

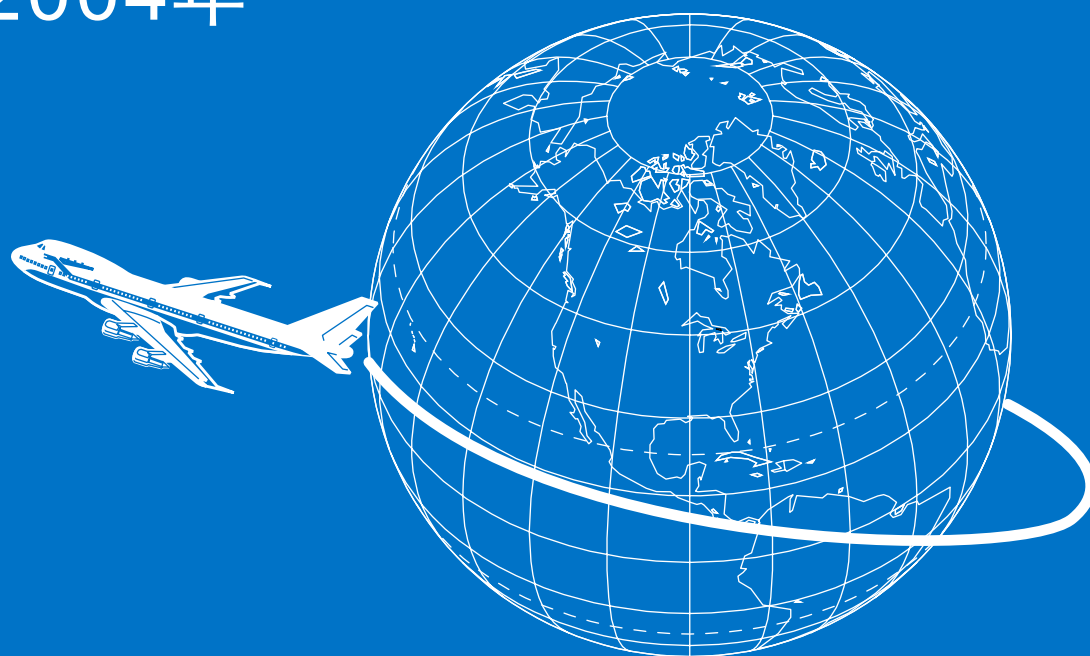
Doc 9851



2007年大会届会文件

理事会年度报告

2004年



国际民用航空组织

向国际民用航空组织大会的致辞

我根据理事会的指示，荣幸地呈交按照《国际民用航空公约》第五十四条第一款编制的理事会 2004 年年度报告。本报告属于将在 2007 年举行的大会下一届常会的文件，现发送给各缔约国供了解情况之用。另根据《联合国与国际民航组织的协定》第六条第二款第一项，本报告亦将报送联合国经济和社会理事会。

本报告由秘书处编制，并以草稿形式发送给理事会各成员国代表征求过意见。理事会作为一个机构并未正式审查或是通过这份报告，但一如既往授权理事会主席在考虑了收到的所有建议后核准报告的定稿。

60 年前的 1944 年 12 月 7 日，国际民航组织随着《国际民用航空公约》的签署而宣告成立。自那以后，国际民航组织一直是其缔约国和世界航空业成员之间，为加强我们的天空和机场周边空域的安全、保安和效率而进行全球合作的一个有效的论坛。

航空运输从一个新兴行业到世界经济中的重要角色，已经成长为我们日常生活的一个至关重要的部分。它使我们能够作为旅游者或商业人士，安全迅速地达到几乎地球表面的任何地方，并为我们提供每天居家或办公使用的许多物品和服务。

在我们进入本组织历史新篇章的时候，我们满怀信心地将目光投向一个充满挑战的未来，决心继续努力争取最佳的安全和保安；继续循序渐进地推进世界范围的航空运输自由化；建立一个全球可互用、统一化和无缝隙的空中交通管理系统；实现民用航空的安全和有序发展与环境质量之间最大程度的兼容；并进一步制定统一的全球法律框架。

不错，方向已经确定。我们的目标是明确的。如同过去 60 年里引导我们的那样，全球合作仍然是应对所有这些挑战的关键。

理事会主席
阿萨德·柯台特

国际民航组织缔约国名单

阿富汗
阿尔巴尼亚
阿尔及利亚
安道尔
安哥拉
安提瓜和巴布达
阿根廷
亚美尼亚
澳大利亚
奥地利
阿塞拜疆
巴哈马
巴林
孟加拉
巴巴多斯
白俄罗斯
比利时
伯利兹
贝宁
不丹
玻利维亚
波斯尼亚和黑塞哥维那
博茨瓦纳
巴西
文莱达鲁萨兰
保加利亚
布基纳法索
布隆迪
柬埔寨
喀麦隆
加拿大
佛得角
中非共和国
乍得
智利
中国
哥伦比亚
科摩罗
刚果
库克群岛
哥斯达黎加
科特迪瓦
克罗地亚
古巴
塞浦路斯
捷克共和国
朝鲜民主主义人民共和国
刚果民主共和国
丹麦
吉布提
多米尼加共和国
厄瓜多尔
埃及
萨尔瓦多
赤道几内亚
厄立特里亚
爱沙尼亚
埃塞俄比亚
斐济
芬兰
法国
加蓬
冈比亚

格鲁吉亚
德国
加纳
希腊
格林纳达
危地马拉
几内亚
几内亚—比绍
圭亚纳
海地
洪都拉斯
匈牙利
冰岛
印度
印度尼西亚
伊朗（伊斯兰共和国）
伊拉克
爱尔兰
以色列
意大利
牙买加
日本
约旦
哈萨克斯坦
肯尼亚
基里巴斯
科威特
吉尔吉斯斯坦
老挝人民民主共和国
拉脱维亚
黎巴嫩
莱索托
利比里亚
利比亚阿拉伯共和国
立陶宛
卢森堡
马达加斯加
马拉维
马来西亚
马尔代夫
马里
马耳他
马绍尔群岛
毛里塔尼亚
毛里求斯
墨西哥
密克罗尼西亚联邦
摩纳哥
蒙古
摩洛哥
莫桑比克
缅甸
纳米比亚
瑙鲁
尼泊尔
荷兰
新西兰
尼加拉瓜
尼日尔
尼日利亚
挪威
阿曼
巴基斯坦

帕劳
巴拿马
巴布亚新几内亚
巴拉圭
秘鲁
菲律宾
波兰
葡萄牙
卡塔尔
大韩民国
摩尔多瓦共和国
罗马尼亚
俄罗斯联邦
卢旺达
圣基茨—尼维斯
圣卢西亚
圣文森特和格林纳丁斯
萨摩亚
圣马力诺
圣多美和普林西比
沙特阿拉伯
塞内加尔
塞舍尔
塞拉利昂
新加坡
斯洛伐克
斯洛文尼亚
所罗门群岛
索马里
南非
西班牙
斯里兰卡
苏丹
苏里南
斯威士兰
瑞典
瑞士
叙利亚阿拉伯共和国
塔吉克斯坦
泰国
前南斯拉夫的马其顿共和国
多哥
汤加
特立尼达和多巴哥
突尼斯
土耳其
土库曼斯坦
乌干达
乌克兰
阿拉伯联合酋长国
英国
坦桑尼亚联合共和国
美国
乌拉圭
乌兹别克斯坦
瓦努阿图
委内瑞拉
越南
也门
南斯拉夫
赞比亚
津巴布韦

