



世界航班时刻准则

2017年1月1日生效



第8版
简体中文版

声明

免责声明。本出版物中所含信息将根据政府要求与
定化随接受核。若未遵循适用的法律法
及/或采相关的建，者或其他者不得
根据些信息行事。尽管已竭尽全力保其准确
性，国航空运委会本出版物内容的任何
、漏、印刷或曲解所致的任何失或
害不承担任何任。此外，国航空运委会明确
声明，于任何个人或体（无其是否本出版
物的者），因依本出版物内容而完成或漏
任何事，或因此引起任何后果，国航空运委
会概不。

© 国航空运委会。保留所有利。如无如下
可人事先面可，不得以任何子或机械方式
本出版物的任何部分行任何形式的复制、改、
格式更或，其中包括影印、音像制或任何
信息存与系：

与商服
高副裁
国航空运委会
地址：800 Place Victoria
P.O.Box 113
Montreal, Quebec
CANADA H4Z 1M1

序言

《世界航班时刻准则》(WSG) 由 IATA 发行，旨在为全球航空运输界提供一套统一标准，用于对受协调机场的航班时刻与受协助机场的计划运营进行管理。部分机场由于机场基础设施不足无法满足航空公司与其他飞机运营商的需求，需要进行机场航班时刻管理，而在受协助机场对计划运营进行管理，则能够在机场基础设施可用容量范围内让航班时刻表的制定具备一定程度的灵活性。

《世界航班时刻准则》是获得众多监管机构认可的机场容量管理与分配行业标准。在某些情况下，本文内容已纳入当地法规与国家法律。

《世界航班时刻准则》由来自全球的 IATA 会员航空公司及机场协调人团体共同起草。本文件中的标准由航空公司和机场协调人与协助人于 1974 年协商制定。该标准已被证明是对机场航班时刻与计划运营进行协调与管理的最佳做法。

这些准则中用术语“协调”指代协调人在三级机场分配航班时刻与协助人在二级机场批准计划运营的行为。

《世界航班时刻准则》分为几个部分，分别阐述了相关的政策、原则及流程。

尽管本文件所述的政策、原则及流程可作为全球应用的最好做法，但有些国家或地区也可能制定了法规来规制这些问题。在此情况下，这些法规应优先于这些准则的政策、原则与流程。

《世界航班时刻准则》是一个与时俱进的文件，需根据最新行业和监管变化定期进行审核及修改。《世界航班时刻准则》的最新版本可访问 www.iata.org/wsg 获取。



世界航班时刻准则 (WSG) 简介

《世界航班时刻准则》的组织与编写方式旨在为全球拥塞机场分配及管理其机场航班时刻的政策、原则及流程提供支持。

《世界航班时刻准则》由全体 IATA 会员航空公司和机场协调人组成的 IATA 联合航班时刻咨询小组 (JSAG) 实施监督。JSAG 的构成体现了国际航空运输的全球化性质。每位会员都有责任确保其所在地区有代表参与讨论及协商相关政策及标准。

JSAG 定期会晤，以对《世界航班时刻准则》的修改提案进行表决，并协商每年两次的 IATA 航班时刻大会 (SC) 管理事宜。所有修改须先获 JSAG 同意，然后由航班时刻大会代表团团长签名通过。这可确保任何航空公司、协调人或 IATA 都不能单方面采纳新的或修改的标准或最佳做法。《世界航班时刻准则》是在《旅客服务会议手册》中备案及认可的一项 IATA 推荐做法 (RP 1761a)，建议 IATA 会员航空公司采纳本《世界航班时刻准则》作为全球认可的航班时刻分配最佳做法指导。

JSAG 的最新构成可查阅 www.iata.org/wsg。

本版《世界航班时刻准则》将从 2017 年 1 月 1 日起生效。

有关这些准则的咨询，请函寄：

Head of Worldwide Airport Slots
IATA
Route de l'Aéroport 33
P.O. Box 416
1215 Geneva 15 Airport
Switzerland
电话： +41 22 770 2907
电子邮件： slots@iata.org

协调活动日程表

活动	典型日期	W16/17 SC/138	S17 SC/139	W17/18 SC/140	S18 SC/141
SHL 截止期限	航班时刻大会前 57 天	2016 年 4 月 18 日	2016 年 9 月 12 日	2017 年 4 月 17 日	2017 年 9 月 11 日
协定历史航班时刻截止期限	航班时刻大会前 40 天	2016 年 5 月 5 日	2016 年 9 月 29 日	2017 年 5 月 4 日	2017 年 9 月 28 日
确认最终协调参数和可用容量细节	航班时刻大会前 40 天	不得晚于 2016 年 5 月 5 日	不得晚于 2016 年 9 月 29 日	不得晚于 2017 年 5 月 4 日	不得晚于 2017 年 9 月 28 日
初次提交截止期限	航班时刻大会前 33 天	2016 年 5 月 12 日	2016 年 10 月 6 日	2017 年 5 月 11 日	2017 年 10 月 5 日
向协调人开放预约日程表以便与航空公司进行预约	航班时刻大会前 14 天	2016 年 5 月 31 日	2016 年 10 月 25 日	2017 年 5 月 30 日	2017 年 10 月 24 日
SAL 截止期限	航班时刻大会前 12 天	不得晚于 2016 年 6 月 2 日	不得晚于 2016 年 10 月 27 日	不得晚于 2017 年 6 月 1 日	不得晚于 2017 年 10 月 26 日
向航空公司开放预约日程表以便与协调人预约	航班时刻大会前 8 天	2016 年 6 月 6 日	2016 年 10 月 31 日	2017 年 6 月 5 日	2017 年 10 月 30 日
IATA 航班时刻大会	依 IATA 通知, 于 11 月中旬 (夏秋航季) 和 6 月中旬 (冬春航季) 召开	2016 年 6 月 14 至 16 日	2016 年 11 月 8 至 11 日	2017 年 6 月 13 至 15 日	2017 年 11 月 7 至 10 日
航班时刻返还截止期限	8 月 15 日 (冬春航季) 和 1 月 15 日 (夏秋航季)	2016 年 8 月 15 日	2017 年 1 月 15 日	2017 年 8 月 15 日	2018 年 1 月 15 日
历史航班时刻基准日期	1 月 31 日 (夏秋航季) 和 8 月 31 日 (冬春航季)	2016 年 8 月 31 日	2017 年 1 月 31 日	2017 年 8 月 31 日	2018 年 1 月 31 日
航季起始日	3 月的最后一个周日 (夏秋航季) 10 月的最后一个周日 (冬春航季)	2016 年 10 月 30 日	2017 年 3 月 26 日	2017 年 10 月 29 日	2018 年 3 月 25 日

《世界航班时刻准则》第 8 版修订内容

章节	修订类型	修订内容	生效日期
1.5.2	修改措辞	除非经过全面的需求与容量分析，确定机场基础设施确实短缺，否则不得以其他原因将机场指定或保留为三级机场。	2017 年 1 月 1 日
1.7.1 h)	修改措辞	航空公司和协助人必须为二级机场通信采用 IATA 《标准航班时刻信息手册》(SSIM) 信息交换格式。	2017 年 1 月 1 日
1.7.2 i)	修改措辞	航班时刻可以在航空公司之间自由转让或交换互换，或者用于共同运营，但需遵守这些准则的规定和适用法规。	2017 年 1 月 1 日
1.7.2 l)	修改措辞	航空公司和协调人在二级机场的通信必须采用《标准航班时刻表信息手册》信息交换格式。	2017 年 1 月 1 日
2.2.5	修改措辞	IATA 将保管参与航班时刻大会的公司以及各自公司委派的代表团团长名单。该名单列出了协调人和协助人，以及获授权代表航班时刻大会与会航空公司转让、交换互换、变更及删除或申请新航班时刻的人员姓名及联系方式。	2017 年 1 月 1 日
2.3.1	修改措辞	IATA 《标准航班时刻表信息手册》(SSIM) 包含各项行业标准信息格式，可供航空公司、协调人和协助人用于交换沟通 SAL、SHL、航班时刻申请 (SCR) 等使用标准信息格式的机场协调信息。首选的数据交换方式为电子邮件，但是也可以通过电报或协定的其他方式交换相同的信息格式。	2017 年 1 月 1 日
4.3.1	修改措辞	正在或计划在二级机场运营航班的所有航空公司，必须在前往该机场运营前向协助人提供及更新提交其计划运营的细节。为此，与协助人进行数据交换的格式细节列于《标准航班时刻表信息手册》第 6 节。	2017 年 1 月 1 日
4.3.2	新增	如果协助人为避免超出协调参数而提供替代时间，航空公司应当做好准备接受，否则该机场可能需要考虑变更为三级机场。	2017 年 1 月 1 日
4.5.1 a)	修改措辞	确保航空公司所提交的方案切实可行，采集正在或计划在机场运营的所有航空公司的计划运营数据以免超出机场的协调参数；以及	2017 年 1 月 1 日

4.5.1 c)	修改措辞	在计划运营将超出协调参数时为航空公司提供建议并为共同协定的航空公司航班时刻表调整流程提供便利，以免超出机场协调这些参数；以及	2017年1月1日
5.4.1	修改措辞	机场管理机构或其他主管机构应当确保适当的协调参数获利益相关方同意且每年更新两次。若机场限制因素持续存在，机场管理机构应检查其容量，并且实施必要的容量提升，以便有机会时尽早重新指定为二级或一级机场。	2017年1月1日
5.6.4	修改措辞	协调委员会应确保在会议开始前将会议的议程和工作文件分发给会员，并且在每次会议结束后及时发布会议纪要并通过电子邮件或其他可用方式向协调委员会成员分发。应在 IATA 和世界机场协调人小组 (WWACG) 网站上发布协调委员会会议的举办日期。	2017年1月1日
7.1.1 h)	额外文字	航空公司和协助人在二级机场的通信必须采用《标准航班时刻表信息手册》信息交换格式。	2017年1月1日
7.4.1	新增	协助人应 <u>必须</u> 对任何因航空公司接到要求后拒绝进行航班时刻表调整而导致违反机场协调参数的事例进行记录。	2017年1月1日
7.6.2	修改措辞	如果确认发现此类案例，协助人应当联系航空公司或其他相关飞机运营商以解决所发现的分歧。如果航空公司和其他飞机运营商继续滥用， <u>可能</u> 则会在将来获得较低的航班时刻表调整优先级	2017年1月1日
8.1.1 i)	修改措辞	航班时刻可以在航空公司之间自由转让或交换互换，或者用于共同运营，但需遵守这些准则的规定和适用法规。	2017年1月1日
8.1.1 l)	修改措辞	航空公司和协调人在二级机场的通信必须采用《标准航班时刻表信息手册》信息交换格式。	2017年1月1日
8.5.1	修改措辞	航空公司只能保留计划用于运营、转让、交换互换或共同运营的航班时刻。	2017年1月1日
8.9.5 a)	修改措辞	保留无意用于运营、转让、交换互换或共同运营的航班时刻；	2017年1月1日
8.12	修改标题	航空公司之间交换航班时刻的灵活性	2017年1月1日

