



国际民航组织

经济发展
报告

第六次 世界范围航空运输会议 航空运输的可持续性

国际民航组织总部 蒙特利尔 2013年3月18-22日

ATC conf



国际民航组织

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

999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

订购信息和经销商与书商的详尽名单, 请查阅国际民航组织网站

www.icao.int

Doc 10009 号文件:
第六次世界范围航空运输会议
订购编号: 10009

ISBN: 978-92-9249-322-6

© ICAO 2013

保留所有权利。未经国际民用航空组织事先书面许可, 不得将本出版物的任何部分复制、存储于检索系统或以任何形式或手段进行发送。

第六次世界范围航空运输会议（ATCONF/6）
（2013 年）

送文函

收件人：理事会主席

发件人：世界范围航空运输会议（ATConf）主席

我谨荣幸地提交 2013 年 3 月 18 日至 22 日在蒙特利尔举行的第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）的报告。



主席

M. Benchemam

2013 年 3 月 22 日于蒙特利尔

目录

	页码
送文函	(i)
目录	(iii)
导言	1
议程项目 1: 对趋势和发展情况的全球概览	5
议程项目 1.1: 业界和监管方面的发展情况	5
议程项目 1.2: 国际民航组织可能有经济影响的其他工作领域	8
议程项目 2: 审议关键问题和相关的监管框架	10
议程项目 2.1: 市场准入	10
议程项目 2.2: 航空承运人的所有权和控制权	16
议程项目 2.3: 消费者权益保护	18
议程项目 2.4: 公平竞争	21
议程项目 2.5: 保障措施	24
议程项目 2.6: 对国际航空运输的收税和其他收费	26
议程项目 2.7: 机场和空中航行服务的经济	28
议程项目 2.8: 实施国际民航组织的政策和指导	33
附录 A — 开幕词	37
附录 B — 闭幕词	47
附录 C — 代表名单	49
附录 D — 工作文件清单	63

导言

会址与会期

1. 第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）于 2013 年 3 月 18 日 09 时 30 分在蒙特利尔国际民航组织（ICAO）总部会议厅举行。理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生宣布会议开幕，世界旅游组织（UNWTO）秘书长 T. Rifai 先生和航空运输委员会（ATC）主席 K. Macaulay 女士致词。航空运输局局长 B.Djibo 先生介绍了会议秘书处成员。会议于 2013 年 3 月 22 日完成了其工作。

出席情况

2. 来自 131 个成员国和 39 个国际组织的成员和观察员及其顾问出席了本次会议，与会者名单见附录 C—代表名单。

会议官员和秘书处

3. 下述会议官员当选：

会议主席：M. Benchemam 先生（阿尔及利亚）

副主席：B. Susantono 先生（印度尼西亚）

4. 航空运输局局长 B.Djibo 先生担任会议秘书，经济分析及政策科科长 N. Teyssier 女士担任副秘书长。Boulos 女士、F. Malaud 先生、J. Simon 先生、P. Villard 先生和王远征先生担任助理秘书。J. Byerly 先生、J. de la Cámara 先生、B. Péguillan 先生和 Evalou Gngang 先生担任会议顾问。

5. 在行政和服务局局长柳芳博士、会议和办公服务科代理科长 O. Fabrici 先生、文件管理和外包科科长 D. Rahmani 女士以及口译科长 V. Samochkine 先生的督导下提供语文服务。

议程

6. 国际民航组织理事会于 2012 年 2 月 27 日（见 C-DEC195/1）批准了会议临时议程。2013 年 1 月 31 日批准的经修订议程详情如下（见 EB 2013/4）。

1. 对趋势和发展情况的全球概览

- 1.1 业界和监管方面的发展情况：会议将回顾上一次航空运输会议（ATConf/5，2003 年 3 月 24 日至 29 日）以来，航空运输业的主要发展情况和监管变革的进展情况。此项目将涵盖诸如：航空公司的联盟、整合和合作性安排、低成本承运人的模式、航空公司的经济与活力等领域，以及业界面临的一些挑战（如燃料价格不稳定的负面影响）。会议将评估这些发展情况对市场及监管演变的影响。

- 1.2 **国际民航组织可能有经济影响的其他工作领域：**会议将听取关于国际民航组织对航空运输的发展，或对经济监管（如融资）可能有经济影响的其他工作领域（例如：航空安全、保安和环境）的进展报告。

2. 审议关键问题和相关的监管框架

- 2.1 **市场准入：**此项目将涵盖商业航权的交换 — 主要是指第三和第四种自由以外者，全货运航班更大的灵活性，辅助服务的自由化（例如：地面代理）；地区或诸边做法，多边体制的前景，航空公司的运力，以及包括起降时刻分配及夜航限制在内的机场准用问题等。
- 2.2 **航空承运人的所有权和控制权：**此项目将涵盖与放松航空公司的指定和批准规则相关的问题 — 推动超越对国家所有权和控制权的要求；外资投入本国航空公司和促进航空公司进入国际资本市场的监管安排。
- 2.3 **消费者权益保护：**此项目将涵盖的问题涉及对消费者的保护，航空旅客的权利以及相关的监管做法和业界做法（包括承运条件、业界承诺、航空公司破产等），航空公司定价的透明度，制定国际民航组织的指导材料，以及监管做法的兼容性或一致性等。
- 2.4 **公平竞争：**此议题将涵盖的问题涉及避免不公平竞争的做法；业界整合和集中化的影响；经济监管框架对航空公司业的影响；适用竞争法律、规则方面的兼容性或一致性。
- 2.5 **保障措施：**此议题将涵盖的问题涉及所有国家，尤其是发展中国家，可持续地有效参与航空运输，保证有航班服务，以及避免对航空运输采取单方面行动。
- 2.6 **对国际航空运输的收税和其他收费：**此项目将涵盖的问题涉及对民用航空的收税、收费、规费，收税或征收非航空相关费用对航空运输的发展及其对国际民航组织关于收税和收费政策的影响。
- 2.7 **机场和空中航行服务的经济：**此议程项目将涉及到与第十二次空中航行会议（AN-Conf/12, 2012年11月19-30日，蒙特利尔）关于航空系统组块升级（ASBUs）的经济影响之成果有关的问题。尤其相关的将是与如何适用国际民航组织目前的政策和指导，如何能最好地为航空系统组块升级供资的挑战做出回应等有关问题。还将向会议提交一些情况报告，介绍机场和空中航行服务提供者的财务情况，2008年机场和空中航行服务经济会议（CEANS）产生的各项建议的实施情况，并将审议监管监督职能（例如：机场和空中航行服务的安全、保安和经济监督）的资金来源等相关问题。
- 2.8 **实施国际民航组织的政策和指导：**此项目将涉及国际民航组织关于国际航空运输经济监管的现行政策和指导的现实性和有效性，各国对其的运用或实施情况，以及改善情况的措施。

工作安排

7. 会议以单一机构形式开会。正式审议议程项目之前，2013年3月17日（星期日）举行了会前专题讨论会，会议于3月18日（星期一）正式开会。

8. 《航空运输领域会议议事规则》（Doc 8683号文件）议事规则第二十六条，即要求编制会议纪要已由理事会暂停使用。

9. 主会场讨论使用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文。一些工作文件只使用一种语言提交。报告使用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文发布。

10. 会议授权主席批准黄色封页报告。

议程项目 1： 对趋势和发展情况的全球概览

1.1： 业界和监管方面的发展情况

1.1.1 文件

1.1.1.1 会议根据以下工作文件审议了议程项目 1.1： WP/17、WP/22 和 WP/23（秘书处）、WP/33（阿拉伯联合酋长国）、WP/39（埃及）、WP/70 修改稿（加拿大、德国、新加坡、阿拉伯联合酋长国、美国、国际航空运输协会（IATA）和国际航空货运协会（TIACA））、WP/53（由爱尔兰代表欧洲联盟及其成员国和由欧洲民航会议（ECAC）成员国提交）、WP/56（哥伦比亚代表拉丁美洲民航委员会（LACAC））、WP/57（智利代表拉丁美洲民航委员会）、WP/65（世界旅游组织（UNWTO））、WP/102（拉丁美洲航空航天法协会（ALADA））、WP/100（国际机场理事会（ACI））和 WP/80（民用空中航行服务组织（CANSO））。会议注意到以下信息文件：IP/10（印度尼西亚）。

1.1.2 讨论

1.1.2.1 会议支持秘书处提出的关于第五次航空运输会议以来的成就、航空运输经济可持续发展和航空运输价值链的工作文件。会议还确认了第五次航空运输会议以来在协助各国自由化过程中所开展工作的作用。会议请国际民航组织确保不断更新自由化的指导，包括更新自由化的指标。

1.1.2.2 会议注意到与航空公司出现联盟和兼并情况相关的航空运输领域中出现的发展情况。会议认识到，研究对于航空运输市场的积极和消极影响将是有益的，特别是在遵守竞争标准和防治垄断方面。

1.1.2.3 会议认识到航空运输和旅游业之间的相互关系，注意到在航空运输和旅游业的职能“筒仓”之外，还需要加强合作和集体行动，需要促进所有相关利害攸关方之间以及特别是世界旅游组织（UNWTO）和国际民航组织之间的协调。

1.1.2.4 围绕自由化的进度问题提出了各种意见。一些国家提到加速自由化的好处，其他一些国家则认为，各国实际情况不同和具体情况有可能影响自由化的进度。其他国家指出，在公平竞争和进一步自由化之间需要平衡，有国家指出，各国的单方面行动有可能破坏国际航空运输的发展。

1.1.2.5 会议肯定了国际民航组织在促进自由化方面发挥的重要作用，并对国际民航组织在航空运输领域工作的供资情况表示关切。会议认为，国际民航组织是这方面工作的最适当论坛，并表示支持通过设立一个专门自愿性基金来加强国际民航组织依照其管理规则和政策在这个领域帮助各国的作用。

1.1.2.6 会议注意到批准《统一国际航空运输的某些规则的公约》（《1999 年蒙特利尔公约》）的重要性。有国家表示强烈支持推动尚未批准《1999 年蒙特利尔公约》的国家批准该公约，支持国际民航组织提供援助。

1.1.2.7 会议认为，空域的安全和主权不属会议范围之内，会议认为应该在大会讨论这些问题。

1.1.2.8 最后，国际劳工局转达了 2013 年 2 月国际劳工组织全球对话论坛上通过的共识点。

1.1.3 结论

1.1.3.1 审议文件并随后就议程项目 1.1 的业界和监管方面的发展情况进行讨论后，会议总结认为：

- a) 自第五次航空运输会议以来，秘书处在经济监管领域开展的工作结果促进并协助各国适应监管发展进程的变化。继续开展此类工作将有益于各国发展航空运输；
- b) 为了促进航空运输的可持续发展，必须认识到，航空运输价值链内的利润率差别、监管框架的不完整性、航空运输体系融资的挑战、基础设施能力的限制和各国对国际航空运输有影响的单方面行动，都是对航空运输可持续发展的障碍，必须予以消除，以便应对世界航空运输量的预期成长，同时促进航空运输体系的可持续发展；
- c) 燃油成本在很大程度上依赖于市场力量，不大可能进行监管方面的干预。然而，航空运输发展的监管框架必须能够推动有关战略，减轻燃油价格波动对经济的不利影响。
- d) 过去十年里，航空运输价值链的利害关系方一直在竞争力日趋加剧的环境中运作。这些利害关系方相互关联；经营成本和经营环境影响航空运输业所创造的价值；
- e) 联盟最初建立时，是为了应对市场的管制性限制，保持竞争力和在市场上存在。目前，联盟已变得越来越复杂，在合作框架和巨大的市场营销力方面相互依赖。尽管航空运输业联盟与兼并所具有的特点和优势应当给予鼓励，但也存在缺点和缺陷，需要予以解决，国际民航组织应该研究这一问题。
- f) 在航空运输和旅游业政策方面，各国和有关国际组织都应该采取广泛、统一和可持续的做法；
- g) 考虑到各国情况不同，会议认识到，航空市场自由化普遍地给实行自由化的国家带来了大幅度增长、发展和社会福利；
- h) 为使国际民航组织能够在航空运输自由化方面发挥重要作用，可设立一个专门性的航空运输基金，以便寻求各成员国的自愿捐助，从而加强本组织在这一领域内的工作，条件是应该根据国际民航组织的管理规则和政策对这一基金进行管理；和
- i) 《1999 年蒙特利尔公约》已成为确定航空承运人责任的有效工具，应该加强该公约的实施以便为所有有关方面带来惠益。

1.1.4 建议

建议 1.1/1 — 业界和监管方面的发展情况

会议建议：

- a) 各国认识到国家和地区监管框架对于确保联盟符合竞争标准和防止垄断的重要性。各国还应对联盟创立的效益予以适当考虑；
 - b) 各国应该考虑建立各种机制来加强其旅游与航空运输当局之间的合作和协调；各国还应支持加强国际民航组织和世界旅游组织在共同关心的主要问题上的合作；各国应该支持和鼓励普遍采纳《1999 年蒙特利尔公约》；
 - c) 国际民航组织应该继续监测发展情况，就具有全球重要性的重大问题进行研究，向各国提供一组基本原则和与各国、各国际组织和业界分享其关于航空运输业发展情况的分析；
 - d) 国际民航组织应该更新并制订关于国际航空运输监管的指导材料。特别是，国际民航组织应该继续更新航空运输协定范本（TASAs），以便跟上监管发展的步伐和更新自由化指标，并继续开发相关数据库，例如《世界航空运输协定数据库》（Doc 9511 号文件），以及对自由化经验的个案研究；
 - e) 国际民航组织应该继续帮助各国航空运输自由化的努力；除其他外，应该根据其可用资源情况，通过组织更多的培训课程、地区研讨会或类似活动，使各国受益；
 - f) 国际民航组织应该是为所有各方启动全球解决办法的唯一论坛；国际民航组织应该继续与国际和地区组织及其业界开展合作，以便监控妨碍实现可持续航空运输体系的障碍，并合作制定关键战略来克服这些障碍；
 - g) 国际民航组织应该建立航空运输基金，以便争取会员国的自愿捐助，以期推动本组织在这一领域的工作。应该根据国际民航组织的相关管理规则和政策对该基金进行透明管理；和
 - h) 如经某一国家请求，国际民航组织应该为该国批准《1999 年蒙特利尔公约》一事提供协助。
-

议程项目 1： 对趋势和发展情况的全球概览

1.2： 国际民航组织可能有经济影响的其他工作领域

1.2.1 文件

1.2.1.1 会议根据下列工作文件审议了议程项目 1.2： WP/18（秘书处）、WP/37（古巴）和 WP/58（拉丁美洲民航委员会的 22 个成员国及其成员）。

1.2.2 讨论

1.2.2.1 一些代表团指出，航空保安对国际民用航空的安全、保安和有序发展极其重要。会议一致支持秘书处提交的关于航空保安费用和相关收费的 WP/18 号工作文件，并通过其中所载的各项建议。一种观点表示有关国际航空运输由于受到使用民用航空活动的负面影响根据《国际民用航空公约》是不可以接受的，因为这种活动不仅危害国际民用航空的发展，同时危害其经济发展

1.2.2.2 关于古巴提供的有关美国封锁对民用航空部门产生影响的信息，一些成员国代表团支持古巴的立场及在文件中提出的建议。古巴认为美国的封锁是单方面行动，有违于《国际民用航空公约》的精神。它们还指出，这种封锁对古巴民用航空的发展产生不利影响。此外，它们认为，ATConf/6 是处理这个问题的适当场所，因为本次会议是讨论航空运输的可持续问题。美国指出，此事是双边政治问题，不适合在会议期间讨论。秘书处告知，在国际民航组织大会第 37 届会议期间已经讨论了这个问题，而大会是本组织的理事机构，因此指出，ATConf/6 无权解决这个问题。最后，古巴表示，它打算将这个问题提请即将举行的国际民航组织大会第 38 届会议注意。

1.2.2.3 普遍支持智利代表拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）22 个成员国及其成员就安全监督合作制度（SRVSOP）的成本效益提交的结论和建议。若干国家支持这种形式的地区合作，它使所有利害攸关方都节省费用。不过，会议指出，安全监督合作制度（SRVSOP）这类安全制度和相关活动不应与国际民航组织的地区航空安全小组（RASGs）或地区安全监督组织（RSOOs）发生混淆。

1.2.3 结论

1.2.3.1 会议根据各项文件和讨论做出以下结论：

- a) 航空保安对于全世界国际民用航空的安全、保安和有序发展都至关重要，国际航空运输部门今天面临的各种保安挑战将继续是一个明显的成本驱动力；
- b) 机场和空中航行服务提供者（ANSPs）实施强化的新保安措施和功能，包括保安监督，将产生额外费用。各国在决定通过收费从使用者和最终用户回收成本时，应遵守《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）关于保安收费的政策。

- c) 国际民航组织关于航空保安的经济方面的政策和指导仍然是现实的：2008年机场和空中航行服务经济会议（CEANS）认识到国际民航组织关于机场和空中航行服务提供者保安措施费用回收的现行政策仍然适用，并建议各国确保有效加以实施；
- d) 古巴提出的问题以前在大会第37届会议期间曾由主权机构加以处理，它决定此事应提请以前参与此事斡旋的理事会主席注意，同时注意到古巴有意将此问题提交即将召开的国际民航组织大会第38届会议的声明；和
- e) 安全监督合作制度已对参加国家节省了大量费用，它已转化为对承运人产生效益；没有安全监督合作制度就不会产生培训、向各国提供援助、多国活动、实施、研讨会和其他活动，否则其成本将使大多数国家望而却步；和通过地区层面的培训标准化，已促使该地区各国之间的合作。

