1 145	117 871	488 012	82	25 127	70 593	118 232	60
占世界运输量百分比	15.8	11.7	10.2	14.6		16.1	14.9	16.6	
拉丁美洲和加勒比	1 092	483	43 649	131 730	77	4 311	17 068	26 083	65
占世界运输量百分比	5.2	4.9	3.8	3.9		2.8	3.6	3.7	
合计	21 194	9 789	1 157 340	3 350 411	78	156 302	474 744	711 789	67

注：由于四舍五入，各地区的数字相加可能不等于总和。

资料来源：国际民航组织航空运输报表 A 和 A-S 加上其估计数。

表 5 定期航班完成的吨公里数和旅客公里数

(2012 年航空公司完成 1 亿总吨公里以上的国家和国家集团¹⁾)

国家或国家集团	完成吨公里数（百万） （客、货及邮件）								完成旅客公里数（百万）							
	总业务量（国际和国内）				国际业务量				总业务量（国际和国内）				国际业务量			
	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加或 减少 (%)	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加或 减少 (%)	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加或 减少 (%)	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加或 减少 (%)
美国	1	160 758	159 956	1	1	61 449	61 383	0	1	1 324 750	1 310 541	1	1	409 568	403 463	2
中国 ²	2	60 566	57 416	5	6	19 061	19 444	-2	2	500 258	451 162	11	8	97 143	85 758	13
香港特别行政区 ³		20 180	20 430	-1		20 180	20 430	-1		109 589	106 013	3		109 589	106 013	3
澳门特别行政区 ⁴		274	239	14		274	239	14		2 480	2 143	16		2 480	2 143	16
阿拉伯联合酋长国	3	36 096	30 900	17	2	36 096	30 900	17	4	246 112	208 262	18	2	246 112	208 262	18
德国	4	29 306	29 925	-2	3	28 240	28 885	-2	5	218 902	220 036	-1	4	208 208	209 595	-1
联合王国	5	28 868	28 310	2	4	28 170	27 616	2	3	251 626	243 236	3	3	243 564	235 053	4
大韩民国	6	21 645	21 425	1	5	21 133	20 895	1	15	98 727	95 487	3	9	93 928	90 579	4
法国	7	19 975	20 030	0	8	17 510	17 551	0	6	166 193	162 485	2	5	140 885	137 015	3
日本	8	18 858	17 094	10	10	12 106	10 886	11	8	138 059	122 628	13	18	61 361	53 039	16
新加坡	9	18 471	17 957	3	7	18 471	17 957	3	11	111 526	102 516	9	6	111 526	102 516	9
俄罗斯联邦	10	17 837	15 429	16	12	10 809	8 934	21	7	150 872	126 837	19	11	82 505	63 452	30
澳大利亚	11	15 613	15 448	1	15	9 567	9 656	-1	9	135 664	132 302	3	14	72 079	71 693	1
荷兰	12	15 485	15 126	2	9	15 485	15 126	2	17	93 794	88 964	5	10	93 794	88 964	5
加拿大	13	14 563	14 201	3	16	9 144	8 795	4	10	127 904	123 664	3	12	78 444	75 110	4
巴西	14	11 577	11 076	5	26	3 367	3 422	-2	12	111 425	105 732	5	26	26 065	25 728	1
土耳其	15	11 500	9 487	21	14	9 661	7 773	24	16	96 488	79 458	21	13	76 868	61 484	25
卡塔尔	16	10 844	9 232	17	11	10 844	9 232	17	21	71 941	61 600	17	15	71 941	61 600	17
印度	17	10 824	11 801	-8	21	5 427	6 328	-14	14	102 380	110 960	-8	21	45 426	52 678	-14
爱尔兰	18	10 208	10 101	1	13	10 205	10 096	1	13	111 178	109 948	1	7	111 162	109 913	1
泰国	19	9 697	9 133	6	17	8 649	8 204	5	20	74 499	67 363	11	17	64 111	58 208	10
西班牙	20	8 829	9 851	-10	18	7 329	7 816	-6	18	83 005	90 570	-8	16	67 445	69 839	-3
马来西亚	21	8 561	9 082	-6	19	7 117	7 609	-6	22	71 015	73 979	-4	19	56 501	59 494	-5
印度尼西亚	22	7 736	6 964	11	35	2 314	2 242	3	19	82 042	73 098	12	30	21 007	20 272	4
瑞士	23	6 149	5 665	9	20	6 135	5 649	9	24	47 080	43 361	9	20	46 944	43 204	9
沙特阿拉伯	24	5 816	5 107	14	23	4 601	3 979	16	26	43 930	38 805	13	24	31 293	27 944	12
斯堪的纳维亚 ⁵	25	5 422	4 946	10	22	4 733	4 281	11	23	51 160	46 402	10	22	43 987	39 482	11
意大利	26	5 104	5 374	-5	25	4 079	4 282	-5	27	43 586	46 722	-7	23	33 240	35 708	-7
墨西哥	27	4 752	4 070	17	40	1 963	1 672	17	25	45 213	39 652	14	33	17 870	15 102	18
卢森堡	28	4 442	4 696	-5	24	4 442	4 696	-5	115	432	464	-7	113	432	464	-7
南非	29	4 118	3 888	6	27	3 078	2 873	7	29	32 392	30 750	5	28	21 911	20 797	5
菲律宾	30	3 953	3 701	7	33	2 566	2 483	3	28	34 589	32 683	6	27	22 376	21 690	3
智利	31	3 839	3 393	13	29	2 989	2 660	12	32	25 113	21 749	15	38	16 201	14 184	14
新西兰	32	3 443	3 312	4	28	3 065	2 945	4	31	25 571	24 640	4	29	21 470	20 654	4
哥伦比亚	33	3 125	2 835	10	36	2 311	2 115	9	35	19 914	17 283	15	44	12 106	10 397	16
葡萄牙	34	2 942	2 871	2	31	2 753	2 667	3	30	28 811	27 653	4	25	26 893	25 580	5
埃塞俄比亚	35	2 834	2 382	19	30	2 798	2 356	19	41	17 625	15 330	15	36	17 261	15 064	15
越南	36	2 764	2 633	5	42	1 730	1 611	7	33	25 038	23 756	5	39	15 360	14 232	8
以色列	37	2 611	2 688	-3	32	2 593	2 651	-2	39	18 109	17 926	1	34	17 707	17 530	1
芬兰	38	2 594	2 568	1	34	2 527	2 465	3	34	20 973	20 386	3	31	20 214	19 273	5
比利时	39	2 302	2 132	8	37	2 302	2 132	8	52	9 302	8 494	10	50	9 302	8 494	10
奥地利	40	2 237	2 366	-5	38	2 221	2 349	-5	36	19 068	19 745	-3	32	18 908	19 583	-3
埃及	41	2 112	1 652	28	39	2 044	1 589	29	38	18 224	13 907	31	35	17 538	13 267	32
阿根廷	42	1 935	1 866	4	50	1 160	1 181	-2	37	18 491	17 676	5	47	10 354	10 474	-1
巴基斯坦	43	1 934	2 022	-4	44	1 642	1 729	-5	40	18 058	18 809	-4	40	15 185	15 917	-5
秘鲁	44	1 823	1 603	14	47	1 318	1 146	15	44	15 330	13 313	15	46	10 375	8 868	17
巴拿马	45	1 737	1 448	20	41	1 731	1 443	20	42	16 827	14 061	20	37	16 765	14 007	20
斯里兰卡	46	1 687	1 419	19	43	1 686	1 419	19	47	14 071	11 573	22	43	14 065	11 567	22
伊朗（伊斯兰共和国）	47	1 567	1 628	-4	57	707	677	4	43	16 251	16 637	-2	54	7 343	6 711	9
摩洛哥	48	1 417	1 548	-8	45	1 390	1 516	-8	46	14 387	15 546	-7	42	14 105	15 219	-7
匈牙利	49	1 389	1 562	-11	46	1 389	1 562	-11	45	15 158	17 021	-11	41	15 158	17 021	-11
肯尼亚	50	1 330	1 301	2	49	1 280	1 252	2	50	9 979	9 998	0	49	9 510	9 540	0
巴林	51	1 295	1 446	-10	48	1 295	1 446	-10	48	11 621	11 960	-3	45	11 621	11 960	-3
科威特	52	1 091	1 112	-2	51	1 091	1 112	-2	53	8 945	9 058	-1	52	8 945	9 058	-1
阿曼	53	1 066	928	15	52	1 025	895	15	51	9 702	8 457	15	51	9 234	8 078	14
乌克兰	54	1 060	1 001	6	53	1 000	942	6	49	10 227	10 078	1	48	9 616	9 424	2
约旦	55	968	950	2	54	967	948	2	54	8,611	8,316	4	53	8,598	8,300	4

国家或国家集团	完成吨公里数（百万） （客、货及邮件）								完成旅客公里数（百万）							
	总业务量（国际和国内）				国际业务量				总业务量（国际和国内）				国际业务量			
	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加或 减少 (%)	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加或 减少 (%)	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加或 减少 (%)	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加或 减少 (%)
波兰	56	799	659	21	55	769	633	22	56	7,116	6,835	4	55	6,776	6,537	4
哈萨克斯坦	57	754	687	10	64	453	416	9	55	7,333	6,856	7	66	4,215	4,073	3
毛里求斯	58	735	788	-7	56	729	782	-7	59	6,107	6,605	-8	57	6,034	6,536	-8
乌兹别克斯坦	59	729	700	4	58	695	670	4	57	6,796	6,055	12	56	6,424	5,733	12
厄瓜多尔	60	685	664	3	61	546	524	4	61	5,717	5,750	-1	67	4,190	4,276	-2
冰岛	61	666	566	18	59	666	566	18	60	5,826	4,970	17	58	5,826	4,970	17
希腊	62	604	693	-13	62	471	534	-12	58	6,289	7,177	-12	61	4,922	5,555	-11
孟加拉国	63	593	589	1	60	569	565	1	62	5,305	5,195	2	59	5,208	5,101	2
黎巴嫩	64	463	453	2	63	463	453	2	71	3,917	3,827	2	69	3,917	3,827	2
阿尔及利亚	65	459	392	17	72	390	332	18	64	4,933	4,195	18	68	4,179	3,532	18
罗马尼亚	66	458	435	5	68	437	412	6	65	4,791	4,520	6	63	4,564	4,270	7
文莱达鲁萨兰国	67	448	600	-25	65	448	600	-25	72	3,675	4,988	-26	71	3,675	4,988	-26
突尼斯	68	446	382	17	66	441	376	17	69	4,391	3,767	17	65	4,331	3,701	17
捷克共和国	69	441	556	-21	67	440	556	-21	66	4,755	5,950	-20	62	4,748	5,942	-20
萨尔瓦多	70	437	378	16	69	437	378	16	63	4,937	4,222	17	60	4,937	4,222	17
特立尼达和多巴哥	71	419	419	0	70	414	414	0	68	4,463	4,463	0	64	4,406	4,406	0
斐济	72	415	404	3	71	409	396	3	70	3,956	3,895	2	70	3,908	3,837	2
委内瑞拉（玻利瓦尔共和国）	73	375	498	-25	110	54	73	-27	67	4,589	4,965	-8	108	523	667	-22
安哥拉	74	351	279	26	73	316	245	29	75	3,193	2,533	26	74	2,813	2,164	30
尼日利亚	75	338	322	5	81	167	158	6	73	3,596	3,466	4	80	1,736	1,643	6
阿富汗	76	321	349	-8	76	286	290	-2	79	2,225	2,617	-15	78	1,948	2,161	-10
哥斯达黎加	77	310	267	16	74	309	265	17	74	3,432	2,939	17	72	3,418	2,918	17
拉脱维亚	78	288	330	-13	75	288	330	-13	76	3,131	3,598	-13	73	3,131	3,598	-13
阿塞拜疆	79	227	191	19	78	202	169	19	77	2,376	2,013	18	76	2,103	1,780	18
马耳他	80	218	234	-6	77	218	234	-6	78	2,373	2,537	-6	75	2,373	2,537	-6
巴布亚新几内亚	81	202	209	-3	88	126	138	-9	87	1,484	1,495	-1	99	750	812	-8
塔吉克斯坦	82	201	231	-13	80	194	225	-14	81	2,011	2,347	-14	79	1,936	2,276	-15
塞浦路斯	83	197	234	-16	79	197	234	-16	80	2,089	2,380	-12	77	2,089	2,380	-12
纳米比亚	84	163	148	10	82	158	145	9	84	1,623	1,473	10	83	1,576	1,440	9
古巴	85	162	193	-16	83	155	171	-9	85	1,620	1,933	-16	84	1,547	1,705	-9
也门	86	152	182	-17	85	144	171	-16	82	1,672	2,002	-17	82	1,586	1,890	-16
蒙古	87	150	90	66	86	136	81	68	86	1,549	912	70	85	1,401	814	72
阿尔巴尼亚	88	150	140	7	84	150	140	7	83	1,662	1,553	7	81	1,662	1,553	7
苏丹	89	136	159	-14	97	92	103	-10	97	973	1,146	-15	103	665	766	-13
克罗地亚	90	134	113	18	90	118	98	20	88	1,312	1,230	7	89	1,154	1,070	8
阿拉伯叙利亚共和国	91	132	196	-33	87	131	192	-32	91	1,207	1,789	-33	88	1,198	1,745	-31
苏里南	92	120	114	5	89	120	114	5	96	1,050	1,000	5	91	1,050	1,000	5
保加利亚	93	119	115	4	92	113	108	4	89	1,288	1,239	4	87	1,222	1,170	5
白俄罗斯	94	114	103	10	91	114	103	10	92	1,111	1,012	10	90	1,111	1,012	10
塞尔维亚	95	113	108	4	93	113	108	4	90	1,230	1,173	5	86	1,230	1,173	5
利比亚	96	109	303	-64	100	82	273	-70	94	1,089	3,084	-65	93	818	2,762	-70
玻利维亚（多民族国）	97	107	222	-52	112	51	159	-68	93	1,095	2,097	-48	110	485	1,446	-66
多哥	98	106	107	-1	94	106	107	-1	112	574	592	-3	106	574	592	-3
上述国家 (100) 总数 ⁶		673,674	651,529	3		462,130	447,183	3		5,334,082	5,083,591	5		3,285,956	3,115,247	5
其他国家总数		12,934	13,703			12,615	13,392			67,715	66,102			64,455	62,940	12,934
国际民航组织 191 个成员国总数		686,609	665,232	3		474,744	460,576	3		5,401,797	5,149,693	5		3,350,411	3,178,187	5

1. 2012 年的数据大都为估计数，因此，最后的数据出来后排名及增减率可能会有变化
2. 为统计目的，中国的数据不包括香港和澳门特别行政区（香港特区和澳门特区）的运输量。
3. 香港特别行政区（特区）运输量。
4. 澳门特别行政区（特区）运输量。
5. 3 个国家 – 丹麦、挪威和瑞典。
6. 含注 5 中所列各国。

资料来源：国际民航组织航空运输报表 A 和 A-S 加上其估计数。

表 6 定期航班完成的货运吨公里数

(2012 年航空公司完成 25 000 000 货运吨公里以上的国家和国家集团¹⁾)