8.12.1	修改措辞	鼓励航空公司之间交换 <u>互换</u> 航班时刻。在三级机场，任意数量的航空公司之间可以自由等量交换 <u>互换</u> 分配的航班时刻。	2017年1月1日
8.12.2	修改措辞	在 <u>交换互换</u> 涉及新分配的航班时刻，即除了历史航班时刻或调整后的历史航班时刻以外的航班时刻的情况下，如果协调人认为这种 <u>交换互换</u> 不会改进该航空公司的运营状况，则可拒绝确认这种 <u>交换互换</u> 。在此情况下，协调人与航空公司之间的对话非常重要。	2017年1月1日
8.12.3	修改措辞	参与航班时刻 <u>互换交换</u> 的航空公司必须向协调人通告每一次 <u>交换互换</u> 。协调人将确认 <u>互换交换</u> 的可行性，并且修改其数据库。如果 <u>互换交换</u> 涉及补偿或报酬，应按要求向相关方提供以下细节，并在协调人网站上予以公布，公布的目的仅限于体现透明性：	2017年1月1日
8.12.3 c)	修改措辞	<u>互换交换</u> 时段（例如运营时段、航季、永久/临时转让等。	2017年1月1日
8.12.5	修改措辞	只有在相关国家法律不予禁止的情况下，以补偿或报酬为目的的航班时刻互换才能进行。	2017年1月1日
9.4.2	该政策从《标准航班时刻表信息手册》第6章移至《世界航班时刻准则》	<u>对夏秋航季而言，如果所授予的历史航班时刻在夏秋航季结束之前，则在航季结束前，必须将其视作临时历史航班时刻。</u>	2017年1月1日
9.10.3	修改措辞	航空公司可以寻求改进航班时刻表，申请新的航班时刻以及调整分配到的航班时刻。航空公司之间还可以依照 8.12 和 8.13 中的规定 <u>互换交换</u> 或转让航班时刻。尤其要注意的是，为提高航班时刻大会的效率，鼓励接受安排和取消不愿接受的航班时刻的行为。	2017年1月1日
10	修改措辞	<u>航班时刻交换（或航班时刻互换）</u> ：在同一个机场内，各航空公司对分配的航班时刻进行等量 <u>互换</u> 的流程。	2017年1月1日

目录

序言	- 1 -
世界航班时刻准则 (WSG) 简介	- 2 -
协调活动日程表.....	- 3 -
《世界航班时刻准则》第 8 版修订内容	- 4 -
目录	- 7 -
第 1 部分： 政策.....	- 12 -
机场协调简介	- 12 -
1.1 什么是机场协调?	- 12 -
1.2 机场协调的目标是什么?	- 12 -
1.3 机场协调涉及哪些利益相关方?	- 12 -
1.4 机场协调的条件是什么?	- 12 -
1.5 如何指定机场?	- 13 -
1.6 什么是机场航班时刻?	- 13 -
1.7 机场协调的关键原则是什么?	- 13 -
2 IATA 在机场协调中的作用	- 16 -
2.1 《世界航班时刻准则》	- 16 -
2.2 IATA 航班时刻大会	- 16 -
2.3 《标准航班时刻表信息手册》	- 16 -
2.4 教育	- 17 -
3 一级机场.....	- 18 -
3.1 一级机场的定义.....	- 18 -
3.2 航空公司的作用.....	- 18 -
3.3 机场的作用.....	- 18 -
3.4 服务代理人的作用	- 18 -
4 二级机场.....	- 20 -
4.1 二级机场的定义.....	- 20 -
4.2 委任协助人.....	- 20 -
4.3 航空公司的作用.....	- 20 -
4.4 机场的作用.....	- 20 -

4.5	协助人的作用	- 20 -
5	三级机场.....	- 22 -
5.1	三级机场的定义.....	- 22 -
5.2	委任协调人.....	- 22 -
5.3	航空公司的作用.....	- 22 -
5.4	机场的作用.....	- 23 -
5.5	协调人的作用	- 23 -
5.6	协调委员会的作用	- 23 -
6	需求与容量管理.....	- 26 -
6.1	需求与容量分析.....	- 26 -
6.2	从一级变更为二级	- 26 -
6.3	从二级变更为三级	- 26 -
6.4	首次建立历史航班时刻	- 27 -
6.5	解除协调	- 27 -
6.6	临时级别变更	- 27 -
6.7	通知	- 27 -
6.8	机场容量的航季审核.....	- 28 -
6.9	机场容量降低	- 28 -
第 2 部分:	原则.....	- 29 -
7	航班时刻表协助原则.....	- 29 -
7.1	航班时刻表协助关键原则.....	- 29 -
7.2	航班时刻表协助优先级	- 29 -
7.3	就航班时刻表调整进行对话	- 30 -
7.4	航班时刻表调整遭拒.....	- 30 -
7.5	航空公司无意执行的运营.....	- 30 -
7.6	监控运营	- 31 -
8	航班时刻分配原则	- 32 -
8.1	航班时刻分配的关键原则.....	- 32 -
8.2	航班时刻分配的一般优先级	- 33 -
8.3	初始航班时刻分配的主要标准	- 33 -
8.3.2	历史航班时刻	- 33 -

8.3.3	历史航班时刻调整	- 33 -
8.3.4	航班时刻池	- 33 -
8.3.5	新进入者	- 33 -
8.3.6	采用全年无休制	- 34 -
8.4	初始航班时刻分配附加标准	- 34 -
8.5	保留及返还航班时刻	- 34 -
8.6	“不用就作废”规则	- 35 -
8.7	历史优先权资格	- 35 -
8.7.2	在历史航班时刻基准日期之前取消	- 35 -
8.7.3	在历史航班时刻基准日期之后取消	- 36 -
8.8	因正当理由未使用航班时刻	- 36 -
8.9	故意滥用航班时刻	- 36 -
8.10	航班时刻分配的灵活性	- 37 -
8.11	航空公司变更航班时刻用途	- 38 -
8.12	航空公司之间航班时刻的灵活性	- 38 -
8.13	航空公司之间转让航班时刻	- 38 -
8.14	共同运营	- 39 -
8.15	航空公司终止机场运营后的航班时刻	- 39 -
8.16	航空公司失去运营许可证后的航班时刻	- 39 -
8.17	在获得航权或运营许可证之前分配的航班时刻	- 40 -
8.18	没有历史优先权时分配的航班时刻	- 40 -
第 3 部分:	流程	- 41 -
9	世界协调与协助流程	- 41 -
9.1	授权代表和通信	- 41 -
9.2	协调活动日程表	- 41 -
9.3	机场容量的可用性	- 41 -
9.4	由协调人决定历史航班时刻	- 41 -
9.5	航空公司审核历史航班时刻	- 42 -
9.6	航空公司进行初次提交	- 42 -
9.7	使用《标准航班时刻表信息手册》行动代码及补充信息	- 43 -
9.8	确保初次提交成功接收	- 43 -
9.9	初步协调	- 44 -

9.10	后 SAL 活动（分发 SAL 之后的活动）	- 45 -
9.11	航班时刻大会上的活动	- 45 -
9.12	航班时刻大会上的会谈	- 46 -
9.13	航班时刻大会后的活动	- 46 -
9.14	管理等候名单	- 46 -
9.15	返还航班时刻	- 47 -
9.16	用于临时运营的航班时刻分配	- 47 -
9.17	运营当日变更	- 47 -
10	术语和缩略语	- 48 -
11	网上提供的文件	- 51 -

特意留空。

第 1 部分： 政策

机场协调简介

1.1 什么是机场协调？

- 1.1.1 机场协调是指通过应用本《世界航班时刻准则》(WSG) 中所述的一套规则来管理机场容量的方法。协调包括向航空公司和其他飞机运营商分配受限制或有限的机场容量，确保机场和航空运输的运营确实可行。此外，协调也是充分高效利用机场基础设施的过程。
- 1.1.2 协调并不是机场容量不足这一根本问题的解决方案。在任何情况下，协调都应被视为用来管理拥塞基础设施的临时解决方案，实施机场容量扩充依然是长效解决方案。

1.2 机场协调的目标是什么？

- 1.2.1 机场协调的首要目标是确保机场基础设施能得到最高效地利用，为最多机场使用者实现利益最大化。

1.3 机场协调涉及哪些利益相关方？

- 1.3.1 机场协调涉及以下利益相关方：
- a) 正在或计划使用机场的航空公司和其他飞机运营商。
 - b) 管理机场基础设施的机场管理机构。
 - c) 负责机场和空域的空中交通管制机构。
 - d) 负责机场协调的协调人或协助人。
 - e) 负责机场的政府部门。

1.4 机场协调的条件是什么？

- 1.4.1 为达成机场协调的目的，主管机构依据以下拥塞程度对机场进行分类：
- a) **一级：** 机场基础设施容量基本能始终满足机场使用者需求的机场。
 - b) **二级：** 在一天、一周或某一航季中的某些时段可能出现拥塞，而进行航空公司和协助人共同协定的航班时刻表调整能够解决的机场。委任协助人来协助正在或计划使用机场的航空公司实施计划运营。
 - c) **三级：** 因容量提供商尚未建设足够的基础设施，或政府对机场施加条件限制，从而无法满足需求的机场。委任协调人向正在或计划使用机场的航空公司和其他飞机运营商分配航班时刻，以此作为申报容量的管理方式。

1.5 如何指定机场？

- 1.5.1 主管机构必须确保在进行全面的需求与容量分析，以及全面咨询所有利益相关方的基础上，才能将机场指定为三级机场。只有通过上述分析与咨询认定对机场基础设施的需求大大超出申报容量，而且短期内没有实际可行的办法来缓解这一问题时，才能将机场指定为三级机场。
- 1.5.2 除非经过全面的需求与容量分析，确定机场基础设施确实短缺，否则不得以其他原因将机场指定或保留为三级机场。

1.6 什么是机场航班时刻？

- 1.6.1 机场航班时刻（或“航班时刻”）是指由协调人给出的计划运营许可，凭此于特定日期和时间在三级机场使用到港或离港所需的一切机场基础设施。

1.7 机场协调的关键原则是什么？

- 1.7.1 在二级机场进行航班时刻表协助的关键原则是¹：
- a) 航班时刻表协助是指进行航空公司和协助人共同协定的航班时刻表调整的过程，以免超出机场协调参数。
 - b) 二级机场不进行航班时刻分配。历史优先权和航班时刻系列的概念不适用于二级机场。
 - c) 协助人应花费最短的必要时间来调整最低数量的运营，以免超出机场协调参数。
 - d) 协助人必须保持独立，并以中立、透明和不带歧视的方式行事。
 - e) 航空公司或其他飞机运营商必须告知协助人在二级机场进行操作之前的所有计划运营以及计划运营的所有变更。特定类型的航班（例如人道主义援助航班或专机飞行，某些情况下也包括通用航空和商务航空）或可豁免，或遵照当地特殊程序处理。
 - f) 航空公司与其他飞机运营商不得故意在与协助人的分配明显不同的时间运营业务，或通过与协助人达成的协定明显不同的方式来使用航班时刻。
 - g) 计划的运营时间是基于计划上轮挡（到达）和撤轮挡（起飞）的时间。实际到达和起飞时间可能因运营因素而异。
 - h) 航空公司和协助人必须为二级机场通信采用 IATA 《标准航班时刻信息手册》(SSIM) 信息格式。
 - i) 协调活动日程表指定航空公司和协助人要遵照的协助流程截止期限。