1.2.4 建议

1.2.4.1 根据审议的文件和随后对议程项目 1.2 国际民航组织可能有经济影响的其他工作领域进行的讨论，会议通过以下建议：

建议 1.2/1 — 国际民航组织可能有经济影响的其他工作领域

会议建议：

- a) 各国应该确保国际民航组织关于机场和空中航行服务提供者保安措施和功能费用回收的现行政策得到实施，以使对保安用户的收费合理并具成本效益，同时促进世界范围的统一化；
- b) 鼓励各国将不歧视、本费关联、透明和与用户协商四项基本收费原则纳入本国的法律、法规和政策，以及航空运输协定之中，以确保机场运营人和空中航行服务提供者予以遵守；
- c) 各国应增加参与其各自的地区安全小组；
- d) 请各国注意到通过地区合作能实现成本效益，并鼓励各国按照拉丁美洲国家的做法制定管理和经济目标和指标；和
- e) 国际民航组织应采取所有相关措施，确保广泛知晓和了解它的政策，并鼓励适用它的有关航空保安费用和相关收费的指导材料。

议程项目 2： 审议关键问题和相关的监管框架

2.1： 市场准入

注：会议分三部分审议这个议程项目：a) 市场准入自由化；b) 航空货运服务；和 c) 其他市场准入事项。

a) 市场准入自由化

2.1.1 文件

2.1.1.1 会议根据下列工作文件审议了议程项目 2.1 航权：WP/13（秘书处）、WP/28（智利）、WP/97（中国）、WP/40（埃及）、WP/82（印度尼西亚）、WP/34（新西兰）、WP/78（新加坡）、WP/44 修改稿（土耳其）、WP/93（阿拉伯联合酋长国）、WP/60（美国）、WP/103（委内瑞拉）、WP/54（爱尔兰代表欧盟及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）其他成员国）、WP/63（世界旅游组织（UNWTO））、WP/67（国际航空运输协会（IATA））和WP/81（航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA））和WP/99（国际运输工人联合会（ITF））。

2.1.1.2 会议也注意到以下信息文件：IP/3（澳大利亚）、IP/17（巴西）、IP/5（波兰）、IP/14（大韩民国）、IP/19（非洲民用航空委员会成员（AFCAC））、IP/6（拉丁美洲民用航空委员会成员（LACAC））和IP/8（世贸组织（WTO-OMC））。

2.1.2 讨论

2.1.2.1 大家普遍认识到航空运输自由化对各国、航空业界和消费者的广泛利益，以及它有助于全球经济、贸易、旅游业、社区发展和创造就业；大家也支持需要进一步推动市场准入自由化。讨论集中于各国自由化的方法和速度，以及需要审议所有利害攸关方包括劳动力的利益。

2.1.2.2 许多人认为，鉴于各国发展阶段和航空运输需求不同，各国应以其自己的步调自由化，并采用适合其需要和国家状况的办法。与此同时，普遍同意需要使市场准入的全球监管框架现代化，使其符合全球化的商业环境的变化；还认识到国际民航组织需要在促进监管演变方面发挥领导作用。在这方面，支持国际民航组织制定航空运输全球自由化的长期愿景的提案，包括多边解决办法，同时铭记所有国家和航空利害攸关方的利益。

2.1.2.3 一些国家强调市场准入和公平竞争之间的密切联系，而其他国家则认为，市场准入和公平竞争没有必然的联系。

2.1.2.4 许多国家支持国际民航组织在以往成就和现有自由化监管安排基础上制定国际协定，为各国利用进一步使市场自由化准入。不过，会议注意到在这方面可能需要进行大量工作，而且应考虑到《国际航空运输自由化多边协定》中的各项规定以及许多国家没有加入的理由。大家还建议，这项工作的进行应与专家（航空运输监管专家组（ATRP））、各个国家、航空业界和其他航空利害攸关方进行磋商，并且国际民航组织在承诺进行这个项目之前，还应进行调查，分析各国的需要和评价制定这项协定的价值和所需的资源。此外，会议注意到一个国家提供的市场准入自由化多边协议的草案文本。

2.1.2.5 鉴于制定多边协定需要经过冗长的程序，大家普遍支持应继续通过现有渠道使市场准入自由化，包括各种双边、地区和多元安排。

2.1.3 结论

2.1.3.1 根据审议的文件和随后对议程项目 2.1 关于市场准入自由化进行的讨论，会议做出以下结论：

- a) 自由化对各个国家、消费者、航空公司、机场、社区和国家经济都带来广泛利益。加强空运服务提供商进入国际市场可使航空运输部门对全球经济做出最大贡献；
- b) 自由化是手段和进程，而不是目的。监管演进的目的是创造有利环境，使国际航空运输能以有序、高效、经济和可持续的方式在其中蓬勃发展，并且无损安全和保安要求并同时尊重社会和劳动力的标准；
- c) 各国已经依照其需要、条件和政策目标，以各种方式和不同步伐推动市场准入的自由化，目前已经取得相当程度的进展和成功。不过，目前越来越需要更新已经实施十年之久的监管机制，以适应变化的全球经济和商业环境，并满足二十一世纪世界各国、航空业界和消费者的需要；
- d) 航空业界强烈支持航空运输的进一步自由化以及国际民航组织参与推动这项努力。大家普遍支持国际民航组织与所有相关各方密切合作，牵头探索扩大市场准入的途径，包括长期多边解决办法，并同时认识到国家将根据自己的需要按照自己的步伐继续致力于自由化；和
- e) 短期内，各国应依照情况和需要及利用现有渠道，比如《国际航空运输自由化多边协定》，继续致力于市场准入的自由化，而国际民航组织应继续在推动这项进程中向各国提供指导和援助。

2.1.4 建议

建议 2.1/1 — 市场准入自由化

会议建议：

- f) 各国应依照符合各自需要和状况的速度和方式，继续致力于市场准入自由化，同时适当顾及所有利害攸关方的利益、改变的商业环境和基础设施的要求；
- g) 国际民航组织应制定和通过国际航空运输自由化的长期愿景，包括审查缔结一项各国使市场准入自由化的国际协定，同时考虑到各国以往的经验 and 成就，包括在双边、地区和多边层次达成的市场准入自由化现有协议以及会议中提出的各种提案；
- h) 国际民航组织在制定长期愿景和相关监管安排时，应与所有相关各方合作，包括与专家、各国、业界、相关组织和其他利害攸关方磋商，以便取得共同了解和达成共识；

- i) 国际民航组织应利用航空服务谈判会议（ICAN）等场合，继续向各国提供促进市场准入自由化的指导和援助；和
- j) 国际民航组织应使其航空运输监管和自由化的政策指导符合潮流并迎合变化和各国的需要，并审议能用于促进自由化的其他途径。

b) 航空货运服务

2.1.5 文件

2.1.5.1 会议根据下列工作文件审议了议程项目 2.1 航空货运服务问题：WP/14（秘书处）、WP/34（新西兰）、WP/36（拉丁美洲和加勒比航空运输协会）、WP/67（国际航空运输协会）和 WP/96（国际航空货物协会）。

2.1.6 讨论

2.1.6.1 会议在讨论市场准入自由化时，也审议了航空货运自由化问题。

2.1.6.2 认识到航空货运的显著特点，普遍支持国际民航组织为航空货物运输的自由化制定一项国际协定的提案。协定出台之前，鼓励各国利用现有工具，包括单边、双边、地区或多边办法，继续使航空货运服务自由化。注意到各国可能只基于货物考虑加入《国际航空运输自由化多边协定》（MALIAT）。会议指出在制定这项新协定时，应考虑到《国际航空运输自由化多边协定》中的各项规定以及许多国家没有加入的理由。

2.1.6.3 有一种意见表示，制定航空货物运输自由化的国际协议具有导致全货运航空公司和运输货物的客运承运人之间竞争扭曲的潜在风险，这种风险应进行深入研究和预防。

2.1.7 结论

2.1.7.1 根据审议的文件和随后对议程项目 2.1 航空货运服务进行的讨论，会议做出以下结论：

- a) 航空货运在全球经济发挥着重要作用。航空货运服务的增长和扩大有利于航空运输的可持续发展，并大大有助于全球贸易和经济发展；
- b) 各国在做出航空运输安排时，需要适当考虑航空货运业务的显著特点；
- c) 各国在实行航空运输服务自由化时，利用了多种的手段，包括双边、地区和多边安排，其中一些已开放供各国加入，例如《国际航空运输自由化的多边协定》（MALIAT）；和
- d) 国际民航组织关于航空货运业务自由化的指导仍然具有相关性，应该鼓励各国使用这些指导。在这方面，各国普遍支持国际民航组织促进进一步自由化中发挥重要的作用，有些人支持国际民航组织拟定一项具体针对航空货物的多边协定，考虑到需要确保种协议不会导致全货运航空公司和运输货物的客运承运人之间竞争扭曲，并符合国际民航组织整体国际航空运输市场准入自由化的努力。

2.1.8 建议

建议 2.1/2 — 航空货运业务

会议建议：

- a) 各国在航空运输协定框架下交换市场准入权时，应该对航空货运业务的显著特点予以适当考虑，并给予适当的权利和运行方面的灵活性，以便促进这些服务的发展；
- b) 各国应继续通过现有的渠道实行航空货运服务的自由化，并与其他国家分享经验；
- c) 国际民航组织应该领导拟定一项具体的国际协定，以便利航空货运服务的进一步自由化，同时亦顾及过去的经验和成就，各国关于现有安排的意见以及会议期间提出的建议；和
- d) 在拟定航空货物新的监管安排时，国际民航组织应该让所有有关方参与其中，并应同专家、各国、业界和有关利害攸关方进行磋商。

c) 其他市场准入事项

2.1.9 文件

2.1.9.1 会议根据以下工作文件审议了议程项目 2.1 下的其他市场准入事项：WP/11（秘书处）、WP/8 修改稿（市场）、WP/87（大韩民国）、WP/25（巴林代表阿拉伯民用航空委员会（ACAC））、WP/89（国际机场理事会（ACI））、WP/64（美国）和 WP/99（国际运输工人联合会（ITF））。

2.1.9.2 会议还注意到以下信息文件：IP/19（南非）和IP/11（爱尔兰代表 欧盟及其 成员国 和欧洲民航会议（ECAC）其他成员国）。

2.1.10 讨论

2.1.10.1 关于起降时刻分配的问题，会议注意到，机场起降时刻的不足对于航空承运人实行其市场准入权利具有消极影响。短期办法无法解决这一问题，必须通过基础设施发展规划，以整体而长期的观点加以解决。

2.1.10.2 会议就适用于容量窘迫的机场的起降时刻分配政策和做法表示了不同意见。一些国家赞成照顾发展中国家航空公司起降时刻的规则。其他国家不同意，强调应该按照 国际航空运输协会 《全球起降时刻指南（WSG）》中所述，根据不歧视和机会均等原则分配起降时刻。

2.1.10.3 尽管存在这些分歧，但会议支持通过公布容量窘迫的机场起降时刻分配的补充信息来提高透明度。

2.1.10.4 有国家建议，国际民航组织应继续监测起降时刻分配的有关问题，以及各国处理起降时刻分配的做法，并分享关于重大发展情况的信息，包括关于机场和空中交通管理（ATM）能力需求和（或）制约的信息。

2.1.10.5 关于宵禁问题，会议注意到，宵禁或夜航限制仍然是各国关心的一个问题。会议认识到，这些限制与当地具体情况密切相关，而这些限制可能极大影响到市场准入和国际航空服务的运行，会议注意到需要考虑两个观点。会议普遍支持各国在处理机场噪声管理问题时实施国际民航组织的“平衡做法”。

2.1.10.6 支持某种类型的公务航空业务应被视为非商业航空的建议，国际民航组织应该考虑提供这方面适当的指导，以便协调公务航空的发展，公务航空是竞争性国际航空运输系统的一个重要组成部分。

2.1.11 结论

2.1.11.1 根据审议文件和随后对议程项目 2.1 关于起降时刻分配、夜航限制和公务航空进行讨论后，会议做出以下结论：

- e) 起降时刻分配同当地具体情况相关联，但也影响市场准入和国际航空运输的运行。随着航空运输量的持续发展，起降时刻不足将会增加，有可能扩展到其他机场。鉴于各国和各机场之间情况各异，难于提出全球性的解决办法，有必要提高有关起降时刻分配规则和程序的透明度，并需要探讨各国和有关利害攸关方应该如何通过合作落实各项改进措施；
- f) 国际民航组织讨论和起降时刻分配的问题，并拟定了供各国使用的相关指导，这些指导仍然具有相关性。某一国家在起降时刻分配问题上遇到涉及到其他国家的困难时，最实际的解决办法是根据国际航空运输协会《全球起降时刻指南（WSG）》的相关规则和适用的争端解决机制，与有关当事方磋商；
- g) 夜航限制也同当地具体情况相关联，但也同样影响市场准入和国际航空运输的运行。随着航空运输的持续增长，这一问题将加剧；
- h) 国际民航组织拟定了航空器噪声管理的“平衡做法”政策，应该被各国用来解决航空器噪声问题和拟定相关的政策。各国可通过现有的磋商和争端解决机制解决夜航限制问题方面遇到的困难或争端；
- i) 会议普遍同意，各国在规划航空基础设施发展时应该适当考虑长期的能力需要；和
- j) 随着市场自由化的发展，会出现诸如公务航空的待遇等各国和航空利害攸关方普遍关心的其他正在出现的问题。国际民航组织应该在监测发展情况方面发挥作用，并根据需要拟定相关的指导。

2.1.12 建议

建议 2.1/3 — 其他市场准入问题

会议建议：

- a) 在处理同起降时刻分配和夜航限制相关的问题时，各国应适当考虑其他国家的需要和关切，并本着同情、透明度、相互理解和合作精神进行磋商，尽一切努力解决关心的问题；

-
- b) 关于飞行限制，各国在关于机场航空器噪声管理的管制行动中，应该尊重并遵守国际民航组织的平衡做法原则；
 - c) 各国在规划和发展航空基础设施时，应该适当考虑航空运输的长期能力需要；
 - d) 国际民航组织应继续监测局势和各国处理起降时刻分配和飞行限制问题的做法，提高对于有关国际民航组织政策指导的认识，并鼓励各国和有关各方使用这一政策指导；和
 - e) 国际民航组织应继续为各国拟定关于航空运输的经济管理的政策指导，并根据需要对正在出现的具有全球重要性的问题拟定指导，包括公务航空。
-

议程项目 2： 审议关键问题和相关的监管框架

2.2： 航空承运人的所有权和控制权

2.2.1 文件

2.2.1.1 会议根据以下工作文件审议了议程项目 2.2： WP/12（秘书处）、WP/94（巴西）、WP/29（智利）、WP/38（古巴）、WP/41（埃及）、WP/84（印度尼西亚）、WP/34（新西兰）、WP/49 和 WP/50（爱尔兰代表欧洲联盟（欧盟）及其会员国以及欧洲民航会议（ECAC）其他会员国提交）、WP/59（拉丁美洲民航委员会（LACAC）22 个会员国及其成员）、WP/63（联合国世界旅游组织（UNWTO））、WP/67（国际航空运输协会（IATA））、WP/81（航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA））和 WP/99（国际运输工人联合会（ITF））。

2.2.1.2 会议还注意到以下信息文件：IP/20 号信息文件（非洲民用航空委员会（AFCAC））。

2.2.2 讨论

2.2.2.1 会议普遍承认航空承运人所有权和控制权实现自由化的好处；需要调整现行的监管制度以适应二十一世纪的需要。还意识到自由化可能对劳工产生各种影响，劳工应该作为一个重要利害关系人继续参与航空运输行业的发展。会议总体上赞同，国际民航组织是促进和便利这一领域进一步自由化的适当论坛。

2.2.2.2 会议几乎一致支持国际民航组织发挥带头作用，并开始在过去成就和经验的基础上，致力于拟定一项国际协定，促进航空承运人所有权和控制权实现自由化。鉴于各国的需求和情况参差不齐，协定可以首先由“愿意并准备就绪的”各方予以签署，随后开放供其它各方加入。会议普遍同意，这项工作应该考虑到确保安全和保安的重要性、互惠原则以及采取保障措施逐步和循序渐进地进行适应的必要性。会议承认，这一工作还应顾及地区自由化的经验、各国国内法规以及包括对劳工在内的所有利害攸关方的影响。

2.2.2.3 会议注意到一个国家根据国内法就其国家航空公司所有权和控制权要求所做决定与一个国家根据双边航空运输协定就保持或消除对其他国家的指定航空公司的所有权和控制权的限制所作酌处之间的区别。

2.2.2.4 会议还普遍支持鼓励各国继续通过现行的各种措施，包括如同国际民航组织建议的那样，根据“主要营业场所和有效管理控制”来通过指定航空公司的替代标准，继续让航空承运人的所有权和控制权自由化。此外，很多国家表示支持国际民航组织为更新这方面的指导开展必要的工作。

2.2.3 结论

2.2.3.1 根据审议文件及随后对议程项目 2.2 进行的讨论，会议作出以下结论：

- a) 自第五次航空运输会议以来，各国和业界继续呼吁航空承运人所有权和控制权实现自由化，以便适应越来越全球化和竞争力愈趋强烈的经济环境。监管仍然存在有分歧的意见和监管做法，但有更多国家承认自由化带来的好处；

