



Doc 9819  
ATConf/5 2003

# 国际民用航空组织

---

## 世界范围航空运输会议报告

自由化的挑战和机遇

2003年3月24日—28日，蒙特利尔

经会议批准并由秘书长授权出版



国际民航组织分别用中文、英文、阿拉伯文、法文、俄文和西班牙文出版本出版物，除订单与订购款外，所有信函都应写给秘书长。

本出版物的订单应和美元汇款或订单发出国的货币汇款（银行汇票、支票或邮政汇票）一起寄往下列地址之一。国际民航组织接受信用卡(American Express, MasterCard 和 Visa)支付的订单。

*International Civil Aviation Organization.* Attention: Document Sales Unit

999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA; E-mail: sales@icao.int

*Egypt.* ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776

Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

*France.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)

Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

*India.* Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016

Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

*Japan.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo

Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

*Kenya.* ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi

Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

*Mexico.* Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe

Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570

Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facs mile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

*Nigeria.* Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos

Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

*Peru.* Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100

Teléfono: +51 (1) 302260; Facsímile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

*Russian Federation.* Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351

Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

*Senegal.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar

Téléphone: +221 8-23-54-52; Fax: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

*Slovakia.* Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,

State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic

Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

*South Africa.* Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa

Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

*Spain.* A.E.N.A.— Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,

Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid

Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsímile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sssc.ventasoci@aena.es

*Thailand.* ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901

Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

*United Kingdom.* Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH

Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;

World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

2/03

## 国际民航组织出版物 和视听培训教材目录

目录每年出版一次，开列所有现行出版物和视听培训教材。

月度补编公布新的出版物和视听培训教材，以及修订、增补和再出版物等。

由国际民航组织文件销售部免费提供。

送文函

---

收件人：理事会主席

发件人：世界范围航空运输会议主席

我荣幸地提交于 2003 年 3 月 24 日至 28 日在蒙特利尔国际民航组织总部举行的世界范围航空运输会议的工作报告。



阿赫瓦里亚摩耶玛帕·法里塔乌  
世界范围航空运输会议主席

2003 年 3 月 28 日，蒙特利尔



# 目录

送文函 .....	(i)
目录 .....	(iii)
引言 .....	1
议程项目 1 的报告：先期审议 .....	6
议程项目 1.1 的报告：自由化的背景和经验 .....	7
议程项目 1.2 的报告：自由化的安全和保安方面 .....	11
议程项目 2 的报告：审议对自由化的关键管理问题不力 .....	13
议程项目 2.1 的报告：航空承运人所有权和控制权 .....	14
议程项目 2.2 的报告：市场准入 .....	20
议程项目 2.3 的报告：公平竞争和保护措施 .....	28
议程项目 2.4 的报告：消费者的利益 .....	33
议程项目 2.5 的报告：产品分销 .....	35
议程项目 2.6 的报告：争端的解决 .....	37
议程项目 2.7 的报告：透明度 .....	39
议程项目 3.1 的报告：航空运输协定的完整范本 .....	41
议程项目 4.1 的报告：继续推动自由化的机制 .....	43
议程项目 4.2 的报告：国际航空运输总体原则宣言 .....	45
附录 A 开幕词 .....	50
附录 B 与会者名单 .....	54
附录 C 工作文件清单 .....	73



## 引言

### 会议的场所和会期

1. 第五届世界范围航空运输会议：自由化的挑战和机遇（ATConf/5）于2003年3月24日在蒙特利尔的国际民用航空组织（ICAO）总部大会厅举行。理事会主席阿萨德·科台特博士主持了会议的开幕式，航空运输委员会主席 A. McGinley 女士向会议致词。秘书长 R.C.科斯塔·佩雷拉先生向与会者表示欢迎，并介绍了会议秘书处成员。开幕式会议上的所有讲话列在附录 A 中。会议于2003年3月28日完成了会议的工作。

### 议程

2. 会议通过了已经由理事会批准并载于 ATConf/5-WP/1 号文件的下列议程：

#### 1. 先期审议

- 1.1 自由化的背景和经验：基本概念和作法；航空承运人、机场和航行服务提供人的管理和商业化方面的问题；益处和弊端；更为广泛的管理环境的影响，包括贸易、财政、竞争、社会和劳工政策。
- 1.2 自由化的安全和保安方面：商业化、分包和跨国商业安排对安全和保安的影响。

#### 2. 审议对自由化的关键管理问题

- 2.1 航空承运人所有权和控制权：指定和授权的不同标准；向境内（外国）投资；建立的权利；航空器的国籍。
- 2.2 市场准入：业务权（主要是第三和第四种自由以外的权利，但包括如航线和营运的灵活性）；运力/班次；机场准入和起降时刻的分配；航空公司联盟、代码共享和特许经营；租赁；与航空货运、快递服务和多式联运相关的一些具体问题。
- 2.3 公平竞争和保护措施：防止反竞争做法的保护措施（如在定价、运力提供及市场营销方面）；竞争法/政策的适用（包括航空承运人之间多边合作安排的影响）；航空承运人的可持续性和服务的保证（包括提供国家援助）；对发展中国家的优惠措施及其有效参与。
- 2.4 消费者的利益：消费者的权利和义务（包括运输条件）；保护消费者利益的措施。
- 2.5 产品分发：商业存在；商业对顾客的电子商务（B2C）（包括计算机订座系统和因特网）。
- 2.6 争端的解决：处理争端的不同机制及其相互关系（双边、地区或多边安排的范畴）。
- 2.7 透明度：协定/安排的登记（包括《国际民航公约》第 83 条规定的义务）和获取信息的渠道。

### 3. 审议航空运输协定的范本

3.1 广泛的航空运输协定范本，包括缔约国自行选用的双边、地区或多边情景的不同方法（选择性的或全部）。

### 4. 对进展中的自由化全球框架的讨论

4.1 继续推动自由化的机制：ICAO 的作用和未来工作计划；同其他国际组织的关系（多边和地区，政府和非政府）。

4.2 国际航空运输的总原则声明：以预先准备的草案为基础，同时考虑到对以上全部议程项目的讨论，通过一项声明。

### 结构和议事规则

3. 会议以单一的机构形式开会并举行了 10 次会议。正式审议议程之前，于 3 月 22 日星期六和 3 月 23 日星期日召开了一次专题研讨会，研讨会以非正式的形式重点讨论了会议应该解决的一些关键问题。会议本身于 3 月 24 日星期一召开。

4. 议事规则采用了《航空运输领域议事规则》(Doc 8683-AT/721)。理事会暂停使用要求整理会议记录摘要的规则 26 条。

### 出席情况

5. 国际民航组织以下 145 个缔约国出席了会议：

阿富汗	保加利亚	厄瓜多尔
阿尔及利亚	布基纳法索	埃及
安哥拉	布隆迪	爱沙尼亚
安提瓜和巴布达	柬埔寨	埃塞俄比亚
阿根廷	喀麦隆	斐济
亚美尼亚	加拿大	芬兰
澳大利亚	佛得角	法国
奥地利	乍得	加蓬
阿塞拜疆	智利	冈比亚
巴林	中国	德国
巴巴多斯	哥伦比亚	加纳
白俄罗斯	哥斯达黎加	希腊
比利时	科特迪瓦	危地马拉
伯利兹	克罗地亚	几内亚
贝宁	古巴	海地
不丹	捷克共和国	洪都拉斯
玻利维亚	朝鲜民主主义人民共和国	匈牙利
博茨瓦纳	刚果民主共和国	冰岛
巴西	丹麦	印度
文莱达鲁萨兰国	多米尼加共和国	印度尼西亚



---

伊朗（伊斯兰共和国）	波兰	越南
爱尔兰	葡萄牙	赞比亚
以色列	卡塔尔	津巴布韦
意大利	大韩民国	
牙买加	摩尔多瓦共和国	
日本	罗马尼亚	
约旦	俄罗斯联邦	
肯尼亚	卢旺达	
科威特	圣基茨和尼维斯	
吉尔吉斯斯坦	圣卢西亚	
拉脱维亚	萨摩亚	
黎巴嫩	沙特阿拉伯	
莱索托	塞内加尔	
阿拉伯利比亚民众国	塞尔维亚和黑山	
立陶宛	塞舌尔	
卢森堡	新加坡	
马达加斯加	斯洛伐克	
马拉维	斯洛文尼亚	
马来西亚	南非	
马尔代夫	西班牙	
马里	斯里兰卡	
马耳他	苏丹	
毛里求斯	苏里南	
墨西哥	瑞典	
摩纳哥	瑞士	
蒙古	泰国	
摩洛哥	前南斯拉夫马其顿共和国	
莫桑比克	多哥	
纳米比亚	汤加	
尼泊尔	特利尼达和多巴哥	
荷兰	突尼斯	
新西兰	土耳其	
尼日尔	乌干达	
尼日利亚	乌克兰	
挪威	阿拉伯联合酋长国	
阿曼	联合王国	
巴基斯坦	坦桑尼亚联合共和国	
巴拿马	美国	
巴拉圭	乌拉圭	
秘鲁	乌兹别克斯坦	
菲律宾	委内瑞拉	

6. 下列 26 个观察员代表团出席了会议：

巴勒斯坦  
非洲民航委员会 (AFCAC)  
国际机场理事会 (ACI)  
阿拉伯民航委员会 (ACAC)  
加勒比共同体 (CARICOM)  
东部和南部非洲共同市场 (COMESA)  
非洲经济委员会 (ECA)  
欧洲空中航行安全组织 (EUROCONTROL)  
欧洲民航会议 (ECAC)  
欧洲共同体 (EC)  
国家间航空委员会 (IAC)  
国际航空承运人协会 (IACA)  
国际航空运输协会 (IATA)  
国际商会 (ICC)  
航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA)  
国际劳工局 (ILO)  
国际法协会 (ILA)  
国际运输工人联合会 (ITF)  
拉美航空航天法协会 (ALADA)  
拉美民航委员会 (LACAC)  
经济合作和发展组织 (OECD)  
国际航空货运协会 (TIACA)  
西非经济和货币联盟 (WAEMU)  
世界银行  
世界旅游组织 (WTO-OMT)  
世界贸易组织 (WTO-OMC)

7. 出席会议的与会者名单载于附录 B。

#### 会议官员

8. 会议选出了以下官员：

会议主席： A. Faletau 先生 (汤加)  
第一副主席： G. Donadille 先生 (阿根廷)  
第二副主席： N. Kavadas 先生 (希腊)

#### 秘书处

9. 航空运输局局长 M. Elamiri 先生担任会议秘书，经济政策科科长 J.D. Gunther 先生担任会议副秘书长。助理秘书有王远征先生、M. Boulos 女士、T. Hasegawa 先生、和 C. H. Dudley 先生。会议行政和

航空运输局的联络事宜由 R. I. R. Abeyratne 先生负责，会议简报由 L. Fonseca 先生负责，文件协调和总监督由 A. Fuchs-Ledingham 女士负责，授权证书协调由 Z. Anwar 先生负责，网页协调由 S. Joseph 女士负责，秘书处的监督由 S. Brain 女士和 J. Nounou 女士负责。航空运输局副局长 C. B. Lyle 先生担任会议顾问。

10. 在行政和服务局局长 A. P. Singh 先生的督导下提供了行政服务，提供服务的有会议和办公室服务科科长 M. Blanch 先生、文件管理官员 A. Craig 女士及内部分发股主管 S. Gauthier 先生。在语言和出版处处长 Y. N. Beliaev 先生的督导下提供了语言服务，并由口译科科长 R. J. Ezrati 女士提供协助。

## 文件

11. 同会议工作相关的文件目录载于附录 C。

## 议程项目 1：先期审议

### 1.0.1 文件

秘书处（WP/2）简要阐述了会议的由来和召开、秘书处的筹备工作以及会议的组织 and 程序安排。

秘书处（WP/4）根据行业和管理发展情况，对会议的任务做了概述，并对各项议程的主要工作及其预期结果做了解释。

### 1.0.2 讨论

1.0.2.1 会议一开始就表达了对循序渐进和受到保护的自由化的普遍支持，以及支持本次会议侧重于使国际航空运输“如何”自由化而不是“是否”自由化。

1.0.2.2 通过参阅 1994 年世界范围航空运输会议（ATConf/4）的建议对“循序渐进”一词的含义做了澄清，其中指出各国按照“面向市场准入，以循序、渐进、有序并在受保护改变下的总体目标”，“确定各自在国际航空运输管理中变化的道路和速度”。另外，本次会议的目标被特别称作“逐步自由化的框架”，它取决于由各国决定如何构筑“循序渐进的自由化”。

1.0.2.3 自由化进程需要考虑各国之间的差异、航空公司的规模和竞争力、航空运输基础设施以及财务资源，以此确保所有国家有效和持续地参与国际航空运输。为此，这一进程应该强调“公平竞争”，而不是“自由竞争”，因为人们担心没有约束的竞争可能会导致不可逆转的变化，它可能损害国际航空运输网络。

-----

**议程项目 1: 先期审议****1.1: 自由化的背景和经验****1.1.1 文件**

秘书处 (WP/5) 提供了许多案例的研究, 以摘要的形式阐释了有关国家的自由化经验, 以此作为一个恰当的工具, 对各国在国家、次地区、地区或多边层次的经验资料进行分析和散发。文件还建议国际民航组织进一步制订并散发案例研究, 为各国的自由化进程提供帮助。

秘书处 (WP/20) 概要介绍航空公司商业化发展的情况, 其中包括公司结构和商务模式的变化, 以及机场和航行服务提供者的商业化。文件还在更广泛的自由化经验的范畴内讨论了航空公司、机场和航行服务提供者的商业化所产生的影响。

法国 (WP/88) 介绍了法国伴随航空运输自由化所采取的各项措施, 以缓解机场拥挤和环境危害方面的某些现象。根据这些经验, 文件建议尽可能地对航空运输自由化可能带来的某些影响作出预测。

格鲁吉亚 (WP/43) 呼吁对自由化进行研究, 并要求国际民航组织向各国提供某些国家和地区业已实现自由化的最实际和广泛的成果资料, 以及民用航空自由化对其他经济部门产生哪些影响。

印度 (WP/86) 突出强调了印度在对航空货运和旅游包机运营自由化方面采取的单边措施, 并根据其经验, 建议其他国家在这两个航空领域采用上述作法。

拉丁美洲民航委员会 (LACAC) 成员国 (WP/98) 介绍了拉丁美洲自由化的情况, 它通过统一和协调, 允许使用更加灵活的次地区和双边协定的渐进作法、同时为欠发达国家提供保护, 以此促进了自由化。

国际劳工组织 (ILO) (WP/31 修订本) 呼吁本次会议再次重申其 1994 年承认劳工是航空的主要参与者, 并且应该参与所有对未来行业经济管理的讨论。文件还要求会议通过一项关于遵守 ILO《工作基本原则和权利的宣言》、尊重劳工的关键作用、就业影响、推动社会对话和参与以及国家作用的建议。

秘书处 (WP/23—信息文件) 提供了航空运输部门的快速发展同总体经济相联系的资料, 介绍了本行业的现状, 并提出到 2020 年之前全球客运运输量预计年增长 4.3%。

中国 (WP/25—信息文件) 提供了航空领域迅速增长的情况, 在国家社会经济发展和现代化进程中发挥的越来越重要的作用。

古巴 (WP/54 修订本—信息文件) 解释了具备自由化基本特征的古巴航空运输逐步发展的经验资料。文件还要求将统一和逐步的管理改变, 作为航空服务协定模式文本 (TASAs) 的基础, 同时考虑各成员国航空基础设施的差异。

斐济 (WP/45—信息文件) 认为为了确保斐济持续地参与自由化环境, 和推动其国家承运人的利益, 斐济航空服务自由化的最理想和实际的方法是通过双边基础替代多边基础。

新加坡 (WP/37—信息文件) 提供了亚太经济合作组织 (APEC) 论坛并通过多边协定进行航空服

务自由化的情况简介，并敦促各国对航空服务自由化采取相同的方式，并在必要时考虑采用分阶段逐步自由化的方法以期取得最大进展，并鼓励尽可能多的伙伴共同参与自由化进程。

美国（WP/67—信息文件）介绍了它对跨越大西洋及加拿大/美国市场的经验研究的资料和结论，证明自由化航空服务协定的有益效果。

美国（WP/90—信息文件）介绍了其“开放天空”双边协定的模式文本、APEC 七国之间国际航空运输自由化多边协定（“MALIAT”或“Kona”协定）以及“Kona”协约定议书，将这些作为近期自由化文书的有用范例。

美国（WP/97—信息文件）介绍了标准的航空商业法令，它为各国提供了一个灵活的模式文本，可以用来制订其自己民用航空经济方面的规章，并且可被各国用于所有层次的自由化。

53 个非洲国家（WP/81（法文修订本）—信息文件）介绍了非洲自由化的背景资料，强调了非洲航空运输市场准入自由化的亚穆苏克罗决议的实施。文件还提到其他地区自由化政策的运作经验。

柬埔寨、老挝人民民主共和国、缅甸和越南（CLMV）（WP/58—信息文件）介绍了 CLMV 次地区的概况以及建立 CLMV 次地区航空运输合作的总体情况，其中包括内容和原则并对经验和未来观点做了论述。

欧洲民航会议（ECAC）及欧盟（EU）成员国（WP/61—信息文件）扼要介绍了欧洲航空运输市场自由化的经验，对解决进程开始时产生的许多问题是一个积极的方法。所包含的附件对不同成员国自由化市场的特定领域提供了详细的资料。

亚太经济合作组织（APEC）（WP/30—信息文件）阐述了 1999 年批准的利用共识和合作的八个选择作法，按照符合各成员国家利益的速度，实施更具竞争的航空服务的发展情况。

加勒比共同体（CARICOM）秘书处（WP/89—信息文件）重点强调了 CARICOM 在建立单一市场和经济的承诺下，使其航空运输部门自由化的情况。

西非经济和货币联盟（WAEMU）（WP/60—信息文件）介绍了一系列在一体化行动基础上的航空运输共同方案，它们涉及向八个非洲成员国提供航空运输服务自由化的安全、保安和基础设施。

国际商会（ICC）（WP/35—信息文件）回顾了迄今为止双边和地区层次的自由化经验，这些经验面临着对外来投资的限制和存在分歧的竞争政策方面的各种障碍。文件重点强调了不同的理解问题，并讨论了进一步自由化潜在的道路以及实际的方法。

国际劳工局（ILO）（WP/66—信息文件）提供了 ILO 一项研究的行政摘要，题为：《关于就业和社会措施对民用航空重组的影响》。

太平洋岛屿论坛秘书处（WP/72—信息文件）解释了合理制订太平洋岛屿航空服务协定（PIASA）的基本原理，指出了最终协定的预期益处，对其他论坛提出的一些问题做了反应，并阐述了继续发展单一的太平洋航空市场的下一步骤。

## 1.1.2 讨论

1.1.2.1 会议注意到并认为各国和地区提交自由化的经验是有意义的。

1.1.2.2 在一些国家的经验中，航空运输某些领域单方面的自由化，例如：货运和旅游包机，没有双边协定、互惠、或所有权和改变控制标准的必要，这证明是有益的，尽管其他国家指出对这些服务实现自由化时倾向使用双边作法和互惠原则。

1.1.2.3 会议注意到有些地区和次地区自由化的方法已经证明非常成功，而在另外一些地区自由化的努力由于获取必要的基础设施资源、安全和保安方面的困难受到了阻碍。一些国家进行自由化时愿意继续选择实际的双边政策，而不是地区方法。

1.1.2.4 许多代表指出自由化经验案例的研究应该包含其进程的正、反两方面的结果。

1.1.2.5 同时指出包含授予国内载运权的自由化，产生了对航空器证件承认的有关问题，以及对外国空运企业经营国内运输征收国内税的问题。

1.1.2.6 有观点认为关于民用航空重组对就业和社会措施的影响，表明需要执行相关的劳工标准，并承认训练有素和目的明确的劳动力对和谐的劳工关系的重要性。认为本行业进一步的自由化可能会遇到各劳工集团不同程度的抵制。因此，必须采取各种措施防止社会对话受到破坏，并且使劳工在自由化的进程中发挥积极的作用。