¹第 7.1.1 节也列出了这些关键原则

j) 除非另有协定，受协调运营涉及的所有活动均采用国际协调时间 (UTC) 计算。

1.7.2 在三级机场进行航班时刻分配的关键原则是²：

- a) 航班时刻只由三级机场正式任命的协调人为制定计划而进行分配。
- b) 航班时刻只分配给航空公司和其他飞机运营商。
- c) 航空公司或其他飞机运营商必须先分配到航班时刻才能在三级机场运营。特定类型的航班（例如人道主义援助航班或专机飞行）或可豁免，或遵照当地特殊程序处理。
- d) 航空公司和其他飞机运营商不得故意在与协调人的分配明显不同的时间运营其业务，或通过与协调人的分配明显不同的方式来使用航班时刻。
- e) 航班时刻系列指申请的至少 5 个航班时刻在同航季内均匀分布，为每周同一天的相同时间，且分配结果与申请一致；若无可能，则分配在大致相同的时间。
- f) 航空公司有权根据历史优先权保留航班时刻系列。
- g) 历史优先权适用于在上年同航季分配时间内使用率至少达 80% 的航班时刻系列。
- h) 不得通过撤销某航空公司的历史航班时刻来满足新进入者或任何其他类别的飞机运营商。除了故意滥用航班时刻得到证实外，不得以任何其他原因没收其航班时刻。
- i) 航班时刻可以在航空公司之间自由转让或互换，或者用于共同运营，但需遵守这些准则的规定和适用法规。
- j) 协调人在职能和财务方面都必须独立于任一相关方，并以中立、透明及不带歧视的方式行事。
- k) 航班时刻的分配独立于双边航空服务协议规定的航权分配。
- l) 航空公司和协调人在二级机场的通信必须采用《标准航班时刻表信息手册》信息交换格式。
- m) 航班时刻的时间是基于计划上轮挡（到达）和撤轮挡（起飞）的时间。实际到达和起飞时间可能因运营因素而异。

除非另有协定，涉及航班时刻的所有活动，包括确定历史航班时刻，均采用国际协调时间 (UTC) 计算。

²第 8.1.1 节也列出了这些关键原则

特意留空。

2 IATA 在机场协调中的作用

2.1 《世界航班时刻准则》

- 2.1.1 《世界航班时刻准则》(WSG) 是一套由 IATA 会员航空公司和机场协调人与协助人团体联合起草的标准和最佳做法。这些准则是一套用于分配和管理机场容量的综合程序。这些准则的主要用户为航空公司、机场协调人和机场协助人。
- 2.1.2 IATA 确保《世界航班时刻准则》接受联合航班时刻咨询小组 (JSAG) 的监督。所有修改须经 JSAG 同意，然后呈交给航班时刻大会代表团团长以获得多数签名通过。这可确保任何航空公司、协调人或 IATA 都不能单方面变更标准或最佳做法，或将新内容引入《世界航班时刻准则》。
- 2.1.3 《世界航班时刻准则》获全球航空运输界认可为三级机场航班时刻分配与二级机场计划运营管理的行业标准办法。如国家或政府有意自行制定及实施相关规则或程序，则应采纳这些准则中的原则。IATA 鼓励把这些准则作为制定此类规定的基础。
- 2.1.4 《世界航班时刻准则》提供一致、透明及公平的机场容量分配与管理方法。航空运输的性质是全球化，要求每条航线的始发与目的机场都采用统一的航班时刻分配标准，以使航空公司能够充分高效利用资源。

2.2 IATA 航班时刻大会

- 2.2.1 IATA 航班时刻大会 (SC) 是一个旨在协调二级和三级机场计划运营的论坛，每年夏秋航季和冬春航季各举办一次。6 月的航班时刻大会应对下一个冬春航季，而 11 月的航班时刻大会则应对下一个夏秋航季。
- 2.2.2 召开航班时刻大会的唯一目的就是分配和管理三级机场的航班时刻，以及讨论二级机场的航班时刻表调整事宜。禁止讨论航班联营、定价、市场准入或任何其他超出航班时刻大会范畴且涉及竞争的活动。
- 2.2.3 IATA 管理层使用这些准则中的协调活动日程表向业界传达航班时刻大会的日期。该日程表可访问 www.iata.org/wsg 获取。日程表内还包含协调流程中的其他关键日期。
- 2.2.4 航班时刻大会的代表必须是其所在航空公司或协调组织认可的代表。航班时刻大会对于帮助确保航空公司成功进行商业运营，以及协调人和协助人成功管理机场容量来说必不可少。IATA 承诺，确保向所有航空公司、协调人和协助人传达参与一年两次的航班时刻大会所需的信息。
- 2.2.5 IATA 将保管参与航班时刻大会的公司以及各自公司委派的代表团团长名单。该名单列出了协调人和协助人，以及获授权代表航班时刻大会与会航空公司转让、互换、变更及删除或申请新航班时刻的人员姓名及联系方式。

2.3 《标准航班时刻表信息手册》

- 2.3.1 IATA 《标准航班时刻表信息手册》(SSIM) 包含行业标准信息格式，可供航空公司、协调人和协助人用于沟通 SAL、SHL、航班时刻申请 (SCR) 等机场协调信息。首

选的数据交换方式为电子邮件，但是也可以通过电报或协定的其他方式交换相同的信息格式。

2.3.2 《标准航班时刻表信息手册》由航班时刻表信息标准委员会 (SISC) 起草，受到《推荐做法》第 1761b 条“航班时刻信息交换格式”的限制，并由 IATA 旅客服务会议监管。

2.3.3 IATA 强烈呼吁机场协调流程的所有参与者遵守《标准航班时刻表信息手册》中发布的标准。

2.4 教育

2.4.1 IATA 为与会者提供机场协调流程方面的培训。该培训包括为航班时刻大会新参与者提供的入门培训，以及为航空公司、协调人和协助人提供的高级培训。

3 一级机场

3.1 一级机场的定义

3.1.1 机场基础设施容量一般始终能满足机场使用者需求的机场为一级机场。

3.2 航空公司的作用

3.2.1 正在或计划在一级机场运营的航空公司，应向其指定的服务代理人充分说明计划运营内容，无论所指定的是机场管理机构，还是数据采集代理。航班时刻大会不讨论一级机场的运营问题。

3.3 机场的作用

3.3.1 一级机场的机场管理机构应监控对机场基础设施的需求，并且在必要时开发额外的容量来满足该需求。它还负责与服务代理人和其他代理机构配合，以避免会影响航空公司运营的限制。机场管理机构可能要求航空公司以指定格式提供计划运营的信息。在某些情况下，它可委任一位数据采集代理人来承担这一任务。

3.4 服务代理人的作用

3.4.1 服务代理人的职责是与机场管理机构协商做出自身安排，以处理计划运营。服务代理人的主要职责之一是确保不会在自身运营过程中因计划不周或资源不足带来不必要的限制。

特意留空

4 二级机场

4.1 二级机场的定义

4.1.1 在一天、一周或某一航季中的某些时段可能出现拥塞，而进行航空公司和协助人共同协定的航班时刻表调整能够解决的机场为二级机场。

4.2 委任协助人

4.2.1 协助人必须由主管机构与机场管理机构、使用该机场的航空公司及其代表组织（例如 IATA）协商后委任。具备航班时刻表安排方面的知识及/或协调经验是获得委任的前提条件之一。

4.2.2 协助人必须拥有充足的时间和资源，遵照这些准则提供协助服务。

4.2.3 协助人必须保持独立，并以中立、透明和不带歧视的方式行事。

4.3 航空公司的作用

4.3.1 正在或计划在二级机场运营航班的所有航空公司，必须在前往该机场运营前向协助人提供提交其计划运营的细节。为此，格式细节列于《标准航班时刻表信息手册》第 6 节。

4.3.2 如果协助人为避免超出协调参数而提供替代时间，航空公司应当做好准备接受，否则该机场可能需要考虑变更为三级机场。

4.3.3 提交数据的截止日期可查阅协调活动日程表。协助人的联系方式可查阅 www.iata.org/wsg。

4.4 机场的作用

4.4.1 机场管理机构必须支持协助人在二级机场获得航空公司的充分合作。它应当提供必要的基础设施，以处理协定服务水平内计划的航空公司运营。

4.4.2 机场管理机构必须向协助人和所有相关方告知容量限制的任何最新情况，如果近期就将达到或超过一个或多个上述限制，尤其应当及时发出警告。

4.4.3 与利益相关方协商后，机场管理机构或其他主管机构必须告知协助人所有容量变更及协调参数。随后，协助人将告知航空公司。此声明必须至少在每届航班时刻大会的初次提交截止日期前 7 天完成。

4.5 协助人的作用

4.5.1 协助人将：

- a) 确保航空公司所提交的方案切实可行，以免超出机场的协调参数；以及
- b) 为相关方提供协调参数细节与申报容量的详细利用情况；以及

- c) 在计划运营可能超出协调参数时为航空公司提供建议并为共同协定的航班时刻表调整流程提供便利，以免超出这些参数；以及
- d) 出席并参与所有航班时刻大会。

5 三级机场

5.1 三级机场的定义

5.1.1 在三级机场：

- a) 在相关时段内，对机场基础设施的需求大大超过机场的容量；
- b) 在短期内不可能通过扩建机场基础设施来满足需求；
- c) 通过自愿的航班时刻表调整来解决这一问题的努力未获成功或无效；
- d) 因此需要实施航班时刻分配流程，即要在进行航班时刻分配的时段到港或离港，所有航空公司和其他飞机运营商都必须获得协调人分配的航班时刻。

5.2 委任协调人

5.2.1 协调人必须由主管机构与机场管理机构、使用该机场的航空公司及其代表组织（例如 IATA）协商后委任。具备航班时刻表安排方面的知识及/或协调经验是获得委任的前提条件之一。

5.2.2 协调人必须拥有充足的时间、资源和专业经验，遵照这些准则提供协调服务。协调人应拥有能够执行必要功能的计算机系统，以遵守《世界航班时刻准则》(WSG) 及任何当地准则与规定。为协调人推荐的最低系统要求可查阅 www.iata.org/wsg。

5.2.3 协调人在职能和财务方面都必须独立于任一相关方，并以中立、透明及不带歧视的方式行事。

5.2.4 如果将机场的日常协调事务转让给其他协调组织，则必须尽快向在该机场运营的所有航空公司及 IATA 通知转让至新组织的日期。

5.3 航空公司的作用

5.3.1 正在或计划在三级机场运营的所有航空公司必须先获得协调人分配的航班时刻，才能在该机场运营。为此，《标准航班时刻表信息手册》第 6 章列出了要使用的格式细节。

5.3.2 航空公司应具备充足的资源、专业经验和系统，以便有效地参与协调流程。

5.3.3 提交数据的截止日期可查阅协调活动日程表。协调人的联系方式可查阅 www.iata.org/wsg。

5.3.4 由于在高峰时段，三级机场的航班时刻可能无法发挥作用，因此，正在或计划在该机场运营的航空公司如果无法获得所需航班时刻，应做好制定替代方案的准备。部分机场的可用航班时刻很少甚至没有。在这些情况下，航空公司应考虑可容纳其计划运营的备选机场。

5.4 机场的作用

- 5.4.1 机场管理机构或其他主管机构应当确保适当的协调参数获利益相关方同意且每年更新两次。若机场限制因素持续存在，机场管理机构应检查其容量，并且实施必要的容量提升，以便有机会时尽早重新指定为二级或一级机场。
- 5.4.2 与协调委员会协商后，机场管理机构或其他主管机构必须告知协调人所有容量变更及协调参数。随后，协调人将告知航空公司。此声明必须至少在每届航班时刻大会的初次提交截止日期前 7 天完成。
- 5.4.3 机场管理机构或其他主管机构应当向协调人提供相关信息，以协助应用 8.4.1 b)、c) 和 e) 中列出的航班时刻分配补充标准，这些标准涉及服务与市场类型、竞争，以及乘客和其他用户的需求。

