

出國報告(類別：參加國際會議)

參加APEC第39次運輸工作小組會議 (TPT-WG39)出國報告

服務機關：桃園國際機場股份有限公司

姓名職稱：劉光島 處長

薛富謐 專員

派赴國家：紐西蘭基督城

出國期間：103 年3 月30日至103年4月5 日

報告日期：103 年5 月15日

提要表

奉交通部指示，於亞洲太平洋經濟合作會議（APEC）第39次運輸工作小組會議（TPT-WG39），針對我國自由經濟示範區關於智慧運輸示範重點內容，由台灣港務公司代表中華台北經濟體以海港自由港區之貨物流通及配合自由經濟示範區在基礎設施建置、服務拓展與對外招商等相關重點向各經濟體推廣，並請桃園機場公司共同參與，了解各經濟體關心重點，以利後續示範區政策推行與自由港區對外招商引資之順遂，為本次出國主要目的。

亞洲太平洋經濟合作會議之運輸工作小組會議分為航空專家小組、海運專家小組、陸運專家小組及複合運輸與智慧型運輸系統專家小組，桃園機場公司在我國代表團成員中分配參加『航空服務次級專家小組』（AER-SRV）之分組會議。

本次(TPT-WG39)之航空服務次級小組會議進行之計畫與議題，包括一、航空服務自由化，交換近期各會員體針對航空服務自由化之雙邊及多邊協議進展，及討論國際航空運輸自由化多邊協議(MALIAT)；二、APEC 會員體之時間帶分配指導原則，中國香港代表簡報時間帶分配指導原則；三、其他議題，如韓國簡報消費者保護政策。

經由本次航空服務次級小組會議，會員體同意持續針對目前所提出航空服務自由化議題進行討論、交換意見，並且同意下列事項：

1. 提供更新未來 AER-SRV 的各會員體之雙邊、多邊航權自由化之進展情形，包含國際航空運輸自由化多邊協議(MALIAT)。
2. 持續於未來 AER-SRV 會議，針對第六次 ICAO 航空運輸會議(ATCONF6)成果由各會員體準備簡報分享，特別是消費者保護與公平競爭議題。
3. 持續編撰經濟體之時間帶指導原則。

目 錄

壹、出國目的.....	4
貳、出國行程.....	5
參、APEC第39次運輸工作小組會議.....	10
一、APEC第39次運輸工作小組會議簡介.....	10
二、航空專家小組介紹.....	11
三、本次參加航空服務次級專家小組會議紀要.....	16
四、會議照片.....	23
肆、心得及建議.....	26
一、出國心得.....	26
二、建議.....	28
伍、附錄.....	30
一、紐西蘭-國際航空運輸自由化多邊協議(MALIAT)概要	
二、中國香港-時間帶配置指導原則	
三、韓國-消費者保護政策	
四、中華台北(臺灣港務公司)-海港自由貿易港區簡報	

壹、出國目的

本次出國緣起，係奉交通部指示，於亞洲太平洋經濟合作會議（以下以APEC表示）第39次運輸工作小組會議(TPT-WG39)之複合運輸工作小組會議，向各經濟體推廣我國自由經濟示範區關於智慧運輸示範重點內容，交通部請台灣港務公司以海港自由港區之貨物流通及配合自由經濟示範區在基礎設施建置、服務拓展與對外招商等相關重點，並請桃園機場公司共同參與，了解各經濟體關心重點，以利後續示範區政策推行與自由港區對外招商引資之順遂。爰此，桃園機場公司由貨運處劉光島處長率自由港區業務承辦人薛富謐專員參加APEC第39次運輸工作小組會議。

另由於亞洲太平洋經濟合作會議之運輸工作小組會議分為航空專家小組、海運專家小組、陸運專家小組及複合運輸與智慧型運輸系統專家小組，桃園機場公司除了歸屬「航空專家小組」類別，在業務性質方面與航空服務較為接近，因此在我國代表團成員中分配參加『航空服務次級專家小組』之分組會議(AER-SRV)。

貳、出國行程

APEC第39次運輸工作小組會議(TPT-WG39)由紐西蘭經濟體主辦，日期自103年3月31日至4月4日，會議地點為紐西蘭基督城。詳細會議時間、主題暨我國出席代表分配請參閱表一，其中我國出席代表航空專家小組之單位尚包括民航局、運輸研究所及桃園機場公司。桃園機場公司出國行程自2014年3月30日至4月5日，參加4月1日至4月3日會議行程，包括大會開幕式、航空專家小組(AEG)及航空服務次級專家小組(AEG-SRV)等，於4月4日返國。

表一 TPT-WG39 會議時間表 (DAY 1) 3 月 31 日 星期一 (領隊會議)

時間	會議及主題	出席代表說明
1300-1700	代表團報到	代表團陸續到達
1330-1500	管理會議	主事成員、計畫指導員及各專家小組主席
1500-1530	休息時間 Coffee Break	
1530-1700	第 1 次領隊會議(HOD1)	領隊、運研所陳其華組長、周家慶高級運輸分析師、台經院吳正中博士、朱柔潔助理研究員代表出席
晚間	自由行程	領隊撥冗出席

表一 TPT-WG39 會議時間表-續 (DAY 2) 4月1日 星期二

時間	會議及主題	出席代表說明
0800-1700	代表團報到	
1000-1200	大會開幕式	全體代表出席
1200-1330	午餐時間	全體代表出席
1330-1500	<u>各專家小組分組會議</u>	
	- 航空專家小組(AEG)	民航局黃忠盛科長、王敏郁專員、葉佳魁專員、桃園機場公司劉光島處長、薛富謐專員、運研所呂蕙美研究員代表出席
	- 海運專家小組(MEG)	航政司饒智平科長、航港局劉佩蓉專門委員、中國驗船中心吳順銘處長、臺灣港務公司蘇建榮資深副處長、陳慧宜高級管理師代表出席
	- 陸運專家小組(LEG)	道安會徐台生組長、路政司趙晉緯科長、車安中心許志成處長、車輛公會陳惠智總工程師代表出席
	- 複合運輸與智慧型運輸系統專家小組(IIEG)	運研所陳其華組長、周家慶高級運輸分析師、台經院吳正中博士代表出席
1500-1530	休息時間 Coffee Break	
1530-1700	<u>次級專家小組分組會議</u>	
	- 航空服務次級專家小組 (AEG-SRV)	民航局王敏郁專員、桃園機場公司劉光島處長、薛富謐專員、運研所呂蕙美研究員代表出席
	- 航空安全次級專家小組 (AEG-SAF)	民航局黃忠盛科長代表出席
	- 航空保安次級專家小組 (AEG-SEC)	民航局葉佳魁專員代表出席
	- 海運專家小組 (MEG)	航政司饒智平科長、臺灣港務公司蘇建榮資深副處長代表出席
	- 海運保安次級專家小組 (MEG-SEC)	航港局劉佩蓉專門委員、中國驗船中心吳順銘處長、臺灣港務公司陳慧宜高級管理師代表出席

	- 車輛標準調和次級專家小組 (LEG-VSHG)	路政司趙晉緯科長、車安中心許志成處長、車輛公會陳惠智總工程師代表出席
	- 道路與軌道安全次級專家小組 (LEG-SAF)	道安會徐台生組長代表出席
	- 複合運輸與智慧型運輸系統專家小組(IIEG)	運研所陳其華組長、台經院吳正中博士代表出席
	- 全球衛星導航系統建置小組 (GIT)	運研所周家慶高級運輸分析師代表出席
1730-1900	歡迎晚會	全體代表出席

表一 TPT-WG39 會議時間表-續(DAY 3) 4月2日 星期三

時間	會議及主題	出席代表說明
	<u>次級專家小組分組會議</u>	
	- 航空服務次級專家小組 (AEG-SRV)	民航局王敏郁專員、桃園機場公司劉光島處長、薛富謐專員、運研所呂蕙美研究員代表出席
	- 航空安全次級專家小組 (AEG-SAF)	民航局黃忠盛科長代表出席
	- 航空保安次級專家(AEG-SEC)	民航局葉佳魁專員代表出席
	- 海運專家小組(MEG)	航政司饒智平科長、臺灣港務公司蘇建榮資深副處長代表出席
0900-1030	- 海運保安次級專家小組 (MEG-SEC)	航港局劉佩蓉專門委員、中國驗船中心吳順銘處長代表出席
	- 車輛標準調和次級專家小組 (LEG-VSHG)	路政司趙晉緯科長、車安中心許志成處長、車輛公會陳惠智總工程師代表出席
	- 道路與軌道安全次級專家小組 (LEG-SAF)	道安會徐台生組長代表出席
	- 複合運輸與智慧型運輸系統專家小組(IIEG)	運研所陳其華組長、台經院吳正中博士代表出席；臺灣港務公司陳慧宜高級管理師列席報告
	- 全球衛星導航系統建置小組	運研所周家慶高級運輸分析師代表出席

