



A38-WP/409
9/28
1/10/13

大会 — 第 38 届会议

经济委员会关于议程项目 40 的报告

(经济委员会主席提交)

所附关于议程项目 40 的报告已经由经济委员会批准。建议全体会议通过第 40/X 号决议。

注：在本封面页之后的文件正文应置于报告卷宗的适当位置。

议程项目 40：航空运输的经济发展 — 政策

40.1 委员会在以下两个议题之下审议了议程项目 40：国际民航组织关于航空运输领域中持续政策的综合声明以及 2013 年 3 月 18 日至 22 日在蒙特利尔举行的第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）的成果和后续工作。

国际民航组织关于航空运输领域中持续政策的综合声明

40.2 理事会在 WP/55 号文件中提出了一项有关国际民航组织关于航空运输领域中持续政策的综合声明的修改后的版本（大会第 A37-20 号决议）。拟议中的修订考虑到了上次大会以来的情况发展，特别是第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）的成果。委员会同意在完成对于所有相关的工作文件的审议之后，才审议经修订的综合声明。

40.3 委员会就大会决议提出了一些修订意见，以便更加准确地反映 ATConf/6 所通过的建议。

40.4 委员会在第二次会议上再次讨论了这个议题，并且根据有关议程项目 40 至 43 的讨论情况审查了大会决议的修改后的版本。委员会提出了一些新的修订意见。有人建议，在决议中加上两段文字，专门处理关于在网上交易的价格透明度方面保护消费者的问题。虽然委员会注意到这个问题的重要性，但是没有就加入新案文的议题取得一致意见。委员会第三次会议在完成了关于这个议题的工作之后，同意在考虑到委员会修订意见的情况下，将经修订的国际民航组织关于航空运输领域中持续政策的综合声明提交全体会议通过。

经济委员会拟定并建议大会通过的决议

第 40/X 号决议

关于航空运输领域持续国际民航组织政策的综合声明

导言

鉴于《国际民用航空公约》确定了各国政府为了确保国际航空运输服务能以有序、正常、高效、经济、协调和可持续的方式发展将遵循的基本原则，因此，国际民航组织的宗旨之一是支持各项原则和安排，以便国际航空运输服务能够建立在机会均等、健康而经济的运营、相互尊重国家权利和考虑到普遍利益的基础上；

鉴于航空运输是促进和加快国家和国际一级经济可持续发展的一个重要因素；

鉴于特别对于发展中国家而言，保证最有效地利用机遇及迎接航空运输发展固有挑战所需的必要资源和跟上航空运输需求所造成的挑战的步伐日益艰难；

鉴于本组织在持续不断地为各缔约国编写关于航空运输发展的指导材料、研究报告和统计资料，而且这些文件应保持现时性、侧重性和相关性，并应通过最有效的方式传达给各缔约国；

鉴于需要各缔约国提供准确无误且与事实相符的统计数据和其他信息，以便本组织编写这些指导材料；

鉴于本组织正向“按目标管理”前进，愈加重视执行而非标准制定；

鉴于本组织制定的指南和本组织在实施其战略目标方面采取的行动应协助各缔约国制定政策和做法，以便促进国际航空运输的全球化、商业化和自由化；和

鉴于各缔约国参与本组织航空运输领域的工作具有重要意义；

大会：

1. 决定附于本决议后的下列附录构成国际民航组织关于航空运输领域持续性政策的综合声明，这些政策是大会第 38 届会议闭幕时所存在的政策：

附录 A — 国际航空运输的经济管理

附录 B — 航空数据/统计

附录 C — 预测、规划和经济分析

附录 D — 税收

附录 E — 机场和空中航行服务

附录 F — 航空承运人经济

附录 G — 航空邮件

2. 敦促各缔约国注意这些政策和理事会在本综合声明所确定的文件中和秘书长在各种手册和通告中对这些政策的不断阐述；

3. 敦促各缔约国尽一切努力，履行《公约》和大会决议对其规定的义务，以支持本组织航空运输领域的工作，特别是尽可能全面而迅速地提供本组织进行航空运输工作所要求的统计和其他信息；

4. 要求理事会特别重视为必要的人力和技术资源开发筹资的问题，以确保航空运输对发展中国家的经济和社会福利做出尽可能最佳的贡献；

5. 要求理事会在其认为有助于其关于任何航空运输问题的工作时，以最适当的方式征求缔约国专家代表的意见，其中包括设立向航空运输委员会报告工作的此类合格专家组或秘书处研究小组；并通过通信或开会的方式开展工作；

6. 要求理事会在根据待处理问题的数量和重要性证明有理由召开此类会议时以及在有可能对其采取建设性行动的情况下，召开所有缔约国均可参加的大会或专业会议，作为逐步解决具有世界重要性的航空运输领域问题的主要手段；

7. 要求理事会根据需要，提供讲习班、研讨会和其他此类会议，以便向缔约国和在它们中间传达国际民航组织的航空运输政策和相关指导；

8. 要求理事会对国际民航组织航空运输政策的综合声明不断进行审查，并在需要对声明做出修改时酌情向大会提供咨询意见；和

9. 宣布本决议取代 A37-20 号决议。

附录 A

国际航空运输的经济管理

第 I 节 协定和安排

鉴于《公约》中规定的主权、公平和均等的机会、不歧视、相互依存、统一与合作等项基本原则一直很好地服务于国际航空运输并将继续构成其未来发展的基础；

鉴于在商业权利方面在可能的最大程度上实行多边主义继续是本组织的目标；

鉴于在《公约》框架内，缔约国有许多各不相同的管理目标和政策，但都有一个根本目的，即通过可靠而持续的参与参加国际航空运输系统；

鉴于《公约》的目标之一是国际航空运输服务可以健康而经济地运营，而且在此方面《国际航班过境协定(IASTA)》和《统一国际航空运输某些规则的公约》(《1999 年蒙特利尔公约》)为已成为其当事方的缔约国实现这一目标提供了便利；