## 1.1.3 结论

1.1.3.1 根据议程项目 1.1 一 自由化的背景和经验的文件及其随后的讨论,会议做出如下结论:

- a) 对自由化的经验进行案例分析的作法虽然在范围上具有必然的局限性，但却是将各国的经验在国家、次地区、地区或有限多边一级分析和散发的一项合适的工具。对自由化案例的研究有助于各国进一步制定其自由化的方式和政策选择；
- b) 国际民航组织应该继续制定有关自由化经验的案例研究和资料并通过恰当的方式散发。应敦促各国向国际民航组织提交上述资料以供广泛散发；
- c) 过去十年中，航空公司、机场和航行服务提供者已经在逐渐竞争的环境中变得更加商业化。商业化的动态发展和自由化的扩展将会继续相互发生作用并且彼此产生影响；
- d) 鉴于航空公司、机场和航行服务提供者之间相互依存，他们在自由化环境中的商业化和私有化对双方来说都有竞争后果和财务影响。航空公司和服务提供者之间的长期合作关系是在这种环境中产生稳定的一种方式。此外，使用磋商应该是他们相互关系中的一个重要组成部分；
- e) 各国应该尽可能预先对航空运输自由化进程所带来的交通增长对基础设施和环境的影响进行评估和预测；和

- f) 自由化可能对劳工产生各种影响，劳工应该作为一个重要利害关系人继续参与航空运输行业的发展。各国应该执行并遵守 ILO 《工作基本原则和权利的宣言》\*，并采取必要措施推动有劳工积极参与的社会对话，以此方式寻求创新并对社会负责的解决方法。
- 

---

\* 秘书处注：ILO 《工作基本原则和权利的宣言》文本可从以下的 ILO 网站查到：<http://www.ilo.org/public/english/standards/decl/declaration/index.htm>



## 议程项目 1: 先期审议

### 1.2: 自由化的安全和保安方面

#### 1.2.1 文件

秘书处 (WP/6) 论述了经济自由化对航空安全和保安的影响,并审议了自由化的特定问题和政策选择,着重强调了安全和保安管理问题的极端重要性。

美国 (WP/96) 注意到近期在安全方面的一些改进,同时也注意到由于政治发展和经济管理安排的变化而可能导致安全监督责任变得模糊不清的危险,除非安全和保安监督的责任和职权的划分保持明确。

53 个非洲国家 (WP/76) 在促进自由化、确保安全和保障保安这三个方面就自由化对航空安全和保安的影响做了深入的分析,并敦促对发展中国家实行援助以解决安全和保安方面的需求,包括执行合作发展运行安全和持续适航性计划 (COSCAP) 的项目。

欧洲民航会议 (ECAC) 和欧盟 (EU) 成员国 (WP/68—信息文件) 在讨论自由化安全方面的问题,特别是那些有关航空公司所有权和控制权问题时,指出了一些需要解决的关键问题。

#### 1.2.2 讨论

1.2.2.1 无论采用哪一种类型的经济管理体制,对安全和保安的至关重要性都有着广泛的支持,并且有必要确保自由化不能以牺牲安全和保安为代价。另外,公众对国际航空运输的信心是非常关键的。要在航空保安方面维持这样的信心,要求各国和航空业对新形式的保安威胁更加警惕并采取必要的措施。

1.2.2.2 没有充足的资源使各国履行他们安全和保安方面的责任,这种情况可能会干扰自由化的努力;因此在这方面有必要寻求合作和财政援助。国际金融组织和国际民航组织本身认识到了这种需求并积极提供了援助。

1.2.2.3 表达了对某些类型的自由化可能导致方便旗现象的担忧,并提出必须考虑,例如通过《芝加哥公约》第 83 分条有关租赁、包机和航空器交换的规定加强安全和保安。

1.2.2.4 由于地区自由化和世界经济的全球性组织使得基于一个国家的安全和保安系统的概念变得日趋复杂。虽然国家需要对安全和保安负有最终责任,但地区的安全监督协议可能会证实是有效的。

1.2.2.5 有建议指出,国际民航组织应该进行研究,目的在于明确哪个或哪些国家、或指定的管理机构最适宜行使这些责任;并最终建议对现行的国际民航组织在这个问题上的管理安排进行修订。

#### 1.2.3 结论

1.2.3.1 根据议程项目 1.2 — 自由化的安全和保安方面的文件及其随后的讨论,会议做出如下结论:

- a) 经济自由化对安全和保安管理具有影响，这需要在国家、双边、地区和全球各层面根据情况予以正确解决，以便确保民用航空持续安全、稳固和有序地发展；
- b) 《芝加哥公约》将遵守有关安全和保安标准和措施的责任赋予缔约各国。不论经济管理有何变化，安全和保安必须在航空运输的运营和发展中占据首要的重要位置。在自由化的经济环境中，安全和保安管理不仅必须保持，而且还应该得到加强。确保遵守适用的安全和保安标准以及加强管理监督的措施，应该成为自由化保障措施中不可少的组成部分；
- c) 当采取经济自由化时，各国应该确保商业考虑不应该损害安全和保安，并为参与任何自由化协议的各方制定安全和保安义务和责任制的明确界线。无论经济管理采取何种形式，对于任何航空器的运行，明确指明的缔约国或由缔约国指定的其他管理当局都必须在安全和保安监督责任方面有明确的联络点；
- d) 国际民航组织在制定航空安全和保安管理和监督的全球战略方面，应该继续发挥主导作用，既要有权威性又要促进经济管理方面的改革。国际航空运输领域变化的管理和经营环境，要求制订能够适应各种变化并解决相关关注的新的管理方法。在达成新的管理协议之前，必须采取临时措施确保现行的安全和保安管理系统继续有效运作。应付此类挑战需要所有缔约各国、地区航空机构、航空业以及民用航空其他利害关系人无际的国际合作和共同努力。
- e) 应该铭记许多发展中国家在自由化的进程中，对确保安全和保安所需的人力和财政资源非常有限。必须利用所有渠道，包括对国际民航组织航空保安机制、国际民航组织技术合作项目、国际航空安全财务机制（IFFAS）的捐赠以及其他补充性的地区和国际安排的支持（包括 COSCAP 和类似的合作发展项目），来援助这些国家改进安全和保安监督，并改正由国际民航组织安全和保安审计查明的缺陷；和
- f) 国际民航组织应就明确界定国家在安全和保安监督方面的责任问题进行研究，并对国际民航组织在这方面的现行规定可能提出建议修订。

---

议程项目 2：审议对自由化的关键管理问题

2.0.1 文件

秘书处 (WP/22) 提供了《国际航空运输管理手册》(Doc 9626, 1996) 的修订草案, 将其作为本议程项目下对其他项目审议的参考文件。

-----

**议程项目 2： 审议对自由化的关键管理问题****2.1： 航空承运人所有权和控制权****2.1.1 文件**

秘书处 (WP/7) 审议了对传统国家所有权和航空承运人市场准入控制权使用其他标准的工作，并审议了自由化的所有权和控制权的问题和政策选择。文件建议在主要营业场所和指定国家有效管理控制的基础上，对空运企业的市场准入使用新的选择标准（除了现行的国际民航组织批准的国家“利益共同体”所有权的选项之外）。拟议的结论和建议各国和国际民航组织采取的行动，是用来便利那些希望自由化的各国使用更灵活的安排，同时保护所有国家的地位，并且确保安全和保安不仅得到保持而且得到加强。

巴巴多斯 (WP/48) 阐述了发展中国家空运企业所面临的困难的财务处境，以及他们对外国投资的需求。文件建议随着发展中国家“利益共同体”原则下进行的自由化的深入，应该放松“实质性”所有权的规则，对于至少 25% 股份所有权属于指定国家的国民的空运企业，允许其获得经营授权。

古巴 (WP/52) 注意到了各国在国际航空运输规章以及在本部门经验方面的变化，认为秘书处的新建议将有助于国际航空运输以安全、有序、逐步和有效的方式发展。

新西兰 (WP/114) 建议修订关于航空承运人所有权和控制权的建议草案。

巴基斯坦 (WP/57) 认为国家所有权和控制权标准，可以在逐个案例的基础上，更加灵活的在现有的航空服务协定中应用，而不会有导致“方便旗”的过多变化。

大韩民国 (WP/101) 认为国家所有权和控制权标准对于双边航空运输框架更为适当，而主要营业地点标准可能用于地区框架更为恰当。尽管主要营业场所标准包含保护措施，防止对第三方“自由搭乘”以及安全和保安的担心，对于在一个地区的成员国家同地区外国家签定包含本项标准的双边协定，仍存在对第三方“自由搭乘”情况的担心。

新加坡 (WP/39) 呼吁各国使航空承运人所有权和控制权标准自由化，并强调了各国使用公开和协商的方式，理解并找出对于其独特担心问题的解决方法的重要性。此类方法将为各国找到共同的中间立场铺平道路，以此调整现有的自由化框架，而不必损害其各自利益。

美国 (WP/96) 注意到在新的管理方式下，在改变涉及空运企业所有权和控制权的传统规则时，对于安全和保安监督的责任和授权界限必须保持明确。对于安全和保安必须有一个明确的结合点，在几乎所有情况下这将是经营人的国家，不论它对其他方授权执行其责任的程度如何。

53 个非洲国家 (WP/80) 审议了秘书处提交的对航空承运人所有权和控制权进行自由化的问题和政策选择，支持通过对空运企业指定和授权的选项模式条款，前提是各国在其法律和规章中规定“主要营业地点的证据”以及“有效管理控制的证据”二者的条件。

阿拉伯民用航空委员会 (ACAC) 成员国 (WP/65) 解释了对非定期客、货运输传统所有权和控制权标准进行自由化的倾向性意见。至于定期客、货运输，他们呼吁在地区集团的层次采取所有权和控制权自由化的原则，而对其他方使用传统制度。

希腊代表 EU, ECAC 及其成员国 (WP/84) 审议了许多空运企业的经济状况、需要为航空准备更多的国际财务资源、以及航空运输业希望同其他经济部门享有同样商业自由的愿望, 这些可以通过 3 个关键原则得以实现: 1) 各国应对单方面或作为有相似想法的国家集团的一部分, 对其所有权和自由权限制进行自由化的其他国家给予帮助; 2) 在对安全有适当保证的同时, 应该考虑对在第三国为基地的空运企业进行指定; 和 3) ICAO 成员各国应该制定共同的方法, 对其所有权和控制权要求进行自由化, 同时确保航空安全的高标准。

LACAC 成员国 (WP/99) 注意到尽管对所有权和控制权的自由化已经进行了广泛的争论, 但是还没有找到可以被多数国家接受的解决方法。应该对一些担心问题给予特别关注, 例如: 潜在的“方便旗”的出现、安全和保安标准的削弱、可能的资本流失、对劳工的影响、国家应急要求和服务保证, 及从长远讲来自行业集中的反竞争影响。

国际航空承运人协会 (IACA) (WP/33) 支持 WP/26 所述的 IATA 对所有权和控制权的立场。

国际航空运输协会 (IATA) (WP/26) 提出了对空运企业所有权和控制权进行自由化的 4 个步骤: 1) 区别由所有权赋予的商业控制权以及由执照颁发当局行使的管理控制权; 2) 消除对所有权的限制; 3) 使管理控制权成为进行指定的国家的责任; 和 4) 通过采用和实施有关的 ICAO/ECAC 模式条款, 提供对安全和保安的控制权。

国际运输工人联合会 (ITF) (WP/75) 对使国家所有权和有效控制权标准的建议者声称的有益效果表示怀疑, 并认为此类行动可能会导致在海事行业出现“方便旗”的普遍情况。文件建议国家所有权和控制权标准为航空运输的稳定、可靠和经济保安而应得到保持, 各国应保持有效的管理手段, 以满足航空运输的公共利益范围, 并且 ICAO 应该确定各种措施, 以防止安全和保安的“消除”。

航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA) (WP/34—信息文件) 认为对所有权和控制权标准的建议改变, 没有解决劳动力和社会的问题, 并且指定空运企业必须由指定国家国民普遍所有和有效控制的一般原则, 应该作为一项基本的保护措施得到保留, 防止使用危害劳动力和社会标准的“方便旗”。

拉美航空航法协会 (ALADA) (WP/71—信息文件) 认为放松对空运企业的实质性所有权和有效控制权的传统观念以允许外国投资, 必须符合各国的立法标准, 并且空运企业运行所在国家的责任必须得以保持。

## 2.1.2 讨论

2.1.2.1 航空承运人所有权和控制权被看作是会议面临的一项关键问题。放宽市场准入使用的标准, 可能会带来一些益处, 例如空运企业可以更广泛的进入资本市场, 减少其对政府财务支持的依赖、通过合并和兼并使空运企业建立更广泛的网络; 并改善行业的健康状况、促进国际航空运输的效率和竞争。然而, 同时指出放宽标准还有潜在的风险, 包括“自由搭乘”(当第三国空运企业利用其政府不具备的双边业务权)、行业集中可能导致针对消费者和小型空运企业的反竞争行动、“方便旗”的出现、安全和保安的削弱、劳工标准和空运企业工人保护的降低。因此, 在自由化过程中需要规定充分的保护措施。对于自由化在总体上人们普遍支持航空承运人所有权和控制权循序、渐进和有序的改变。

2.1.2.2 与此同时, 许多国家表示了支持保留使用传统的国家所有权和控制权标准, 尤其在双边航

空协定中要考虑协定伙伴的空运企业经济、市场和竞争力的差异，并确保互惠。在过去数年，双边伙伴之间有使用其他、或甚至于没有专门所有权和控制权标准的相互协定的事例。

2.1.2.3 在地区层级，存在对航空承运人所有权和控制权逐步自由化的支持，而在地区内，对于同样依赖传统所有权和控制权标准的第三方签定的地区协定和双边协定，使用“利益共同体”的航空承运人所有权/控制权方法。与此同时，来自一些地区的国家赞同将建议的主要营业地点/有效管理控制标准作为对“利益共同体”概念的改进，帮助得到该地区内所没有的额外资本。一个多边协定使用了没有所有权的主要营业地点和有效控制权标准。没有空运企业的小型岛屿国家，如果决定在将来建立空运企业，赞同用更广泛的标准，作为吸引外国空运企业服务、或吸引资本的手段。

2.1.2.4 鉴于在双边和地区层级实际作法中的巨大差异，以及使用的许多不同机制，具体的规定标准不太可能具备有效效果。例如主要营业地点的建议标准和指定各国的有效管理控制权，没有考虑到空运企业的合并。所需要的是允许各国挑选满足其需要的航空承运人所有权和控制权的灵活和自愿的方法，同时要接受航空服务协定中的伙伴可能做出不同的选择。关键的一点是使用不同的、或其他标准的指定航空承运人授权的标准，前提是安全和保安受到保护。这将使愿意对空运企业所有权和控制权进行自由化的国家这样做，而那些选择传统所有权和控制权标准的国家可以保留那些标准。

2.1.2.5 考虑到过去数年当中通过国家措施或由国际民航组织先前通过的现有选择范围，秘书处文件当中建议的模式条款应该谨慎使用，并作为许多现有选择之一。

2.1.2.6 考虑到在有相似想法的各国之间对航空承运人所有权和控制权的自由化可能得到进一步推动，秘书处对促进自由化的可行机制建议被认为是有益的 但需要修改。

2.1.2.7 为了实行对本项目的审议，会议达成了以下结论，并建议通过模式条款和一项建议的草案。

### 2.1.3 结论

2.1.3.1 根据议程项目 2.1 — 航空承运人的所有权和控制权的文件及其随后的讨论,会议做出如下结论:

- a) 日益增长和扩大的自由化、私有化和全球化要求在航空承运人指定和授权方面的条件实现管理的现代化，以使航空承运人能够适应动态的环境。尽管有需要解决的问题，但将航空承运人所有权和控制权规定自由化也有益处。过去在所有权和控制权的自由化方面的经验表明，这样做是可行的，而不会与缔约国对《芝加哥公约》的义务相互冲突，也不会损害国际航空运输的性质；
- b) 各国普遍支持以某种形式对管理航空承运人指定和授权的规定实现自由化。具体作法可以不尽相同，可以在某些地理区域内应用或只是简单地按照逐个案例审议，比如在近期实质上放宽国家所有权和控制权的规定、逐步减少国家所有权的规定比例、现阶段有限的改变某些经营类型（例如：不定期或货运）；
- c) 在相关的管理协议中需要有极大灵活性，以便使所有国家按照其自己选择的方法和步伐前进，同时须照顾到其他国家选择的方法；

- d) 不论自由化的形式和进度如何，应该确保安全和保安在航空承运人的指定和授权条件中保持重要位置，并且应该对自由化协议中所涉及的各方安全和保安的责任和义务做出明确的规定；
- e) 在对航空承运人指定和授权的条件实现自由化时，国家应该确保关于经济和社会影响、包括劳工问题应该得到适当处理，其他与外国投资相关的潜在风险（例如资本外逃、在保证提供航班方面的不确定性）应该得到充分的考虑；
- f) 以下 2.1.3.2 段的管理安排，为希望使其将航空运输协定中对航空承运人指定和授权的规定实现自由化的各国提供了一个实际的选择。它补充了国际民航组织已经制定的其他备选方法（包括“利益共同体”的方法），将会促进并有助于国家实现管理逐步自由化这一总目标。尽管自由化的方法和方向取决于各国根据国家利益进行选择，使用此安排可能成为更广泛自由化的催化剂。然而，一个国家使用此安排，不要求该国改变其对自己承运人的有关国家所有权和控制权的现行法律或规章；
- g) 考虑到航空运输协定框架内现有的灵活性，各国可以在短期内根据自己的选择采取更加积极的促进自由化的作法（包括协调的行动），接受外国指定的可能不符合传统的国家所有权和管理权标准、或主要经营地点和有效管理控制权标准的航空承运人；
- h) 各国可以选择在单边、双边、地区、有限多边或多边基础上对航空承运人所有权和控制权进行自由化；和
- i) 国际民航组织在促进自由化这一领域发挥了并应该继续发挥主导作用，应该推动本组织的指导，继续对进展情况进行审议，并根据需要进一步研究在逐步自由化这一更广泛的背景之下的重点问题。

2.1.3.2 在不影响地区协议特征的情况下，会议同意各国应该对下列模式条款草案给予适当审议，供在航空运输协定中自行选择使用：

**“第 10 条：指定和授权**

1. 缔约一方应有权以书面形式向另一方指定[一家空运企业][一家或多家空运企业][它希望的任何数量的空运企业][根据本协定]经营协议航班，并有权撤消或更改这种指定。
2. 在收到上述指定，和指定空运企业按照为经营许可[和技术许可]规定的形式和方法提出的申请之后，缔约一方应在最低程序性延误限度内颁发适当的经营许可，条件是：
  - a) 指定空运企业在指定方的领土内有主要营业场所\*[和永久住所]；
  - b) 指定空运企业的缔约一方对该空运企业具有并保持有效的管理控制\*\*；
  - c) 指定空运企业的缔约一方遵守第\_\_条（安全）和第\_\_条（航空保安）的规定；和
  - d) 指定空运企业有资格履行接收指定的缔约一方通常适用于国际航空运输服务的法律和规

章所规定的其他条件。

3. 在收到第 2 段的经营许可之后，指定空运企业可以随时开始经营被指定的协议航班，条件是该企业必须符合本协定适用的规定。

综合说明：

- (i) \*主要营业场所的证据依据为：空运企业在指定方的领土内按照有关的国家法律和规章而设立并组成公司，在指定方的领土内有其大量的业务和对实体设施有资本投入、支付所得税，在该国注册其航空器并以此为基地、并雇佣相当数量的该国国民担任管理、技术和运营职位。