	(GIT)	
1030-1100	休息時間 Coffee Break	
1100-1230	次級專家小組分組會議(延續)	續依任務分配原則代表出席
1230-1400	午餐時間	
1400-1530	次級專家小組準備總結報告給各專家小組主席	續依任務分配原則代表出席
1530-1600	休息時間 Coffee Break	
1600-1800	次級專家小組準備總結報告給各專家小組主席(延續)	續依任務分配原則代表出席
晚間	自由行程	

表一 TPT-WG39 會議時間表-續(DAY 4) 4月3日 星期四

時間	會議及主題	出席代表說明
0900-1030	<u>各專家小組分組會議：</u>	
	- 航空專家小組(AEG)	民航局黃忠盛科長、王敏郁專員、葉佳魁專員、桃園機場公司劉光島處長、薛富謐專員、運研所呂蕙美研究員代表出席
	- 海運專家小組(MEG)	航政司饒智平科長、航港局劉佩蓉專門委員、中國驗船中心吳順銘處長、臺灣港務公司蘇建榮資深副處長、陳慧宜高級管理師代表出席
	- 陸運專家小組(LEG)	道安會徐台生組長、路政司趙晉緯科長、車安中心許志成處長、車輛公會陳惠智總工程師代表出席
	- 複合運輸與智慧型運輸系統專家小組(IIEG)	運研所陳其華組長、周家慶高級運輸分析師、台經院吳正中博士代表出席
	- 全球衛星導航系統建置小組(GIT)	
1030-1100	休息時間 Coffee Break	
1100-1230	各專家小組分組會議(延續)	續依任務分配原則代表出席
1230-1400	午餐時間	

1400-1530	各專家小組分組會議(延續)	續依任務分配原則代表出席
1530-1600	休息時間 Coffee Break	
1600-1730	各專家小組準備報告提送領隊會議 及閉幕大會	續依任務分配原則代表出席
晚間	自由行程	

表一 TPT-WG39 會議時間表-續 (DAY 5) 4月4日 星期五

時間	會議及主題	出席代表說明
0900-1030	第 2 次領隊會議(HOD2)	領隊、運研所陳其華組長、周家慶高級運輸 分析師、台經院吳正中博士、朱柔潔助理研 究員代表出席
1030-1100	休息時間 Coffee Break	
1100-1230	閉幕大會	全體代表出席
1230-1300	技術參訪簡報	
1300-1400	午餐時間	全體代表出席
1430-1730	技術參訪(航空、海運及陸運)	由代表自行決定

參、APEC第39次運輸工作小組會議

一、APEC第39次運輸工作小組會議簡介

APEC 運輸工作小組會議(Transportation Working Group ,TPT-WG)自 1991 年建立，每半年召開會議以朝向有效率、無縫、可靠、安全和永續運輸系統，以及促進亞太地區自由、開放的貿易與投資，其任務是由各會員體之航空、陸運、海運及複合運輸之專家所組成，透過推動研究、支持經濟標準調和、能力構建、資訊交流以及制定有前景的政策目標，與私部門、國際組織以及其他 APEC 論壇共同合作。

主席由主導成員輪流擔任，APEC 運輸工作小組會議的執行是經由領隊小組、四個專家小組和七個次級工作小組所組成，說明如下：

- 領隊小組(Leadership Groups):
 - 自亞太經濟合作之成員領隊組成領隊小組 (HODs)
 - 管理小組：執行長、副執行長、專家小組主席、計畫監督
- 航空專家小組 Aviation Experts Group (AEG)
 - 航空安全專家小組 AEG- Safety (AEG-SAF)
 - 航空保安專家小組 AEG-Security (AEG-SEC)
 - 航空服務專家小組 AEG-Air Services (AEG-SRV)
- 複合運輸及智慧型運輸系統專家小組 Intermodal & Intelligent Transportation Systems (ITS) Experts Group (IIEG)
 - 全球衛星導航系統建置小組 GNSS [Global Navigation Satellite Systems]Implementation Team [GIT]
- 陸運專家小組 Land Experts Group (LEG)
 - 車輛標準調和次級專家小組 LEG-Vehicle Standards Harmonization (LEG-VSHG)
 - 道路與軌道安全次級專家小組 LEG-Road & Rail Safety (LEG-SAF)
- 海運專家小組 Maritime Experts Group (MEG)
 - 海運保安次級專家小組 MEG-Security (MEG-SEC)

APEC 運輸工作小組會議經由亞太經濟合作領袖之跨領域優先準則扮演一個關鍵的角色，例如包括致力於制定出亞太經濟合作供應鏈連結架構的檢查點，同時達成領袖承諾-藉由時間、成本和某些項目以改善供應鏈績效。2013-2016 年 APEC 運輸工作小組會議策略計畫是更新中期工作計畫及提供運輸工作小組關鍵性議題之發展藍圖。

二、航空專家小組介紹

(一)、緣起與依據

航空專家小組係依據 APEC 領袖與部長指示成立，其目的係提供會員體落實效率、整合、環境永續以及具競爭力之航空運輸環境上，相關政策措施研擬與推動之合作平台。

(二)、主辦會員體

美國 Emily White 女士擔任主席，印尼 Sri Windrasari 女士擔任副主席。

(三)、年度工作重點

1. 推動空運服務自由化協定等相關工作、改善空運安全及保安。
2. 與私部門合作，確認 APEC 區域管制障礙與影響商業航空服務營商環境議題。
3. 持續探討促進跨 APEC 會員體間商務航空營運發展的方法。
4. 進一步解決有效安全監督制度關鍵因素，支持推動國際航空標準與措施。
5. 廣續指導 APEC 開發中會員體進行機場現地安全評估。
6. 重視減少環境碳足跡，廣續推廣運用先進的空中交通管理技術。
7. 透過研討會、資訊分享、管制合作與能力建構，強化區域空運保安，與全球系絡一致，以抵禦全球系絡中民航所面臨之威脅。

(四)、執行成果

◆ APEC 補助計畫

- (一)第 2 回合機場安全評估訪視計畫(APEC Airport Safety Evaluation Visit

Program II) - 美國。

1. 經費：2012 年第 3 季預算委員會補助。

2. 目的：

(1) 通過先進的教育，稽核訓練與資訊分享，落實 ICAO 第 14 號附約第 1 卷機場(Annex 14 Vol 1)之國際安全標準要求，強化 APEC 會員體機場安全

(2) 找尋建立機場安全能力之最佳效益方案

(3) 導入最佳跑道安全行動小組(RSAT)概念，建構有效、低成本解決方案架構。

3. 執行概況：

(1) 已與國際航空運輸協會(IATA)簽訂合約，由 IATA 負責，美國聯邦航空總署(FAA)及新加坡民航局(CAAS)亦將派專家配合。

(2) 2013 年 9 月訪視馬來西亞檳城機場，10 月或 11 月訪視菲律賓機場。

(二) 飛航管理現代化減少航空排放物計畫(Emissions Reduction through Air Traffic Management Modernization) - 美國。

1. 經費：2012 年第 3 季預算委員會補助。

2. 目的：

(1) 與主事成員國合作，評估飛航流量最適化之利益，以及共同瓶頸點(例如機場與空域)的流量管理。

(2) 評估於馬來西亞吉隆坡至泰國曼谷航線導入飛航流量管理(Air Traffic Flow Management, ATFM)及協調整合決策(Collaborative Decision Making, CDM)的利益，並將就執行情序提出建議。

3. 執行概況：

(1) 與 Metron 航空簽約執行，美國聯邦航空總署將派專家配合執行。

(2) 2013 年 10 月訪查吉隆坡與曼谷機場。

(三) APEC 飛航標準區域研討會(APEC Aviation Flight Standards Regional Conference) - 美國。

1. 經費：2013 年第 1 季預算委員會補助。

2.目的

- (1)分享各會員體航空管制最佳實務，強化主管機關對管制計畫對會員體提供跨境飛航服務資格之理解。
- (2)縮小各會員體安全監督能力之差距，調和各會員體實務的差異。
- (3)提供業界與管制單位確認可強化安全與促進貿易之優先場域。
- (4)由 FAA 與其夥伴共同提供有關支持強化與維持安全監督能力之現場訓練課程

3.執行概況：2013 年 8 月 13 至 15 日於美國維吉尼亞州威靈頓舉行。

◆ 非 APEC 補助計畫

(一)飛航標準部門之飛航安全檢查員(ASI)資格及訓練要求指引(Hiring and Training Guidelines for Aviation Safety Inspectors of the Flight Standards Directorate)。

1. ICAO 將以通告(Circular)方式於今(2014)年第三季提出。
2. 此該通告將訂定飛航標準部門檢查員學經歷基本資格及訓練需求等之指引；其中訓練需求將包含初訓、複訓、特殊訓練及在職訓練等。
3. 該通告也將訂定飛航安全檢查員訓練規劃所依據之工作項目清單。