5.5 协调人的作用

5.5.1 协调人将：

- a) 以中立、透明和不带歧视的方式，基于适用的协调参数，并且按照《世界航班时刻准则》的优先标准以及任何当地准则和法规为各航空公司和其他飞机运营商分配航班时刻。
- b) 在可能的情况下，至少在每届航班时刻大会初次提交截止日期之前 7 天向相关方提供所使用的协调参数、当地的准则和法规以及航班时刻分配中使用的任何其他标准。
- c) 最好以《标准航班时刻表信息手册》第 6 章所述的格式向各航空公司在线提供已分配航班时刻清单、剩余可用航班时刻以及航班时刻未按申请分配的原因。
- d) 出席并参与所有航班时刻大会。
- e) 采用“不用就作废”规则，对历史航班时刻基准日期之后的取消操作以及未使用的航班时刻进行监控。
- f) 为识别任何可能故意滥用航班时刻的情况，对航班时刻的计划和实际使用进行监控，并与相关航空公司或飞机运营商进行对话。
- g) 就有可能提升机场容量或航班时刻分配灵活性的所有事项，尤其是有助于机场恢复为二级或一级机场的事项，向航空公司及相关主管机构提供建议。
- h) 注意解决需求冲突所致问题的方式，以免需要任何外部干预。

5.6 协调委员会的作用

- 5.6.1 三级机场成立协调委员会的目的在于，向协调人就与容量、航班时刻分配以及机场航班时刻的使用情况监控相关的事项提出建议。

- 5.6.2 经常使用机场的所有航空公司及其代表组织、机场管理机构、空中交通管制机构和通用/商务航空代表（若相关）均可加入协调委员会。协调人以观察员身份出席所有会议。
- 5.6.3 应在每个航季或每当计划做出对协调工作产生重大影响的政策或容量变更时召开协调委员会会议，对协调参数进行审核。
- 5.6.4 协调委员会应确保在会议开始前将会议的议程和工作文件分发给会员，并且在每次会议结束后及时发布会议纪要并通过电子邮件或其他可用方式向协调委员会成员分发。应在 IATA 和世界机场协调人小组 (WWACG) 网站上发布协调委员会会议的举办日期。
- 5.6.5 理想情况下，应使用英语主持协调委员会会议。
- 5.6.6 协调委员会应在发生针对航班时刻分配的投诉或出现与航班时刻使用相关的问题，且航空公司与协调人无法以双方都能接受的方式解决时进行调解。

特意留空

6 需求与容量管理

6.1 需求与容量分析

- 6.1.1 机场管理机构或其他主管机构应采用普遍公认的方法，经常性地进行全面的需求与容量分析。尤其当机场的基础设施、运营方式或需求模式发生重大变化时，应进行需求与容量评估。
- 6.1.2 分析时应客观考虑机场基础设施按照所需服务水平满足需求的能力，如排队时间、拥塞程度或延误程度。分析时应假设机场设施得到高效管理，而且人员齐备。
- 6.1.3 分析应查出任何导致需求无法满足的基础设施、运营或环境限制因素，并找出方案，通过基础设施、运营或政策变更与改进来克服此类缺陷。
- 6.1.4 为强化合作、缓解并解决需求方面的任何限制因素，应向相关方提供需求与容量分析结果。
- 6.1.5 该分析的目标应当是提升机场满足需求的能力，并且尽可能避免发生需要将机场从一级变更为二级，或从二级变更为三级的情况。
- 6.1.6 该分析的另一个目标应当是找出可以减少或消除协调需求的方法，争取将机场从三级变更为二级，或者从二级变更为一级。

6.2 从一级变更为二级

- 6.2.1 当机场基础设施不再能够满足所有需求时，采用共同协定的航班时刻表调整流程可以协助平稳需求，使之不超出限制条件。
- 6.2.2 主管机构可根据机场管理机构或在机场运营且占有至少 50% 流量的航空公司的申请，或机场的主动提议为机场变更为二级做好准备。
- 6.2.3 仅当主管机构确保下列事项后，才能进行级别变更：
 - a) 已经进行全面的需求与容量分析；以及
 - b) 已就分析结果和所提议的级别变更与所有相关方充分协商，并且充分考虑他们的意见。

6.3 从二级变更为三级

- 6.3.1 出现下列情况时有必要变更为三级：
 - a) 在相关时段内，对机场基础设施的需求大大超过机场的容量；
 - b) 在短期内不可能通过扩建机场基础设施来满足需求；以及
 - c) 通过共同协定的航班时刻表调整流程来解决这一问题的努力未获成功或无效。
- 6.3.2 主管机构可根据机场管理机构或在机场运营且占有至少 50% 流量的航空公司的申请，或机场的主动提议为机场变更为三级做好准备。

6.3.3 仅当主管机构确保下列事项后，才能进行级别变更：

- a) 已进行全面深入的需求与容量分析，并评估 6.3.1 中指定的因素；以及
- b) 已就分析结果和所提议的级别变更与所有相关方充分协商，并且充分考虑他们的意见。

6.3.4 如果要将机场从一级直接变更为三级，应遵循相同流程。

6.4 首次建立历史航班时刻

6.4.1 机场变更为三级时，有必要确认在该机场运营的各航空公司上年同航季的历史航班时刻。

6.4.2 应根据协助人所做的上年同航季计划航班时刻表和已运营航班时刻表进行确认。新指定的三级机场的协调人会对比航空公司的计划航班时刻表与实际执行的运营业务，以确认哪些运营应当获得历史优先权。如果机场是从一级直接变更为三级，也应采用该程序。

6.5 解除协调

6.5.1 当机场管理机构或代表占有 50% 流量的航空公司确信机场容量足以满足需求并批准机场恢复为二级或一级机场（若合适）时，主管机构应当确保在满足下列条件时将机场变更为二级或一级机场：

- a) 已经进行全面的需求与容量分析；以及
- b) 已就分析结果和所提议的级别变更与所有相关方充分协商，并且充分考虑他们的意见。

6.5.2 IATA 管理层对所有协调机场进行监控，以找出减少协调机场数量的机会。

6.5.3 所有航空公司应监控所在机场的运营或容量变更，并且应积极推动协调人、协调委员会或 IATA 管理层对机场进行重新指定。

6.6 临时级别变更

6.6.1 在特殊情况下，主管机构可为将机场临时指定为三级机场做好准备，为期不超过一个航季。特殊情况例子包括因特殊活动导致需求显著增加（例如奥运会、世界杯等），或因容量临时降低导致机场需求与容量显著不平衡。

6.6.2 由于机场是临时指定为三级机场，且为期不超过一个航季，因此在临时级别变更期间将不会累积航空公司的航班时刻历史优先权。

6.7 通知

6.7.1 决定进行级别变更后，主管机构必须确保通知所有相关方（航空公司、机场管理机构、政府主管部门、IATA）有关机场级别变更的决定。在任何情况下，来年冬春航季的机场级别变更通知发布时间不得晚于 4 月 1 日，来年夏秋航季的变更通知发布时间不得晚于 9 月 1 日。

6.7.2 为使所有机场级别清单保持最新，任何级别的变更都必须使用 www.iata.org/wsg 提供的机场级别变更通知表通知 IATA。

6.8 机场容量的航季审核

6.8.1 利益相关方每年审核两次协调参数，通常在协调委员会会议或同等代表机构的会议期间进行。审核必须适时进行，以便至少在每次航班时刻大会的初次提交截止日期之前 7 天申报协调参数。

6.8.2 应避免在初次提交截止日期之后才申报或变更协调参数。

6.9 机场容量降低

6.9.1 应尽量避免机场容量低于上年同航季。在机场容量降低之前，应尽快与协调委员会和在该机场运营的航空公司协商。在任何情况下，必须优先考虑航空公司的历史航班时刻。协调人或其他主管机构应至少在航班时刻大会的初次提交截止日期之前 7 天向所有相关方传达容量变更情况。

6.9.2 除极端特殊情况外，必须避免在初次提交截止日期之后降低容量，或将容量降低至无法满足已确立的历史航班时刻。

第 2 部分： 原则

7 航班时刻表协助原则

7.1 航班时刻表协助关键原则

7.1.1 在二级机场进行航班时刻表协助的关键原则是：

- a) 航班时刻表协助是指进行航空公司和协助人共同协定的航班时刻表调整的过程，以免超出机场协调参数。
- b) 二级机场不进行航班时刻分配。历史优先权和航班时刻系列的概念不适用于二级机场。
- c) 协助人应花费最短的必要时间来调整最低数量的运营，以免超出机场协调参数。
- d) 协助人必须保持独立，并以中立、透明和不带歧视的方式行事。
- e) 航空公司或其他飞机运营商必须告知协助人在二级机场进行操作之前的所有计划运营以及计划运营的所有变更。特定类型的航班（例如人道主义援助航班或专机飞行，某些情况下也包括通用航空和商务航空）或可豁免，或遵照当地特殊程序处理。
- f) 航空公司与其他飞机运营商不得故意在与协助人的分配明显不同的时间运营业务，或通过与协助人达成的协定明显不同的方式来使用航班时刻。
- g) 计划的运营时间是基于计划上轮挡（到达）和撤轮挡（起飞）的时间。实际到达和起飞时间可能因运营因素而异。
- h) 航空公司和协助人在二级机场的通信必须采用《标准航班时刻表信息手册》信息交换格式。
- i) 协调活动日程表指定航空公司和协助人要遵照的协助流程截止日期。
- j) 除非经常使用机场的协助人和飞机运营商另有协定，否则涉及受协调运营的所有活动都可采用国际协调时间 (UTC) 计算。

7.2 航班时刻表协助优先级

7.2.1 在识别必要的航班时刻表调整，并避免超出协调参数的过程中，协助人应考虑并应用下列优先级：

- a) **上年同航季业务：** 在需求时间冲突时，上年同航季期间批准运营的业务应优先于新产生的需求。与上年同航季相比未进行变更的计划运营业务应优先于计划对时间或其他容量相关参数进行变更的业务，例如在协调参数包括航站楼容量时改用更大型的飞机进行运营。

- b) **采用全年无休制：** 将现有运营延长为全年无休的新运营应优先于其他新运营。在评估是否适用全年无休优先级时，考虑到对短途和长途业务的不同要求，协助人应允许一定的时间灵活性。
- c) **有效运营期：** 在同一航季内较长运营时段内有效的航班时刻表应享有优先级。
- d) **临时运营：** 定期计划运营应优先于临时运营。
- e) **运营因素：** 受航班时刻或航线彼端宵禁限制，或受其他相关运营因素限制的运营应优先于时间灵活的航空公司的运营需求。

7.3 就航班时刻表调整进行对话

- 7.3.1 对航班时刻表进行任何调整都应在公开对话和讨论的基础上，由协助人与相关航空公司共同协定。
- 7.3.2 协助人应与机场管理机构讨论所有航空公司的总体需求以及发现的任何容量短缺问题。如果能够对机场基础设施要素进行调整以满足需求，则无需进行航班时刻表调整。
- 7.3.3 协助人必须为所有航班时刻表调整申请给出原因。为此应使用《标准航班时刻表信息手册》规定的原因代码和附加信息文本。
- 7.3.4 为避免超出协调参数，在二级机场运营的航空公司必须愿意做出航班时刻表调整，否则该机场可能会被指定为需要进行强制航班时刻分配的三级机场。与协助人和机场管理机构（若合适）共同讨论及审核未来的运营计划对航空公司很有益处。
- 7.3.5 航空公司可以请协助人将自己的时间要求保留在等候名单中，而非立刻拒绝进行航班时刻表调整。协助人必须为所有的未处理要求保留等候名单，并且应当利用 7.2.1 中列出的优先级，尝试尽快满足尚未处理的申请。

7.4 航班时刻表调整遭拒

- 7.4.1 协助人应对任何因航空公司接到要求后拒绝进行航班时刻表调整而导致违反机场协调参数的事例进行记录。
- 7.4.2 如果机场从二级变更为三级，那么曾经未按协助人要求调整航班时刻表或曾经未提供航班时刻表变更细节的航空公司不应享有此类业务的运营时间历史优先权。