\*\*有效管理控制的证据依据为但不限于：空运企业持有由执照颁发当局所颁发的有效运营执照或许可证，例如航空经营人许可证（AOC）、符合指定方关于国际航空服务运营的标准，例如财务健全的证明、满足公共利益要求的能力、保证提供航班的义务；并且指定方具有并保持符合国际民航组织标准的安全和保安监督计划。

- (ii) 本条款第 2 段所规定的条件也应该在第 \_\_\_ 条（取消授权）的条款中采用。”

#### 2.1.4 建议

### 建议 1 — 航空承运人所有权和控制权的自由化

会议建议：

- a) 航空承运人市场准入的指定和授权应该根据各国的进度和选择，循序渐进和灵活地实现自由化，特别应对安全和保安采取有效的管理控制；
- b) 各国在国际航空运输关系中处理航空承运人的指定和授权问题时，作为自己的选择并以灵活的方式，尽可能广泛地使用模式条款中的替代标准；
- c) 各国应自行采取积极促进自由化的作法（包括协调的行动），接受外国指定的可能不符合传统的国家所有权和管理权标准，或主要经营场所和有效管理控制权标准的航空承运人。缔约国愿意将指定条件自由化，以此接受不符合有关航空运输协定中所有权和管理权规定的外国航空承运人的指定，可以通过下列方式做到这一点：
  - i) 公布接受外国航空承运人指定政策的单独宣言；
  - ii) 公布共同政策的联合宣言；和/或
  - iii) 制定具有约束力的法律文书；

同时所有可能的情况下，保障这些政策是按照非歧视和非排斥性参与的原则制定的；

- d) 指定航空承运人的国家按照国际民航组织制定的标准，对指定的航空承运人实施或者确保实施充分的安全和保安监督；



- e) 国家将其按照航空运输协定接受航空承运人指定条件的政策、规定和做法，包括保留传统标准、单独宣言或共同政策的联合宣言通知国际民航组织；
  - f) 国际民航组织保持并公布各国关于航空承运人所有权和控制的政策、立场或作法的资料；
  - g) 国际民航组织向那些要求制定和进一步完善 c) 段中备选方法的国家提供协助；和
  - h) 国际民航组织继续跟踪在航空承运人所有权和管理权自由化领域的进展，并根据需要处理相关的问题。
-

## 议程项目 2: 审议对自由化的关键管理问题

### 2.2: 市场准入

注: 对这一项目的审议分为三个部分: 1) 市场准入的自由化; 2) 航空器租赁; 和 3) 航空货运服务的自由化。

## 第 I 部分 — 市场准入的自由化

### 2.2.1 文件

秘书处 (WP/8) 回顾了市场准入自由化的近期发展, 包括市场准入基本权利的交换以及机场对市场准入的制约。尽管在双边、次地区和地区层次上出现了市场准入自由化的进展, 但秘书处认为对运输业务权利进行交换的全球多边协定时机尚不成熟。重点强调了对容量有限机场市场准入的问题和围绕起降时刻的事项, 并强调各国需要对机场容量限制和长期的基础设施的需求给予充分的考虑。

秘书处 (WP/21) 从双边、地区和有限多边协定的管理角度回顾了市场准入自由化的发展情况, 同时从行业角度回顾了航空公司联盟、代号共享、合并/收购。

古巴 (WP/51) 根据自己的经验认为将三个航空运输服务纳入服务贸易总协定 (GATS) 之中, 由于其覆盖范围有限以及在航空运输中不接受最惠国待遇 (MFN) 的原则, 因此其影响甚为有限。因此航空运输的现状和未来有赖于国际民航组织, 其在循序渐进和有序的自由化中的努力应实现各国利益的适当平衡, 以便保持有效和持续的参与。

格鲁吉亚 (WP/42) 介绍了对通过强大和薄弱航空公司的商务协议实现市场权利对等和机会均等的观点。

格鲁吉亚 (WP/44) 介绍了对“载运”术语和所谓的第六、七、八和九种空中自由业务权的观点。

印度 (WP/85) 重点强调了在有些机场无法提供起降时刻而导致提供航空运输服务不平衡的问题, 而在其他的机场则有充裕的容量可以容纳额外的航班。这种状况违背了对等的基本原则, 同时由于某些国家实行宵禁导致形势进一步恶化。作为一种改正措施, 文件建议将 IATA 现在给予新开通航班的相同优惠作法同样用于起降时刻的分配, 同时根据国际民航组织的标准和建议措施 (SARPs) 取消宵禁。

印度 (WP/86) 突出强调了印度在对航空货运和旅游包机运营自由化方面采取的单边措施, 并根据其经验, 建议其他国家对这两个航空领域采用上述作法。

巴基斯坦 (WP/57) 解释了其继续遵循市场准入双边作法的合理性, 即不取消对等的概念。文件认为需要有一种机制, 即发展中国家的航空公司能够按照其选择获得起降时刻, 以便能够在发达国家和发展中国家之间提供必要的空中航线业务。

美国 (WP/50) 认为航空服务提供者不加限制地进入国际市场是使航空运输业对全球经济实现其最大贡献的关键组成部分。应通过在双边、地区、有限多边和多边的层次上使用天空开放的协议维持自由化的势态。机场的拥挤不成为各国缔结自由化航空运输协定的制约。现在还没有证据表明扩大 GATS 附

件对航空运输服务的现有覆盖可以增进自由化的进程。

美国 (WP/96) 注意到近期在安全方面的一些改进, 同时也注意到由于政治发展和经济管理安排的变化而可能导致安全监督责任变得模糊不清的危险, 除非安全和保安监督的责任和职权的划分保持明确。

53 个非洲国家 (WP/79) 赞成根据 1999 年亚穆苏克罗决定在非洲地区基础上逐步实现市场准入的自由化。他们不支持在全球基础上市场准入的自由化, 其中包括不加限制地授予第三和四种空中自由业务权利之外的业务权利。优先的业务权应是在商务协定的框架内授予经营许可的基础。不当允许第三国的航空公司通过这些安排获得市场准入。为确保非洲的航空公司有效地参与国际航空运输, 在机场起降时刻分配方面, 非洲国家承运人应受益于不对等的优惠待遇。

ACAC 成员国 (WP/64) 建议国际民航组织制定起降时刻分配的指导原则和规定, 它将确定承运人无法进入起降时刻受限制机场的市场获取起降时刻的方法, 同时考虑到《芝加哥公约》第十五条以及透明度、非歧视性和机会均等的原则。国际民航组织应和 IATA 共同制定保护航空承运人之间公平竞争的详细和明晰的准则, 以便使他们能够进入容量受限制机场的市场。

LACAC 成员国 (WP/99) 介绍了在拉丁美洲地区为实现更为灵活的市场准入的进程和措施, 包括对签发经营许可的统一标准, 在次地区和地区层次循序渐进和有序地授予第三、四和五种空中自由业务权, 和促进不影响定期航班的非定期飞行, 以及非传统机场之间的地区航班。

ACI (WP/91) 认为机场经营者应该在制定起降时刻的过程中发挥领导作用, 并监督向航空公司有效地分配起降时刻。分配起降时刻之后, 航空公司应被授予使用起降时刻的权利而不是财产的权利。

ACI (WP/92) 支持机场具有更大的灵活性, 以及用有成本效益的方式扩大机场容量以便满足自由化今后所产生的业务量增长。迅速实施国际民航组织机场和空中航行服务提供者经济会议 (ANSConf 2000) 同机场有关的建议, 将有助于向机场提供一些他们用来增加容量的经济和财务方面的办法。

ACI (WP/93) 认为对噪音敏感的机场取决于用可靠的办法减少噪音根源, 以增加容量, 并呼吁根据国际民航组织附件 16 制定更严格的航空器噪音审定标准。

IATA (WP/27) 强调 IATA 现行的航班时刻协调作法对全球的起降时刻分配提供了一个灵活和公平的指导原则。国家或地区的规则如果与全球性的体系不相吻合, 则会使这一体系复杂化。文件建议任何的起降时刻分配的制度应该尊重这些原则: 全球统一; 由市场驱动和目标仅放在最有效地使用机场的容量; 透明度、公平性和非歧视性以及简单、实用和经济上可持续性。

ITF (WP/74) 提倡各国应该积极地管理他们的业务权利, 以确保对等、利益的平衡、保护公众的利益范围和所有国家参与提供航空运输服务。服务贸易总协定 (GATS) 不应该再进一步扩大到航空运输领域。

美国 (WP/90—信息文件) 介绍了其“开放天空”双边协定的模式文本、APEC 七国之间国际航空运输自由化多边协定 (“MALIAT” 或 “Kona” 协定) 以及 “Kona” 协定义定书, 将这些作为近期自由化文书的有用范例。

**IFALPA** (WP/34—信息文件) 注意到湿租会损害到承租方承运人的雇员, 尤其是当出租方的工资和福利比承租方差时, 或出租方本国的劳工和社会法律所提供的保护和雇员权利比承租方本国少的情况下。因此, 文件认为, 每个国家能够对在何种程度上允许其本国承运人与其他国家的承运人达成湿租安排进行管理是适宜的。

**ALADA** (WP/71—信息文件) 意识到在近期内不可能对市场准入权利的交换进行根本的改变, 并且认为应该实施一个允许地区进行商务谈判结构的过渡期限。

## 2.2.2 讨论

2.2.2.1 会议注意到允许各国根据循序渐进和有效的基础上选择其各自使市场准入自由化的进度和道路, 对国际航空运输自由化已经产生了积极的成果, 并且避免了可能导致垄断承运人进行不公平竞争的不加管制的市场准入。虽然还有一些风险, 但是小国通过天空开放协议可以使其航空公司获取进入大型的市场, 显著地使他们的贸易和旅游业受益。重要的是需要铭记市场准入不仅限于业务权利, 还有必要对运力、定价、不定期飞行, 以及诸如代号共享、地面服务和电子计算机定座系统的相关服务实现自由化。

2.2.2.2 对于航空公司由于缺乏机场起降时刻而不能行使业务权利的问题表达了不同的意见。某些发展中国家寻求在起降时刻分配方面的优惠待遇, 而另外一些国家支持 IATA 的制度作为向所有国家提供起降时刻的共同标准。建议取消宵禁可以增加机场的容量则要走很长的道路, 以便解决航空公司不能在某些机场行使权利的问题。但是这会在有关的机场引起困难的环境方面的问题。国际民航组织已经出版了《国际机场分配航班起降时刻的管理影响》的研究 (2001 年第 282 号通告)。建议国际民航组织应继续研究, 以便确定承运人不能进入起降时刻受限制机场的市场获取机场起降时刻的办法, 同时考虑到公约第十五条和透明度、非歧视性和机会均等的原则。

2.2.2.3 支持不应该将 GATS 关于航空运输服务的附件扩展到现已包含在内的三个领域之外, 但是有些国家认为纳入其他的服务以此作为鼓励竞争的手段有益处。

2.2.2.4 普遍同意国际民航组织应该继续在制定国际航空运输的政策指导方面发挥领导作用。

## 2.2.3 结论

2.2.3.1 根据议程项目 2.2 — 市场准入自由化的文件及其随后的讨论, 会议做出如下结论:

- a) 自 1994 年的世界范围航空运输会议 (ATConf/4) 以来, 在市场准入的自由化方面已取得了显著的进展, 尤其是在双边、次地区和地区一级。更重要的是, 各国普遍对自由化更开放和加以接受, 很多国家调整了其政策和措施以迎接自由化的挑战;
- b) 过去十年的经验已证实, 以芝加哥公约为基础的现行双边、地区和多边的管理体制能够而且确实并存, 并且各自均能包容对航空运输进行管理的不同方式。这些体制继续提供一个可行而灵活的平台, 由各国根据其具体需要、目标和情况进行自由化。天空开放和其他自由化协议的数量证明这些机制对加强自由化非常有效, 应该保持这一态势;

- c) 国际航班过境协议 (IASTA) 对自由化和国际航班的运营是重要的。因此应该敦促各国实行、以及由国际民航组织继续推动普遍遵守和实施 IASTA;
- d) 将最惠国 (MFN) 待遇这一基本 GATS 原则运用于业务权仍是一项复杂和困难的事情。虽然对扩展 GATS 关于航空运输服务的附件以包括一些所谓的“软权利”以及“硬权利”的某些内容有一定的支持, 但对于是否或如何这样做尚无全球性的协商一致意见。对于 GATS 是否是航空运输自由化的一个有效选择, 目前也尚无定论;
- e) 虽然商业权利最大程度的多边化继续是 ICAO 的一项目标, 但为交换业务权达成一项全球性多边协定, 现阶段条件还不成熟。各国应继续根据自己的选择和速度, 视情采用双边、地区和/或多边途径进行这方面的自由化。国际民航组织航空运输协定范本 (TASAs) 就自由化选择方案和方式提供了详细指导;
- f) 机场拥挤目前为止还未对各国缔结自由化的航空运输协定造成明显的制约。但是, 在市场准入自由化方面, 应充分考虑机场容量限制和长期的基础设施需求。必要时, 航空承运人在容量有限的机场不能行使其有权行使的业务权问题可在对有关航空运输协定进行讨论的范畴内处理。在此方面, 有些国家其本身机场没有起降时刻的限制, 但其航空承运人无法获取起降时刻受限制机场的起降时刻, 应根据国家法律和国际义务, 对这些国家要求优惠待遇给予同情的考虑。
- g) 任何起降时刻的分配制度应该公平、非歧视和具有透明度, 并应该考虑到所有参与者的利益。它还应该在全球统一, 目标在于最大限度的使用机场容量, 简单、实用和经济可持续性; 和
- h) 国际民航组织应继续密切关注管理和行业的发展, 编制各国在自由化方面的实际经验的清单, 并向缔约国散发有关资料。国际民航组织应继续更新关于国际航空运输经济管理的现行指导材料, 并制订必要的新指导材料推进自由化及改进协调一致, 如通过 TASAs。

## 第 II 部分 — 航空器租赁

### 2.2.4 文件

秘书处 (WP/9) 提到航空器租赁在使用市场准入方面的重要性, 介绍了各国对作法的管理安排, 注意到潜在的安全事项和解决的手段, 并且建议制定一个模式管理条款, 其中包含这种作法的安全和经济方面。

IACA (WP/33) 认为允许航空公司享有租赁航空器 (包括或不包括机组) 的自由极端重要, 但须遵守最基本的安全要求。

ITF (WP/73) 建议各国对租赁采取限制性作法, 除非对航空器乘员 (旅客和机组) 造成影响的事情和与非法干扰、保险、行使法律的适用性和适用的法律管辖权, 能以保障最高标准的安全和对航空器乘员提供保护的方式完全得到解决。应该禁止行使未经指定或授权的业务权。

### 2.2.5 讨论

2.2.5.1 租赁被认为对所有国家的航空公司提供了灵活性和好处, 虽然对有些航空公司湿租 (通常包括其他航空公司的机组成员) 航空器的比例过高和对安全和保安的责任界限不清表示了关注。根据《芝加哥公约》第 83 分条对租赁、包机和相互交换航空器达成的协议, 或通过双边航空运输协定可以解决对安全的某些关注。同时还需要保证湿租不会导致一家航空公司行使未授予它的业务权利。

2.2.5.2 原则上支持由秘书处建议的对租赁制定一个模式条款, 但应该明确它应由各国根据其意愿选择使用, 并应对某些事项加以澄清。

### 2.2.6 结论

2.2.6.1 根据议程项目 2.2 — 航空器租赁的文件及其随后的讨论, 会议做出如下结论:

- a) 租赁 (湿租和干租) 向航空承运人提供了显著的益处, 能够扩大其航班、更有灵活性, 并有机会成立新的承运人。但同时它也产生了一些经济和安全管理方面的事项, 需要加以解决。
- b) 各国应该在必要时审议其对进、出其领土的国际航班使用租赁航空器的管理办法。可以通过在他们的航空运输协定当中加入适当的规定或根据《芝加哥公约》第 83 分条制定协议的方式, 保证对安全监督的明确责任, 并遵守最低安全标准。在这方面, 可以使用国际民航组织《关于实施国际民用航空公约第 83 分条的指南》(第 295 号通告, 2003)。
- c) 国际民航组织应该向缔约国提供由秘书处建议的关于租赁的模式条款, 供各国自行选择使用。条款需经修订和增加解释性的说明以便:
  - i) 对“适当授权”的含义加以澄清;

ii) 对“湿租”和“干租”航空器进行明确的区分；和

iii) 考虑到短期、临时性的湿租。

### 第 III 部分 — 航空货运

#### 2.2.7 文件

秘书处 (WP/10) 涉及了国际航空货运的显著特征及各国对其的管理办法, 讨论了这方面需要进行的管理改革并提出了一项措施, 包括建议纳入一份关于航空货运的附件, 以期在这一领域实现更现代化的现代化。

印度 (WP/86) 突出强调了印度在航空货运和旅游包机运营自由化方面单方面采取的措施, 并根据其经验, 建议各国在此航空领域采取这种作法。

大韩民国 (WP/100) 强调了航空货运自由化平衡的必要性, 自由化的范围应首先包括第 3 种和第 4 种自由业务权。如果在货运服务中实行第 5 种和第 7 种业务权的自由化, 那么第 8 种自由权也应包括在内, 以维持参加国之间的平衡。

新加坡 (WP/38) 认识到航空货运自由化的益处, 建议分阶段采取多边或有限多边的作法, 包括三个因素: 1) 指定空运企业在经营全货航班时在定期或不定期的基础上, 行使第三至第七种航空自由; 2) 在使用地面设施、放行和其他服务方面承运人享有非歧视性待遇, 可在承运人间达成诸如代码共享的合作安排; 和 3) 确定分阶段和逐步进行航空货运多边自由化的时限, 同时考虑各个经济体的不同情况和发展水平。这种多边航空货运的自由化可以独立于旅客服务自由化之外实现。

美国 (WP/49) 注意到许多航空运输协定没有对航空货运授予商务和运营的灵活性以按照天空开放协议所实现的模式满足用户的需要, 准备在不约束客运方面自由化的同时, 寻求与客运自由化分离的航空货运自由化。采取宵禁这样的限制对航空货运产生不利的影响, 各国不应该将这种行动作为第一手段, 而应该执行载于大会第 A33-7 号决议中管理噪音的平衡作法。

53 个非洲国家 (WP/79) 认为货运自由化的进程必须考虑到非洲国家航空公司经济、资源、规模和竞争力的现状, 应该采用循序渐进、有序和受到保护的变化, 混合、航空货运和综合性承运人之间的区别, 混合货运和旅客服务的自由化应该遵循客运服务的相同原则和全货运以及专业货物运营的完整性全球自由化。

ACI (WP/94) 提供航空货运市场的自由化以便鼓励最佳限度的使用机场和空域容量, 同时使用市场力来确定全球不同市场货物的流通来刺激世界贸易和创造就业。

TIACA (WP/83) 认为全货运自由化应该以更快的途径推动, 应独立于客运服务的自由化, 因为它代表了客运服务之外的不同经济, 并会对世界经济产生积极的益处。混合承运人应始终被授予承运旅客以及货物的权利。

ICC (WP/36—信息文件) 注意到航空运输的全面自由化可能是一个长期的目标, 提倡在短期内制定一项关于航空货运服务的协议。一项成功的航空货运协议可能对航空运输领域实现自由化铺平道路,

但需要所有利益各方在国家、地区和国际层次上加以推动。

OECD 秘书处 (WP/59—信息文件) 介绍了 OECD 秘书处对改革航空货运服务的管理所进行的一项全面的研究, 并提供了一套全面的供双边和多边使用的航空货运自由化的文件。

## 2.2.8 讨论

2.2.8.1 虽然对秘书处文件 WP/10 中建议的航空货运自由化, 包括与全货航班有关的措施表示了广泛的支持, 但是仍然有一些关注, 即全货航班更大程度的自由化会对混合航班 (旅客和货物) 产生不利的影响。同时还有观点认为“天空开放”的协议是使航空货运实现自由化的最佳手段。