(二)商務航空倡議(Business Aviation Initiative)。

1. TPT-WG38 會議中，再次檢視、綜整各會員體對商務航空之意見。
2. 本文件係回應第 7 次部長聯合宣言指示 AEG-SRV 建立核心原則之目標。
3. 美國代表重申最終文件不具有法律約束力。

(三)航空服務自由化討論(Exchange on Air Services Liberalization)。

AEG-SRV 討論 APEC 區域航空服務自由化之相關議題與挑戰，包括時間帶協調、ICAO 第 6 屆全球空運會議(ATCONF6)之結果、各會員體對於 MALIAT 之意見、以及航空服務自由化之整體發展。

(四)編撰時間帶配置指引(Compilation of APEC Economies' Slot Allocation Guidelines)。

TPT-WG38 次會議時，紐西蘭、馬來西亞簡報該國時間帶配置之機制。

(五)、新提案計畫與新議題

1. 第 2 回合性能基礎導航管制檢視及評估計畫(Performance-Based Navigation Regulatory Review and Evaluation Program , Round 2) – 美國
 - (1). TPT-WG38 會議期間，AEG-SAF 認可此項計畫，惟須有 2 個會員體加入計畫；目前僅印尼願意擔任執行會員體。
 - (2). 原預計申請 2013 年第 3 季補助，但迄今尚未再次提出申請。
2. 航空保安次級專家小組(AEG-SEC)
 - (1). 第 2 次低/零成本安檢線最適化研討會 – 美國。。
 - (2). 爆裂物查緝犬研討會 – 美國。
 - (3). 會員體航空保安互評與交流計畫(Mutual Aviation Security Assessments and Exchange Programs Between Economies) – 新加坡、菲律賓。

(六)、討論議題

1. 機場安全評估訪視計畫(Airport Visit Safety Evaluation Program, AVSEP)：成果報告。
2. 飛航管理現代化減少航空排放物計畫 (Emissions Reduction through Air Traffic Management Modernization)：成果報告。
3. 飛航標準研討會(Asia Pacific Flight Standards Conference)：成果報告。
4. 飛航標準部門之飛航安全檢查員(ASI)資格及訓練要求指引(Hiring and Training Guidelines for Aviation Safety Inspectors of the Flight Standards Directorate)：進度報告。
5. 商務航空倡議(Business Aviation Initiative)：核心原則討論。
6. 航空服務自由化討論(Exchange on Air Services Liberalization)。
7. 編撰時間帶配置指引(Compilation of APEC Economies' Slot Allocation Guidelines)：會員體報告。

8. 第 2 回合性能基礎導航管制檢視及評估計畫(Performance-Based Navigation Regulatory Review and Evaluation Program , Round 2)：概念文件與執行會員體討論。
9. 第 2 次低/零成本安檢線最適化研討會：概念文件討論。
10. 航空爆裂物偵緝犬研討會：概念文件討論。
11. 會員體航空保安互評與交流計畫(Mutual Aviation Security Assessments and Exchange Programs Between Economies)：概念文件討論。

(七)、我國之立場與角色

1. 掌握 ICAO 政策趨勢與亞太區各國發展現況。
2. 持續關注商務航空核心原則內容與執行措施。
3. 掌握空運自由化發展方向，蒐集ICAO與ASEAN政策內容與做法。

三、本次參加航空服務次級專家小組會議紀要

1995年第一次APEC運輸部長會議提出「在公平均等機會下促進更具競爭性之航空服務」八項選擇方案，1997第二次 APEC 運輸部長會議同意此八項方案，並進一步指示運輸工作小組召集航空服務專案小組，就該八項選擇方案提出建議實施計畫，並排出優先順序。

航空服務專案小組(AEG-SRV)主要目的有：(1)推動效率、整合、環境永續以及具競爭力之航空運輸經營環境；(2)制定符合APEC原則的發展路徑，包含落實貿易自由化和便捷化的茂物目標，以及提供航空運輸經濟與技術上之協助；(3)各會員體航空運輸政策之資訊分享；(4)研析航空運輸自由化、便捷化途徑；(5)強化會員體間能力、技術的合作，建立效率、整合、環境永續以及具競爭力之航空運輸經營系統。

- ◆ 本次航空運輸服務專案小組主持會議之會員體及主持人姓名：美國 Benjamin Taylor 先生擔任主席，香港 Monica Chen 女士擔任副主席
- ◆ 參加討論之會員體代表：21 個會員體中，本次有 14 個會員體(澳大利亞、加拿大、中國、中國香港、印尼、日本、韓國、紐西蘭、菲律賓、俄羅斯、新加坡、中華台北、泰國、美國)參加。有 2 個貴賓(美國國家商務航空協會及 OECD 國際運輸論壇)受邀參加本次會議。
- ◆ 進行之工作計畫與議題

(一) 航空服務自由化

依據第 37 次 APEC 運輸工作小組會議協議結論，各會員體持續交換下列議題之航空服務自由化觀點。

1. 近期各會員體針對航空服務自由化之雙邊及多邊協議進展

- (1). 美國提供最近該國有關航空運輸自由化發展努力之概述，包括與孟加拉共和國、赤道幾內亞、波扎那等國完成開放天空協議，目前已與 115 個開放天空夥伴，未來亦將朝向更多開放天空協議邁進。美國亦提供其參與 2013 年 12 月在南非德本舉行之 ICAN 會議經驗，ICAN 是一個具擴展性且有效的航空協商平台。

- (2). 中國香港表示其採取漸進式的自由化政策，目前有 62 個開放天空協議，其中包括 25 個無航班容量限制的航約。中國香港同時指出在 2013 年 ICAN 會議中，與孟加拉共和國、南非、紐西蘭、英國修定與擴充航約，接著與柬埔寨、德國、盧森堡及巴布亞新幾內亞進行協商。中國香港將參加 2014 年在印尼峇里島召開之 ICAN 會議，並且表示 ICAN 的確是提供航空服務協議一個非常有效的會議平台。
- (3). 澳大利亞說明在該國新政府對於國際航空運輸政策採取平衡的方式，並表示目前與中國香港、中國、馬來西亞會員體及南美洲市場採取優先簽署自由化航約之策略。
- (4). 紐西蘭表示目前已簽署或修訂 16 個航約，其中 13 個是在 ICAN 會議中完成，另外 3 個包括越南、柬埔寨及菲律賓是簽署雙邊航約。紐西蘭附和中國香港對於 ICAN 會議是一個非常具實用性及有效的航空服務協商平台。
- (5). 中國已與東協簽署航空運輸協定，提供無限航班之第 3、第 4 航空客貨運航權，另外在東協第 2 次修正協議時，提供有限制之第 5 航權。中國亦與日本簽訂無限制航班之第 3、第 4 航空客貨運航權，除了往返北京、上海及東京(成田與羽田機場)仍須受到限制。
- (6). 印尼說明在 2013 年 ICAN 會議，與 10 個國家簽署雙邊協定，其中有 3 個屬於新簽署之航約，7 個屬既有航約擴充。在 2014 年印尼舉辦之 ICAN 會議，與泰國增訂航班容量提高之航約並持續與東協成員進行航空運輸自由化。印尼對於 ICAN 會議的舉辦給予正面肯定的看法，並表示將擔任 2014 年 ICAN 會議的主辦國。
- (7). 日本近期與瑞士、奧地利、菲律賓及緬甸簽署航空運輸服務自由化協定，總計共有 27 個國家達成開放天空自由化。在第 19 次東協運輸部長會議(2013 年 12 月召開)，日本和東協會員國進行航約談判。
- (8). 韓國自 TPTWG-38 會議後，與 10 個國家進行航約修定以增加容量、班次及共用班號等，分別是土耳其、吉爾吉斯、波蘭、盧森堡、新加坡、英國、捷克共和國、阿拉伯聯合大公國、約旦及法國。截至 2014 年 3 月，韓國一