鉴于大会反复强调，各缔约国有义务遵守《公约》第八十三条的规定，根据《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》尽快在理事会登记有关国际民用航空的所有协议；

鉴于在航空协定和协议的登记问题上出现不应有的延误和不遵守登记要求对于管理信息的准确性和完整性以及提高透明度而言是不可取的；

鉴于国际航空运输费率的制定应当公平、透明，并且旨在促进航空运输取得令人满意的发展；

鉴于在制定国际航空运输政策和规章时，应当充分注意消费者利益和公共服务需要；

鉴于有必要适应航空运输领域变化着的管理和运营环境，本组织已相应地为国际航空运输的管理制定了政策指导，包括示范条款和样板航空运输协定，供各国在双边或地区协定中选择使用；和

注意到本组织已发展并向各国提供了一个创新的会议设施，即国际民航组织航空运输协定谈判(ICAN)活动，为航空运输协定谈判和磋商提供了便利并提高了其效率；

大会：

1. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导和必要时在协助和促进自由化方面的主要作用；
2. 敦促各缔约国在自由化进程中，适当考虑为确保所有国家持续有效地参与国际航空运输而制定的与安全保障措施有关的原则，包括特别顾及发展中国家利益和需求的原则；
3. 敦促各缔约国在监管做法方面，避免采取对航空界的共同利益及航空运输的高效和可持续发展产生不利影响的单边行动；
4. 敦促尚未成为《国际航班过境协定》和《1999 年蒙特利尔公约》当事方的缔约国对此事给予紧急考虑；
5. 敦促所有缔约国按照《公约》第八十三条和《在国际民航组织登记航空协定和协议的规则》在国际民航组织登记有关国际民用航空的合作协定和协议；
6. 敦促各缔约国让理事会随时充分了解航空运输协定或安排的执行中产生的重要严重问题和所取得的或预期的、向商业权利交换中的多边主义目标迈进的任何进展；
7. 敦促各缔约国继续以适合需要和情况的速度及方式推行市场准入自由化，并适当考虑到所有厉害攸关方的利益、变化中的商业环境以及基础设施需要；
8. 敦促各缔约国在空运协议框架内交换市场准入权时适当考虑到航空运输的特点，并给予适当的权利和运营灵活性，以便推动这些服务的发展。
9. 敦促各缔约国在处理涉及时间分配和夜航限制等问题时，适当考虑其他国家的需要和关注，并且尽一切努力以同情、透明、相互理解以及合作的精神通过协商解决问题。
10. 敦促各缔约国在夜航限制方面遵循国际民航组织有关管控机场飞行器噪音的平衡方法原则；
11. 鼓励各缔约国利用国际民航组织航空运输协定谈判会议并从中受益；
12. 要求理事会制订关于国家或地区性现行有效的竞争政策和做法的纲要；
13. 要求理事会制订和通过一项关于国际航空运输自由化的长期愿景，包括审议各国可用来对市场准入实行自由化的国际协定，同时考虑到各国的经验和成就，包括在双边、区域和多边各级签订的市场准入自由化协定，以及在第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）期间提出的各项建议；
14. 要求理事会制订一项旨在促进航空运输进一步自由化的国际协定，其中应考虑到以前的成就、各国关于现行安排的观点以及在第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）期间提出的各项建议；

15. 要求理事会继续与地区和次地区机构合作审查和制定包括自由化安排在内的合作措施和这些措施的结果，以便确定是否应在适当的时候向缔约国建议在更广泛的基础上应用类似的或其他的措施；

16. 要求理事会继续对缔约国和航空公司进行关于商业权利的政策和做法以及航空服务协定条款的比较和分析研究，并向所有缔约国通报关于商业权利的国际合作的新发展，其中包括自由化安排；

17. 要求理事会对制定本组织关于国际航空运输管理的政策指导的机制不断进行审查，并根据需要对其进行修改或更新；

18. 要求理事会定期审查航空协定和安排的登记规则，以期简化登记过程；

19. 要求理事会在短期内制定一套有关能够在保护消费者和民航业竞争力之间保持平衡的同时考虑到各国有关灵活性需求的高级别非限制性的消费者保护的核心原则，用于政策指导，其中应考虑到各国在社会、政治和经济方面的特点。这些核心原则应该符合现有的文书，特别是 1999 年 5 月 28 日在蒙特利尔通过的《统一国际航空运输某些规则的公约》；

20. 要求秘书长提醒各缔约国毫不迟延地登记航空协定和协议的重要性，并要求向缔约国提供在理事会登记航空协定和协议方面的援助；

21. 要求理事会主席和秘书长促进国际公约和协定、包括《国际航班过境协定》和《1999 年蒙特利尔公约》的普遍加入和实施，并敦促各缔约国通知秘书处关于其加入的意图；