7.5 航空公司无意执行的运营

- 7.5.1 为确保能准确把握机场需求概况，航空公司必须尽快取消任何不会执行的运营。即使预留时间不多，也可能使其他运营商的航班时刻表得以改进。
- 7.5.2 需特别注意的是，航空公司无意执行的运营应当根据协调活动日程表在 1 月 15 日（夏秋航季）和 8 月 15 日（冬春航季）截止期限前予以返还。

7.6 监控运营

- 7.6.1 协助人应监控机场内的运营活动，对航空公司或其他飞机运营商故意在明显不同的时间或以明显不同于和协助人协定的方式运营服务的案例加以识别。
- 7.6.2 如果确认发现此类案例，协助人应当联系航空公司或其他相关飞机运营商以解决所发现的分歧。如果航空公司和其他飞机运营商继续滥用，则会在将来获得较低的航班时刻表调整优先级如有必要，协助人在解决未决分歧时应寻求机场管理机构或其他主管机构的意见。

8 航班时刻分配原则

8.1 航班时刻分配的关键原则

8.1.1 在三级机场进行航班时刻分配的关键原则是³：

- a) 航班时刻只由三级机场正式任命的协调人为制定计划而进行分配。
- b) 航班时刻只分配给航空公司和其他飞机运营商。
- c) 航空公司或其他飞机运营商必须先分配到航班时刻才能在三级机场运营。某些类型的航班（例如人道援助航班或专机飞行）或可豁免，或遵照当地特殊程序处理。
- d) 航空公司和其他飞机运营商不得故意在与协调人的分配明显不同的时间运营其业务，或通过与协调人的分配明显不同的方式来使用航班时刻。
- e) 航班时刻系列指申请的至少 5 个航班时刻在同航季内均匀分布，为每周同一天的相同时间，且分配结果与申请一致；若无可能，则分配在大致相同的时间。
- f) 航空公司有权根据历史优先权保留航班时刻系列。
- g) 历史优先权适用于在上年同航季分配时间内使用率至少达 80% 的航班时刻系列。
- h) 不得通过撤销某航空公司的历史航班时刻来满足新进入者或任何其他类别的飞机运营商。除了故意滥用航班时刻得到证实外，不得以任何其他原因没收其航班时刻。
- i) 航班时刻可以在航空公司之间自由转让或互换，或者用于共同运营，但需遵守这些准则的规定和适用法规。
- j) 协调人在职能和财务方面都必须独立于任一相关方，并以中立、透明及不带歧视的方式行事。
- k) 航班时刻的分配独立于双边航空服务协议规定的航权分配。
- l) 航空公司和协调人在二级机场的通信必须采用《标准航班时刻表信息手册》信息交换格式。
- m) 航班时刻的时间是基于计划上轮挡（到达）和撤轮挡（起飞）的时间。实际到达和起飞时间可能因运营因素而异。

³第 1.7.1 节也列出了这些关键原则

除非另有协定，涉及航班时刻的所有活动，包括确定历史航班时刻，均采用国际协调时间 (UTC) 计算。

8.2 航班时刻分配的一般优先级

8.2.1 协调人应基于下列宽泛的优先级顺序分配申报容量：

- 1) 定期业务系列；
- 2) 临时业务；
- 3) 其他运营。

8.2.2 航空公司和其他飞机运营商应使用《标准航班时刻表信息手册》第 6 章指定的信息格式，以适当的优先级来申请航班时刻。

8.3 初始航班时刻分配的主要标准

8.3.1 在根据各航空公司的初次提交结果为航班时刻大会制定航班时刻分配计划时，协调人应运用下列优先等级：

8.3.2 历史航班时刻

8.3.2.1 历史航班时刻享有航班时刻分配的最高优先级。

8.3.3 历史航班时刻调整

8.3.3.1 在可用容量范围内航班时刻冲突的情况下，历史航班时刻调整应优先于新提交的申请。

8.3.4 航班时刻池

8.3.4.1 历史航班时刻和历史航班时刻调整分配完成后，协调人将建立一个航班时刻池，其中包括所有新设立的航班时刻。

8.3.4.2 池内的可用航班时刻将依照下文 8.3.5、8.3.6 和 8.4 中列出的标准分配给申请航班时刻的航空公司。

8.3.5 新进入者

8.3.5.1 只有航空公司才有资格成为新进入者。

8.3.5.2 初始航班时刻分配时，航班时刻池内 50% 的航班时刻必须分配给新进入者，除非新进入者提出的申请少于 50%。协调人将按照全天的协调参数，公平对待新进入者和其他航空公司的申请。

8.3.5.3 在新进入者之间分配航班时刻时，应采用全年无休优先级 (8.3.6) 与航班时刻分配附加标准 (8.4)。

8.3.5.4 如果新进入者已分配到与所申请时间相差一小时内的航班时刻，但直到航班时刻大会第一天结束也未接受，那么该航季内将不会保留其新进入者身份。

8.3.5.5 如果新进入者不满意协调人对其航班时刻申请的答复，可以要求召开协调委员会会议寻求解决方案。

8.3.6 采用全年无休制

8.3.6.1 在各类别范围内（历史航班时刻调整、分配给新进入者，以及航班时刻池内的其他分配），将现有运营延长为全年无休的申请应优先于新的航班时刻申请。

8.3.6.2 在评估是否适用全年无休优先级时，协调人应允许时间安排具有一定的灵活性，以满足长途和短途业务的不同要求。

8.4 初始航班时刻分配附加标准

8.4.1 如果采用上文 8.3 所述的主要标准无法分配航班时刻，则应考虑下列因素：

- a) **有效运营期：** 在同一航季内较长运营时段内有效的航班时刻表应享有优先级。
- b) **业务和市场类型：** 应考虑不同类型的业务（定期、包机和货运）和市场（国内、地区和长途）以及机场航线网络建设之间的平衡。
- c) **竞争：** 协调人在分配可用航班时刻时，应尽量确保考虑了竞争性因素。
- d) **宵禁：** 当某机场的宵禁会导致其他机场的航班时刻出现问题时，航班时刻受宵禁限制的航空公司应享有优先级。
- e) **乘客和其他用户需求：** 协调人应确保尽可能满足乘客和托运货主的需求。
- f) **运营频率：** 运营频率较高（如每周航班较多）本身并不意味着更高的航班时刻分配优先级。
- g) **本地准则：** 如果存在本地准则，协调人必须加以考虑。这些准则应当由协调委员会或其同等机构批准。

8.5 保留及返还航班时刻

8.5.1 航空公司只能保留计划用于运营、转让、互换或共同运营的航班时刻。

8.5.2 为确保不会浪费稀缺的机场容量，航空公司必须立即返还任何已知自己不会使用的航班时刻。即使预留时间不多，也有可能将返还的航班时刻重新分配给其他运营商。

8.5.3 需特别注意的是，航空公司返还无意运营的航班时刻系列的时间不得晚于 1 月 15 日（夏秋航季）和 8 月 15 日（冬春航季）的航班时刻返还截止日期。

8.5.4 如果航空公司故意在航班时刻返还截止日期后返还航班时刻系列，那么在来年同航季初步协调期间，协调人将给予该航空公司较低的优先级。

8.5.5 协调人将保留并发布在航班时刻返还截止日期后返还航班时刻系列的航空公司名单。

8.6 “不用就作废”规则

- 8.6.1 只有当航空公司能够向协调人证明其航班时刻系列在上年同航季分配的时间内使用率至少达 80% 时，才能给予该系列历史优先权。
- 8.6.2 在航季内，如航空公司的航班面临无法满足 80% 最低使用率要求的风险，协调人应及时向航空公司反馈，以便航空公司采取适当措施。

8.7 历史优先权资格

- 8.7.1 以下准则用于确定哪些航班时刻具备历史优先权资格，以及达到 80% 使用率所需的运营数量：
- a) 在历史航班时刻基准日期，即 UTC 时间 1 月 31 日 23 时 59 分（夏秋航季）和 UTC 时间 8 月 31 日 23 时 59 分（冬春航季）之前保留的航班时刻系列是确定有无历史优先权资格的基础。
 - b) 对于在历史航班时刻基准日期之后新分配的航班时刻系列，初始分配当日该系列中的航班时刻数量是计算 80% 使用率的基础。
 - c) 如果航班时刻系列的运营期延长至历史航班时刻基准日期之后，且延长后的航班时刻系列使用率达到 80%，那么该航空公司具备该延长运营期的历史优先权资格。
 - d) 临时分配的航班时刻不具备历史优先权资格。然而，如果最初临时分配的航班时刻之后被当做航班时刻系列进行申请，并在航季结束时构成了航班时刻系列，则有可能具备历史优先权资格。
 - e) 如果一家航空公司同时保留多个航班时刻系列用于相同或重叠的运营时段，则应分别计算每个航班时刻系列的使用率。
 - f) 如果某一航班在一周内多日运营，那么该周的每个运营日都被视为单独的航班时刻系列。
 - g) 协调人为部分航班时刻系列所分配的时间变更（例如夏令时）不会影响该系列历史优先权资格，前提是在业务运营的整个时间段内能满足 80% 的使用率要求。
 - h) 除非协调人和航空公司之间另有协定，历史优先权适用于协调人批准的最新航班时刻系列时间。
 - i) 对航班时刻系列作出与时间无关的临时变更（例如，飞机型号、航班号、航线或业务类型）不会影响历史优先权资格。计算 80% 使用率的时间范围是整个业务运营时段。除非协调人和航空公司之间另有协定，历史优先权通常适用于使用了大部分运营时间的航班时刻系列。

8.7.2 在历史航班时刻基准日期之前取消

8.7.2.1 取消的时间段达连续 5 周或以上，会减少具备历史优先权资格的时段，或导致具备历史优先权资格的时段不连贯。如果不连贯的时段被认作是相同航班业务（例如相同的航班号、航线等）的一部分，那么 80% 的使用率将按照整个运营时段中的运营总数来计算。

8.7.2.2 取消的时间段在连续 5 周以下，将不会减少具备历史优先权资格的时段，前提是航班时刻系列的第一天和最后一天之间所取消的运营时段总数占比不得高于 20%。

8.7.3 在历史航班时刻基准日期之后取消

8.7.3.1 在历史航班时刻基准日期之后取消的所有时间段，在计算 80% 使用率时都视为未使用的航班时刻系列，除非根据 8.8 中的规定可将此未使用行为视作具有正当理由。

8.8 因正当理由未使用航班时刻

8.8.1 当计算航班时刻系列的 80% 使用率时，如果未使用行为符合下列任意条件，可视为具有正当原因，那么未使用的航班时刻将被视为已运营：

- a) 由于超出航空公司控制能力的不可预见且无法避免的原因，导致该航空公司的航空业务中断，例如机场或空域关闭，或恶劣天气；或者
- b) 由于意在影响业务运行的行为，如劳工运动或罢工，导致航空公司无法按计划运行。

8.8.2 航空公司应在取消航班或出现无法运营的情况后尽快联系协调人，以确认此类航班将被视为已运营。

8.9 故意滥用航班时刻

8.9.1 航空公司必须先分配到航班时刻才能在三级机场运营。对于没有航班时刻而运营的航空公司，协调人将要求其停止任何没有航班时刻的运营。如果航空公司继续从事没有航班时刻的运营，那么情况将会上报至机场的协调委员会或其他主管机构。

8.9.2 航空公司不得故意在与协调人的分配明显不同的时间运营其业务，或故意通过与协调人的分配明显不同的方式来使用航班时刻。经常出现此行为的航空公司，其已运营时间以及分配的时间都将无法获得历史优先权资格。

8.9.3 如果没有先向航空公司发起对话，协调人不得剥夺该航空公司的历史优先权。如果到协定历史航班时刻截止期限为止，航空公司仍未回应协调人发起的对话，那么协调人的决定就将是最终决定。