2.2.8.2 对航空货运单方面自由化的价值发表了不同的意见, 虽然有些国家已经这样做了, 但担心会对自由化进程产生困解, 有些国家愿意使用双边框架推动自由化以确保对等。

2.2.8.3 有必要对航空货运服务的附件进行修改, 以便考虑到不允许全货航空公司直接经营其他模式的运输服务、承运人需要申报货运价格以及经营货运的航空公司因对机场安全和保安考虑而产生的物质限制使得不能自我服务这样的情况。同意满足安全和保安的要求是航空货运自由化的一项重要内容, 各国为此目的应该依赖于国际民航组织的 SARPs 以及双边、地区和多边的协议。

2.2.8.4 同意国际民航组织提供某些国家航空货运自由化方面的经验。

## 2.2.9 结论

2.2.9.1 根据议程项目 2.2 — 航空货运的文件及其随后的讨论, 会议做出如下结论:

- a) 航空货运, 尤其是全货运经营, 鉴于其显著特征、航空货运业的性质和改革可能带来的潜在贸易和经济发展利益, 应考虑加速实现自由化和改革;
- b) 各国应当考虑使用下述的一种或多种方法实现全货运航班自由化的可能性:
  - i) 对全货运航班的市场准入进行单边自由化, 无须双边对等或者谈判;
  - ii) 通过双边协议和谈判实现全货运自由化, 以确保对等; 和
  - iii) 采用多边/有限多边的方法实现全货航班自由化。

2.2.9.2 会议同意各国应该对下列模式条款草案给予审议, 供其在航空运输协定中自行选择使用:

### 关于航空货运服务的附件

各方同意:

1. 当每一指定空运企业参与国际航空货物运输时:

- a) 在使用货物放行设施、代理服务、仓储和简化手续方面必须给予非歧视性待遇;



- 
- b) 根据当地法律和规章, 可以使用或直接经营其他运输方式;
  - c) 可以使用租赁航空器, 条件是此类运营须符合适用于其他指定航空公司航空器的安全和保安标准;
  - d) 可以同其他航空承运人签订合作协议, 包括但不限于代号共享、包舱位和联运; 和
  - e) 自己决定货运运价, 根据要求向任一(任何)方航空当局申报。
2. 除了上述 1 段中的权利外, 每一指定空运企业按照定期或不定期航班从事全货物运输时, 可以经营进/出任一(任何)方领土的上述航班, 不受班次、运力、航线、机型、和货物始发地或目的地的限制。
-

**议程项目 2: 审议对自由化的关键管理问题****2.3: 公平竞争和保护措施**

注: 对本议题的审议分为两部分: 1) 确保公平竞争的保护措施, 和 2) 可持续性和参与。

**第 I 部分 — 确保公平竞争的保护措施****2.3.1 文件**

秘书处 (WP/11) 审议了如何在自由化环境下确保公平竞争的问题, 并相信在过渡期间需要适当的保护措施。这些措施可包括逐渐引入自由化、一般性竞争法规和/或具体到航空的保护措施。文件还以航空运输协定中模式条款的形式, 提议了一项管理安排, 各国可将其用作确定、防止和消除反竞争滥权行为的又一手段。

格鲁吉亚 (WP/40 和 42) 认为需要分阶段进行运价管理自由化, 需要通过全面的商务协定帮助发展中国家弱小航空公司。

巴基斯坦 (WP/56) 认为在自由化之前应该具备保证有意义参与的有效措施, 需要制定一项机制来保持健康的竞争。文件建议会议明确关于确定运力倾销或不足的标准。

美国 (WP/47) 认为对反竞争行为最有效的制约之一, 就是正常、未扭曲的市场力量的运转, 有效的机制已经存在, 包括一般性竞争法规、适当的过渡安排和双边航空运输协定中的其他规定。认为没有必要为国际航空运输制定具体到行业的保护机制。

53 个非洲国家 (WP/87) 突出了非洲正在设立的公平竞争机制, 以使非洲大陆能完全参与航空运输, 并表示同意 WP/11 号文件中的结论和提出的模式条款。

ACAC 成员国 (WP/70) 认识到在自由化环境中保证公平竞争的体系的重要性, 和一套行为守则和争端解决机制的需要, 并建议国际民航组织更新与公平竞争有关的行为守则和保护措施, 并制定争端解决机制, 将其纳入航空运输协定范本 (TASAs) 中。

LACAC 成员国 (WP/99) 特别介绍了其对于竞争和保护措施的立场, 并认为应该有保护措施, 确保在自由化过程中提供航空运输服务的公正和平等的竞争机会。

IATA (WP/28) 强调了保持 IATA 多边联运系统的重要性和需要, 并呼吁各国支持这一系统, 避免其瓦解。

ALADA (WP/71 — 信息文件) 注意到 LACAC 对此的立场, 认为有必要就竞争法的适用达成一项国际协议, 以避免在新的开放式的竞争情形下出现法律的不确定性。

**2.3.2 讨论**

2.3.2.1 对于各国在进行航空运输自由化时确保公平竞争的保护措施的需要, 具有广泛的观点。一种观点认为, 现行竞争法已足够应对这一任务, 但是, 就此而论, 指出并不是所有国家都有竞争法, 而

且对于这些法律的理解和适用，各国还有差别。预先确定运力、双批准运价，加上其他的事先和事后措施，是防止反竞争行为的手段，但是也有一些关切，认为这种做法会抹杀自由化的益处。此外，不认为对于什么可能构成反竞争行为的详细说明性清单是一个好主意。以前在定义掠夺性运价、运力倾销等反竞争行为时对有关条款进行量化的努力，被证明是不成功的，并指出在一个市场上可能构成不公平竞争的行为在另一个市场上可能被接受。

2.3.2.2 但是，数量相当多的发展中国家，指出了其经济领域和航空公司与发达国家的相比时存在的不平衡现象，认为需要一个航空机制，以确保公平竞争，保护其有效和持续地参与国际航空运输。秘书处 WP/11 号文件中提议的机制得到了强烈的支持。但是，应该留心，这一保护机制不会用来阻碍自由化，或导致事先确定运力等自由化前的行为。

2.3.2.3 基于一般性原则的公平竞争行为守则也得到支持。在这方面，注意到航空运输管理专家小组已事先处理这一问题。

2.3.2.4 保持 IATA 全球多边联运系统得到支持，但是，有一种观点认为，低成本航空承运人和联盟数量的增加及其运营，似乎损害了行业对这个在国际社会曾享有优越地位的该系统的支持。不过，也指出参加联运系统的航空公司数量仍然很多，而且正在努力使其更具效率。

### 2.3.3 结论

2.3.3.1 根据议程项目 2.3 — 确保公平竞争的保护措施的文件及其随后的讨论,会议做出如下结论:

- a) 自由化必须有相适应的配套保护措施才能确保公平竞争和所有的国家都能有效和持续的参与。这种措施应该是自由化进程不可缺少的组成部分，是与自由化的需要和阶段相适应的活工具。有关措施可以包括逐步引进自由化、制定一般性竞争法规和/或制定具体针对航空的保护条款；
- b) 虽然一般性竞争法规在很多情况下可以是有效的工具，但鉴于竞争制度的不同，国家间自由化程度的不同和国际航空运输独特的管理框架，可能需要制定具体针对航空的保护条款，以防止和消除国际航空运输中的不公平竞争。具体作法可以是商定一个反竞争行为的清单，必要时清单的内容可以改动增补，用以作为国家启动必要管理行动的提示；
- c) 如果将国家竞争法规适用于国际航空运输，应注意避免采取单方面的行动。各国在处理涉及外国航空承运人的竞争事项时，应该恰当考虑所涉及的其他国家的关注。在这方面，国与国之间进行合作，尤其是各竞争主管部门之间以及竞争主管部门与航空管理部门之间进行合作，对于促进自由化和避免冲突业已证明是有效的；
- d) 不同竞争制度间的协调统一仍然是一项主要的挑战。如果在使用针对航空的保护措施或运用竞争法规的过程中发生了冲突，各国应该努力通过航空运输协定中规定的磋商和解决争端机制来解决争端；属于后一种情况的，则应该运用国际民航组织《国际航空运输经济管理政策和指导材料》(Doc 9587, 1999) 中所载关于竞争法规的现行指导

原则加以处理；

- e) 援引本国竞争法规行使治外法权，会影响许多人认为对确保国际航空运输的效率、正常和活力至关重要的合作性安排，而其中某些形式的安排对用户和航空承运人都是有利的。因此，在反托拉斯或竞争法规适用于这种合作安排的情况下，所做出的决定应当考虑到承运人之间合作的需要，包括联运，并在有利于用户和航空承运人的情况下继续下去；和
- f) 国际民航组织应继续跟踪这一领域的发展，并在必要时根据自由化的演变情况更新其关于竞争和保护措施的指导材料。

2.3.3.2 会议同意各国应该对下列模式条款草案给予审议，供其在航空运输协定中自行选择使用。

#### “针对反竞争行为的保护措施

1. 缔约各方同意航空公司的下述行为可被视为可能的不公平竞争行为，值得密切审查：
  - a) 在航线上收取的费用和费率的总体水平不足以回收提供有关服务所耗费的成本；
  - b) 过量增加航班运力或班次；
  - c) 所涉的行为是持续的行为而不是暂时的行为；
  - d) 所涉的行为对另一家航空公司具有严重不利的经济影响或令其遭受重大的损害；
  - e) 所涉的行为反映出有明显意图或可能的效果，致使另一家航空公司在市场上遭受挫败、排斥或被排挤出局；和
  - f) 有行为表明存在滥用航线优势地位的情况。
2. 缔约一方的航空管理部门认为另一方指定空运企业意图从事或实际从事的一项或多项业务可能属于第 1 款列举的不公平竞争行为的，可以根据第\_\_\_条（磋商）要求进行协商以解决有关问题。凡属这种要求必须一律附上有关提出该项要求的说明理由，磋商应当在提出要求后 15 天内开始进行。
3. 如果缔约方无法通过磋商解决问题，其中任一方均可援用第\_\_\_条（解决争端）的解决争端机制来解决有关的争端。”

## 第 II 部分 — 持续性和参与

### 2.3.4 文件

秘书处（WP/12）从公平竞争和保护措施的角度，探讨了航空承运人的持续性和服务的保障性问题，包括国家援助/补贴的提供。文件的结论是，各国应通过采取透明的和有效的措施，确保为改革航空承运

人和保证服务而提供的国家援助/补贴,不会对竞争造成不利影响。文件还讨论了为确保发展中国家有效和持续地参与国际航空运输而采取的各项管理措施,并采用“过渡附件”的形式,对有关参与和优惠措施提议了一项管理安排。

53 个非洲国家 (WP/82) 强调需要第 32 届大会所通过的在非对等的基础上给予发展中国家的优惠措施。文件指出,虽然航空运输取得了巨大发展,但发展中国家的情况还是没有改善,因而建议国际民航组织就优惠措施制定模式条款以方便其实施。

### 2.3.5 讨论

2.3.5.1 对优惠措施有效性的重申得到支持。虽然有观点认为,如果能用改变现行双边协定或其航线表来达到同样的目的,就无需“过渡附件”,但秘书处 WP/12 号文件中所提议的确保对航空运输持续参与的各项措施还是得到了广泛支持。

2.3.5.2 国家给航空公司的援助,如果透明而且不扭曲竞争,被视作持续参与国际航空运输的可接受的手段。考虑到旅游业对于较不发达国家的重要性,会议建议,补贴重要旅游开发航线的航空服务,类似发达国家的重要航空服务或公益航线,将是适宜的。

### 2.3.6 结论

2.3.6.1 根据对议程项目 2.3 — 持续性和参与的文件及其随后的讨论,会议做出如下结论:

- a) 在向自由化过渡的情况下或是在已经实现自由化的市场,各国可以考虑继续向本国航空公司提供某种形式的援助,以便保证航空运输业的可持续生存性,解决各国对于保证提供航班的正当关切。但各国应该铭记,通过国家援助/补贴将同一市场的竞争者得不到的利益给予本国航空承运人,可能会扭曲国际航空服务贸易,构成不公平竞争行为;
- b) 由于缺乏可以接受的量化方法和存在各种非货币的措施,很难对各国援助的总体规模和缔约国具体援助行为对竞争的影响做出准确的估计。由于这一困难,各国应该认识到,对接受国家援助/补贴的外国航空公司采取任何不利的行动有可能会引起受影响的缔约国采取报复行动,从而阻碍国际航空运输自由化的进程;
- c) 在某些情况下,就重组航空承运人的结构和保证提供航班而言,各国援助可以产生经济和/或社会的效益。但即使在这种特殊情况下,各国也应该采取透明和有效的措施,并配之以明确的标准和方法,保证援助/补贴不会对市场竞争产生不利的影响;
- d) 各国在其航空运输关系中,应该考虑对具有公共服务性质的特定航线上的基本航班做出明确说明,并允许提供援助;和
- e) 为了保证发展中国家有效和持续地参与并促进自由化进程,各国在其航空运输关系中应该考虑竞争力较弱的航空承运人所在国的利益和需要,并在适当时给予优惠措施和参与措施。这种措施可以纳入到航空运输协定“过渡附件”中去。

2.3.6.2 会议同意各国应该审议以下管理安排,以“过渡附件”的形式并连同解释性的注释,作为一项选择酌情在航空运输协定中使用:

### 过渡附件

下述过渡措施将于（日期）或缔约方商定的较早日期失效：

1. 尽管有第\_\_条（或附件\_\_）的规定，但 A 方（或每一方）的一家（或多家）经指定的航空公司可以（应该）....
2. 尽管有第\_\_条（或附件\_\_）的规定，但 A 方（或每一方）的一家（或多家）经指定的航空公司可以（应该）...如下：
  - a) 从（日期）到（日期），...； 和
  - b) 从（日期）到（日期），....
3. 尽管有第\_\_条（或附件\_\_）的规定，但下述规定将用以规范....

#### \*解释性注释

- a) 第一条在一个具体条款（或附件）不能立即生效时使用，但只在过渡时期有限地实施。第二条与第一条类似，但有逐步实施时期。第三条在一个具体条款（或附件）不能立即生效而且过渡时期将适用不同的机制时使用； 和
- b) 以下是以过渡附件框架为形式的指示性条款，以供各国酌情在其双边、地区或有限多边航空运输协定中加以使用：指定空运企业的数量、所有权和控制权的标准、运力和班次、航线和业务权利、代号共享、包机运营、多式联运、运价、起降时刻分配，以及“开展业务”的事宜，如地面服务等。附件文字是一个框架，其中的条件和措词还须缔约方商定。国际民航组织 Doc 9587 文件中载有关于可能的参与和优惠措施方面的材料。

— — — — —

**议程项目 2: 审议对自由化的关键管理问题****2.4: 消费者的利益****2.4.1 文件**

秘书处 (WP/13) 回顾了消费者利益问题的最近发展, 特别是在航空旅客权利方面, 并论述了各国和航空公司业在对这些问题作出回应时的各种选择, 即: 竞争性的回应、自愿的承诺和管理方面的措施。本文件还提到了围绕不同管理机制的事项 (包括适用于航空公司的契约机制), 认为国际民航组织在这方面的监测作用和资料的散发会有助于更广泛的协调一致进程。

格鲁吉亚 (WP/41) 呼吁制定一项“旅客权利公约”, 即以统一的方式反映出旅客的基本利益。

古巴 (WP/53) 认识到航空运输具有公共服务的性质, 因此需要在自由化的范畴之内保护旅客的利益; 并建议特别在诸如航空公司客票、计算机定座系统、代号共享、保险和机场活动方面保护旅客的措施。

巴基斯坦 (WP/57) 意识到国际民航组织已经制定了承运条件的指导材料, 应在全球推广, 供各国按要求用于其航空公司和服务提供者。

ACAC 成员国 (WP/63) 强调所有成员国标准化管理的必要性, 这样可以在国际民航组织规定的基础上保护消费者的利益。文件还提出了一些负面的情况, 对旅客造成了不利的影响, 因此需要更多的注意。

LACAC 成员国 (WP/99) 指出 A14-2 建议“用户的权利”和 A15-7 “顾客服务和总体的质量标准和指导原则”, LACAC 成员国已对此予以通过, 以便对用户利益提供必要的保护和实现最佳的航空运输和机场服务。

ACI (WP/95) 介绍了其旨在保护旅客利益的政策和行动, 并敦促各国尽快实施国际民航组织关于旅客简化手续的附件 9 — 简化手续的标准和建议措施 (SARPs), 保护旅客的利益和鼓励航空运输的自由化。

IACA (WP/33) 呼吁各国充分理解定期航班和包机航班之间法律和运营方面的差异, 并采取相应的行动。文件强调加强竞争的重要性, 它为消费者做出自己的选择创造了机会, 而不是通过增加对航空公司的成本提高消费者的地位。任何管理方面的措施应该完全合理的成比例。

ECAC 和 EU 的成员国 (WP/69 — 信息文件) 介绍了航空公司和机场组织在 ECAC 和 EU 倡导下制定的对旅客权利承诺的资料。

**2.4.2 讨论**

2.4.2.1 注意到对消费者的权利和保护有不同的作法。比如一个国家认为航空运输是一个不容置疑的公共服务, 它倾向依赖于管理的措施, 而其他认为航空运输主要是一种商务活动的国家, 则倾向于依靠竞争, 和最起码用必要的管理措施作为补充的航空承运人的自愿措施保护消费者的权利。

2.4.2.2 提请会议注意到，低运价航空公司提供的产品具有较低的价格和与此价格相应的权益，这应当反映在消费者保护措施中。明确地向消费者提供有关运输条件的资料是非常重要的。

2.4.2.3 对秘书处文件 WP/13 中的结论表示支持，并建议指出欧洲保护消费者的规则对这一议题今后的工作证明有帮助意义，应该考虑将国际民航组织关于运输条件的指导材料扩大到全球领域。同时还建议国际民航组织准备一份关于航空承运人的义务与消费者的指导材料。

2.4.2.4 会议注意到了实施旅客简化手续的 SARPs 会保护旅客的利益和鼓励航空运输自由化的观点。

### 2.4.3 结论

2.4.3.1 根据议程项目 2.4 — 消费者的利益的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 作为处理消费者利益问题的前提，各国需要仔细审查在服务质量方面消费者利益的哪些因素已经由空运企业（和服务提供者，如果适用的话）现有的商务惯例给予妥善解决，哪些因素需要由管理方式和/或自愿承诺方式处理\*；
- b) 当国家认为有必要予以政府干预以提高服务质量时，各国需要在自愿承诺和管理措施之间达成正确的平衡。各国一般应当首先依赖于空运企业（和服务提供者）的自愿承诺，当自愿承诺不充分时，则考虑管理措施；
- c) 在实施新的管理措施时，各国应当将规章的内容和适用方面不必要的差异降低到最低限度。将差异降低到最低限度的努力，可以避免由于国家法律的域外实施而可能产生任何潜在的法律不确定性，但不会削弱竞争的范围及妨碍航空公司联运的运营标准和程序；和
- d) 国际民航组织应当继续跟踪关于消费者利益的自愿承诺和政府管理的发展情况，以向各国提供有用的信息，对协调一致的进程予以协助。这种监测工作应当在适当时候使国际民航组织能够作出决定，在多边一级采取某些形式的行动（如最终制定一个全球行为准则）是否可行或必要，以确保管理措施的协调一致。

---

\* 秘书处注：以下指示性清单，加上航空公司合同/承运条件，可作为各国考虑监测的诸多消费者利益问题的检查单：1) 较低运价的存在，包括在网站上提供的运价；2) 订座、购票和退款规定；3) 广告；4) 航空公司的商业和经营条件；5) 办理登机手续的程序；6) 对航班延误、取消和被拒绝登机的处理及赔偿；7) 行李的处理及责任；8) 经营业绩的公布，如准时情况和投诉；9) 对残障及特殊需求的旅客（即行动不便的人）的协助。经修改的 ICAO Doc 9626 将提到这些事宜。