第 II 节 管理安排方面的合作

鉴于在国家一级单方面采用的某些经济、金融和运营限制影响国际航空运输的稳定性，往往造成国际航空运输中不公平的歧视性贸易做法，而且可能与《公约》的基本原则和国际航空运输的有序而协调的发展相抵触；

鉴于正常而可靠的航空运输服务的提供对于包括依靠旅游业的各国尤其是发展中国家的经济发展具有根本的重要性；

鉴于授权航空公司行使航线和其他航空运输权利所适用的实际所有和有效控制标准的严格运用可能使许多国家无法在运营国际航班和充分利用从中获得的好处方面享有公平和均等的机会；

鉴于为市场准入而指定和授权航空承运人应按照国家步伐和自行决断逐步地、灵活地自由化，并尤其对安全和保安进行有效的监管控制；

鉴于航空公司的指定和授权标准的扩大或灵活适用会有助于创造这样一个运行环境，使国际航空运输以稳定、高效和经济的方式发展和兴盛，并有助于达到使各国参与自由化进程这一目标，且不妨碍各国对航空安全和保安的义务；

鉴于此类国家间的发展目标的实现正日益得到合作安排的促进，其形式是地区经济集团和象征着特别在属于此类地区经济一体化运动的发展中国家间共有的密切关系和共同利益关系的职能性合作；和

鉴于由享有上述共同利益关系的一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的一家航空公司行使拥有同样共同利益关系的另一发展中国家的航线和其他航空运输权利，将有利于促进发展中国家的上述利益；

大会：

1. 敦促各缔约国避免采用可能影响国际航空运输有序而协调发展的单方面措施，并确保在将国内政策和立法用于国际航空运输时充分考虑到其特性；
2. 敦促各缔约国虑及公平竞争是国际航空运输运行中的一项重要的普遍原则；
3. 敦促各缔约国根据需求和形势，认识到地区或次地区经济集团内部共同利益的概念以及国际民航组织建议的措施，通过诸如在双边航空运输协定或指定规定中免除所有权和控制权限制等各种现行措施，继续对航空承运人的所有权和控制权实行自由化；
4. 敦促各缔约国依据包括有关方面商定或将商定的航空运输协定在内的相互可接受的条款和条件，接受其中所作的指定，并允许其中规定的航空公司行使同一集团内的一个或多个国家，尤其是发展中国家的航线权利和其他航空运输权利；
5. 敦促各缔约国承认地区或次地区经济集团内的共同利益关系概念，作为一个或多个发展国家指定属于同一地区经济集团内另一个或多个发展中国家，并且由该另一个或多个发展中国家或其国民实际所有和有效控制的航空公司的有效根据；
6. 敦促各缔约国考虑使用航空公司指定和授权的替代标准，包括由国际民航组织制定的标准，并采取灵活和积极的做法，以照顾到其他国家使航空承运人所有权和控制权自由化的努力，而不损害安全和保安；
7. 敦促各缔约国虑及国家主权及国际民航组织关于竞争的指导，制定适用于航空运输的竞争法和政策；
8. 敦促各缔约国鼓励在地区和/或国家竞争当局之间开展合作，包括在批准结盟与合并方面的合作；
9. 请在国际航班各种形式的联合经营方面有经验的缔约国不断向理事会提交关于其经验的信息，以便本组织拥有可能有助于缔约国的信息；
10. 要求理事会虑及安全和保安关切、互惠原则、需要允许逐步渐进适应保障措施、需要虑及地区经验、各国国内法律的各种要求，以及对包括劳工方面在内的所有利害攸关方的影响，开展工作制定一项国际协定，以便对航空承运人的所有权和控制权实行自由化；

11. 要求理事会制定交流论坛之类的各种工具，以增进各国之间关于公平竞争的合作、对话及信息交流，以期促进对国际航空运输采取一致的监管做法；

12. 要求理事会继续监测国际航空运输竞争方面的发展情况，并根据必要情况更新其有关公平竞争的政策和指导；

13. 要求理事会在愿意加入国际航班经营的地区或次地区经济集团的缔约国提出要求时，向其提供全部可行的援助；和

14. 要求理事会在主动直接在其彼此间订立国际航班联合所有和联合经营的合作安排或其航空公司订立此类安排的缔约国提出要求时向其提供援助，并迅速向各国通报关于此类合作安排的信息。

第 III 节 航空公司产品的分销

鉴于信息和电子技术的发展对航空公司业的运营方式、尤其是其产品的分销产生了重大影响；和

鉴于国际民航组织已经制定出计算机订座系统（CRSs）管理和运营的行为准则供各国遵守，以及供各国在航空运输协定中选择使用的两个相关示范条例；

大会：

1. 要求理事会监测航空公司产品分销及其相关管理措施的发展情况，并将有关重大发展情况的信息发送各缔约国；和

2. 要求理事会根据业界及管理方面的变化，不断审查国际民航组织计算机订座系统准则和示范条款是否仍有必要。

第 IV 节 服务贸易

鉴于关于把国际航空运输包括在《服务贸易总协定》之中的问题，国际民航组织已经积极促进所有有关方面理解《国际民用航空公约》条款和国际民航组织在国际航空运输方面的特殊任务和作用；

大会：

1. 重申国际民航组织需要继续探索未来的管理安排并拟订应对国际航空运输面临的挑战的建议和提案，以便对影响它的内部和外部变化做出回应；

2. 承认此类安排能够创造出国际航空运输得以有序、高效和经济地发展并持续繁荣且无损于安全和保安的环境，同时又能保障所有缔约国的利益及其有效而持续地参与国际航空运输；