目录

	页码
缩略语.....	vii
第 1 章 国际民航组织简介.....	1
本组织的性质.....	1
本组织的任务.....	1
本组织的工作方法.....	2
战略目标.....	3
未来的方向.....	3
国际民航组织出版物.....	4
国际民航组织网站 www.icao.int	5
国际民航组织秘书处组织机构图.....	6
第 2 章 世界经济.....	7
1. 全球和地区的经济发展.....	7
2. 运输量.....	8
3. 财务.....	10
4. 商业发展.....	10
5. 经济管理.....	12
6. 航空器事故.....	14
7. 非法干扰行为.....	14
第 3 章 本组织.....	17
1. 2004 年大事记.....	17
2. 大会、理事会及其附属机构.....	18
3. 人事.....	22
4. 语文服务和出版.....	22
5. 登记、分发和销售.....	23
6. 财务.....	24
第 4 章 给予特别重视的项目.....	27
1. 航空和环境保护.....	27
2. 航空保安 (AVSES).....	29
3. 新大型航空器的投入使用.....	31
4. 国际航空安全财务机制 (IFFAS).....	32
5. 语言能力要求.....	33
6. 空中航行系统 (CNS/ATM) 的现代化.....	33

	页码
7. 安全管理.....	35
8. 统计资料——综合统计数据库 (ISDB)	36
9. 解决安全缺陷的统一战略.....	37
10. 普遍安全监督审计计划.....	37
第 5 章 技术合作.....	39
1. 简要说明.....	39
2. 财务.....	45
3. 人员.....	46
4. 研究金数额.....	48
5. 设备和分包合同.....	49
6. UNDP 和信托基金方案.....	49
第 6 章 根本法律和一般法律问题.....	51
1. 法律委员会的工作方案和法律会议.....	51
2. 批准、加入和接受.....	52
3. 在航空战争险保险领域提供援助.....	53
4. 特殊支持.....	53
5. 协议和安排的登记.....	54
第 7 章 地区活动.....	55
第 I 部分 地区办事处	
1. 概述.....	55
2. 地区办事处活动的要点.....	55
第 II 部分 地区委员会	
1. 概述.....	59
2. 非洲民用航空委员会 (AFCAC)	59
3. 欧洲民用航空会议 (ECAC).....	60
4. 拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC)	61
第 8 章 与其他国际组织的关系.....	63
1. 联合国.....	63
2. 机构间小组.....	64
3. 专门机构.....	65
4. 其他国际组织.....	65

附 录	页码
附录 1. 国际航空法律文书 —— 2004 年的批准和加入情况.....	A-1
附录 2. 公约各附件.....	A-7
附录 3. 理事会、空中航行委员会和理事会下属各委员会.....	A-15
附录 4. 2004 年举行的会议.....	A-21
附录 5. 2004 年国家和国际组织参加 国际民航组织主要会议的情况.....	A-25
附录 6. 2004 年发行的可供销售的出版物.....	A-33
附录 7. 截至 2004 年 12 月 31 日专业类工作人员按国家分布情况.....	A-35
附录 8. 技术合作项目.....	A-41
附录 9. 2004 年技术合作外勤人员按国籍、级别和方案的分布情况.....	A-75
附录 10. 2004 年外勤人员征聘情况.....	A-77
附录 11. 2004 年国际民航组织各项方案提供的奖学金.....	A-91
附录 12. 设备采购和分包合同.....	A-99
附录 13. 与第 2 章有关的表格.....	A-103
附录 14. 地区办事处工作人员在空中航行、航空运输、航空保安和技术合作领域 对各国和领土的访问.....	A-115
附录 15. 各国出席国际民航组织地区办事处会议的 次数及会议涵盖的题目.....	A-121
附录 16. 地区办事处在空中航行、航空运输、航空保安和 技术合作领域的具体活动.....	A-133

缩略语

ACAC. 阿拉伯民航委员会	CAA. 民航局
ACC. 区域管制中心	CAA. 民航当局
ACI. 机场国际理事会	CAASL. 斯里兰卡民用航空局
ACS. 加勒比国家联盟	CACAS. 索马里民用航空代管机构
ADB. 亚洲开发银行	CAeM. 航空气象委员会
ADREP. 事故/事故征候数据报告	CAEP. 航空环境保护委员会
ADS. 自动相关监视	CAMP. 民用航空总体计划
ADS-B. 自动相关监视—广播	CANSO. 民用空中航行服务组织
ADS-C. 自动相关监视—协议	CAPS. 民用航空采购服务
AECI. 西班牙国际合作机构	CAR. 加勒比
AENA. 机场和航行局	CARO. 民用航空管理办公室
AEROCOM. 航空通信	CARSAMMA. 加勒比/南美洲地区监测机构
AEROMET. 航空气象	CASC. 民用航空安全中心
AFCAC. 非洲民航委员会	CASP-AP. 合作航空保安计划——亚洲/太平洋地区
AFCAP. 空军合同增强方案	CASPs. 合作航空保安计划
AFDD. 审计结果和差异数据库	CAT. 类
AFI. 非洲—印度洋	CBS. 基本系统委员会
AFIS. 机场飞行情报服务	CEATS. 中欧空中交通服务组织
AFRAA. 非洲航空公司协会	CEB. 行政首长协调理事会
AFS. 航空固定服务	CFACC. 联军空军司令部
AFTN. 航空固定电信网	CFR. 失事、消防和救援
AGL. 地面以上	CGNA. 空中航行管理中心
AIDC. 空中交通服务设施间的数据通信	CIENAM. 墨西哥国际航空培训中心
AIS. 航行情报服务	CIS. 独立国家联合体
AIT. 托库曼国际机场	CNS/ATM. 通信、导航、监视/空中交通管理
AJAB. 咨询联合申诉委员会	COCESNA. 中美洲空中航行服务公司
ALAR. 减少进近和着陆事故	COMESA. 东非和南部非洲共同市场
AMHS. 空中交通服务电文处理系统	COSCAP. 运行安全与持续适航性合作发展项目
ANB. 空中航行局	COSPAS. 遇难船只搜寻空间系统
ANP. 空中航行计划	CPDLC. 管制员—驾驶员数据链通信
AOSC. 行政和业务服务成本	CTA. 首席技术顾问
AOSCF. 行政和业务服务成本基金	CVOR. 常规甚高频全向信标
AOT. 泰国机场	DAC. 民航局
APHMWG. 航空旅客健康多学科工作组	DAC. 民航部门
ASECNA. 非洲和马达加斯加空中航行安全机构	DAGMAR. 航空协议和安排数据库
AsMA. 航空宇宙医学协会	DECEA. 空域管制部
ASTCs. 航空保安培训中心	DGCA. 民航总局
ATAG. 航空运输行动小组	DINAC. 民用航空局
ATI. 航空运输情报所	DME. 测距仪
ATM. 中交通管理	DMNB. 2,3—二甲基—2,3—二硝甲丁烷
ATN. 航空电信网	DPKO. 维持和平行动部
ATNS. 空中交通导航服务	DVOR. 多普勒甚高频全向无线电信标台
ATO. 航空运输办公室	EAAP. 欧洲航空协会—心理研究
ATS. 空中交通服务	EAC. 东非共同体
AU. 非洲联盟	EANPG. 欧洲空中航行规划组
AVSEC. 航空保安	EASA. 欧洲航空安全机构
	EC. 欧洲共同体