- b) 有更多国家愿意实行自由化和通过灵活的做法处理双边航空运输协定中的航空公司指定要求。在地区层面上也取得了显著进展，一些地区或次地区采纳了在各自成员之间实行航空承运人所有权和控制权自由化的地区安排，包括允许跨界投资和航空公司的合并；
- c) 会议普遍同意，各国可以选择自己对于航空承运人所有权和控制权实现自由化的道路和步伐，安全和保安继续在监管变革中占据至关重要的位置。应当适当考虑到所有利害攸关方的利益，包括劳工的利益。各国在航空承运人所有权和控制权自由化方面利用各种手段，包括诸边、双边、地区、多元和多边做法；
- d) 国际民航组织拟定了很多供各国实行航空承运人所有权和控制权自由化的指导，这些指导应该保持与时俱进，回应不断变化的形势和各国的要求；
- e) 各国普遍强烈支持国际民航组织继续发挥主导作用，促进进一步自由化和让全球监管框架现代化，包括拟定一项多边协定来促进航空承运人所有权和控制权实现自由化，以期适应不断变化的经济环境和各国航空运输高效和可持续发展的需要；和
- f) 国际民航组织应该与有关当事方和航空利害攸关方合作制定新的监管框架。在一项新的长期性监管框架制定之前，各国可考虑会议提出的某种短期性自由化问题备选办法的建议，比如在双边航空运输协定中取消承运人所有权和控制权。

2.2.4 建议

建议 2.2/1 — 承运人所有权和控制权

会议建议：

- a) 各国应继续根据需求和情况，通过各种现行的措施，比如在双边航空运输协定中取消承运人所有权和控制权和按照国际民航组织的建议，实现航空承运人所有权和控制权自由化。地区组织应与国际民航组织合作，在促进与协助各国自由化进程方面发挥作用；
- b) 国际民航组织应继续推广其关于航空承运人所有权和控制权的政策指导，并鼓励各国在监管实践中使用其指导。国际民航组织还应该保持其政策指导与时俱进，回应不断变化的形势和各国的要求；需要时，国际民航组织应该研究随着自由化进程而可能产生的重要问题，并拟定指导；
- c) 作为优先事项，国际民航组织应该开始致力于拟定一项国际协定，使航空承运人的所有权和控制权实现自由化，同时亦顾及安全和保安关切、互惠原则、实现逐步和循序渐进适应保障措施的必要性、顾及地区经验的必要性、各国国内法的要求以及对包括劳工在内的所有利害攸关方的影响；
- d) 国际民航组织应该让所有有关方面参与拟定国际协定，并应同专家、各国、航空利害攸关方和有关组织进行磋商。

议程项目 2: 审议关键问题和相关的监管框架

2.3: 消费者权益保护

2.3.1 文件

2.3.1.1 会议根据下列工作文件审议了议程项目 2.3: WP/5、WP/15、WP/20 (秘书处)、WP/70 (加拿大、德国、阿拉伯联合酋长国、美国、国际航空运输协会 (IATA) 和国际航空货物协会 (TIACA))、WP/30 (智利)、WP/31 (世界旅游组织 (UNWTO))、WP/43 (沙特阿拉伯代表阿拉伯国家集团)、WP/45 (美国)、WP/47 (非洲民用航空委员会 (AFCAC) 成员)、WP/55 (爱尔兰代表欧洲联盟 (EU) 及其成员国和欧洲民用航空会议 (ECAC) 其他成员国)、WP/68 (国际航空运输协会、阿拉伯航空承运人组织 (AACO)、亚太航空公司协会 (AAPA) 和拉丁美洲和加勒比航空运输协会 (ALTA))、WP/77 (南非)、WP/79 (新加坡)、WP/83 (印度尼西亚)、WP/91 (国际机场理事会 (ACI))、WP/95 (巴西)、WP/98 (中国)、WP/69 和 WP/102 (拉丁美洲航空航天法协会 (ALADA))。

2.3.1.2 会议还注意到以下信息文件: IP/1 (秘书处)、IP/7 (拉丁美洲民用航空委员会成员) 和 IP/15 (韩国)。

2.3.2 讨论

2.3.2.1 会议一致支持需要保护航空运输服务的消费者。它也注意到各国通过的监管措施的有效性将从加强一致性和兼容性得到好处。

2.3.2.2 会议普遍认为, 国际民航组织作为处理与国际航空运输有关事务的最佳论坛, 它应在制定保护消费者的高级别、非指令性的核心原则方面发挥领导作用。会议认识到在制定这些核心原则时, 必须在需要保护消费者和业界竞争之间取得适当平衡。还注意到, 鉴于各国的具体社会、政治和经济特性, 这些核心原则的制定必须使各国在实施方面能够灵活。教育消费者以便帮助他们就航空旅行的关键事项作出知情的选择被视为是保护消费者的重要方面。

2.3.2.3 若干国家和组织指出, 制定保护消费者的核心原则应该符合现有各项文书, 特别是 1999 年 5 月 28 日在蒙特利尔通过的《统一国际航空运输的某些规则的公约》(即“蒙特利尔公约”)。在这方面, 鼓励尚未成为蒙特利尔公约缔约国的国家加入成为这项公约的缔约国。

2.3.2.4 关于以高效和快速的方式制定保护消费者的核心原则问题, 大家支持设立一个专门特设小组, 它可来自国际民航组织的现有机构, 如航空运输监管专家组 (ATRP)。来自不同地区的成员国指定的专家应获邀参与。

2.3.2.5 鉴于向航空运输服务的用户提供明确的价格信息所具有的惠益, 大家支持需要把价格透明度列为保护消费者权益核心原则的组成部分。

2.3.2.6 各国支持为加强航空运输连通性采取的措施, 并核可合作查明这方面的阻碍。关于国际民航组织在这个领域进行的进一步工作, 特别是侧重于成本效益分析的工作, 大家认为需要给予进一步审议, 包括航空保安专家组 (AVSECP) 和简化手续专家组 (FALP) 的审议。

2.3.2.7 世界旅游组织（UNWTO）通知会议，它决定在审议本次会议的成果之前，调整制定有关保护旅游者的公约草案的进程。会议同意需要避免根据一个人被认为是一名航空旅客或是一名旅游者而适用不同的规则，特别是在发生大规模中断或“不可抗力”的情况下。

2.3.2.8 有些国家支持立即展开这项工作，以期在国际民航组织大会第 38 届会议期间能够通过第一次结论。

2.3.3 结论

2.3.3.1 根据审议文件及随后对议程项目 2.3 关于消费者权益保护进行的讨论，会议作出以下结论：

- a) 保护消费者权益的重要性得到普遍支持，并且需要具有一致性和兼容性；
- b) 保护消费者权益的核心原则，其中涉及的问题包括价格透明度和在发生航班延误、取消和被拒登机时向旅客以及向残疾人提供援助，这均有利于旅客和运营人；
- c) 应鼓励各国加入成为1999年5月28日在蒙特利尔通过的《统一国际航空运输的某些规则的公约》的缔约国；
- d) 各国应提高航空运输的连通性和致力于查明及排除其中的障碍；各国应确保政府部门、航空公司、机场和其他相关来源拥有的旅客数据和信息也提供给国际民航组织，以促进这些努力；和
- e) 各组织之间，包括世界旅游组织，需要采取协调的做法。

2.3.4 建议

建议 2.3/1 — 消费者权益保护

会议建议：

- a) 国际民航组织应继续监测保护消费者权益问题的各种发展情况，并在制定政策指导方面发挥领导作用，同时考虑到各国、航空业界、航空旅行者和其他航空利害攸关方的利益；
- b) 国际民航组织尤其应该在短期内制定一套高级别、非指示性的保护消费者权益的核心原则，在保护消费者权益和业界竞争性之间取得适当平衡，并且鉴于国家各自的社会、政治和经济特性，考虑到各国需要的灵活性；这些核心原则应符合现有文书，特别是1999年5月28日在蒙特利尔通过的《统一国际航空运输的某些规则的公约》；
- c) 国际民航组织应该设立一个利用航空运输监管专家组（ATRP）等现有机构的专门特设小组，其中包括在国际民航组织邀请下各国或地区机构指定的专家，以期促进以高效和快速方式制定核心原则；

- d) 国际民航组织应该继续在航空运输保护消费者权益方面发挥领导作用，并应该与其他国际组织，包括世界旅游组织，在共同关心的领域进行合作，以期避免工作的重复；
 - e) 各国应该促进通过并实施旨在增加航空运输提供连通性的保护消费者权益的措施；和
 - f) 国际民航组织应该采取必要行动，通过航空保安专家组（AVSECP）和简化手续专家组（FALP）等适当机构的参与，随后开展与航空运输连通性有关的成本效益的分析工作。
-

议程项目 2： 审议关键问题和相关的监管框架

2.4： 公平竞争

2.4.1 文件

2.4.1.1 会议根据下列工作文件审议了议程项目 2.4： WP/4（秘书处）、WP/32（阿拉伯联合酋长国）、WP/39（埃及）、WP/48（非洲民用航空委员会（AFCAC）成员国）、WP/51（由爱尔兰代表欧洲联盟及其成员国和欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国提交）、WP/62（美国）、WP/85（韩国）、WP/86（韩国）、WP/90（国际机场理事会（ACI））、WP/99（国际运输工人联合会（ITF））。

2.4.1.2 会议也注意到以下信息文件： IP/4（爱尔兰）和IP/14（韩国）。

2.4.2 讨论

2.4.2.1 公平和机会均等的原则庄严载入了《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）中，其中各国商定，国际航空运输业务“建立在机会均等的基础上”，每一个国家“均有经营国际空运企业的公平的机会”。

2.4.2.2 会议围绕公平竞争的话题提出了广泛的问题。一些国家重点谈到小型航空公司，特别是发展中国家小型航空公司在与大型承运人竞争时遇到的挑战。在一些情况下，航空公司的合并和联盟，以及剥夺平等机会的单方面或歧视性措施，都使这一挑战更加难于应对。其它国家则重点谈到同前后不一地适用竞争法和政策，包括准予反托拉斯豁免相关的问题。一些国家注意到对市场准入设置障碍给竞争带来的消极影响。其他国家则强调，市场自由化必须与确保公平竞争的具体措施同步进行。

2.4.2.3 一些国家支持国际民航组织为制定公平竞争的核心原则所开展的工作，这一工作的目的是就何谓公平和不公平提出更清晰的理解，同时指出解决问题的适当措施。所指出的措施有：制定并有效实施适用于国际航空运输的竞争法，明确而健全的国家援助规则，根据国际民航组织的范本，在航空运输协定中纳入适当的公平竞争条款。其他国家提到旨在阻止强势承运人控制市场，确保所有承运人的公平准入，禁止歧视和禁止违法行径的公平竞争原则。但其他一些国家不同意制定核心原则的建议，其理由是：a) 鉴于各国的看法和做法存在重大分歧，无法通过努力就核心原则达成共识；b) 公平的问题可以在现有双边渠道中和通过使用国际民航组织范本语言有效解决；c) 很多航空公司和机场为国家所有（因此，对此事实提出异议的核心原则将与《芝加哥公约》的国家主权原则背道而驰）；和 d) 关于公平竞争的核心原则有可能被误解或滥用，成为竞争的障碍。

2.4.2.4 尽管存在这些分歧，但普遍的一致看法是，公平竞争是国际航空服务运行的一项重要的总原则，各国在将竞争法适用于国际航空运输时，应该适当考虑其他国家的关切。讨论了是否所有国家都应采纳国际航空运输具体竞争法的问题上。同意应该鼓励当前各竞争当局之间的合作，以便促进更加兼容的做法，国际民航组织应该在推动这一进程方面发挥主导作用。在这方面，各国表示支持进一步拟定国际民航组织关于竞争问题的指导，支持国际民航组织拟定一系列的竞争政策和做法，以及支持国际民航组织组织一个竞争当局交流论坛，以期加强合作、对话和交换信息（可大体仿效航空服务谈判会议（ICAN）或与之一道进行）。

2.4.2.5 关于另一不同问题，有国家注意到，各机场间的竞争有所增加，同时认为，为此应该采取一种“柔性的管制做法”，商业合作伙伴根据这种做法磋商诸如收费等事项，从而取得结果。一些国家反对这一看法，它们强调，管制当局必须继续进行监督，但又指出，也可以考虑不同程度的监管监督。

2.4.2.6 主席在副主席的支持下成立了一个特设工作组，以帮助加快会议工作以便对会议上表达的不同意见达成共识。特设工作组由印度尼西亚、爱尔兰、大韩民国、俄罗斯联邦、阿拉伯联合酋长国和美国的代表组成。

2.4.3 结论

2.4.3.1 根据审议的文件和随后就议程项目 2.4 公平竞争进行的讨论，会议作出以下结论：

- a) 根据《芝加哥公约》，公平竞争是国际航空运输业务方面重要的一般原则；
- b) 根据观察到的做法，如将国际民航组织关于竞争的示范条款纳入航空运输协定，国际民航组织关于竞争的政策仍然有效。国际民航组织应该继续监测各项发展并视需要更新其政策和指导，以应对航空业界和国家做法的改变；
- c) 大家认识到，各国在将国家或地区竞争法或政策适用于国际航空运输时应该适当考虑其他国家的关切，以及竞争事务主管当局之间需要开展合作，包括在联盟和合并审批方面的合作；和
- d) 在这方面，国际民航组织应发挥领导作用，查明和制定推动相关政府部门之间对话和交流信息的工具，以期促进更加兼容的监管办法。这些工具可包括由国际民航组织制定国家和地区竞争政策和做法的详细纲要，以及开展一个设施，作为增进合作、对话和交流信息的论坛。

2.4.4 建议

建议 2.4/1 — 公平竞争

会议建议：

- a) 各国应该考虑到公平竞争是国际航空运输业务的一般性重要原则；
- b) 各国在考虑到国家主权的同时，应该制定适用于航空运输的竞争法律和政策。在这样做时，各国应该考虑及国际民航组织关于竞争的指导；
- c) 各国在将国家和/或竞争法或政策适用于国际航空运输时应该适当考虑其他国家的关切；
- d) 各国应该在航空运输协定（ASA）中使用国际民航组织的指导以及国家或地区的竞争规则；

-
- e) 各国应该鼓励国家和/或竞争事务主管当局之间开展合作，特别是在联盟和合并审批方面的合作；
 - f) 国际民航组织应该制定交流论坛等工具来增进成员国之间的合作、对话和信息交流，以便为推动国际航空运输采用更兼容的监管办法；
 - g) 国际民航组织应制定一项在国家和地区实施的竞争政策和做法的纲要；和
 - h) 国际民航组织应继续监测国际航空运输竞争方面的发展情况，并根据需要，通过航空运输监管专家组（ATRP），更新它关于公平竞争的政策和指导。
-

议程项目 2： 审议关键问题和相关的监管框架

2.5： 保障措施

2.5.1 文件

2.5.1.1 会议根据下列工作文件审议了议程项目 2.5： WP/3（秘书处）和 WP/63（世界旅游组织（UNWTO））。

2.5.2 讨论

2.5.2.1 大家普遍同意，在自由化进程中持续需要保障措施，使所有国家能够按《芝加哥公约》的规定有效和持续地参与国际航空运输系统。许多国家认为，国际民航组织在这个领域的指南有助于作出决策和发展它们的航空运输业。

2.5.2.2 大家几乎一致支持国际民航组织目前关于参与、服务保障和国家援助或补贴、必需的航空服务和旅游开发航线计划及避免单方面行动的保障措施的指南的相关性和有效性，以及认为国际民航组织需要将其指南维持与时俱进并符合各种变化和各国的需要。

2.5.2.3 大家普遍同意，在监管做法方面，各国应根据它们的需要和状况，遵循国际民航组织有关保障措施的政策指南。大家特别强调，各国不应采取对其他国家和对航空运输的有序、高效和可持续发展产生不利影响的单方面行动。

2.5.2.4 会议注意到保障措施不应被用来阻碍推展自由化的工具的观点。它也注意到一项建议，即国际民航组织应与各国、有兴趣的组织和利害攸关方合作推展它的指南，并应在制定保障措施指南时，与相关国家磋商。

2.5.3 结论

2.5.3.1 根据审议的文件和随后就议程项目 2.5 保障措施进行的讨论，会议作出以下结论：

- a) 在国际航空运输自由化进程中，有些国家由于发展阶段、航空承运人的竞争力和地理位置的差异以及需要确保可持续发展，这些国家持续需要保障措施；
- b) 国际民航组织拟定的关于有效参与国际航空运输、服务保障和国家援助、补贴、必需的航空服务和避免单方面行动的保障措施指南继续是相关的，并且应保持与时俱进和符合各种变化及各国需要；和
- c) 在监管作法中，各国应充分注意到航空界的共同利益和其他国家的关切。应特别注意到国际民航组织关于避免采取对国际航空运输的高效和可持续发展可能产生不利影响的单方面行动的政策指导。

2.5.4 建议

建议 2.5/1 — 保障措施

会议建议：

- a) 在自由化的过程中，各国应充分注意航空界在国际民航组织各个论坛所商定的关于保障措施的原则，这些措施旨在确保所有国家持续有效地参与国际航空运输，包括特别考虑到发展中国家的利益和需要的原则；
 - b) 在监管做法方面，各国不应采取对航空界的共同利益和对国际航空运输的高效和可持续发展产生不利影响的单方面行动；
 - c) 国际民航组织应积极推动和鼓励各国在其监管做法中使用国际民航组织有关保障措施的指南，并与国际民航组织和其它各国分享其自由化的经验；和
 - d) 国际民航组织应该继续监测保障措施的发展，并使相关指南与时俱进和符合各种变化及各国的需要，并在需要时，与各国、有兴趣的组织和航空利害攸关方合作制定进一步的指南。
-

