



大会 — 第 38 届会议

经济委员会

议程项目 41：国际航空运输的经济监管

第六次世界范围航空运输会议的成果

（由国际民航组织理事会提交）

执行摘要

本文件报告了第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）的成果。文件还详述了会议的各项建议，并就本组织即将开展的未来工作，提供了一项拟议的后续行动计划。

行动：请大会：

- a) 核准附录 A 和附录 B 所载经会议通过和理事会批准的各项建议；
- b) 核准附录 C 所载的拟议后续行动计划；和
- c) 审议本文件所载的信息以更新大会第 A37-20 号决议。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 C — 环境保护和航空运输的可持续发展。
财务影响：	本文件所提及的各项活动将根据 2014 年至 2016 年经常方案预算和、或来自预算外捐助的可用资源情况进行。
参考文件：	A38-WP/55号文件：国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明 Doc 10009号文件：《第六次世界范围航空运输会议报告（ATConf/6）》 Doc 10008号文件：《大会第37届会议经济委员会的报告》 Doc 9958号文件：《大会有效决议》（截至2010年10月8日） Doc 9587号文件：《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》

1. 引言

1.1 第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）于 2013 年 3 月 18 日至 22 日在蒙特利尔国际民航组织总部举行。来自 131 个成员国和 39 个国际组织的 1 000 多名代表和观察员出席了会议。会议报告已作为 Doc 10009 号文件：第六次世界范围航空运输会议报告发布，可见于以下网址：<http://www.icao.int/开会/atconf6/Pages/WorkingPapers.aspx>。

2. 第六次世界范围航空运输会议的成果

2.1 会议涵盖了两个主要议程项目下的广泛内容，两个议程项目是：项目 1 — 对趋势和发展情况的全球概览，和项目 2 — 审议关键问题及相关的监管框架。讨论重点及主要建议摘要如下。

2.2 议程项目1.1：业界和监管方面的发展情况。

2.2.1 会议注意到了自上次会议（第五次世界范围航空运输会议，2003年）以来的主要发展情况以及国际民航组织所完成的工作。认识到国际民航组织在促进国际航空运输的可持续发展以及便利自由化方面的重要作用的同时，会议建议根据国际民航组织的相关管理规则和政策，建立一个专门的自愿基金，以便支助国际民航组织开展其工作，并加强其在航空运输领域的工作。会议还建议国际民航组织继续监测业界的发展情况、加强与所有利害攸关方的合作，保持其政策指导与时俱进，并回应各国的变化和 demand。

2.3 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

2.3.1 会议注意到了国际民航组织在航空保安领域关于保安措施的成本回收政策和机场职能方面的工作。会议还注意到了关于某些拉美国家通过的地区安全监督合作系统的成本效益分析的情况。会议建议，鼓励各国遵守国际民航组织关于航空保安收费的政策和指导，并且更多地参与地区安全合作。

2.4 议程项目2.1：市场准入

2.4.1 会议同意市场准入自由化提供了广泛的效益。讨论主要集中在自由化的做法和速度方面。尽管各国应以其自己的步调并采用适合其需要和条件的做法开展自由化，但与此同时，会议强烈同意需要对监管框架实行现代化，以使其符合全球化的商业环境。建议国际民航组织制定并通过一项自由化的长期愿景，包括审查各国可用来对市场准入实行自由化的一项国际协议。在这方面，国际民航组织应与所有有关各方合作，同时虑及以往的经验 and 成就，包括现有的自由化协议，并在必要时，与专家、各国、行业以及有关组织和利害攸关方进行磋商。

2.4.2 对于航空货运对全球贸易和经济的贡献及其运行的显著特点存在广泛认可。为了便利进一步开展自由化，第六次世界范围航空运输会议建议国际民航组织，虑及过去的成就、各国对现有安排的意见，并通过与所有相关利害攸关方进行磋商，牵头制定一项具体关于航空货运服务的国际协议。