国家或国家集团	完成货运吨公里数 (百万)							
	总业务量 (国际和国内)				国际业务量			
	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加 或减少 (%)	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加 或减少 (%)
美国	1	39 104	39 630	-7	1	23 571	24 111	-12
中国 ²	2	15 569	16 765	-1	4	10 252	11 628	-1
香港特别行政区 ³		9 499	10 054	-6		9 499	10 054	-6
澳门特别行政区 ⁴		26	25	3		26	25	3
大韩民国	3	12 291	12 382	-1	2	12 231	12 315	-1
阿拉伯联合酋长国	4	11 898	10 416	14	3	11 898	10 416	14
新加坡	5	7 507	7 918	-5	5	7 507	7 918	-5
德国	6	7 241	7 724	-6	6	7 235	7 716	-6
日本	7	7 036	6 556	7	8	6 096	5 627	7
联合王国	8	6 251	6 338	-1	7	6 250	6 336	-1
荷兰	9	5 989	6 327	-5	9	5 989	6 327	-5
法国	10	4 554	4 950	-8	10	4 467	4 867	-8
卢森堡	11	4 403	4 654	-5	11	4 403	4 654	-5
卡塔尔	12	4 307	3 637	18	12	4 307	3 637	18
俄罗斯联邦	13	4 132	3 900	6	13	3 357	3 206	6
泰国	14	2 758	2 871	-4	14	2 698	2 812	-4
澳大利亚	15	2 731	2 847	-4	15	2 568	2 672	-4
加拿大	16	1 966	2 034	-3	19	1 556	1 544	-3
马来西亚	17	1 944	2 193	-11	17	1 862	2 080	-11
土耳其	18	1 933	1 545	25	16	1 913	1 525	25
沙特阿拉伯	19	1 815	1 501	21	18	1 746	1 431	21
印度	20	1 713	1 828	-6	23	1 194	1 342	-6
智利	21	1 566	1 422	10	20	1 518	1 372	10
比利时	22	1 368	1 241	10	21	1 368	1 241	10
巴西	23	1 364	1 483	-8	29	805	903	-8
瑞士	24	1 353	1 355	0	22	1 353	1 354	0
南非	25	1 173	1 073	9	24	1 112	1 014	9
西班牙	26	1 142	1 447	-21	25	1 110	1 376	-21
哥伦比亚	27	1 042	1 027	1	26	989	978	1
印度尼西亚	28	1 008	898	12	40	312	307	12
新西兰	29	927	888	4	27	918	880	4
以色列	30	810	883	-8	28	810	883	-8
意大利	31	795	761	5	30	794	759	5
芬兰	32	687	740	-7	31	686	740	-7
埃塞俄比亚	33	677	506	34	32	677	505	34
菲律宾	34	533	470	13	41	310	291	13
斯堪的纳维亚 ⁵	35	523	501	4	33	517	494	4
越南	36	485	475	2	36	344	327	2
斯里兰卡	37	405	365	11	34	405	365	11
埃及	38	346	299	16	35	346	298	16
肯尼亚	39	334	303	10	37	330	299	10
葡萄牙	40	325	360	-10	39	315	349	-10

国家或国家集团	完成货运吨公里数（百万）							
	总业务量（国际和国内）				国际业务量			
	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加 或减少 (%)	2012 年 排名	2012 年	2011 年	增加 或减少 (%)
奥地利	41	322	383	-16	38	322	383	-16
巴林	42	307	418	-26	42	307	418	-26
秘鲁	43	302	277	9	43	287	264	9
墨西哥	44	282	291	-3	47	199	214	-3
巴基斯坦	45	277	298	-7	45	250	270	-7
科威特	46	268	278	-3	44	268	278	-3
阿根廷	47	224	235	-4	46	206	219	-4
阿曼	48	199	172	16	48	198	171	16
约旦	49	188	196	-4	49	188	196	-4
毛里求斯	50	172	178	-3	50	172	178	-3
厄瓜多尔	51	171	148	15	51	163	139	15
爱尔兰	52	122	123	-1	52	121	122	-1
阿富汗	53	117	109	7	55	107	93	7
文莱达鲁萨兰国	54	116	150	-22	53	116	150	-22
孟加拉国	55	115	120	-4	56	100	105	-4
乌兹别克斯坦	56	111	154	-28	54	111	154	-28
冰岛	57	98	82	20	57	98	82	20
波兰	58	92	39	133	58	92	39	133
斐济	59	91	85	7	59	89	83	7
伊朗（伊斯兰共和国）	60	80	84	-5	61	70	73	-5
乌克兰	61	76	81	-7	60	75	81	-7
安哥拉	62	64	51	25	62	63	50	25
巴拿马	63	54	42	29	63	54	42	29
多哥	64	54	53	1	64	54	53	1
黎巴嫩	65	51	48	6	65	51	48	6
哈萨克斯坦	66	49	51	-4	68	36	38	-4
津巴布韦	67	47	45	6	66	47	45	6
摩洛哥	68	41	41	0	67	40	40	0
巴布亚新几内亚	69	29	32	-11	69	28	31	-11
苏里南	70	25	23	7	70	25	23	7
上述国家（72）总数 ⁶		175 678	176 880	-1		149 582	151 059	-1
其他国家总数		6 752	7 652			6 721	7 621	
国际民航组织 191 个成员国总数		182 429	184 532	-1		156 302	158 680	-1

1. 2012 年的数据大都为估计数，因此，最后的数据出来后，排名及增减率可能会有变化。
2. 为统计目的，中国的数据不包括香港和澳门特别行政区（香港特区和澳门特区）的运输量。
3. 香港特别行政区（特区）运输量。
4. 澳门特别行政区（特区）运输量。
5. 3 个国家 – 丹麦、挪威和瑞典。
6. 含注 5 中所列各国。

资料来源：国际民航组织航空运输报表 A 和 A-S 加上其估计数。

表 7. 2003 年 — 2012 年国际不定期营收性客运国际运输量

种类	完成旅客公里（百万）									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
不定期运输量 ¹	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690	210 475	221 000	225 378
年度变化(%)	-1.7	10.7	-1.5	-6.6	-1.4	-7.6	-11.5	6.5	5.0	2.0
定期运输量	1 799 463	2 085 577	2 277 450	2 461 159	2 673 979	2 756 842	2 721 677	2 953 162	3 178 187	3 350 411
年度变化(%)	0.1	15.9	9.2	8.1	8.6	3.1	-1.3	8.5	7.6	5.4
总运输量	2 040 183	2 352 167	2 540 010	2 706 264	2 915 709	2 980 202	2 919 367	3 163 637	3 399 187	3 575 789
年度变化(%)	-0.1	15.3	8.0	6.5	7.7	2.2	-2.0	8.4	7.4	5.0
不定期运输量占总 运输量百分比	11.8	11.3	10.3	9.1	8.3	7.5	6.8	6.7	6.5	6.3

1. 包括定期航空公司和不定期经营人所从事的不定期运输。

资料来源：国际民航组织航空运输报表 A 加上其估计数。

表 8 世界主要机场的运营量
2012 年按旅客总数排名的头 25 个机场

排名	城市	机场	登机和下机旅客 ¹			航空器架次 ²		
			2012 年 (千)	2011 年 (千)	2012 年 /2011 年 (%)	2012 年 (千)	2011 年 (千)	2012 年 /2011 年 (%)
1	亚特兰大, 佐治亚州	哈茨菲尔德—杰克逊国际机场	95 487	92 389	3.4	930	924	0.7
2	北京	北京首都国际机场	81 929	78 675	4.1	557	533	4.5
3	伦敦	希斯罗机场	69 983	69 391	0.9	471	476	- 1.0
4	东京	羽田机场 (东京国际机场)	66 795	62 585	6.7	391	380	3.0
5	芝加哥, 伊利诺伊州	奥黑尔国际机场	66 835	66 806	0.0	878	879	- 0.1
6	洛杉矶, 加州	洛杉矶国际机场	63 688	61 862	3.0	605	604	0.3
7	巴黎	查尔斯·戴高乐机场	61 612	60 971	1.1	498	514	- 3.2
8	达拉斯/沃斯堡, 德州	达拉斯—沃斯堡国际机场	58 591	57 774	1.4	650	647	0.5
9	雅加达	雅加达苏加诺—哈达国际机场	57 773	51 533	12.1	380	346	10.1
10	迪拜	迪拜国际机场	57 685	50 978	13.2	344	326	5.5
11	法兰克福	法兰克福国际机场	57 520	56 436	1.9	482	487	- 1.0
12	香港	香港国际机场	56 062	53 329	5.1	362	344	5.1
13	丹佛, 科罗拉多州	丹佛国际机场	53 156	52 849	0.6	618	635	- 2.6
14	曼谷	曼谷素旺那那米国际机场	53 002	47 911	10.6	317	305	3.8
15	新加坡	樟宜机场	51 182	46 544	10.0	325	302	7.6
16	阿姆斯特丹	阿姆斯特丹希普霍尔机场	51 036	49 755	2.6	438	437	0.2
17	纽约市, 纽约州	约翰·肯尼迪国际机场	50 819	49 198	3.3	402	409	- 1.8
18	广州	广州白云国际机场	48 309	45 040	7.3	373	349	6.9
19	马德里	巴拉哈斯国际机场	45 195	49 671	- 9.0	373	429	- 13.1
20	伊斯坦布尔	阿塔图尔克国际机场	44 999	37 395	20.3	349	302	15.6
21	上海	上海浦东国际机场	44 880	41 448	8.3	362	344	5.1
22	旧金山, 加州	旧金山国际机场	44 477	41 045	8.4	425	404	5.2
23	夏洛特, 北卡	夏洛特—道格拉斯国际机场	41 228	39 044	5.6	552	540	2.3
24	拉斯维加斯, 内华达州	麦卡伦国际机场	41 668	41 480	0.5	528	532	- 0.7
25	菲尼克斯, 亚利桑那州	天港国际机场	40 422	40 592	- 0.4	450	462	- 2.6
合计			1 404 332	1 344 699	4.4	12 061	11 909	1.3

2012 年按国际旅客人数排名的头 25 个机场

排名	城市	机场	登机和下机旅客 ¹			航空器架次 ²		
			2012 年 (千)	2011 年 (千)	2012 年 /2011 年 (%)	2012 年 (千)	2011 年 (千)	2012 年 /2011 年 (%)
1	伦敦	希斯罗机场	65 311	64 730	0.9	426	430	- 1.0
2	迪拜	迪拜国际机场	57 685	50 978	13.2	344	326	5.5
3	巴黎	查尔斯·戴高乐机场	56 323	55 737	1.1	436	451	- 3.2
4	香港	香港国际机场	56 062	53 329	5.1	362	344	5.1
5	新加坡	樟宜机场	51 182	46 544	10.0	325	302	7.6
6	阿姆斯特丹	阿姆斯特丹希普霍尔机场	51 035	49 755	2.6	423	420	0.8
7	法兰克福	法兰克福国际机场	50 995	49 620	2.8	404	405	- 0.2
8	曼谷	曼谷素旺那那米国际机场	40 397	36 206	11.6	228	217	5.2
9	首尔	仁川国际机场	38 534	34 667	11.2	248	225	10.4
10	马德里	巴拉哈斯国际机场	30 689	32 554	-5.7	234	255	- 8.3
11	伦敦	盖特威克机场	30 411	29 964	1.5	196	199	- 1.7
12	伊斯坦布尔	伊斯坦布尔阿塔蒂尔克国际机场	29 717	23 973	24.0	232	198	17.2
13	东京	成田机场	29 557	26 344	12.2	173	162	6.7
14	慕尼黑	弗朗茨·约瑟夫·施特劳斯机场	28 730	27 981	2.7	283	288	- 1.9
15	吉隆坡	吉隆坡国际机场	27 986	26 307	6.4	185	173	7.0
16	罗马	菲乌米奇诺机场	25 165	24 696	1.9	193	197	- 2.2
17	纽约市, 纽约州	约翰·肯尼迪国际机场	25 076	23 920	4.8	151	149	1.4
18	苏黎士	苏黎士机场	24 311	23 796	2.2	255	243	5.2
19	巴塞罗那	普拉特国际机场	23 681	21 718	9.0	191	181	5.6
20	维也纳	维也纳国际机场	21 539	20 454	5.3	229	230	- 0.6
21	哥本哈根	哥本哈根机场	21 364	20 286	5.3	214	211	1.3
22	多哈	多哈国际机场	21 163	18 109	16.9	156	137	13.8
23	多伦多	多伦多皮尔逊机场	21 266	20 357	4.5	224	221	1.2
24	安塔利亚	安塔利亚国际机场	20 324	20 587	-1.3	119	122	- 2.7
25	迈阿密	迈阿密国际机场	19 372	18 418	5.2	189	184	2.6
合计			867 874	821 030	5.7	6 418	6 269	2.4

1. 营收性和非营收性航空承运人的旅客和直接转机、定期和不定期航线的旅客。

2. 所有航空器架次（商用和非商用）。

资料来源：国际民航组织航空运输报表 I、国际机场理事会（ACI）和机场网站。

表 9. 营业效益和净效益¹
(国际民航组织各成员国的定期航空公司)

年份	营业收入		营业收益		净效益 ²	
	美元 (百万)	美元 (百万)	金额 美元 (百万)	占营业 收入 百分比	金额 美元 (百万)	占营业收入 百分比
2003	321 800	323 300	- 1 500	- 0.5	- 7 500	- 2.3
2004	378 800	375 500	3 300	0.9	- 5 600	- 1.5
2005	413 300	408 900	4 400	1.1	- 4 100	- 1.0
2006	465 200	450 200	15 000	3.2	5 000	1.1
2007	509 800	489 900	19 900	3.9	14 700	2.9
2008	569 500	570 600	- 1 100	- 0.2	- 26 100	- 4.6
2009	475 800	473 900	1 900	0.4	- 4 600	- 1.0
2010	563 500	535 900	27 600	4.9	17 300	3.1
2011 ³	618 100	604 100	14 000	2.3	7 500	1.2
2012 ^{3,4}	678 900	666 800	12 100	1.8	6 100	0.9

1. 未提出报告的航空公司的收支为估计数。
2. 净效益为营业效益加上（酌情用加号或减号表示）非营业项（如利息和直接补贴）和所得税。所报的营业效益和净效益均为大额数字（收入和支出）估计数之间的小差额，因而可能具有很大的不确定性。
3. 对 2011 年和 2012 年的净效益做了临时估算，并且排除了特殊的核算项目
4. 由于提交财政年度报告的时间不同，2012 年的完整财务数据在编写报告时尚未向国际民航组织提出。