ECA. 非洲经济委员会
ECAC. 欧洲民航会议
ECCAIRS. 欧洲航空事故征候报告系统协调中心
ECOWAS. 西非国家经济共同体
EDEN. 电子文件和查询网络
EGNOS. 欧洲同步导航卫星覆盖服务
EIB. 欧洲投资银行
ESCAP. 亚太经济及社会委员会
ETOPS. 双发延程飞行
EUR. 欧洲
EUROCONTROL. 欧洲空中航行安全组织
FAA. 美国联邦航空局
FAI. 国际航空联合会
FANS. 未来空中航行系统
FASID. 设施和服务实施文件
FIRs. 飞行情报区
FIS. 飞行情报服务
GAGAN. GPS 和 GEO 增强导航
GASP. 全球航空安全计划
GATS. 服务贸易总协定
GCAA. 民用航空总局
GEPEJTA. 航空运输政策、经济 and 法律问题专家工作组
GNSS. 全球导航卫星系统
GRAS. 地基区域增强系统
GREPECAS. 加勒比和南美洲地区规划和实施小组
HCAA. 希腊民航当局
HF. 高频
HFDL. 高频数据链
HIAL. 海得拉巴国际机场有限公司
HLCM. 高级别委员会
HLCP. 方案问题高级别委员会
IAASM. 国际航空航天医学院
IAC. 民用航空研究所
IAC. 国家间航空委员会
IAEA. 国际原子能机构
IAOPA. 航空器所有人和驾驶员协会国际理事会
IATA. 国际航空运输协会
IBAC. 国际公务航空理事会
IBIS. ICAO 撞鸟资料系统
ICC. 国际商会
ICPO-INTERPOL. 国际刑事警察组织
IETC. 国际炸药技术委员会
IFALPA. 航空公司驾驶员协会国际联合会
IFATCA. 空中交通管制员协会国际联合会
IFATSEA. 国际空中交通安全电子协会联合会
IFFAS. 国际航空安全财务机制
IFSO. 机上保安员
IHR. 国际卫生规章
ILO. 国际劳工局
ILS. 仪表着陆系统
IMO. 国际海事组织
IMSO. 国际移动卫星组织
INAC. 国家民用航空机构
INFRAERO. 向巴西机场基础设施公司提供的技术援助项目
IPCC. 政府间气候变化问题小组
IPV. 飞行保护研究所
ISASI. 国际航空安全调查员协会
ISBN. 国际标准书号
ISDB. 综合统计数据库
ISO. 国际标准化组织
ITU. 国际电信联盟
JAA. 联合航空当局
JAR. 联合航空规则
KFOR. 科索沃国际保安部队
LACAC. 拉丁美洲民航委员会
LARs. 拉丁美洲航空条例
LAS. 阿拉伯国家联盟
LEB. 法律局
MACL. 马尔代夫机场有限公司
MANPADS. 便携式防空系统
MECMA. 中东中央监测机构
MID. 中东
MNPS. 最低导航性能规范
MoC. 合作备忘录
MOCAT. 民用航空和旅游部
MONUC. 联合国刚果民主共和国特派团
MSAs. 管理服务协议
MSAS. 基于 MTSAT 卫星增强系统
MTSAT. 多功能运输卫星
NAFISAT. 东北非极小口径终端
NAIA. 尼尼奥·阿基诺国际机场
NARAST. 北亚地区航空安全小组
NAT. 北大西洋
NAT SPG. 北大西洋系统规划组
NAVAIDS. 助航设备
NCC. 主节点控制中心
NDB. 全向信标
NDIA. 新多哈国际机场
NLAs. 新大型飞机
NPA. 非精密进近
NUICAF. 航空人体活动科学研究所
OAS. 美洲国家组织
OECD. 经济合作与发展组织
OFOD. 航班始发地和目的地
OIFM. 目标实施筹资机制
OPAS. 运行援助
ORAT. 运行准备和机场移交
OSCE. 欧洲安全与合作组织
PANS-ABC. 航行服务程序 – ICAO 缩略语和代码
PANS-ATM. 航行服务程序 – 空中交通管理
PANS-OPS. 航行服务程序 – 航空器运行
PAPI. 精密进近航道指示器
PCA. 民用航空主管部门
PIRGs. 规划和实施地区小组
PKD. 公钥号码簿
QNCATC. 努尔皇后民航培训中心
RAB. 玻利维亚航空条例
RAO. 地区事务办公室

RCC. REDDIG 协调委员会	TCP/IP. 传输控制协议因特网协议
REDDIG. 南美洲数字网络	TF. 信托基金
RNAC. 尼泊尔皇家航空公司	TIACA. 国际航空货运协会
RNAV. 区域导航	UAT. 通用访问收发机
RNP. 所需导航性能	UEMOA. 西非经济货币联盟
RTSP. 所需总系统性能	UNAT. 联合国行政法庭
RVSM. 缩小的最低垂直间隔	UNDP. 联合国开发计划署
SADC. 南部非洲发展共同体	UNDPKO. 联合国维持和平行动部
SAFA. 外国航空器安全评估	UNEP. 联合国环境规划署
SAFTII. 安全和简化国际旅行的倡议	UNFCCC. 联合国气候变化框架公约
SAM. 南美	UNGIWG. 联合国地理信息工作组
SAR. 搜寻与援救	UNMIK. 联合国科索沃特派团
SARM. 保安审计参考手册	UNODC. 联合国毒品和犯罪问题办事处
SARPs. 标准和建议措施	UPU. 万国邮政联盟
SARs. 特别行政区	USAP. 普遍保安审计计划
SARSAT. 搜寻与援救卫星辅助跟踪	USOAP. 普遍安全监督审计计划
SATCC. 南部非洲运输和通信委员会	VDL. 甚高频数据链
SATCOM. 卫星通信	VHF. 甚高频
SBAS. 星基增强系统	VoIP. 因特网话音协议
SBSTA. 科学和技术咨询附属机构	VSAT. 极小口径终端
SEARAST. 东南亚地区航空安全小组	WAAS. 广域增强系统
SINTAC. 民航综合信息系统	WAFS. 世界区域预报系统
SISNOTAM. 实施航行情报系统	WCO. 世界海关组织
SMCG. 安全管理协调小组	WGS. 世界大地测量系统
SMS. 安全管理系统	WHO. 世界卫生组织
SRSG. 联合国秘书长特别代表	WMO. 世界气象组织
TC. 技术委员会	WRC. 世界无线电通信会议
TCB. 技术合作局	WRIGHT. 世界卫生组织对旅行的全球危害研究
TCC. 技术能力培训和资格认证	

第 1 章 国际民航组织简介

本组织的性质……

本组织的任务……

本组织的工作方法……

本组织的性质……

国际民用航空组织（ICAO）是联合国的一个专门机构，1944 年 12 月 7 日在芝加哥随着《国际民用航空公约》的签署而成立。ICAO 是一个常设机构，负责公约中规定的各项原则的管理，为航空安全、保安、效率和正常以及航空环境保护制定标准并鼓励其实施。

国际民航组织的成员由 188 个缔约国组成。总部设在蒙特利尔；另在曼谷、开罗、达喀尔、利马、墨西哥城、内罗毕和巴黎设有地区办事处。

本组织的任务……

《芝加哥公约》第四十四条所包含的国际民航组织的宗旨和目的在于发展国际空中航行的原则和技术，并促进国际航空运输的规划和发展，以：

- 保证全世界国际民用航空安全地和有秩序地发展；
- 鼓励为和平用途的航空器的设计和操作的技艺；
- 鼓励发展国际民用航空应用的航路、机场和航行设施；
- 满足世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要；
- 防止因不合理的竞争而造成经济上的浪费；
- 保证各缔约国的权利充分受到尊重，每一缔约国均有经营国际空运企业的公平的机会；
- 避免各缔约国之间的差别待遇；
- 促进国际空中航行的飞行安全；和
- 普遍促进国际民用航空技术在各方面的发展。

本组织的工作方法……

国际民航组织的宪章是《国际民用航空公约》，国际民航组织每一缔约国皆为公约的缔约方。本组织的最高权力机构是大会，执行机构是理事会。首席官员是理事会主席和秘书长。

由所有缔约国代表组成的大会每三年召开一次会议，详细审议本组织的全部工作，并为未来几年制定政策。大会还对三年期的预算做出决定。

由 36 个国家代表组成的理事会由大会选举产生，任期三年，持续地指导国际民航组织的工作。理事会的主要职责之一是通过国际标准和建议措施（SARPs），并将其纳入《国际民用航空公约》各附件。理事会由空中航行委员会、航空运输委员会、联营导航委员会、财务委员会、非法干扰委员会和技术合作委员会协助工作。

秘书长所领导的秘书处设五个主要部门：空中航行局、航空运输局、技术合作局、法律局和行政服务局。

国际民航组织与联合国的其他专门机构密切合作，如国际海事组织、国际电信联盟和世界气象组织等。国际航空运输协会、国际机场理事会、航空公司驾驶员协会国际联合会和其他国际组织也出席国际民航组织的许多会议。