2.4.3 关于起降时刻分配和夜航限制，注意到了处理这些问题的做法方面的各种意见，以及国际民航组织的相关政策指导。在认识到这些问题将随着航空业务量的增长而继续存在的同时，会议建议各国在基础设施开发的规划当中充分考虑到长期的容量需求、遵循国际民航组织的相关政策，并通过协商努力处理其他国家的关切和解决各种困难。

2.4.4 会议还建议国际民航组织继续促进和协助各国开展自由化，包括提供国际民航组织航空服务谈判会议（ICAN）机制。国际民航组织应在必要时，对公务航空之类正在出现的具有全球重要意义的问题制定指导。

2.5 议程项目2.2：航空承运人的所有权和控制权

2.5.1 会议普遍承认对航空承运人所有权和控制权实行自由化的益处；并且承认需要调整目前的监管制度以满足二十一世纪的需求。会议同意国际民航组织应带头促进深入开展这方面的自由化，同时适当考虑确保安全和保安的重要性、包括劳工在内的所有利害攸关方的利益，以及逐步和循序渐进地进行适应的必要性。因此，会议建议国际民航组织开始着手为各国制定一项国际协议，以便对航空承运人的所有权和控制权实行自由化。在这项工作中，国际民航组织应该让所有有关方面参与其中，并与专家、各国、利害攸关方和有关组织进行磋商。会议还建议各国根据其各自需求和情况，通过各种现行措施继续开展这方面的自由化。

2.6 议程项目2.3：消费者权益保护

2.6.1 会议表示需要支持对航空运输服务消费者的权益进行保护，并且同意各国监管响应措施的有效性可得益于加强趋同性和兼容性。会议建议国际民航组织在航空运输监管专家组（ATRP）、各国及地区机构专家的协助下，在短期内制定一套消费者权益保护的核心原则。会议还建议国际民航组织继续监测消费者权益保护方面的各种发展情况，并与各国、业界及世界旅游组织（UNWTO）之类的其他组织进行合作。在这方面，会议同意需要在联合国世界旅游组织等相关组织之间采取协调做法，以避免重复努力和不同的成套规则。

2.7 议程项目2.4：公平竞争

2.7.1 会议注意到了公平竞争背景下的主要发展情况以及各国遇到的各种问题。尽管对处理相关问题的做法存在不同意见，但普遍同意公平竞争是国际航空运输运行中的一项重要的普遍原则，各国应该适当考虑其他国家的关切。在会议主席设立的特设咨询小组的帮助下，会议达成了共识——建议国际民航组织制定各种工具，以便利各国之间开展合作、对话和信息交流，促进更加兼容的监管做法，并编写各国和地区机构竞争政策和做法的纲要。国际民航组织还应该监测各种发展情况，并根据必要情况更新其关于公平竞争的政策指导。

2.8 议程项目2.5：保障措施

2.8.1 会议审议了国际航空运输自由化保障措施的四个方面，即：a) 各国持续有效地参与；b) 服务保障和国家援助、补贴；c) 必不可少的航空运输和旅游开发航线计划；和d) 避免单边行动。在同意需要保障措施的同时，第六次世界范围航空运输会议建议鼓励各国使用国际民航组织关于保障措施的指导，并建议保持指导与时俱进并回应各种变化。

2.9 议程项目2.6: 对国际航空运输的收税和其他收费

2.9.1 会议同意对航空运输的各种收税和收费的扩大化, 可能对航空运输的可持续发展并对消费者产生不利的经济影响。在确认国际民航组织的收税政策仍然有效的同时, 会议建议国际民航组织更加大力地推广其各项政策, 并与业界利害关系方合作, 拟定关于收税和其他收费对航空运输的影响分析及对各国的指导。国际民航组织制定的一项关于收税的双边条款模型将被纳入国际民航组织的航空运输协定范本(TASA)。