资料来源：国际民航组织航空运输报表 EF 加上其估计数。

表 10. 2003 年 — 2012 年每年年终时国际民航组织成员国拥有的商业运输机队¹

年份	涡轮喷气		涡轮螺旋桨		各机型总数
	数量	百分比	数量	百分比	
2003	16 031	84.5	2 941	15.5	18 972
2004	16 757	85.3	2 893	14.7	19 650
2005	17 485	85.9	2 871	14.1	20 356
2006	18 176	86.4	2 861	13.6	21 037
2007	18 926	86.8	2 883	13.2	21 809
2008	19 650	87.1	2 902	12.9	22 552
2009	20 332	87.4	2 932	12.6	23 264
2010	20 904	87.5	2 976	12.5	23 880
2011	21 543	87.7	3 009	12.3	24 552
2012	22 255	88.1	2 997	11.9	25 252

1. 只列入服务中的航空器；最大起飞质量在 9 000 千克（20 000 英镑）以下的航空器不包括在内。

资料来源：里德商业新闻社（RBI）。

表 11. 航空保安

年份	非法干扰行为 的次数	非法劫持行为 的次数		设施攻击行为 的次数		破坏行为 的次数	其他行为 ¹	在非法干扰行为中 受伤或死亡的人数	
		实际劫持	未遂劫持	实际设施 攻击行为	未遂设施 攻击行为			受伤	死亡
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3
2010	14	0	1	1	0	1	11 ³	13	6
2011	6	0	2	0	0	1	3 ³	152	35
2012	10	1	2	2	0	3	2	44	22

1. 包括飞行中的攻击行为和其他非法干扰行为。

2. 有关 2001 年 9 月 11 日在美国发生的事件的官方报告没有包括地面伤亡人数。因此，表中的总数是从媒体报道中得出的估计数。

3. 包括未遂破坏。

附录2 技术合作项目

阿富汗

民用航空采购服务（CAPS）

项目目标

这个项目由运输和民用航空部（MoTCA）供资，其目的是为喀布尔国际机场采购电子设备。2006 年开始的这个项目已经完成。

项目成果

已经交付了喀布尔国际机场的多普勒甚高频全向无线电信标及测距设备（DVOR/DME）和机场飞行区地面照明（AGL）系统。

安哥拉

协助安哥拉国家民用航空所（INAVIC）进行安全监督

项目目标

这个项目由安哥拉政府供资，目的是向安哥拉民航局提供援助，用于制定航空运输服务及机场运行和认证的法规，并为检查员在这些领域进行认证和持续监视提供指导材料。2011 年 11 月开始的这个项目已经完成。

项目成果

拟议采取整改行动，以便纠正国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）报告中查明的各项缺失。制定了空中航行服务、机场、航空信息服务和航图（AIS/MAP）以及通信、导航和监视（CNS）领域的新法规、检查员手册、合格审定及持续监测手册和检查单。拟定了计划以便实施安全管理系统、质量管理体系、搜索和救援安排和航图安排。

阿根廷

组建新的国家民航局（ANAC）

项目目标

这个项目由阿根廷政府供资，目的是创建一个新的实体，以便制定国家民用航空法规和提供安全监督服务，包括接管在这方面由“阿根廷空军地区司令部”执行的所有职责。2007 年 9 月开始的这个项目已被延长到 2014 年 1 月。

项目成果

培训了安全管理系统（SMS）的本地人员。一名国际专家向国家民航局提供了执行国家安全方案（SSP）的协助。落实了新的声控控制台。购买了语音通信交换系统（VCS）和零部件及相应的维修服务。购买和接收了两辆消防车。

组建新的民航事故调查委员会（JIAAC）

项目目标

这个项目由阿根廷政府供资，其目的是组建一个新的民航事故调查委员会（JIAAC），它从“Fuerza Aérea Argentina”改建，作为“Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.”下的一个独立实体。这个项目也支持民航事故调查委员会得到人力资源、后勤、设备、基础设施和系统，使其继续有效履行职责和加强它在防止民航事故方面的活动。这个项目于 2011 年 9 月开始，预计持续 2 年。

项目成果

通过征聘技术和运行调查员以及行政和国家专业人员对高效运作民航事故调查委员会提供了保证。在项目采购计划中预见的设备、家具和其它用品都得到了采购。民航事故调查委员会的新组织结构草案得到了制定。

阿根廷空军对国家民航局的协助

项目目标

这个项目由阿根廷政府供资，其目的是向国家民航局（ANAC）、新的阿根廷空中航行服务和国家航空公司（LADE）提供支助服务，以便推动整合国内遥感社区的活动。这个项目包括征聘国家专业人员、购置设备、维持服务和培训。这个项目于 2009 年 7 月开始，预计持续 3 年，现已随同订正目标延长至 2016 年底。

项目成果

签发了定期和不定期维护飞行检查航空器的合同。为飞行检查机组的模拟时间以及为飞行检查员的具体培训制定了日程表。采购了甚高频（VHF）、特高频（UHF）和高频（HF）通信系统、计算机、天气观测站、紧急定位信标、赛斯纳型、派珀型和利尔喷气型航空器的零部件、搜索和救援设备以及地面支助设备。对双水獭型航空器进行了大修和整体维护。

阿鲁巴

向阿鲁巴气象局提供援助

项目目标

这个项目由阿鲁巴政府供资，其目的是决定落实符合 ISO 9001:2008 标准的质量管理系统（QMS）的需求，以便为国际空中航行提供气象服务，并指导气象服务提供者落实这个进程，包括编制质量管理体系文件、正式应用质量管理程序、部署质量管理职责、监督和衡量结果以及开展改善行动。这个项目于 2012 年开始，预计持续 1.5 个月。

项目成果

编制了质量管理体系文件，包括符合 ISO 9001:2008 标准需求的质量管理手册（QMM）。

巴哈马

民用航空采购服务（CAPS）

项目目标

这个项目由巴哈马民航部（BCAD）供资，其目的是采购设备以加强航空主管当局的能力。2010 年 4 月开始的这个项目正在进行。

项目成果

为采购初级雷达系统进行了非公开招标。编制了投标人入选名单并签发了合同。

向巴哈马民航局提供协助

项目目标

这个项目由巴哈马民航部（BCAD）供资，其目的是征聘空中交通服务（ATS）专家来制定与执行国际民航组织新的航行计划格式有关的所有需求。2012 年 7 月开始的这个项目已经完成。

项目成果

空中交通服务专家在巴哈马的两次出差期间，制定了与执行国际民航组织新的航行计划格式有关的所有需求以及应急和过渡程序，并协调了执行工作。

多民族玻利维亚国

发展国家民航

项目目标

这个项目由多民族玻利维亚国政府供资，其目的是继续促使民航总局（DGCA）高效履行安全监督职责以及增进国家民航的发展。这个项目于 2009 年 12 月开始，预期持续 38 个月，目前已经完成。

项目成果

通过这个项目管理了 127 名专业人员和 91 名本国行政支助人员。国际民航组织协助玻利维亚政府调整空中航行服务提供者的工作和修订国家航空法律框架。向大约 70 名国民提供了培训，涉及的科目包括航空和空间法、机坪保安、培训技术、运行检查员、适航性检查员和检查程序。

哥斯达黎加

利比里亚市丹尼尔·奥杜维尔国际机场总计划

项目目标

这个项目由中美州空中航行服务公司（COCESNA）供资，其目标是拟定一份扩大丹尼尔·奥杜维尔国际机场容量的总计划，以使之能够接纳更大型的飞机，并满足北太平洋地区各国更广泛的经济、旅游和商业发展需求。2008 年 3 月开始的这个项目在 2010 年 12 月完成。2011 年又再次启动这个项目，预期持续 2 年。

项目成果

由于政府重新调整优先次序，2012 年进行的活动不多。

开发胡安·圣玛利亚国际机场（AIJS）

项目目标

这个项目由“民航技术委员会”（CETAC）供资，其目的是在圣何塞胡安·圣玛利亚国际机场进行土木建筑工程，以便提供更好的服务和满足国家经济、旅游和商业发展的需要。该项目于 2011 年 8 月开始，预计持续 5 年。

项目成果

签发了建造远处停机坪和相关工程的合同，目前正在建造胡安·圣玛利亚国际机场的新楼房，以便搬迁“Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aeroindustriales”（COOPESA）目前的机库。

南区国际机场

项目目标

这个项目由哥斯达黎加政府供资，其目的是在哥斯达黎加布伦卡区建造一个国际机场，包括进行环境、社会和经济影响研究以及技术可行性研究，和以“完全绿色的概念”设计和建造机场，其中尊重这个地区敏感的所有生态和考古状况。这个项目于 2011 年 8 月开始，预计持续 5 年。

项目成果

目前正在进行有关建造这个机场所产生的环境和飞禽影响的研究。编制了进行社会和经济影响研究的技术规范。

国际民航组织项目的管理办公室

项目目标

这个项目的目的是通过征聘国际和国家专家对国际民航组织在哥斯达黎加的技术合作项目提供行政支助。这个项目于 2011 年 8 月开始，预计持续 6 年。

项目成果

通过本地征聘的国家专家对目前在哥斯达黎加进行的项目提供支持。这个项目在 2012 年 10 月被该国政府撤销。

古拉索（荷兰）

向古拉索机场控股公司（CAH）提供援助

项目目标

这个项目由古拉索机场控股公司供资，其目的是评估雷达及其场址环境的实际运行效绩，并对协助古拉索机场控股公司、民航局和基础设施部商业开发机场产业和周围未使用土地提供建议和指导。这个项目于 2012 年 3 月开始，预期进行 1 星期，目前已经完成。

项目成果

一个访问团前往当地评价和审查了古拉索国际机场的建造总计划和机场布局计划图、机场及附近地区的地形图和报告，以确定雷达系统的最佳装设地点，以便按照运行要求，达到雷达最佳效绩。该访问团还找出了雷达侦测的死角。向古拉索机场控股公司提交了访问团的报告。

厄瓜多尔

加强民航部门

项目目标

这个项目由厄瓜多尔政府供资，其目的是向厄瓜多尔民航总局提供协助，以便支持该国政府在航空运输部门以及民航方案和项目，包括在技术、运行和组织层面的航空和机场基础设施、空域管理进程、安全监督和人力资源的国家战略和经济发展计划。这个项目于 2011 年 10 月开始，预计持续 3 年。

项目成果

签发了提供整套空中交通管制（ATC）系统模拟器的合同。这份合同包括：建造模拟器中心的实体基础设施；提供技术设备和模拟器系统的机场建模；和培训民航局技术人员操作和维护整套模拟器中心。

对建立电子边界电子护照项目提供技术援助

项目目标

这个项目由厄瓜多尔政府供资，其目的是为厄瓜多尔实施电子边界电子护照系统进行评估和制定工作计划和项目文件。该项目于 2011 年开始，预计持续 45 天，现已完成。

项目成果

根据国际专家对电子边界、电子护照和电子政府系统的研究结果，编制了项目提案，供该国政府审议。

埃及

跑道安全评估

项目目标

这个项目由开罗机场公司供资，其目的是对开罗机场的跑道状况进行安全评估，并决定它是否符合国际民航组织相关标准和建议措施（SARPs）。这个项目于 2012 年 11 月开始，预计持续二星期，现已完成。

项目成果

部署了一名机场土木工程师，以确保开罗机场跑道的状况符合国际民航组织标准和建议措施及相关指导材料。

赤道几内亚

加强民航的国家和机构能力

项目目标

这个项目由赤道几内亚政府供资，其目标是建立一个自主的民航局，配备适当级别的人员和能力，在航空器运行和适航性方面履行其安全监督职能并为航空器和飞行运行人员颁发执照。这个项目原先由赤道几内亚政府和联合国开发计划署之间的分摊费用安排供资，但这项安排已在 2009 年结束。2004 年开始的这个项目已经延长到 2013 年 12 月。

项目成果

设立了自主的民航局。在依照国际民航组织标准和建议措施（SARPs）及国家规章认证和重复认证赤道几内亚操作员方面取得了进展。2012 年运行安全方案得到核准和执行。民航局重新认证了用于通用航空和商业航空的航空器。维修机构和适航性管理机构的认证和监视已经开始实施。RACGE M 和 145 号法规得到了改善，第二版得到了核准。类型证书的核实取得了进展。进行了在飞行运行（OPS）和适航性（AIR）领域的审计和检查。为运行和适航性人员制定了在职培训（OJT）。民用航空法得到部长理事会的核准，并已提交议会供其核准。用于 2007 年普遍安全监督审计计划（USOAP）的飞行/适航性审计结果的整改活动计划得到订正和更新。

埃塞俄比亚

雷达进近和区域控制培训

项目目标

这个项目由埃塞俄比亚政府供资，其目的是利用已经安装的雷达和广播式自动相关监视（ADS-B）设施确保可持续地提供空中交通服务（ATS）。这个项目于 2012 年 7 月开始，预计持续 10.5 个月。

项目成果

制定了使用广播式自动相关监视（ADS-B）设施的国家规则，并在国家航空信息出版物中公布。在国家人员许可证法规中规定了新的监视评级（雷达和广播式自动相关监视）。根据国家和国际规则设计了利用雷达和广播式自动相关监视的监视控制培训课程，这些课程得到了埃塞俄比亚民航局的核准。16 名控制员得到了雷达和广播式自动相关监视合并课程的培训。

希腊

安全监督的能力建设

项目目标

这个项目由希腊政府供资，其目标是进一步发展希腊民航局（HCAA）提供安全、高效和符合成本效益的航空服务、监管飞行安全和确保遵守国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）的能力。2000 年开始的这个项目已经延长到 2013 年 6 月。

项目成果

这个项目继续支持希腊民航局落实在航空器飞行运行领域的安全监督责任和制定可持续的适航系统。1 名适航性检查员、4 名机舱安全检查员、3 名飞行运行检查员、2 名航空医生和 1 名图书馆员提供了专家服务。

危地马拉

国家机场系统的整体现代化

项目目标

这个项目由危地马拉政府供资，其目标是依照适用的国际标准和建议措施（SARPs）协助规划 Cobán, Esquipulas, Huehuetenango, Puerto Barrios, Quetzaltenango 和 Retalhuleu 的本国机场设施和服务并使之现代化。2005 年开始的这个项目已经延长到 2013 年 2 月。

项目成果

拟定了若干设备采购合同，其中包括：为了运行，安装电扶梯零件；为减少能源费用，最后拟定拉奥罗拉国际机场的半张力圆圈系统和后备动力系统；和为了加强机场安全程序和运作，加强行李装卸系统。

推动危地马拉国家机场系统的现代化

项目目标

这个项目由危地马拉政府供资，其目的是最后完成拉奥罗拉国际机场的土木工程项目。2005 年 6 月开始的这个项目已经延长到 2013 年 2 月。

项目成果

国际机场一楼办公室的土木和装修工程已经完成。容纳危地马拉民航总局（DGAC）的大楼设施已经得到改善，以便向顾客提供最佳服务。

海地

向国家民航局（OFNAC）和国家机场管理局（AAN）提供援助

项目目标

这个项目由世界银行/国家民航局（OFNAC）供资，其目的在于评估 2010 年 1 月的地震对包括目视助航设备在内的关键导航和通信基础设施以及机场设施、服务和设备的损坏以及对通往太子港/图森路维杜尔国际机场的相关道路和公共停车场的破坏，并在适当情况下提出建议。这个项目还