共有 93 個航空服務協定，其中 40 個為自由化協議。26 個航空運輸協議包含客貨運輸服務、13 個為貨運運輸協議及 1 個為客運服務協議。

- (9). 菲律賓表示 66 個航約中，多數為提供馬尼拉外圍航點之協議，特別值得提出的是，菲律賓已與澳大利亞、義大利、以色列、法國及日本達成增訂增加容量之協議，上個月並與紐西蘭簽署新航約。在 2014 年，菲律賓訂定簽署 10 個新航約或修定航約為目標，並將鎖定歐洲、非洲及拉丁美洲等目標區域。
- (10). 俄羅斯目前有 150 個航約，其中半數以上為蘇聯時期簽署的，俄羅斯目前工作方向是更新暨有的航約。俄羅斯主要航空夥伴如歐盟、獨立國協、東協、中國、中國香港及日本。俄羅斯指出該國在航空運輸政策方面並非全面的採取開放天空政策，而是在共用班號及貨運運作上採自由化的條款。
- (11). 新加坡有超過 120 個航約，將近 60 個為開放天空協議，包括無限制的第 3、第 4、第 5 航權，新加坡同樣支持 ICAN 會議，並肯定該會議對於航空服務協商方面帶來顯著的成效。
- (12). 中華台北表示由於某些特定因素如機場發展、航空公司競爭及消費者選擇等，採取漸進式自由化政策，並且以開放天空為終極目標。同時，特別強調應用共用班號條款在國際航空運輸政策上。
- (13). 泰國目前有 100 個航約並且採取漸進式自由化政策，特別是對於第 3、第 4 航權部分。TPTWG-38 會議後，泰國與莫三比克完成新航約之簽署，並且與寮國及印尼修定航約。

2. 討論國際航空運輸自由化多邊協議(MALIAT)

- (1). 紐西蘭會員體簡介國際航空運輸自由化多邊協議(MALIAT)，紐西蘭說明 MALIAT 對於愈開放天空的經濟體而言，是一個現代且具彈性機制。對於雙邊航空服務協商方面，MALIAT 提供一個有效且據有實質意義的替代方案。MALIAT 自 2001 年由汶萊、智利、紐西蘭、新加坡及美國簽署生效，之後加入蒙古(僅在航空貨運方面)、庫克群島、薩摩亞及東加等國。
- (2). MALIAT 提供下列內容：

- 開放航線時間表
- 開放客運服務至第 5 航權、貨運服務至第 7 航權
- 開放航空公司所有權條款
- 多家航空公司指定
- 第三國家共用班號
- 最少之票價表申報制度

(3). MALIAT 協定是一個提供簽署國間交換客運之第 7 航權及境內營運權 (第 8 航權)的補充性協議，該協定目前已有汶萊、智利、紐西蘭及新加坡簽署。

(4). 經濟體對於航空公司所有權條款進行細部討論，MALIAT 協定反對權宜航空器及允許經濟體對於未滿足有效控制之航空公司給予授權上之限制。

3. ICAO 第 6 次全球空運會議結果

本次會議未納入討論議程，澳大利亞建議在下一次運輸工作小組會議說明 ICAO 相關發展情形，包含航空運輸規則專家小組部分。

(二) APEC 會員體之時間帶分配指導原則

1. 中國香港簡報時間帶分配指導原則

(1). 香港時間帶協調辦公室(HKSCO)隸屬香港民航局專責於香港機場航班時間表及時間帶工作，為了確保香港機場的時間帶分配能依照中立、透明、無差別待遇的原則進行，時間帶分配依據國際航空運輸協會製定之全球時間帶指導原則(WSG)作業。

(2). 為了確保有限且寶貴的時間帶資源能夠為機場使用者做最充分有效的利用，香港時間帶協調辦公室公佈每段時間之容量，並且依照下列優先性分配機場時間帶：

- 歷史慣例
- 改變歷史時間帶
- 新加入者
- 年度綜合服務

- (3). 香港時間帶協調辦公室對於機場時間帶分配之其他考慮因素尚包括相關之規定或指導原則，例如減少航空器噪音，自 2014 年夏季班表啟用時，將依照 ICAO 第三章關於航空器噪音規範標準，禁止不合規範之航空器飛航香港機場。
- (4). 航空公司可能會保留時間帶給自家航班營運所使用，為了避免浪費機場容量有限之資源，航空公司必須立即退回該公司不用使用到的時間帶，即使在很短公佈時間下，盡量讓釋出的時間帶能夠為其他有興趣的航空公司使用。

(三) 美國國家商務航空協會(NBAA,美國邀請貴賓)簡報

美國國家商務航空協會(US National Business Aviation Association,NBAA)從商業航空產業的觀點，討論時間帶制定以使機場管理容量提升。根據 NBAA 指出，隨著機場交通量之需求增加，機場管理應該以更透明的程序分配時間帶，並且獲取使用者的意見回饋與了解。應該考慮過去機場使用之歷史資料，作為調整未來進入機場政策之參數。NBAA 提出許多案例說明許多機場當商業性交通成長顯著時，會相對減少該機場商務航空之使用。

◆ 其他議題-韓國簡報消費者保護政策

1. 韓國指出該國航空運量世界排名第六，隨著航空運量的成長，消費者對於航空公司的抱怨件數也明顯增加。2012 至 2013 年航空運輸旅客抱怨件數成長六倍之多，大部份抱怨關於航空公司不履行服務(航班取消)或航班時間延誤。
2. 韓國有完備之法令規章規範航空公司以保障消費者權益，韓國政府成立專責單位處理航空公司惡意之商業行為，其適用對象包含國際線及國內線航空公司。韓國代表指出多數消費者抱怨對象為外籍之廉價航空公司。
3. 韓國代表建議消費者保護議題納入 AEG-SRV 常設議題，讓各經濟體間分享彼此消費者保護之相關經驗，並且將國際性之標準或處理原則納入消費者保護之規定範圍。

◆ 討論結論或共識

(一) 航空服務自由化

1. 本次運輸工作小組航空專家小組航空服務次級專家小組(AEG-SRV)會議，各會員體同意配合航空服務發展現況，持續進行航空服務自由化議題討論，並採動態之工作計畫，期進一步納入或變更相關討論議題。
2. MALIAT 討論暫無共識。
3. 本次會議議程未含第六次 ICAO 航空運輸會議(ATConf6)成果報告，惟澳洲建議可將 ICAO 相關發展，含 ICAO 航空運輸規則專家小組部分，於下次運輸工作小組會議中提供各會員體參考。

(二) 編撰時間帶配置指引

中國香港簡報香港機場時間帶配置之管理，並與各會員體交換意見。

(三) 其他議題

韓國簡報消費者抱怨案件類型、國內消費者保護法規等作為，並建議將消費者保護議題列入航空服務次級專家小組常設議程，俾各經濟體分享處理消費者保護議題之相關經驗，並參考現行相關國際處理標準或準則。

◆ 領袖與部長指示事項相關工作辦理情形

針對航空服務自由化之進行中計畫，運輸工作小組-航空運輸服務(AEG-SRV)將持續支持並回應第 8 次運輸部長聯合宣言指導方針，追求更開放、自由之國際航空運輸，以促使 APEC 區域各會員體商業發展與經濟成長。

◆ 未來工作計畫

針對 AER-SRV 新航空服務自由化工作計畫，會員體同意持續針對目前所提出航空服務自由化議題進行討論、交換意見，並且同意下列事項：

1. 提供更新未來 AER-SRV 的各會員體之雙邊、多邊航權自由化之進展情形，包含國際航空運輸自由化多邊協議(MALIAT)。APEC 會員體中屬東協會員體成員，於召開第 40 次 APEC 運輸工作小組(在香港舉辦)前，如可徵得東協秘書處同意，提供東協單一航空市場進展情形說明。
2. 持續於未來 AER-SRV 會議，針對第六次 ICAO 航空運輸會議(ATCONF6)成果由各會員體準備簡報分享，特別是消費者保護與公平競爭議題。另在韓國建議下，

召開第 40 次 APEC 運輸工作小組時，由澳大利亞、菲律賓及美國簡報其消費者保護機制。

3. 持續編撰經濟體之時間帶指導原則。
4. 美國短期內將分享其建立商務航空核心原則內容計畫書，並建議在現有基礎上，於第 9 次運輸部長會議(TMM9)再提出另一可行工作計畫。
5. 美國 AER-SRV 成員思考未來增加一新的工作計畫，由各會員體制訂時間進行雙邊或多邊討論各自相關之航空服務協定之可行性。該實驗性質之工作計畫將使本小組會員體據以判定此等會議定期舉行之可行性及有效性，以呼應會員體追求國際航空自由化政策之發展方向。
6. 討論結論或共識：
 - (1). 持續討論並採取更積極之工作計畫，俾使航空服務自由化議題之討論內容得以被採用，並符合現況發展。
 - (2). 各會員體同意持續將時間帶議題列入 AER-SRV 之常設議程。
 - (3). 韓國建議將消費者保護議題納入未來 AER-SRV 工作小組議程，並作為一常設工作計畫。澳洲、菲律賓及美國表示將於下次(第 40 次)會議簡報其國內消費者保護作為及相關法制情形。
 - (4). 商務航空商務航空核心原則已完成，商務航空議題初始階段工作已告一段落，美國表示將在原有基礎上，再提出另一可行之工作計畫。
 - (5). 美國提議於未來（如 2015 年）AEG-SRV 舉行雙邊或多邊航空諮商實驗性會議，並請各會員體考量其可行性，俾呼應會員體追求國際航空自由化政策之發展方向。

