



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 2： 审议关键问题和相关的监管框架

议程项目 2.1： 市场准入

起飞时刻分配及其对航空运输自由化的影响

（由巴林代表阿拉伯民航委员会（ACAC）提交²）

执行摘要

本工作文件论及起飞时刻分配管理政策的负面影响及其与国际航空运输自由化全球趋势不一致之处，尤其是对发展中国家参与的影响。

行动： 请会议同意第4段中的建议。

参考文件： ATConf/6 次会议参考材料载于：www.icao.int/meetings/atconf6。

1. 前言

1.1 国际民航组织（ICAO）一直与其他国际和地区组织及联盟，尤其是国际航空运输协会（IATA）合作，致力于促进国际航空运输自由化的文化，它一直呼吁让航空承运人与其他部门一样，在没有任何来自政府的限制或障碍情况下在航空运输领域开展业务。

2. 讨论

2.1 众所周知，1994年举行的第4次世界范围航空运输会议（ATConf/4），专注于航空运输自由化问题并通过一些重要建议，特别是给予发展中国家的航空承运人优惠政策，使它们能够参与这一进程。

¹ 阿拉伯文本由巴林提供。

² 阿尔及利亚、巴林、埃及、伊拉克、约旦、黎巴嫩、利比亚、毛里塔尼亚、摩洛哥、阿曼、巴勒斯坦、卡塔尔、沙特阿拉伯、苏丹、突尼斯、阿拉伯联合酋长国和也门。

2.2 2003年3月举行的第5次世界范围航空运输会议（ATConf/5），重申了第4次世界范围航空运输会议的建议。自由化趋势已经演变成一个全球性政策，国际航空运输协会（IATA）所开展的研究证实了所有采取这样政策的国家产生的经济利益。

2.3 许多发展中国家因此对航空运输基础设施（机场、航空公司、空中航行服务、培训等）投入上百亿美元投资，以便与“天空开放”概念带来的运输量增长保持同步。这些国家根据“开放天空”原则签订了许多航空运输协定，这意味着对运输量、航空器机型和班次没有任何限制。

2.4 然而，起飞时刻分配问题阻碍了这些协定的实施，使其未能生效，特别是关于服务于欧洲市场的主要市场。但从另一方面来讲，从欧洲出港到发展中国家的运输量则未遇到任何限制。

2.5 欧洲组织和联合会开展的研究显示，由于20几个主要机场需求增加，欧洲国家机场容量问题到2020年将加剧。这会对利用这些机场的发展中国家的航空公司参与产生负面影响，尤其是考虑到这些国家进港运输量的增加。

2.6 各国一直在会议和研讨会上要求国际民航组织在起飞时刻分配的监管框架工作方面发挥积极作用，确保发展中国家参与航空运输业，而不要对已经负担过重的部门产生任何额外负担和费用。

3. 结论

3.1 国际社会期待通过增加机场容量和给予发展中国家承运人优惠待遇来限制与起飞时刻分配和交易的相关问题。其目的是为了避免起飞时刻分配被用来作为一种工具来关闭空域和扼杀“开放天空”政策。

4. 建议

4.1 请会议：

- a) 通过政策建议，确保发展中国家的承运人在起飞时刻分配方面得到优惠待遇；和
- b) 要求国际民航组织在其指导材料中考虑到上述 a)。