3. 重申国际民航组织在制定关于国际航空运输管理的政策指导方面的主要作用；
4. 敦促参与有关国际航空运输的贸易谈判、协定和安排的缔约国：
 - a) 确保其国家管理当局之间的内部协调，特别是让航空当局和航空业直接参与谈判；
 - b) 确保其代表充分了解《国际民用航空公约》的条款、国际航空运输的特殊性质及其管理结构、协定和安排；
 - c) 考虑到其相对于那些非世界贸易组织成员的国际民航组织成员国的权利和义务；
 - d) 仔细审查把额外的航空运输服务或活动纳入《服务贸易总协定》的任何提议的含义，同时尤其要铭记国际航空运输的经济、环境、安全和保安诸方面之间的密切联系；
 - e) 促进对国际民航组织在制定关于经济管理、包括国际航空运输自由化的政策指导方面的作用和职权的充分了解，并考虑运用这种指导；和
 - f) 依据《公约》第八十三条，把在《服务贸易总协定》下做出的有关国际航空运输的任何豁免和特定承诺文本向国际民航组织登记备案；
5. 要求世界贸易组织、其成员国和观察员给予下列事项应有的考虑：
 - a) 国际航空运输的特殊管理结构和安排以及在双边、次地区和地区各级出现的逐步自由化；
 - b) 国际民航组织对于国际航空运输，特别是其安全和保安的基本责任；和
 - c) 国际民航组织关于国际航空运输经济管理的现行政策和指导材料及其在此领域的持续工作；
6. 要求理事会：
 - a) 继续发挥全球领导作用，促进和协调经济自由化进程，同时确保国际航空运输的安全、保安和环境保护；
 - b) 提前主动跟踪服务贸易中可能影响国际航空运输的发展变化，并随后通知缔约国；和
 - c) 促进国际民航组织、世界贸易组织及涉及服务贸易的其他政府间和非政府组织之间继续开展有效的沟通、合作和协调。

第 V 节 政策指导的拟订

鉴于各国政府在国际航空运输的经济管理方面负有国际义务和责任；

鉴于经济自由化和航空运输业的演变将继续带来国际航空运输管理方面的机遇、挑战和问题；和

鉴于本组织已解决了许多管理问题，并汇编了相关的政策和指导材料；

大会：

1. 敦促各缔约国在其管理职能方面注意载于 Doc 9587 号文件《关于国际航空运输管理的政策和指导材料》中的国际民航组织关于国际航空运输经济管理所制定的政策和指导材料；和
2. 鼓励各缔约国将《公约》所规定、并体现于国际民航组织的政策和指南中的公正和平等的竞争机会、不歧视、透明度、协调统一与合作的基本原则纳入国家立法、规则和条例及航空服务协定；
3. 要求理事会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，并应对不断变化的形势和各国的需求；和
4. 要求理事会审议额外的方式办法，以巩固其各项政策对于航空运输系统可持续经济发展的地位。

附录 B

航空数据/统计

鉴于国际民航组织的统计方案为促进国际航空运输的规划与可持续的发展之目的，提供了一个独到的全球基础；

鉴于每一缔约国承诺其国际航空公司将按照《公约》第六十七条提交理事会所要求的统计数字；

鉴于理事会还遵照《公约》第五十四和第五十五条，拟定了关于国内航空公司运营、国际机场和国际航线设施统计数字的要求；

鉴于理事会遵照《公约》第二十一条，拟定了收集在册民用航空器数据的要求；

鉴于本组织有必要从各国收集关于年度航空燃油消耗的数据，以用于应对航空运输可持续发展的正产生的挑战，同时监测和报告与国际航空运输及相关基础设施的运行方面相联系的经济措施的潜在影响；

鉴于各国提名航空统计联络人将便利及时呈报国际民航组织所要求的统计和数据；

鉴于理事会已采行“按目标管理”的政策，要求收集相关数据和分析，以便在实现本组织各项战略目标方面对本组织整体的和各个局部的效绩做出衡量；

鉴于开发国际民航组织用于验证和存储数据的综合统计数据库，可以向各缔约国和其他用户提供高效的在线系统来检索统计数据；

鉴于一些缔约国仍尚未提交或尚未全面提交理事会所要求的统计数字；

鉴于在收集和发布航空统计数字方面表现活跃的国际组织间开展合作可以使提交统计数字的负担得以减轻；

鉴于国际民航组织在处理和传播航空数据方面的作用让各国能够将数据用作促进健全而经济地运作的国际民用航空服务的安全和有秩序增长的一种重要工具；

鉴于国际民航组织通过制定一套电子工具一直在不断努力，以使有关航空数据的进程高效和有效，以便回应各缔约国日益变化的需求；

大会：

1. 敦促各缔约国提名航空统计联络人，并尽一切努力，及时提交国际民航组织所要求的统计数字，并尽可能以电子形式提交；
2. 敦促各缔约国在评估国际民航组织的航空数据时使用现有的电子工具；
3. 鼓励各缔约国在向国际民航组织提供航空数据时使用现有的电子工具；
4. 鼓励各缔约国通过提供支助和反馈，并通过分享相关知识及经验，积极参与开发电子工具；和
5. 要求理事会根据需要召集相关学科的国家专家，定期审查国际民航组织收集的统计数据，以更加有效地满足本组织及其成员国的需要，为监测本组织在实现战略目标方面的效绩确立必要的衡量标准，并改进统计数字的统一性、缔约国报告的完整性和及时性，以及分析的形式和内容；和
6. 要求理事会：
 - a) 继续探索与积极从事收集和发布航空统计数字的其他国际组织一道开展更密切合作的方式；
 - b) 在适当基础上做出安排，由秘书处人员按照要求向缔约国提供援助，以改进其民用航空统计及其向本组织的统计报告；
 - c) 开发一种能够协调统一不同来源的航空数据的进程，以便利提供各国进行知情决策时所需要的准确、可靠和一致的数据；和