议程项目 2： 审议关键问题和相关的监管框架
2.6： 对国际航空运输的收税和其他收费

2.6.1 文件

2.6.1.1 会议根据以下工作文件审议了议程项目 2.6: WP/10（秘书处）、WP/26（巴林代表阿拉伯民用航空委员会（ACAC）提交）、WP/66（联合国世界旅游组织（UNWTO））和 WP/75（国际机场理事会（ACI）和国际航空运输协会（IATA））。

2.6.2 讨论

2.6.2.1 会议普遍同意，对航空运输各种收税和收费的增加，给航空运输发展和消费者保护带来了消极的经济影响。会议关切地认为，收税增加超出了 Doc 8632 号文件《国际民航组织国际航空运输税收政策》所载的国际民航组织关于国际航空运输税收政策的现有范围。

2.6.2.2 会议确认，Doc 8632 号文件内所载国际民航组织的税收政策仍然有效，应大力推动这些政策。会议还确认，各国在双边协定中利用秘书处就征收国际航空运输的销售和使用税所建议的备选管制安排是有益的。

2.6.2.3 有人发表意见指出，国家对税收事项拥有主权，各国政府在根据其经济情况从税收中获得收益方面应该具有灵活性，航空运输不应例外。

2.6.2.4 还有人发表意见指出，所有收税都应公正、公平和不歧视，各国应避免征税，因为这能导致市场扭曲。此外，有人表示，税收是一种障碍，挪用了原本可以用来加强航空运输系统的收益。

2.6.2.5 会议普遍支持国际民航组织与有关组织合作，评估向航空旅行和业界收税的经济影响。但是，有人表示意见认为，应该由国家决定如何衡量这种影响。

2.6.3 结论

2.6.3.1 根据审议文件和随后对议程项目 2.2 关于国际航空运输收税进行讨论后，会议做出以下结论：

- a) 近年来，航空运输业各种类型的收税和征款层出不穷。这一趋势，加之缺乏透明度以及与其他运输模式相比针对航空运输的歧视做法，在航空业内引起了严重关切，并将对航空运输的可持续发展产生消极影响，从而最终对国民经济的发展特别是发展中国家的经济发展产生消极影响。
- b) 尽管很多国家面临政治和财政困难和由此给监管者、机场营运人和航空服务带来接受改变税收用途的压力，但应鼓励决策者和各国政府考虑有助于改善这种状况的措施；和

- c) 国际民航组织有明确的税收和使用费政策，而且仍然有效。应敦促各国按照大会 A37-20 号决议附录 E 和 F，在其监管做法中适用这些政策。国际民航组织应继续采取必要措施，提高各国对其税收和使用费的政策的认识，加大力度推动适用。

2.6.3.2 会议指出，各国应考虑以下监管安排，作为一种备选办法，纳入航空运输协定范本（TASA）的税收条款，供其在航空运输协定中自行选择使用：

“.....缔约一方须着手尽最大实际可能减少、并一俟其经济状况允许即作出计划取消对销售或使用国际航空运输的一切形式的征税，包括对国际民用航空不需要的服务所征收的税款或可能对其构成歧视的税款。”

2.6.3.3 这一条款供各国自行决定选用。各国亦可选择在谅解备忘录或合作备忘录中使用这一安排。这将反映在航空运输协定范本关于征税的条款及其解释性说明中。

2.6.4 建议

建议2.6/1 — 对国际航空运输的收税

会议建议：

- a) 各国应按照大会A37-20号决议附录E，在其监管做法中适用国际民航组织的税收政策。由于国际民航组织有明确的税收政策，而且仍然有效，各国应确保负责税收的有关当局遵循这些政策，从而避免对国际航空实行歧视性的征税，因为这种税收可能对航空业的竞争力具有消极影响，同时影响各国的国民经济；
- b) 各国应在航空运输领域避免双重征税；
- c) 国际民航组织应该继续采取必要措施，提高各国对其税收的政策的认识，加大力度推动适用；和
- d) 国际民航组织应与有关业界协会协作，就收税和其他收费给航空运输的影响为各国拟定分析和指导。

议程项目 2： 审议关键问题和相关的监管框架

2.7： 机场和空中航行服务的经济

注：会议分三部分审议这个议程项目：a) 航空系统的现代化；b) 监督职能的供资；和 c) 基础设施管理。

a) 航空系统的现代化

2.7.1 文件

2.7.1.1 会议根据以下文件审议了议程项目 2.7 a)：WP/19 和 WP21（秘书处）、WP/52（爱尔兰代表欧盟（EU）及其成员国和欧洲民航会议（ECAC）其他会员国）、WP/101（非洲民航委员会（AFCAC）会员国）、WP/88（国际机场理事会（ACI））、WP/74（国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA））。

2.7.2 讨论

2.7.2.1 会议普遍支持秘书处关于航空系统现代化的工作文件。会议认为，国际民航组织目前关于收费，包括那些通过用户收费为机场和空中航行服务融资的政策和指导是切合实际的。许多国家认为，应当为空中航行服务组块升级（ASBUs）融资制定进一步指导。其他国家则认为没有必要制定进一步指导，因为制定一份航空运输系统新的融资手册尚不成熟且重复。此外，有人表示，制定一份新的手册以补充现有指导材料的意图可能会适得其反，阻碍国际民航组织推广使用现有指导原则包含的关键融资原则的工作。

2.7.2.2 注意到未来空中导航系统将是非常复杂和昂贵，而且需要开发新的融资机制。对将要开展的经济刺激计划工作、“最好的装备，最好的服务”和“最有能力，最好的服务”的概念、从门到门的角度来看基于性能的方法表示支持。一些国家认为国际民航组织应该制定新的指导材料解决此类问题，而其他人则认为应该首先评估《国际民航组织关于机场和空中导航服务收费政策》（Doc 9082 号文件）最近更新的指导材料，以及即将出版的《空中航行服务经济手册》（Doc 9161 号文件，第五版）是否切合实际。

2.7.2.3 为进一步审议这些问题，同意需要建立一个由国际民航组织、国家和其他有关各方代表组成的多学科工作组。有人建议，工作组最初应尝试确定参数和定义，例如，服务优先政策，并确定这些政策的成效。随后，工作组可以审议这些政策在实践中如何应用，最后，它们如何能够反映在国际民航组织现有的政策和其他指导材料当中。工作组可以将其调查结果提交给机场经济专家组（AEP）和空中航行服务经济专家组（ANSEP），以决定是否以及如何修改现有指导以纳入工作组的调查结果。最后注意到，有必要确定这种做法是否符合国际民航组织的不歧视政策。

2.7.3 结论

2.7.3.1 根据审议的文件和随后就航空系统的现代化进行的讨论，会议作出以下结论：

- a) 在通过机场和空中航行服务收费、通过项目预供资以及通过分配全球导航卫星系统（GNSS）的费用，为航空运输基础设施提供资金，国际民航组织的政策和指导仍然有效。

- b) 载于《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）和《空中航行服务经济手册》（Doc 9161号文件）中最近得到更新的国际民航组织的政策和指导的相关性应在航空运输系统的现代化的范畴内加以评估；和
- c) 应该设立一个多学科工作组，以便审议与空中航行服务升级有关的经济和运行挑战，以及与航空运输系统供资有关的问题。

2.7.4 建议

建议 2.7/1 — 航空运输系统的现代化

会议建议：

- a) 各国应该继续实施国际民航组织可运用于通过机场和空中航行服务收费为航空运输基础设施提供资金的政策和指导；
- b) 国际民航组织应在各个国家、国际组织和航空业界的合作下，设立一个多学科工作组，审议与建立运行和经济刺激办法相关的挑战，比如服务优先顺序，以便如航空系统组块升级（ASBUs）模块指出的情况，及早得到新技术和新程序的好处，以支持航空运行的改善，而同时提高安全、容量和整体系统效率，并考虑到第12次空中航行会议（AN-Conf/12）提出各项具体需要；和
- c) 国际民航组织应采取措施，务使各国广泛知晓和了解它的政策和指导以及与供资基础设施有关的其他材料，并确保它们继续具有相关性、与时俱进和符合改变中的状况。

b) 监督职能的供资

2.7.5 文件

2.7.5.1 会议根据以下工作文件审议了议程项目 2.7 B)：WP/7（秘书处），WP/76（孟加拉国）。

2.7.5.2 会议还注意到以下信息文件：IP/12（爱尔兰代表欧盟（EU）及其成员国和欧洲航空安全组织（EUROCONTROL））。

2.7.6 讨论

2.7.6.1 许多国家认为，国际民航组织关于收费政策的 DOC 9082 号文件包括的监督职能规定（即安全性、保安和经济监督）已够充分。其他国家表示，目前国际民航组织的政策只解决了机场和空中航行服务，但没有解决国家或地区层次监督职能的资金问题。因此，建议国际民航组织制定进一步指导材料，涵盖国家和地区两级监督职能的费用问题。同时保证这种收费不得与机场或空中航行服务收费重复。

2.7.6.2 提醒会议忆及国际民航组织大会第 37 届会议关于“安全费”的讨论，并指出其适用必须符合国际民航组织现有的收费政策。

2.7.6.3 会议充分审议了由国际航空运输协会（IATA）收取，并由国际民航组织技术合作局管理的 5 美元乘客安全和保安费的建议。不过，这项建议被认为与国际民航组织成本相关性的主要收费原则、透明度、不歧视和与用户协商相矛盾。注意到，通过地区办法（例如通过建立或参与地区安全/保安监督组织）可以实现监督职能的成本效益。

2.7.7 结论

- a) 安全、保安和经济监督的职能是一项国家责任。为这种职能提供资金，国家可以选择政府供资或收费。但对财力有限的有些国家来说，利用政府供资并非总是可能和实际可行的；
- b) 国际民航组织制定的关于为机场/空中航行服务提供者一级监督职能供资的指导仍是适用的，但应保持对其不断更新，供各国根据需要使用。根据国际民航组织在《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）中的收费政策，又制定了关于通过收费为地区一级安全监督职能供资的进一步指导。然而，鉴于与为国家一级和地区一级监督职能供资有关的难题，应进一步制定国际民航组织的政策和指导；和
- c) 提议采用基于旅客的收费为安全和保安监督活动供资的提案不符合国际民航组织的收费政策，特别是与拟议的收费、透明度、不歧视和与使用者磋商的费用相关性有关的政策。

2.7.8 建议

建议 2.7/2 — 监督职能的供资

会议建议：

- a) 国际民航组织应继续制定关于为国家一级安全和保安监督职能可持续供资的指导材料，而同时监测经济监督供资的情况；确保对这种职能不向用户重复收费；和
- b) 国际民航组织应进一步探索建立新机制以确保为国家一级和地区一级监督职能可持续供资的可能性，包括采用符合《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）的用户收费，而同时考虑到不同国家面对的各种情况。

c) 基础设施管理

2.7.9 文件

2.7.9.1 会议根据以下文件审议了议程项目 2.7 C)：WP/6 和 WP/9（秘书处）、WP/92（韩国）、WP/88（国际机场理事会（ACI））、WP/71、WP/72、WP/73（民用空中航行服务组织（CANSO）），WP/99（国际运输工人联合会（ITF））。

2.7.9.2 会议还注意到以下信息文件：IP/2（秘书处）、IP/18（巴西）和 IP/16（印度尼西亚）。

2.7.10 讨论

2.7.10.1 会议支持秘书处关于基础设施管理的工作文件，并认识到建立自主实体经营机场和空中航行服务的好处。对善治的积极作用以及提供者与用户对于机场和空中航行服务管理进行有意义、定期和互利的协商过程存在共识。有一种意见认为，磋商过程应该包括所有利益攸关方，其中包括劳工。

2.7.10.2 注意到国际民航组织关于机场和空中航行服务经济（CEANS）经济会议执行情况两个调查结果，要求国际民航组织继续收集各国实施机场和空中航行服务收费政策水平的信息，并按照 DOC 9082 号文件补篇形式公布并定期更新这些信息，同时监测机场和空中航行服务提供者商业化和私有化的变化。

2.7.10.3 会议注意到非航空收入对于机场财政可持续性是必不可少的，而全球大多数机场出现亏损，大多数业务量不超过 100 万人次的机场甚至入不敷出。

2.7.10.4 提出了一项建议，即机场不需要使用非航空性业务收入通过“单一计费”降低收费，而机场可以保留非航空性收入以资助未来投资。这一建议得到一些国家支持，而其他许多人认为，国际民航组织 DOC 9082 号文件中的收费政策为一个国家选择是否机场按照“单一计费、二元计费或混合计费”安排做法经营提供了足够灵活性。另一项提交供会议审议的建议争辩说，机场经济监督应保持在最低限度。有一种意见认为，各国应确保通过经济监督平衡提供者和用户之间的利益，并应该保护最终用户。

2.7.10.5 最后，会议鼓励国际民航组织继续确保其关于用户收费的政策和其他指导材料得到广泛认识和了解。

2.7.11 结论

2.7.11.1 根据审议的文件和随后进行的讨论，会议作出以下结论：

- a) 从世界各地得到的经验表明，在自主实体经营机场和空中航行服务提供者（ANSPs）时，其总体财务状况和管理效率普遍有所改善，并且良好的治理和执行基准推动绩效上升，而私营部门对全世界的机场和航空运输基础设施的发展具有关键作用；
- b) 正如对国际民航组织调查的回复所表明的那样，2008年的《机场和空中航行服务经济会议》（CEANS）的建议已经在多数对调查进行了回复的国家实施；不过，有些具体建议的实施情况有待提高；
- c) 关于机场，非航空收入对全世界机场的财务可持续性至为重要；
- d) 国际民航组织在《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）内关于收费的政策提供了足够的灵活性，可供各国决定是否机场应采用单一计费、二元计费或混合计费安排；和
- e) 为使与用户的关系和协商得到互利，应该遵守一些基本原则、进程和工具，而民用空中航行服务组织（CANSO）的《客户关系管理指导》可作为参考文件。

2.7.12 建议

建议 2.7/3 — 基础设施管理

会议建议：

- a) 各国应虑及其经济上的可行性以及用户和其他有关各方的利益，考虑建立自主实体开展机场和空中航行服务的运行，并确保在《机场和空中航行服务经济会议》（CEANS）提出的建议得到执行；
 - b) 各国应通过善治促进空中航行服务优质表现；
 - c) 国际民航组织应采取所有相关措施，务使各国广泛知晓和了解它关于用户收费的政策以及它与机场和空中航行服务提供者的治理、自主、控制和管理有关的指导材料，并确保它们继续具有相关性、与时俱进和符合改变中的状况；和
 - d) 国际民航组织应该继续监测机场商业化和私有化方面出现的各种变化，从各国收集关于机场和空中航行服务收费政策实施水平的信息，和以Doc 9082号文件补篇的形式公布并定期更新这一信息。
-

议程项目 2： 审议关键问题和相关的监管框架
2.8： 实施国际民航组织的政策和指导

2.8.1 文件

2.8.1.1 会议根据以下工作文件审议了议程项目 2.8： WP/16 和 WP/24（秘书处）、WP/61（美国）、WP/27（巴林代表阿拉伯民用航空委员会（ACAC））、WP/42（摩洛哥代表阿拉伯国家集团）、WP/63（联合国世界旅游组织（UNWTO））和 WP/99（国际运输工人联合会（ITF））。

2.8.1.2 会议还注意到以下信息文件：IP/17（巴西）。

2.8.2 讨论

2.8.2.1 会议一致承认国际民航组织在国际航空运输经济监管和制订全面政策指导方面的领导作用。各国表示支持国际民航组织在更新、加强和促进其与经济监管相关政策、指导和其材料方面的活动。会议普遍支持使国际民航组织的原则、政策和指导保持与时俱进并适应各国不断变化的情况和需要。会议还总体支持国际民航组织继续推动认识和探讨各种办法，借以提高其政策的地位，供各国更普遍的利用和遵守。

2.8.2.2 关于《芝加哥公约》的可能新附件，迄今为止尚未就是否制订这一附件达成共识。但是，会议普遍承认这一附件对加强执行国际民航组织的政策和指导的益处。一种意见表示，新附件有可能影响国家主权，并有悖于各国根据自己的进度实行航空运输自由化的需要。还有人提到技术领域所通过的标准和建议措施（SARPs）与国际民航组织在航空运输领域的指导之间的性质的不同。其他国家支持拟定新附件的想法，但认为需要对这一工作做进一步考虑。很多代表要求由国际民航组织和各国共同审议这一问题，以期对新附件的范围和内容作出分析。

2.8.2.3 会议还一致支持确定国际民航组织在航空运输领域的优先事项的需要。关于这一优先排序的可行性，表达了不同的意见。一些国家认为，会议在初期审议中已经确定以下各领域为优先事项：市场准入、航空承运人所有权和控制权、公平竞争和消费者权益保护；其他国家则认为，基础设施供资和税收问题应该作为优先事项予以审议，它们指出，第六次航空运输会议的所有议程项目都同等重要并相互关联。它们认为，应该根据有用性、时间限制、任务复杂性和可用资源来确定这些优先事项。最后，会议同意，航空运输是本组织的一个优先事项，国际民航组织的新战略目标，即“航空运输的经济发展”，具有与国际民航组织的所有其他战略目标相同的地位。