**议程项目 2: 审议对自由化的关键管理问题****2.5: 产品分销****2.5.1 文件**

秘书处 (WP/14) 回顾了航空公司产品分销领域发生的快速和根本性的变化, 讨论了近期行业和管理的发展, 重点讨论了计算机定座系统 (CRSs) 和因特网。文件论述了在管理事项上对因特网发展的反应, 以及它对消费者保护、行业的竞争与参与的影响。文件还论述了国际民航组织对 CRSs 管理与运作行为准则的适用性, 并指出国际民航组织的 CRS 行为准则基本适用于因特网, 尽管该准则对某些实例没有可适用的规定。

巴基斯坦 (WP/57) 声明在 CRS 的使用上, 不歧视地对待所有的航空公司是很重要的, 并强调了发展中国家的承运人在外国市场上使用 CRS 系统时, 应该得到公平和平等的待遇。

53 个非洲国家 (WP/77) 强调了尽管航空公司在产品分销方面取得了普遍的进展, 对 CRSs 的持续管理依然是必要的。文件还强调了因特网技术的发展仍然处于初期阶段, 发展中国家的许多航空公司因此而受到了限制。

ACAC 成员国 (WP/62) 回顾了有关航空公司产品分销的事项, 以及鉴于航空运输服务通过因特网和计算机订座系统 (CRSs) 在销售和市场营销方面的现行发展, 消除某些国家对航空公司产品的直接销售的所有限制的问题。文件还强调了有必要确保系统销售者的中立, 并在联运和代号共享安排中保护消费者, 包括需遵守 ICAO 关于 CRSs 的指导材料。

ACAC 成员国 (WP/107) 表达了对现行的 CRS 准则修订中一些管理作法的担忧, 因其将导致航空公司之间的歧视并阻碍公平竞争。文件还建议共同购买市场信息数据库, 并对“团体”一词作出恰当的定义, 从而使较小规模的航空公司可以获得与较大规模的航空公司相同的信息。

LACAC 成员国 (WP/99) 强调了各国应使用国际民航组织的 CRS 准则, 并且介绍了他们在其双边和多边航空服务协议中有关 CRSs 的模式条款。文件还要求各国将航空公司的运价在因特网上公布, 从而使顾客可以很容易地获得有关价格的信息。

ALADA (WP/71 — 信息文件) 建议对与 CRS 有关的“经营业务”事项进行特殊处理, 并以此作为航空运输的分销手段, 在关贸总协定 (GATT) 的条件下, 考虑在地区集团内实施所谓国家待遇。

**2.5.2 讨论**

2.5.2.1 秘书处 WP/14 号文件的结论得到了广泛的支持。因为部分国家 (和一个国家集团) 已经审议了现行的国家和地区 CRS 准则/规章, 以解决新出现的包括因特网在内的有关电子技术的事项, 国际民航组织对这些事项的继续监督被认为是非常必要的。

2.5.2.2 此次会议注意到因特网技术的发展并不是平衡的, 许多发展中国家的航空公司并没有因此而受益。对不能获得市场信息数据库和对现有 CRS 准则/规章的原则进行修订而产生的对公平竞争的潜在负面影响表达了特别的关注。因此, 为确保公平平等的待遇、中立、容易进入和透明度以避免任何歧视, 执行 CRS 的管理规章还是非常必要的。还提出了对某些国家采取的单边措施的担忧, 因为这种做

法阻止了承运人参与 CRSs。

2.5.2.3 还有观点认为，使用 CRS 的费用促使许多航空公司采用了因特网这一新的销售渠道，这将给旅行社带来一定的影响。尽管现行的 CRS 准则/规章并不是专门用于管理因特网的，但建议各国可以对因特网执行一般的竞争法。

### 2.5.3 结论

2.5.3.1 根据议程项目 2.5 — 产品的分销的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 国际民航组织关于计算机订座系统 (CRSs) 管理和运行行为守则的原则应被视为各缔约国或其他任何地区管理 CRSs 的参考框架。各国应铭记对此类行为守则或规章的修订不得违背透明度、可供使用的权利和不歧视的原则；
  - b) 虽然在某些情况下，由于行业或法规的变化，国际民航组织关于 CRS 的管理和运营的行为守则没有可适用的条款，但是国际民航组织 CRS 守则的应用范围已经潜在地应用于因特网，各国可以根据自己的特殊情况自行决定予以采纳；
  - c) 各国应该考虑有必要确保基于因特网的系统为消费者提供全面的、无欺骗性的信息，并向航空公司提供可比较的机会，让他们能够在必要时，象使用传统的全球 CRSs 一样使用这些新系统；和
  - d) 虽然尚不清楚是否应该通过关于航空公司使用因特网进行产品分销的新法规，但是某些国家一直在现有的 CRS 规则/法规、消费者保护法和竞争法的框架内积极审议这一问题。国际民航组织应该继续跟踪这些进展，散发关于这一问题的资料并且继续审议国际民航组织 CRS 守则的有效性。
- — — — —

## 议程项目 2: 审议对自由化的关键管理问题

### 2.6: 争端的解决

#### 2.6.1 文件

秘书处 (WP/15) 强调了有效和迅速解决争端机制的必要性, 可以处理自由化环境中双边和地区/有限多边层级产生的不同类型的争端。文件建议对国际民航组织前期工作基础上所建立的传统协商和仲裁程序, 增加一项调解机制的模式条款作为一种选择, 它不影响各方使用航空运输协定框架中、包括竞争法律在内的其他争端机制。

巴基斯坦 (WP/57) 指出需要进一步制定争端机制, 并表示需要一个可以解决发展中国家担心的简明机制, 并包括挑选争端小组专家的具体标准。

53 个非洲国家 (WP/78) 重点强调了非洲正在制定的争端机制, 它可以进行调解并迅速解决冲突。文件还指出需要解决竞争加剧所产生的争端的普遍方法, 并建议通过 WP/15 号文件中提出的有关争端解决方法的建议模式条款。

IATA (WP/29) 意识到航空运输自由化对于争端和所涉及的各方不同类型的影响, 因此传统的协商和仲裁程序可能不合时宜。文件提出了一项使用调解人或争端解决专家小组按照固定时间表工作的快速程序, 各方须对执行调解人/专家小组的决定商定明确的标准, 并在不执行专家小组调查结果的情况下, 接受可能的相对比例对抗措施。

ALADA (WP/71 — 信息文件) 指出需要在航空法律框架内, 对其他争端解决机制进行研究, 因为它们对所有国家的地区一体化非常重要。

#### 2.6.2 讨论

2.6.2.1 对秘书处 WP/15 号文件中提出的争端解决机制模式条款表示广泛的支持。该条款被看作是各国以高效、迅速的方式解决争端的一项选择作法。此类介于耗时甚久的协商和费用昂贵仲裁之间的调节机制, 将有助于各国推动其航空服务的自由化, 并对该程序注入信心。该机制应该范围广泛, 以包括自由化环境中可能出现的全方位的争端。

2.6.2.2 有一种观点认为, 各方应该努力实施调解人或专家小组的决定, 并且不应该高估该机制的益处, 同时也不应该忽视可能的消极方面。但是, 会议认为, 为了有效, 调解应鼓励各方承诺实施所作出的任何决定, 除非调解过程是为了查明事实。

2.6.2.3 对于建议机制中提出的时间框架, 有一些担心表示这似乎不适于解决某些类型的争端, 例如: 以及时的方式解决涉及安全和保安的事项。对实施决定制订时间限制可能会避免潜在的滥用, 这一点也得到了认可。

#### 2.6.3 结论

2.6.3.1 根据议程项目 2.6 — 争端的解决的文件及其随后的讨论, 会议做出如下结论:

a) 在自由化的环境中，由于竞争加剧和新市场力的增加会引起不同类型的争端，因此各国有必要以更为有效和快捷的方式解决这类争端；和

b) 各国和航空运输界需要一种争端机制以便；

i) 灌输信任、支持有保护措施的自由化以及发展中国家的参与；

ii) 适应国际航空运输运营和竞争活动的特定情况；

iii) 确保对直接受争端影响的第三方利益能给予考虑；和

iv) 对于直接受到争端影响的有关各方具有透明度，并且以迅速和有效的方式提供相关资料。

2.6.3.2 会议同意各国应对下列模式条款进行审议，供其在航空运输协定中自行选择使用：

**“第X条：解决争端**

...

- x. 不能通过磋商解决的任何争端，可应协定任一[任何]缔约方的要求提交给调解人或解决争端小组。该调解人或小组可被用来进行调解、决定争端的实质或对补救和解决争端提出建议。
- x. 缔约各方须事先商定调解人或小组的职责权限、指导原则或标准以及与调解人或小组进行接触的条件。如有必要，他们还须考虑规定临时的救济以及受争端直接影响各当事方参与的可能性，同时须铭记目标是要有一个简便、有针对性和快捷的程序。
- x. 调解人或小组成员可以从国际民航组织保存的具备良好资格的航空专家的名单中任命。挑选专家须在收到要求十五（15）天内完成，以便提交给调解人或小组。如果各当事方未能就挑选专家协商一致，挑选事项可提交给国际民航组织理事会主席。这一机制选用的任何专家须充分具备处理一般争端事项资格。
- x. 调解应该在调解人和小组参与调解的六十（60）天内结束。任何裁定，适用时包括任何建议应该在专家参与调解的六十（60）天内作出。各当事方可以事先商定由调解人或小组给予原告临时的救济（如有此要求），在此情况下可作出初步裁定。
- x. 除非另有规定，各当事方须真诚合作促进调解和遵守调解人或小组的决定或裁定。如果各当事方事先商定仅要求确定事实，则他们须用这些事实来解决争端。
- x. 这一机制的费用须在开始之际进行估算和平等分摊，但可根据最终决定重新分摊。
- x. 本机制并不影响继续使用磋商程序，及以后使用仲裁或根据\_\_条予以终止。”

## 议程项目 2: 审议对自由化的关键管理问题

### 2.7: 透明度

#### 2.7.1 文件

秘书处 (WP/16) 重点强调了国际航空运输、尤其是自由化环境中透明度的重要性; 注意到透明度是芝加哥公约一项主要原则, 通过第 83 条为各国制订了向理事会“立即”注册其航空协定和协议的义务, 并对某些有关问题做了解释。作为改进向本组织注册协定的方法, 对明确规定哪个国家应该负责在协定签字之后随即注册的模式条款提出了建议。

巴基斯坦 (WP/57) 认为秘密谅解备忘录 (MOUs) 的性质没有加强透明度, 并对这一领域的进展表示了怀疑。

美国 (WP/46) 认为国家和地区处理国际民用航空管理程序中的透明度, 是自由化过程中的一项重要因素, 并促进了公平和平等的竞争机会。各国应该采取并应用诸如 APEC 透明度标准那样的透明度原则, 以确保各国的规章、程序和行政裁决公开和广泛的散发, 并且有关各方可以了解并有机会参与影响其利益的管理活动。

LACAC 成员国 (WP/99) 认为各国应该完全执行芝加哥公约第 83 条, 并且解释在 LACAC 的框架内, 协定资料的收集和散发是一项持续进行的工作, 它促进了对国际航空运输状况有关文件的不断审议。

#### 2.7.2 讨论

2.7.2.1 会议承认了在自由化环境中促进和加强透明度的重要性, 以及各国根据芝加哥公约第 83 条注册其航空服务协定的义务。关于秘书处 WP/16 号文件中建议的模式条款, 会议意识到需要确定哪一方应该对注册负责。然而, 在签字时注册的建议模式条款的表述, 可能同某些国家对协定批准和生效的法律要求不符。这妨碍在该程序完成之前, 对协定的注册。

2.7.2.2 意识到通过 ICAO 网站注册协定的文本将改善透明度, 但这将是一项耗时的工作。同时还认为如果国际民航组织能够将包含航空服务协定以及其他有关资料的各国官方网站通知缔约各国将是十分有益的。

#### 2.7.3 结论

##### 2.7.3.1 结论

根据议程项目 2.7 — 透明度的文件及其随后的讨论, 会议做出如下结论:

- a) 透明度应该当作是管理框架内追求的目标并且是自由化进程中一个基本要素, 各国和有关各方的管理体系会通过改善透明度而受益;
- b) 鉴于国际航空运输正在进行的自由化及需要使国际民航组织在制订政策指导方面履行其主要作用, 各国采用的许多方法可以使管理体制更加透明, 包括以下方面:

- i) 各国应该按照芝加哥公约第 83 条规定的义务向国际民航组织登记其任何尚未登记的航空运输协定；
- ii) 各国应把审议其内部程序作为优先事项，并按照第 83 条规定的义务，制订可行的方法改善其登记程序。各国如果尚未登记，可以考虑将向国际民航组织登记协定的责任委派给一个官员或部门；
- iii) 各国应该考虑更好地利用电子信息传播手段，如政府网站公开提供其航空运输自由化的信息并公布航空运输协定的资料或协定文本；
- c) 国际民航组织应当进一步鼓励各国履行其登记全部协定和协议的义务，确保登记体系的有效性并使登记协定的数据库对各国和公众更容易进入和使用；和
- d) 也应该在国家和地区管理框架内追求透明度，并请各国通过并采用诸如 APEC 透明度标准<sup>\*</sup>中规定的透明度原则，将其用于国际民用航空的国家和地区管理行动。

2.7.3.2 会议同意各国应对下列模式条款进行审议，供其在航空运输协定中自行选择使用。

**“第 X 条：向国际民用航空组织登记**

本协定及其任何修订应由[登记方的名称]在生效之后立即向国际民用航空组织登记。”

---

<sup>\*</sup> 秘书处注：APEC 透明度标准的文本可从以下的 APEC 网站查到：[http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th\\_Leaders\\_Dec\\_ImplTranspStand.html](http://www.apecsec.org.sg/virtualib/econlead/10th_Leaders_Dec_ImplTranspStand.html)

### 议程项目 3: 审议航空运输协定范本

#### 3.1: 航空运输协定的完整范本

##### 3.1.1 文件

秘书处 (WP/17 和增编) 提出了双边和地区/有限多边航空运输协定范本 (TASA), 供缔约各国在航空运输关系中 (有选择性、视情修改或全部) 用做指导和选择使用。基于国际民航组织现有的指导和模式条款, 以及双边和地区/有限多边协定和协议/安排, 此文件是为了协助缔约国在自由化进程中使用的一个实用工具。

巴基斯坦 (WP/57) 注意到 TASA 是供愿意自由化的缔约国选择使用的。

美国 (WP/90 — 信息文件) 介绍了其“开放天空”双边协定的模式文本、APEC 七国之间国际航空运输自由化多边协定 (“MALIAT” 或 “Kona” 协定) 以及 “Kona” 协定的议定书, 将这些作为近期自由化文书的有用范例。

IFALPA (WP/34 — 信息文件) 在所有权和管理权的原则方面提供了信息, 认为应将第七种自由化的运营和湿租纳入 TASA 中。

##### 3.1.2 讨论

3.1.2.1 TASAs 的概念和内容得到了广泛的支持和赞同, 缔约各国发现范本是供选择和在不同方式的情况下一种有用的工具。这能使各国以平衡的方式进行自由化, 也使人感到 TASA 有灵活性, 能促进航空运输关系中在文字和作法上的协调一致。

3.1.2.2 作为一个“活文件”, TASAs 可以根据自由化进程中的经验做改变和更新。还有, 缔约国向国际民航组织通报他们在这方面经验, 和使用 TASA 的经验, 也很重要。同样, 国际民航组织也应把缔约各国使用 TASA 的情况反馈, 摘要转发大家。

##### 3.1.3 结论

3.1.3.1 根据议程项目 3.1 — 对航空运输协定的范本文件的审议及其随后的讨论, 会议做出如下结论:

- a) 在积极发挥为各国制定国际航空运输经济管理方面政策指导的作用中, 国际民航组织制定的航空运输协定范本 (TASAs), 旨在推动自由化的进程;
- b) TASAs 是实用性的原始文件, 供各国在处理其航空运输关系, 以及制定其自由化的作法和选择时自行使用, 它是自由化进程中有用的工具。TASA 是“活文件”, 应继续加以发展, 特别是应增加在实施方面的材料, 以便向各国提供全面性指导以促进自由化, 并改进航空运输协定在文字和方式的协调一致;
- c) 应鼓励各国在双边、地区或有限多边关系中使用 TASAs, 并将使用 TASAs 的情况反馈给国际民航组织; 和

- d 国际民航组织应该继续密切跟踪各国和各地区在自由化管理方面，以及使用 TASAs 的经验。它应向各国散发这些方面的有关发展情况，并在使用和实施 TASAs 时给予协助。
-



## 议程项目 4: 对进展中的自由化全球框架的讨论

### 4.1: 继续推动自由化的机制

#### 4.1.1 文件

秘书处 (WP/18) 讨论了国际民航组织在推动自由化中的作用, 并建议, 国际民航组织未来在经济管理方面的作用, 中心应该是制定经济自由化的政策指导, 应该促进、推动和协助各国为实现更广泛的利益而驾驭自由化。在与 WTO-OMC 的关系中, 国际民航组织应该继续使本组织关于服务贸易的政策得到注意, 同时强调安全、保安和经济管理之间的关联和相互关系, 以及本组织协助各国展开自由化进程的工作中心。秘书处文件 WP/22 也提供了对 ICAO Doc 9626 的修改草案。

格鲁吉亚 (WP/43) 解释了需要有在自由化方面积累经验的全面性文件。

巴基斯坦 (WP/57) 认为双边和多边框架安排可以并存, 当不发达国家达到一定的发展水平后, 他们可以逐步分阶段地进入多边框架。

乌拉圭 (WP/109) 认为不应扩大关于航空运输服务的 GATS 附件, 并且对于已分派给 ICAO 的任务, 应避免重复。

WTO-OMT (WP/32) 指出, 一般而言, 进出最不发达国家 (LDCs) 市场的航空运输成本高、价格高, 而服务差, 这妨碍了旅游业的持续增长, 建议与国际民航组织和其他利益相关方面联合开展一项合作计划, 研究在这些市场使用为发展航空运输的筹资机制的可能性, 类似工业化国家的主要航空服务和公益航线计划, 将其作为刺激旅游业增长的手段。

ICC (WP/35—信息文件) 解释了为什么赞成采取务实的方式对待进一步自由化的不同的可能途径, 采用时, 可齐头并进, 相辅相成, 包括在双边框架内的自由化、领头行业方式、分阶段的多边主义 (有限多边主义) 和充分的多边主义。

IFALPA (WP/34—信息文件) 解释了为什么在会议制定的任何未来工作方案中, 必须清楚地认识到, 航空公司员工是利益相关方之一, 在评估任何拟议的管理变革时, 其利益必须得到考虑。

#### 4.1.2 讨论

4.1.2.1 广泛支持国际民航组织在国际航空运输中的领导作用, 支持本组织应继续进行经济管理方面的工作, 中心是自由化和协助各国驾驭自由化的利益。国际民航组织应继续与同国际航空运输自由化有关的其他所有组织合作, 但是经济管理的中心工作应继续由国际民航组织承担, 其对于国际航空所有方面的责任保证了齐心协力的方式。但是, 有观点认为, 有些国家认为其他诸如 WTO-OMC 这样的组织也能在航空运输的某些领域有所作为。

4.1.2.2 国际民航组织推动的自由化, 允许各国选择自己的道路和步伐, 这被认为比多边做法更可取。认为 WTO-OMC 没有提供一种有利的途径, 由发展中国家寻求逐步、渐进和有序的自由化, 并使其能持续地参与国际航空运输。但是, 也有观点认为, WTO-OMC 及其服务贸易总协定中关于航空运输服务的附件, 为航空运输自由化提供了另一个机会, 这不应被忽视, 国际民航组织应与这一组织积极合作, 以强化自由化。

4.1.2.3 会议广泛地支持国际民航组织未来发挥一个论坛的作用，由各国交换市场准入。这一事宜将由本组织进一步探讨，理解是，各国对其的使用将是自愿性的，国际民航组织的作用将只是一个场所，是推动性的。

