国 际 民 用 航 空 组 织

ATConf/7-WP/211
16/11/26

工 作 文 件

第七次世界范围航空运输会议
（ATConf/7）

2026 年 11 月 16 日至 20 日，蒙特利尔总部

议程项目 **1**： 航空运输领域发展概况

1.1： 第六次世界范围航空运输会议（**ATConf/6**）以来的发展与进展

报告草案

（5 页）

议程项目 1： 航空运输领域发展概况

1.1： 第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）以来的发展与进展

1.1.1 文件

1.1.1.1 在 WP/2 号工作文件中，秘书处概述了 2013 年举行第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）以来，国际航空运输领域的主要发展情况。文件重点介绍了执行国际民航组织（ICAO）关于市场准入自由化、航空货运服务、消费者保护、竞争和基础设施融资的各项政策和建议的进展情况，同时还审查了更广泛的业界发展情况，包括大流行后恢复、新兴技术和不断演变的监管挑战。文件强调需要让政策和监管框架现代化，加强国际合作和增强在 2050 年之前支持持续、有韧性和包容性发展的机构能力。文件请大会注意到这些发展情况，并支持国际民航组织努力解决各种新出现的趋势和推进其《2026-2050 战略计划》的目标。

1.1.1.2 在 WP/38 号工作文件中，中国强调加强全球航空互联互通对支持包容性社会经济发展、国际民航组织 2026-2050 战略计划和不让任何国家掉队（NCLB）战略目标的重要性。文件强调了发展中国家面临的连通性挑战，建议采取数据驱动办法确定国际航线网络节点，以支持将发展中国家纳入地区和国际航空运输网络。文件请大会认识到加强全球航空互联互通的重要性；呼吁各成员国提高发展中国家的互联互通，推动全球航空网络布局更加均衡普惠；并请国际民航组织责成相关专家组对所建议办法开展研究，鼓励分享节点选择实践和开展自愿性案例研究。

1.1.1.3 由斯威士兰代表非洲民用航空委员会（AFCAC）54 个成员国提交的 WP/56 号工作文件强调，鉴于特别是发展中地区在连通性、可负担性和能力方面的各种持续性挑战，有必要加强国际民航组织航空运输发展职能。文件指出，国际民航组织的现有机构能力和资源可能无法与其任务的范围相称，因此建议采取一种配备足够资源、专长和地区能力的强化版基于成果的办法。文件请大会认识到航空运输发展是国际民航组织的一项主要职能，请理事会考虑对国际民航组织航空运输发展职能进行一次机构和能力审查，制定一项强化的航空运输发展工作方案，以及配置充足预算资源和具备专业资质和地域平衡的工作人员队伍。

1.1.1.4 由爱尔兰代表欧洲联盟及其成员国[1]和欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国[2]提交的 WP/64 号工作文件，强调在危机期间确保《航空运输协定》（ASA）完整性以维持可预测的航空服务的重要性。文件指出，有必要更多了解和使用国际民航组织的现有指导文件。文件请大会支持对指导文件进行不持续的审查和更积极的宣传，并进一步完善《航空运输协定范本》（TASA），帮助各国加强的危机应变力。

---

[1] 奥地利、比利时、保加利亚、克罗地亚、塞浦路斯、捷克、丹麦、爱沙尼亚、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、爱尔兰、意大利、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、马耳他、荷兰、波兰、葡萄牙、罗马尼亚、斯洛伐克、斯洛文尼亚、西班牙和瑞典。

[2] 阿尔巴尼亚、亚美尼亚、阿塞拜疆、波斯尼亚和黑塞哥维那、格鲁吉亚、冰岛、摩纳哥、黑山、北马其顿、挪威、摩尔多瓦共和国、圣马力诺、塞尔维亚、瑞士、土耳其、乌克兰和联合王国。

1.1.1.5 由沙特阿拉伯提交并由埃及联署的 WP/76 号工作文件重点指出，世界范围航空运输会议之间的间隔时间较长，可能有碍于对市场发展情况作出及时反应和朝着国际民航组织的经济发展目标取得持续进展。文件请大会要求理事会将会议的间隔缩短至 5 年，于 2031 年初召开第八次世界范围航空运输会议（ATConf/8），并在每次会议结束后的三年内建立一个报告和盘点机制。文件还请秘书处在各次大会之间继续与各国、业界和其他利害攸关方进行接触。

1.1.1.6 由航空航天工业协会国际协调委员会（ICCAIA）和国际公务航空委员会（IBAC）提交的 WP/144 号工作文件，重点阐述了持续的供应链中断事件如何拖延了航空器的交付和维修，增加了运营成本和限制了连通性、机队的现代化和发展。文件请大会鼓励各成员国消除对于关键航空部件和材料自由流动的程序性和经济性障碍，确保获得关键材料和支持维持能力和认证的认可。文件还请国际民航组织将供应链应变力纳入经济监测、政策指导和危机应对。

