



新闻稿

国际航协：美国拟推旅客赔偿新规是增加成本的徒劳之举

2023年5月9日，日内瓦——国际航空运输协会（IATA，简称“国际航协”）批评美国交通部（DOT）和拜登政府提高航空旅行成本，要求航空公司在航班延误和取消时，除保障现有服务外，还需要向旅客提供经济补偿。根据5月8日的公告，该项新规将于今年晚些时候发布。美国交通部的取消和延误分数榜显示，美国最大的10家航空公司已在航班延误期间向旅客提供餐食或现金券，其中9家还为受到夜间航班取消影响的旅客提供免费的酒店住宿。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“航空公司竭力保障旅客按时到达目的地，尽最大努力将延误的影响降至最低，并出台经济激励措施保障旅客准时到达。对航空公司来说，管理延误和取消航班的成本非常高。一旦旅客不满意，就可能选择其他航空公司的服务。新规中增加的额外费用不能激励航空公司改进服务，反而有可能影响票价，最后不得不取消该项规定。”

此外，新规会让旅客产生不切实际的期望，但又得不到满足。由于天气是造成大量航班延误和取消的主要原因，因此新规适用的范围有限。2022年，空中交通管制员短缺导致航班延误，2023年依然面临相同的问题，美国联邦航空管理局已承认其要求航空公司减少飞往纽约的航班数量。跑道关闭和设备故障也会导致延误和取消。此外，飞机制造和支持部门的供应链问题导致飞机交付延迟和零部件短缺，航空公司对此无能为力，但却对航班运营的稳健性造成影响。

虽然美国交通部谨慎地强调，航空公司只需向受到公司原因引发航班延误和取消影响的旅客提供赔偿，但恶劣天气和其他问题所引起的连锁反应可能在几天甚至几周后才会显现，导致很难只归咎于单个原因。

经验表明，类似的惩罚性规定对航班延误和取消的程度没有影响。2020年欧盟委员会¹发布针对欧盟旅客权利法规EU261的全面审查报告显示，情况恰恰相反。航班取消量从2011年的6.7万次增加到2018年的13.1万次，几乎翻了一番。航班延误也出现了同样的结果，从60,762次增加到109,396次。尽管航空公司造成的延误在总延误中所占的比例有所下降，但该报告将其归类为特殊情况导致的延误增加，如空中交通管制延误。

“航空运输业是一项高度集成的商业活动，涉及多个不同的合作伙伴，每个合作伙伴在确保航空运输系统的平稳运行方面都发挥着至关重要的作用。拜登政府不应该在提案中仅责难航空公司，而应该努力确保美国联邦航空局资金充足，管制员队伍配备齐全，并推行已拖延了几十年的FAA NextGen空中交通管制现代化计划，”沃尔什先生强调。

- IATA -

编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 300 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 83%。

¹ 欧盟旅客保护现状研究，最终版报告