2.8.2.4 有国家指出，在第十二次空中航行会议（ANConf/12）和高级别航空保安会议（HLCAS）期间，都没有进行优先排序的工作。有国家建议，为了协助国际民航组织进行本次优先排序，应该发出国家级信件，就优先事项问题征求意见。考虑到可用的时间有限，会议认为，在国际民航组织第三十八届大会之前的现有时限内，这一建议并不现实。

2.8.2.5 最后，有国家提醒会议注意，根据国际民航组织的程序，优先事项应该由国际民航组织的理事会确定。

2.8.2.6 会议讨论了关于建立争端解决的电子仲裁机制的建议，但没有国家表示支持这一建议。

2.8.2.7 表示的一种意见是，国际民航组织应该认识到航空工作人员在国际民航组织指导材料中的利益。

2.8.3 结论

2.8.3.1 根据文件和随后对议程项目 2.8 实施国际民航组织的政策和指导进行讨论后，会议做出以下结论：

- a) 航空运输是一个优先事项，这一点已经理事会确认，理事会通过了一项新的战略目标，即：航空运输的经济发展。国际民航组织在国际航空运输的经济监管以及在拟定全面政策指导以协助各国创建有利于航空运输可持续发展和有利于所有利害攸关方的有利监管环境方面的领导作用，是无可争辩的；
- b) 国际民航组织关于国际航空运输监管的经济方面的政策和指导材料继续是切合实际的，但需要保持与时俱进，应对不断变化的形势以及各国和各个航空利害攸关方的需求；
- c) 国际民航组织有必要与业界合作，确保普遍了解和加强实施其政策，以及使用其经济监管指导材料；和
- d) 国际民航组织需要对《芝加哥公约》关于航空运输可持续经济发展的可能附件的范围和内容作出分析，并与各国合作，研究这一附件的有用性和可行性，包括探讨其他可以接受的解决办法。

2.8.4 建议

建议 2.8/1 — 实施国际民航组织的政策和指导

会议建议：

- a) 各国应该认识到国际民航组织政策和指导的重要性和相关性，并在监管实践中对其给予充分考虑；
- b) 各国应该尽一切努力确保遵守对有关航空运输领域的大会决议的承诺；
- c) 鼓励各国将国际民航组织的原则、政策和指导纳入其国家法律、法规和规章以及航空运输协定当中；
- d) 国际民航组织应该继续推广其国际航空运输经济监管方面的政策指导，并鼓励各国在监管实践中使用这些指导；
- e) 国际民航组织应该确保有关经济监管的政策、指导和其他材料继续切合实际、与时俱进，并应对不断变化的形势和各国的需求；

-
- f) 国际民航组织应该与各国合作继续审议其他方式和方法，以提高其政策的地位，保持航空运输体系的经济可持续发展，并应评估《芝加哥公约》关于航空运输的经济可持续发展的可能的新附件或其他可以接受的解决办法的益处；和
 - g) 国际民航组织应该根据会议的各项建议，确定航空运输经济监管未来工作的优先事项。
-

国际民用航空组织（ICAO）理事会主席罗伯特·高贝·冈萨雷斯先生 在第六次世界范围航空运输会议开幕式上的开幕致词

（2013年3月18日，蒙特利尔）

代表国际民航组织理事会和秘书长，我很高兴地欢迎各位出席第六次世界范围航空运输会议。

航空运输会议大约每十年召开一次。其目的是为了更新国际民航组织对于国际民用航空长期增长的政策。2003年第五次会议上，我们关注自由化。今年我们向前迈进一大步，来审议航空运输的整体可持续性。

通过可持续发展，我们是指旅客和货物运输安全、保安和环保性经营，从而保证航空公司、机场、空中航行服务者（ANSPs）以及航空运输价值链的其他合作伙伴实现合理的预期盈利。这也意味着支持竞争性经济，促进地区平衡发展。

我们在三个领域做得非常出色。航空业是安全的，就死亡率来讲，2012年是历史上最安全一年。鉴于9月11日事件提供了许多有价值的经验教训，航空业目前比任何时候都要安全。而今天的现代化航空器比它们的前辈更安静、更节能。在这三个领域，我们致力于在这些坚实表现方面不断完善。

但在促进该行业盈利增长方面我们表现欠缺。

航空业目前在全球创造60万个就业机会，经济活动超过2万亿美元，每年承运超过5亿以上的国际游客。航空运输比以往任何时候都是全球范围内经济、社会和文化发展的基本推动力，并预计继续保持增长。

国际民航组织长期预测定期运输量到2030年将增加两倍，从去年的29亿旅客增长到超过60亿旅客。起飞数量增加一倍，从同期的3000万架次增加到6000万架次。在货运方面，通过航空运输的货物总价值占国际贸易总价值的35%，运输量占0.5%，预计这一趋势在未来将延续。

经济增长的潜在利益是巨大的，但是除非我们为所有利害攸关方创造一个经济合理的全球航空运输系统，否则它们将无法完全实现。

这对今后五天提出了挑战，即为全球监管框架拿出实际和具体的建议以便适应21世纪的现实。我们解决的关键问题之一是市场准入。这是一个有效的全球航空运输系统的基础，但是它目前受到高度限制。我们必须对行业不断要求更大自由以及最终取代流行的双边系统的多边方法做出回应。

与此相关的同样迫切问题是航空承运人的所有权和控制权。航空公司的指定和授权、外商投资国家航空公司以及航空公司进入国际资本市场需要更灵活的规则。

我们需要提出措施以支持航空运输业的财务状况。例如，如果要实现可持续性，则必须尽量减少或消除航空公司和其他利害攸关方与航空运输价值链盈利能力之间的差异。

同时，航空公司和航空联盟之间的竞争日益激烈，加上某些市场饱和度增加，已经对公平竞争产生担忧。由于自由化扩大到世界各地，将继续需要保障措施以促进所有国家持续和有效地参与全球市场，特别是发展中国家。

让我们不要忘记旅客。保护消费者权益今天在世界许多地方更为广泛，但是却没有全球性规则。关于价格透明度问题，我们应该如何鼓励国家或地区机制融合迈向国际标准？

可持续性发展的另一个普遍和复杂障碍是税收。越来越多的国家对航空运输服务提供者和用户征税与征收。其理由可能属于合法，但它们依然对航空旅行的增长造成严重的不利影响。

其次是对机场和空中航行基础设施的巨大投资进行融资。许多情况下，它涉及私营部门，引起一些关键性的治理问题，包括各国根据《芝加哥公约》所应尽的义务。

正如你们可以明显看到，我所期望的是从根本上重新思考我们的全球监管框架。在我看来，我们必须从《芝加哥公约》序言开始做起。这显然是指国家同意若干原则和方法，使国际民用航空以安全和有序方式发展，国际航空运输服务能够建立在机会平等的基础上，平稳和经济的运行。

这就是航空运输可持续发展的非常清晰、全面和富有远见的描述。

公约第四十四条规定了可持续发展的方向。它为国际民航组织设定的目标是：

- a) 满足世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要；
- b) 防止不合理的竞争而造成经济上浪费；和
- c) 确保缔约国的权利得到充分尊重，每一缔约国都有一个公平的机会来经营国际航空公司。

虽然这些写于 69 年前的文字意思保持不变，但我们生活在其中的世界已经发生了深刻而不可逆转的变化。在今天的全球化经济和贸易环境中，我们作为监管机构的责任是，对阻碍我们建立运行及财务状况稳健的航空业的落后状况或思维提出质问。

国际民航组织在这方面已经采取了一些主要措施。理事会最近批准了本组织的一项新的任务使命，“实现全球民用航空系统的可持续发展”。

理事会还批准了一个新的战略目标，题为“航空运输的经济发展：促进民用航空系统健全和经济可行的发展”。它侧重于我们对于航空运输管理、基础设施管理和航空活动经济的政策和指导方面的精力与资源，包括保护消费者权益、税收、公平竞争和用户收费。它包括促进获得航空基础设施资金并为航空运输系统以及经济调控和监管获取资金。

在我结束讲话之前，我想强调以下各点。多年来，像这样的航空运输会议已经为国家制定出实用和全面的国际航空运输经济管理的指导政策。然而，出于某种原因，它们并没有尽可能地广泛实施。我很关注这件事。是不是因为它们不具有约束力？是不是因为它们没有得到很好宣传与推广？我们是否还需要更多的实用工具以提高其有效性？

我想你们能反映出这些问题和建议。我想听到一些建议，以便鼓励各国将国际民航组织关于民用航空运输协定中的原则、政策和指导纳入其国家法律、规则与条例以及航空运输协定当中。这将大大提高你们的工作成效。

总之，我们有一个星期的时间来转变全球监管框架。我们有五天时间来制定出一套建议提交给 2013 年 9 月国际民航组织大会，以改变国际民用航空未来几十年的走向。

这是极少数人一生当中的一次机会。我们在这条道路上走多远依赖于这个会场里的所有人、依赖于我们的承诺及我们参与的讨论。

首先，让我们不要忘记我们是为谁这样做。这是为直接或间接为我们提供的服务付费的世界公民，不管是通过购买机票或通过税收。我们有责任保持他们对我们的信任。

根据国际合作精神，国际民航组织正在与我们一贯的合作伙伴进行密切合作，包括国际组织、地区委员会以及整个产业，尤其是在货物问题上与世界海关组织以及在旅游事物中与世界旅游组织进行合作。

我现在高兴地请我亲密的朋友，世界旅游组织秘书长塔勒布·瑞法依博士讲话。

—————

世界旅游组织（UNWTO）秘书长塔勒布·瑞法依先生 在第六次世界范围航空运输会议开幕式上的致词

（2013年3月18日，蒙特利尔）

主席先生，感谢你让我有机会一开始就在讨论国际航空运输基本政策的如此重要会议上发言。

我意识到并感谢这所代表的特权，我真实地相信它反映了人们日益认识到航空运输和旅游业之间的内在共生。

这还表示出不断增长的需求，思维要超越行业之间的“孤岛”而更紧密的合作。主席先生，如果我们要确保航空运输和旅游业在为建立更持续发展的社会基础的所有三个支柱，即社会、经济和环境中的作用，这是前进的唯一途径。

亲爱的朋友们，

国际民航组织和联合国世界旅游组织是联合国系统内的姊妹机构，是分别负责航空和旅游的全球性政府间机构。因此，我们的责任是以身作则，并显示在各个层面更紧密及更有效合作的方式。

我还要感谢我的好朋友秘书长雷蒙·邦雅曼先生和国际民航组织航空运输局局长布巴卡尔·吉勃先生，感谢他们认识到国际民航组织和联合国世界旅游组织需要更紧密合作，并采取重要步骤使这种合作成为可能。

我的朋友们，我认为这是一个决定性时刻，即将航空运输和旅游业置于具有重要互惠互利共同问题的融合政策道路上。

航空和旅游：经济增长与可持续发展的驱动力

2012年，超过10亿的国际游客第一次在单一年份走向世界。这些游客中，超过半数游客利用航空抵达其目的地，长途旅游目的地比例更高，尤其是内陆和小岛与发展中国家。

在其旅途中，这些旅游者为他们所访问的国家产生了1.3万亿美元收入，近乎于6%的世界出口商品和服务总额或单独占服务出口的30%。

很多人都不知道旅游业同时包括商务和休闲旅游，意味着就业机会（全球11个就业机会占其中之一），中小企业的商业机会、城市和农村地区的重建商机无限，如果管理得当，还能保护并促进我们的自然和文化遗产。最重要的是，旅游意味着减少贫困。特别需要提到脱离最不发达国家（LDCs）的所有国家的旅游业是其主要经济活动之一。

旅游业在新兴经济体目的地中已经变得特别重要。如今，10亿名入境国际游客当中近一半是在新兴经济体和发展中经济体，这些入境对那些最需要的人创造并保持就业机会和收入，其份额有望扩大。

联合国世界旅游组织预测，新兴经济体的国际游客在未来20年将比发达经济体的入境人数增长一倍（4.4%比2.2%）。到2015年，新兴经济体将按照这个速度赶超发达国家的国际入境游客人数，到2030年将接待10亿入境游客。

因此，旅游业是发达、新兴经济体和发展中经济体社会经济发展的一个基本支柱，航空也是如此。

然而，如果没有航空运输，我们称之为旅游增长和扩张的全球性现象则无法实现。

过去几十年来，国际旅游进步非凡，从 1950 年的 2500 百万游客到 2012 年游客超过 10 亿，归结于航空运输及中产阶级的崛起，以及工业化国家和新兴国家财富不断增长和全球化力量。基于同样的道理，航空运输的增长与旅游业的开展有着内在联系，这种扩展将继续，联合国世界旅游组织预测到 2030 年，国际旅游人数将达到 18 亿，其中 52% 将通过航空到达访问目的地。

联合国世界旅游组织和国际民航组织：作用超越孤岛

联合国世界旅游组织与国际民航组织密切合作，我们于 1978 年建立了一项工作安排，它规定我们应该就共同关心的问题相互协商，以确保实现最好协调并避免重复工作。

最近，我们在 2010 年通过一份备忘录加强了合作，它明确界定了在一些方面的共同利益与行动。今天，我想谈谈本次会议议程上所列的三个方面。

首先，连通性和经济性规则。利用航空对于发达国家和发展中国家同属重要，因此航空运输市场自由化也同样重要。

然而，航空服务互惠在许多国家继续优先于对开放市场更广泛的经济和社会效益的评估。航空运输和旅游业独立的部门政策导致根本而且往往相互矛盾的冲突，严重制约旅行和旅游业的发展及其社会经济效益。

如今，这些正在实行的市场准入限制反映在旅游时被放大，对主要经济体和规模较小的旅游目的地都具有重大影响。对于世界上许多最贫穷国家来说，旅游是或可能是其主要出口，但缺乏有吸引力的航空服务，这些国家的旅游效益仍然有限。

来自世界银行的研究表明，连通性措施的重要经济变量，与包括航空运输市场自由化程度密切相关。通过精心设计的监管自由化，围绕市场和资本进入旅游和贸易，尤其是更多的“开放天空”、放松航空承运人的所有和控制权限制、并制定“超越双边”的框架，航空连接性可望得到改善。

虽然主权国家负有监管责任，但是国际民航组织在 1977 年第一次航空运输会议以来，在航空运输自由化方面发挥了领导作用，为各个国家按照自己的步伐逐步实现自由化提供了越来越全面的指导。在过去五次会议中，这种方法从“是否自由化”发展成“如何自由化”。它产生了大量指导，但执行仍然比预期要少。

上次会议上，联合国世界旅游组织执行理事会强调连通性的政策限制是旅游业强劲增长的中心障碍，并指出改善连通性，尤其是航空连通性作为本组织与国际民航组织追求的一项重点工作。在这方面，联合国世界旅游组织非常赞成对管理框架问题进行更多讨论，具有适当的保障措施，对“让我们自由化”做出明确决定。

税收以及其他征税是我的第二个关键问题。虽然税收和征税是世界各国政府的基本与合法的财政工具，但现在越来越多地关心它向航空运输和旅游扩散。

虽然行业应该自然做出应用贡献，但这种趋势实际上对经济产生净损害，尤其是对那些如此依赖于航空旅行的目的地。在许多情况下，税收和关税是对市场的明确扭曲与贸易壁垒，因为它们妨碍目的地之间的公平竞争。

通过对航空运输和旅游业集体定位，就收税以及其他收费影响进行跨筒仓分析并向国家提供指导，以及尽可能寻找全球解决方案，确保实现一个公平的竞争环境，正如国际民航组织目前解决航空器排放的解决方案。

第三个问题是消费者权益保护。全球范围内缺乏管理旅游消费者和旅游组织权利与义务的有约束力规则。联合国世界旅游组织在国际民航组织的参与下已启动一个进程，起草一份国际公约来解决所查明的关键性范围要素，包括非约束性条款。

联合国世界组织显然无意取代或重复欧盟或其他类似国际民航组织等国际组织已经通过的任何相关规管框架。通过在国际和多边层次上运行行之有效的标准，这个项目有助于更好地保护旅游者和旅游服务供应商。

对于旅行和旅游的综合与集体观点

随着旅游人数不断上升，创造更多的就业机会、贸易与发展，旅游业正在国家和国际层面得到越来越广泛的认可。这种认识也越来越多地出现在国际舞台上，旅游业在国际发展议程中获得新的相关性。

去年两个世界领导人的主要首脑会议，即联合国可持续发展会议（里约+20）和 G20，都同意旅游业可以为世界上最紧迫的挑战做出重要贡献。

在里约+20会议上，世界领导人同意，旅游业可以“为可持续发展的三个维度做出重大贡献、与其他部门有着密切联系，并能创造体面的就业机会和贸易机遇”。在同一个月，世界主要经济大国在墨西哥举行的 20 国集团首脑会议上，开辟了全球经济复苏路径，在最后宣言中，这些领导人在 20 国集团 13 年历史中首次承认，“旅行和旅游作为创造就业机会、经济增长和发展载体的作用”。