《公约》的附件

- 附件 1 —— 《人员执照的颁发》
- 附件 2 —— 《空中规则》
- 附件 3 —— 《国际空中航行气象服务》
- 附件 4 —— 《航图》
- 附件 5 —— 《空中和地面运行所使用的计量单位》
- 附件 6 —— 《航空器的运行》
- 附件 7 —— 《航空器国籍和登记标志》
- 附件 8 —— 《航空器适航性》
- 附件 9 —— 《简化手续》
- 附件 10 —— 《航空电信》
- 附件 11 —— 《空中交通服务》
- 附件 12 —— 《搜寻与援救》
- 附件 13 —— 《航空器事故和事故征候调查》
- 附件 14 —— 《机场》
- 附件 15 —— 《航空情报服务》
- 附件 16 —— 《环境保护》
- 附件 17 —— 《保安——保护国际民用航空免遭非法干扰行为》
- 附件 18 —— 《危险品的安全航空运输》

战略目标

- A: 安全——加强全球民用航空安全
- B: 保安——加强全球民用航空保安
- C: 环境保护——将全球民用航空对环境的不利影响减至最小
- D: 效率——提高航空运行的效率
- E: 连续性——保持航空运行的连续性
- F: 法律规则——加强规范国际民用航空的法律

未来的方向

2004 年大会第 35 届会议通过的各项意义深远的决议，和理事会批准的经修改的战略目标，形成了国际民航组织今后三年渐进和艰巨的工作方案。

我们的优先事项十分明确：加强全球民用航空的安全与保安；将其对环境的不利影响减至最小；提高航空运行的效率并保持其连续性；以及加强规范国际民用航空的法律。

在三年期预算受到极大制约而各项职能又扩展的情况下，尤其是在航空安全和保安领域，基于战略目标的一个有创意的业务计划将提供所需的框架和动力，以进一步提高本组织的效率和有效性。

此外，2004 年航空运输业的强劲复苏和这十年剩余年份预计的持续增长水平，将对全球空中航行系统提出越来越高的要求；而在世界上很多地区，这一系统的容量已用到极限。工作压力之大是罕见的。

令人欣慰的是，国际民航组织已为确保发挥必要的领导和协调作用而做好战略定位，以使国际民用航空继续得到安全、稳妥、高效和可持续的发展。同以往一样，这将有赖于全球所有工作人员的知识 and 决心，以及 188 个缔约国和世界民用航空界全体成员传统的密切合作。

在这个电子通信高速发展的时代，旅行和探访的愿望亦与时俱进。同时，世界经济的增长和繁荣也开始有赖于航空旅行。国际民航组织为其 60 年来作为国际民用航空的全球论坛而深感骄傲，并期待着在今后进一步突出重点，更好地满足世界对于安全、有保安保障和高效的航空运输系统的需要。



理事会主席阐述国际民航组织未来的远景

国际民航组织出版物

《国际民航组织出版物和视听培训辅助材料目录》登载了书目、摘录、现有译文版本以及订购信息，每年以纸版形式发行。月度增补列出了新推出的出版物和视听培训辅助材料，以及修订、增补等。国际民航组织的多数出版物以英文、法文、俄文和西班牙文发行；正在逐步引入阿文和中文版。2004 年，国际民航组织出版了 56 个新书目/版本，详见附录 6；关于附件和航行服务程序（PANS）的资料见附录 2。

订购国际民航组织出版物最快捷的方式是使用 Visa 或 MasterCard 在 <http://www.icao.int> 网站上 (Publications-eCommerce, Online Ordering) 在线订购。在该服务器上进行的所有交易都是加密的和安全的。目前仅以英文提供这些服务；其他语种的服务正在开发之中。

国际民航组织网站 www.icao.int

国际民航组织网站主页 www.icao.int 是公众了解本组织的工作、各项活动和会议的主要窗口。

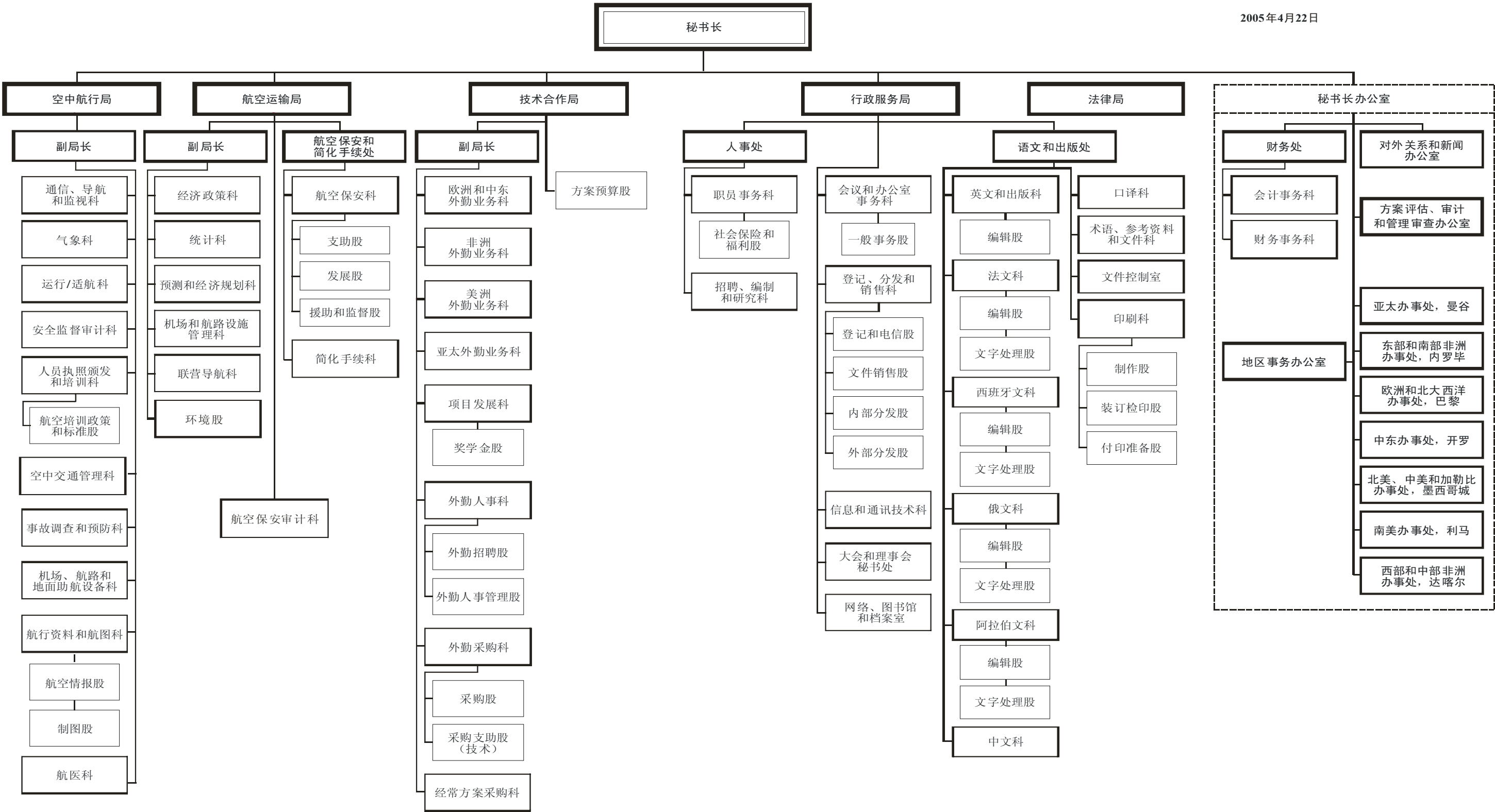
国际民航组织的电子商店 www.icao.int/eshop 是一个商业网站，其目的是通过因特网销售出版物，交纳年度使用费后可以在线查阅国际民航组织各种文件。订户可以查阅各项国际公约及议定书、《国际民用航空公约》各附件、有关空中交通管理的出版物和理事会年度报告全文。目前有 100 多个订户。

ICAO-NET 是一个限制性网站，收集各种独特的国际民航组织文件，包括所有法律文书和《国际民用航空公约》各附件。170 个国家、所有国家常驻代表团和 66 个国际组织都可以进入该网站。