4.1.2.4 广泛支持根据 WP/32 号文件的建议，对发展最不发达国家（LDCs）的航空运输的筹资机制进行研究，以刺激旅游业，认为国际民航组织应与 WTO-OMT 就这一项目进行合作，但须就拟议的方式达成协议。

### 4.1.3 结论

4.1.3.1 根据议程项目 4.1 — 继续推动自由化的机制的文件及其随后的讨论，会议做出如下结论：

- a) 多年来，由于各国日益面向本组织寻求政策指导和协助，尤其是为了应对迅速变化的全球化和自由化航空运输市场，国际民航组织强化了它在经济管理方面的工作；
- b) 国际民航组织对经济管理的作用须再度加强，以便全面推动管理改革和自由化。国际民航组织深受各国倚重的政策指导应该特别以自由化为重点，同时本组织应该通过其工作和向各国提供协助来推动和促进自由化的进程；
- c) 从长远看，国际民航组织应该探讨充当全球市场的可行性和潜在益处，各国可以凭借国际民航组织提供的设施和必要的专业知识，在双边和/或有限多边基础上讨论和交换市场准入；和
- d) 国际民航组织在同对全球管理问题有兴趣或者有参与的所有组织的关系中，应该通过合作确保这些组织顾及国际民航组织的使命和作用，以及整个航空界更为广泛的利益。此外，国际民航组织及其缔约国应该与这些组织进行协调，以便在全球层面协调努力，避免重复。国际民航组织在同其他参与国际航空运输经济管理的组织的关系中，最首要的目标就是确保安全和保安不得受到损害。

### 4.1.4 建议

#### 建议 2 — 包括与世界贸易组织的关系方面 ICAO 未来的作用

##### 会议建议：

- a) 国际民航组织未来经济管理作用的重点应该是制定经济自由化的政策指导，允许各国选择自己的道路和步伐，并确保国际航空运输的安全和保安。这一作用还应包括推动、促进和协助各国为实现更为广泛的利益而驾驭好自由化；和
- b) 国际民航组织在与世界贸易组织(WTO-OMC)的关系中，应该继续提请对方注意第 A33-19 号决议中体现的本组织当前对服务贸易的政策，同时强调安全、保安和经济管理之间的关联性和相互之间的关系，以及本组织推动、促进和协助各国展开自由化进程的工作中心。

## 议程项目 4： 对进展中的自由化全球框架的讨论

### 4.2： 国际航空运输总体原则宣言

#### 4.2.1 文件

秘书处（WP/19）提交了一份国际航空运输总体原则宣言草案，提请会议通过。宣言将是会议的一项单独的结果，与前面各议程项目下的具体题目的结论和建议分开。宣言草案的意图是作为国际航空界关于进展中的经济自由化的声明，面向航空界以外更广泛的大众。它提出了指导未来多年国际民用航空发展的各项关键原则。欢迎就此草案提出意见以便进一步改进。按照商定的程序，秘书处（WP/24）随后提供了经修改的宣言草案，其中考虑了从出席会议的各代表团收到的大量意见。

巴基斯坦（WP/55 — 信息文件）提供了对宣言草案的意见，包括：赞同逐步自由化的做法，以及双边、地区和多边体制的共存；强调机会均等和非歧视的原则；并支持 ICAO 在促进民航目标方面的作用。

IFALPA（WP/34 — 信息文件）寻求对航空公司从业人员为航空运输的安全和发展所作出的贡献给予承认，并在拟定宣言时应认识到有必要确保劳工的需求和利益得到考虑。

#### 4.2.2 讨论

4.2.2.1 对秘书处文件 WP/24 中提交的经修改的宣言草案表示了广泛的支持。会议认为，宣言是连贯一致的、清晰的和平衡的，尽可能考虑到了所收到的广泛的和建设性的意见。仅对两个条款的措辞作出了商定的修改，以及一些编辑和语言上的修订（主要是使文字与现行有效的大会决议的文字更接近），宣言的内容完全达到了这一目标：即发布一份会议所代表的国际航空界纵观全局的前瞻性的、眼光开阔的声明。

#### 4.2.3 宣言

4.2.3.1 会议随后以鼓掌方式通过了以下最后案文：

## 国际航空运输自由化总体原则宣言

国际民用航空组织（ICAO）于 2003 年 3 月 24 日至 28 日，在其蒙特利尔总部以自由化的挑战和机遇为题，举行了世界范围的航空运输会议，出席会议的有 145 个国家和 29 个组织；会议：

忆及《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）序言中的崇高目标；

意识到国际航空运输的重要作用及其对国家发展和世界经济的贡献；

强调安全和保安在国际航空运输中的至关重要性；

注意到自 1994 年第四次世界范围航空运输会议以来，经济的发展、全球化、自由化和私有化对国际航空运输的管理和运营环境带来的各种变化，以及为促进航空运输业的商业变革而正在进行的管理发展的需要，同时应该确保世界范围民用航空的持续安全、保安以及有序发展；

重申《芝加哥公约》规定的主权、公平均等的机会、不歧视、相互依存、协调一致与合作等项基本原则，一直成功地指导着国际航空运输，并将继续作为国际民用航空未来发展的基础；

特此宣告：

### 1. 总体原则

1.1 国际民航组织及其缔约各国，连同航空运输界以及民用航空的其他利害关系人，致力于保证国际航空运输继续沿着下述方向发展：

- a) 确保达到高度和不断改善的安全和保安水平；
- b) 鼓励各国有效和持续地参与国际航空运输并从中受益，尊重国家主权和机会均等；
- c) 通过维护“利益共同体”的原则和加强对发展中国家的优惠措施照顾到各国经济发展的不同水平；
- d) 以合理成本提供充分的支持性基础设施；
- e) 促进提供资源，特别是对发展中国家；
- f) 通过调整管理和运营环境，能够在经济持续性的基础上发展；
- g) 努力减少航空对环境的影响；
- h) 满足顾客的合理期望和对公共服务的需求，特别是低业务量或否则就是不经济的航线；
- i) 提高效率，尽量减少市场扭曲现象；
- j) 充分和有效地保护竞争；

- k) 在次地区、地区和全球各层面促进合作和协调一致；和
- l) 恰当照顾到国际航空运输全体利害关系人的利益，包括航空承运人和其他经营人、用户、机场、社区、劳工以及旅游和旅行服务提供者；

最终目的是尽可能给予国际航空运输经济方面的自由，同时尊重其特有的特点，特别是需要确保高标准的安全、保安和环境保护。

## 2. 安全和保安

2.1 无论经济管理安排发生何种变化，安全和保安在国际航空运输的运营和发展中必须继续占据首要位置，各国必须承担在确保安全和保安监督管理方面的重要责任。

2.2 各国应进行合作，履行其根据《芝加哥公约》所规定的义务，确保在世界范围内统一的安全和保安监督。

2.3 各国应注意在涉及航空器租赁、航空公司代号共享或有相似安排的跨越国境的运营对安全和保安的影响。

2.4 安全和保安措施应该以符合成本效益的方式予以实施，以避免给民用航空产生无谓的负担。

2.5 保安措施应该尽量避免扰乱或阻碍旅客、货物、邮件或航空器的流动。

2.6 经济进一步自由化的实施，必须确保对任何航空器的运营都必须在一个明确指明的国家、或由该国家指定的管理机构来负责所有的安全和保安问题。

## 3. 参与和持久性

3.1 各国所共有的一个根本目标就是以有效和持续的方式参与国际航空运输并从中受益、尊重国家主权和机会均等。

3.2 各国应该制定和采取保障措施以确保安全、保安、经济稳定和公平竞争。

3.3 各国应确保在非歧视的基础上，以合理的收费提供必要的机场基础设施和空中导航服务。

3.4 对机场和空中导航服务的收费应只限于为支付向民用航空提供设备和服务的费用。

3.5 对发展中国家的利益和需求应该特别加以考虑，可以给予优惠措施和财政援助。

3.6 全球航空界应该以对环境负责的方式努力促进航空运输的发展，降低航空运输对环境的影响，以便在民用航空安全和有序的发展和环境质量两方面实现最大程度的兼顾。

## 4. 自由化

4.1 正在进行的管理变革的目标，是要创造一个在不危害安全和保安、尊重社会和劳动标准的前提

下，国际航空运输能以稳定、高效和经济的方式得到发展和繁荣的环境。

4.2 尚未加入国际航班过境协定（IASTA）的国家，应对加入该协定给予紧迫的考虑。

4.3 应该在世界范围实行现代化的航空承运人赔偿责任制度，即 1999 年的《蒙特利尔公约》，以巩固自由化的基础。

4.4 各国应以灵活的方式自行确定国际航空运输管理改革的道路和进度，根据情况选用双边、次地区、地区、有限多边或全球的途径。

4.5 各国应切实可行地对国际航空运输市场的准入、航空承运人获取国际资本及其从事商业活动的自由实现自由化。

4.6 在保持对安全管理和保安监督有明确责任制的前提下，各国应该认真考虑兼顾到其他国家航空承运人扩大跨国界的所有权和控制权，和/或根据主要经营场所对航空承运人指定的努力。

4.7 在保持对安全管理和保安监督有明确责任制的前提下，各国应认真考虑加速实现国际航空货运服务管理作法的自由化。

4.8 透明度是促进国内、地区以及国际经济增长、竞争力和财务稳定的一个重要因素，而且可以强化自由化的效益。

4.9 应该继续鼓励航空运输业改善对旅客和货物顾客的服务，并采取恰当措施保护消费者的利益。

## 5. 竞争与合作

5.1 各国向自由化市场迈进时，制定和实施竞争法对公平竞争起到了重要的保护作用。

5.2 各国之间进行合作可以推动自由化、避免冲突，尤其有利于处理涉及国际航空运输的竞争法律/政策和劳动条件等问题。

5.3 各国应避免采取可能影响国际航空运输有序、协调发展的单方面措施，而应该保证不在没有恰当考虑国际航空运输特殊性的情况下，将本国的政策和法律适用于国际航空运输。

5.4 虽然向航空运输部门提供国家援助是正当的，但各国应该采取透明和有效的措施，确保这种援助不致对市场竞争产生消极的影响和导致非持续性的结果，这种援助应尽可能是临时性的。

5.5 根据遵守适用的竞争法律，各国应继续接受利用多边联运系统，使各国、航空承运人、旅客和发货人都可以在不受歧视的基础上进入全球航空运输网络。

## 6. 国际民航组织的作用

6.1 国际民航组织应该在推动和协调国际航空运输经济自由化和确保安全和保安方面继续发挥全球性的领导作用。

---

6.2 国际民航组织应该继续促进与对国际航空运输有兴趣的其他政府间组织和非政府组织之间的有效沟通与合作，以便在全球协调一致，避免重复努力。

6.3 各国应该考虑选择使用通过国际民航组织提供的管理方案，实现国际航空运输的自由化。

6.4 各国应该继续随时向国际民航组织通报国际航空运输方面的各项发展，包括在各个层次上推出的自由化安排；并在其他论坛上增进人们对国际民航组织的使命和作用的充分了解。

---

**国际民用航空组织 (ICAO) 理事会主席阿萨德·柯台特博士  
在第五届世界范围航空运输会议  
开幕式上的致辞**

(2003 年 3 月 24 日—28 日, 蒙特利尔)

我非常荣幸和高兴地代表国际民航组织理事会和秘书长, 欢迎大家出席本届世界范围航空运输会议, 这是国际民航组织召开的第五次此类会议。自上次于 1994 年 11 月—12 月, 我们聚集一堂, 面对日益出现的全球化、自由化和私营化, 审议未来国际航空运输管理问题, 至今已逾八年。1994 年的会议将自由化和变革提高到我们认识当中最重要的位置。当前的会议在暗淡的日子里并且值此本行业的动荡时代召开, 必须建立在那个基础之上, 并为各国提供管理手段及信心, 按照管理改革日程前进。

我们正着手处理的自由化是一个不可逆转、同时又是一个渐进的过程。这个事实奠定了本届会议目标的基础, 即: “制订国际航空运输逐步自由化的框架及其保证公平竞争的保障, 安全和保安, 以及包括确保发展中国家有效和持续参与的措施”。这是一个在改革过程中寻求平衡的目标, 而这种平衡的实现就掌握在你们的手中。

今年恰好是有动力、有控制和持续飞行成功 100 周年。时代要求我们提出切实可行的管理手段, 通过这些手段, 使商业航空运输业 — 这一已经为现代社会做出巨大贡献的行业, 可以经过调整适应 21 世纪的全球化市场现实。当我们开始工作时, 我们不得不认识到我们的行业目前正航行在颠簸之中。国际民航组织初步估测, 2002 年的交通量仍将保持低于 2000 年水平近 2 至 3 个百分点。在财务方面, 有些地区的许多航空公司的亏损至今仍在加剧, 尽管其他的空运企业正在复苏, 在某些情况下有的还有较大赢利。目前发生在伊拉克的武装冲突, 将不可避免地使这种财务状况进一步恶化。但是, 我们仍需要像过去那样放远眼界。我们应当记得现代商业航空运输时代的管理框架, 是在冲突时代 — 在第二次世界大战期间奠定的。如今出自我们宪章 — 《国际民用航空公约》原则的管理框架, 不是一成不变的, 而是可以顺应和发展的。

又恰好本次会议的主题是“自由化的挑战和机遇”, 如同会议的目标一样, 承认需要平衡。我们需要在我们的期望、全球市场的现实, 以及对管理问题存在的诸多观点中找到平衡。

在这个全球化的经济和贸易环境中, 航空运输管理者们应当准备好去质疑那些妨碍我们满足国家和地区发展需要、妨碍我们满足充满活力和可靠性的行业需要、以及妨碍我们响应用户要求及期望的任何定式思维或过时的想法。这不是为了改革而提倡管理改革, 而是为了利用管理改革来改善和提高国际航空运输的效率、及其为我们的生活所做的贡献。但是这种改革必须按照我们公约的指导原则, 以安全、经济、和有序的方式进行。

自由化是一个过程和方法而不是目标, 必须由其结果和收益、而不是由其理论基础来进行评判。自由化的机遇必须同其挑战并列一起。特别重要的是自由化不能致使任何希望参与国际航空运输的国家被遗弃。这种参与是另外一个公认的公约原则。当然各国要根据各种现实和机遇, 确定其参与的性质。因此, 本次会议必须解决许多国家对其在参与自由化过程中的可持续性和生存性所具有的关切。

与此同时, 我们应当承认人们还普遍渴望加快管理改革的速度, 这是可以理解的, 特别是对于市场



准入及航空承运人所有权和控制权等问题。显而易见，在采取改革进程方面，航空运输滞后于其它部门，我们应当意识到这点。本周你们的挑战将是既解决一些人的关切，又满足其他人的希望。因此，我对大家的呼吁很简单：不要阻挡改革的需要，同时也不要让改革在长远上威胁我们行业的活力、相互依存性和多边性。你们下面工作中面临的另一项挑战，将是确保安全和保安同经济机遇相比，不应处于次要地位。在航空运输自由化及全球空中交通管理系统一体化中，经济和航行方面之间的相互配合，将继续以民用航空的安全和保安为基础。没有安全和保安，就不会有航空运输的增长；没有健全的经济政策，就不会有充满活力的民用航空。因此，为了对自由化的过程具有必要信心，你们的成果应该体现在建立自由化环境的保障措施，以及安全和保安的最高需要。如此这样，大家的工作将是具有创新思维、目的明确、真正一致、并且在管理问题上具有全球观点的工作，它将影响我们所有人以及国际航空运输的未来。

最后，我们不应当忽视民用航空是一项人类的努力 — 利用人造设备和技术，为人类将人及其物品安全平稳地从世界的一个地方运送到另一个地方。因此，人的因素及其贡献必须放在大家的审议当中。

我个人深信国际航空运输是一项富有活力并且具有前瞻性的行业，尽管我们当前的状况不尽如人意，但是我们应当以勇气、希望和乐观的精神面对未来。本周大家的工作应为本行业提供需要用同样的精神面对未来的管理环境。

我祝大家努力成功，对大家工作的积极成果充满信心。理事会期待着在其即将召开的春季会议期间，看到大家的成果，我们航空业将以此跨入这个充满挑战和机遇的新时代。

我非常荣幸地宣布第五届世界范围航空运输会议开幕。爱尔兰驻理事会代表、航空运输委员会主席 Anne J. Ginley 女士将进一步详细解释本次会议的议程。

## 运输委员会主席 Anne McGinley 女士 在世界范围航空运输会议开幕式上的致辞

(2003 年 3 月 24 日 - 28 日, 蒙特利尔)

我荣幸和高兴地作为运输委员会主席, 和理事会主席一道欢迎各位来到蒙特利尔, 参加主题为“自由化的机遇和挑战”的世界范围航空运输会议。

国际民航组织就航空运输管理举行会议, 这还仅仅是第五次。为使这些会议卓有成效, 国际民航组织进行了精心的计划和准备, 本届会议也不例外。虽然本届会议的背景情况在其他文件中已有叙述, 但请让我也简单地回忆一下几个里程碑。

召开关于自由化问题的会议建议首先是运输委员会在 2000 年底酝酿的, 是为了回应自 1994 年上届此类会议以来, 在航空运输行业和管理政策方面的重大发展。当时, 委员会特别注意到自由化的趋势, 服务贸易领域的发展, 和 1998 年第 32 届大会要求国际民航组织对航空运输管理事项发挥更积极的领导作用的呼吁。随后, 理事会批准了委员会召开关于自由化问题的会议建议, 并指示开始进行规划和准备。2001 年间, 与各国就议程中可能的题目进行了磋商。2001 年 12 月, 理事会通过了议程草案, 现在就在你们面前。秘书长同月发出了邀请信给各国和国际组织。在后来的 15 个月中, 国际民航组织一直在为此做大量的准备。

你们可以看到, 从启动到实施, 会议经过了两年多。你们也完全可以想象, 这样重要而复杂的会议一定会带来巨大而详细的计划、后勤安排以及全面、深入的文件编制工作。后一项任务不仅仅由秘书处承担, 而且得到了运输委员会专家小组, 即航空运输管理专家小组的协助。该专家小组包括了 25 个国家和 4 个国际组织的成员。过去一年中, 专家小组几乎一直在通过信函来往开展工作, 还于去年 5 月在蒙特利尔举行了一次会议。在这整个过程中, 运输委员会对准备工作一直在监督并保持着密切关注。

但是, 这种准备也非国际民航组织闭门造车完成的。与你们, 缔约国, 就议程草案进行了磋商, 并充分向你们通告了国际民航组织会议的目标、安排和准备工作。也做出了相当的努力确保充分对缔约国介绍和通报向会议提出的事项和建议。国际民航组织用来帮助缔约国做好会议准备的方法之一, 是去年在各地举办了一系列非正式的研讨会, 在许多情况下还是与有关的地区民航机构协调和合作进行的。希望这些介绍与宣传活动为你们铺平了道路, 并为你们本周的审议打下了坚实的基础。

我今天还要感谢许多国际组织的合作和努力, 他们也为准备我们这个行业此次极为重要的盛会做出了贡献。

现在, 让我来简要地论及你们的任务。你们的议程有四部分。第一个项目, 叫做先期审议, 是注意各国和各地区进行自由化的经验并决定我们如何可以从中受益, 同时也要审议如何在自由化中顾及到安全和保安考虑。第二个项目, 审议自由化中的关键管理问题, 是会议的最实质性的项目, 它将占用你们今后五天半中的主要时间和努力。在暂行时间表, 几乎留出了三天半的时间用来审议这一项目下的七个关键问题。由于每个问题平均只有几个小时的时间, 你们要集中力量在分配的的时间内完成对这些项目的审议。

在第三个议程项目下，要求你们审议两个航空运输协定范本（即范本，一个用于双边的情况，另一个用于地区或有限多边的情况），但主要是就范本这个概念及未来的使用发表意见。应首先注意这不是要求通过或批准的协定草案，而是指导材料，是用草拟性措辞和政策选择方式组成的，以便在自由化过程中或相互谈判时为各国提供帮助。