旅游业是航空运输的基础，占主导地位及最终用户。旅游业越来越多的依赖航空运输。如果我们要满足这些期望，旅游业和航空运输需要相互密切，对常见性问题采取统一政策立场。

亲爱的朋友们

尽管按照航空运输的同样方式实现跨越式发展，旅游业所提供的社会与经济效益价值往往没有得到充分认识，因此它受制于政策，限制了它持续增长的能力。

在连通性和自由化好处、对于未经证实与有害的税收、旅游消费者和旅游组织权利和义务或在其他许多领域，比如签证便利或减缓气候变化方面以一个口径说话，将加强我们的论点。

确保通过政府适当指导，航空公司、旅游目的地和机场当局在国家层面进行协调，以及联合国世界旅游组织和国际民航组织联合工作在全球范围内合作，有助于我们将旅行和旅游业定位作为一个战略部门，而航空运输作为其核心。

联合国世界旅游组织完全致力于在国际层面促进旅游和航空运输更紧密合作与集体行动。

本次会议是我传递信息的决定性时刻，我相信你们也有同感。

我预祝你们在未来五天的讨论当中一切顺利，并随时准备与你们合作，确保我们在所期待的一个更加美好的未来中发挥我们的作用。

谢谢。

航空运输委员会（ATC）主席 K·玛克蕾女士 在第六次世界范围航空运输会议开幕式上的致词

（2013年3月18日，蒙特利尔）

我非常荣幸并高兴地以航空运输委员会主席的身份，与理事会主席一起欢迎你们来蒙特利尔参加第六次世界范围航空运输会议。

我赞同高贝先生的观点，即国际民航组织的航空运输会议为我们提供了一个独特的机遇，来转变全球监管框架。规划航空运输的可持续发展是一项庞大而复杂的任务，需要这个房间内的每个人的集体智慧、专业知识及良好愿望。

通过你们代表 131 国家和 39 国际组织身临现场，你们显示出希望致力于塑造一个监管环境，使得它可以在未来几年为我们提供安全、正常、有效和经济的航空运输。这种迫切需要的现代化也将对迅速变化的全球市场不断增长的用户需求做出反应。

作为衡量其承诺的过程，国际民航组织为本次高级别领导会议做了大量准备工作。近一年来，它与世界航空界开展全球性对话，充分了解国家、行业和用户的关键问题与关切。

2012 年 4 月，本组织召开了国际航空运输研讨会，探讨了航空运输可持续发展的障碍。互动论坛涌现出一些初步战略，在六个地区研讨会和两次会议当中做了测试并得到进一步发展。会议目标针对国家和行业，并与去年 7 月在拉巴特、布宜诺斯艾利斯、马提尼克、塞内加尔、巴黎、渥太华、华盛顿，以及最后于今年 1 月在香港举行。

这些探索性会议产生出高度实质性与启发性反馈。发表的各种观点和意见对于调整文件和介绍非常重要，它们将形成我们本周讨论具体政策建议的基础，其目的是确保全球航空运输系统的可持续性与经济发展。

我们筹备工作的最后一个元素是昨天召开的会议前专题研讨会，你们中有许多人参加。我个人觉得它对于钻研航空运输链中的所有利益攸关方的可持续发展主要政策非常具有启发性。我们希望与会者坦率、富有挑战性和具有建设性。我们在这一点上达到目的。

我想借此机会感谢嘉宾和主持人，感谢他们愿意带领我们走出自己舒适地带，考虑看待老龄化现实问题的新方法。这正如主席在前几分钟所述，他呼吁我们的思维和行动要适应 21 世纪的现实。

当我认为改变我们的观点时，脑海中浮现一个强有力的图像。国际民航组织创建于 1944 年时，我们在世界地图上看到了什么？地理和政治界限。几个世纪以来情况一直如此，我们就是围绕这一世界概念来塑造我们的思维。当我们看到第一张从太空拍摄的地球照片，政治界限已经消失。我们以一种全新方式看到这个蓝色星球。也许宇航员更好的理解美国哲学家和发明家巴克敏斯特·福乐的意思，他形容我们的星球是太空飞船地球，没有乘客只有机组。我们都必须尽其职责使其成为现实。

我很高兴地看到航空运输多年来在面对经常严重、看似不可克服的挑战面前表现出弹性这一事实。仅举几个例子，我们中许多人都记得 70 年代中期第一次石油危机的毁灭性影响、90 年代初的经济深刻衰退、1997 年亚洲危机、2001 年 9 月 11 日美国发生的恐怖主义事件、2003 年爆发的严重急性呼吸综合症（SARS）、2008 年 — 2009 年的世界金融危机。

经历所有这些困难，全球航空运输不仅生存下来，而且增长。事实上，自 1977 年以来每 15 年扩大一倍。这种增长突出强调蓬勃发展的航空运输部门不仅对于经济繁荣，同时对于经济复苏与发展是何等重要。

最后，我想强调这次会议的结果对于我有幸担任委员会主席的航空运输委员会是多么重要。在未来几个月中，我们的工作方案将集中在国际民航组织为促进航空运输可持续性和经济发展的作用，以便与国际民航组织最近通过的这一领域的使命和新的战略目标保持一致。对于这一点，我们必须能够了解到最新的思维与智慧，而其中大多来自本次会议的讨论与建议。

女士们先生们，我们正在从事一个共同创业，即向各国提供及时与全面的政策指导，并鼓励各国根据自己的需要和情况，在国家、双边和多边基础上使用这些指导。

我预先感谢你们在这方面努力的贡献，并祝愿本次会议富有成果并具启发性！

第六次世界范围航空运输会议主席的闭幕词

(2013年3月22日，蒙特利尔)

尊敬的各位代表，
女士们，先生们，

首先，我想借此机会来表达我的感激之情，不仅感谢选举我担任大会主席，同时也感谢您为讨论所做出的积极与宝贵贡献，使本次会议得以圆满成功。

来自 131 个国家和 39 个观察员组织的 1000 多名与会者出席了会议。这一前所未有的参与，突出本次活动的相关性以及塑造未来国际航空运输的极其重要作用。

此外，我要赞扬国际民航组织秘书长雷蒙·邦雅曼先生和秘书长、世界旅游组织（UNWTO）秘书长塔勒布瑞法依先生，发表了这两个组织历史上第一份航空和旅游联合声明，表明他们愿意最大限度地实现各自部门之间的协同作用。

在这五天我们听到了什么？

我们听到了你们呼吁国际民航组织在航空运输经济作为一个整体当中行使更有力的监管领导作用。

我们听到了你们呼吁以全球性、全面和一致的方式来解决航空运输问题。

我们也听到了要求增加和改善利益攸关者之间的合作。我们听到了你们劝告航空运输价值链中的所有利益攸关者之间进行对话。

但最重要的是，我们听到你们呼吁模式转变。

事实上，我们说话之际正在发生这种转变。

即使在某些问题上达成共识需要时间，但我们都同意最重要的是：我们只有共同合作才能成功。

会议在几个方面产生了显著成果。

摆在我们面前的很多挑战是：

- 我们制定航空货物运输和航空公司所有权和控制权新的国际协定，
- 我们制定消费者权益保护的核心原则；和
- 我们寻求接受竞争方面的兼容性。

我们一起为变化打下基础，这将确保航空运输的可持续发展。这是从一个分裂的世界航空走向一个更加无缝隙、高效、一体化世界的模式转变。这种一体化的例子是世界旅游组织参与我们的努力，为旅游与航空运输在国际层面上加强国际合作和集体行动奠定基础。

我要感谢国家和行业合作伙伴毅然投入时间、精力和资源来促进制定这一总体战略。

女士们，先生们，最后，我也想赞扬国际民航组织秘书处为组织本次会议并协助参与者所做的重大努力，尤其是口译、笔译和所有幕后工作人员。

正如上个星期日会前研讨会强调的那样，我们是并将始终使保持联系的利益共同体。

谨祝大家返程一路平安，并宣布第六次航空运输会议正式闭幕。

代表名单

CD	团长
ALT	副团长
ACD	团长顾问
D	代表
COBS	首席观察员
OBS	观察员
ADV	顾问

成员国

成员国/姓名/代表团身份

阿富汗		Lucas, S.	ALT
Natiq, Y.	D	Macaulay, K.	ALT
		Tiede, A.H.R.	D
阿尔巴尼亚		Wheleens, A.J.	OBS
Hyseni, H.	CD	Bollard, J.R.	ADV
Bloomfield, H.	D	Mallett, I.	D
阿尔及利亚		奥地利	
Ben Amara, I.	CD	Gehrer, S.	CD
Benchemam, M.	D	Binder, F.	ALT
Boultif, M.S.	D	Schleifer-Heingärtner, C.	D
Kechacha, N.	D		
Laouar, A.	D	阿塞拜疆	
Rimouche, N.	D	Guliyev, F.	CD
		Baghirzada, E.	D
安哥拉		Habibzade, E.	D
Rosas, C.	CD		
Junior Jacinto, M.	D	巴林	
Rosa, M.	D	Alshamalan, I.M.	CD
		Riadh, K.H.	ACD
阿根廷		孟加拉	
Rodríguez Grellet, A.	CD	Chakraborty, P. K.	D
Tamburelli, P.	CD	Chowdhury, K.A.	D
De Arzuaga Pinto, H.	D	Haque, D.M.	D
González, D.R.	D	Hussain, M.	D
González, R.O.	D	Islam, N.	D
Luongo, N.E.	D	Shameem, M.	D
Tagino, G.I.	D		
亚美尼亚		比利时	
Yegonian, A.	D	Durinckx, F.	CD
		Fitzpatrick, D.	D
澳大利亚		Ledur, D.	D
Borthwick, S.	CD	Robert, G.	D

贝宁		布基纳法索	
de Souza, A.J.M.	D	Ouedraogo, J.B.	CD
Houndeton, N.	D	Sawadogo, A.	ALT
Iyani, B.B.	D	Dieguimde, M.	D
		Zeba/Traore, L.	D
玻利维亚		柬埔寨	
Coimbra Busch, L.	CD	Mao, H.	CD
Jacob Escalante, M.	D	Kunakor, S.	ACD
Urrutia Plaza, J.	D		
Vega Guzman, M.	D	喀麦隆	
波斯尼亚和黑塞哥维那		Nkili, R.	CD
Ratkovica, D.	CD	Azoh-Mbi, S.	D
Micic, M.	D	Bekolo Ahandza, E.M.	D
博茨瓦纳		Bobuin Bisiya, W.A.	D
Thebe Tsaone, R.	CD	Boertien, M.	D
Morekisi, G.	ALT	Edou Mvelle, A.R.	D
Kebede Eyob, E.	D	Elessa, G.	D
巴西		Kamhoua, T.	D
Pacheco Dos Guarany, M.	CD	Labarang, A.	D
Bertolino, A.	D	Ndum Fidelis, N.	D
Bezerra, R.	D	Ongolo Zogo, V.	D
Botelho De Queiroz, J.R.	D	Onguetou, M.P.	D
Catanant, R.	D	Owona Assoumou, T.	D
Cavalcante, A.P.	D	Tankam, P.	D
Crema, D.	D	Zoa Etundi, E.	D
Da Cruz, L.	D	加拿大	
Dalcolmo, B.	D	Rioux, M.	CD
De Andrade, J.	D	Jones, W.-A.	ALT
De Macedo Rebouças, A.A.	D	Allen, M.	D
Figueiredo, R.	D	Bellem, N.	D
Jardim, P.	D	Chaulk, D.	D
Medeiros, N.	D	Constantin, R.	D
Silva, R.	D	Cuenco, P.	D
Taunay Filho, J.	D	Damours, R.	D
Vieira, J.L.	D	Delisle, M.	D
文莱		Eamon, G.	D
Lim Kee, A.	CD	Jager, E.	D
Ahmad, H.	D	Kaduck, R.	D
Dato Aminudin, Z.	D	Lalumiere, O.	D
Matzan, S.	D	Lee, V.	D
Suziyati, H.		Loken, M.	D
保加利亚		Mackeigan, M.	D
Dimitrov, V.	CD	Neubauer, F.	D
Nikolova-Boteva, T.	D	Reble, D.	D
Rachev, A.	D	Redah, G.	D
		Stacey, C.	D
		Thachet, J.	D
		佛得角	
		Brazao Leao Monteiro, C.A.	CD

Medina Americo, F.	D	Rios Ospina, H.H.	D
Monteiro, C.	D		
Pinheiro Pires De, O.A.	D	刚果	
乍得		Dzota, S.F.	CD
Douga Mahamat, S.	CD	Gassackys Ferréol, C.P.	ACD
Abakar, M.	D	Badila, M.	D
Traouingue, S.	D	Makaya Batchi, B.	D
		Okondza Azouangoli, H.	D
智利		哥斯达黎加	
Alarcón, J.F.	CD	Vargas, J.	D
Binder, J.R.	ALT		
Espinoza, C.	D	象牙海岸	
Lisboa, Á.	D	Coulibaly, S.	D
Novoa, G.	D	Silue, S.	C
Ortiz Acheritogaray, F.P.	D		
Sepúlveda, L.J.	D	古巴	
Silva Duncan, S.	D	Cordero Puig, A.	CD
中国		Acosta Ortiz, J.	D
夏兴华	CD	Castillo De La Paz, J.F.	D
白文利	D	Nevot González, O.	D
陈颖雄	D	Nieves, R.	D
陈美嘉	D	Ruiz Rodriguez, Y.	D
丁春宇	D	Vásquez González, M.	D
关雪彤	D	Vinas Valdés, N.	D
林伟珊	D	捷克共和国	
李嘉颖	D	Cecak, P.	D
李国柱	D	Skrna, M.	D
梁楠	D	Zebrakovský, K.	C
马涛	D	刚果民主共和国	
伍崇近	D	Muaka Mvuezolo, H.	CD
史博利	D	Kanyanga Tshimanga, A.	D
岑毓麟	D		
台枫	D	丹麦	
曾煜本	D	Ludvigsen, K.	CD
吴家近	D	Larsen, K.L.	ACD
肖靖	D	Remmer, N.	ACD
徐青	D	Geirhovd, R.	D
杨蔚	D	Saxe, T.	D
孙莹	D	多米尼加共和国	
张清	D	Rodriguez Ariza, L.	CD
哥伦比亚		Abraham, J.L.	D
Sancllemente Alzate, A.	CD	Mildred Garcia, F.	D
Palomino Pineda, J.	ALT	Fernandez Zucco, A.	D
Bejarano, C.	D	Franco, B.	D
Garcia, L.	D	González, A.L.	D
Muñoz Gómez, A.	D	Jacobo, R.	D
Mantilla Moncaleano, M.S.	D	Leroux, C.	D
		Lister Marin, P.	D

Taveras, J.P.	D	Timsit, L.	ADV
Torres Robiu, J.	D		
Valdez Marte, J.	D	加蓬	
Veras Rosario, C.A.	D	Biye, E.J.D.	CD
Villanueva Santiago, H.A.	D	Bemengue, S.	D
		Epeme, R.	D
厄瓜多尔		Mabignath, S.	D
Terán, A.	CD	Mamfoumbi, N. A.	D
Arellano, I.	ACD	Matsoungou, J.-P.	D
Carrera, L.	D	Oyinamono, D.	D
Lara, M.T.	D	Pambault, E.B.	D
Patras, A.	D		
Soto, F.	D	冈比亚	
Yerovi, R.	D	Cham, B.	D
		Manga, E.S.	D
埃及		Nying, C.	D
Elzain, S.	D		
Ibrahim, A.	D	格鲁吉亚	
Mahmoud Abdallah, I.H.	D	Latsabidze, A.	CD
Metwally, M.	D	Markozia, K.	D
Sherif, M.	D		
		德国	
埃塞俄比亚		Reichle, G.	CD
Wosenyeleh, H.	CD	Goehr, A.	ACD
Teferra, M.	ALT	Bartkowski, M.	D
Endeshaw, Y.	D	Grutter, R.	D
Mekonnen, T.	D	Hoppe, L.	D
Yissehak, Z.	D	Lindner, H.	D
		Mendel, J-W.	D
斐济		Mildenberger, T.	D
Sharma, S. N.	CD	Monning, R.	D
Lagicere, A.G.	D	Schwierczinski U.	D
Mani, R-A.E.	D	Wisberg, W.	D
芬兰		加纳	
Tupamaki, M.	CD	Kwame, M.V.	CD
Skjäl, J.	D	Allotey, S.C.M.	D
Vuokila, S.	D	Amaleboba, P.	D
		Amedior, J.Q.	D
法国		Blankson, G.K.	D
Schwach, P.	CD	Cofie, F.	D
Bissauge, P-Y.	ALT	Hanson, A.C.	D
Assice, J.	D	Hoffman, C.	D
Buttin, T.	D	Hugh-Tamakloe, E.B.	D
Gerard, C.	D	Obeng-Koranteng, K.	D
Lansman, P.	D	Sey, F.	D
Orus, S.	D	Smith, C.P.	D
Pape, P.	D	Tackie-Komme, J.	D
Risse, E.	D	Valis-Akyianu, S.	D
Théoleyre, F.	D		
Wachenheim, M.	D	希腊	
Zizi, F.	D	Damianakis, E.	CD