本组织不断扩大在网络上的领地，使用因特网传播信息和文件；2004 年，增加了 8000 多个新的网页，很多都用英文、阿文、中文、法文、俄文和西班牙文对 6000 多个现有的网页进行了更新。2004 年期间，50 万个单独的用户访问了国际民航组织网站，点击次数达到 2500 万次。

国际民航组织秘书处组织机构图

2005年4月22日



图例 报告线 政策问题报告线

第 2 章 世界经济

本章对民用航空的总体趋势和发展情况以及 2004 年国际民航组织的工作进行了总结。关于本章中出现的数据在附录 13 中提供了具体的统计数字。

1. 全球和地区的经济发展

世界经济的复苏在 2004 年得以加强，实际国内生产总值（GDP）估计平均增长了 5.1%，比上一年高出一个百分点（图 1）。工业生产、全球贸易流量、个人消费的上升以及其他因素是拉动这种增长势头的原因，但 2004 年下半年石油价格的飙升对增长起到了削弱的作用。工业化国家的 GDP 增长率达到 3.4%，远远高于 2003 年的水平。北美经济增长了 4.2%，比去年高出一个多百分点。

在新兴市场飞速发展的带动下，发展中国家 GDP 的综合增长率为 7.2%，远远高于世界平均水平，但存在着较大的地区差异。非洲经济实现了 5.1% 的 GDP 增长，显示出自上一年以来一直保持的稳定态势。地区综合经济占世界经济最大份额的亚洲和太平洋地区 2004 年的增长率约为 6.5%。亚洲和太平洋地区发展中国家以 GDP 平均 8.2% 的增长为此做出了巨大的贡献；中国一个国家的 GDP 就增长了 9.5%，显示出强劲的增长势头。亚洲新兴工业经济公布的 GDP 增长率为 5.5%，比去年有所提高，这主要是由于国内需求的复苏和出口的增长。日本 GDP 增长了 2.6%，澳大利亚和新西兰的经济分别增长了 3.2% 和 5.0%。

欧洲地区 GDP 平均增长率达到 3.2%，其中欧元地区的贡献为 2.5%，比 2003 年有了显著提高；但由于对外部需求的严重依赖，这种回升趋势起色不大。中欧和东欧的经济增长了大约 6.1%，而独联体国家 GDP 的平均增长率为 8.2%。

2004 年，拉丁美洲和加勒比地区以 5.7% 的经济增长呈现出持续的复苏态势，与 2003 年相比高出三个多百分点。经济复苏的主要原因是出口的逐步增长以及国内需求的上升。

随着石油产量达到了 2004 年的产量水平，中东地区的经济增长了大约 5.5%，与 2003 年相比减缓了 0.3 个百分点，2003 年较高的石油产量和价格推动了经济的增长。

2004 年商品和服务的世界贸易量估计大约增长了 9.9%。

2004 年国际入境旅游人数增长了大约 10%。据世界旅游组织估算，2004 年大约有 7.6 亿旅游者去国外旅行，比去年增加了约 6 900 万人（图 2）。亚洲和太平洋地区的增长势头尤为强劲，增长了 29%，中东为 20%，其次是美洲 10%，非洲 7% 和欧洲 4%。

2. 运输量

定期运营

由国际民航组织 188 个缔约国的航空公司承运的定期运输总量达到将近 189 亿人次以及 3 800 万吨货物。所完成的旅客/货物/邮件吨公里总数比 2003 年增长了 13%，其中国际吨公里数增长了大约 14%（表 1 和表 2）。2004 年运输量较为强劲的增长在一定程度上反映了亚洲/太平洋地区航空公司的复苏，这些航空公司在 2003 年遭受了该地区爆发的严重急性呼吸系统综合症（非典 SARS）的负面影响，图 3 显示了从 1995 年至 2004 年的趋势。

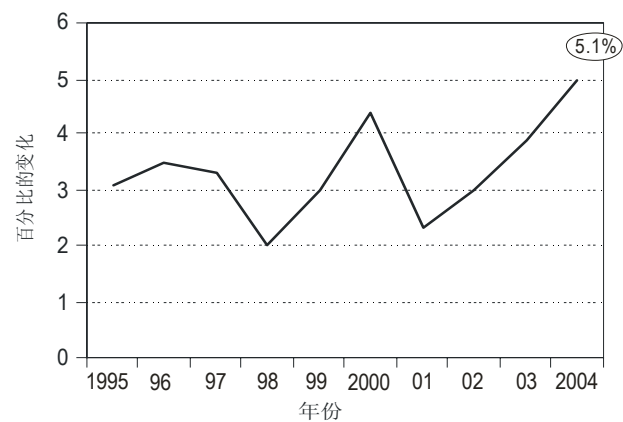


图 1 以不变价格计算的世界 GDP 的发展情况
1995 年—2004 年的年度同比变化

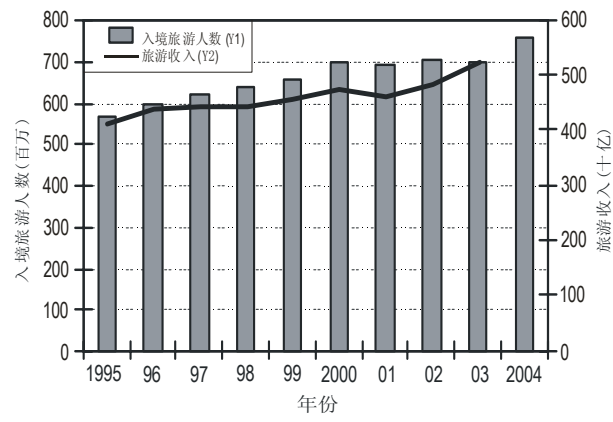


图 2 国际旅游收入和入境人数
1995 年—2004 年，以美元计算

2004 年总运力的增长低于运输量的变化（图 4）。因此，总的定期航班（国内和国际）的平均旅客载运比增长到 73%，货物载运比增长到 62%（表 3）。

就地区而言，约 32% 的总运输量（旅客/货物/邮件）是由北美的航空公司承运的。亚洲/太平洋地区的航空公司承运了 29%，欧洲的航空公司承运了 27%，中东的航空公司承运了 5%，拉丁美洲/加勒比地区的航空公司承运了 4%，非洲的航空公司占 2%（表 4）。

2004 年单独国家的数据（表 5 和表 6）显示，定期旅客、货物和邮件运输总量的约 42% 是由美国的航空公司承运的，德国和中国（不包括香港和澳门特别行政区的运输量）的航空公司分别约占 32.5% 和 5%。就国际航班而言，所有运输量的约 31% 是由美国的航空公司承运的，德国和联合王国的航空公司分别约占 16.8% 和 7%。