将评估空中交通管理领域、其技术人员以及与操作和维护目前考虑的改善工程有关的领域的组织结构和培训需求，并在适当情况下提出建议。这个项目于 2011 年开始，预计持续 3 个月，现已延长至 2013 年 3 月。

项目成果

派遣了访问团前往审查海地在 2010 年地震后其航空系统符合国际民航组织现行文件的情况和评价航空电信需求，包括两套甚高频全向无线电信标（VOR）/测距设备（DME）、一套仪器降落系统（ILS）、进近灯光系统、动力供应和精密进近轨迹指示器（PAPI）、空中交通管理（ATM）和技术人员培训需求，以及评估了跑道端安全区（RESA）。编制了进行投标所需的技术规范。完成了包括技术规范和评价准则在内的访问团报告，并已提交世界银行和海地国家民航局。

印度

设立空中航行服务（ANS）安全监督能力

项目目标

这个项目由印度民航总局（DGCA）供资，其目的是协助民航总局设立和有效运作空中航行服务局（ANS），以便履行其空中航行服务规章和安全监督义务、职能和责任，并实施国家为处理国际民航组织普遍安全监督审计计划的审计意见和建议而制定的整改行动计划。这个项目于 2010 年 10 月开始，预计持续 12 个月，现已延长至 2013 年。

项目成果

包括建议设立空中航行服务（ANS）局的项目报告最后草稿已送交印度民航总局，供其审查和评论。

发展通用航空、直升机和水上飞机服务的路线图

项目目标

这个项目由印度政府、民航部/民航总局（MoCA/DGCA）供资，其目的是向民航部/民航总局和向印度机场管理局（AAI）提供未来 25 年发展通用航空、直升机和水上飞机服务的路线图。这个项目于 2011 年 11 月开始，预期持续 4 个月，目前已经完成。

项目成果

由 4 名国际专家和 4 名本国专业人员组成的项目小组完成了对通用航空、直升机和水上飞机服务的研究，项目最后报告已送交印度民航总局。

国际民航组织 — 印度发展中国家培训方案

项目目标

这个项目由印度机场管理局（AAI）供资，其目的是供国际民航组织协助管理新德里印度航空学院（IAA）选出的发展中国家人员的培训方案。这种援助包括向国际民航组织成员国发送信息，以及签发研究金授予信函和拒绝信函。这个项目于 2008 年 10 月开始，预计持续 3 年，现已延长至 2013 年 9 月。

项目成果

1 名培训专家和 1 名安全管理系统（SMS）注册教师协助印度机场管理局开发和教授在印度机场管理局进行的两门课程。国际民航组织向来自 11 个发展中国家的学员发放了 12 个学习教师和安全管理系统课程的助学金。

印度尼西亚

增强民航总局的安全监督能力

项目目标

这个项目由民航总局（DGCA）供资，其目的是通过改进组织结构、增加经过适当培训和合格的安全监督检查员和调查员、更新立法、条例和程序、改进对于国际民航组织标准和建议措施（SARPs）、指导材料和全球航空安全计划（GASP）的实施和遵循，提高其飞行安全监督能力，以便对飞行安全采取积极主动的做法，减少航空器事故。这个项目于 2009 年开始，预计持续 3 年，现已延长至 2014 年 2 月。

项目成果

为这个项目征聘了空中航行、机场和适航性领域的国际专家。编制了落实基于性能导航（PBN）和所需导航性能（RNP）需要的文件。征聘了 3 名本国专家 — 2 名适航性专家和 1 名运行专家 — 并开始全面修订印度尼西亚的安全检查员指导系统，包括修订提供给机舱安全检查员的新指导材料。制定了培训方案，以符合这项新检查员指导材料以及根据这项系统进行的认证、管理和监视的需求。与民航总局讨论了国际民航组织普遍保安监督审计计划（USOAP）的调查结果，并更新了印度尼西亚民航安全法规、工作人员条例和咨询通告。

为实施民航战略行动计划的民航改革小组（CATT）

项目目标

这个项目由民航总局（DGCA）供资，其目的是向民航总局提供援助，建立一个民航改革小组（CATT），以便有效管理和实施民航总局的民航战略行动计划（CASAP），该计划提供了一个路线图，以便增强印度尼西亚在航空安全和保安领域的的能力，使其达到国际和国家的要求。这个项目于 2009 年 6 月开始，计划持续 2 年，后来延长到 2012 年 10 月，现已完成。

项目成果

继续为所有航空服务提供者实施国家航空安全方案和安全管理系统。通过这个项目设立了一个机制，以便适当监测国际民航组织普遍保安监督审计计划从全面系统做法（CSA）向持续监测做法（CMA）过渡，包括民航总局提名国家持续监测协调员，以便监督持续监测做法和综合安全趋势分析和报告系统（iSTARS）网站，并定期更新整改行动计划。在民航总局内实施了管理国际民航组织国家级信件的程序以及保持民航法规和程序符合潮流和继续遵守国际民航组织标准和建议措施的程序。

印度尼西亚 — 国际民航组织发展中国家培训方案

项目目标

这个项目由印度尼西亚运输部运输署的人力资源发展部（HRDTA）供资，其目的是供国际民航组织协助管理航空运输人力资源发展中心（ATHRDC）挑选的发展中国家培训人员的培训方案。这项协助包括向国际民航组织成员国发送信息，以及签发助学金授予信函和拒绝信函。2012 年 7 月开始的这个项目已经完成。

项目成果

国际民航组织向来自 13 个发展中国家的学员发放了 54 项助学金，以便在朱鲁克航空运输人力资源发展中心、棉兰航空技术和安全学院（ATSA）及泗水航空技术和安全学院（ATSA）接受培训，课程包括航空内部审计员、飞行运行检查员、安全管理系统、高级民航管理和高级民航安全管理等课目。

意大利

空中交通管制培训课程中的威胁和差错管理（TEM）

项目目标

这个项目由意大利 Ente Nazionale per l'Aviazione（ENAV）Societa Nazionale per L'Assistenza Al Volo（ENAV S.p.A.）供资，其目的在于提供 ENAV S.p.A. 人员接受威胁和差错管理（TEM）操作培训，以便从操作的观点协助了解在动态和困难运行状况下，安全和人的表现之间的相互关系。2011 年 12 月开始的这个项目已经完成。

项目成果

一名空中交通管制的威胁和差错管理（TEM）教师协助 ENAV S.p.A. 向选出的人员提供“教练员培训”课程，这些人员包括将指派担任空中交通管制教师的专业人员以及来自监督和/或服务提供者的人员。

约旦

评估阿利亚皇后国际机场的北侧跑道

项目目标

这个项目由约旦政府供资，其目的是对阿利亚皇后国际机场的北侧跑道进行评估，以决定它是否符合国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）及其他各项国际标准以及认证规定。这个项目于 2012 年 12 月开始，预计持续 1 个月，目前已经完成。

项目成果

1 名土木工程师和 1 名机场工程师共同审查了现有各项评价，并对北侧跑道进行了独立评价。向约旦政府提交了有关该跑道符合适用的国际民航组织标准和建议措施的程度的报告草稿，供其审查和核准。

哈萨克斯坦

加强哈萨克斯坦民用航空能力

项目目标

这个项目由哈萨克斯坦国家企业“Kazaeronavigatsia”供资，其目的在于：审查航空运营人许可证（AOCs）和相关运行规范、维护机构许可证（MOCs）和所有适航性证书（CofAs），以确保全面遵守国家法规和适用的国际民航组织规定；执行在运行（OPS）和适航性（AIR）领域的国家整改行动计划，并特别强调解决两个重大安全关切（SSCs）；和协助国家对接国际民航组织协调的核实访问作出适当准备。这一项目于 2012 年 12 月开始，预计持续 1 年。

项目成果

征聘了 1 名项目协调员、1 名飞行运行检查员和 2 名适航性操作员。修订了与航空器运行和适航性有关的技术指导材料。

黎巴嫩

民用航空采购服务（CAPS）

项目目标

这个项目由黎巴嫩政府供资，其目的是采购航空保安设备。这个项目在 1988 年开始，目前仍在进行。

项目成果

向黎巴嫩民航总局（DGCA）交付了航空保安设备及相关服务。

重新启用民航安全中心（CASC）

项目目标

这个项目由黎巴嫩政府供资，其目的是重新启用民航安全中心（CASC）。这个项目直接涉及与人力资源发展和转让技术给黎巴嫩有关的问题。2002 年开始的这个项目已经延长到 2013 年 12 月。

项目成果

国际民航组织继续提供行政支持。对重新评估进一步部署国际专家和制定由新的民航机构进行采购活动的需求作出了进展。

加强民航部门

项目目标

这个项目由黎巴嫩政府供资，其目的是加强飞行安全局的安全监督能力；提高贝鲁特国际机场的安全和效率；更新安全监督法规、程序和手册并确保其符合国际规定；和重新启用民航安全中心（CASC）。2004 年开始的这个项目已经延长到 2013 年 12 月。

项目成果

国际民航组织继续提供行政支持。对重新评估进一步部署国际专家和制定由新的民航机构进行采购活动的需求作出了进展。



利比亚

向民用航空提供协助

项目目标

这个项目由利比亚政府供资，其目的是与利比亚政府当局按部门讨论和评估各项需求及制定优先次序，以便进一步编制制定和落实利比亚民航总计划（CAMP）的提案。这个项目于 2012 年 8 月开始，预期进行 2 星期，目前已经完成。

项目成果

3 名专家出差前往当地审查和评估了利比亚政府每一部门的详细需求，以便进一步编制制定和落实利比亚民航总计划（CAMP）的提案。

马达加斯加

协助审查马达加斯加民用航空法

项目目标

这个项目由国际民航组织安全基金（SAFE）供资，其目的是审查马达加斯加民用航空法并向马达加斯加民航局（CAA）提出报告。这个项目于 2012 年 3 月开始，预期进行 5 天，目前已经完成。

项目成果

征聘了一名国际航空法专家对马达加斯加民用航空法进行案头审查。最后，编制了一份报告，指出了该法案的积极和消极方面。该报告还提供了弥补任何不足之处的建议，使修订后的民用航空法符合国际规定。

墨西哥

机场和辅助服务机构（ASA）的航空培训升级版（TRAINAIR PLUS）方案

项目目标

这个项目由墨西哥政府供资，其目的是指导和协助“Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares” (CIIASA) 交付航空培训升级版的培训开发员课程并对开发标准培训教案（STPs）提供指导。这个项目于 2008 年开始，预计持续 12 个月，协助了机场和辅助服务机构（ASA）在 2009 年成为国际民航组织航空培训方案的正式成员。这个项目按订正目标已延长至 2013 年 12 月。

项目成果

在 CIIASA 交付了第一次航空培训升级版培训开发员课程。根据这个项目，15 名新的国家课程开发员制作了头三组航空培训升级版的标准培训教案。在制定三套标准培训教案时，向 CIIASA 的课程开发股和课程开发员工作队提供了协助：航空燃料管理标准培训教案、运行和机场补充服务标准培训教案和电机维修及目视助航设备标准培训教案。在交付“航空燃料管理标准培训教案”之后，10 名新的航空燃料专家得到了认证，并且航空培训升级版中心股审定 CIIASA 合格为国际民航组织航空培训升级版正式成员。在视察了机场和辅助服务机构（ASA）的航空燃料中央分析实验室和航空燃料中央站的设施之后，建议 CIIASA 成为培训基地，以解决为补充现有授课材料设计其他课程的培训需要。

技术合作援助 — 机读旅行证件（MRTD）

项目目标

这个项目由墨西哥政府供资，其目的是对审查护照颁发程序提供援助，包括目前颁发护照的程序、个性化的护照、保安和管制或增页（附页和加套）。这个项目于 2011 年 3 月开始，预期进行 1 个月，现已完成。

项目成果

对护照颁发程序进行了审查。作为评估的一项成果，墨西哥政府参与了在颁发护照之前、期间和之后制定和管理新的保安标准的活动，这需要发照办公室的所有政府官员的参与以及总部工作人员的持续反馈。已经启动了内部控制试点方案。

墨西哥民航总局培训系统的现代化

项目目标

这个项目由墨西哥政府供资，其目的是协助民航总局（DGCA）解决北美和加勒比（NACC）地区办事处访问团对空中交通管理（ATM）进行的观察和查明的缺陷。这个项目于 2012 年开始，预计持续 5 个月。

项目成果

一名国际民航组织空中交通管理专家提供了培训和技术援助，以加强民航总局航空人员对与空中交通管理有关的民航事务的能力和知识，使工作人员更加熟悉空中交通管理的规定。

技术合作援助 — 培训民航总局（DGCA）人员

项目目标

这个项目由墨西哥政府供资，其目的是向民航总局（DGCA）提供必要的援助，以便培训民航总局的人员和驾驶员。这个项目于 2012 年 9 月开始，预计持续 5 个月，现已延长至 2013 年 3 月。

项目成果

向 293 名民航总局的人员和驾驶员提供了所需的培训和技术援助，以便加强他们对与空中交通管理有关的民航事务的能力和知识，其目的是提高民航总局的安全监督能力。

莫桑比克

支持莫桑比克政府推动航空安全和保安

项目目标

这个项目由莫桑比克共和国政府供资，其目的是根据普遍保安审计计划（USAP）和普遍保安监督审计计划（USOAP）的审计结果和建议，提供技术支助并协助该国政府增进其航空安全和保安监督能力。它的目的是提高莫桑比克航空运输服务的安全、保安、定期和高效，以便更好地满足国家航空运输的需要并促进其经济、群体和社会发展，以及推动贸易和旅游业的增长及吸引商业和向该国作出投资。这个项目于 2012 年 3 月开始，预计持续 2 年。

项目成果

这个项目协助审查和修订管理程序、内部行政规章和程序和政府监管机构“*Instituto de Aviação Civil de Moçambique*” (IACM) 的组织结构和相关责任及义务，以及协助制定培训计划。开始征聘空中航行领域的新工作人员。编制了管理发展计划。有系统地推展了与航空业界的合作和磋商。解决了航空情报管理（AIM）刊物的现况。对飞行安全法规进行了审查并提出了修订案。修订了整改行动计划（CAP），并被国际民航组织接受。制定了全面航空保安工作计划。制定和实施了检查旅客和行李的标准操作程序。编定了国家民航保安和国家质量控制方案供政府部门批准。实施了培训方案，包括飞行安全人员的在职培训和对两名航空保安人员进行了关于国家检查员和危机管理的国际民航组织航空保安标准培训教案（STP）的课程。向马普托国际机场人员提供了国际民航组织航空保安标准培训教案的基本课程。

纳米比亚

安全监督和保安

项目目标

这个项目由纳米比亚政府供资，其目的是协助民航局（DCA）增强其安全和保安监督能力。它包含一个评估阶段，以查明在 2006 年根据国际民航组织普遍保安监督审计计划（USOAP）进行的审计之后仍然存在的不足之处，并随后实施整改行动，以解决这些不足之处；第二阶段是建立一