- d) 根据《公约》所载的原则和规定及本组织的相关决定，建立、主办和管理一个平台，航空界可以籍此分享并推广其数据和电子工具。

附录 C

预测、规划和经济分析

鉴于国际民航组织在调查趋势与运用经济分析的独到之处为促进国际航空运输的规划与可持续发展提供了一个必要的基础；

鉴于缔约国出于各种目的需要对全球和地区未来民用航空发展做出预测；

鉴于理事会在履行其经济领域的持续职能时必须预见到可能需要本组织采取行动的未來势态发展并必须适时启动此类行动；

鉴于本组织必须定期针对其战略目标评估其效绩，并侧重于安全、空中航行能力和效率、保安和简化手续、航空运输的经济发展和环境保护；和

鉴于本组织需要用于机场和航空运输系统规划与环境监测和规划目的的特定预测和经济支持；

大会：

1. 要求理事会在必要时做出和保持一般和特定种类的民用航空未来趋势和发展的预测，其中包括在可能的情况下，得出当地、地区以及全球的数据，并使缔约国可以得到这些数据，以支持安全、空中航行能力和效率、保安和简化手续、航空运输的经济发展和环境保护方面对数据的需要；

2. 要求理事会编制单独的一套长期业务量预测，根据这种预测可以制作各种目的的专门或较详细的预测，例如空中运输系统规划和环境分析；

3. 要求理事会制定做出预测、评估新措施的经济影响、分析成本利得或成本效益和编写企业案例的方法和程序，以满足本组织和各地区空中航行规划小组、环境规划机构的需要，并按照要求，满足本组织其他活动的需要；和

4. 要求理事会做出安排，收集和制定关于现行预测方法的材料，既用于条款 1、2 和 3 中所述目的，又作为其自身预测、规划和经济分析的指导随时向缔约国传播；和

5. 要求理事会监测发展情况、对具有全球重要意义的主要问题开展研究，并与各国、国际组织和行业分享其分析成果。

附录 D

税收

鉴于国际航空运输在国际贸易和旅行的发展和扩展方面发挥重大作用，而对国际航空运输所用的航空器、燃油和消耗性技术供应品征税，对国际航空运输企业的收入和对与国际航空运输的航空器运营有关的航空器及其他动产以及对其出售或使用征税，可能对国际航空运输运营带来不利的经济上和竞争上的影响；

鉴于 Doc 8632 号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》中的国际民航组织的政策对收费和收税作了概念上的区分，即：“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所付成本的一种款项征收，而收税则是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”；

鉴于一些缔约国在国际航空运输某些方面的征税日益增多和对空中交通的收费（其中若干可划分为国际航空运输销售或使用税）正在激增是引起极大关注的事项；

鉴于有关航空器发动机排放物的款项征收已在大会 17/1 号决议《国际民航组织有关环境保护的持续性政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量》（附录 H——航空对当地空气质量的影响）中提及；和

鉴于 Doc 8632 号文件中的决议补充了《公约》第二十四条，并且旨在承认国际民用航空的独特性和给予国际航空运输运营的某些方面免税地位的必要性；

大会：

1. 敦促各缔约国遵循载于 Doc 8632 号文件《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》的理事会决议以避免对国际航空进行歧视性征税；

2. 敦促各缔约国避免在航空运输领域重复征税；和

3. 要求理事会确保载于 Doc 8632 号文件的指导原则和咨询意见是最新的，并对缔约国的要求做出反应，并继续促进更坚定地实施这些指导原则和咨询意见。

附录 E

机场和空中航行服务

第 I 节 收费政策

鉴于 Doc 9082 号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中的国际民航组织政策对收费和税收作了概念上的区分，即“收费是旨在并专门用于收回提供民用航空设施和服务所附成本的一种款项征收，而税收是旨在提高通常不全部用于、也不根据具体成本地用于民用航空的国家或地方政府收入的一种款项征收”，

鉴于有关航空器发动机排放的款项征收和基于市场的选择方案的事项，已在大会 17/1 号决议《国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——一般规定、噪声和当地空气质量》(附录 H——航空对当地空气质量的影响)，以及大会 17/2 号决议：国际民航组织关于环境保护的持续政策和做法的综合声明——气候变化中单独提及；

鉴于《公约》第十五条确定了实施和公布机场和空中航行服务收费的依据；

鉴于已指示理事会拟订建议，以便在国际民用航空机场和空中航行服务的提供者收取费用以收回提供这些服务所付成本并从中产生其他收入所依据的原则问题上，以及在就此所采用的方法问题上对缔约国提供指导；

鉴于制定航空运输基础设施和全球航空系统组块升级 (ASBUs) 要求具备必要的资金和筹资以支持其实施；和

鉴于理事会已通过了并在必要时修订了，且在 Doc 9082 号文件中公布了《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》；

