



大会 — 第39届会议

经济委员会

议程项目39：国际航空运输的经济监管 — 政策

非洲航空运输的自由化

(由54个缔约国²,非洲民航委员会(AFCAC)成员提交)

第1号修改稿

执行摘要

本工作文件介绍了非洲通过亚穆苏克罗决定(YD)在航空运输自由化方面做出的努力，力争在2017年之前建立单一非洲航空运输市场；并寻求支持和协作，以便本着国际民航组织“不让任何国家掉队”的精神，全面实施亚穆苏克罗决定。

行动：请大会：

- a) 注意到非洲在航空运输自由化方面做出的努力；
- b) 要求理事会继续协作，为举行地区讲习班提供便利；和
- c) 按照不让任何国家掉队的举措，寻求合作伙伴和金融机构的协作，开展能力建设以满足非洲自由化的单一航空运输市场的需求。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标 D — 航空运输的经济发展。
财务影响：	本文件中提到的活动将根据 2017 年至 2020 年经常方案预算和、或来自预算外捐助的可用资源情况进行。
参考文件：	非洲民航委员会章程 大会A38-14号决议附录D 非洲联盟国家和政府首脑会议报告，2007年6月29日，加纳阿克拉。 《非洲联盟关于建立非洲单一航空运输市场的宣言》DOC.EXCI/871 (Xxvi)

¹ 英文、法文文本由非洲民用航空委员会提供。

² 阿尔及利亚、安哥拉、贝宁、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、乍得、科摩罗、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、吉布提、埃及、赤道几内亚、厄立特里亚、埃塞俄比亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、肯尼亚、莱索托、利比里亚、利比亚、马达加斯加、马拉维、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、摩洛哥、莫桑比克、纳米比亚、尼日尔、尼日利亚、卢旺达、圣多美和普林西比、塞内加尔、塞舌尔、塞拉利昂、索马里、南非、南苏丹、苏丹、斯威士兰、多哥、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚和津巴布韦。

1. 引言

1.1 航空运输已成为经济发展的催化剂和全球社会经济增长的重要动力。航空运输开放和连接市场，促进贸易，使得各行业与全球供应链连接起来。它在恰逢其时的全球制造生产方面发挥重要作用，也大大加速将易腐食品从农业社区运往全球市场。

1.2 航空连通性已成为促进航空运输和经济发展的重要价值链，因此，增强航空联通性有助于提高生产效率，鼓励投资和创新，并改进业务运行和提高效率。国际民用航空组织（ICAO）明确将航空连通性和基础设施的发展作为一种手段，促成实现关于提供就业和推动经济增长的联合国可持续发展目标 8 和 9。

1.3 航空运输已实际成为国际旅游业最优选的运输模式，这是因为便利的航空运输促进了一个地区或国家的旅游业发展。

1.4 实现非洲可持续的经济发展，高度依赖发展航空运输和加强大陆的连通性。虽然非洲与非洲之外的许多航空运输市场在很大程度上都已实现自由化，但非洲内部的航空运输市场却由于限制性的双边航空运输协定（BASAs）而仍然较为封闭。这就影响到非洲内部的航空联通性并限制了航空运输作为经济成长和发展引擎的潜力。

1.5 非洲国家认识到这些限制性的双边航空运输协定正在限制该地区的成长和航空联通性，因此于 1999 年通过了亚穆苏克罗决定，目的是推动非洲内部的航空运输市场准入自由化。

2. 讨论

2.1 过去，由于亚穆苏克罗决定缺乏有效的法律、经济和机制框架，也由于各国缺乏政治意愿，因此通过有效实施亚穆苏克罗决定开展非洲航空运输自由化的进程步履维艰，导致除其他外保护本国航空公司，签证、海关和消费税制度限制重重，以及税收过重等。

2.2 为了克服这些挑战并实现非洲航空运输市场自由化，委托非洲民用航空委员会（AFCAC）承担亚穆苏克罗决定的执行机构这一职责。

2.3 目前，全面实施亚穆苏克罗决定所需的所有监管文书，包括竞争规则、消费者保护、争端解决机制等，都已到位。期待已久的执行机构体制框架也已经合法化并且得到非洲国家首脑的充分支持。

2.4 为了推动具体实施非洲联盟 2063 年议程的旗舰项目，即在 2017 年之前通过亚穆苏克罗决定建立单一非洲航空运输市场（SAATM），14 个非洲国家已经做出承诺，迅速实施单一非洲航空运输市场，而更多的国家正在向非洲联盟委员会（AUC）提交其庄严承诺。

2.5 正在各个领域加强与所有利害攸关方的协作和合作，尤其是要推动亚穆苏克罗决定，制定提高意识方案，宣传消除人员和物品流动的非实体限制壁垒（包括签证限制和海关及消费税制度），解决机场基础设施不良、过境设施不足、运行成本高昂、安全和保安的相关问题等。

2.6 与单一非洲航空运输市场相辅相成的是有必要促进非洲大陆上人口和物品的流动。非洲联盟 2063 年议程提出了在整个大陆实现人员自由流动的理想，呼吁各国领袖推行非洲护照并在 2018 年之前在所有非洲国家废除所有非洲公民的签证要求。目前，大多数地区经济共同体 (RECs) 已经开始允许人员在其地区内自由流动，而一些地区经济共同体现在为前往该地区的访问者发布统一签证。若干个非洲国家在到达口岸向非洲公民发布签证。

2.7 国际民航组织开展了协作努力以支持非洲航空运输的发展，在该地区举办了两次地区性会议：(i) 2014 年 8 月在多哥洛美的非洲航空货运发展会议，和 (ii) 2015 年 3 月在马达加斯加塔那那利佛的非洲航空运输可持续发展会议。这两次会议产生了一系列建议，将促进包括货运业务在内的航空运输的增长，并有助于亚穆苏克罗决定的实施。

2.8 正在持续敦促所有非洲国家将其政策和规章与非洲民用航空共同政策 (AFCAP) 协调一致，以确保不仅在安全和保安事项方面也在非洲航空运输可持续发展的事项方面具有互补性和统一性。

2.9 非洲民用航空委员会为非洲专家拟定了一份能力建设方案，通过在地区经济共同体和执行机构这两个层面上有效实施亚穆苏克罗决定，使单一非洲航空运输市场投入运行。

2.10 该方案的目的是寻求开展协作，以便在经济监管和应用消费者法规和竞争规章以及争端解决机制等方面满足非洲自由化的单一航空市场的需求。

2.11 此外，还需要按照国际民航组织 A38-14 号决议开展进一步协作，为开办更多的航空运输自由化方面的地区讲习班和研讨会提供便利。

3. 结论

3.1 行之有效的航空运输体系是可持续的经济成长和发展的一项重要推动力。它除了确保各国以积极可行的方式参与国际航空运输之外，还是地区一体化的重要组成部分。

3.2 在此方面，全面实现非洲航空运输自由化就要求所有业界利害攸关方提供支持、承诺和协作。

4. 行动

4.1 因此，请大会注意到非洲航空运输市场自由化的进展情况并审议本工作文件执行摘要提出的建议。