个可持续的合格审定和监视系统。2009 年开始的这个项目已经延长到 2014 年 12 月。

项目成果

提出了进一步修订民航法有关适航性、机场、颁发人员证书和飞行运行等领域的建议。制定了检查员手册和检查单。审查并更新了航空运营人认证指导材料。制定了飞行运行检查的年度监视计划。征聘了 1 名新的机场和安全认证专家及认证了 1 名操作员。空中交通管制员运行援助小组完成了对新的雷达监视系统的培训。根据培训方案，进行了正规培训（外部、内部和在职培训），并在飞行运行、适航性、颁发人员证书、机场、空中航行服务和航空保安领域进行了总共 3 000 人日的培训。

尼泊尔

空中交通服务（ATS）监视系统和特里布万国际机场进近和着陆系统 — 第一阶段

项目目标

这个项目由尼泊尔民航局（CAAN）供资，其目标是协助尼泊尔民航局确定和编制与尼泊尔监视系统和加德满都特里布万国际机场进近和着陆系统有关的采购文件和招标活动。2010 年 7 月开始的这个项目已经完成。

项目成果

一份包括要求研究制定空中交通服务（ATS）监视系统和特里布万国际机场进近和着陆系统的技术规范以及相关文件和建议的项目最后报告草稿提交了尼泊尔民航局。

阿曼

民航的发展和技术支持

项目目标

这个项目由阿曼政府供资，其目的是在空中交通管制、机场工程、飞行运行和适航的相关方面向民航局提供持续支助，并促成建立一个高效的监管机构，同时鼓励发展安全和经济可行的航空运输系统。这个项目于 1993 年开始，计划持续 8 年，现已延长至 2013 年 12 月。

项目成果

2 名飞行运行检查员继续协助项目运行援助（OPAS）人员并以审计和检查的方式促进监督职能。随同 2012 年 5 月底民航局的设立，2 名飞行运行检查员也参与了新组织结构的制定。在制定符合国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的民航规章和程序方面取得了进展。

对障碍物限制面进行的研究

项目目标

这个项目由阿曼政府供资，其目的是提供“阿曼机场附近障碍物限制面和土地利用的研究报告”。这个项目于 2010 年 11 月开始，预期持续 2 个月，目前已经完成。

项目成果

交付了查验机场附近保护区的软件，并对民航局的行政和技术人员进行这方面的培训。为各部委在扩大马斯喀特国际机场和萨拉拉国际机场以及新建的 Sohar 机场和 Al Duqm 机场前，利用软件核实障碍物数据，以便就第二阶段的采购合同作出决定。

巴基斯坦

航空研究 — 卡拉奇/伊斯兰堡国际机场附近的高楼建筑

项目目标

这个项目由巴基斯坦民航局（PCAA）供资，其目的是进行航空研究，以便评估卡拉奇真纳国际机场在近郊有军用机场以及邻近伊斯兰堡贝娜齐尔·布托国际机场的情况下，在其外围拟议建造高楼建筑对该机场航空器运行的安全和定期起降的影响；协助协调国家法规与国际民航组织标准和建议措施的配合；和对进行相同工作的人员给予在职培训。这个项目于 2012 年 2 月开始，预期进行 1 个月，现已完成。

项目成果

访问团前往卡拉奇和伊斯兰堡机场视察，以便进行航空研究。对维护和管制机场障碍物的国家立法进行了审查，并作出了建议，务使机场障碍物限制面不作为都市发展之用。以正式授课的方式对地方对口人员进行了培训，并且对口人员参与了航空研究的所有阶段。

采购整套初级和二级雷达系统、三台多普勒甚高频全向测距/无线电测距设备（DVOR/DME）和二台仪器降落系统/测距设备（ILS/DME）的民航采购服务协定

项目目标

这个项目由巴基斯坦政府供资，其目标是采购监视和导航设备以便协助政府全面提高飞行安全标准。这个项目于 2010 年 4 月开始，预计持续 30 个月，目前正在进行。

项目成果

在合同谈判之后，巴基斯坦民航局（PCAA）正在等待委员会的核准，以便开始进行这项采购。供应商已同意将雷达采购案延到 2012 年 12 月 31 日。

巴拿马

加强巴拿马共和国民航局的业务和技术

项目目标

这个项目由巴拿马政府供资，其目标是协助民航局（CAA）通过培训专业技术和业务人员、专家咨询、为提供服务采购设备和加强空中航行服务和机场运营的行政管理，获得空中航行和机场领域的技术、业务和管理方面的专业知识，包括通信、导航和监视，安全和航空安全。这个项目于 2009 年开始，预计持续 3 年。

项目成果

24 名新的签派员和 46 名技术人员得到了航空英语培训。24 名控制员得到雷达进近控制和 22 名控制员得到机场控制的培训，另有 20 名国民得到机场检查的培训。安装了保护雷达的设备和架设了机场周围保安网。通过这个项目，征聘了 40 名安全、保安和航空运输领域的国家专业人员以及行政支助人员。签订了一项向巴拿马市 Marcos A. Gelabert 国际机场提供卫星航空情报服务（AIS）的合同。

加强巴拿马托库门国际机场

项目目标

这个项目由托库门国际机场供资，其目的是协助巴拿马政府实现机场设施现代化，包括机场扩建项目的管理和机场运营必要设备的采购，以确保机场按照国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）运营。这个项目于 2003 年开始，预计持续 1 年，现已延长至 2013 年 12 月。

项目成果

在国际民航组织提供专家，协助设计和安装行李装卸系统（BHS）后，托库门国际机场北候机楼现已开放，目前能达到 95% 的效率。这个项目采购、安装和运作了 12 个登机门及一套全面搭配的航空保安系统。一个 10 名专家组成的国际民航组织小组制定了机场总计划，包括建造南候机楼基础设施设计和建筑概念的指导方针。在与民航局协调下，执行了空中交通管理（ATM）系统和空中交通管制（ATC）系统以及机场的区域导航所需导航性能（RNAV-RNP）办法的现代化。7 名技术人员得到了机场管理和相关学科的培训。

巴拉圭

对航空通信系统现状的运行技术评估

项目目标

这个项目由巴拉圭民航总局（DINAC）供资，其目的是对最近购置的空中交通管制自动化系统进行技术评价。这个项目于 2012 年 4 月开始，预期进行 6 个月，现已完成。

项目成果

通信、导航、监视（CNS）和空中交通管理（ATM）专家对新购置的空中交通管制自动化系统的运行状况及其是否符合国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的问题进行了评估和评价，并就此提出了建议。

秘鲁

空中交通管理的现代化

项目目标

这个项目通过秘鲁政府由秘鲁机场和航空商业公司（CORPAC S.A.）供资，其目的是实现空中交通服务现代化，以便为实施空中交通管理（ATM）系统建立必要的基础设施。这个项目包括人力资源培训、更新区域管制中心（ACC）、安装二级监视雷达（SSR）S 模式和实施空中交通服务。该项目于 2009 年 7 月开始，预计持续 5 年。

项目成果

对 8 个雷达场址、自动相关监视广播（ADS-B）场址、结合空中交通管制塔台的地区控制中心新楼和雷达模拟器最后阶段的场址选定测试已经完成。双方签署了接受购买的设备的最后同意书。

加强和持续改善航空安全

项目目标

这个项目由秘鲁民航总局（DGCA）供资，其目的是向民航总局提供适当落实它的职责所需的技术和专业手段，包括依照国家民航法规和国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）加强民用航空系统和持续提高航空安全。这个项目于 2012 年 2 月开始，预计持续 5 年。

项目成果

向 70 名国民提供了空中交通管制（ATC）和质量评估方面的培训。对制定应急计划提供了协助。通过这个也促进海外工程和培训的项目征聘了 120 名国家专业人员。

菲律宾

麦丹 — 宿务国际机场管理局的民航采购服务协定 — 采购两套仪器降落系统/测距设备（ILS/DME）

项目目标

这个项目由麦丹 — 宿务国际机场管理局供资，其目的是采购各种机场跑道和空中航行系统，以便协助麦丹 — 宿务国际机场管理局全面改善它的飞行安全系统。这个项目于 2010 年 4 月开始，预计持续 15 个月，目前正在进行。

项目成果

2012 年 1 月开始进行场址最后验收测试（FSAT），但由于菲律宾的飞行校验航空器的问题，以致验收工作无法完成。已向麦丹 — 宿务国际机场管理局提出替代办法的建议，供其作出决定。

通过加强航空运输办公室（ATO）的安全监督能力以提高菲律宾的航空安全

项目目标

这个项目由菲律宾民航局（CAAP）供资，其目的是通过更新安全规章和程序，增加有能力的检查员和调查员来提高菲律宾民航局的安全监督能力，以此提高航空安全；和增进组织结构和自动化，实现对航空运营人、航空器维修机构、核准的培训机构、机场运营人和空中航行服务提供者的有效安全监督，同时落实国际民航组织全球航空安全计划（GASP）原则的安全规章、程序及适用。这个项目于 2008 年 5 月开始，预计持续 2 年，现已延长至 2012 年 12 月。

项目成果

向菲律宾民航局（CAAP）提供了援助，协助它制定一项整改行动计划（CAP），以解决 2009 年通过普遍保安监督审计计划（USOAP）的审计所查明的不足之处，并设立一个主要用于消除重大安全关切（SSCs）的先进数字报告系统。正在对这个项目作出修订，使取得的成果能够持续维持。

卡塔尔

向民用航空局提供协助

项目目标

这个项目由卡塔尔政府供资，其目的是对制定国家简化手续（FAL）方案提供协助。这个项目于 2012 年 2 月开始，预期进行 1 个月，现已完成。

项目成果

一名航空法专家承担了任务，制定了依照国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）并充分顾及卡塔尔法律系统的国家简化手续（FAL）方案的立法草案。

大韩民国

国际民航组织 — 大韩民国发展中国家培训方案

项目目标

这个项目由大韩民国政府供资，其目的是供国际民航组织协助大韩民国国土、运输及海洋事务部（MLTM）管理该部从发展中国家选定的受训人员的培训方案。这种援助包括向国际民航组织成员国发送信息，以及签发助学金授予信函和拒绝信函。该项目于 2012 年开始，预计持续一年，现已完成。

项目成果

国际民航组织向来自 61 个发展中国家的受训人员颁发了 208 个助学金，培训在韩国民航培训中心（KCATC）和仁川国际机场公司（IIAC）航空学院进行，培训课程包括：多普勒甚高频全向信标（VOR）/测距设备（DME）的维护；全球导航卫星系统（GNSS）；机场运营；航空保安；雷达进近管制；附件 14 —《机场》；空中航行政策；雷达概念；机场候机楼运营；仪器降落系统（ILS）维护；电子安全工具；和主管人员的航空政策。

卢旺达

增强空中航行服务的安全 — 第 1 阶段

项目目标

这个项目由卢旺达政府供资，其目的是协助规划并随后执行整改行动，以纠正 2007 年对卢旺达空中航行服务进行的国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）的审计所查明的缺陷，并建立卢旺达对这些服务进行安全监督的体系。这个项目于 2012 年 4 月开始，预期进行 6 个月，现已完成。

项目成果

制定了整改行动计划，对纠正 2007 年普遍安全监督审计计划（USOAP）的审计结果提出了建议。对制定空中航行服务（ANS）和颁发证书的法规提出了意见。编制了航空法草案以及与安全管理系统（SMS）

有关的法规。为采用国家安全方案（SSP）制定了实施战略。编制了监管服务组手册、监管服务组培训手册和空中航行服务检查员手册。为设立监管服务和安全监督组编制了组织计划和职务说明。制定了包括系统说明和GAP 分析供空中航行服务提供者进行安全管理系统第一阶段的执行计划。编制了安全管理系统手册。为航空气象服务和航空情报服务（AIS）制定了质量管理体系（QMS）手册。还制定了安全管理系统第 2、3 和 4 阶段的执行计划。

沙特阿拉伯

民航总局

项目目标

这个项目由沙特阿拉伯王国供资，其目的是支持民航总局（GACA）提供安全、高效和符合成本效益的航空服务；使民航总局在民航环境发生变化时与时俱进；使民航总局做好引进新技术的准备；并通过对合格的沙特阿拉伯对口人员的专业培训，协助民航总局用国内专家替换外国专家。这个项目于 1997 年开始，最初为期 6 年，已延长至 2013 年 6 月。

项目成果

2012 年，有 23 名国际民航组织运行援助（OPAS）官员在这个项目工作。向民航总局（GACA）和根据需要向沙特对口单位提供了咨询服务，以便支持目前正在进行的重大工程项目。继续对在沙特登记的航空器进行检查，以确保它们符合国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）。检查了航空承运人/经营人以及安全监督了民航总局合格审定的维修站。国际民航组织的运行援助官员连同沙特国家教员，向民航总局人员提供了通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）、雷达/非雷达以及模拟器的补充培训课程。向民航总局提供了建立和落实专业人员职业加强方案的专门知识，供未来发展救援和消防（RFF）人员。一辆主要消防车辆和设备的五年替换方案得到了实施，70%的资产已经运达、完成检查和投产使用。还提供了快速提升国内机场项目举措的技术知识。这个项目继续协助政府以民航总局征聘的大多数政府民航专业人员替代外国专家。

新加坡

新加坡 — 国际民航组织发展中国家培训方案

项目目标

这个项目由新加坡民航局（CAAS）供资，其目的是由国际民航组织协助管理新加坡民航学院（SAA）培训选自发展中国家的受训人员的方案。这项协助包括向国际民航组织成员国发送信息，以及签发助学金授予信函和拒绝信函。该项目于 2012 年开始，预计持续一年，现已完成。

项目成果

从 38 个发展中国家选出 59 名培训人员参加了 10 项课程的培训，包括民航管理；通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）；航空保安的危机管理；紧急事件管理；航空法入门；安全监督适航性检查员；安全监督飞行运行检查员；安全监督管理员；和国家安全方案。

索马里

索马里民航看守管理局（CACAS）

项目目标

这个项目的经费来自通过国际航空运输协会（IATA）收取的航空收费，它是根据联合国秘书长要求国际民航组织代理索马里民航事务的授权。其目标是在国际民航组织技术合作局局长的监督下，向国际航空运输业务基本设施、设备和服务的运作和维修提供援助。在尽量可行的情况下，它包括在摩加迪沙飞行情报区（FIR）的人道主义和救援飞行航班及本地业务，以便满足眼前的安全要求；协助恢复和发展航空基础设施，可行的话，提供这些活动是由空中航行费之外的资金来源供资；以及为索马里未来政府建立能够运作的民航管理体系规划、编制和制定必要的核心要素。该项目于 1996 年开始，最初延长至 2006 年。由于该国政治局势持续不稳，该项目现已延长至 2013 年 12 月。