2.10 议程项目2.7: 机场和空中航行服务的经济

2.10.1 会议注意到了需要对航空运输系统实行现代化和相应的供资需求, 以及航空运输自由化与基础设施开发之间的联系。认识到国际民航组织对关于机场和空中航行服务收费和经济的现行政策和指导, 以及对航空运输基础设施和监管监督职能供资的持续相关性和有效性的同时, 会议建议国际民航组织保持其政策和指导与时俱进、提高各国的认识并鼓励其加以使用。对于需要处理正在出现的挑战的问题, 会议商定建立一个多学科工作组, 以便制定关于航空运输基础设施及航空系统的供资和融资的指南, 包括各种机制以支助航空系统组块升级(ASBUs)模块中所述的各种运行改进。

2.11 议程项目2.8: 实施国际民航组织的政策和指导

2.11.1 会议注意到了有关实施国际民航组织在航空运输领域的政策和指导的状况, 并同意应鼓励各国将国际民航组织的政策指导纳入其国家政策和规章及航空运输协定当中。鉴于国际民航组织政策和指导的重要性, 会议建议国际民航组织继续发挥其领导作用, 以促进和更新其政策指导, 并审议加强其政策地位的额外方法, 包括评估《国际民用航空公约》关于航空运输可持续发展的一项可能的新附件的价值。

3. 后续工作

3.1 会议上通过了广泛且全面的成套结论和建议, 它们应当指引各国和本组织的未来政策方向和行动。重要的成果包括: a) 强调航空运输是民用航空系统的一个完整的组成部分; b) 重申自由化的目标及国际民航组织的领导作用; c) 开创对全球监管框架实行现代化; 和 d) 为国际民航组织今后在航空运输领域的工作提供了实际行动的基础。会议的建议被分为对国家的行动建议和对国际民航组织的行动建议, 分别载于附录 A 和附录 B。

3.2 理事会在审议 ATConf/6 的后续工作时, 鉴于本组织资源有限, 决定对国际民航组织的行动建议进行了整合, 并分为三个优先安排的类别供理事会审议, 其内容载于附录 C。A 类优先工作是那些对各国具有重大意义、应当立即开展、不应延误的工作; B 类优先属交付成果为中期优先的工作, 而 C 类优先则是那些可根据成员国自愿捐助提供的额外资源情况而开展的工作。在其后续工作中, 秘书处将使航空运输监管专家组参与其中, 并在必要的情况下, 与各国和其他相关组织及利害关系方进行磋商。

3.3 根据理事会决定，由秘书处通过一封国家级信件（国家级信件 13/63 号信件）向各国分发了对各国的行动建议。理事会向国际民航组织大会第 38 届会议提交一份关于会议成果以及本组织后续工作计划的报告供其核准。而后，根据大会的决定，秘书处将为第六次世界范围航空运输会议的后续工作制定一项更加详细的实施计划。将向航空运输委员会及时全面通报这项工作的各种计划、活动和进展情况。如有任何事项需要作出政策决策或指导，秘书处会将其提交给航空运输委员会和理事会进行审议。

附录 A

建议各国采取的行动

编号	对各国的行动建议
	建议 1.1/1 — 业界和监管方面的发展情况
1	a) 各国应该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。
2	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》。
	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
3	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。
4	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。
5	c) 各国应增加参与其各自的地区安全小组。
6	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。
	建议 2.1/1 — 市场准入自由化
7	a) 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。
	建议 2.1/2 — 航空货运业务
8	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。
9	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。
	建议 2.1/3 — 其市场准入问题
10	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。
11	b) 关于夜航限制，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。
12	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。
	建议 2.2/1 — 承运人所有权和控制权
13	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

编号	对各国的行动建议
	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。
	建议 2.3/1 — 消费者权益保护
14	a) 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。
	建议 2.4/1 — 公平竞争
15	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。
16	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，各国应该顾及国际民航组织关于竞争的指导。
17	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。
18	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。
19	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。
	建议 2.5/1 — 保障措施
20	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。
21	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。
	建议 2.6/1 — 对国际航空运输的收税
22	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。
23	b) 各国应在航空运输领域避免双重征税。
	建议 2.7/1 — 航空运输系统的现代化
24	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。
	建议 2.7/3 — 基础设施管理
25	a) 各国应考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。
26	b) 各国应通过善治促进优质的空中航行服务表现。
	建议 2.8/1 — 实施国际民航组织的政策和指导
27	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