Andritsou, I.	D	Zaidi, N.	D
Vlachou, A.	D		
Zarkadas, S.	D	印度尼西亚	
危地马拉		Susantano, B.	CD
Montufar, L.O.	CD	Amir, E.	D
Garzaro Mendez, R.	ACD	Bakti, H.	D
Menzez Solis, J.A.	D	Chandra, D.A.	D
Rosales Salaverría, H.A.	D	Demosta, N.B.	D
几内亚		Firmantoro, D.	D
Keita Elhadj, D.	CD	Hardianti, M.D.	D
Cisse, O.	D	Iskandar, Y.	D
Keita, K.	D	Khusnu, M.	D
Sow, B.	D	Kristanto, K.	D
Thiam Sekou, O.	D	Masri, S.	D
赤道几内亚		Mayrianti, C.	D
Miko Angue, M.T.	CD	Murjatmodjo, D.	D
Abeso Fuma, F.	D	Nadir, S.U.	D
几内亚比绍		Pamuraharjo, H.	D
Nabiam, N.	CD	Parto, S.K.	D
Corobum, D.A.	D	Pertiwi, S.	D
圭亚那		Ramon, A.	D
Sulaman, S.	CD	Ratmono, S.	D
海地		Samad, A.	D
Flambert, J.M.	CD	Sari, F.E.	D
Descollines, J.D.	ALT	Soebagio, A.	D
Franck, A.	D	Suebu, F.	D
匈牙利		Sumiarsa, E.A.	D
Szakmáry, I.	CD	Wardhaya, T.	D
Bárdos Pál, P.	D	Weber, L.J.	D
Sipos, A.	D	Wibawa, H.	D
冰岛		Wiharsoyo, Y.	D
Maack, P.K.	CD	伊朗 (伊斯兰共和国)	
Sigurdartottir, H.S.	ALT	Shahbazilar, H.	CD
Alvarsson, K.	D	爱尔兰	
Olafsdottir, I.	D	Fearon, J.	CD
印度		Curran, N.	D
Mishra, A.	CD	Fitzpatrick, D.	D
Bhave, Y.	D	以色列	
Dutta, S.	D	Romm, G.	CD
Harbola, A.K.	D	Don-Yehiya, I.	D
Manokaran, R.	D	Lion, J.	D
Seshadri, S.	D	Melchior, A.	D
Sukul, P.N.	D	Subissati, P.	D
		意大利	
		Quaranta, A.	CD
		Bardaro, A.	D
		De Laurentis, M.	D
		Giannini, G.	D

Gueli, C.	D	吉尔吉斯斯坦	
Lacriola, G.	D	Imanaliyevich Sultanov, K.	CD
Laschena, G.	D	Abdykadyrovich Nazarov, M.	D
Padula, E.	D		
Sezzi, I.	D	老挝人民民主共和国	
		Singkhram, V.	CD
牙买加		Simphalyvong, S.	D
Derby, O.	CD		
Gordon, M.	D	黎巴嫩	
Haven, W. B.	D	El Haiby, D.	CD
Hepburn, M.	D	Chaouk, H.	OBS
Simpson, V.	D		
		莱索托	
日本		Sesinyi, M.	CD
Iizuka, A.	CD	Dlangamandla, T.	D
Furuhata, M.	D	Mahlatsi Mamoholi, M.	D
Koda, T.	D	Mofubelu, P.	D
Komicha, M.	D	Morojele, P.	D
Nakamura, E.	D		
Ohara, E.	D	利比亚	
Sakai, T.	D	Sayeh, M.	CD
Umezawa, D.	D	Shaebelain, N.	CD
Yoshioka, W.	D	Mohamed Naser, I.A.	D
		Mohamed, M.	D
约旦			
Abu Hmaidan, K.A.	CD	立陶宛	
Tarawneh, B.	D	Veitas, V.	CD
Akleh, A.	D	Danilevicius, V.	D
		Zegunyté, V.	D
哈萨克斯坦			
Bekturov, S.	CD	马达加斯加	
Bekturov, A.	D	Razafy, R.J.	CD
Kuttykadam, A.	D	Mansour S. M.	
		Voahangy, R.	M
肯尼亚			
Nabukwesi, S.	CD	马来西亚	
Kioko, H.	ALT	Azharuddin, D.	CD
Achapa, D.	D	Ahmad, Z.	D
Adan, M.	D	Heng, L.Y.	D
Arika, V.	D	Mazlan, M.R.	D
Aroni, E.N.	D	Tay, S-H.	D
Awori, M.	D		
Bodo, N.	D	马尔代夫	
Karume, L.	D	Faizal, I.	CD
Mwakio, B.	D	Rasheed, A.	D
Wakiaga, P.	D		
科威特		马里	
Alzamel, N.	CD	Maiga, I.S.	CD
Al-Buloushi, N.	D	Khadidjathe, C.T.	D
Alkoot, S.	D	Coulibaly, T.A.	D
Alrajhi, A.	D		

毛里求斯		Van de Geer, S.	D
Appadu, T.	CD	Ward, K.	D
墨西哥		尼加拉瓜	
Retana Rozano, S	CD	Salazar Sánchez, C.	CD
Chavez López, U.	D	Aráuz Betanco, E.	ACD
Méndez Mayora, D.	D	Bonilla Vilchez, C.	D
Rosas Torres, M.F.	D	Lemus Carrión, E.	D
Valle Álvarez, D.M.	D	Real Sequeira, C.	D
蒙古		尼日尔	
Sengee, B.	CD	Amadou Seydou, Y.	CD
Dorj, E.	D	Aoua, B.	D
Ganbaatar, N.	D	Halidou, M.	D
Orgodol, E.	D	Ibrahima, S.	D
摩洛哥		Madougou Ba, O.	D
Lakhel, N.	CD	Sidibé, F.	D
Boulmane, A.	D	Yacouba, I.	D
Khamlichi, B.	D	尼日利亚	
Lahboubi, A.	D	Maduekwe, O. U.	CD
Mansour, M.	D	Adegorite, O.A.	D
Mezhar, M.	D	Ajagbe, Y.	D
Mohamed, M.	D	Alawani, P.O.	D
Moumni Hicham, A.	D	Aliu, O.B.	D
莫桑比克		Ene-Ita, A.	D
Pinto, A.	CD	Musa, H.	D
纳米比亚		Naibi, M.	D
Simana, A.	CD	Odugbesan, B.	D
Limbo, C.	D	Okoronkwo, P.I.	D
尼泊尔		Osiagwu, J.	D
Ghimire, S.	CD	Ozonwanji, M.O.	D
Acharya, S.	ALT	Wariya, J.	D
Chitrakar, R.	D	挪威	
Pokharel Rajan	D	Nodeland Stein, E.	CD
Rawal, M.S.	D	Aalstad, H.	D
Chhetry, R.K.	ADV	Ek, O.	D
荷兰		Geirhovd, R.	D
De Groene, P.	CD	Hanssen, A.-K.	D
De Jong, H.	D	Koefoed, K.	D
De Jonge, W.	D	Kolstad, P.	D
Mauritz, J.	D	Ovre Tomm, A.	D
Mendes de Leon, P.	D	Skaar Knut, M.	D
Pel, N.	D	Slettvoll, A.S.	D
新西兰		巴基斯坦	
Matthews, M.	CD	Khan, M.Z.	CD
Mcdonnell, N.	D	Chachar, M.U.	D
		Ghayas, K.	D

巴拿马		Kang, M.	D
Vergara, I.	CD	Kim, J-I.	D
		Lee, G.-Y.	D
巴拉圭		Lee, N.	D
Viveros de Bazan, M.L.	CD	Lee Yeong, H.	D
Caballero Canisa, H.R.	D	Min, J.	D
Colman, H.	D	Oh, K.	D
Torres de Rodríguez, A.	D	Oh, K-I.	D
Galeano Marten, J.	D	Park, H-G.	D
Recalde, R.	D	Park, J.	D
Rojas, A.	D	Park Won, S.	D
秘鲁		俄罗斯联邦	
Gamarra Trujillo, R.	CD	Novgorodov, A.A.	ACD
Arámbulo Juárez, R.	D	Batalov, A.	D
Lazo Escalante, J.E.	D	Burkot, A.	D
Mantilla De Las Casas, P.	D	Khvostunkov, A.	D
Sotomayor Yalán, D.E.	D	Korovkin, V.	D
Vojvodic Vargas, W.M.	D	Korsakov, A.A.	D
		Kruglov, A.	D
菲律宾		Malikova, N.	D
Ferrer Neil, F.R.	CD	Malyshev, Y.	D
Lotilla, J.P.	CD	Papoyan, A.	D
Arcilla, C.	D	Pastukhov, V.	D
Badiola, B.	D	Saakyan, L.	D
		Savina, G.	D
波兰		Sharomova, V.	D
Olowski, P.	CD	Subbotin, D.V.	D
Polkowska, M.	ACD		
Zagrajek, P.	D	沙特阿拉伯	
		Jamjoom, M.A.	CD
葡萄牙		Alaufi, A.H.	D
Trinda de Santos, L.	CD	Albalawi, B.	D
Demée De Brito, F.	ALT	Almoghraby, A.	D
Soares, P.	ALT	Bazhair, M.	D
Faleiro, M.H.	D	Fallatah Yarub, B.O.	D
		Kabli Talal M.B.	D
卡塔尔		Nadrah Essam, J.N.	D
Alnoaimi, A.	CD		
Al-Haroon, S.	ALT	塞内加尔	
Al-Hajri, M.F.	D	Hane, A.T.	CD
Heereman, R.	ADV	Dieng, M.	D
		Sy, M.	D
大韩民国		塞舌尔	
Park, M.-S.	CD	Faure, G.	CD
Ahn, S.	D	Marengo, F.	ALT
Bae, J.	D		
Choi, D.	D	塞拉利昂	
Hwang Sung, Y.	D	Tarawaley, B.A.	CD
Jeong, J.	D	Kamara, A.B.	D
Jung Ji, Y.	D	Rogers, E.	D
Kang Dae, K.	D		

新加坡		苏丹	
Yap Ong, H.	CD	Bajouri, A.	CD
Tan, M.	ALT	Abdelsadi, A.	D
Heung, E.	D	Ahmed, A.	D
Hong, L.N.	D	Ahmed, A.	D
Marican, Z.	D	Belai, H.	D
Ng, N.	D	Elbushra, G.	D
Ng, T.C.	D	Elsheikh, Y.A.	D
Ong, C.Y.	D	Mohamed, E.	D
Poh, E.	D	斯威士兰	
Sim, M.K.	D	Dube, S.	CD
Song, M.	D	Dlamini, W.	D
Tan, E.	D	Kunene, C.	D
Tay, L.	D	Litchfield, D.	D
斯洛伐克		Mnisi, S.	D
Valickova, R.	CD	瑞典	
斯洛文尼亚		Cherfils, I.	CD
Krapez, A.	CD	Österberg, L.	ALT
Ferjan, K.	ALT	Berlin, C.	D
南非		Gradin, A.	D
Mdladlana, M.	CD	Jansson Saxe, H.	D
Chikunga, L.S.	ALT	Posluk, S.	D
Brightness Khoza, G.N.	D	瑞士	
Elon, N.V.	D	Zuckschwerdt, M.	CD
Godwin, N.B.	D	Keller, M.	ALT
Hay, D.	D	Sikon, R.	ADV
Legodi, M.K.	D	泰国	
Mabaso, L.	D	Jitra, S.	D
Maeko, A.V.	D	前南斯拉夫的马其顿共和国	
Maseko, Z.F.	D	Mojsoski, D.	CD
Ndaba, T.	D	Andonova, E.	D
Ndlovu, S.	D	多哥	
Peege, B.	D	Agondo, K.	D
Richman, A.	D	Dobou, K.S.	D
Rockman, N.N.	D	Pagnou, M.	D
Seedat Asruf, A.A.	D	Sikao, S.	D
Tharage, N.V.	D	特立尼达和多巴哥	
Van Schalkwyk, M.C.	D	Lutchmedial, R.	CD
Vorster, S.	D	Henry, R.	D
Zweigenthal, C.	D	突尼斯	
西班牙		Mechri, F.	CD
Arias, A.L.	CD	土耳其	
Aguado, V.M.	ALT		
De Castro A. B.	D		
Herrero, J.	D		
Maestre Moreno, I.	D		

Aka, S.H.	CD	Nawinne, R.	D
Albayrak, B.	ALT	Piera Valdés, A.J.	D
Atasci, A.	ALT	Salazar, J.C.	D
Bastug, N.	ALT		
Celik, S.	ALT	联合王国	
Arslan, D.	D	Moor, J.	CD
Birdal, O.	D	Bosly, M.	D
Cinkilic, R.	D	Dunstan, T.	D
Erciyes, Ç.	D	Fleming, P.D.	D
Güç, E.	D	Knight, S.	D
Kesici, B.	D	Ritchie, J.	D
Kotil, T.	D	Rodmell, M.	D
Yalcin, H.	D		
Yillikci, K.	D	坦桑尼亚联合共和国	
		Ndemino, K.	ALT
乌干达		Bokango, R.	D
Namono Daisy	CD	Diu, J.	D
Twijuke, J.W.K.	ALT	Manongi, F.J.	D
Kagoro, J.T.	D	Murusuri, B.	D
Kanyunyuzi, J.	D	Suleiman, S.	D
Muneeza, S.	D		
Ruhesi, R.	D	美国	
		Kurland, S.	CD
乌克兰		Urs, K.	ALT
Grechko, O.	CD	Albright, W.	D
Babeichuk, D.	D	Bailey, R.	D
Korshuk, S.	D	Bethke, C.	D
Melnyk, O.	D	Finston, M.	D
Rabotiagova, O.	D	Glatz, K.	D
Zelenkov, V.	D	Homan, T.M.	D
Zgurskyi, V.	D	Kiser, J.H.	D
		Nezer, G.	D
阿拉伯联合酋长国		Peterson, D.	D
Al Suwaidi, S.M.	CD	Podberesky, S.	D
Bin Ghaleb, O.	ALT	Smith, E.	D
Al Hamili, A.	D	Wharff, J.	D
Al Hosani, H.	D	Woerth, D.	D
Al Hosany, A.	D		
Al Ketbi, M.	D	乌拉圭	
Al Khamis, A.	D	Maurente, F.	CD
Al Qubaisi, A.M.	D	Giorello, L.	D
Al-Akram, M.	D	Iglesias Villos, J.J.	D
Ali Sultan Al Kaabi, R.	D	Perdomo Protti, R.E.	D
Baker, M.A.	D	Rodriguez Brianza, C.	D
Basse, C.	D		
Bin Hareb Al Muhairi, L.	D	委内瑞拉	
Broz, D.	D	Blanco Carrero, D.A.	CD
Bu-Thani, M.	D	Acosta Rodríguez, J.M.	D
Hooper, P.	D	Boufarelreldin, T.	ADV
Kaabi, A.	D	Mesa Montoya, S.	ADV
Kankazar, S.A.	D		
Kiadi, S.	D	越南	

Vo Huy, C.	CD	AbdulKader, M.	CD
Ho Quoc, C.	D	Al-Sayaghi, O.A.	D
Ngo Thanh, P.	D	Al-Soufi, M.	D
Pham Xuan, T.	D		
Pham Le, V.	D	津巴布韦	
		Muzenda, S.	ACD
也门		Mujuru Bango, J.	D
观察员代表团			
阿拉伯航空承运人组织		非洲航空公司协会	
El Diab, M.	OBS	Chingosho, E.	OBS
亚太航空公司协会		非洲联盟	
Herdman, A.	OBS	Adiron, A.	OBS
Lim, B.	OBS		
阿拉伯民用航空委员会		拉丁美洲航空航天法协会	
El Alj, M.	OBS	Donato, M.	OBS
Elomari, L.	OBS	Folchi, M.O.	OBS
Enany, A.	OBS	拉丁美洲和加勒比航空运输协会	
国际机场理事会		De Gunten, A.	OBS
Allard, S.	OBS	Dolabela Portela, J.	OBS
Bashir, A.M.A.	OBS	非洲和马达加斯加航空安全机构	
Bradbrook, C.	OBS	Kossi-Mazouka, A.C.	OBS
Caron, K.	OBS	Obame-Edou, C-J.	OBS
Chau, P.	OBS		
Deillon, R.	OBS	BAGASOO	
Echevarne, R.	OBS	Akatue, E.A.	COBS
Edwards, D.	OBS		
Fevzi, S.	OBS	民用空中航行服务组织	
Gamper, D.	OBS	Achterhuis, A.	OBS
Garcia, A.A.	OBS	Chiang, H.E.	OBS
Gittens, A.	OBS	Cripwell, P.	OBS
Kim, J.H.	OBS	Dibate, B.	OBS
Lee, P.Y.	OBS	Fang, C-W.	OBS
Lucas, P.	OBS	Gonsalves, B.	OBS
Nazareno, M.L.	OBS	Hoeven, E.	OBS
Piccolo, F.	OBS	Huang, W.C.	OBS
Principato, G.	OBS	Martis, G.	OBS
Rodriguez, J.	OBS	Poole, J.	OBS
Rossell, M.	OBS	Schwenk, R.	OBS
Yousef, W.	OBS	Tisdall, A.	OBS
Zulauf, N.	OBS		
非洲民用航空委员会		中美洲空中航行服务公司	
Sosina, I.	OBS	Trabanino Aguirre, J.C.	OBS
Ba Cire, D.	OBS	东非和南部非洲共同市场	
		Marawa, A.	OBS