项目成果

该项目与国际民航组织东部和南部非洲地区办公室主任协调，继续管理索马里民航看守管理局（CACAS）。索马里民航看守管理局从设在内罗

毕的项目办公室，继续向飞越索马里空域的航班提供 24 小时的飞行情报服务（FIS），包括航空情报服务（AIS）、航空通信（AEROCOM）和航空气象（AEROMET）服务，。它继续在哈尔格萨机场、伯贝拉机场和博萨索机场提供机场飞行情报服务（AFIS）、救援和消防以及地面服务。该项目在加洛威机场运行航空通信分站和在哈尔格萨机场设立航空情报服务发布室。提供了对航空保安专业管理、航空情报服务、机场基本消防、跑道管制、空中航行服务提供者（ANSPs）的法律和财务问题及机场认证方面的助学金。索马里民航看守管理局（CACAS）协助开发计划署（UNDP）评估和认证了哈尔格萨机场的土木工程。对 Baidoa 机场、Berbera 机场、Galkayo 机场和 Burao 机场进行了评估。为了将这个项目移交索马里当局，一项技术审计/差距分析研究评估了项目的运行情况以及索马里的局势。签署了一项落实控制员—驾驶员数据联系通信（CPDLC）系统和自动相关监视（ADS-C）系统的合同，这些系统将安装在内罗毕。这个项目目前正致力于拟定实施扩大范围的甚高频和自动相关监视广播（ADS-B）系统的规范，它连同控制员—驾驶员数据联系通信（CPDLC）系统和自动相关监视（ADS-C）系统的合同，将解决在差距分析报告中指出的安全关切。

南苏丹

协助审查南苏丹民用航空法

项目目标

这个项目由国际民航组织航空安全基金（SAFE）供资，其目的是审查新成立的南苏丹共和国的民用航空法并向交通运输部提出报告。这个项目于 2012 年开始，预期进行 5 天，目前已经完成。

项目成果

一名航空法专家对南苏丹民用航空法草案进行了案头审查，并编制了一份报告，说明这项法案的积极之处和它的缺陷，包括整改的方向以修订这些缺陷。

对联合国南苏丹特派团（UNMISS）修复机场、改善空中航行服务和制定监管框架的方案的支持

项目目标

这个项目由联合国南苏丹特派团（UNMISS）供资，其目的是落实民用航空基础设施和相关方案，以加强联合国南苏丹特派团在南苏丹运作的安全和效率。当前的优先工作是建立该国民航法律框架。这个项目于 2012 年 8 月开始，预期进行 5 个月，现已完成。

项目成果

航空法专家提议对民用航空法进行修订，使南苏丹民航局的组织框架取得最好结果。制定了民航法草案，其中包括安全管理系统（SMS）、质量控制、国家安全和保安方案以及运行安全和高效民航的所有条款。建议了一组民航法规，以供核准。

苏丹

提供苏丹民航局的咨询服务

项目目标

这个项目由苏丹政府供资，其目的是使苏丹民航局（SCAA）遵守各项国际民航公约、国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）及相关指导材料，以及加强苏丹民航局依照国家和国际规定和标准，审查、更新和有效适用安全监督、空中交通管理（ATM）和颁发人员证书的法规、程序、文件和手册的能力。这一项目于 2011 年 9 月开始，预计持续 12 个月，现已延长至 2013 年 9 月。

项目成果

国际专家向苏丹民航局提供了有关飞行运行、人员证书颁发、航空医药和空中交通管理领域的支持。国际民航组织专家协助苏丹民航局制定了人员证书颁发程序手册。为拟议的航空医疗中心制定了可行性研究和建筑图，这将成为认证和支持喀土穆国际机场门诊中心的参考中心，以便精简它在紧急和环境医药方面的责任和职能。制定了根据国际民航组织全球导航卫星系统/基于性能的导航（GNSS/PBN）概念重组苏丹空域的选项、根据载于《安全管理手册》（SMM）（Doc 9859 号文件）的国际民航组织指导编制的安全手册和机场紧急计划。

泰国

对安全管理体系（SMS）培训提供援助

项目目标

这个项目由泰国机场公司（AOT）供资，其目的是用机场的安全管理为实例，进行国际民航组织安全管理系统（SMS）培训课程。这个项目于 2012 年 2 月开始，预期进行 1 星期，目前已经完成。

项目成果

向泰国机场公司负责有效实施安全管理系统的 34 名管理人员提供了这项课程。在这项课程之后，一名高级管理人员向泰国机场公司大约 30 名工作人员就安全管理系统进行了通报。在这次通报会上，强调了安全管理系统的可持续性和管理承诺。

对机场总规划培训提供援助

项目目标

这个项目由泰国机场公司（AOT）供资，其目的是对机场总规划和适用的国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的所有相关方面进行机场总规划课程。这个项目于 2012 年 7 月开始，预期进行 1 星期，现已完成。

项目成果

泰国机场公司 30 名中高级管理人员和受邀代表成功参加了这个课程。

乌干达

为制定乌干达 20 年民用航空总计划（CAMP）提供协助

项目目标

这个项目由乌干达民航局供资，其目的是协助乌干达制定 2012 — 2031 年期间的民用航空总计划（CAMP），作为这个部门发展的指导和路线图。这个项目于 2012 年 5 月开始，预计持续 11 个月。

项目成果

编制了发展民用航空总计划的技术规范和进行了招标。国际民航组织对投标进行了评价、提出的建议得到乌干达的批准并签发了合同。开始执行合同。

乌拉圭

加强民航和基础设施局（DINACIA）

项目目标

这个项目由乌拉圭政府供资，其目的是确保提供技术、行政和专业资源使本地航空主管机构能够依照国际民航组织标准和拉丁美洲航空法规（LARs）满足它的安全监督责任并使它的空中交通服务现代化。这个项目于 2009 年开始，预计持续 4 年。

项目成果

通过征聘本地政府无法成功雇用的这些领域的国际专家和 8 名本国专业人员协助加强体制。对飞行运行检查员进行了飞行模拟器的经常性培训。在国际专家的协助下，共有 14 名专业人员在本地进行了飞行运行（OPS）检查员的培训。在卡拉斯科国际机场安装甚高频（VHF）通信系统并投产使用。

民用航空采购服务（CAPS）

项目目标

这个项目由民航和基础设施局（DINACIA）供资，其目的是采购设备以加强航空主管当局的能力。2005 年开始的这个项目延长到 2013 年 12 月。

项目成果

签发了采购初级和二级雷达包括地区进近中心的合同。签发了落实全国甚高频全向信标（VHF-ER）的网络的合同并在最近投产使用。

委内瑞拉玻利瓦尔共和国

机场和空中交通管制现代化

项目目标

这个项目由委内瑞拉玻利瓦尔共和国政府供资，其目的是使空中交通管制和机场服务现代化，以便确保安全和发展委内瑞拉的民用航空。2004年开始的这个项目延长到 2013 年 12 月。

项目成果

为大罗克斯岛采购、安装和启用了一台常规甚高频全向无线电信标/测距设备（CVOR/DME）。供应其他设备和材料的工作已经结束。安装了 Maiquetía 机场和 Santo Domingo 机场控制塔台的甚高频/高频（VHF-AM/HF）设备。随着上述设备的安装，完成签发了采购 21 套控制塔系统的合同。为 Isla de Aves 安装了甚小孔径终端（VSAT）和甚高频全向信标（VHF-ER）设备。

国家间和地区间的项目清单

非洲地区

协助“非洲和马达加斯加民航局”（AAMAC）设立国际安全监督实体

项目目标

这个项目由非洲和马达加斯加民航局（AAMAC）（由非洲和马达加斯加空中航行安全局的成员国组成，其中包括贝宁、布基纳法索、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、赤道几内亚、加蓬、几内亚比绍、马达加斯加、马里、毛里塔尼亚、尼日尔、塞内加尔和多哥）供资，其目的是协助非洲和马达加斯加民航局从目前的合作框架过渡为国际组织（地区安全监督组织），根据需要，协助其成员国实施其安全监督职能。这个项目于 2010 年 9 月开始，预计持续 12 个月，现已延长至 2013 年 12 月。

项目成果

为短期任务再次征聘了一名项目小组负责人。在乍得恩贾梅纳举行的外交会议通过了设立非洲和马达加斯加民航局（AAMAC）的条约，目前正在等待其成员国的批准。制定了一组初期手册草案，包括委员会政策和程序手册、工作人员条例、财务法规、组织图和设立技术委员会的提案，这些手册和提案已经提交非洲和马达加斯加民航局理事会供其审查，并获得非洲和马达加斯加民航局成员国各民航局长的批准。

向非洲和马达加斯加航空安全机构（ASECNA）提供援助

项目目标

这个项目由非洲和马达加斯加航空安全局（ASECNA）（成员国包括贝宁、布基纳法索、喀麦隆、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、赤道几内亚、加蓬、几内亚比绍、马达加斯加、马里、毛里塔尼亚、尼日尔、塞内加尔、多哥）和法国供资，其目的是协助采购附有 S 模式功能的单脉冲二级监视雷达系统（MSSR）和空中交通管理（ATM）系统，以便支持地区、进近和机场空中交通管制运行和相关服务，包括在非洲和马达加斯加航空安全局的扩大监视项目内所需的土木工程项目。这个项目于 2011 年 12 月开始，预计持续 18 个月。

项目成果

征聘了一名通信、导航和监视/空中交通管理（CNS/ATM）专家，以便协助执行这个项目。在塞内加尔达卡进行实地调查之后，为上述设备制定了技术规范。2012 年 4 月在国际民航组织网站公开招标，为期 8 周。在此期间，7 名供应商、非洲和马达加斯加航空安全局和国际民航组织参加了在达卡举行的投标会议。在结束投标后，收到的投标书将有国际民航组织和非洲和马达加斯加航空安全局进行评价，并随后签发合同。

协助设立班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）

项目目标

这个项目由班珠尔协议集团（BAG）成员国（佛得角、冈比亚、加纳、几内亚、利比里亚、尼日利亚和塞拉利昂）供资，并得到非洲开发银行、波音公司、欧洲航空安全机构（EASA）和美国联邦航空局（FAA）的实物支助和财务支助，其目的是协助班珠尔协议集团成员国设立班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）。这个组织的任务是加强这个次地区航空运输的安全和效率。这个项目于 2010 年 7 月开始，预期持续 1 年，现已延长至 2013 年 3 月。

项目成果

高效和有效地落实班珠尔协议集团航空安全监督组织的活动所需的所有必要行政、机构和政策都得到确立，并正在充分运作。目前正在进行培训和认证班珠尔协议集团（BAG）国家检查员的共同培训政策/方案，这项工作还得到新设立的班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）检查员培训数据库软件的支持。在联邦航空局的合作和非洲安全天空方案的支持下，向来自班珠尔协议集团成员国的民航机构和航空业界的 170 名航空人员提供了总共 1892 课程日的培训。这项培训涉及各个领域，包括安全管理系统（SMS）、检查员培训系统（ITS）和外国航空器的安全评估（SAFA）以及各项安全关切的解决。向几内亚、塞拉利昂和利比里亚提供了技术支助，以便解决国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）查明的各项缺失。班珠尔协议集团航空安全监督组织（BAGASOO）为塞拉利昂民航局（SLCAA）设立了一个网站，并培训了管理和操作网站的信息通信技术（ICT）人员。班珠尔协议集团航空安全监督组织通过一个支助数据库，扩大了综合培训系统（ITS）的培训课程，将飞行运行和适航性的课程扩大到机场培训。已经完成制定地区航空软件的工作，其中包括

地区航空器登记册、租用的外国航空器地区登记册、航空运营人执照执有者地区登记册、核准的维护机构地区登记册和航空培训机构地区登记册。

防止和管理民用航空的公共卫生事件的合作安排（CAPSCA）— 非洲

项目目标

这个项目由联合国流感行动中央基金（CFIA）供资并通过世界卫生组织（WHO）、新加坡民航局和其他国家和国际组织提供实物捐助，其目的是通过参加国和管理部门（安哥拉、贝宁、佛得角、中非共和国、乍得、科特迪瓦、刚果民主共和国、加蓬、冈比亚、肯尼亚、莱索托、马里、毛里塔尼亚、莫桑比克、尼日尔、尼日利亚、塞内加尔、南非、多哥、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦）之间的合作安排，减少航空旅行者传播有扩散可能的流感等传染病的风险。防止通过航空旅行传播传染疾病的合作安排（CAPSCA）执行的项目向各国提供协助，使它们能够遵守附件6、9、11、14和18中的国际民航组织相关标准和建议措施（SARPs）和《空中航行服务程序 — 空中交通管理》（PANS-ATM，Doc 4444号文件）以及应急规划中与公共卫生紧急事件相关的准则。2008年3月开始的这个项目延长到2013年12月。

项目成果

六个国家 — 贝宁、中非共和国、毛里塔尼亚、尼日尔、塞内加尔和乌干达 — 加入了这个项目，使总数达到 23 个成员国。在 5 个国际机场进行了援助视察。在乌干达坎帕拉举行的第十八届非洲 — 印度洋地区规划和实施小组（APIRG）会议就各国民航法规遵守国际民航组织有关紧急公共保健的各项附件和指导材料的规定以及在国家公共保健紧急计划内结合航空公共保健紧急计划作出了重要结论。有来自 9 个国家的 72 名受训人员参加了在科特迪瓦举行的技术顾问培训讲习班。在肯尼亚内罗毕举行了一次地区会议。

运行安全及持续适航性合作发展方案 — 西非经济和货币联盟（COSCAP-UEMOA）

项目目标

这个项目由西非经济和货币联盟（UEMOA）成员国（贝宁、布基纳法索、科特迪瓦、几内亚比绍、马里、尼日尔、塞内加尔和多哥）和毛里塔



尼亚供资，并得到非洲开发银行（ADB）、波音公司、欧洲航空安全机构（EASA）、欧洲委员会和法国合作机构的财政和实物投入，其目的是加强航空运输运行安全；通过提供理论和在职培训加强国家检查员的技术知识和资格；以目前监督能力有限的民航当局（CAAs）履行对航空运营人的认证和监督任务；和制定一个机场检查及合格审定方案，以便在各成员国之间建立航空安全组织。这个项目于 2004 年开始，预计持续 3 年，现已延长至 2013 年。

项目成果

更新了共同技术法规草案以及人员证书颁发、飞行运行、适航性和机场等领域的检查员手册。国家检查员得到了这些领域的培训。这个项目参与了在南非地区交付安全检查员（GSI）适航性课程以及南部非洲发展共同体的运行安全及持续适航合作发展项目。项目人员参加了欧洲民用航空会议（ECAC）、欧洲航空安全局（EASA）和国际民航组织在事故征候调查、安全法规、航空运输危险物品和持续监测做法等领域举办的研讨会和讲习班。为西非经济和货币联盟国家提供了援助，以便实施根据国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）审计之后进行的整改行动。进行了机场认证的审计。

中部非洲经济和货币共同体成员国和圣多美和普林西比运行安全及持续适航性合作发展方案（COSCAP-CEMAC/STP）

项目目标

这个项目由中部非洲经济和货币共同体成员国（喀麦隆、中非共和国、乍得、刚果、赤道几内亚、加蓬及圣多美和普林西比）供资，并得到非洲开发银行、空中客车公司、波音公司、法国民航总局（DGCA）、欧洲航空安全机构（EASA）、美国联邦航空局（FAA）、法国合作机构和加拿大运输部的财政投入和实物投入，其目的是加强航空运输运行的安全；促进分享技术专长的协调做法；通过提供教导和在职培训，丰富本国检查员的技术知识和资格；以目前监督能力有限的民航局（CAAs）履行对地区航空运营人的认证和监督任务；和制定机场检查方案，以便在成员国之间建立一个航空安全组织。这个项目于 2008 年开始，预计持续 36 个月，现已完成。