四、會議照片



圖 1 APEC 第 39 次運輸工作小組會議大會開幕式



圖 2 APEC 第 39 次運輸工作小組會議-航空專家小組會議



圖 3 航空服務次級專家小組會議-韓國代表簡報消費者保護政策



圖 4 APEC 第 39 次運輸工作小組會議-我國代表團全體成員合影



圖 5 APEC 第 39 次運輸工作小組會議地點-紐西蘭基督城空軍博物館外觀

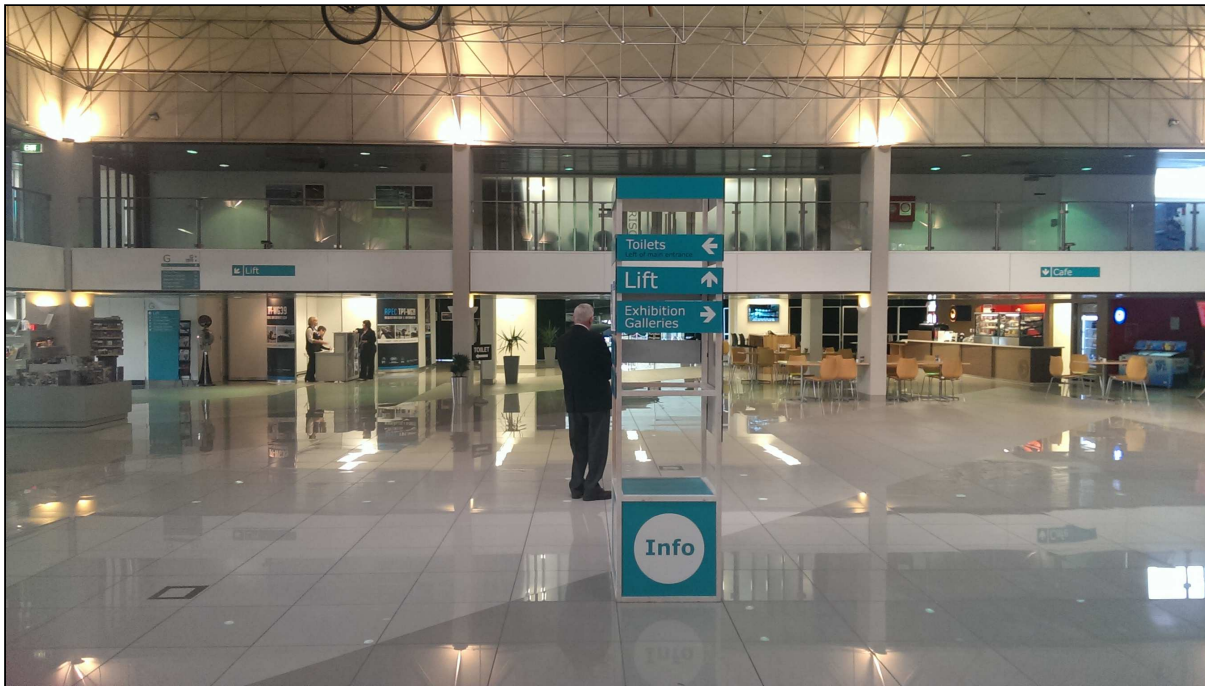


圖 6 紐西蘭基督城空軍博物館室內-迎賓大廳

肆、心得與建議

一、出國心得

本次參加 TPT-WG39 會議，特別感謝交通部運輸研究所於出國行前，邀集我國出席代表開會說明 APEC 運輸工作小組會議之架構與會議討論議題重點，使出席會議時能對相關議題得以先行掌握。

我國代表(臺灣港務公司)於複合運輸工作小組會議簡報我國自由經濟示範區第一階段推行區域-自由貿易港區，介紹我國海港自由貿易港區及自由經濟示範區智慧運輸示範重點。因我國代表簡報內容屬於自由經濟相關資訊分享，非屬複合運輸工作小組會議既定工作計畫項目或討論議題，另一方面，其他經濟體代表對我國自由貿易港區「前店後廠」作業模式較為陌生，僅主席詢問前店（港區事業）與後廠（課稅區或保稅區）兩者是否享有相同之租稅優惠措施問題。然大致而言，仍達到向 APEC 各經濟體宣傳我國自由港區對於貨物流通及配合自由經濟示範區在基礎設施建置、服務拓展之預期工作目標。

本次出席航空運輸服務次級專家小組會議感想包括三點，說明如下：

1. 對 APEC 運輸工作小組之架構與會議進行方式得以實際參與了解

以 AEG-SRV 為例，其緣起於 APEC 運輸部長會議提出「在公平均等機會下促進更具競爭性之航空服務」，因此 AEG-SRV 年度工作重點為推動航空服務自由化協定等相關工作，以及 APEC 經濟體間管制障礙與影響商業航空服務營運環境議題之討論，且主要議題多具有延續性與經濟體間合作性質，實際參與 APEC 運輸工作小組會議後，可大致了解其他經濟體對特定議題之關注程度，並且分享各經濟體有關航空運輸政策的資訊。

2. 藉由參與 APEC 國際性會議，我國得以在不同運輸領域與國際接軌，進而拉近與具高度競爭力經濟體之差距

本次 AEG-SRV 會議有相當多的時間著重討論航空服務自由化議題，包括各經濟體近期雙邊、多邊航空服務自由化之進展，以及國際航空運輸自由化多邊協議（MALIAT）等。由於航空服務自由化的終極目標即是「開放天空」政策，

以我國現階段航空運輸發展環境而言，由於考量機場發展、國籍航空公司競爭、政治環境等因素，因此採取漸進式開放天空策略。然相對其他經濟體之航空服務自由化程度尚有很大的努力空間，例如新加坡與其簽署航約國家超過 120 個，且近 60 個為開放天空協議，不僅是開放其他國家第 3、4、5 航權，甚至在航班數量無上限。由此不難推知新加坡機場在出入境旅客人數成長方面，或是其國籍航空公司(新加坡航空公司)的發展上，絕對有其競爭優勢，此值得我國國際機場與國籍航空公司深思，如何突破既有困境，加快開放天空自由化的腳步，方才能與亞太地區機場或航空公司競爭。

3. 航空服務之消費者保護政策議題值得持續關注

韓國代表指出隨著航空運量成長，消費者對於航空公司的抱怨件數呈現顯著增加趨勢，以韓國為例，2012 至 2013 年航空運輸旅客抱怨件數成長六倍之多，大部份抱怨關於航空公司不履行服務(航班取消)或航班時間延誤，且依韓國分析資料，消費者客訴案件多數與近年崛起之廉價航空公司有關。廉價航空公司與傳統航空公司(Full service carrier)相較，除了提供較低票價之運輸服務外，不提供托運行李(服務須另行計費)、不提供旅客轉機服務等特性，均與傳統航空公司服務迥異。目前我國開放外籍飛往桃園國際機場之廉價航空公司超過 10 家以上，因廉價航空公司服務不周造成之客訴案件新聞亦時有所聞，隨著航空運輸服務自由化，所衍生之消費者保護議題將隨之增加。本次韓國代表簡報主要凸顯廉價航空公司為控制營運成本極小化，常發生航班時間大幅延誤或是未事先告知旅客情況下逕行將航班取消，因而衍生之消費者客訴，且多數案件為外籍廉價航空公司，將問題留給當地政府或有關當局(如民航局或消費者保護委員會)解決處理，如地主國國內法規無法約束外籍航空公司惡性取消航空服務之商業行為，將衍生諸多國際訟訴事件。本次 AEG-SRV 會議，多數經濟體同意建議將消費者保護議題列入航空服務次級專家小組常設議程，持續分享 APEC 各經濟體處理消費者保護議題之相關經驗，並納入國際處理標準或準則。

二、建議

根據本次出席會議亦提出以下兩點建議：

1. 對於參加 APEC 運輸工作小組會議之建議

以本次參加 AEG-SRV 會議為例，主要討論議題包括航空服務自由化、機場時間帶分配及航空服務之消費者保護政策等，依我國相關單位之工作職掌區分，航空服務自由化議題涉及民航局與航空公司，機場時間帶分配涉及機場航管單位與航空公司，航空服務之消費者保護議題涉及行政院消費者保護委員會與民航局等。如涉及之相關部會均派員出席討論相關議題，單是一個 APEC 運輸工作小組之次級會議，可能就需派 4-5 人，經濟體整個出國代表團人數可能超過 30 人以上，經觀察，其他經濟體實際出席人數鮮少超過 20 人，甚至部分次級工作小組會議缺席未參加。因此，較切合時宜之作法，建議每次次級工作小組會議結束，能將涉及議題轉知權屬單位事先研擬，如權屬單位下次運輸工作小組未能出席(涉及出國經費預算)，可將相關資料或建議內容交由出席代表知悉，使我國參與會議前對於各項議題均能有所掌握。