大会：

1. 敦促各缔约国确保《公约》第十五条得到充分遵守；
2. 敦促各缔约国依据《公约》第十五条表述的和 Doc 9082 号文件《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》中补充表述的原则收回其为国际民用航空提供或共同提供机场和空中航行服务所付的成本，而不论机场和空中航行服务运营的组织结构如何；
3. 敦促各缔约国确保机场和空中航行服务收费仅用于支付提供民用航空设施和服务所付的成本；
4. 敦促各缔约国遵照《公约》第十五条尽一切努力公布并向本组织通报一缔约国因任何其他缔约国的航空器使用空中航行设施和机场而可能征收或允许征收的任何费用；

5. 鼓励各缔约国在国家立法、规章或政策中以及航空运输协定中采纳 Doc 9082 号文件中所核准的非歧视、与成本挂钩、透明度和协商的原则，以确保机场和空中航行服务提供者予以遵守；

6. 鼓励各成员国确保 Doc 9082 号文件中所核准的目前国际民航组织关于机场和空中航行服务提供者保安措施及职能的成本回收政策得到实施，以使保安使用费合理、具有成本效益，并促进世界范围内的协调一致；

7. 要求理事会制定关于为航空运输基础设施、适当的监督职能以及航空运输系统筹资的指导，包括支持全球航空系统组块升级（ASBUs）模块中所述运行改善的各种机制；和

8. 要求理事会确保载于 Doc 9082 号文件及其他文件的与供资有关的政策和指导原则是最新的并对各缔约国的要求做出反应。

第 II 节 经济和管理

鉴于在处理日益增长的交通量中，全球提供机场和空中航行服务的成本继续上升；

鉴于各缔约国正越来越多地强调提高提供机场和空中航行服务的效率和成本效益；

鉴于应在机场和空中航行服务提供者与航空承运人及其他用户的各自财政利益之间保持平衡，而且应该以促进提供者与用户之间的合作为基础；

鉴于各缔约国呼吁本组织提供旨在公平收回机场和空中航行服务成本的咨询意见和指导；

鉴于各缔约国正日益将机场和空中航行服务的运营交给商业化和私有化的实体，而其对于《公约》及其各附件中规定的各国的义务和国际民航组织在经济领域的政策和指导材料可能缺乏认识 and 了解，而且各国正在使用多国设施和服务，以履行其依据《公约》第二十八条所承担的义务；和

鉴于理事会已经通过了关于全球导航卫星系统（GNSS）成本分摊的临时性政策指导，以确保所有用户得到公平待遇；

大会：

1. 提醒各缔约国，在机场和空中航行服务方面，其依据《公约》第二十八条所承担的义务仍由其独自负责，而不论何种实体实施有关的机场和空中航行服务；

2. 鼓励各缔约国顾及经济可行性及用户和其他相关各方的利益，审议建立运行机场的自主实体和空中航行服务提供者；

3. 敦促各缔约国通过善治促进高质量的空中航行服务的效绩；

4. 敦促各缔约国在收回多国空中航行设施和服务成本方面进行合作，并考虑使用理事会关于全球导航卫星系统成本分摊的临时性政策指导；

5. 要求理事会继续制定国际民航组织的政策和指导材料，以便在机场和空中航行服务的提供和运行方面促使其效率有提高和成本效益有改善，包括在提供者与用户之间建立良好的合作基础；

6. 要求理事会继续完善其关于全球导航卫星系统成本分摊的政策指导以及在技术、法律和经济方面的协调,包括成本效益的相互适用性；

7. 要求理事会推行国际民航组织关于使用费的政策及相关的指导材料，包括组织上和管理上的建议，以便增强各国、各商业化和私有化的机场和空中航行服务实体对其的认识和了解；

8. 要求理事会保持对机场和空中航行服务的经济状况的审查，并每隔一定适当的时间就此向各缔约国提交报告；和

9. 敦促各缔约国尽一切努力，尽可能毫不迟延地提供有关其机场和空中航行服务的财政数据，以使理事会能够提供此类咨询和编写此类报告。

附录 F

航空承运人经济

鉴于用户，包括与旅游、航空和贸易相关的国际组织，均一直十分关注国际航空承运人的运营成本和适当营业收益的水平；

鉴于国际民航组织就国际航空运输成本和收入所提交的客观的研究报告被各缔约国和其他国际组织广泛使用，而且做到了不偏不倚并导致产生了更公平的收入分享制度；和

鉴于国际民航组织需要航空承运人的收入、成本和运营数据，以协助理事会评估为实施本组织战略目标而拟议的措施的有效性，并用于环境规划、投资研究和其他目的；

大会：

1. 要求理事会指示秘书长，定期公布关于国际航空运输运营成本水平的地区差别的研究报告，其中应分析运营和投入价格方面的差别是如何影响其成本水平的以及成本变化对航空运输关税可能具有的影响；和

2. 敦促各缔约国尽一切努力，尽量毫不迟延地从其国际航空承运人获取理事会所要求的成本、收入及其他数据。

附录 G

航空邮件

鉴于大会就国际民航组织在国际航空邮件领域的工作一直不间断地发出指示；

大会：

1. 敦促各缔约国在制定国际航空邮件领域的政策时，尤其是在万国邮政联盟（UPU）的会议上考虑到对国际民用航空的影响；和
2. 指示秘书长根据要求并按照万国邮政联盟与国际民航组织之间的有关合作安排的规定，向万国邮联提供随时可以获取的具有事实性质的信息。