项目成果

在乍得进行了技术援助访问，以便准备进行国际民航组织的普遍安全监督审计计划（USOAP）的审计。向乍得和中非共和国的国家检查员提供了航空运营人的认证以及运行和适航性等领域的在职培训。对统一中部非洲经济和货币共同体有关颁发人员证书、运行、机场和适航性的法规提出了建议。

西部和中部非洲（WACAF）地区合作发展航空气象服务 — 试点项目

项目目标

这个项目由冈比亚、佛得角、尼日利亚和喀麦隆供资，其目的是各国监管机构通过采用全面系统做法，加强在安全监督航空气象（AeroMet）服务方面的能力。在试点项目结束时，这个地区得到加强的能力和专门知识将作为持续进行方案或设立后续组织的基础。这个项目于 2012 年 10 月开始，预计持续 8 个月。

项目成果

制定和启用了一般航空气象条例和法规、航空气象质量管理系统的执行和监视程序手册以及航空气象检查员/培训员手册。开始对各国监管和指导材料以及适用的国际标准以及各国高度发展的监管系统和世界气象组织（WMO）适用的这些标准进行差距分析。

南部非洲发展共同体国家运行安全及持续适航合作发展方案（COSCAP-SADC）

项目目标

这个项目由南部非洲发展共同体（SADC）成员国（安哥拉、博茨瓦纳、刚果民主共和国、莱索托、马达加斯加、马拉维、毛里求斯、莫桑比克、纳米比亚、塞舌尔、南非、斯威士兰、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦）供资，并得到欧洲航空安全机构（EASA）和美国联邦航空局（FAA）的财政投入和实物投入，其目的是建立一个称为南部非洲发展共同体航空安全组织（SASO）的半长期或长期的地区合作组织，其任务是代表南部非洲发展共同体成员国开展全面的或根据要求开展部分认证和监视职能，并在这些领域设立培训资源中心。2008 年 4 月开始的这个项目已经延长到 2013 年 4 月。

项目成果

制定了设立南部非洲发展共同体航空安全组织（SASO）所需的法律和体制框架。在制定南部非洲发展共同体航空安全组织（SASO）的政策和程序手册方面取得了重大进展。南部非洲发展共同体（SADC）民航委员会就其航空安全组织（SASO）的最低需求以及决定该组织在这个地区建立常设总部的进程达成了协议。向南部非洲发展共同体（SADC）成员国和相邻国家提供技术援助和培训，包括交付三个政府安全检查员（运行）课程；一个政府安全检查员（适航性）课程；三次国际民航组织协调的核实访问（ICVM）前的技术援助特派团；参加一个地区办事处安全组（ROST）；协调一个捐助国提供的地区培训课程和一个航空器制造商提供的老旧航空器维修方案的培训研讨会；监督一个航空器维护机构（AMO）的认证项目和进行一个核准的培训机构（ATO）的实况调查，以便支持内罗毕国际民航组织地区办事处。

美洲地区

空中交通管理（ATM）运行概念以及对通信、导航和监视（CNS）的相应技术支持

项目目标

这个项目由阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、厄瓜多尔、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国政府供资，其目的是拟定和实施全球空中航行计划举措，使得从基于地面助航系统的空中交通管理系统向基于航空器性能的系统过渡；按照国际标准实施航空情报服务（AIS）质量保证和安全管理体系；并拟定一项战略，用于加勒比/南美（CAR/SAM）地区自动化空中交通管理系统的实施和一体化，便利空中交通管理（ATM）系统所有组成部分的信息交流和协同决策。这一项目于 2007 年开始，预计持续 5 年，现已延长至 2017 年 12 月。

项目成果

厄瓜多尔加入了这个项目，使成员国总数增加到 10 个国家。制定了各项行动计划，旨在发展空中交通服务航路网络的第 2 版 — 第三阶段；灵活使用空域（FUA）指南；实施自动相关监视广播（ADS-B）的技术考虑指南；和执行改善提供地面和障碍物数据的计划。访问了巴拿马和委内瑞拉，以便协助执行航空气象服务和航空情报服务（AIS）的质量保证系统。开始进行旨在执行航空情报服务质量管理系统的活动。这个项目支持举办了两次南美地区实施小组会议，并主办了与广播式自动相关监视（ADS-B）和航空情报服务（AIS）有关的 4 个培训方案，大约有来自南美地区 12 个成员国、加勒比地区 1 个成员国和 16 个国际组织的 217 名专家参加培训，提供了 55 份助学金。

在加勒比地区落实基于效绩的空中航行系统

项目目标

这个项目由参与国/领土和组织（安提瓜和巴布达、阿鲁巴、巴哈马、巴巴多斯、伯利兹、哥斯达黎加、古巴、多米尼克、多米尼加共和国、萨尔瓦多、法国（法属安的列斯群岛）、格林纳达、危地马拉、海地、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、荷属安的列斯群岛、尼加拉瓜、圣基茨和尼维斯、圣卢西亚、圣文森特和格林纳丁斯、特立尼达和多巴哥、联合王国（安圭拉岛、百慕大群岛、英属维尔京群岛、开曼群岛、蒙特塞拉特及特克斯群岛和凯科斯群岛）、美国、加勒比航空安全和保安监督系统（CASSOS）、中美洲空中航行服务公司（COCESNA）和东加勒比民航局（ECCAA））供资，其目的是向加勒比（CAR）地区的国家/领土/组织提供协助，推动实施导致无缝全球空中交通管理（ATM）的基于效绩的空中航行系统。空中航行系统将在运行上合适、技术上可行和经济上可用，并将与全球空中航行计划（GANP）、加勒比地区/南美地区空中航行计划（ANP）和北美地区/加勒比地区基于绩效的空中航行执行计划（NAM/CAR RPBANIP）取得一致。这个项目于 2009 年开始，预计持续 4 年。

项目成果

在多米尼加共和国蓬塔卡纳举办了第一届项目指导委员会会议，有来自 5 个成员国、4 个观察员国和 4 个国际组织的 29 名与会人员参加。在这个项目支持下举办了以下各次讲习班：国际民航组织关于基于性能导航的空域重新设计和全球导航卫星系统的实施的讲习班，在南美地区/加勒比地

区举行，有来自 14 个国家和 4 个国际组织的 55 名参与人员参加；和国际民航组织地区机场认证和检查讲习班，有来自 9 个国家和 1 个国际组织的 34 名参与人员参加。项目协调员也参加了国际民航组织加勒比地区/南美地区关于在机场认证进程中使用航空研究的讲习班。随同制定技术规范和预算，对采购广播式自动相关监视（ADS-B）设备进行了初步研究。

南美数字网络（REDDIG）的通信、导航和监视（CNS）数字网络管理和卫星区域的管理

项目目标

这个项目由阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、法国、圭亚那、巴拉圭、秘鲁、苏里南、特立尼达和多巴哥、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国政府供资，其目的是通过南美数字网络建立一个管理通信、导航和监视（CNS）数字网络的多国机制，并开展航空固定通信服务现代化，使其与加勒比和南美（CAR/SAM）地区内的其他数字网络具有同质性、互联性和互用性。自从建立多边机制之后，这个项目临时管理南美数字网络，并按照加勒比/南美地区空中航行计划 — 设施和服务实施文件（FASID）的要求来实施通信、导航和监视/空中交通管理领域的应用。这一项目于 2003 年开始，预计持续 5 年，现已延长至 2018 年 12 月。

项目成果

这个项目继续高效管理南美数字网络和卫星区域，为所有成员国提供地区内具有最高质量和供应标准的航空通信服务的健全和可靠网络，以及协助实施新的服务。总共进行了 8 项与后勤有关的运行，包括向成员国运送了零配件和采购必要的其他零配件。举办了关于空中交通服务（ATS）电文处理系统和互联作业的课程，有来自 11 个成员国的 34 名代表参加。发放了 11 份助学金。项目协调委员会第十五届会审查了 REDDIG II 系统的投标评价，这项工作由阿根廷、巴西、法国（代表法属圭亚那）、巴拉圭和秘鲁代表以及 REDDIG 管理局组成的评价小组进行。协调委员会还批准和核可了评价结果。

防止和管理民用航空的公共卫生事件的合作安排（CAPSCA）— 美洲

项目目标

这个项目由联合国流感行动中央基金（CFIA）供资并通过世界卫生组织（WHO）、新加坡民航局和其他国家和国际组织提供实物捐助，其目标是通过参加国（阿根廷、巴哈马、巴巴多斯、伯利兹、多民族玻利维亚国、巴西、加拿大、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、古拉索、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、格林纳达、危地马拉、圭亚那、海地、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、特立尼达和多巴哥、联合王国（特克斯群岛和凯科斯群岛）、美国、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国）与其民航管理部门和公共卫生部门之间的合作安排，减少航空旅行者传播有扩散可能的流感等传染病的风险。2008年12月开始的这个项目延长到2013年12月。

项目成果

古拉索、格林纳达、巴拉圭和特克斯群岛和凯科斯群岛参加了这个项目，使成员数目增加到 32 个，这代表了该地区 90% 的国家。完成了对国际机场的 10 次援助视察。超过一半以上的援助视察包括了一名来自世界卫生组织（WHO）的技术顾问。在一些地区会议提出了 CAPSCA—美洲项目，其中包括在智利圣地亚哥举办的国际民航组织/拉丁美洲民航委员会地区简化手续讲习班；在安提瓜和巴布达举办的国际民航组织/拉丁美洲民航委员会地区航空保安讲习班；在墨西哥墨西哥城举办的中美洲民航总局会议；和在多米尼加共和国蓬塔卡纳举办的加勒比中部地区民航局长会议。在智利圣地亚哥举办了第三届 CAPSCA 全球协调会议，有来自 32 个国家/领土、7 个国际组织和 2 个航空业界成员的 110 名与会人员出席。

全球导航卫星系统（GNSS）在加勒比和南美（CAR/SAM）地区的过渡 — 加勒比、中美和南美增强办法（SACCSA）

项目目标

这个项目由阿根廷、多民族玻利维亚国、哥伦比亚、哥斯达黎加、危地马拉、巴拿马、西班牙、特立尼达和多巴哥、委内瑞拉玻利瓦尔共和国政府以及中美洲空中航行服务公司（COCESNA）供资，其目标是为加勒比/南美地区一个运行前的星基增强系统（SBAS）计划进行技术、财务及运行方面的开发，同时考虑到全球导航卫星系统（GNSS）的演变发展、

第十一次空中航行会议的建议以及加勒比/南美地区规划和实施小组（GREPECAS）的结论。2003 年开始的这个项目延长到 2013 年 6 月。

项目成果

特立尼达和多巴哥加入了这个项目。制定了网页以便说明根据国际民航组织合同进行的活动结果，包括执行和监测通信网络、电离层分析和处理中心的运行，并实时通过动态图显示加勒比、中美和南美（SACCSA）的效绩。

向拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）提供技术合作

项目目标

这个项目由拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）的 22 个参加国供资，其目标是向拉美民航委员会秘书处提供管理方面的行政援助。这个项目来自国际民航组织理事会主席和拉美民航委员会主席于 2005 年 12 月 21 日签署的新的工作安排，同时考虑到地区组织的管理和财务自治。这些工作安排于 2007 年 1 月 1 日起生效。这个项目于 2007 年 1 月开始，将延长至 2014 年 12 月。

项目成果

通过诸如行政管理培训、会议、研讨会、处理研究金和做出旅行安排之类的诸多活动提供了持续支助。

地区安全监督制度

项目目标

这个项目由阿根廷、多民族玻利维亚国、巴西、智利、哥伦比亚、厄瓜多尔、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国政府供资，并有空中巴士公司作为观察员参加，其目标是在技术、后勤和行政管理的支持下，设立和操作地区安全监督系统。这个项目于 2001 年开始，预计持续 5 年，现已延长至 2016 年。

项目成果

这个项目继续管理了对拉丁美洲航空条例（LARs）和相关程序的协调一致、专家会议、多国认证和监视活动、培训方案及向各成员国提供的技术支持。为 185 名参与人员提供的培训包括为机场检查员举办的讲习班和课程、为政府检查员举办关于人员证书颁发、运行和适航性的课程、为批准地区导航和所需导航性能（RNAV/RNP）运行的航空器和运营人的培训课程和关于机坪安全检查数据交换（IDISR）方案的课程。关于机坪安全检查数据交换（IDISR）方案，1,309 次机坪检查的信息上载到数据库。此外，对四个国家的安全和机场检查员进行不同领域的培训提供了支持。关于人员证书颁发、适航性、运行和机场的拉丁美洲条例以及适航性检查员和运行检查员手册都得到了更新。继续进行将拉丁美洲条例翻译为英文本和葡萄牙文本的工作。成员国采用或调整/协调拉丁美洲条例作为本国立法的进程在不同实施程度继续进行。九个国家签署了多国合作协定，根据系统的多国小组的审计报告，接收成员国各民航当局的航空器和航空器部件维护机构。

加勒比/南美地区航空人员的培训

项目目标

这个项目由西班牙政府供资，其目标是通过参加各种会议、研讨会和研究金方案，改进空中航行服务提供者、机场运营人和其他服务提供者的运行管理。1997 年开始的这个项目延长到 2014 年。

项目成果

举办了有关航空运输的环境问题的国际研讨会，有本地区各民航管理局的 92 名官员参加。在国际合作领域，批准了 6 项研究金每项为期 1 年和 50 项助学金每项为期 2 星期，以便参加机场建造总方案的培训，其中包括机场运行、空中航行服务和机场管理等领域。

亚洲和太平洋地区

亚洲 — 太平洋飞行程序方案 (FPP)

项目目标

这个项目由积极参加的国家/行政区（澳大利亚、中国）中华人民共和国、香港特别行政区和澳门特别行政区）、朝鲜民主主义人民共和国、法国（法属波利尼西亚）、蒙古、大韩民国、菲律宾、新加坡和泰国）供资，其目的是协助各国在仪器飞行程序方面发展可持续能力，以兑现它们根据大会第 A36-23 号决议作出的和在大会第 A37-11 号决议重申的承诺，落实基于性能的导航（PBN）及其仪器飞行程序（IFPs）质量的义务。阿富汗、孟加拉国、柬埔寨、老挝人民民主共和国、马来西亚、马尔代夫、缅甸、尼泊尔、巴基斯坦、斯里兰卡、东帝汶和越南等国作为使用参与国参加了方案，但没有缴纳年度经费。2010 年 1 月开始的这个项目已经延长到 2017 年 12 月。

项目成果

向成员国提供了培训和程序设计的援助。在与伙伴组织的合作下，例如国际民航组织运行安全及持续适航合作发展项目（COSCAP）和国际航空运输协会（IATA）等，在 18 个国家/行政区为 300 多名参与人员举办了 12 次培训课程或讲习班，包括基于性能导航（PBN）实施讲习班；国际民航组织《空中航行服务程序 — 航空器运行》（PANS-OPS）的程序设计员初级课程；基于性能导航（PBN）程序设计课程；程序设计在职培训；驾驶员飞行认证课程；和基于性能导航（PBN）空域设计讲习班。向各个成员国提供了咨询、质量保证援助和程序设计支助。