不定期商业运营

据估算，2004 年国际不定期运输客公里总量比 2003 年增长了大约 9%，但国际航空旅客运输总量

中不定期运输的份额仍保持在 12%（图 5 和表 7）。在世界范围内，国内不定期旅客运输量占不定期旅客运输总量的约 7%，以及国内旅客运输总量的 1%左右。

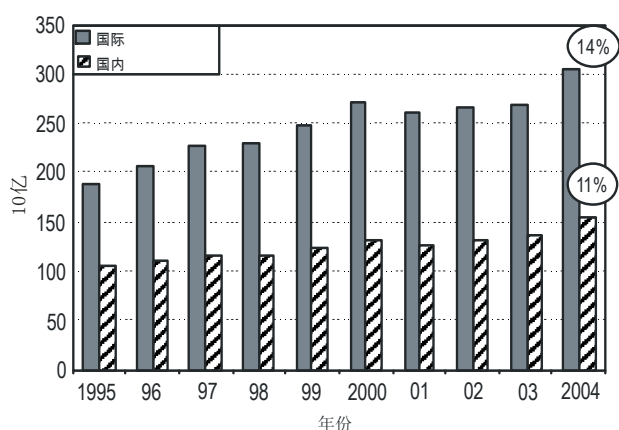


图 3 定期运输量

1995 年—2004 年完成的吨公里

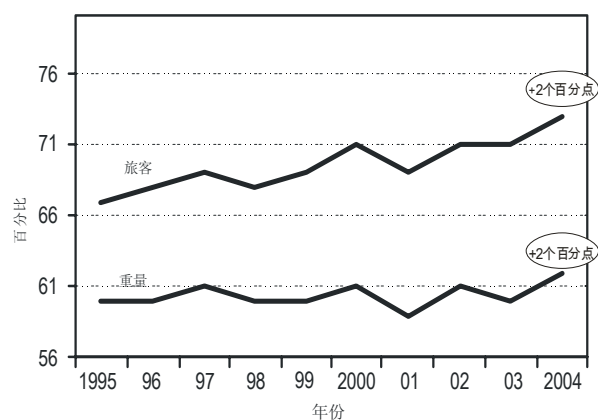


图 4 载荷系数

1995 年—2004 年定期航班

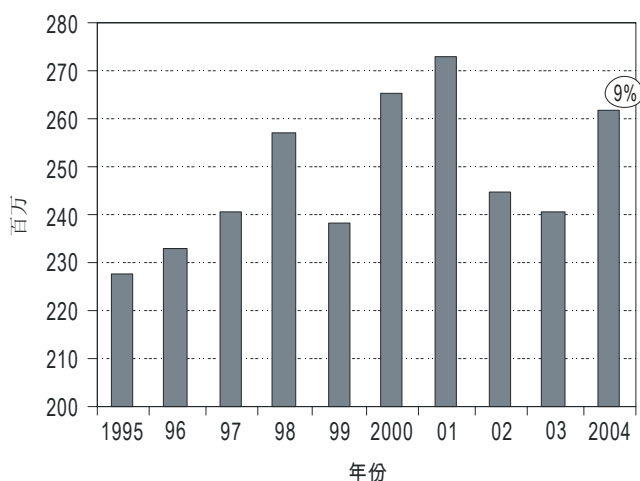


图 5 国际不定期运输量

1995 年—2004 年完成的客公里

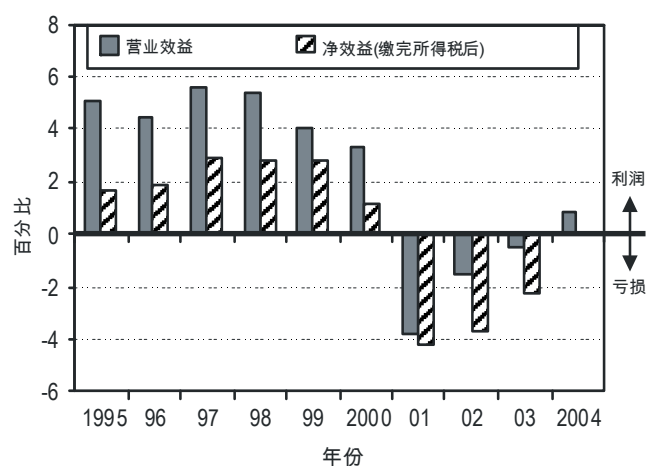


图 6 财务效益

1995 年—2004 年定期航空公司

机场运营

据初步估算，2004 年世界最大的 25 个机场的旅客吞吐量约为 11.24 亿人次（表 8）。同一时期，这些有关机场（其中 16 个在北美、6 个在欧洲、3 个在亚洲）还处理了 117.08 亿件商业航空运输业务。

3. 财务

航空公司

对 2004 年的初步估算表明，就全世界的定期航班航空公司总体而言，在连续三年遭受营业亏损后，获得了营业利润。（表 9 和图 6）。

据初步估算，2004 年国际民航组织缔约国的定期航班航空公司的营业收入约为 3743 亿美元¹，这些航空公司的营业费用则为 3708 亿美元，创造了相当于营业收入 0.9% 的营业利润。而 2003 年的营业亏损为 0.5%。

按每吨公里计算，营业收入从 2003 年的 73.7 美分增加到 2004 年的约 76.1 美分，而营业费用也从 74.1 美分增加到大约为 75.4 美分。

机场和空中航行服务

尽管运输量出现了大幅度的增长，但一些机场在 2004 年仍遇到了财务困难，其中的一个致因就是强化保安的新措施。目前，机场必须要面对实施强化保安的高额费用。由于保安措施对候机大厅的设计和旅客流量的影响，许多机场被迫减少了用于商业活动的空间。其他一些机场的信用等级被降低，因为市场认识到投资机场与投资其他业务一样都有下跌的风险。

同时，低成本航空公司的快速成长，主要是在欧洲和亚洲地区，又给机场带来了增加容量的同时还要降低收费的巨大压力。因此，机场经营者认识到他们必须要保持灵活性，以满足这类具有高度成本意识的用户的需要。尽管前几年运输量一直呈现出暂时的下降趋势，但扩建或增建新设施的建设并未见减少，并且这些项目所使用的融资方法也在不断发展。例如，只要可行，现在更加强调通过商业活动获取自创收入。

随着航空飞行活动回到早期的数量，2004 年空中航行服务提供者的财务状况得到了改善，特别是一些服务提供者与其它提供者共同合作，开始实施节约成本的措施。

4. 商业发展

机场和空中航行服务

在经历了自 2001 年以来的缓慢发展之后，机场私有化/商业化的进程又重新开始，特别是在被运输量恢复增长所推动的亚洲、欧洲和拉丁美洲地区。目前，大多数国际机场要么是私有和私营的（占全部或多数所有权和控制权），要么就是有私人参股/参与（少数所有权、管理合同、租让/租用等），或是作为公共商业化实体来经营的。私人投资者已经开始关注最盈利的机场，这一事实可能将在世界范

¹ 除非另有说明，本章中所有金额均为美元。

围内影响机场进一步私有化的潜力。

随着空中交通管理（ATM）运行概念的出现，以及全球空中航行系统的发展，最近，提供空中航行服务的重点似乎更加趋向于国际性合作，而不是在国家一级的私有化。近期的活动主要是围绕着在地区一级的服务提供者之间更为紧密的合作，以便实施全球协调一致的标准及改善成本效益和客户满意度。然而，有迹象表明，空中航行服务提供者私有化的进程有所恢复，特别是在欧洲。

承运人

根据多边航空公司时刻表指南中所公布的时刻表，估计在 2004 年底全世界大约有 812 家航空承运人，提供国际和/或国内定期客运航班（其中包括 92 家航空承运人提供定期客运和定期全货运航班），和大约 88 家航空承运人只经营定期全货运航班。2004 年航空承运人的总数估计约为 900 家，而 2003 年是 890 家。

航空器

在 1995 年至 2004 年之间，所报告的用于商业航空运输的航空器数量增加了约 32%，从 16 586 架增加到 21 943 架（不包括最大起飞质量低于 9 000 千克的航空器）。在这个数字中，涡轮喷气发动机航空器的数量也在同一时期增加了约 33%，从 13 434 架增加到 17 895 架（图 7 和表 10）。

2004 年，订购了 908 架喷气航空器（2003 年为 861 架），交付了 914 架航空器（2003 年为 917 架）。到 2004 年底，未完成订单的积压量为 3 258 架航空器，而这一数字在 2003 年底为 3 272 架航空器。

2004 年向主要航空器制造商订购喷气航空器的订单金额估计大约为 650 亿美元。

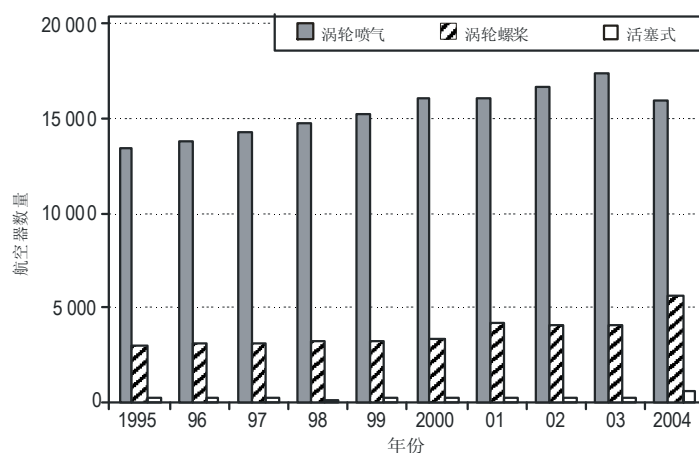


图 7 商业航空运输机队总数
1995 年—2004 年

2004 年订购的涡轮螺旋桨航空器为 51 架，当年交付的航空器为 54 架。

2004 年交易最活跃的航空器类型

航空器	订购	交付	未完成
空中客车 320	180	101	520
波音 737	147	202	774
Embraer RJ	132	134	400
Canadair RJ	130	175	229
空中客车 319	67	86	376

