国 际 民 用 航 空 组 织

ATConf/7-WP/139
25/9/26

工 作 文 件

第七次世界范围航空运输会议（ATCONF/7）

2026 年 11 月 16 日至 20 日，蒙特利尔

议程项目 3： 加强监管和制度框架
3.2： 通过为国际航空运输构建渐进式航空经济和监管框架提升航空连通性

促进航空运输自由化

（由阿拉伯联合酋长国提交）

执行摘要

阿拉伯联合酋长国（阿联酋）强烈支持建立开放和逐步自由化的国际航空运输市场。航空运输协定（ASA）为各国提供了建立国际航空运输服务和扩大本国航空公司市场准入的框架。

各国在经济状况、航空政策、法律框架以及国际航空运输做法方面存在差异。在处理国际航空运输关系时，应继续承认这些差异。

国家、双边和地区机制可能已经处理了与国际航空运输服务运营有关的事项。各国在考虑是否适宜在特定航空运输关系中引入进一步规定时，应将这些现有机制纳入考量。

本工作文件呼吁采取一种既支持进一步自由化，又保留灵活性，让各国根据自身情况协商航空运输服务安排的做法。

行动：请会议：

a) 重申国际航空运输自由化以及继续努力扩大市场准入、加强全球连通性和增加消费者选择的重要性；
b) 认识到国家或地区监管做法，或在国际民用航空组织（ICAO）框架之外讨论的任何条约条款，未必适合作为在全球范围内适用于双边航空运输服务安排的国际基准；和
c) 重申各国在确定适合其双边航空运输关系的条款以及使用国际民航组织示范条款和指导材料时，应保持灵活性和选择权。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标：航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉。
财务影响：	无
参考文件：	Doc 9587号文件：《国际航空运输经济管理的政策与指导材料》

1. 引言

1.1 国际航空运输的逐步自由化促进了全球连通性、增强了竞争并增加了消费者选择，同时也使航空公司能够更灵活地应对市场需求。

1.2 阿拉伯联合酋长国（阿联酋）一贯支持以航空公司享有公平、平等的运营和竞争机会为基础，建立开放和自由化的国际航空运输市场。

1.3 各国在经济状况、监管框架、航空政策和航空公司商业模式方面的差异仍然存在。

1.4 提供高效的航空运输服务，为消费者和托运人带来更好的连通性、更多选择和更高价值，仍应是一项共同目标。

2. 近期发展

2.1 自 2013 年第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）以来，各国国内立法、地区立法以及各项具体航空运输服务安排中，仍体现出不同的做法。

2.2 在个别双边或地区安排中纳入特定条款，反映了有关各方的具体情况和政策，但这本身并不能确立一种全球适用的做法。

2.3 各国应当继续通过相互协商，确定适合其双边航空运输关系的条款。

3. 国际民航组织框架

3.1 国际民航组织已经提供相关政策和指导材料，协助各国推进国际航空运输的自由化和经济监管，其中包括国际民航组织《航空运输协定范本》（TASA）。

3.2 《航空运输协定范本》提供了多种选择，各国可根据其航空运输关系的具体情况考虑选用。

3.3 国际民航组织的指导应当继续为各国保留灵活性和选择权，并保持其中立和不具约束性的特点。

3.4 示范条款应当有助于各国开展谈判，而不应预先设定双边讨论的结果。

3.5 国际民航组织示范条款不应假定在特定国家或地区框架内形成的做法普遍适用于所有国家。

4. 讨论

4.1 国际航空运输自由化是通过双边、地区和多边安排逐步推进的，反映了各国不同的情况和市场开放程度。灵活性一直是这一进程的重要组成部分。

4.2 各国仍应可以通过相互协商，确定适合其特定双边航空运输关系的条款。

4.3 如果国家或地区法律或现有的双边安排中已存在相关机制，在考虑引入进一步规定之前，应

当先考虑这些机制是否适用。

4.4 遵守适用的国家或地区法律是一回事，将特定监管要求纳入各国根据《航空运输协定》相互商定的权利和义务是另一回事，二者应加以区分。

4.5 在此背景下，国家或地区监管做法，或在国际民航组织框架之外制定的任何条约条款，均不应决定国际民航组织示范条款的内容，也不应塑造双边航空运输关系。

4.6 监管方面的发展不应被用来削弱、重新解释或减损根据现有《航空运输协定》已经商定的权利，也不应据此推迟、限制或撤回市场准入机会，或对其设置附加条件。

4.7 市场准入的自由化应当继续作为国际航空运输政策的主要目标。《航空运输协定》中的条款应当相称、透明、不具歧视性，并与这一主要目标保持一致。

5. 结论

5.1 阿联酋仍坚定致力于建立自由化的国际航空运输市场，并确保各航空公司享有公平、平等的运营和竞争机会。

5.2 应当考虑现有机制，同时各国保留通过相互协商确定双边航空运输关系条件的灵活性。

5.3 国际民航组织应当继续着重促进国际航空运输自由化，包括扩大市场准入和加强连通性，同时保留各国在使用国际民航组织政策和指导材料方面的选择余地。

— 完 —