编号	对各国的行动建议
	考虑。
28	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。
29	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。

附录 B

建议国际民航组织采取的行动

编号	对国际民航组织的行动建议
	建议 1.1/1 — 业界和监管方面的发展情况
1	a) 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。
2	b) 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。
3	c) 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。
4	d) 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。
5	e) 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。
6	f) 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。
	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
7	a) 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。
	建议 2.1/1 — 市场准入自由化
8	a) 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。
9	b) 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。
10	c) 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。
11	d) 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。
	建议 2.1/2 — 航空货运业务
12	a) 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。

编号	对国际民航组织的行动建议
13	b) 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。
	建议 2.1/3 — 其市场准入问题
14	a) 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。
15	b) 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。
	建议 2.2/1 — 承运人所有权和控制权
16	a) 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。
17	b) 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。
18	c) 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。
	建议 2.3/1 — 消费者权益保护
19	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。
20	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》。
21	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。
22	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。
23	e) 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。
	建议 2.4/1 — 公平竞争
24	a) 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。
25	b) 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。

编号	对国际民航组织的行动建议
26	c) 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。
	建议 2.5/1 — 保障措施
27	a) 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。
28	b) 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。
	建议 2.6/1 — 对国际航空运输的收税
29	a) 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。
30	b) 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。
	建议 2.7/1 — 航空运输系统的现代化
31	a) 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。
32	b) 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。
	建议 2.7/2 — 监督职能的供资
33	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。
34	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。
	建议 2.7/3 — 基础设施管理
35	a) 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（ANSPs）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。
36	b) 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。
	建议 2.8/1 — 实施国际民航组织的政策和指导
37	a) 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。
38	b) 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

编号	对国际民航组织的行动建议
	应对不断变化的形势和各国的需求。
39	c) 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。
40	d) 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。

附录 C

第六次世界范围航空运输会议的后续工作

注：A=高度优先、 B=中度优先、C=低度优先

编号	ATConf/6对国际民航组织的行动建议综合清单	优先	时间框架和步骤	所涉各方 (除ATB-EAP外)	EAP所需人力资源
A类优先工作 （表明建议资源）					
1	根据相关国际民航组织治理规则和政策，建立航空运输自愿基金（建议1.1/1 g）	A	2013-2014 -2013年第4季：启动工作 -2014年上半年：制定计划 -2014年第3季：向ATC报告 -2014年第4季：给各国的国家级信件	FIN、LEB、各国	在现有资源范围内
2	向各国提供强化的ICAN设施（建议2.1/1 c）），尤其通过组织地区或多边性质的会议以提高其使用，并举办关于公平竞争的专题讨论会，以便加强竞争主管当局之间的合作。	A	2013-2016 年度活动 -2013年第4季： ICAN2013 -2014年下半年： ICAN2014 -2015： ICAN2015 -2016： ICAN2016	由各国主办/供资	在现有资源范围内
3	为向各国提供交流论坛而制定工具，促进国际航空运输监管做法的进一步兼容（建议2.4/1 f）	A	2013-2016 （通过ICAN设施）	各国（竞争主管当局）	在现有资源范围内