在第四个也就是最后一个项目下，你们将审议国际民航组织在自由化的范畴内对于本行业经济管理，以及与其他有关或对航空运输管理感兴趣的其他组织的关系中在未来应发挥的作用。本次会议的主要结果之一也是在这个最后的项目下，出台一项关于国际航空运输的总体原则声明，草案已由秘书处备妥，并与航空运输管理专家小组进行过磋商。处理这一敏感项目的特定程序将提交给你们，以便使你们有最充分的机会就草案提出意见，并能够在本周晚些时候就相对成熟的草案开始讨论。如同在秘书处的文件中所介绍的那样，宣言草案具有广泛的原则性，我建议你们保持这种做法，以包容所有管理方面的观点。因此，你们就能够保持宣言的凝聚性、清晰性和平衡性。本次会议也可将其作为一种自由化的框架向外界推出，使自由化在此框架内继续演化。

由于你们的时间极为有限，你们需要在讨论中始终清楚地突出重点，保持就每个事项达成一致的意愿，以便完成工作，并使这一重要会议圆满成功。

女士们，先生们，广泛的议程、大量的文件、细致的准备和安排都在你们面前。航空界对本次会议及你们将做出的结果翘首以待。我祝愿你们成功，运输委员会期待着在其下届会议上第一个审议本届会议的成果。

---

## 缔约国:

## 阿富汗

Y. Mir 团长

## 阿尔及利亚

T. Chérif 团长  
Y. Yousfi 团长  
M. Benchemam 副团长  
N. Aimeur 代表

## 安哥拉

E.M. Monimambo 团长  
H. Preza 团长  
J.M. Junior 代表  
J.A. Rodrigues 代表  
G.F. Santos 代表

## 安提瓜和巴布达

B. Challenger 团长

## 阿根廷

G. Donadille 团长  
C. Trisano 副团长  
A. Thomas Hatti 代表  
A.H. Mutti 代表  
H. Knobel 代表  
M. Folchi 代表  
D. Burlas 顾问  
D.C. Kilemnic 顾问  
R. Cimbaro 观察员  
A.A. Menendez 观察员  
H. Picciani 观察员  
E.A. Sanchez Ara 观察员  
F. Telfuk 观察员  
C. Yaryura 观察员

## 亚美尼亚

K. Zadoyan 副团长

## 澳大利亚

M.N. Dolan 团长  
N. Bogiatzis 副团长  
J. Aleck 代表  
R. Graff 代表  
I. Lumsden 代表  
J. Kerr 顾问

## 奥地利

I. Seyrlehner 团长  
D. Gaupmann 副团长  
T. Kacsich 代表  
P. Malanik 代表  
R. Wolfger 代表  
B. Finding 观察员

## 阿塞拜疆

C. Aliyev 团长  
S. Baghirov 副团长

## 巴林

A. Ali 团长  
H. Hassany 代表  
K. Riyadh 代表

## 巴巴多斯

V.C. Browne 团长  
N.R.C. Boxill 副团长

## 白俄罗斯

N. Mazai 副团长

比利时		R. Rodrigues Filho	代表
M. Vanderlinden	团长	J. Basilio Dias	观察员
L. Vangrieken	代表	O. Ferreira Neto	观察员
A. Kundycki	代表		
伯利兹		文莱达鲁萨兰国	
E. Gomez	团长	M. Daud	团长
		H. Tengah	代表
贝宁		保加利亚	
J. Loko	代表	A. Yankov	团长
		I. Petrova	代表
不丹		布基纳法索	
S. Khandu	观察员	R. Salambere	副团长
T. Penjore	观察员		
玻利维亚		布隆迪	
L. Melean Eterovic	团长	S. Ndikumugongo	团长
J. Urrutia Plaza	代表	P. Nduwimana	代表
M. Maldonado Rueda	顾问		
C. Melean	顾问	柬埔寨	
C. Quiroga Fernández	顾问	S. E. Pok	团长
		V. Un	代表
博茨瓦纳		喀麦隆	
K. Mosupukwa	团长	J. Beghini Ndeh	团长
R. Kebaitse	代表	I. Sama Juma	副团长
		P. Mendouga	代表
巴西		J. Ndoum	代表
F. Lencastre	团长	T. Tekou	代表
W. Campos Machado	副团长	P. Yang	代表
A. Pereira Filho	副团长	C.H. Ndeh	观察员
A. Bittencourt	代表		
D.M. da Silva	代表	加拿大	
S. Drummond	代表	L. A. Dupuis	副团长
F.N. Hoyer	代表	C. Baker	代表
L. Pinheiro	代表	G. Bourgeois	代表
M. Queiroz	代表	G. N Currie	代表
L. Ribeiro	代表		

G. Delisle	代表	H. Feng	代表
Y. Dufresne	代表	K.Y. Kwok	代表
D. Hennion	代表	K. Y. Lam	代表
L. Lafleur	代表	Y.L. Li	代表
C. MacDonald	代表	N. Liang	代表
J. Murphy	代表	Y.B. Liu	代表
G. White	代表	F. Liu	代表
J.H.N. Bouwman	顾问	A. Menano	代表
L. Bureau	顾问	R.H. Wang	代表
J. Korenic	顾问	B. Wu	代表
J.L. Macneil	顾问	R. Yang	代表
G. Petsikas	顾问	Y.H. Yuan	代表
G. Richard	顾问	Z.Z. Zhang	代表
		J. Feng	顾问
佛得角		P. Gao	顾问
M. Amante da Rosa	团长	Z.P. Gao	顾问
C. Brazão Monteiro	副团长	F.H. Li	顾问
J.H. Dorosario Silva	代表	X.S. Liu	顾问
		C. Wang	顾问
乍得		Z.B. Wang	顾问
D. Mahamat Saleh	团长	B. Wu	顾问
		X. Xu	顾问
智利		H. You	顾问
B. Dominguez	团长	H. Zhang	顾问
A. Heriberto Correa	副团长	X.H. Zhao	顾问
A. Correa Olbrich	副团长		
A. Lisboa	代表	哥伦比亚	
G. Novoa	代表	J. Velez Uribe	团长
M. Arriagada	代表	J. Pulido	副团长
D. Duenas	代表	J.C. Salazar Gómez	副团长
I. Galan	代表	A. Forero	代表
H. Abatte	顾问	M. Leal	代表
G. Besser Mahuzier	观察员	M.S. Mantilla	代表
		J. Soler Rojas	代表
中国		E. Vasquez	顾问
Y. Y. Yang	团长	H. Campo Plata	观察员
Y.F. Zhang	副团长	M. Ciardelli	观察员
W.H. Chan	代表	M. Gonzalez	观察员
J. Fan	代表	F. Jacobsen	观察员
		J.R. Nino Orozco	观察员

A. Ortega	观察员	朝鲜民主主义人民共和国	
H. Rios	观察员	Y.B. Sin	团长
哥斯达黎加		S.N. Kim	代表
		K.H. Sin	代表
K.C. Gonzalez	团长	刚果民主共和国	
M. Ramos	副团长	O. Omanga	副团长
S. Garro Rojas	代表	G. Tabora Afata	首席观察员
S. Padilla	代表	丹麦	
B. Pereira	代表	K. Larsen	团长
O. Rodriguez	代表	L. Rasmussen	副团长
J. Vargas	代表	T. Saxe	代表
E. Gutiérrez Sandí	观察员	F. Soerensen	顾问
M. Mora Artavia	观察员	多米尼加共和国	
C. Viquez Jara	观察员	R. Reyes	团长
科特迪瓦		M. Reyes	代表
J.K. Abonouan	团长	厄瓜多尔	
I.K. Seka Gnassou	副团长	J.E. Naranjo Arciniega	团长
N.J. Koffi-Bi	代表	C. Lara	副团长
M. Toure	代表	埃及	
J. Anvire	顾问	M. El Bagoury	团长
克罗地亚		N. Samuel	代表
M. Cvijin	团长	F. Elashmawy	顾问
S. Simac	代表	爱沙尼亚	
古巴		T. Peterson	副团长
A. Ojeda-Vives	团长	埃塞俄比亚	
M. Molina-Martínez	副团长	T. Mekonnen	团长
J. Ayón-Alfonso	代表	A. Alemseged	代表
V. González Calero	代表	M. Belayneh	代表
N. Viñas	代表	E.T. Estifanos	代表
捷克共和国			
J. Stolc	团长		
O. Gorgol	代表		
M. Skrna	代表		

## 斐济

V. Vakacegu	团长
O. Baba	代表
J. Sevura	代表
G. Faktaufon	顾问
M. Kamikamica	观察员

## 芬兰

M. Talvitie	团长
M. Tupamäki	代表
R. Linna	代表
L. Lövkvist	代表

## 法国

D. Bénadon	团长
J.F. Dobelle	副团长
G. Barrier	代表
P. Dumont	代表
M. Guyard	代表
E. Lacaze	代表
L. Lapene	代表
A. Veillard	代表
H. Andrade	顾问
I. Lelieur	顾问
J. Sabourin	顾问
A. Camus	观察员
D. Galibert	观察员
S. Travadel	观察员

## 加蓬

P. Missambo	团长
B. Bangadi	代表
A. Domingo	代表
F. Ebibi-Mba	代表
C. Lidji	代表
D. M. Moudhouma	代表
J. Nguema	代表
J.P. Obiang Z. Beyeme	代表

## 冈比亚

M. Leigh	团长
M. Cham	副团长
P. Bass	代表
L.F. Jabang	代表
A. Jallow-Sey	代表

## 德国

H. Muerl	团长
M. Köster	副团长
A. Völkel	副团长
H. Decker	顾问
H. Eger	顾问
G. Fongern	顾问

## 加纳

J.A. Boachie	团长
J. Osei-Asamoah	副团长
P. Amaleboba	代表
E. Amoah	代表
M.O. Arthur	代表
E. Hugh-Tamakloe	代表
F. Taylor	代表

## 希腊

N. Kavadas	团长
E. Dimitopoulou	副团长
E. Delouka	代表
E. Neonakis	代表
A. Sakki	代表
T. Flouris	顾问

## 危地马拉

M.A. Maldonado	团长
----------------	----

## 几内亚

A. D. Camara	团长
B. Bah	代表



O. Cisse	代表	爱尔兰	
S.O. Thiam	代表	R. McKay	团长
P. Villet	顾问	A. McGinley	代表
海地		以色列	
A. Franck	团长	A. Ben-Ari	团长
洪都拉斯		M. Attali	副团长
E.A. Pavon Cambar	团长	N. Ben-Ami	代表
C. Vasquez	团长	S. Winston	代表
匈牙利		意大利	
L. Kiss	团长	G. L. Cornado	团长
A. Sipos	代表	L. Timpone	副团长
T. Zsolnay	代表	P. Ciancaglioni	代表
冰岛		M. Gallo	代表
T. Palsson	团长	E. Maddalon	代表
A. Eyvinds	代表	F. Marchiandi	代表
A.S. Thorsteinsson	代表	G. Bistolfi	代表
印度		牙买加	
A. Goel	团长	T. Lewis	团长
S. Kaul	副团长	V. Simpson	副团长
H. Khola	代表	J. Fairclough	顾问
B. Manohar	代表	M. Walker	顾问
R. Bhattacharya	观察员	日本	
印度尼西亚		T. Morishige	团长
W. Hesti Indrawati	副团长	A. Aoki	副团长
J. Sjoen	副团长	M. Kawakami	代表
H. Pamurahrjo	代表	T. Mochida	代表
S. Suwardi	代表	A. Shimamura	代表
伊朗 (伊斯兰共和国)		M. Yazawa	代表
G. Mahdavi	团长	S. Yoneyama	代表
H. Amin A.S. Najafi	顾问	N. Tanihara	Alternate
		T. Hirano	顾问
		N. Ishikure	顾问
		Y. Iwakiri	顾问
		N. Mori	顾问

H. Oshimo	顾问	莱索托	
J. Tanaka	顾问	K. Marite	团长
M. Tanaka	顾问	K. Moeketsi	代表
M. Taneda	顾问		
K. Yokoishi	顾问		
		阿拉伯利比亚民众国	
约旦		M. Abughres	团长
H. Najjar	团长	F. Shatti	团长
A. Almomani	代表	S. Al Moham	副团长
J. Haidar	代表	A. Lwati	代表
		立陶宛	
肯尼亚		V. Šalauškas	团长
A.N. Ligale	团长	V. Žegunyte	代表
C. Kuto	副团长		
W. Yagomba	副团长	卢森堡	
D. Achapa	代表	C. Klein	代表
S. Cichuki	代表		
G. Josiah	代表	马达加斯加	
J. Ong Era	代表	B. R-Razafindrazato	代表
J. Wanyanga	代表		
		马拉维	
科威特		C. Stambuli	团长
F. Al-Mulaifi	团长	M. Chitimbe	副团长
M. Abdul Rahim	副团长	J. Chakwera	代表
S. Al-EQab	代表	C. Kasende	代表
		B. Malenga	代表
吉尔吉斯斯坦		J. Mkandawire	代表
A. Mambetov	团长		
		马来西亚	
拉脱维亚		N.H. Nik Aziz	副团长
A. Muiznieks	团长	A.G. DG Shalbia	代表
		M.M. Muhd Zubir	代表
黎巴嫩		B. Zainal	代表
H. Chaouk	团长		
S. Eid	副团长	马尔代夫	
		M. Razee	团长
		H. Jaleel	代表

## 马里

T. Issabre 团长  
A. Kone 代表  
K. Traore Cisse 代表

## 马耳他

A. Gatt 团长

## 毛里求斯

S.C. Seeballuck 团长  
A. Gungah 副团长

## 墨西哥

R. Kobeh Gonzalez 团长  
D. Mendez Mayora 副团长  
C. Penedaic 代表  
F. Contreras 首席观察员  
H. Cuauhtemoc-Garcia 观察员  
F. Riquelme 观察员

## 摩纳哥

H. Bayol 团长

## 蒙古

M. Dagva 团长  
S. Bayarsaikhan 代表  
G. Davaa 代表

## 摩洛哥

A. Yaalaoui 团长  
M. Akesbi 代表  
S. Meziane 代表

## 莫桑比克

G. Armando 代表  
D. De Deus 代表  
A.V. Samuel 代表

## 纳米比亚

M. Amweelo 团长  
B. Mujetenga 团长  
P. Amunyela 代表  
M.E.P. Samson 代表  
A. Simana 代表

## 尼泊尔

K. Sharma 团长  
R. Pradhan 副团长  
U. Dhital 代表

## 荷兰

H.P. de Jong 团长  
P. Kulkarni 代表  
H.E. Sierink 代表  
M. van Derzee 代表  
C.A. Ditvoorst 顾问  
H.P. Van Fenema 顾问

## 新西兰

J. Macilree 团长  
G. Macleod 代表  
S. Van de Geer 代表  
R. Osborne 观察员

## 尼日尔

M. Halidou 副团长

## 尼日利亚

O. Okunromade 团长  
C. Oyudo 副团长  
O.B. Aliu 代表  
L.F. Anga 代表  
D. Eniojukan 代表  
M.A. Farohunbi 代表  
S. Gaiya 代表  
I. Idrifu 代表

A. Kalango	代表	A. Piera Valdes	观察员
N. Kalegaiye	代表		
A. Lashmann	代表	<b>秘鲁</b>	
A. Modu	代表	W. Benzaquen	团长
A. Okunnuga	代表	J. Munoz	副团长
H.I. Omeogu	代表	C. Bezold Olivares	代表
K. Oteghle	代表	M. Gamarra	代表
K. Yahaya-Gusau	代表	J. Pavic	代表
		P. Avila	观察员
<b>挪威</b>			
P. T. Berg	团长	<b>菲律宾</b>	
T. Lothe	副团长	E.H.V. Pagunsan	团长
P. Chauvin	代表	C. Arcilla	副团长
T. Lysne	代表	M. Albano	代表
P.A. Skogstad	代表	R. Dimalanta	代表
E. Uribarri	代表	M.S. Gonzaga	代表
		R. Lim	代表
<b>阿曼</b>		J. Perez de Tagle	代表
A. Al-Rawahi	团长	P. Vera	代表
R. Al-Kiyumi	代表		
A. Al-Mandhari	代表	<b>波兰</b>	
		M. Sidor	团长
<b>巴基斯坦</b>		K. Kapis	副团长
A. Sethi	团长	I.E. Szymajda	代表
A. Ahmed	代表	E.A. Karabczynska	代表
		M. Zylicz	代表
<b>巴拿马</b>		M. Kucharski	顾问
H.E. Chavarria	团长	<b>葡萄牙</b>	
E. Herrera Vargas	副团长	J. Baganha	代表
J. Chavarria	代表	J. Guedes da Silva Dias	代表
F. Picardi	代表		
M. Véliz Arosemena	代表	<b>卡塔尔</b>	
		A. Al-Noaimi	团长
<b>巴拉圭</b>		S. Haroon	副团长
R. Lloret Rodríguez	团长	M.H. Al-Naimi	代表
C. Farias Servin	代表		
A. Torres de Rodriguez	代表		
S. Morinigo Torres	副代表		

大韩民国		E. Grimes	观察员
Y. Kang	团长	E. Lobachev	观察员
S.J. Chang	副团长		
S. Ahn	代表	卢旺达	
M. Chang	代表	J.D. Ntakiukulilyayo	团长
K. Chanwoo	代表	Z. Nsengiyera	代表
Y. OH	代表		
J. Park	代表	圣基茨和尼维斯	
B.H. Won	代表		
S. Hong	顾问	I. Liburd	团长
J. Jung	顾问		
N. Kim	顾问	圣卢西亚	
Y. Lee	顾问	H. Wilson	团长
S. Lee	顾问		
J. Lee	首席观察员	萨摩亚	
N. Chappell	观察员		
J. Kim	观察员	F. Palusalue	团长
S. Park	观察员	V.Vaaelua	副团长
Y. Yee	观察员	F. Aiafi	代表
摩尔多瓦共和国		沙特阿拉伯	
E. Dvornice	团长	S. Al-ghamdi	团长
E. Costei	代表	A. Al-Amri	代表
罗马尼亚		F. Fathaldin	代表
C.F. Donciu	团长	A. Hantoush	代表
C.H. Rogoveanu	副团长	E. Nadrah	代表
C. Tutunaru	代表	A. Salih	代表
俄罗斯联邦		塞内加尔	
Y. Romanenko	副团长	B. Gueye	团长
I. Astrakhankina	代表	P.I. Mbengue	顾问
V. Korovkin	代表	塞尔维亚和黑山	
I. Lysenko	代表	Z. Radosavljevic	团长
P.N. Shipil	代表	V. Djelevic	代表
S. Vasiliev	代表		
I. Fedechkina	顾问	塞舌尔	
P. Rozhkov	顾问	G. Lafortune	团长
D.A. Stolyarov	顾问		

G. Faure	副团长	南非	
新加坡		T. Radebe	团长
C.T. Yeo	团长	S. Khumalo	副团长
P. Ong	副团长	S. Machobane	副团长
W.L. Wong	副团长	P.G. Selepe	副团长
Y. Chan	代表	L. Hattingh	代表
M. Cheok	代表	M.B. Keshupilwe	代表
T. Chua	代表	N. Mlonzi	代表
B. Desker	代表	T.L. Montana	代表
P. Goh	代表	A.G. Moore	代表
Y.L. Goh	代表	T. Peege	代表
N. Hiong	代表	P. Pillay	代表
T. Jasudasen	代表	S. Ramosa	代表
S. Kaur	代表	W. Stander	代表
A. Lam	代表	西班牙	
A.B. Lee	代表	L. Adrover	副团长
W. Leo	代表	K. Adrover	代表
B.K. Lim	代表	C. Criado Alonso	代表
B. Lim	代表	M. Del Pozo Garcia	代表
B. Lim	代表	J. Herrero	代表
H.S. Looi	代表	I. Iglesia Figueroa	代表
T. Siddique	代表	M. Mederos Cruz	代表
K.L. Song	代表	斯里兰卡	
L.T. Tan	代表	S. Aziz	团长
S.H. Tan	代表	G.S. Withanage	副团长
C. Tey	代表	苏丹	
W. Tng	代表	S. El Beshir	团长
M. Wong	代表	M. Salim	副团长
T.G.P. Yap	代表	苏里南	
S. Kuppusamy	顾问	J. Veira	团长
斯洛伐克		R. Brown	代表
J. Breja	团长	V. Hanenberg	代表
R. Valíčková	副团长	T. Chung	顾问
斯洛文尼亚			
M. Turk	副团长		