对西南太平洋小岛屿国家提供关于机场合格审定和实施安全管理系统 的援助

项目目标

这个项目由国际航空安全财务机制（IFFAS）提供给参与国基里巴斯、马绍尔群岛、密克罗尼西亚联邦、瑙鲁、巴布亚新几内亚、萨摩亚、所罗门群岛和汤加的赠款供资，其目标是改善各国监管能力和设立进行机场合格审定和国家安全方案（SSP）的法律基础，确保所有机场合格审定活动和安全管理系统（SMS）的实施都依照国际民航组织附件 14 —《机场》，第 I 卷 —《机场设计和运行》和其他相关指导材料的规定进行，加强参与

国对安全管理的关注和增进国家在国家安全方案下验收和监督机场服务提供者执行安全管理系统的能力。2011 年 9 月开始的这个项目已经延长到 2013 年 12 月。

项目成果

在新西兰民航局的支持下，在新西兰奥克兰航空保安培训中心（ASTC）提供了国际民航组织安全管理系统（SMS）课程，对参加这个项目的每一南太平洋国家提供了两名助学金。7 个国家的 14 名参与人员参加了课程。

防止和管理民用航空的公共卫生事件的合作安排（CAPSCA）— 亚洲和太平洋

项目目标

这个项目由参加国（阿富汗、中国（中华人民共和国、香港特别行政区和澳门特别行政区）、印度、印度尼西亚、马来西亚、蒙古、缅甸、尼泊尔、新西兰、巴布亚新几内亚、菲律宾、新加坡、所罗门群岛、泰国、汤加和越南）的民航局和机场管理域供资，并得到联合国流感行动中央基金（CFIA）的赠款和世界卫生组织、新加坡民航局和其他国际机构的实物捐助，其目标是通过参加国、管理部门和机场之间的合作安排，减少航空旅行者传播有扩散可能的流感等传染病的风险。2006 年 9 月开始的这个项目延长到 2013 年 12 月。

项目成果

新西兰加入了这个项目，使成员总数增加到 18 个。在曼谷举行的第二十三届亚洲和太平洋地区空中航行规划和实施小组（APANPIRG）会议提供了需要各国依照国际民航组织和世界卫生组织的规定，制定、更新和测试其航空公共卫生紧急情况（PHE）防备计划的建议。在新德里举行的第四十九届亚洲/太平洋民航局长会议通过了关于这个项目前途的结论，包括可能的筹资机制。在蒙古乌兰巴托举行了第五届防止通过航空旅行传播传染病的合作性安排（CAPSCA）— 亚洲太平洋项目会议。到尼泊尔进行了援助访问，随后在国际民航组织曼谷地区办事处举办了技术顾问培训研讨会。

航空保安合作方案 — 亚洲和太平洋地区 (CASP-AP)

项目目标

这个方案由参加国（阿富汗、孟加拉国、不丹、文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、中国（香港特别行政区和澳门特别行政区）、斐济、印度、印度尼西亚、日本、基里巴斯、老挝人民民主共和国、马来西亚、马尔代夫、蒙古、缅甸、尼泊尔、菲律宾、大韩民国、新加坡、斯里兰卡、东帝汶和越南）供资，以及欧洲委员会和加拿大政府的赠款，其目标是确保遵循各项国际公约、国际民航组织的标准和建议措施（SARPs），尤其是附件 17 — 《保安》和附件 9 — 《简化手续》中与保安相关的规定以及国际民航组织《航空保安手册》（限制发行）所载的指导材料。这个方案的目标是加强参加国和管理部门的航空保安能力、在航空保安事项和航空保安人员培训方面建立一个地区合作和协调结构。2004 年开始的这个项目延长到 2014 年 8 月。

项目成果

对 1 个成员国的国家立法和规章进行了评价，完成了 1 份法律评价报告。根据需要，分发了批准航空保安公约的指导材料。在亚洲和太平洋地区航空保安合作方案 (CASP-AP) 工作组的协助下，在制定培训方案的教师认证方面取得了进展，并启动了风险评估讲习班。举办了 1 次国家检查员课程、1 次质量控制讲习班和 1 次航空保安 (AVSEC) 法律问题研讨会。一个成员国得到了起草与审计有关的整改行动计划 (CAP) 的协助，并且一个成员国得到了更新整改行动计划的咨询意见。由于航空保安合作方案 — 亚洲和太平洋地区 (CASP-AP) 无法满足所有成员国依靠其自身资源的需要，这个方案利用外来航空保安专家开展各个自行筹资的援助项目。编制了两个援助项目的提案，并已提交国家核准。这个方案对地区办事处在吉隆坡举办地区航空保安会议提供了协助。它也协助定期方案举办两个地区危机管理规划讲习班和在非航空保安合作方案 — 亚洲和太平洋地区成员国协助举办质量控制讲习班。

运行安全及持续适航合作发展项目 — 北亚 (COSCAP-NA)

项目目标

这个项目由中华人民共和国、朝鲜民主主义人民共和国、蒙古和大韩民国供资，并得到空中客车公司、波音公司和加拿大交通部的财务捐助以

及中国民用航空局（CAAC）、美国联邦航空局（FAA）和成员国的实物捐助，其目的是：加强这一地区航空运输运行的安全和效率以及国家适航性和飞行运行检查员的培训和专业发展；协调政策和法规；向目前无法满足监管义务的国家提供认证和检查援助；协调技术援助方案；和设立地区航空安全小组，以执行为安全关切制定的全球解决办法。2003 年 2 月开始的这个项目延长到 2018 年 1 月。

项目成果

在中国成都举行了运行安全及持续适航合作发展项目 — 北亚（COSC-NA）会议。北亚地区航空安全小组（NARAST）参加了国际民航组织亚洲太平洋地区航空安全小组（APRAST）会议，指出各项安全关切并提出可供采取的行动，供运行安全及持续适航合作发展项目 — 北亚（COSC-NA）指导委员会审议。为落实北亚地区航空安全小组（NARAST）提出的建议，持续制定了指导材料和举办了讲习班和培训课程。向 336 名参与人员提供了 8 个培训方案，内容包括外国航空承运人的监视、专职医疗检查员、威胁和差错管理、基于性能导航（PBN）的运行核准、持续监测做法、延长改航时间运行（EDTO）、疲劳风险管理系统（FRMS）、机场检查、安全管理系统/国家安全方案（SMS/SSP）以及缩小的最低垂直间隔标准（RVSM）、最低设备清单（MEL）、持续下降到最后进近（CDFA）和手册审查的经常性培训。向中国、朝鲜民主主义人民共和国、蒙古和大韩民国进行了 12 次访问，其中包括对持续制定和执行国家安全方案（SSPs）提供了支持。

运行安全及持续适航合作发展项目 — 南亚（COSC-SA）

项目目标

这个项目由阿富汗、孟加拉国、不丹、印度、马尔代夫、尼泊尔、巴基斯坦和斯里兰卡政府供资，并得到空中客车公司和波音公司的财务捐助及法国民航部（DGAC）和成员国的实物捐助，其目的是加强这个次地区的航空运输安全和效率。第三阶段的主要目标包括加强次地区航空制度框架；协助拟定协调一致的监管框架；促进在有效实施国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）及高效的监督能力的基础上采取全面的系统做法开展安全监督活动；开发地区信息共享系统，以便改进对与安全有关的信息的获取；协助各成员国民航局开展遵守国际和国家民用航空标准的工作；并支助民航领域的人力资源开发。1997 年开始的这个项目延长到 2017 年 12 月。



项目成果

在孟加拉国达卡举行了运行安全及持续适航合作发展项目 — 南亚（COSCAP-SA）会议。南亚地区航空安全小组（SARAST）参加了国际民航组织亚洲太平洋地区航空安全小组（APRAST）会议，指出各项安全关切并提出可供采取的行动，供运行安全及持续适航合作发展项目 — 南亚（COSCAP-SA）指导委员会审议。向 7 个国家的 834 名参与人员提供了 23 个培训方案，涉及的领域包括基于性能导航（PBN）的运行核准和执行、危险物品的处理、机场认证、跑道摩擦系数测定、基于性能导航的监督以及安全评估外国航空器（SAFA）方案。编制了法规、标准和指导材料范本并用于相关的培训方案。在国际民航组织飞程序方案（FPP）的协助下，得到空中客车公司的支持，在马尔代夫和巴基斯坦举办了两次执行讲习班和运行核准课程。进行了 29 次技术援助访问。

运行安全及持续适航合作发展项目 — 东南亚（COSCAP-SEA）

项目目标

这个项目由文莱达鲁萨兰国、柬埔寨、中国（香港特别行政区和澳门特别行政区）、印度尼西亚、老挝人民民主共和国、马来西亚、缅甸、菲律宾、新加坡、泰国、东帝汶和越南政府供资，并得到空中客车公司和波音公司的财务捐助以及空中客车公司、法国民航局（DGAC）、美国联邦航空局（FAA）和成员国的实物捐助，其目的是：加强这一地区航空运输运行的安全和效率以及国家适航性和飞行运行检查员的培训和专业发展；协调政策和法规；向目前无法满足监管义务的国家提供认证和检查援助；协调技术援助方案；和设立地区航空安全小组，以执行为安全关切制定的全球解决办法。2001 年开始的这个项目延长到 2016 年 6 月。

项目成果

在新加坡举行了运行安全及持续适航合作发展项目 — 东南亚（COSCAP-SEA）会议。东南亚地区航空安全小组（SEARAST）参加了国际民航组织亚洲太平洋地区航空安全小组（APRAST）会议，指出各项安全关切并提出可供采取的行动，供运行安全及持续适航合作发展项目 — 东南亚（COSCAP-SEA）指导委员会审议。为 527 名参与人员提供了 15 项课程、研讨会和讲习班，课目涉及航空医药、危险物品、外国航空承运人监视数据（FAOSD）、基于性能的导航和安全管理（SMS）等。为支持成员国，进行了 37 次访问任务和活动/会议。为支持所有成员管理局，进

行了 27 次技术援助访问，其中 14 次访问支持普遍安全监督审计计划（USOAP）的后续行动和执行整改行动以及过渡到持续监测做法（CMA）。

欧洲和中东地区

防止和管理民用航空的公共卫生事件的合作安排（CAPSCA）— 中东

项目目标

这个项目由联合国流感行动中央基金（CFIA）供资并通过世界卫生组织（WHO）、新加坡民航局和其他国家和国际组织提供实物捐助，其目的是通过参加国和管理部门（巴林、埃及、伊朗伊斯兰共和国、约旦、黎巴嫩、阿曼、卡塔尔、沙特阿拉伯和苏丹）之间的合作安排，减少航空旅行者传播有扩散可能的流感等传染病的风险。防止通过航空旅行传播传染疾病的合作安排（CAPSCA）执行的项目向各国提供协助，使它们能够遵守附件 6、9、11、14 和 18 中的国际民航组织相关标准和建议措施（SARPs）和《空中航行服务程序 — 空中交通管理》（PANS-ATM, Doc 4444 号文件）以及应急规划中与公共卫生紧急事件相关的准则。这个项目于 2010 年 5 月开始，预期持续 2 年，目前已经完成。

项目成果

2012 年，有 9 个国家加入防止通过航空旅行传播传染疾病的合作安排（CAPSCA）项目。向 3 个国际机场进行了援助访问。在开罗国际民航组织地区办事处举办了 2 次地区会议。在阿布扎比举行的第十三届中东地区空中航行规划和实施小组（MIDANPIRG）会议期间，对本地区各国的防止通过航空旅行传播传染疾病的合作安排（CAPSCA）提供了支持。

运行安全及持续适航合作发展项目 — 海湾国家（COSCAP-GS）

项目目标

这个项目由巴林、科威特和阿拉伯联合酋长国政府供资，并得到空中客车公司、波音公司、欧洲航空安全机构（EASA）、美国联邦航空局（FAA）和阿拉伯联合酋长国联合航空公司的支持，其目的是通过统一和有效地执行国际标准和国家安全监督的规定、规章及程序来加强海湾国家次地区航空运输的安全和效率，从而促进该次地区的社会和经济并推

动参与国之间的更大合作。它也旨在建立一个就航空保安事宜以及航空保安人员培训进行合作与协调的地区架构。这一项目于 2005 年开始，预计持续 5 年，现已延长至 2015 年 12 月。

项目成果

这个项目持续对制定和执行协调的空中航行法规和相关指导材料提供协助。通过项目专家对技术人员和检查员进行了培训，并且通过欧洲航空安全机构（EASA）、国际航空运输协会（IATA）和美国联邦航空局（FAA）等安全伙伴，对举办培训提供了支持，并提供了在职培训、提高认识的活动、讲习班和研讨会。制定了符合国际民航组织标准和建议措施（SARPs）的一般性民航规章和相关程序，其中也采用了一些欧洲委员会（EC）欧洲航空安全局的规章。基于性能的导航（PBN）— 所需导航性能（RNP）指导手册、外国航空承运人认证和监视法规以及程序手册得到了制定，并在最后出版前，分发给三个成员国供其审查和核准。

在独立国家联合体（CIS）发展运行安全和持续适航性

项目目标

这个项目是独立国家联合体（CIS）成员国（亚美尼亚、阿塞拜疆、白俄罗斯、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、摩尔多瓦共和国、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦、乌克兰和乌兹别克斯坦）之间的合作协定，在伊留申航空综合体、国家间航空委员会（IAC）和美国联邦航空局（FAA）提供实物捐助和空中客车公司提供财务捐助的情况下执行。目标是参与国在国家间航空委员会设立地区飞行安全培训/咨询中心加强安全监督能力；提供援助克服缺陷；向国家检查员提供培训；和根据需要，调和国家航空法规。这个项目于 2001 年开始，预计持续 6 年，现已延长至 2013 年 12 月。

项目成果

项目协调员参加了各种会议和研讨会，包括：达拉斯直升机博览会，他对这个项目作了说明并会晤了直升机制造商，以期在这个地区建立国际直升机安全小组（IHST-CIS）；空中客车公司在2014年奥运会期间在索契机场候机楼举办关于飞行性能的讲习班；空中客车公司关于航空器运行的联络会议；波音公司关于飞行失控(LOC-I)、可控飞行撞地(CFIT)和跑道偏离（RE）的风险评估和减轻风险研讨会；空中客车公司除冰研讨会；欧洲委员会（EC）安全评估外国航空器（SAFA）方案研讨会；和空中客车公司维持管理人员认识高级别研讨会。成立了一个地区专家小组，作为这个地区新举措的核心单位。民航安全小组（CAST-CIS）编制了一份信息文件，根据欧洲地区飞行安全小组协调组（RASG-EUR(COG-1)）的决定，对预防事故和事故征候提出了务实建议，并在RASG-EUR(COG-2)提出了这些建议。制定了这个地区2013年的飞行安全方案，并提交供民用航空和空域使用委员会核准。

—完—