8.9.4 在任何时候，正在运营的航空公司都有责任确保由协调人对必要的航班时刻进行分配，即使该公司与其他航空公司有运营协定也不能例外。

8.9.5 以下行为也构成航班时刻滥用：

- a) 保留无意用于运营、转让、~~交换~~互换或共同运营的航班时刻；
- b) 保留航班时刻的目的并非用于计划运营，而是阻止其他飞机运营商使用机场容量。

- c) 申请无意运营的新航班时刻；或者
 - d) 申请航班时刻的目的并非用于所述运营，而是意图提高优先级。
- 8.9.6 在某些情况下，对计划的合法变更也可能构成滥用航班时刻。这使得故意的航班时刻滥用难以确认。
- 8.9.7 当协调委员会或航班时刻效果委员会（如存在）审核协调人在监控航班时刻效果时发现的情况时，协调人应征求协调委员会或航班时刻效果委员会的建议。协调人有责任对航空公司故意滥用分配的航班时刻的行为进行纪律处分。
- 8.9.8 持续滥用航班时刻可能导致航空公司未来申请航班时刻的优先级降低。此外，协调人还可以寻求当地法规和/或国家法律的制裁手段。

8.10 航班时刻分配的灵活性

- 8.10.1 分配航班时刻时，为充分利用可用容量，协调人可在受下列因素影响时灵活处理。
- 8.10.2 **运营因素：** 航空公司并非始终有能力按照分配航班时刻的时间运营。天气、强风、空中交通管制或技术问题都可能导致航班时间变更。
- 8.10.3 **航班换季：** 航班于上一航季离港，在新航季开始时到港的，应在新航季按申请进行分配。
- 8.10.4 **夏令时：** 在航季的季初或季末，夏令时开始或结束日期相差不到 5 周时，应采用下列准则：
- a) 各航空公司和协调人应在初次提交截止日期前就航空公司应如何提交夏令时期间的航班时刻申请事宜进行讨论并达成一致。
 - b) 历史优先权应适用于业务运营的整个时段。在航季大部分时间内予以保留的时间将用作历史时间。夏令时期间的临时变更应视为临时变更，不应影响历史优先权资格。
 - c) 80% 的使用率计算应适用于业务运营的整个时段，包括夏令时期间的运营。
 - d) 夏令时期间，7 天或更少的临时时间变更应按申请予以分配（如可行），并且应尽快由协调人确认，理想的确认时间为航班时刻大会召开之前。
 - e) 夏令时期间，8 天或更多的临时时间变更也应由协调人尽快分配，进行分配的日期在任何情况下均不得晚于历史航班时刻基准日期之后 5 个工作日。

8.10.5 航班时刻表中断：

- 8.10.5.1 由于航空公司无法控制的事件导致航班短期延误，应当视为按原先分配的时刻运营。航空公司不必因为当日航班时刻中断而申请另一个航班时刻。
- 8.10.5.2 影响次日（或多日）的重大运营变更可能需要航空公司为次日（或今后多日）申请新的航班时刻。

8.10.5.3 因长期中断而需执行重新安排航班时刻的流程时，对于历史优先权资格的处理应由协调人和航空公司之间进行讨论并且达成一致。

8.11 航空公司变更航班时刻用途

8.11.1 机场航班时刻不针对特定航线、机型或航班号，航空公司可变更航线或业务类型。此类变更应由协调人最终确认。

8.11.2 协调人应及时给予确认且不得延误，除非该变更将导致超出协调参数、违反这些准则或当地法规。

8.12 航空公司之间航班时刻的灵活性

8.12.1 鼓励航空公司之间互换航班时刻。在三级机场，任意数量的航空公司之间可以自由等量互换分配的航班时刻。

8.12.2 在交换互换涉及新分配的航班时刻，即除了历史航班时刻或调整后的历史航班时刻以外的航班时刻的情况下，如果协调人认为这种交换互换不会改进该航空公司的运营状况，则可拒绝确认这种交换互换。在此情况下，协调人与航空公司之间的对话非常重要。

8.12.3 参与航班时刻互换的航空公司必须向协调人告知每一次互换。协调人将确认每次互换的可行性并修改其数据库。如果互换涉及补偿或报酬，应按要求向相关方提供以下细节，并在协调人网站上予以公布，目的只是为了体现透明性：

- a) 涉及的航空公司名称；
- b) 所互换的航班时刻以及
- c) 互换时段（例如运营时段、航季、永久/临时转让等）。

8.12.4 除上述信息外，没有必要提供航空公司之间的协议的任何其他细节。

8.12.5 只有在相关国家法律不予禁止的情况下，以补偿或报酬为目的的航班时刻互换才能进行。

8.13 航空公司之间转让航班时刻

8.13.1 无论是否以补偿或报酬为目的，只有在相关国家法律不予禁止的情况下，才能在航空公司之间进行航班时刻转让。航班时刻只能转让给正在或计划在相同机场运营的另一家航空公司。

8.13.2 新分配的航班时刻，即历史航班时刻或调整后的历史航班时刻以外的航班时刻，在运营满两个同航季之前不允许转让。这是为了防止航空公司利用新进入者身份等高优先级，仅以转让给其他航空公司为目的获取航班时刻。

8.13.3 参与航班时刻转让的航空公司必须向协调人通知每一次转让。协调人将确认该转让的可行性，并且修改其数据库。如果转让涉及补偿或报酬，应按要求向相关方提供以下细节，并在协调人网站上进行公布，目的只是为了体现透明性：

- a) 涉及的航空公司名称；

- b) 所转让的航班时刻；以及
- c) 转让时段（例如运营时段、航季、永久/临时转让等）。

8.13.4 除上述信息外，没有必要提供航空公司之间的协议的任何其他细节。

8.14 共同运营

8.14.1 共同运营指航班时刻所有者为某航空公司，而使用者为另一家航空公司的情形。只有在相关国家法律不予禁止时，才能进行共同运营。

8.14.2 参与共同运营的航空公司必须提前通知协调人，以确认该运营的性质和可行性。协调人用于确认可行性及监控航班时刻所需的信息包括：

- a) 涉及的航空公司名称；
- b) 相关的航班时刻细节（例如运营的航班号）；以及
- c) 共同运营时段。

8.14.3 在共同运营的条件下，保有历史优先权的是最初的航班时刻持有者，而不是航班时刻的运营者。航班时刻持有者负责初次提交，并且通常在航班时刻返还截止日期前都保有航班时刻的控制权。

8.14.4 在航班时刻返还截止日期后，航班时刻日常管理（临时修改和取消航班时刻的权力）应由相关航空公司与协调人协定，但是通常会转让给运营该航班时刻的航空公司。

8.14.5 运营航空公司对所有使用率和效果要求负责。

8.14.6 在共同运营结束或运营航空公司失去其运营许可证时，共同运营涉及的航班时刻仍分配给最初的航班时刻持有者。

8.15 航空公司终止机场运营后的航班时刻

8.15.1 航空公司应在终止机场运营后立即将其分配到的航班时刻返还该机场，包括本航季及下一航季（如已分配）的剩余时间，并且向协调人告知未来是否会使用这些航班时刻。

8.15.2 如果航空公司未能在协调人设定的合理截止日期前提供必需的信息，那么协调人可收回并且重新分配这些航班时刻。

8.16 航空公司失去运营许可证后的航班时刻

8.16.1 航班时刻只能由持有效运营许可证的航空公司所有。如果航空公司不再拥有有效的运营许可证，那么该公司的航班时刻将归还航班时刻池。

8.16.2 在破产（或类似法律程序）的情况下，航空公司的代表应与协调人进行对话，讨论公司将来对航班时刻的处理意愿，并且提供主管人员的联系方式。

8.16.3 协调人可保留该航班时刻，直到航空公司恢复其运营许可证，或由他人接管该公司业务为止。航空公司、航空公司法律代表或主管审批机构应及时向协调人通知该航空公司的状况。

8.16.4 如果在协调人设定的合理截止期限内没有进行对话，而且国家法律对破产没有法律保护规定，那么协调人应重新分配航班时刻。

8.17 在获得航权或运营许可证之前分配的航班时刻

8.17.1 航空公司可以为其尚未拥有全部所需航权的航班申请航班时刻。如航班时刻可用，协调人应按照正常分配程序进行分配。如果拥有此类临时航班时刻的航空公司没有收到所需的航权，则必须立即通知协调人。

8.17.2 航空公司也可以在获得所需的运营许可证之前申请航班时刻。在这种情况下，协调人可以临时保留航班时刻。

8.17.3 应在航班时刻返还截止期限，即 1 月 15（夏秋航季）或 8 月 15 日（冬春航季）之前，或在与协调人协定的较晚日期，由协调人对航空公司的运营许可证和/或航权状态进行审核。

8.18 没有历史优先权时分配的航班时刻

8.18.1 当某航班时刻系列出于非历史性因素变为空闲时，协调人可将这些航班时刻临时重新分配给另一家航空公司。

8.18.2 航空公司无法通过使用此类航班时刻系列获得主张相应历史优先权的资格。如果该航空公司在来年同航季据此申请其历史航班时刻，那么历史优先权仍然属于最初的航班时刻持有者。

第 3 部分： 流程

9 世界协调与协助流程

9.1 授权代表和通信

9.1.1 协调人和协助人应根据进行提交的航空公司的通知，确保有关航班时刻、航班时刻表及其他事项的全部通信来自航空公司认可的通信地址。

9.1.2 协调人和协助人的联系方式可查阅 www.iata.org/wsq。

9.2 协调活动日程表

9.2.1 协调和协助流程是依据协调活动日程表开展的，该表可查阅这些准则或 www.iata.org/wsq。IATA 在每个航季前的航班时刻大会发布活动日期。协调流程的所有相关方必须知晓这些重要日期和截止日期并据此行事。

9.3 机场容量的可用性

9.3.1 机场管理机构或其他主管机构应在每次航班时刻大会初次提交截止日期至少 7 天前，向协调人或协助人提供协调参数。

9.3.2 协调人和协助人必须向正在或计划在自己所协调机场运营的所有航空公司提供以下信息：

- a) 下一航季的协调参数，机场基础设施的限制因素，例如跑道、滑行道、停机位、登机口、航站楼容量（值机、安保、行李领取等）及环境限制因素（例如，夜间限制）；以及
- b) 申报容量的实际使用率，以及在最近的夏秋航季和冬春航季较为繁忙的典型一周内，机场是如何满负荷或接近于满负荷运营的。此数据应尽可能详细，以图表的形式说明每项协调参数在该机场内面临的航班时刻表限制，并指明哪些时段可能或不可能发生拥塞或满负荷运营。

9.3.3 协调人和协助人应在网站公布此信息，并突出显示容量和需求的最新变更。这些网站的链接可访问 www.iata.org/wsq 和 www.wwacq.org 获取。

9.3.4 如果航空公司计划大量增加在二级或三级机场的运营，应在初次提交之前与协调人或协助人商讨其计划。此外，航空公司最好通知相关的机场管理机构。

9.4 由协调人决定历史航班时刻

9.4.1 协调人必须向每家航空公司提供该公司在三级机场的历史航班时刻细节，以此作为 SHL 信息。协调人决定历史航班时刻后，必须在 SHL 截止日期前向各机场分发相关信息。