5. 经济管理

在本年度中，60 个国家报告缔结或修订的双边航空运输协定共有 76 个，作为一个持续性的趋势，所缔结或修订的这些协定中超过 70% 都包括了一定形式的自由化管理安排。例如，在 13 个国家之间达成了 11 项“开放天空”的安排；这些协定规定了全面市场准入，在指定人、航路权、运力、班次、代码共享和价格方面都未有限制。到十二月，达成了 100 项开放天空的安排（过去三年为 20 项），涉及 78 个国家。协议中的 65% 涉及发展中国家。

为了应对越来越激烈的竞争环境以及自由化的挑战，在地区一级也在继续进行航空运输自由化的活动。地区和/或复式多边自由化安排的基本目标是在成员国之间提供更广泛的市场准入和改善服务。到十二月，已经至少有 11 项此类安排以及正在进行之中的一些其他可能安排。本年度期间，有一些值得注意的地区性进展：文莱、新加坡和泰国于 2 月和 12 月签署了全货运服务全面自由化以及航空客运服务自由化的多边协定，该协定也对东南亚联盟（ASEAN）的其他成员国开放；10 个东盟成员国于 11 月商定要加速将航空服务纳入 11 个优先行业的进程，目的在于在 2020 年以前建立东盟经济共同体；加勒比国家联盟成员国和准成员国之间的航空运输协定于 2 月开放供各国签字，目前已有 7 个国家签署了该协定；欧洲联盟（EU）于 5 月份从 15 个国家扩大到 25 个国家，增加了 10 个中欧、东欧以及南欧国家。

欧盟理事会于 2 月正式通过了一项规定，即遇到被拒绝登机、航班取消或长时间延误时保护航空旅客的权利，同时还规定将欧洲委员会竞争法的管辖范围扩大到欧盟与第三国航空公司之间的协定。3 月，该理事会通过了一项关于保护共同体航空公司的规定，反对补贴以及第三国航空公司掠夺性定价的做法。

根据 2003 年 6 月欧盟理事会所授予的谈判授权，欧洲委员会与第三国进行了关于航空服务协定的谈判。该委员会的任务是代表所有成员国家与美国进行关于航空服务协定的谈判，以创建一个开放的航空区域（OAA），以及一项所谓的“横向”任务，就取代现行协定中某些在 2002 年 11 月被欧洲法院（ECJ）判决宣布为违背共同体法律的具体规定，与第三国进行谈判。在与美国正在进行 OAA 谈判

的同时，委员会还与阿塞拜疆、智利、格鲁吉亚和黎巴嫩草签了“横向”协定。另外，委员会还于2月份提出了与邻国的谈判框架，例如保加利亚、摩洛哥、罗马尼亚以及土耳其。4月，欧盟理事会和欧洲议会正式通过了一项关于执行成员国与第三国之间航空运输协定的规定。7月，欧洲委员会对8个未遵守欧洲法院（ECJ）2002年判决的成员国，以及另外四个与美国签署了“开放天空”协议的成员国提起违背法院判决的诉讼。

在国家一级，一些国家根据全球越来越走向自由化的趋势，开始了审议其航空运输政策的进程。这些政策中有一些是寻求在单边基础上全部或部分实行航空运输自由化，不要求双边伙伴给予对等权利。还有一些政策目的在于使国内航空运输市场自由化，还允许更多的承运人飞国际航线。例如，印度在3月允许私有国内航空公司经营到南亚区域合作联盟国家的国际航线。

本年度出现了更多航空公司联盟，包括三个全球性的联盟集团，即星空联盟（Star Alliance）、寰宇一家（Oneworld）和天和联盟（SkyTeam）。被称为“飞翼联盟（Wings）”的第四个集团，在大陆航空公司（Continental Airlines）、荷兰皇家航空公司（KLM）和美国西北航空公司（Northwest Airlines）于9月份正式加入天和联盟后而并入天和联盟。这种通过联盟进行扩大和提高联合水平的现象继续引起管理当局的注意。在欧洲，欧洲委员会于2月批准了法国航空公司与KLM之间的跨国界合并，以及在4月批准了法航和意大利航空公司（Alitalia）之间的联盟协议。在美国，运输部（DOT）于4月批准并准许对美国航空公司（American Airlines）和比利时航空公司（SN Brussels Airlines）之间的联盟协议适用反托拉斯豁免。在太平洋地区，新西兰高级法院于9月驳回了快达航空公司（Qantas Airways）和新西兰航空公司（Air New Zealand）之间关于跨塔斯曼海联盟协议提案的上诉，而澳大利亚竞争法庭则于10月推翻了澳大利亚竞争及消费者委员会2003年关于拒绝该项联盟建议的裁定。

电子商务技术在产品销售和管理两方面都给航空公司和旅游业带来了越来越多的影响。尽管大部分航空公司的机票销售仍然是通过旅行社进行的，但网上销售已出现明显增长，特别是在那些互联网和信用卡使用率高的国家。对于低成本承运人，机票销售主要是通过其自己的网站在线进行的。通过第三方提供者以及消费者和其他企业直接使用互联网，使航空公司能显著降低分销成本，包括代理手续费和计算机订座系统（CRS）的订票费。为了应对航空公司在产品分销方面的变化，加拿大和欧洲委员会正在审议现行的CRS管理规定。在美国，大部分CRS的规则于1月份被运输部（DOT）宣布无效，其余的规则也于7月废止。

许多国家仍在继续为其面临财务困难的国家航空公司提供不同形式的政府援助。例如，纳米比亚政府决定再次向纳米比亚航空公司注资N\$3.66亿纳米比亚元，从而使自1999年以来的援助金额总数达到N\$18亿纳米比亚元。4月，特立尼达和多巴哥政府为特立尼达和多巴哥航空公司紧急注入1000万美元现金，并提供了3000万美元以将BWIA West Indies Airways的债务转为股本，该航空公司自2002年以来已经得到了约3800万美元的援助和一项债务担保。5月，意大利政府决定向意大利航空公司提供4亿欧元的过渡贷款，2002年，政府已为该航空公司注入了资本。7月，欧洲委员会批准了向意大利航空公司提供一项附带重组条件的过渡贷款。除了为债台高筑的国家航空公司提供资助外，特别是希望吸引低成本承运人的当地机场和当地政府，还广泛提供了例如降低起降费等非直接性援助。但是，欧洲委员会于2月决定，爱尔兰瑞安航空公司（Ryanair）从比利时地区当局收到的部分资助被判决为违反欧盟关于反竞争国家资助的条例，应予以退还。

6. 航空器事故

本标题下所涵盖的航空器事故不包括由非法干扰行为造成的事件，这些事件在第 7 节中予以说明。

定期运营

关于在全世界定期航班中涉及旅客死亡的航空器事故的初步信息表明，2004 年最大审定起飞质量超过 2 250 千克的航空器共发生 9 起有旅客死亡的航空器事故。旅客死亡人数为 203 人。2003 年有死亡事故为 7 起，旅客死亡人数为 466 人（表 11）²。在 2003 年与 2004 年之间，运输量明显增长，因此每 1 亿客公里的旅客死亡人数从 2003 年的 0.02 人下降至 0.01 人。每 1 亿航空器公里所发生致命性航空器事故的数量仍保持为 0.03 起，每 100 000 次着陆中所发生致命性航空器事故的数量从 2003 年的 0.03 起增至 0.04 起（图 8）。