第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）的成果和后续工作

40.5 在 WP/56 号文件中，理事会报告了第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）的成果，其中包括供国家和国际民航组织采取行动的会议建议。该文件还介绍了理事会关于后续工作的拟议行动计划以及相应优先事项，供大会核可。

40.6 在 WP/202 号文件中，哥伦比亚共和国提请注意消费者保护问题，认为这是促进旅游业发展的重大要素和经济发展的动力所在。文件建议各国向国际民航组织提交各自的消费者保护法规，以协助制定全球一致的最低原则，这些原则应在行业利益间找到适当的平衡。文件提及第六次世界范围航空运输会议对谋求更高的趋同性和一致性，以及对国际民航组织在航空运输管理专家组（ATRP）、各国和地区机构的帮助下制定关于保护消费者的基本原则表示的支持。

40.7 在 WP/204 号文件中，哥伦比亚共和国指出了在线预定和购买国际机票方面存在的不足，包括购买后额外收费、旅客收不到机票以及被拒绝登机。文件对国际民航组织制定电子商务消费者保护方面的政策，以便确定使用电子媒介提供产品的供应商的责任以及消费者的权利表示支持。

40.8 由古巴共和国提交的 WP/185 号文件报告了美国实施的经济、商业和金融封锁对古巴民航业的发展所造成的影响。重点强调了封锁的治外法权及其对《芝加哥公约》所载原则和宗旨的违反。古巴指出在第六次世界范围航空运输会议曾提及该事项，并认为单方行动无益于国际民用航空的安全、有序和可持续发展。它呼吁国际民航组织解决各国对某些国家单方面采取的影响航空运输服务的治外法权措施感到的关切，并敦促格成员国避免使用此类已知会妨碍国际民用航空可持续发展的措施。该国代表团建议修订 WP/55 号文件中所载的决议草案 [40/X] 附录 A 第 1 节第 3 段，增加“和治外法权”几个字。

40.9 在 WP/188 号文件中，多米尼加共和国提请注意设立基本的旅客权利保护制度的必要性，该制度将特别对航班取消、拒绝登机或航班延误的情况下做出的旅客赔偿进行管理。该文件敦促国际民航

组织制定关于消费者保护的核心原则，并将其作为拟定内部规则的依据，此间应考虑到拉丁美洲民航委员会（LACAC）制定的关于客户服务及航空和机场服务整体质量的标准和指导方针。

40.10 在 WP/198 号文件中，印度尼西亚发表了对第六次世界范围航空运输会议成果的看法。它承认会议需要在发展中国家和发达国家之间就自由化达成一个平衡。印尼支持第六次世界范围航空运输会议的建议和理事会的未来工作计划，但认为自由化应考虑到每个国家的航空运输发展水平，由各国自愿决定并逐步实施。

40.11 WP/186 号文件介绍了新加坡在国际航空运输中保护消费者的方法，其基础首先是制定平衡消费者和企业利益的不限于航空部门的国家级立法；其次是有利于竞争的自由化航空服务政策，第三是合作开展关于航空旅行关键方面的消费者教育。文件提出了一些核心原则以供国际民航组织审议。这些原则支持通过航空公司竞争使得消费者利益最优化、为消费者提供选择、旅客获得信息和教育的权利以及最终导致现行的国家消费者保护制度和国际性协定（如 1999 年 5 月 28 日在蒙特利尔通过的《统一国际航空运输某些规则的公约》）之间的一致性。

40.12 在 WP/112 号文件中，作为非洲民航委员会（AFCAC）成员国的 45 个非洲国家报告了非洲国家在非洲航空运输自由化方面取得的进展。文件还表述了非洲对第六次世界范围航空运输会议所提建议的某些结果的观点。非洲国家请求理事会继续通过培训、地区研讨会或类似活动为他们的自由化过程提供援助和支持。他们呼吁成员国采用国际民航组织关于航空运输自由化的政策和指导材料，并支持国际民航组织作为对建立可持续的航空运输体系进行协调的联络点。

40.13 由拉丁美洲民航委员会（LACAC）22 个成员国提交的 WP/293 号文件强调了第六次世界范围航空运输会议的重要成果，这些成果应该为各国和本组织的未来政策和行动提供指导。文件分析了国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明（大会 A37-20 号决议）中所载的各项任务，并将其与第六次世界范围航空运输会议的建议联系起来。文件还提到国际民航组织有必要对其航空运输领域的工作进行优先排序，这是与航空运输经济发展的新战略目标相一致的。

40.14 在 WP/63 号文件中，立陶宛代表欧洲联盟及其 28 个成员国以及欧洲航空组织的其他 16 个成员国，确定了四个方面，它建议国际民航组织在第六次世界范围航空运输会议的后续工作中应把注意力放在这四个方面。这四个方面为：市场准入自由化、公平公开的竞争、航空承运人所有权和控制权的自由化以及消费者保护。该文件建议，国际民航组织应继续在国际航空运输的经济管理方面起领导作用，以确保其可持续性。文件还呼吁大会把该文件中确定的行动纳入大会 A37-20 号决议中，并建议国际民航组织审查其政策，制定并实施包含所确定的优先事项的 2014—2016 年的工作方案。