2. 建議我國相關部門與民間單位能積極參與 APEC 國際性會議

本次參加 APEC 運輸工作小組會議，深深感受到台灣要與國際接軌、避免被邊緣化的最好方式，就是積極參與國際型會議，特別如 APEC 會議，不僅參與經濟體含括亞太地區各國家，不同領域討論之會議議題，亦能反映經濟體與經濟體(國與國)之間推動自由化時所面臨之實際問題。參與 APEC 會議獲取不同經濟體之資訊與實務經驗，作為改進我國國際化、自由化不足之處，絕非只是政府特定部門、特定人員的工作，因此建議我國相關部門與民間單位均能積極參與類似 APEC 之國際性會議，共同為提升台灣國際競爭力貢獻一分心力。

3. 建議機場航廈提供無線網路(Wi-Fi)可採彈性收費機制

本次出國到訪紐西蘭基督城，除了 APEC 會議會場(空軍博物館)因國際會議需要提供之無線網路採不收費機制，其他地方包括基督城機場航廈、飯店(Novotel Cathedral Square Hotel、IBIS Hotel、Rendezvous Hotel)或其他公共區域，其無線網路均採取收費機制。紐西蘭各公共區域採取之收費標準不一，例如基

督城機場航廈提供2小時內免費，超過2小時須洽機場服務人員處理；基督城飯店則是每日提供0.5小時免費且限制飯店大廳使用，超過免費時間須洽飯店櫃檯人員協助辦理計費，收費標準是2小時內10元紐幣（約260元台幣）、每日30元紐幣（約780元台幣）。然而，針對機場航廈提供之無線網路服務，對於外國旅客有其便利性與經濟性，無線網路服務採不收費方式，對於機場服務評比有加分作用，相對卻須承擔建置成本與旅客使用較密集區域衍生之頻寬不足、連網人數限制等問題。因此，建議機場經營者(如本公司或其他國內機場管理單位)可適度參採國外公共區域之彈性收費機制，一方面反映部分建置成本，另一方面避免全時免費衍生使用者使用浮濫問題(例機場工作人員利用無線網路看 YouTube或線上影片)。

附錄

- 一、 中國香港-時間帶配置指導原則
- 二、 紐西蘭-國際航空運輸自由化多邊協議(MALIAT)概要
- 三、 韓國-消費者保護政策
- 四、 中華台北(臺灣港務公司)-海港自由貿易港區簡報

Slots Allocation at Hong Kong International Airport

Hong Kong, China
March 2014

The IATA Worldwide Guidelines

- The IATA Worldwide Slot Guidelines (WSG) is globally recognised and followed by IATA member airlines and major airport coordinators as best practice guidance for slot allocation
- Adhering to the policies, principles and procedures for slot allocation stated in the WSG, HK adopts and maintains a neutral, transparent and non-discriminatory schedule coordination mechanism for allocating slots at Hong Kong International Airport (HKIA)
- Hong Kong Civil Aviation Department, as the aeronautical authority, is responsible for schedule co-ordination and slot allocation. A dedicated office, the Hong Kong Schedule Coordination Office (HKSCO), is set up for the purpose

Calendar of Coordination Activities

- Summer Season : March – October
- Winter Season : October – March

	Summer Season	Winter Season
Civil Aviation Department (CAD) Scheduling Advisory Committee (SAC)¹ Meeting	September	Apr/May
Initial Submission Deadline	early-Oct	early-May
Initial Slot Allocation	end-Oct	end-May
IATA Slot Conference²	mid-Nov	mid-June
Slot Return Deadline	15 Jan	15 Aug
Start of Season	Last Sun March	Last Sun Oct

1. SAC is chaired by DDGCA to oversee schedule coordination matters. Members include CAD, Airport Authority and airlines representatives nominated by the Board of Airline Representatives of Hong Kong. SAC meets twice yearly.
2. The IATA Slot Conference (SC) is a forum participated by worldwide coordinators and airlines for the coordination of planned operations at airports. It is held twice each year for the summer and winter seasons.

Priorities for Slot Allocation

- The IATA WSG sets out the priorities as follows:
 - General priorities for slot allocation
 - Primary criteria for initial slot allocation
 - Additional criteria for initial slot allocation

General Priorities for Slot Allocation

- **Scheduled services**
- **Ad hoc services**
- **Other operations**



Primary Criteria for Initial Slot Allocation

Priorities:

- **Historic Slots**
- **Changes to historic slots**

Once historic slots and changes to historic slots have been allocated, a slot pool (including any newly created slots) will be established

Slots available in the pool are allocated to airlines in accordance with the following priorities:

- **New entrants (IATA Guidelines stipulate that 50% of the slots in the pool at initial slot allocation must be allocated to new entrants)**
- **Extension of an existing operation to year round basis**



Additional Criteria for Initial Slot Allocation

- **Effective period of operation**
- **Type of service and market (eg, series of slots for operating scheduled passenger services, new routes/destinations may be given higher priority)**
- **Competition (avoid anti-competitive measures)**
- **Requirements of the travelling public and other users**
- **Frequency of operation (not necessarily according higher priority to higher frequency)**
- **Curfews (priority for a particular timing may be given to the airline whose schedule is constrained by the curfew)**
- **Local guidelines (eg, MCC3-prohibited Period wef S14)**

Declaration of “Coordination Parameters” and Available Capacity

- **HKSCO allocates slots for each scheduling period based on the declared capacity of HKIA and the priorities stated in WSG**
- **The “coordination parameters” and available capacity of HKIA are considered and established at the Scheduling Advisory Committee (SAC) meeting held in May (for Winter Schedule) or in September (for Summer Schedule)**
- **Upon endorsement by the SAC, the declared coordination parameters and declared capacity will be posted on the website of HKSCO by the IATA deadline (which is one week before the Initial Submission Deadline), eg, 3 Oct 2013 for S14**
- **Currently, the declared capacity of HKIA takes into account various airport capacity constraints including runway capacity, aircraft parking capacity and terminal/passenger flow capacity (eg. Parking blackout periods)**
- **Slot allocation also depends on the other critical operational constraints/factors such as MCC3-Prohibited Period, flight number similarity**

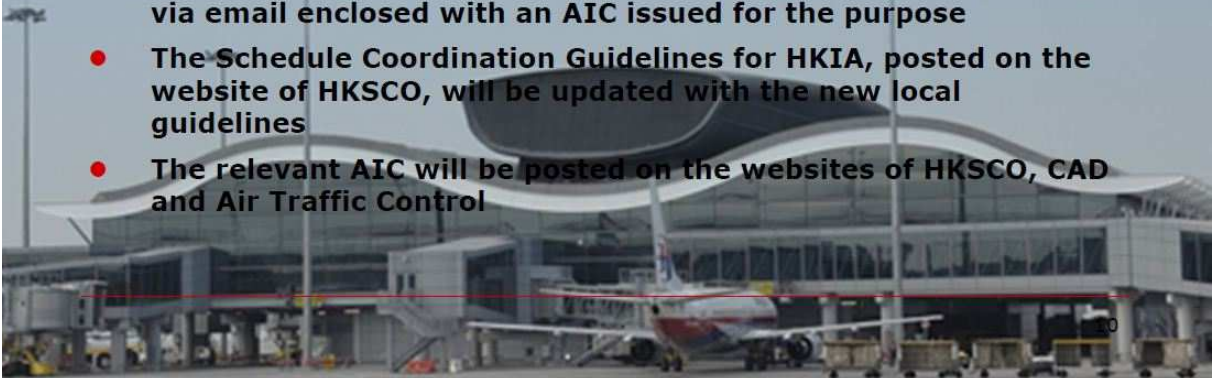
Holding and Returning of Slots after Initial Allocation

- Airlines may only hold slots that they intend to operate
- To avoid wastage of scarce airport capacity, airlines must immediately return any slots that they know they will not use, even at short notice so that the slots may be re-allocated to other interested parties



Implementation of New Local Guidelines

- New slot allocation criteria may be proposed and discussed at the SAC meetings
- When new slot allocation criteria have been endorsed by the SAC as new local guidelines, airlines and the other stakeholders should be notified (by email or letter) of the relevant details in good time prior to the implementation
- Eg, for the MCC3-prohibited Period wef S14, airlines were notified via the W13 and S14 SAL messages and subsequently via email enclosed with an AIC issued for the purpose
- The Schedule Coordination Guidelines for HKIA, posted on the website of HKSCO, will be updated with the new local guidelines
- The relevant AIC will be posted on the websites of HKSCO, CAD and Air Traffic Control



附錄二 紐西蘭-國際航空運輸自由化多邊協議(MALIAT)概要



APEC TPT-WG39

31 MARCH - 4 APRIL 2014 CHRISTCHURCH, NEW ZEALAND

Title:
Overview of the MALIAT

Presenter's Name:
Sam Ponniah

Economy:
New Zealand



Background

- Aviation is an international industry yet it is governed by a very restrictive and fragmented economic regulatory framework
- The current bilateral system of negotiating Air Services Arrangements has become outdated and inefficient
- Attitudes have changed in the last 10 years. The discussion has moved from 'should we liberalise?' to 'how should we liberalise?'