9.4.2 对夏秋航季而言，如果所授予的历史航班时刻在夏秋航季结束之前，则在航季结束且核实使用率达 80% 之前，必须将其视作临时历史航班时刻。

- 9.4.3 协调人必须于 SHL 截止日期前在 www.wvacq.org 上公布向各机场发送 SHL 的具体日期。JSAG 将联系经常无法在截止日期之前分发 SHL 的协调人，讨论如何遵守本程序。
- 9.4.4 协调人应当为具备历史优先权资格，但是在整个航季期间由于航班时刻变更（例如临时取消、飞机型号或航班号变更）而被分割的航班时刻系列“重建”记录。如果重建后的结果满足该机场的协调参数，那么在向航空公司分发 SHL 之前，应当为每个航班时刻系列建立单独的历史记录。
- 9.4.5 SHL 中的运营日期必须以适用于新航季的日期表示。如果航班运营并未占用整个航季，那么在新航季，为使运营天数相同，应选择最接近的开始和结束日期（稍早或稍晚）。
- 9.4.6 在收到申请或达成双边协定后，二级机场的协助人可以提供在上年同航季定期运营的航班清单，以协助航空公司完成初次提交。必须使用 SHL 信息格式。

9.5 航空公司审核历史航班时刻

- 9.5.1 航空公司收到 SHL 信息后必须进行审核，并向协调人确认已经收到。如果航空公司对历史航班时刻的决定有异议，必须尽快联系协调人，不得晚于协定历史航班时刻截止日期，以便在初次提交截止日期之前解决分歧。
- 9.5.2 在协定历史航班时刻截止日期之后出现的新分歧，协调人将不再予以考虑。
- 9.5.3 如果航空公司对历史航班时刻有异议，而且无法在初次提交截止日期之前得到解决，可以寻求协调委员会予以调解。协调人将决定是否将存在争议的航班时刻返还到航班时刻池进行重新分配。
- 9.5.4 没有收到 SHL 信息的航空公司必须要求协调人提供 SHL。航空公司应查阅 www.wvacq.org，确认该机场的 SHL 是否已经发布。如果航空公司仍然无法从协调人处获得 SHL，应向 IATA 管理层报告该问题。

9.6 航空公司进行初次提交

- 9.6.1 航空公司必须按照协调活动日程表在初次提交截止日期当日 UTC 时间 23 点 59 分前完成所有二级和三级机场的初次提交。为方便协调人开展工作，航空公司应尽早完成初始提交。
- 9.6.2 截止日期当日 UTC 时间 23 点 59 分后完成的初次提交将会获得较低的优先级，而且可能会在初步协调完成之后才被受理，但不会晚于 SAL 的发布时间。
- 9.6.3 航空公司在完成提交前应当知晓协调人和协助人提供的协调参数与使用数据。如果航空公司没有最新的协调参数和使用数据，应当在初次提交截止日期之前向协调人或协助人索取。
- 9.6.4 由于在高峰时段，三级机场的航班时刻可能无法发挥作用，因此，正在或计划在该机场运营的航空公司如果无法获得所需航班时刻，应做好制定替代方案的准备。部

分机场的可用航班时刻很少甚至没有。在这些情况下，航空公司应考虑可容纳其计划运营的备选机场。

- 9.6.5 如果在两个或多个三级机场之间运营的航班需要调整历史航班时刻，那么航空公司应在初次提交之前与相关的协调人讨论调整事宜。这样可以降低所申请的调整仅在一个机场进行分配的风险。
- 9.6.6 航空公司调整历史航班时刻的申请一经协调人接受，航空公司此后就不能再主张原先的历史航班时刻。
- 9.6.7 初次提交截止日期过后，航空公司应准备回答协调人或协助人有关其提交申请的问题。
- 9.6.8 初次提交的内容必须包括该航空公司计划在该航季运营的所有航班时刻的申请，其中包括在上一个航季开始运营，在新航季开始时尚未结束的航班。

9.7 使用《标准航班时刻表信息手册》行动代码及补充信息

- 9.7.1 航空公司应使用《标准航班时刻表信息手册》第 6 章内的相关行动代码进行初次提交，向协调人和协助人清晰地传达自己的意图。
- 9.7.2 对于三级机场，航空公司应当：
 - a) 通过申请类型对航班时刻进行识别（历史航班时刻、历史航班时刻调整、新航班时刻申请等）。
 - b) 新进入者申请新航班时刻时应告知协调人（如适用）。
 - c) 为全年无休运营申请新航班时刻或进行时间变更，应告知协调人。
- 9.7.3 对于二级和三级机场，航空公司应当：
 - a) 标明在所申请时间不可用时是否接受其他时间安排。
 - b) 使用时间灵活性标识符标明自己在时间安排上的灵活性。
 - c) 标明最短和最长的停航时间，以及任何其他限制条件。
 - d) 说明是否有宵禁或其他类型的运营限制。

9.8 确保初次提交成功接收

- 9.8.1 各航空公司有责任确保协调人或协助人收到了公司的初次提交。协调人和协助人收到初次提交后必须立即进行确认。航空公司必须检查是否接到确认通知，以确保公司的申请确实已被接收。如果未接到确认通知，航空公司必须立即联系相关协调人或协助人。不采取上述行动可能导致航空公司所提交的内容未被纳入初步协调考虑范围，还可能导致任意历史航班时刻被分配给其他航空公司。

9.8.2 如果拥有历史航班时刻的航空公司未进行初次提交，或者未对部分自有历史航班时刻提出申请，协调人应当立即询问航空公司，澄清该公司的提交情况。如航空公司未能在 24 小时内作出回复，则该航班时刻可能被分配给另一家航空公司。

9.9 初步协调

- 9.9.1 初步协调完成后，协调人和协助人必须通过 SAL 信息尽快告知各航空公司结果，且不得晚于协调活动日程表中设定的 SAL 截止日期当日 UTC 时间 23 点 59 分。应当同时将 SAL 信息发送给所有在相应机场提出航班时刻申请的航空公司。
- 9.9.2 SAL 应当标明航空公司在初次提交时为了不超出机场协调参数进行过哪些必要的变更，以及进行任何变更的原因。
- 9.9.3 如果航空公司所申请的时间不可用，协调人和协助人在初步协调过程中应当遵照下列原则作出安排：
- a) 所作安排不得劣于航空公司当前拥有的时间安排。
 - b) 应在所申请时间和历史航班时刻时间之间，或航空公司标明的时间灵活性范围内作出安排。
 - c) 如果航空公司指明无法接受安排，那么在所申请时间不可用的情况下不应改进安排。
 - d) 协调人和协助人应考虑航空公司标明的时间灵活性范围，但不得使航空公司因为提交内容中包括此信息而处于不利位置。
 - e) 在常用时间进行重复安排的申请（如日常业务）不应在一周内不同日的不同时间分散安排，除非航空公司标明可接受此类安排。
 - f) 应当为双航段周转航班申请中的每个航段安排连续的时间，顾及最短停航时间，避免增加对航空公司无益的地面时间。
- 9.9.4 协调人和协助人必须使用《标准航班时刻表信息手册》第 6 章所述的公认信息格式和代码编写 SAL 信息。
- 9.9.5 没有收到 SAL 信息的航空公司必须向协调人或协助人申请该信息。航空公司应查阅 www.wacq.org，确认机场 SHL 是否已经发布。如果航空公司仍然无法从协调人或协助人处获得 SAL，应向 IATA 管理层报告该问题。
- 9.9.6 机场 SAL 全部分发后，协调人和协助人必须尽快让所有航空公司都能获取该机场的数据。该数据必须包括航空公司所有已分配时间和未处理申请的全部细节。该数据必须公布在协调人或协助人的网站上以便查询。如果网站无法访问，协调人或协助人应当依据航空公司的申请提供数据。
- 9.9.7 协调人和协助人不得在向机场分发 SAL 之前向任何其他相关方披露初次提交内容的细节。

9.10 后 SAL 活动（分发 SAL 之后的活动）

- 9.10.1 一旦所有的 SAL 都向所有在相关机场开展业务的航空公司分发完毕，就进入了后 SAL 时期，该时期持续到航班时刻大会前至少 3 天。
- 9.10.2 在后 SAL 时期内，协调人和协助人可以应任何航空公司的要求与其展开对话，前提是协调人和协助人能够确保：
- a) SAL 已经分发至在相关机场开展业务的所有航空公司；
 - b) 按照 9.9.6 中的具体说明为所有航空公司提供数据；
 - c) 公正平等地对待在相关机场开展业务的所有航空公司；
 - d) 始终遵照 8.3 和 8.4 中列出的优先级和 9.14 中所述的等候名单对航班时刻进行分配。

在后 SAL 时期内，不允许协调人或协助人与航空公司为讨论航班时刻分配问题进行面对面的会谈。

- 9.10.3 航空公司可以寻求改进航班时刻表，申请新的航班时刻以及调整分配到的航班时刻。航空公司之间还可以依照 8.12 和 8.13 中的规定互换或转让航班时刻。尤其要注意的是，为提高航班时刻大会的效率，鼓励接受安排和取消不愿接受的航班时刻的行为。

9.11 航班时刻大会上的活动

- 9.11.1 每年两次的航班时刻大会是讨论航班时刻和航班时刻表调整的主要论坛。航班时刻大会不是讨论或协商飞机容量分配、联合运营、市场划分或者任何与定价、市场准入或飞机容量相关的其他商业安排的论坛。各代表在准备航班时刻大会时，不应参与此类讨论，并且在航班时刻大会期间不得发起或参与此类讨论。
- 9.11.2 有运营许可证或已申请运营许可证的所有航空公司（IATA 会员和非 IATA 会员）都可以参加航班时刻大会。
- 9.11.3 协调人和协助人必须参加航班时刻大会。
- 9.11.4 其他相关方的获邀观察员也可以参加航班时刻大会。
- 9.11.5 所有出席航班时刻大会的航空公司、协调人和协助人代表都必须事先在 IATA 秘书处接受认定及登记。航班时刻大会认定流程可查阅 www.iata.org/wsg。
- 9.11.6 首次出席者（航空公司、协调人、协助人和观察员）应至少提前 30 天联系 IATA 秘书处，以便提前做好行政安排，并且获得参会的基本情况介绍。
- 9.11.7 在航班时刻大会期间，预约会面不应用来处理当前航季的问题。不过，协调人和协助人在航班时刻大会召开期间必须保持处理当前航季问题的能力。

9.12 航班时刻大会上的会谈

- 9.12.1 航空公司代表必须经其管理层充分授权，代表其航空公司在航班时刻大会上行事。协调人和协助人在进行任何相关讨论之前，应对出席航班时刻大会的航空公司的认定情况予以核实。
- 9.12.2 协调人或协助人应会见经过认定的航空公司代表，讨论任何需要作出的调整，并且确认任何协定变更。
- 9.12.3 非航空公司与会者可获准进入协调人或协助人的办公室，并且观察双边讨论，但仅限参与讨论的航空公司与协调人或协助人双方对此都明确表示同意时方可。他们不得以任何方式参加任何机场的协调活动。
- 9.12.4 航班时刻大会上的会谈应使用 IATA 预约日程表进行预约。
- 9.12.5 若分配航班时刻的提议无法被立即接受，则该提议在航空公司与协调人于航班时刻大会期间首次会谈之前都是有效的。

9.13 航班时刻大会后的活动

- 9.13.1 航班时刻大会结束后，协调流程将继续进行。重新分配是持续性的过程。协调人和协助人必须尽快处理申请，在申请可被自动确认的情况下必须立即处理。所有申请必须在 3 个工作日内进行处理或给予待定答复。如果航空公司在 3 个工作日内未收到答复，应联系协调人或协助人，要求澄清申请的状态。
- 9.13.2 如果不能在协调参数范围内满足新申请或修改后的申请，协调人或协助人将提供最接近申请时间的有效航班时刻，并且给出无法满足原申请的原因。
- 9.13.3 协调人的航班时刻提议有效期为 3 个工作日，除非另有说明。航空公司应尽快答复提议，在此时间限制内必须表示接受或拒绝，否则该提议会过期。航空公司可要求协调人延长时间。