40.15 在 WP/290 号文件中，国际机场理事会（ACI）支持载于 A38-WP/56 号文件附录 B 中的第六次世界范围航空运输会议的建议，特别是关于消费者保护的 2.3/1。国际机场理事会认为，核心原则既应涉及常会出现因超量预订或技术问题而导致取消预订情况的正常运营中的消费者保护，也应涉及因航空公司和机场无法控制的事件而造成的严重飞行中断期间的消费者保护。

40.16 在 WP/73 号文件中，国际航空运输协会（IATA）描述了消费者保护体制泛滥的负面影响，包括可能造成重复索赔，可能会使取消预订的情况增加以及抬高票价等。该文件还强调了遵守多个规则需要付出的代价以及与 MC99 保持一致的必要性。国际航协提出一套核心原则，供各国纳入现有的和将来的旅客权利体制。

40.17 由国际运输工人联合会（ITF）提交的 WP/291 号文件审查了取消航空管制和航空自由化的主要影响，并特别注意到了民用航空运输工人以及在业界航空公司部门越来越多出现的“方便旗”的情况。该文件进一步探讨了第六次世界范围航空运输会议在这方面得出的主要经验教训，并且强调了两个重要原则：实施针对安全和保安的基本保障措施以及承认航空工人的作用。

40.18 在 WP/118 号文件中，美国指出公务航空是全面的国际航空运输系统的一个重要组成部分，同时指出第六次世界范围航空运输会议呼吁国际民航组织制定相关的政策指导，因为各成员国获得一致的经济待遇有助于公务航空业在全球范围内的安全、稳妥、有序的发展。文件介绍了亚太经合组织（APEC）运输工作小组（TPTWG）为在公务航空运营的经济待遇方面推行最佳做法采纳的一些核心原则。

40.19 委员会注意到 WP/118 号文件中所载的信息。

40.20 在审议 WP/56 号文件中理事会关于第六次世界范围航空运输会议的成果的报告时，大家普遍支持核可载于附录 A 和附录 B 中的会议建议。

40.21 关于在 WP/56 号文件附录 C 中提出的理事会后续工作的行动计划，虽然各国总体上支持要采取的行动且需要对各项任务排列先后顺序，但是各国还是就理事会提出的具体任务的优先顺序提出了一些建议。一些国家建议，应该给予下列任务更大的优先权：制定一项航空货运国际协定、制定并提供相关指导，以帮助各国，特别是发展中国家实现自由化、推广 MC99。还有国家表达了这样的观点，即第六次世界范围航空运输会议的成果是对大会讨论结果，以及处于不同地区和不同发展阶段的国家的利益做出的审慎平衡，这种总体平衡以及 WP/56 号文件附录 C 中提出的优先次序应该得到遵守。

40.22 关于未来国际民航组织在消费者保护方面的工作，各国普遍支持理事会实施第六次世界范围航空运输会议建议的计划，尤其是与制定核心原则相关的工作。一些国家指出，根据第六次世界范围航空运输会议的建议，此类核心原则应该是高级别的和非规定性的；其形式应该是没有约束性的政策指导；多数国家对此表示赞同。这些国家要求对国际民航组织关于航空运输领域持续政策的综合声明进行相应的修订。这一意见得到了支持，即核心原则应考虑各国的现有规章，应涵盖不同的运行情况，且应与现有国际文书和指导原则相一致。各国还支持旅客信息方面的举措。联合国世界旅游组织（UNWTO）重申了它在第六次世界范围航空运输会议上表达过的立场：在制订一项关于保护旅游消费者的公约草案的问题上，它无意于取代或重复任何相关的监管框架。联合国世界旅游组织表示支持国际民航组织未来在消费者保护方面制定一套高级别的、非规定性的核心原则的工作。

40.23 关于“方便旗”的问题，委员会注意到，国际运输工人联合会提出的关于国际民航组织有必要与联合国其他机构进行合作的建议，因为这一点之前在第六次世界范围航空运输会议的结果中就有所反映。有人表达了这样的观点，即国际民航组织现在就有强大的、涉及相关安全和保安方面问题的广泛

的标准和建议措施（SARPS）和附件体系。另外一种观点对于 WP/291 号文件表示一般性支持，但是要求在国际民航组织应当如何动员利害关系者参与今后有关这个问题的方面具有灵活性。

40.24 在总结国际民航组织关于第六次世界范围航空运输会议后续工作的行动计划的审议时，委员会赞同载于附录 A 和附录 B 的第六次世界范围航空运输会议的建议以及载于附录 C 的理事会行动计划。委员会还同意审议本文件中的信息，以便更新大会 A37-20 号决议。委员会表示，在实施大会建议并适当地考虑各国的需求和本组织的资源等未来工作中，理事会应考虑各国在讨论期间表达的各种建议和观点。

40.25 关于 WP/185 号文件，一些国家对古巴表示的立场表示支持，即请大会同《芝加哥公约》的宗旨和原则保持一致，在该大会决议草案（40/X）中关于避免采取单方面措施的相关条款中增加“和治外法权”几个字。美国反对古巴作出的结论，包括修订该决议草案的建议，并重申了其观点，即该问题不适合在经济委员会讨论，且其具有根据其国家利益和准则处理其双边关系的主权权利。委员会注意到载于 WP/185 号文件中的信息和在讨论期间各国表达的观点，并承认这是一个复杂的、微妙的、敏感的问题，这一问题之前在多个场合被提出过，但却是经济委员会无法解决的一个问题。因此，大会决定提请理事会主席注意该问题，他在过去曾参与了该问题的“斡旋”工作。