1.1.2 讨论

1.1.2.1 大会注意到 ATConf/6 以来航空运输的发展情况，包括在一系列政策领域取得进展。大会强调必须保持前瞻性的政策框架，以便依照国际民航组织《2026-2050 战略计划》支持国际航空运输的可持续、有韧性和包容的发展。大会还强调了国际民航组织在支持航空运输发展、特别是连通性、可负担性和机构能力方面面临持续挑战地区的航空运输方面的作用。大会普遍支持在第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）现有任务和成果基础上，加强国际民航组织航空运输发展工作方案，以支持执行国际民航组织战略计划，同时适当考虑不让任何国家掉队战略目标。

1.1.2.2 大会强调有必要通过合作、透明度和各国间及时沟通，维持危机期间国际航班的可预测性，并有必要促进对现有国际民航组织指导文件的更多了解和运用，包括通过对 TASA 的持续审查。此外，大会还表示支持探讨数据驱动办法以确定国家航空运输网络的战略性节点，以便加强连通性。

1.1.2.3 关于世界范围航空运输会议召开的间隔，有人支持国际民航组织在较短间隔内召开今后大会，并在不重复现有机制情况下开展闭会期间报告工作的考虑。大会注意到，安排召开今后的大会，需要顾及国际民航组织整体会议方案、优先事项和资源方面的影响。

1.1.2.4 大会还注意到持续的中断事件对于全球空间供应链的影响，并强调国际合作对于方便重要部件和材料的移动、加强维修能力和减少不必要程序障碍的重要性。大会还认识到将供应链应变力的考虑纳入国际民航组织经济监测和相关政策工作的潜在价值。

1.1.2.5 大会表示注意到由中国提交的 WP/32 号资料文件以及由航空运输行动小组（ATAG）、国际机场协会（ACI）、国际商业航空委员会（IBAC）、机场服务协会（ASA World）、国际航空公司飞行员协会联合会（IFALPA）、民用空中航行服务组织（CANSO）和航空工业协会国际协调理事会（ICCAIA）提交的 WP/194 号工作文件。

1.1.3 结论

1.1.3.1 根据对议程项目 1.1 下文件进行的审议及随后开展的讨论，会议得出以下结论：

a) 国际民航组织和各国应确保航空运输政策、监管框架和机构能力应保持对于数字化、新出现的技术、变化的市场和未来中断事件的敏感性，与此同时加强发展中国家包括最不发达国家（LDC）、内陆发展中国家（LLDC）和小岛屿发展中国家（SID）的连通性；

b) 各国应落实大会建议，提供相关信息和分享最佳做法，与此同时，国际民航组织应加强监测，查明新出现政策需求和向大会报告进展情况；

c) 为保持各次世界范围航空运输会议之间的势头，理事会应基于航空运输经济发展的重要性和航空界的不断变化，以及持续的技术变革，考虑缩短各次会议之间的间隔；

d) 各国应更多利用国际民航组织的指导文件，与此同时，国际民航组织应继续更新 TASA，以支持在发生重大中断事件期间的合作、透明度和可预测的航空运输；和

e) 各国和业界应加强在航空供应链应变力方面的合作，与此同时，国际民航组织应将相关供应链考虑因素纳入现有监测、政策指导和危机应对活动，且不会重复其他主管机构的工作。

1.1.4 建议

建议 1/1 — 第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）以来的发展与进展

大会建议：

a) 国际民航组织和各国应确保航空运输政策、监管框架和机构能力应保持对于数字化、新出现的技术、变化的市场和未来中断事件的敏感性，与此同时加强发展中国家和容量受到限制国家的连通性；

b) 各国应采取适当行动落实世界范围航空运输会议的建议，并向国际民航组织提供进展情况、执行工作的挑战以及新出现政策需求方面的相关信息；

c) 国际民航组织应加强监测大会建议的落实、确定新出现政策需求和向大会报告进展情况的现有流程；

d) 国际民航组织应考虑缩短各次世界范围航空运输会议之间的间隔，以便维持各次会议之间的势头，同时顾及业界不断变化的性质和技术的不断变革；

e) 国际民航组织应强化其航空运输发展职能，并确保其政策指导、经济监测和实施支助保持对于《2026-2050 年战略计划》的敏感性，包括未来更新 TASA 以支持危机应变力；和

f) 各国和业界应加强航空更有效应变力方面的合作，与此同时，国际民航组织应将相关供应链考虑因素纳入现有经济监测、政策指导和危机应对活动，且不会重复其他主管机构的工作。

— 完 —