瑞典		T.K. Havea	代表
S. Gustavsson	团长	T. Kolokihakaufisi	代表
H. Jansson	副团长	Logan Appu	代表
L. Österberg	副团长	特利尼达和多巴哥	
I.H.F. Cherfils	代表	C. Bernard	团长
J. Danielsson	代表	R. Bissessar	代表
A. Gradin	代表	S. Francis-Yearwood	代表
K. Keldusild	代表	G. Joseph	代表
G. Roos	代表		
瑞士		突尼斯	
A. Auer	团长	M. Saad	团长
D. Ruhier	副团长	A. Berrajah	副团长
O. Arregger	代表	H. Houcine	代表
G. Panchard	代表	N. Letaief	代表
		H. Mekki	代表
泰国		土耳其	
P. Tantirujanant	副团长	S. Çalışlar	团长
K. Chinaiworn	代表	C. Aygün	代表
D. Smutnakochoorn	代表	F. Enç	代表
前南斯拉夫马其顿共和国		G. Sarigül	代表
I. Mehmedi	团长	乌干达	
E. Andonova	代表	A. Akandonda	副团长
Z. Stanojeska	代表	A. Opolot	代表
多哥		J. Twijuke	代表
B. Amelete	团长	乌克兰	
B.M. Bamana	副团长	A. Demydenko	团长
G. Latta	副团长	V. Maksymov	副团长
K. Dobou	代表	Y. Shcherbak	副团长
V. Tsidji	首席观察员	O. Avramenko	代表
汤加		V. Baback	代表
H.R.H. A. Ulukalala		D. Babeychuk	代表
Lavaka	团长	A. Bobrovnikova	代表
M. Faletau	副团长	O. Melnyk	代表
S. Aho	代表	V. Prystayko	代表

V. Zelenkov	代表	D. Shapiro	代表
		R. Bailey	顾问
阿拉伯联合酋长国		R.L. Carlson	顾问
		H. Mann	顾问
M.Y. Al Suweidi	团长	D. Peterson	顾问
A. Abu Aisheh	代表		
M. A. Ahli	代表	乌拉圭	
A. Al Roomi	代表	E. Bonelli Baccino	团长
O. De Silva	代表	E. Bianchi Pron	副团长
S.D. Liyanage	代表	J. Marset Juarez	副团长
联合王国			
		乌兹别克斯坦	
R. J. Griffins	团长	K. Trobov	团长
T. Baker	副团长	A. Bakhriev	副团长
D. Batchelor	代表		
D. S. Evans	代表	委内瑞拉	
S. Knight	代表	R. Alvaradao	团长
S. McPherson	代表	E. Calderaro	代表
A. G. Sayce	代表	M. Carpio Rodriguez	代表
坦桑尼亚联合共和国		E. Falcon	代表
		C. Fraino	代表
B. Moses	团长	M. La Riva Ron	代表
A.K Abdulla	代表	C. Motta	代表
M.M. Hanif	代表	J. Parada de Lacruz	代表
J. Lyimo	代表	M. Leal Scovino	代表
S. Mwagha	代表		
O.R. Nundu	代表	越南	
P. Tesha	代表	X. Hoang	团长
C. Mgana	顾问	V. Pham	团长
美国		T. Lai Xuan	代表
		T. Le	代表
J.N. Shane	团长	H. Luong	代表
J.R. Byerly	副团长	V. Luu	代表
E.W. Stimpson	共同副团长		
M. Daniel	代表	赞比亚	
R. Gaffin	代表	C. Kabalika	副团长
M. Jennison	代表	C. Kapwepwe	副团长
G. Kiser	代表	D. Lungu	代表
D. Lavin	代表		
M. Myles	代表		



---

E. Mambwe            代表

津巴布韦

W. Mangwende        团长

J. Bango              代表

R. Chingwena        代表

K. Kaseke            代表

R. Machigere        代表

-----

**观察员代表团：****巴勒斯坦**

S. Abu Halib            观察员

**非洲民航委员会 (AFCAC)**

M. Heshmat            首席观察员

Y. Afanou              观察员

C.M. Diop              观察员

R. Ndhlovu            观察员

T. Tamrat              观察员

**国际机场理事会 (ACI)**

R. Aaronson           首席观察员

A. Gil                  观察员

R. Heitmeyer         观察员

S. Poirier             观察员

A. Strahl              观察员

**阿拉伯民航委员会 (ACAC)**

A. Daoudi              首席观察员

O. El Kittani         观察员

**加勒比共同体秘书处 (CARICOM)**

J. Lewis               首席观察员

**东部和南部非洲共同市场 (COMESA)**

A. Marawa            首席观察员

**非洲经济委员会 (ECA)**

H. Koumare          首席观察员

**欧洲空中航行安全组织 (EUROCONTROL)**

V. Aguado	首席观察员
O. Asmussen	观察员
E. Cerasi	观察员
E. Soehnle	观察员
R.D. van Dam	观察员

**欧洲民航会议 (ECAC)**

R. Benjamin	观察员
G. Lumsden	观察员

**欧洲共同体 (EC)**

M. Ayrat	首席观察员
S. Cras	观察员
F. Morgan	观察员
P. Musquar	观察员

**国家间航空委员会 (IAC)**

A. Knivel	首席观察员
-----------	-------

**国际航空承运人协会 (IACA)**

E. Anderson	观察员
-------------	-----

**国际航空运输协会 (IATA)**

G. Bisignani	首席观察员
G. Brazeau	观察员
P. Chikumba	观察员
M. Comber	观察员
R. Donald	观察员
M. Eran-Tasker	观察员
J. Goh	观察员
C. Grau Tanner	观察员
R. Heighes-Thiessen	观察员
E. Hoeven	观察员
S.R. Mace	观察员

C. O'Keefe	观察员
P. Sepulveda	观察员
R. Smithies	观察员
T. Windmuller	观察员

#### 国际商会 (ICC)

M. Foulkes	观察员
------------	-----

#### 航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA)

D. Dolan	首席观察员
J. Anker	观察员
R.J. Brennan	观察员
G. Crivellaro	观察员
C.E. Evans	观察员
T. Kosik	观察员
H. Meyer	观察员
S. Rosen	观察员

#### 国际劳工组织 (ILO)

E. MacPherson	首席观察员
B. Essenberg	观察员
D. Kittenis	观察员

#### 国际法协会 (ILA)

M. Milde	观察员
----------	-----

#### 国际运输工人联合会 (ITF)

Shane Enright	首席观察员
R. Adbur	观察员
R. Balnis	观察员
K.J. Beath	观察员
B. Carranza-Orellana	观察员
Y. Clark	观察员
F.G. Coghlan	观察员
J. Condo	观察员
S. Fernandes	观察员

V. Gray	观察员
T. Heywood	观察员
G. King	观察员
S. Kurhhirt	观察员
G.W. Maclean	观察员
M.S. Mazumder	观察员
L.H. Moreira	观察员
R. Mowla	观察员
J. O'Flynn	观察员
S. Quader	观察员
M. Rahman	观察员
A. Rashid	观察员
J. Ruiz Trhamppe	观察员
A. Sandziuk	观察员
M. Solaiman	观察员
M. Sufian	观察员
T.W. Twentyman	观察员
W. Ulloa	观察员

**拉美航空航天法协会 (ALADA)**

A.M. Donato          观察员

**拉美民航委员会 (LACAC)**

M. Ospina          观察员

**经济合作和发展组织 (OECD)**

J. White          首席观察员

**国际航空货运协会 (TIACA)**

P. Cheng          观察员

L. Coyne          观察员

D. Fernandez      观察员

**西非经济和货币联盟 (WAEMU)**

H. Akoko          首席观察员

**世界银行**

C. Schlumberger      观察员

**世界旅游组织 (WTO-OMT)**

F. Frangialli      首席观察员

J. King      观察员

H. Lipman      观察员

**世界贸易组织 (WTO-OMC)**

P. Latrille      观察员

-----

ATConf/5-WP	议程项目	标题	提交者
1	-	议程	秘书处
2	1	会议由来和组织安排	秘书处
3	-	暂行时间表	秘书处
4	1	会议任务的背景和概述	秘书处
5	1.1	自由化案例研究	秘书处
6	1.2	自由化的安全和保安方面	秘书处
7	2.1	航空承运人的所有权和管理权的自由化	秘书处
8	2.2	市场准入的自由化	秘书处
9	2.2	国际航空运输中的航空器租赁	秘书处
10	2.2	使航空货运服务自由化	秘书处
11	2.3	确保公平竞争的保障措施	秘书处
12	2.3	可持续生存性和参与	秘书处
13	2.4	消费者利益	秘书处
14	2.5	包括电脑订位系统和因特网在内的产品分销	秘书处
15	2.6	在自由化环境下改善争端的解决	秘书处
16	2.7	国际航空运输管理的透明度	秘书处
17, 附篇 A	3.1	双边、地区或有限多边自由化航空运输协定的范本	秘书处
17 的增编, 附篇 B	3.1	双边、地区或有限多边自由化航空运输协定的范本	秘书处
18	4.1	国际民航组织在推动自由化中的作用	秘书处
19	4.2	国际航空运输总体原则宣言	秘书处
20	1.1	商业化和自由化	秘书处
21	2.2	自由化在市场准入方面的发展	秘书处
22, 附篇	2, 4.1	修改国际航空运输管理手册 (Doc 9626)	秘书处
23 (IP) (英)	1.1	行业状况及航空公司运输业务展望	秘书处
24, App.	4.2	总体原则宣言的修订草案	秘书处
25 (IP) (英, 中)	1.1	中国民航发展情况	中国

ATConf/5-WP	议程项目	标题	提交者
26 (英,法,西,阿)	2.1	航空公司对所有权和控制权的自由化的观点	IATA
27 (英,法,西,阿)	2.2	确保有效的全球一致的起降时刻分配制度	IATA
28, App. (英,法,西,阿)	2.3	维护多边联运系统	IATA
29 (英,法,西,阿)	2.6	国际航空运输中争端的解决	IATA
30 (IP) (英)	1.1	协商一致与合作: 航空服务自由化的工具	APEC
31 Rev. (英,法,西)	1.1	民航结构调整对就业和社会习惯的影响	ILO
32 (英)	4.1	具有人性化的自由化: 航空层面	WTO-OMT
33 (英)	2.1 2.2, 2.4	航空承运人所有权和控制权; 租赁; 起降时刻; 消费者利益	IACA
34 (IP) (英,法,西)	2.1, 2.2, 3.1, 4.1, 4.2	在国际航空运输中要考虑的劳工和社会政策问题	IFALPA
35 (IP) (英,法)	1.1, 4.1	国际航空运输中更大程度自由化的必要性	ICC
36 (IP) (英,法)	2.2	航空货运与世界贸易组织(WTO)	ICC
37 (IP) (英)	1.1	新加坡在亚太经济合作组织(APEC)论坛中市场自由化的经验以及对多边自由化采取平行的和/或分阶段做法的建议	新加坡
38	2.2	多边基础上的航空货运自由化	新加坡
39	2.1	采取开放和磋商方式将航空承运人所有权和控制权加以自由化	新加坡
40	2.3	格鲁吉亚对自由化的某些方面的观点(价格政策)	格鲁吉亚
41	2.4	格鲁吉亚关于自由化某些方面的观点(旅客的权利)	格鲁吉亚



ATConf/5-WP	议程项目	标题	提交者
42	2.2, 2.3	格鲁吉亚对自由化的某些方面的观点 (为航空承运人提供平等机会的必要性)	格鲁吉亚
43	1.1, 4.1	格鲁吉亚对自由化某些方面的观点 (公布一项自由化问题全面文件的需要)	格鲁吉亚
44	2.2	格鲁吉亚对某些自由化议题的观点 (“载运”的术语和第六、七、八和九种空中自由业务)	格鲁吉亚
45 (IP) (英)	1.1	斐济关于多边航空运输协定的立场: 太平洋岛屿航空运输协定(PIASA)	斐济
46	2.7	国际民用航空管理的透明度	美国
47	2.3	鼓励公平竞争的替代措施	美国
48	2.1	发展中国家航空公司所有权和控制权的自由化	巴巴多斯
49	2.2	使航空货运自由化	美国
50	2.2	市场准入的自由化	美国
51	2.2	服务贸易总协定 (GATS)	古巴
52	2.1	指定和授权	古巴
53	2.4	以用户作为主要目标	古巴
54 修改 (IP) (英,西)	1.1	航空运输的逐步发展: 经验	古巴
55 更正 (IP) (英)	4.2	巴基斯坦对国际航空运输总体原则宣言的观点	巴基斯坦
56	2.3	公平竞争和保障措施	巴基斯坦
57	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 3.1, 4.1	巴基斯坦对大会议程项目的意见	巴基斯坦
58 (IP) (英)	1. 1 2.	柬埔寨、老挝人民民主共和国、缅甸和越南 (CLMV) 在航空运输上开展的次地区合作	CLMV

ATConf/5-WP	议程项目	标题	提交者
59 (IP) (英)	2.2	航空货运自由化	OECD 秘书处
60 (IP) (英,法)	1.1	西非经济和货币联盟 (WAEMU) 成员国在航空运输自由化方面的经验	WAEMU
61 (IP) (英,法)	1.1	欧洲在航空运输自由化方面的经验	ECAC 和 EU 成员
62	2.5	产品分销	ACAC 成员
63	2.4	消费者的利益	ACAC 成员
64	2.2	国际航空运输市场准入的公平和均等的机会以及机场拥挤问题	ACAC 成员
65	2.1	主要所有权和有效控制权	ACAC 成员
66 (IP) (英,法,西)	1.1	民航结构调整对就业和社会习惯的影响	ILO
67 (IP) (英)	1.1	美国的自由化经验	美国
68 (IP) (英,法)	1.2	自由化的安全方面	ECAC 和 EU 成员
69 (IP) (英,法)	2.4	欧洲机场和航空公司对旅客权利的承诺	ECAC 和 EU 成员
70	2.3	公平竞争和保护措施	ACAC 成员
71 (IP) (英,西)	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6	对自由化规则的要点的审议	ALADA
72 (IP) (英)	1.1	太平洋岛屿航空运输协定 (PIASA): 在太平洋地区分阶段发展单一航空市场	太平洋岛屿论坛
73 (英,法,西)	2.2	国际航空运输中的航空器租赁以及与航空器登记的国籍有关的管辖权问题	ITF
74 (英,法,西)	2.2	市场准入的自由化	ITF
75 (英,法,西)	2.1	航空承运人所有权和控制权的自由化	ITF
76	1.2	自由化对航空安全和保安的影响	非洲国家

ATConf/5-WP	议程项目	标题	提交者
77	2.5	包括电脑订位系统和因特网在内的产品分销	非洲国家
78	2.6	创立争端解决机制	非洲国家
79	2.2	市场准入	非洲国家
80	2.1	航空承运人所有权和控制权的自由化	非洲国家
81 (IP) (英,法) (修改, 仅法文)	1.1	非洲自由化经验的背景	非洲国家
82	2.3	对发展中国家的优惠措施	非洲国家
83 (英,法,西)	2.2	全货运自由化案例	TIACA
84 (更正, 仅英文)	2.1	航空承运人所有权和控制权的自由化	希腊代表 EC 和 ECAC 成员
85	2.2	起降时刻和噪音问题	印度
86	1.1, 2.2	使航空货运和旅游包机运营自由化	印度
87	2.3	建立公平竞争机制	非洲国家
88	1.1	航空运输自由化对机场拥挤和环境危害的影响	法国
89 (IP) (英)	1.1	加勒比共同体内的航空运输服务自由化	CARICOM
90 更正 (IP) 附篇 A, B, C (英,部分法、 西)	1.1, 2.2, 3.1	新的双边和地区/有限多边航空运输协定	美国
91 (英,法,西)	2.2	业务权、机场容量和机场起降时刻: 机场经营人的观点	ACI
92 (英,法,西)	2.2	扩大机场容量: 缓解财务限制	ACI
93 (英,法,西)	2.2	扩大机场容量: 缓解环境限制	ACI
94 (英,法,西)	2.2	航空货运自由化	ACI

ATConf/5-WP	议程项目	标题	提交者
95 (英,法,西)	2.4	为旅客提供便利和高质量服务: 机场的关注	ACI
96	1.2, 2.1, 2.2	在经济自由化过程中保障安全和保安监督	美国
97 (IP) (英)	1.1	示范性航空商业法案	美国
98 (IP) (英,西)	1.1	拉美地区自由化背景和经验	LACAC 成员
99 (英,西)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6	对自由化关键管理问题的审议	LACAC 成员
100	2.2	航空货运服务的自由化	大韩民国
101	2.1	航空公司所有权和控制权的自由化	大韩民国
102	-	对引言的报告草案	秘书处
103	1.2	议程项目 1.2 的报告草案	秘书处
104	1, 1.1	议程项目 1 和 1.1 的报告草案	秘书处
105	2, 2.1	议程项目 2 和 2.1 的报告草案	秘书处
106	2.2	议程项目 2.2 的报告草案	秘书处
107	2.5	计算机定座系统的行为准则	ACAC 成员
108	2.3	议程项目 2.3 的报告草案	秘书处
109	4.1	国际民航组织在促进自由化方面的作用	乌拉圭
110	2.6	议程项目 2.6 的报告草案	秘书处
111	2.4	议程项目 2.4 的报告草案	秘书处
112	2.5	议程项目 2.5 的报告草案	秘书处
113	2.7	议程项目 2.7 的报告草案	秘书处
114	2.1	有关 WP/105 号文件的提案 (议程项目 2.1 的报告)	新西兰
115	3.1	议程项目 3.1 的报告草案	秘书处
116	4.1	议程项目 4.1 的报告草案	秘书处

## 国际民航组织在 航空运输领域的出版物

下述摘要介绍了国际民航组织出版的航空运输领域内各系列出版物的地位并简要的介绍了其内容：

**关于简化手续的国际标准和建议措施**（定为公约的附件9），理事会根据《国际民用航空公约》第三十七、五十四和九十条予以通过。统一遵守简化手续的国际标准中所载规定被认为是方便和改进国际空中航行的某些方面是可行的和必要的，同时遵守建议措施中的规定被认为是方便和改进国际空中航行的某些方面一般是可行的和十分希望的。各国的国家规定和做法和国际标准之间的差异必须根据公约第三十八条通知理事会。理事会还请各缔约国通知其与建议措施之间的差异：

**理事会声明**是关于航空运输问题的声明，例如机场和航行服务费、税收以及简化手续的目的；

**统计摘要** 定期出版，公布从缔约国收到的关于其民航活动的统计情报；

**通告** 提供缔约国感兴趣的专门的信息，包括关于全球和地区航空运输业发展趋势的研究和全世界性质的特殊研究；

**手册** 向缔约国提供关于机场和空中航行设施的收费、空中交通预报技术和航空运输统计的信息和指导。

各缔约国感兴趣的还有航空运输领域的会议报告，如简化手续和统计专业会议和机场经济及空中航行设施会议的报告。还出版报告的补充报告，表明理事会根据会议建议采取的行动，其中很多是发给缔约国。

---

© ICAO 2003  
7/03,C/P1/40

Order No. 9819  
Printed in ICAO 9

ISBN 92-9194-098-4