用于定期客运航班的不同类型的航空器其安全水平有显著不同。例如，在占定期运输总量（按完成的客公里计算）98%的涡轮喷气航空器的运行中，2004 年仅发生 3 起事故，造成 102 名旅客死亡；而占定期运输总量不足 2%的涡轮螺旋桨和活塞式航空器的运行，则发生了 5 起事故造成 101 名旅客死亡。因此，涡轮喷气航空器运行的死亡率远远低于螺旋桨驱动的航空器。

不定期商业运营

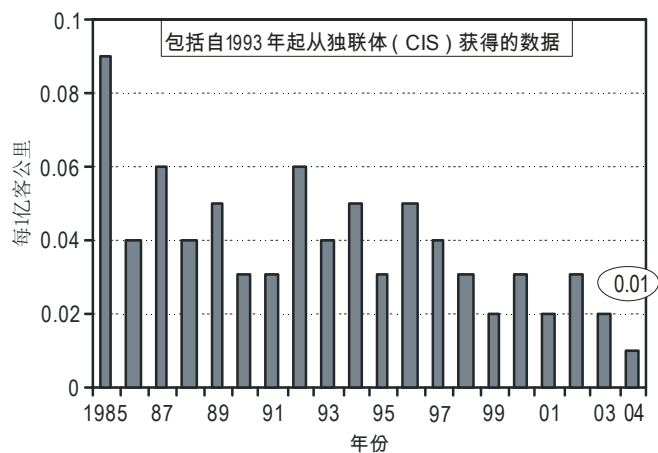
不定期商业运营包括由定期航空公司提供的不定期航班以及不定期商业经营人提供的全部航空运输航班。向国际民航组织提供的关于不定期客运运营安全性的数据表明，2004 年最大审定起飞质量超过 2 250 千克的航空器共发生 18 起涉及旅客死亡事故（包括 2 架载有旅客的经营全货班的航空器），2003 年有 25 起。2004 年这些事故造成旅客死亡的人数为 207 人，而 2003 年为 217 人。

在由最大审定起飞质量超过 9 000 千克的航空器进行的不定期运营中，无论是由定期航空公司还是由不定期经营人提供的运营，2004 年发生 6 起事故，造成 161 名旅客死亡。

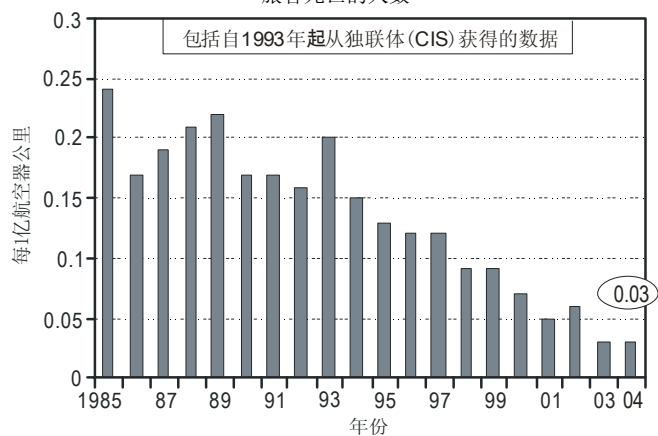
7. 非法干扰行为

本年度中，共记录了 16 起非法干扰行为。这些行为包括 1 起非法劫机事件、4 起劫机未遂事件、2 起攻击设施事件、2 起攻击设施未遂事件、3 起破坏事件（其中 2 起造成飞行中航空器的完全毁坏，以及 90 人死亡）、1 起破坏未遂事件以及 3 起其他非法干扰行为（表 12）。这些事件被包括在年度统计中，有助于对趋势和发展情况进行分析（图 9）。

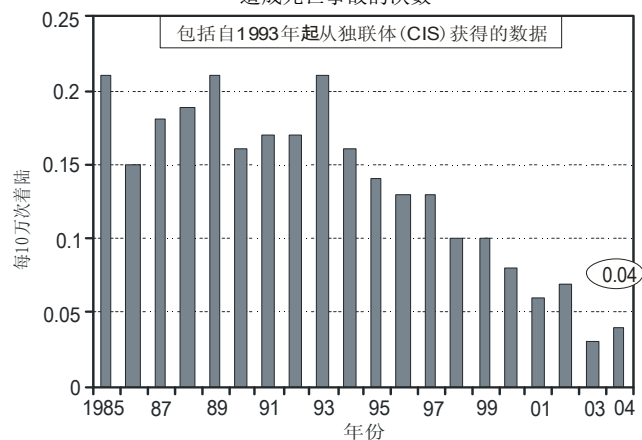
² 以前被归类为不定期运营中的一起造成 133 名旅客死亡的航空器事故，现已被重新归类为定期运营。



定期航班中每1亿客公里造成
旅客死亡的人数

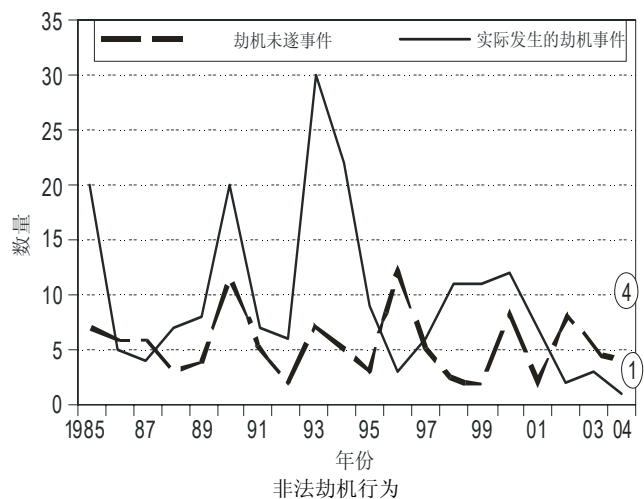


定期航班每1亿航空器公里
造成死亡事故的次数

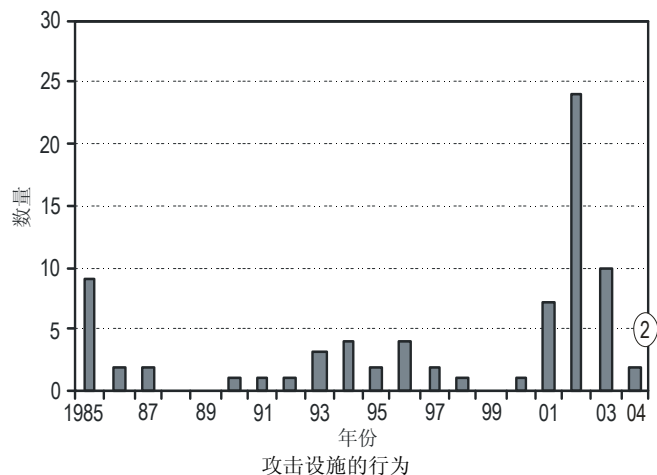


定期航班的航空器每10万次着陆
造成死亡事故的次数

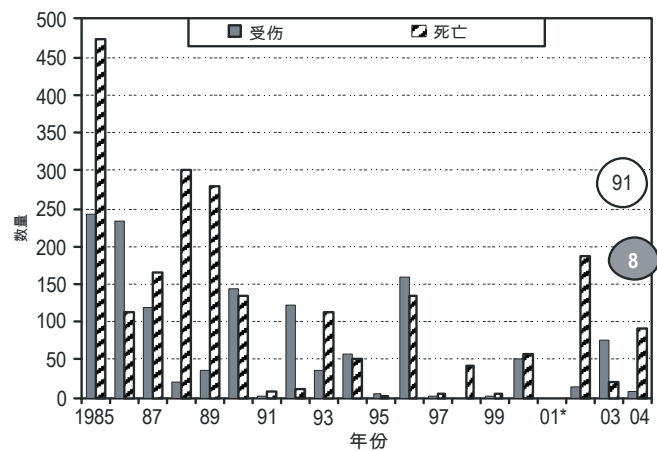
图8 航空器事故统计
1985年—2004年



非法劫机行为



攻击设施的行为



死亡或受伤的人数

*2001年：受伤—3271，死亡—3525。

图9 航空保安统计
1985年—2004年