



## 世界范围航空运输会议 (ATCONF)

### 第六次会议

2013年3月18日至22日，蒙特利尔

### 议程项目 1.1

所附内容构成议程项目 1.1 的报告部分并应插在黄色文件夹中的适当位置。

## 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. 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。
-