



工 作 文 件

机场和空中航行服务经济会议

2008年9月15至20日，蒙特利尔

议程项目 3: 与空中航行服务经济和管理有关的具体问题

议程项目 3.3: 成本分摊和收费制度

航空器重量在收费公式中的作用

(由秘书处提交)

摘要

本文件讨论了在空中航行服务收费公式中纳入航空器重量这种做法背后的理由，并审议了《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》(Doc 9082 号文件)现行案文的相关性。各国对航空器重量在收费公式中的作用持有不同观点。文件呼吁本次会议考虑就这一有争议的问题形成一种共同立场。

会议的行动在第 3 段。

1. 引言

1.1 现行的航路收费制度大体上是以包括航空器重量和所飞距离的公式为基础，大多数进近/区域管制收费也都包括重量这一因素。收费公式中航空器重量这一相关性问题，尤其是在拥挤或复杂的空域，已在不同场合被提出。有些国家认为，《国际民航组织关于机场和空中航行服务收费的政策》(Doc 9082 号文件)的现行措词是规定性的，而其他国家则认为应该有充分的灵活性来根据具体情况制定收费。

1.2 本文件讨论了在空中航行服务收费公式中纳入航空器重量这种做法背后的理由，对 Doc 9082 号文件现行文本的相关性做了审查，并叙述了第 1.1 段所指出的分歧意见。

2. 讨论

2.1 航空器重量被视为是一个正当的收费参数，因为它体现出对用户的服务价值。航空器业载的增加就使所受到服务的价值有所增加，鉴于航空器重量通常与业载具有同比关系，它可以对服务价值提供一个良好的衡量。因此，收费公式中使用航空器重量可根据用户所接受的服务价值，在用户中分摊空中航行服务的费用。

2.2 但是，提供空中航行服务的费用并非与航空器重量直接有关。比如，在一个空域对大型航空器的管理并不比对在同一空域¹运行的轻型航空器管理要复杂。如果收费公式中包括航空器重量，则重型航空器要比轻型航空器支付更多的空中航行服务费用。这意味着重型航空器所付的费用相对补贴了轻型航空器所付的费用。

2.3 因此，Doc 9082 号文件的第 44 段和 45 段，通过对重量包线提供指南（即对航空器重量予以考量的程度），试图在服务费用及服务价值之间达成平衡。概况来说，现行的政策指出：

- a) 进近/机场管制费用“可以”考虑航空器的重量，但应少于与航空器重量的正比例（见第 44 段）；和
- b) 航路收费“应该”考虑航空器的重量，但应少于与航空器的相对生产力的比例，即航空器座位数，它通常低于与航空器重量的比例（见第 45 段）。

2.4 关于第 2.3 段“可以”与“应该”之间的差异，可能的解释是这样一种事实，即进近/机场管制收费原先是例在 Doc 9082 号文件的机场一节。有关机场收费的一般政策现在并一直是，起降费率表“应该”与航空器重量成正比。这包括进近/机场管制服务，这种情况一直延续到 1981 年 Doc 9082 号文件第二版的出版时。当时，虽然进近/机场管制服务的收费仍例在 Doc 9082 号文件的机场一节当中，但被分解，在起降费分段之后被单独列为一个分段。将进近/机场管制收费段落剥离的主要目的，是要承认与机场有关收费的组成部分不应将航空器重量与起降费给予同等程度的考虑，而是通过使用“可以”一词来表示通常不应考虑重量。

2.5 各国对“可以”与“应该”的差异产生分歧。一些国家寻求对 Doc 9082 号文件第 45 段进行修改，按照他们的想法，目前的文字太具规定性，而对航空器重量的措词应该有更多的灵活性；他们因而认为对有关术语应该加以统一，在第 45 段的航路收费中用“可以”代替“应该”。

2.6 而其他一些国家则认为 Doc 9082 号文件的第 46 段，它提到航路收费对使用重量与距离因素的例外情况，已经对那些根据各自特殊情况制定收费的国家提供了足够的灵活性，而为处理特殊情况对传统收费制度的修改，比如拥挤和高峰期间的交通量，可以在现行政策赋予的灵活性下予以满足，包括降低或甚至取消重量和距离因素。

¹ 可能有一个涉及尾流涡旋的小问题，即大型航空器需要比小型航空器有更大的间隔。在有许多上升和下降飞行的复杂空域对飞行进行管理，以及在已近饱和状态运行的机场提供空中航行服务，情况尤为如此。

3. 会议的行动

3.1 请会议为空中航行服务收费之目的，对航空器重量的作用达成共识，尤其是：

- a) Doc 9082 号文件第 44 段、第 45 段和第 46 段的措词是否恰当；或
- b) 第 44 段、第 45 段和第 46 段的术语是否应该统一。

3.2 会议还可以考虑建议国际民航组织就世界范围的空中航行服务提供者使用航空器重量的问题开展一项研究，旨在寻找最佳做法和决定是否需要对 Doc 9082 号文件进行修订，或是否需要为各国提供补充指导。

—完—