东非共同体		Windmuller, T.	OBS
Matindi, L.E.	OBS		
欧洲民用航空会议		国际公务航空理事会	
Reverdy, P.	OBS	Edwards, K.	OBS
Sciacchitano, S.	OBS	航天工业协会国际协调整理事会	
中非国家经济共同体		Nakamura, D.	OBS
Ilang'Ikwa Bonkanya, E.	OBS	Gagnon, M.	OBS
		Heijl, M.	OBS
西非国家经济共同体		航空公司驾驶员协会国际联合会	
Baldeh, H.	OBS	Wykoff, D.	COBS
Ganemtoire, P.A.	OBS	Couchman, C.	OBS
欧洲空中航行安全组织		Dominguez, R.	OBS
Brenner, F.	OBS	Jackson, M.	OBS
Heerbaart, A.	OBS	Phillips, J.	OBS
Redeborn, B.	OBS	Raffin, P.	OBS
		Walsh, J.	OBS
欧盟		空中交通管制员协会国际联合会	
Ruete, M.	OBS	Stilwell, R.	COBS
Geil, K.	OBS	Cortes Obrero, G.	OBS
Kaera, K.	OBS	国际劳工组织	
Ross, C.	OBS	Seligson, D.	OBS
货运代理人协会国际联合会		国际运输工人联合会	
Donald, R.	OBS	Balnis, R.	OBS
Gottlieb, B.	OBS	Einan, V.	OBS
Gottlieb, W.	OBS	Mocho Rodriguez, G.	OBS
全球快递协会		联合航空局培训机构	
Grau Tanner, C.	OBS	Auer, A.	OBS
国家间航空委员会		拉丁美洲民用航空委员会	
Iatsouk, V.	OBS	Ospina, M.	OBS
国际航空运输协会		国际航空货物协会	
Cirilo, C.	OBS	Evans, O.	OBS
Comber, M.	OBS	Fernandez, D.	OBS
Dong, Y.L.	OBS	Presti, S.	OBS
Eagles, R.	OBS	Steen, M.	OBS
Faktaufon, G.	OBS	Zubkov, V.	OBS
Fantoli, C.	OBS	西非经货联盟	
Franq, A.	OBS	Manzi Mèhèza, N.	OBS
Gill, M.	OBS	Salambere, R.M.	OBS
Guedes Dias, J.	OBS	联合国世界旅游组织	
Jain, C.	OBS	Lyle, C.	OBS
Koh, T.	OBS	Rifai, T.	OBS
Kronenburg, C.	OBS		
Lanthier, R.	OBS		
Tyler, T.	OBS		
Vegh, M.	OBS		

世界银行 Schlumberger, C.	OBS	航空和旅游管理 King, J.
世界经济论坛 Bernard, M.	OBS	庞巴迪宇航公司 Cherry, S. Gignac, M.
世贸组织 Carzaniga, A.	OBS	Haddad, R. Knaapen, L. Sanchez, E.
世界旅行和旅游理事会 Scowsill, D.	OBS	康考迪亚大学 Fernandes Oliveira, H.
其他代表团		考文垂大学 Athousaki, R.
ADB 机场解决方案 Majoulian, N.		DRS 技术公司 Connolly, P. Van Den Heuvel, B.
蒙特利尔机场公司 Bureau, L. Rostworowski, A.		ECTAR Bergonzi, D. Camara, C.T.
ADPI Thenevin, F.		欧洲自由贸易联盟监督管理局 Scheving Thorsteinss, A.
日内瓦国际机场 Deillon, R.		阿联酋联合航空公司 Poonoosamy, V.
巴黎机场 Sallier, D.		联邦快递 Sparks, N. Taylor, S.
航空运输新闻 Guertin, P. Iatrou, K.		霍兰德·奈特 Mosner, A.M.
航空器机队回收协会 Bruenderman, C.		ICG Ketchum, M. Mosalve, C.
ASSAEROPORTI Baronci, S.		IDS TECH INC Miranda, A. Misra, S.
航空运输行动组 Dodd, H.		INTELCAN Ata, G. Glanz, Z. Goyette, B.
ATLAS 航空全球控股 Pommer, R.		
航空运输研究学会 Dresner, M. Oum, T. H.		

INTERVISTAS 咨询集团

Tretheway, M.

LEIGHFISHER

Van Beek, S.

林登航空货运

Bradford, E.A.

马来西亚机场控股公司

Ahmad, A.M.T.S.B.

麦吉尔大学航空和空间法学院

Batiste L-A.

Eberg, A.

Hiriart, M.

Khadjavi, H.

Khan, A.

Ko, J. L-J.

Nazarin, R.

Sankaran, R.

Van Fenema, P.

Xie, Y.

成田国际机场股份有限公司

Hama, S.

One, K.

加拿大国家航空公司理事会

O'Rourke, M.A.

Petsikas, G.

Theriault, L.

新加坡国立大学

Lee, J.W.

加拿大空中航行服务公司

Crichton, J.

**NJASAP-NETJETS ASSOCIATION OF
SHARED AIRCRAFT PIL(USA)**

Coley, G.,

O P S

Moussouanga, G.

俄罗斯人民友谊大学

Hergott, A.

PRESS

Tison, M.

普渡大学

Mendelsohn, S.

SARASOTA MANATEE机场管理局

Piccolo, F.

西南航空公司驾驶员协会

Henry, K.

Jenkins, R.

Pepper, J.

战略航空解决方案

Wraight, S.

学生

Almouboudi, Y.

Belanger, J.P.

Brazeau, G.

Cho, H.

Dusablon-Mailhot, L.

Harrington, A.

Hautamaki, J.

Horokhova, N.

Kopanev, A.

Nadeau, J.

Roy, J.

Rudari, L.

Spence, T.B.

Watier, C.

美国联合技术公司

Hansell, C.

联合包裹速递服务公司

Jensen, T.F.

Smalls, D.

魁北克大学蒙特利尔分校

Berthiaume, S.

Cote, P.

Poulin, A.

Toujani, T.

WAGRAM (CANADA)

Gervais, R.G.

世界范围机场协调小组

Rindisbacher, E.

WALA

Di Cio, G.

Smith, M.

工作文件

ATConf/6-WP 工作文件编号	议程项目	标题	提交人
1 -修改稿		议程	秘书处
2		行政安排	秘书处
3	2.5	航空运输自由化的保障措施	秘书处
4	2.4	国际航空运输中的公平竞争	秘书处
5	2.3	不同情境下的消费者保护和旅客权利定义	秘书处
6	2.7	机场和空中航行服务提供者的商业化和私有化	秘书处
7	2.7	监督职能的供资	秘书处
8 -修改稿	2.1	夜航限制	秘书处
9	2.7	2008 年机场和空中航行服务经济会议各项建议的实施	秘书处
10	2.6	对国际航空运输的收税	秘书处
11	2.1	起降时刻分配	秘书处
12	2.2	航空承运人的所有权和控制权的自由化	秘书处
13	2.1	扩大国际航空运输的市场准入	秘书处
14	2.1	航空货运服务的自由化	秘书处
15	2.3	国际航空运输的价格透明度	秘书处
16	2.8	国际民航组织关于航空运输监管的政策情况	秘书处
17	1.1	第五次世界范围航空运输会议以来的成就	秘书处
18	1.2	航空保安的经济方面	秘书处
19	2.7	为航空运输系统供资	秘书处
20	2.3	加强航空运输连通性和简化手续	秘书处
21	2.7	航空运输基础设施的供资	秘书处
22	1.1	航空运输的可持续性和经济发展	秘书处

ATConf/6-WP 工作文件编号	议程项目	标题	提交人
23	1.1	航空运输的价值链：过去十年航空业的特点	秘书处
24 -修改稿	2.8	前进之路：实施经改进的监管框架的行动计划	秘书处
25	2.1	起飞时刻分配及其对航空运输自由化的影响	巴林代表阿拉伯 民航委
26	2.6	政府政策及其对航空公司的经济影响	巴林代表阿拉伯 民航委
27	2.8	发行《国际民用航空公约》附件 20	巴林代表阿拉伯 民航委
28	1.1、 2.1	关于市场准入自由化的提案	智利
29	2.2	航空承运人所有权和控制权自由化的建议	智利
30	2.3	对航空运输领域的消费者保护规章实行国际化和标准化的建议	智利
31 -修改稿 (英)	2.3	旅游业对消费者保护的观点	世界旅游组织
32	2.4	阿拉伯各国对公平竞争的看法	阿联酋
33	1.1	关于推进国际民航组织航空运输自由化工作的意见	阿联酋
34	2.1、 2.2	国际航空运输自由化的多边协议：未来对航空运输进行经济监管的基础	新西兰
36 (英、西)	2.1	航空货运服务的自由化	拉美航空运输协 会
37	1.2	美国针对古巴民航的经济、商业和金融封锁的影响	古巴
38	2.2	指定、所有权和控制权：古巴与欧盟（EU）国家谈判的经验	古巴
39	1.1、 2.4	航空公司的联盟与兼并对公平竞争和防止垄断的影响	埃及
40	2.1	航空运输市场准入自由化方面采用透明度的原则	埃及
41	2.2	埃及在航空承运人所有权自由化方面的经验	埃及
42	2.8	电子仲裁作为全面自由化环境中解决争端的一种手段	摩洛哥

ATConf/6-WP 工作文件编号	议程项目	标题	提交人
43	2.3	成立一个特设工作组以研究制定航空运输领域消费者保护规章的示范条文	沙特阿拉伯
44 -修改稿	2.1	市场准入的自由化	土耳其
45	2.3	实现消费者保护规章的同比性	美国
47 (英、法)	2.3	非洲航空运输和对消费者的保护	非洲民航委
48	2.4	公平竞争和非洲航空运输	非洲民航委
49	2.2	双边航空运输协定中航空承运人的所有权和控制权条款	爱尔兰代表欧盟/ 欧洲民航会议
50	2.2	对航空承运人所有权和控制权的国家限制	爱尔兰代表欧盟/ 欧洲民航会议
51	2.4	公平竞争的基本原则	爱尔兰代表欧盟/ 欧洲民航会议
52	2.7	空中航行服务绩效	爱尔兰代表欧盟/ 欧洲民航会议
53	1.1	欧盟和欧洲民用航空会议业界和监管方面的发展情况	爱尔兰代表欧盟/ 欧洲民航会议
54	2.1	市场准入自由化	爱尔兰代表欧盟/ 欧洲民航会议
55	2.3	保护消费者权益的基本原则	爱尔兰代表欧盟/ 欧洲民航会议
56	1.1	在拉丁美洲地区的战略联盟	拉美民航委
57	1.1	不同国家互换航空器的双重监督模式	拉美民航委
58	1.2	安全监督合作制度 (SRVSOP) 的成本效益	拉美民航委
59	2.2	市场准入的限制	拉美民航委
60	2.1	市场准入的自由化	美国
61	2.8	为国际民航组织航空运输方面的工作制定优先安排	美国

ATConf/6-WP 工作文件编号	议程项目	标题	提交人
62	2.4	航空业的公平竞争与监管合作	美国
63 (英)	2.1、2.2、2.5 、2.8	旅游业对国际航空运输监管的观点	世界旅游组织
64	2.1	促进国际公务航空发展	美国
65 (英)	1.1	使旅行和旅游成为可持续发展的更有效的工具	世界旅游组织
66 (英)	2.6	旅游业对税收和关税的观点	世界旅游组织
67 (英)	2.1、2.2	自由化：解决限制性规章问题	国际航协
68 -修改稿 (英)	2.3	消费者保护：政府与业界间必需的联合策略	国际航协、阿拉伯航空承运人组织、亚太航空公司协会、拉美航空运输协会
69 (西)	2.3	Derechos de los pasajeros: Cuestión de “fuerza mayor” como eximente de la obligación de los transportistas aéreos	拉美航空航天法协会
70 -修改稿 (英)	1.1、2.3	促进统一国际航空运输某些规则的公约（1999 年蒙特利尔公约）	加拿大、德国、阿联酋、美国、国际航协
71	2.7	客户关系最佳实践的发展	民用空中航行服务组织
72	2.7	空中航行服务（ANS）绩效衡量和基准	民用空中航行服务组织
73	2.7	空中航行服务提供者（ANSP）管治和绩效	民用空中航行服务组织
74 -修改稿 (英)	2.7	服务优先级政策的指导原则	国际机场理事会、民用空中航行服务组织、国际航协
75 (英)	2.6	无故和过分税负的经济影响	国际机场理事会 国际航协

ATConf/6-WP 工作文件编号	议程项目	标题	提交人
76 (英)	2.7	监督职能的供资	孟加拉
77 (英)	2.3	消费者保护的进展、现状及关于现实地、切实地实施消费者保护措施的建议	南非
78 (英)	2.1	航空服务自由化给新加坡经济带来的实惠	新加坡
79 (英)	2.3	航空运输中消费者的保护：新加坡的经验	新加坡
80	1.1	空域主权	民用空中航行 服务组织
81 (英)	2.1、2.2	国际航空运输自由化需要考虑的相关劳工和社会政策问题	航空公司驾驶员 协会国际联合会
82 (英)	2.1	印度尼西亚对市场准入自由化的观点	印度尼西亚
83 (英)	2.3	消费者保护规章	印度尼西亚
84 (英)	2.2	航空承运人所有权与控制权原则	印度尼西亚
85 (英)	2.4	航空公司联盟的反托拉斯豁免	大韩民国
86 (英)	2.4	加强国际航空运输中的公平竞争	大韩民国
87 (英)	2.1	关于信息共享和国际民航组织公平起降时刻运行的建议	大韩民国
88 (英)	2.7	机场经济	国际机场理事会
89 (英)	2.1	市场准入：起降时刻和夜间限制	国际机场理事会
90 (英)	2.4、2.7	机场竞争	国际机场理事会
91 (英)	2.3	发生航班障碍情况时的旅客保护	国际机场理事会

ATConf/6-WP 工作文件编号	议程项目	标题	提交人
92 -修改稿 (英)	2.7	从机场非航空收入获得基础设施投资的航空业发展模式	大韩民国
93 (A, E)	2.1	就国际航空运输自由化制定多边协议的潜力	阿联酋
94 (英)	2.2	航空运输协定和规范这一事项的国家立法中的指定条款在承运人所有权和控制权原则方面的差异	巴西
95 (英)	2.3	消费者保护规章的协调统一	巴西
96 (英)	2.1	当前之所需：通过新的多边办法迅速实现航空货物运输的自由化	国际航空 货运协会
97	2.1	以“积极、渐进、有序、有保障”的方式扩大国际航空运输的市场准入	中国
98 (英)	2.3	通过立法加强消费者保护	中国
99 (阿、英、法、西)	2.1、2.2、2.4、2.6、2.7、2.8	制定持续自由化消极后果应对战略的必要性：海上式“方便旗”的使用有助于可持续航空吗？	国际运输 工人联合会
100 (英)	1.1	市场自由化及其对国家和地区经济、消费者和社会的影响	国际机场理事会
101 (英、法)	2.7	机场和空中航行服务的供资	非洲民航委
102 (英)	1.1、2.3	促进统一国际航空运输某些规则的公约（1999年蒙特利尔公约）	拉美航空 航天法协会
103 -修改稿 (西)	2.1	国际民航组织在航空运输监管中的作用	委内瑞拉

信息文件

ATConf/6-IP 信息文件 编号	议程项目	标题	提交人
1	2.3	消费者保护规章的有效性	秘书处
2	2.7	机场和空中航行服务提供者的财务状况	秘书处
3	2.1	代码共享框架的自由化：澳大利亚的经验	澳大利亚
4	2.4	欧盟的竞争规则	爱尔兰代表欧盟
5	2.2	市场自由化：波兰的经验	波兰
6	2.1	拉美地区国际航空运输服务自由化的发展情况	拉美民航委
7	2.3	航空和机场服务的客户服务和全质量标准及指导原则	拉美民航委
8	2.1	评估双边航空运输协定：世贸组织的航空运输协定测定办法（ASAP）	世贸组织
9	2.1	南非的起降时刻协调框架	南非
10	1.1	印度尼西亚民用航空的发展	印度尼西亚
11	2.1	起降时刻分配	爱尔兰代表欧盟
12	2.7	欧洲监督职能的供资	爱尔兰代表欧盟和欧洲空中航行安全组织
13	2.1	巴西国际航空运输的自由化	巴西
14	2.1、2.4	因低成本承运人(LCCs)的加入造成航空运输市场和监管政策的变化	大韩民国
15	2.3	航空旅客保护方案的法律框架和实施	大韩民国
16	2.7	印度尼西亚的单一空中航行提供者	印度尼西亚
17	2.1、2.8	航空运输协定的优先排序方法	巴西
18	2.7	Guarulhos, Viracopos 和 Brasilia 国际机场的公 — 私伙伴关系	巴西

ATConf/6-IP 信息文件 编号	议程项目	标题	提交人
19	2.1	非洲的市场准入战略和航空运输增长的催化剂	非洲民航委
20	2.2	放松航空公司指定规则	非洲民航委
21	2.3	澳大利亚的消费者保护框架	澳大利亚
22	2.1	2003-2013 年期间越南的航空运输市场，法律、法规及政策	越南

— 完 —

Identify the trends. Optimize your planning.



The ICAO [Global Air Transport Outlook \(GATO\)](#) to 2030 summarizes the latest and most expansive passenger and freight traffic forecasts ever produced by ICAO. Designed to help regulators and the aviation industry respond to evolving passenger and shipper needs over the next 20 years, the publication also includes forecasts of corresponding aircraft movements and extended global

forecasts of passenger and freight traffic to 2040, in support of greenhouse gas emissions analyses.

This unique document benefits from an expanded system of routes and more sophisticated econometric techniques, as well as the worldwide expertise of ICAO and the extensive data provided by its Member States.



| ICAO

www.icao.int/store



国际民航组织

国际民用航空组织
999 University Street
Montréal, QC, Canada
H3C 5H7

电话: +1 (514) 954-8219
传真: +1 (514) 954-6077
电邮: info@icao.int

ISBN 978-92-9249-322-6



9 789292 493226

www.icao.int