9.14 管理等候名单

- 9.14.1 协调人和协助人必须保留并经常审核所有未处理申请的记录，无论在航班时刻大会期间还是会后，尤其要在航班时刻返还截止期限时进行审核。协调人和协助人应当遵照 8.3 和 8.4 中列出的优先级尽快满足尚未处理的申请。
- 9.14.2 协调人和协助人应要求航空公司确认是否愿意将其未处理申请保留在等候名单中，特别是航班时刻返还截止期限前后和每个航季开始之前的申请。协调人或协助人应当为航空公司确认未处理的申请设定合理的截止期限。如果未得到答复，可将这些未处理的申请视为不再有效，并从等候名单上删除。
- 9.14.3 在航班时刻返还截止期限后，协调人应删除未获分配航班时刻的申请，除非航空公司要求协调人将未处理的申请保留在等候名单上。

9.15 返还航班时刻

- 9.15.1 航空公司无意在三级机场运营的航班时刻系列必须予以返还，时间不得晚于 1 月 15 日（夏秋航季）和 8 月 15 日（冬春航季）的航班时刻返还截止日期。航空公司无意在二级机场运营的航班也必须在上述截止日期前进行取消。
- 9.15.2 航空公司应在历史航班时刻基准日期，即 UTC 时间 1 月 31 日 23 点 59 分（夏秋航季）和 UTC 时间 8 月 31 日 23 点 59 分（冬春航季）之前或当日完成所有公共假期和其他临时取消，以使此类取消不会被纳入“不用就作废”原则的计算范围。
- 9.15.3 协调人应保留在航班时刻返还截止日期之后返还航班时刻系列的航空公司名单。该名单将列出各航空公司在航班时刻返还截止期限时持有的航班时刻总数，并且比较各航空公司在本航季开始和结束时持有的航班时刻总数，以显示各航空公司在这些日期所持有的航班时刻的百分比。
- 9.15.4 每份名单都应包含最近三个同航季的单独数据。
- 9.15.5 解读这些数据时，应注意其中可能包含由于运营原因（例如机场或空域关闭）或商业原因（例如公共假日）而取消的航班时刻。

9.16 用于临时运营的航班时刻分配

- 9.16.1 协调人必须处理航空公司和通用/商务航空运营商提出的临时航班时刻申请，但是航班时刻系列的申请应享有优先级。通常，协调人不应在航班时刻返还截止日期之前为临时运营分配航班时刻。
- 9.16.2 在二级机场进行临时运营以及在三级机场非高峰时段进行临时运营的申请应当在航班时刻大会结束后尽快处理。
- 9.16.3 在某些情况下，例如航季起始日恰逢重大节日，协调人可能需要在航班时刻返还截止日期之前就考虑临时申请，以便尽早向运营商说明。

9.17 运营当日变更

- 9.17.1 协调人应建立用于正常营业时间之外的航班时刻分配程序。
- 9.17.2 航空公司必须为当天计划的附加业务提出申请（例如，新的置位航班），航空公司或其他飞机运营商必须收到对已分配航班时刻的确认后才能开始运营。
- 9.17.3 对于分配到的航班时刻，航空公司不应向协调人和协助人通知当日设备变更或运营变更（例如航班延误、天气中断等）情况。
- 9.17.4 影响次日（或多日）的重大运营变化可能需要航空公司申请次日（或多日）的新航班时刻。
- 9.17.5 航空公司应向协调人通知当天取消的航班时刻，以便将该航班时刻重新分配给其他运营商。

10 术语和缩略语

临时变更：对航班时刻系列作出的不影响其历史优先权资格的变更。

临时航班时刻：不具备历史优先权资格的已分配航班时刻。

协定历史航班时刻截止日期：协调活动日程表设定的截止日期，航空公司必须在此日期之前对协调人决定的历史航班时刻提出异议。该日期是在初次提交截止日期之前 7 天。

航空公司：拥有有效运营许可证或从其国家机构获得同等授权从事航空运输的机构。

机场基础设施：全套机场设施及用于机场业务运营的任何环境或其他要素。

机场管理机构：管理并且控制机场设施的机构。

机场级别：基于机场拥塞程度作出的机场分级，比如一级、二级和三级。

预约日程表：IATA Appointments Calendar (IATA 预约日程表)

双边航空服务协议：两个政府之间达成的协议，允许在指定的航线，通过指定的机场，从事商业航空运营业务。

协调活动日程表（或日程表）：活动和行业截止日期，掌握每个航季的协调流程。

协调：通用术语，包括在二级机场进行协助和在三级机场进行航班时刻分配。

协调委员会：在三级机场成立的委员会，向协调人提出有关容量、航班时刻分配等事项的建议，并监控机场航班时刻的使用。

协调参数：限制机场运营的所有技术、运营和环境因素。

协调人：负责三级机场航班时刻分配的组织或个人。

需求与容量分析：将机场的所有实际、运营和环境限制因素纳入考量，对航空公司的需求量进行评估并确定机场最大容量的流程。

DST：夏令时

同航季：相邻的夏秋航季（两个夏秋航季）或相邻的冬春航季（两个冬春航季），这与两个连续的航季（一个夏秋和一个冬春航季）相反。

协助人：负责在二级机场收集计划运营数据，并且在必要时推荐自愿航班时刻表调整的组织或个人。

航班：使用同一航班指示器的单段或多段运营。

服务代理人：在某个机场的旅客、货物运输服务或飞机调度方面代表一家航空公司的组织或个人。

历史优先权：据此原则，航空公司有资格使用该公司在上年同航季分配时间内使用率至少达 80% 的航班时刻系列。

历史航班时刻（或历史）：基于历史优先权进行分配的航班时刻。

历史航班时刻基准日期：确定历史优先权时计算 80% 使用率的参考日期，即 UTC 时间 1 月 31 日 23 点 59 分（夏秋航季）和 UTC 时间 8 月 31 日 23 点 59 分（冬春航季）。

IATA：国际航空运输协会

初步协调：在每个航季的初次提交截止期限和 SAL 截止期限之间执行的流程，通过该流程，协调人可分配三级机场的航班时刻，而协助人则可以在二级机场提出自愿航班时刻表调整的建议。

初次提交截止期限：协调活动日程表中设定的截止期限当天 UTC 时间 23 点 59 分，各航空公司必须在此期限之前向三级机场的协调人和二级机场的协助人提交计划运营方案。

联合航班时刻咨询小组 (JSAG)：一个 IATA 论坛，各会员航空公司与机场协调人在此论坛上会谈并且探讨共同关心的问题、制定并且促进世界机场协调相关的行业准则，并且就航班时刻大会的管理原则提供建议。

一级机场：机场的所有基础设施容量一般能始终满足使用人员需求的机场。

二级机场：在一天、一周或某一航季内某些时段可能会出现拥塞，但按照航空公司和协助人的共同协定对航班时刻表进行调整后能够解决拥塞的机场。

三级机场：在航班时刻发生期间，所有航空公司和其他飞机运营商必须持有协调人分配的航班时刻才能在此到港和离港的机场。

新进入者：如果对任意日内航班时刻系列发起的申请被接受，那么此类航空公司在该日所持有的航班时刻数小于 5。

池：参见航班时刻池。

主管机构：负责监督监管相关机场的政府部门、理事会、机构或代理机构。

SAL（航班时刻初始分配结果清单）：协调人和协助人用来向航空公司通知三级机场或二级机场初步协调结果的标准信息。

SAL 截止期限：协调活动日程表中设定的截止期限，三级机场的协调人和二级机场的协助人必须在此日期之前向所有航空公司分发初步协调结果。

航季：夏秋航季开始于 3 月的最后一个周日，冬春航季开始于 10 月的最后一个周日。

航班时刻系列：航班时刻系列指至少 5 个航班时刻申请在同航季内均匀分布，占用各周内同一天的相同时间，且分配结果与申请一致；若无可能，则分配在大致相同的时间。

共同运营：通用术语，可指两个或多个航空公司之间多种类型的运营或商业安排。

SHL（历史航班时刻清单）：协调人用来向航空公司通知其历史航班时刻状态的标准信息。

SHL 截止期限：协调活动日程表中设定的截止期限，三级机场的协调人必须在该日期之前向各航空公司提供该公司历史航班时刻的细节。截止期限分别是 9 月的第三个周一（夏秋航季）和 4 月的第三个周一（冬春航季）。

SISC: 航班时刻表信息标准委员会

航班时刻: 指由协调人给出的计划运营许可，凭此在三级机场具体日期和时间使用到港或离港所需的一切基础设施。

航班时刻大会 (SC): IATA 组织的论坛，用于协调二级机场和三级机场的计划运营，每年举办两次，分别讨论夏秋航季和冬春航季事宜。

航班时刻互换: 在同一个机场内，各航空公司对分配的航班时刻进行等量互换的流程。

航班时刻监控: 协调人进行的一项分析，旨在对比航空公司的运营效果和该公司分配到的航班时刻。

航班时刻效果委员会: 协调委员会下设的分委员会，负责向协调人提供有关航班时刻监控问题的建议，同时提高准时率并打击航班时刻滥用行为。

航班时刻政策工作小组 (SPWG): 由 IATA 会员航空公司成立的论坛，用于解决《世界航班时刻准则》的发展和修订等事务，并且为 IATA 总经理办公室提供行业航班时刻方面的指导。

航班时刻池（或者“池”）: 指历史航班时刻和历史航班时刻调整分配完成之后，三级机场内的可用航班时刻，包括所有新设立的航班时刻。

航班时刻返还截止日期: 各航空公司必须在此日期之前返还无意使用的航班时刻系列，即 1 月 15 日（夏秋航季）和 8 月 15 日（冬春航季）。

SSIM: IATA《标准航班时刻表信息手册》。

航班时刻转让: 将分配的航班时刻从一家航空公司转让给另一家航空公司的流程。

不用就作废: 原则是只有当航空公司能够向协调人充分证明其航班时刻系列在上年同航季分配时间内的实际运营使用率至少达 80% 时，才能给予该系列历史优先权。

UTC: 国际协调时间，也可用 Z 或 GMT 表示。**等候名单:** 指尚未解决的无优先级申请清单，包括有待改进的已分配航班时刻，以及没有分配到航班时刻的申请。

WWACG: 世界机场协调人小组

11 网上提供的文件

下列文件可访问 www.iata.org/wsg 获取。

- 11.1 IATA Slot Conference – Standing Working Arrangements (IATA 航班时刻大会 – 常设工作安排)
- 11.2 IATA Appointments Calendar (IATA 预约日程表)
- 11.3 IATA Standards for Airport Capacity Analysis (IATA 机场容量分析标准)
- 11.4 Recommended Minimum System Requirements for Airlines and Coordinators (推荐航空公司与协调人配备的最低系统要求)
- 11.5 Slot Policy Working Group (SPWG) – Terms of Reference (航班时刻政策工作小组 (SPWG) – 职权范围)
- 11.6 Joint Slot Advisory Group (JSAG) – Terms of Reference (联合航班时刻咨询小组 (JSAG) – 职权范围)
- 11.7 Schedules Information Standards Committee (SISC) – Terms of Reference (航班时刻表信息标准委员会 (SISC) – 职权范围)
- 11.8 Coordination Committee – Terms of Reference (协调委员会 – 职权范围)
- 11.9 Slot Performance Committee – Terms of Reference (航班时刻绩效委员会 – 职权范围)
- 11.10 Membership of the Slot Policy Working Group (SPWG) (航班时刻政策工作小组 (SPWG))
- 11.11 Membership of the Joint Slot Advisory Group (JSAG) (联合航班时刻咨询小组 (JSAG))
- 11.12 Contact list for Level 2 and Level 3 Airports (二级和三级机场联系人名单)
- 11.13 Notification of Airport Level Change (机场级别变更通知)
- 11.14 Independence of the Coordinator (协调人的独立性)