编号	ATConf/6对国际民航组织的行动建议综合清单	优先	时间框架和步骤	所涉各方 (除ATB-EAP外)	EAP所需人力资源
4	为国际航空运输自由化制定长期愿景，包括为各国的市场准入自由化探讨制定一项国际协定（建议 2.1/1 b) 和 c))	A	2013-2016 或之后 -2013年第4季：启动（ICAN） -2014年上半年：ATRP/12 -2016：国家级信件（磋商草稿） -2017年上半年：向ATC报告 -2017年下半年：完成	ATRP（磋商 &开会）、LEB、各国、利害攸关方	在现有资源范围内
5	汇编各国及地区机构关于竞争的政策和做法(建议 2.4/1 g)) [及后续更新]	A	2013-2016 -2013年第4季：启动 -2014：国家级信件（征求意见） -2015：完成 -2016：公布	各国	在现有资源范围内
6	为航空承运人所有权和控制权的自由化制定一项国际协定（建议 2.2/1 c) 和 d))	A	2013 -2016 -2013年第4季：启动（ICAN） -2014年上半年：ATRP/12 -2015年下半年：向ATC报告 -2016：完成	ATRP（磋商&开会）、LEB、各国、利害攸关方	在现有资源范围内
7	国际民航组织应使其航空运输监管和自由化和公平竞争的政策指导与时俱进，并顺应变化和各国的需要，视所需制定进一步的指导和额外手段以促进自由化（建议 2.1/1 e) 、 2.2/1 b) 、 2.4/1 h) 和 2.8/1 e)	A	2013-2016 正在进行	ATRP（视所需）	在现有资源范围内,由初级专业人员（JPOs）和/或借调人员支助

编号	ATConf/6对国际民航组织的行动建议综合清单	优先	时间框架和步骤	所涉各方 (除ATB-EAP外)	EAP所需人力资源
8	就消费者保护制定一套核心原则(建议 2.3/1 b)和 d))	A	2013-2015 -2013年第4季: 启动(国家级信件、ICAN) -2014年上半年: ATRP/12 -2015年下半年: 向ATC报告	ATRP(磋商&开会)	在现有资源范围内
9	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, 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(建议 2.7/1 b))	A	2013-2015 -2013年第4季: 启动工作 -2014年上半年: 建立小组 -2014年上半年: AEP/ANSEP/5 -2015: 完成	AEP、ANSEP、ANB	需要1名 P4人员, 由法国初级专业人员支助(预计在2013年到任)
10	推广认识国际民航组织关于基础设施供资的政策和指导材料, 制定关于为国家和地区一级安全和保安监督职能供资的指导材料, 而同时监测经济监督供资的情况(建议 2.7/1 c)、2.7/2 a))	A	2013-2016 正在进行	AEP、ANSEP、利害攸关方(视所需)	在现有资源范围内, 由初级专业人员(JPOs)和/或借调人员支助
11	探索建立新机制的可能性, 以确保国家和地区一级监督职能的可持续供资(建议 2.7/2 b))	A	2013-2016 -2013年下半年: 与ANB、AVSEC磋商 -2014: 与AEP、ANSEP磋商 -2015: 制定指导材料 -2016: 完成	AEP、ANSEP、ANB、AVSEC	在现有资源范围内

编号	ATConf/6对国际民航组织的行动建议综合清单	优先	时间框架和步骤	所涉各方 (除ATB-EAP外)	EAP所需人力资源
12	与其他国际组织, 包括世界旅游组织, 在共同关心的领域(如消费者保护)进行合作, 以期除其他外, 避免工作的重复(建议 2.3/1 d) [继续努力解决与世界旅游组织之间关于游客保护公约草案的可能问题]	A	2013-2016 正在进行 -2013年下半年及其后: 与世界旅游组织就旅游业公约草案合作 -2014-16: 继续工作	UNWTO、LEB和其他组织	在现有资源范围内
B类优先工作					
13	更新关于国际航空运输监管的指导材料, 包括.Doc 9587号文件、Doc 9626号文件、TASA和WASA、自由化指标和自由化经验案例(建议 1.1/1 d))	B	2013-2016 正在进行 -2013年第4季: 启动工作 -2014年上半年: Doc9587号文件 -2014-15: Doc 9626号文件 -2013-16: WASA	ATRP(更新 Doc 9626号文件)	在现有资源范围内, 由来自中国的初级专业人员和借调人员支助
14	专门制定一项国际协定以促进航空货运服务的进一步自由化(建议 2.1/2 c)和 d))	B	2013-2016 -2013年第4季: 启动(ICAN) -2014年上半年: ATRP/12 -2015年下半年: 向ATC报告 -2016: 完成	ATRP(磋商&开会)、LEB, 各国, 利害攸关方(IATA、TIACA)	在现有资源范围内