APEC TPT-WG39

Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation (MALIAT)

- <http://www.maliat.govt.nz/agreement/englishtext.pdf>
- The MALIAT is a modern, flexible solution for like-minded members wishing to establish more open air services relationships on a standardised basis
- It was originally signed by Brunei Darussalam, Chile, New Zealand, Singapore and the United States of America followed by Mongolia (on a cargo-only basis), the Cook Islands, Samoa and Tonga
- New Zealand is the depository for the MALIAT and we are able to provide information and assistance to States considering acceding to it

Key features of MALIAT

- an open route schedule
- open traffic rights including seventh freedom cargo services
- open capacity
- airline investment provisions which focus on effective control and principal place of business, but protect against flag of convenience carriers
- multiple airline designation
- third-country code-sharing
- a minimal tariff filing regime
- The MALIAT Protocol provides for parties to exchange seventh freedom passenger and cabotage rights and was signed by Brunei Darussalam, Chile, New Zealand and Singapore

Discussion

- What have been some of the challenges/benefits to national carriers and home markets of signatories?
- What are the barriers/issues for non-signatories to considering accession?

附錄三 韓國-消費者保護政策



TITLE:
CONSUMER PROTECTION POLICIES

PRESENTER'S NAME:
JEONGHEE JEONG

ECONOMY:
REPUBLIC OF KOREA

31 MARCH - 4 APRIL 2014 CHRISTCHURCH, NEW ZEALAND

APEC TPT WG39

APEC
Asia-Pacific
Economic Cooperation

APEC
CHINA 2014

Ministry of Transport
TE MANATU WAKA



APEC TPT WG39

APEC
Asia-Pacific
Economic Cooperation

APEC
CHINA 2014

Ministry of Transport
TE MANATU WAKA

Contents

1. Status of ROK's Air Transport Industry
2. Statistics on Air Passenger Complaints
3. Variation in Air Passenger Complaints
4. Consumer Protection Policies
5. Government's Efforts to Tackle Bad Practices in the Air Services Market in ROK
6. Suggestion

APEC TPT-WG39

1. Status of ROK's Air Transport Industry

Traffic Volume (Ranked 6th)

- 21,645 mil ton-km in 2012

Number of Airlines

- 8 Flag carriers
- 70 Foreign Airlines

Number of International Airport(7)

- 2 medium-size airports, 5 small-size ones

Number of Airport Operator (2)

- Incheon Int'l Airport Corporation (1)
- Korea Airport Corporation (14)



APEC TPT-WG39

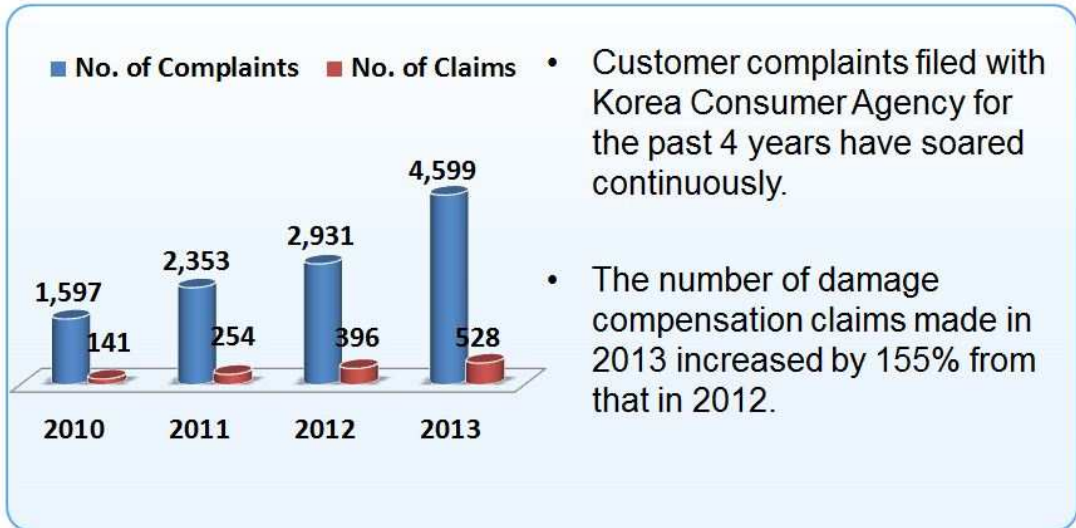
1. Status of ROK's Air Transport Industry

	International Routes				No. of Operations		
	No. of Operating Carriers	No. of Airlines' Nationality	No. of Operating Cities	No. of Operating Routes	Total	Passenger	Cargo
Domestic Carriers	8	46	132	195	1,953	1,775	178
Foreign Carriers	70	33	91	188	1,102	972	130
Total	78	51	154	317	3,055	2,747	308

78 airlines including 8 domestic carriers operate flights 3,055 times per week on 317 international routes between Korea and 51 countries.

APEC TPT-WG39

2. Statistics on Air Passenger Complaints



RPEC TPT-WG39

2. Statistics on Air Passenger Complaints

Size	Airlines	2012	2013
FSC	Domestic	58	43(↓25.9)
	Foreign	159	143(↓10.1)
	Sum	217	186(↓14.3)
LCC	Domestic	86	87(↑1.2)
	Foreign	33	209(↑533.3)
	Sum	119	296(↑148.7)

- No. of complaints on foreign LCCs made in 2013 increased 6 folds higher compared to 2012.
- LCCs operating in ROK have increased their international routes and frequencies.
- Most of claimed LCCs belongs to other countries

RPEC TPT-WG39

3. Variation in Air Passenger Complaints



70% of complaints are related to cancellation of air tickets of foreign LCCs

APEC TPT-WG39

4. Legal framework for Consumer Protection

Aviation Act.

- Requires establishment of procedures for damage redemption and a plan by airlines
- Evaluation of air transport services by government

Civil Act.

- Non-performance of obligations and compensation for damages

Regulation Act. on General Terms and Conditions

- Unfair terms and conditions on air transport are regulated

Commercial Law

- Compensation for damages arising from delayed performance
- Rescission of a contract or revocation of a contract

Framework Act. on Consumers

APEC TPT-WG39

5. Government Efforts to Tackle Bad Practices in the Air Services Market in ROK

- Extended scope of Air Transport Evaluation to include domestic airlines as well as foreign carriers
 - Mandatory “Total fair information disclosure” (effect on '14. 7)
 - Administrative order to amend bad practices such as refusing refund and overcharging cancelation fees
 - Announcement of air transport evaluation result to improve air services quality
- Established Task Force for improving unreasonable air services practices

6. Suggestion

- ROK would like to propose discussing on consumer protection in the next meeting to protect air service consumers and achieve improvement of air services.
- To this end, ROK also suggest
 - Sharing experiences of implementing activities related to the air passenger protection in the member economies
 - Consideration on how to respond to growing needs for the international standards or the guidance for air users

The next sides are provided for more information on the Aviation Act. on consumer protection in Korea for your reference.

Aviation Act for Protection of Consumers

- An air traffic service provider shall establish procedures for damage redemption and a plan to redeem damages (Aviation Act 119-2)
 1. Non-fulfillment and delay of transportation plan by Air Traffic Service Provider;
 2. Loss or damage of checked baggage;
 3. Over sales of air tickets;
 4. Delayed refund for cancelled air tickets; or
 5. In case where passengers fail to board an airplane as relevant information such as boarding area or gate, flight number, etc. have not been provided.

Aviation Act for Protection of Consumers

- The Minister of Land, Infrastructure and Transport may **evaluate the air transport service** provided by the air transport service providers (Aviation Act 119-3)

- Punctuality and reliability of Air Transport Service
- Convenience of air traffic service facilities
- Satisfaction of air passengers
- Safety of air transport service
- Record of damage relief of air service provider

Assessment Standard for Air Transport Service

- **Assessment method** : Qualitative assessment
- **Assessment period and cycle** : every 2 years
- **Assessment Criteria**

1. Satisfaction of air transport service users
2. Speed and punctuality of air transport service
3. Safety of air transport service
4. Record of damage relief of air transport service provider

Aviation Act for Protection of Consumers

- The Minister of Land, Infrastructure and Transport shall
 - **Publish the details of evaluation results** by item, the quality and ranking of service as set forth by the Presidential Decree after evaluating air traffic service.
 - **Post a notice on Homepages** within 10 days of the end of the assessment.