编号	ATConf/6对国际民航组织的行动建议综合清单	优先	时间框架和步骤	所涉各方 (除ATB-EAP外)	EAP所需人力资源
15	监测市场准入、消费者保护和竞争等领域的发展（建议 2.1/1 e）、2.3/1 a）、2.4/1 h）、2.5/1 d））	B	2013-2016 正在进行	ATRP（视所需）	在现有资源范围内, 由初级专业人员和/或借调人员支助
16	推广并鼓励各国使用ICAO关于航空运输监管和自由化的政策指导（如关于市场准入、航空承运人所有权和控制权、起降时刻分配、宵禁和保障措施等）；视可用资源，通过培训、地区专题讨论会或类似活动协助各国自由化（建议 1.1/1 e）、2.1/3 d）、2.2/1 b）、2.5/1 c）、2.8/1 d））	B	2013-2016 正在进行 （每年一至两次专题讨论会）	由各国主办的专题讨论会	在现有资源范围内
17	推广认识国际民航组织关于收税、用户收费的政策和关于机场与空中航行服务提供者（ANSPs）治理、所有权、控制权和管理、以及航空保安相关收费等的指导材料（建议 1.1/2 e）、2.6/1 c）、2.7/3 c）	B	2013-2016 正在进行	AEP、ANSEP、利害攸关方（视所需）	在现有资源范围内,由初级专业人员和/或借调人员支助
18	监测机场和空中航行服务提供者商业化和私有化方面出现的各种变化，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更新这一信息（建议 2.7/3 d）	B	2013-2016 正在进行	ACI、CANSO、AEP、ANSEP(视所需)	在现有资源范围内, 由初级专业人员和/或借调人员支助
19	就收税和其他收费对航空运输的影响拟定分析和指导（建议 2.6/1 d））	B	2014-2016	各国、UNWTO、IATA和其他利害攸关方	需要1名 P4人员, 由德国初级专业人员支助（预计2013年下半年到任））

编号	ATConf/6对国际民航组织的行动建议综合清单	优先	时间框架和步骤	所涉各方 (除ATB-EAP外)	EAP所需人力资源
20	监测航空运输业的发展情况, 就具有全球重要性的重大问题进行研究, 与各国、国际组织和业界分享其分析 (建议 1.1/1 c)、2.5/1 c)	B	2013-2016 正在进行	利害攸关方	在现有资源范围内, 由初级专业人员支助
21	与国际和地区组织及其业界开展合作, 以便监测有碍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 (建议 1.1/1 f)	B	2013-2016 正在进行	地区机构、国际民航组织地区办事处	在现有资源范围内, 由初级专业人员和/或借调人员支助
C类优先工作					
22	审议其他方式和方法, 以提高国际民航组织关于航空运输体系的经济可持续发展政策的地位, 并就可能的新附件或其他可以接受的解决办法进行评价 (建议 2.8/1 f)	C	2014-2016 或之后	ATRP、各国	在现有资源范围内, 由AT基金或中国借调人员支助
23	就航空运输连通性进行成本效益分析 (建议 2.3/1 f)	C	2013-2016	UNWTO、AVSECP、FALP、利害攸关方	视可用资源而定
24	就推进自由化时可能出现的重要问题拟定指导, 包括公务航空 (建议 2.1/3 e)	C	2014-2016	ATRP、IBAC、ANB	视可用资源而定
25	推动批准《1999年蒙特利尔公约》, 若有国家要求, 则对其提供协助 (建议 1.1/1 h)	C	2013-2016 -2013年第4季: 国家级信件 (告知 A38 决定) -2014-16: 正在进行	LEB、国际民航组织地区办事处、地区机构	视可用资源而定