Providing Information on Air Service Providers Annual Air Traffic Service Report

1. Status of air traffic service provider and air traffic users;
2. Status and analysis of damage sustained by air traffic users;
3. Matters concerning levels of air traffic service;
4. Information on safety levels of air operator; or
5. Matters concerning policies of international organization or other countries for protecting air traffic users and air traffic service.



APEC
Asia-Pacific
Economic Cooperation



APEC
CHINA 2014



TIPC




TPT
W639


Introduction to Sea Port Free Trade Zone in Chinese Taipei

Presented By
Taiwan International Ports Corporation(TIPC)
Chinese Taipei

APEC TPT-W639




APEC
Asia-Pacific
Economic Cooperation




APEC
CHINA 2014

Geographical Advantage




TIPC



TPT
W639

Ports	Shipping Routes
Port of Kaohsiung	219
Port of Taichung	119
Port of Taipei	44
Port of Keelung	138



© 2010 Europa-Fachverlag, US Dept. of State Geographer, © 2010 Fols Atlas, © 2010 Google



Six Free Trade Zones in Chinese Taipei



Taichung Port FTZ

- Fuel Blending and Distributing
- Consigned Processing of Bicycle Industry

Anping Port FTZ

- A Bulk Cargo Hub
- Agricultural Products Processing

Kaohsiung Port FTZ

- A major Container Transit Hub
- Multi-Country Consolidation
- LME Delivery Port



Taipei Port FTZ

- Automobile Assembly
- Reefer Logistics
- Cross-Strait Express and Sea-Air Transportation

Keelung Port FTZ

- Solar Energy Components
- Compact Products

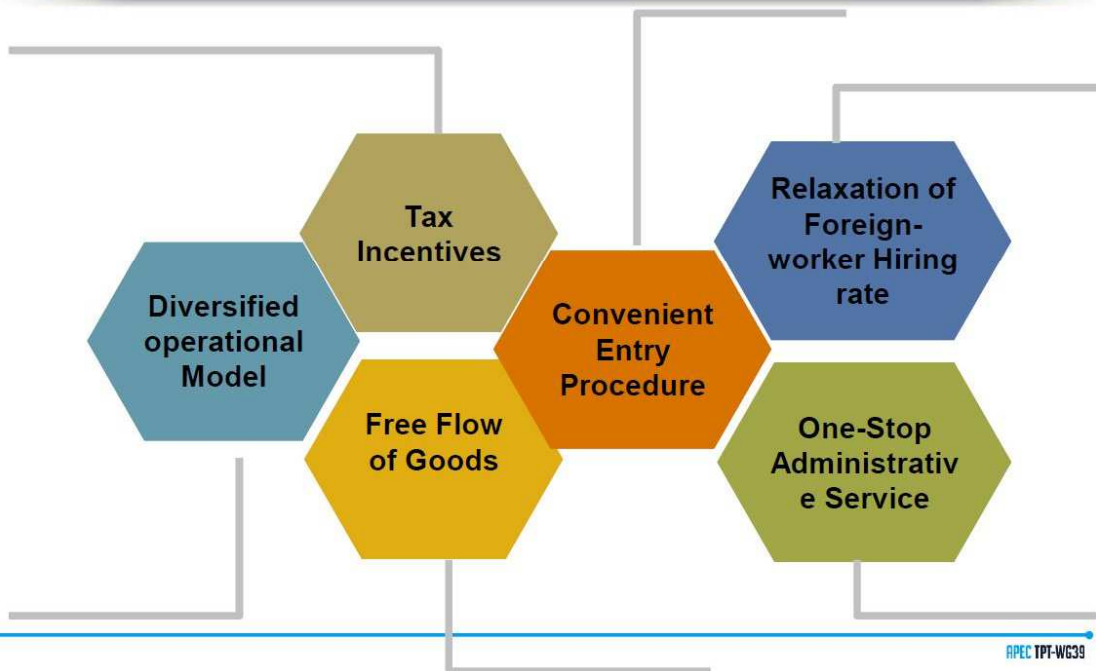
Su-Ao Port FTZ

- Electric Vehicle Industry
- Green Energy Industry

APEC TPT-WG39

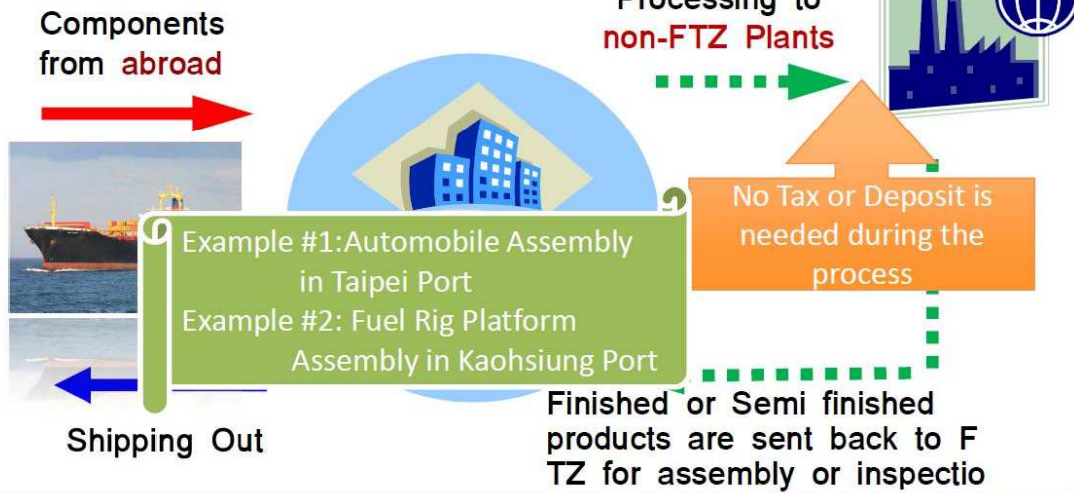


Benefits in the FTZ

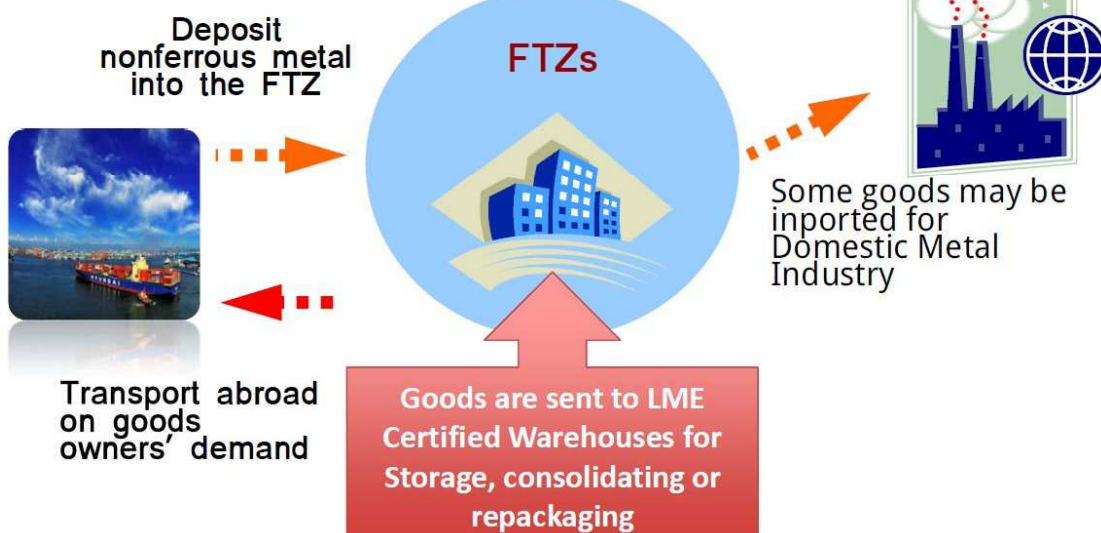


APEC TPT-WG39

Consigned Processing between FTZ and non-FTZ Enterprise



London Metal Exchange Delivery Port





Major Projects



Nan Hsing Free Trade Area Phase I , 49.23 ha.



Port of Kaohsiung FTZ



Port of Taichung FTZ



Taipei Port FTZ

Special Zone for Port Industry Development , 82.55 ha.

Multi-function Area and Off shore Logistic Area Phase I , 87ha.



New Public Warehouses



New Public Warehouse			
Location	Floor Area	Project Duration	Budget
Kaohsiung (Qianzhen)	21,600 m ²	2013/5~2014/4	USD 13.3 millions
Kaohsiung (Nan Hsin)	20,660 m ²	2013/12~2014/8	USD 8.7 millions
Taichung	15,700 m ²	2013/7~2014/6	USD 11.2 millions
Keelung	6,000 m ²	2014/6~2015/6	USD 8.3 millions
Taipei	10,000m ²	2014/3~2015/6	USD 11.7 millions



Key Point of FTZ Business



APEC TPT-WG39



The End

Thanks for your Participation



APEC TPT-WG39