



A39-WP/518
P/48
3/10/16

大会 — 第 39 届会议

经济委员会关于议程项目 39 的报告

(经济委员会主席提交)

经济委员会已批准所附关于议程项目 39 的报告。

注：取消此封页后将本文件添加到报告集的相应位置。

议程项目 39：国际航空运输的经济监管 — 政策

39.1 在 WP/4 号文件中，理事会报告了作为第六次世界范围航空运输会议（ATConf/6）建议及大会相关决议实施工作的一部分，制定和通过国际民航组织关于航空运输自由化的长期愿景及消费者保护核心原则的情况。请大会核准本组织关于促进和实施该长期愿景及消费者保护指导的计划。

39.2 在 WP/5 号文件中，理事会提交了一份截止到 2016 年 4 月在拟定市场准入、航空货运和航空运营人所有权和控制权自由化的国际协定方面所取得进展的报告，其中包括在形成最终协定方面有待开展的进一步工作方面的信息。

39.3 理事会通过 WP/66 号文件报告了自大会上一届会议以来，本组织在实施第六次世界范围航空运输会议各项建议方面所完成的工作。同时，它还介绍了航空运输政策和管理方面的未来工作方案，供大会核准。该工作方案的实施将可推动实施国际民航组织不让任何国家掉队（NCLB）举措，并将有助于加强航空运输的经济可持续性。

39.4 WP/149 号文件由 54 个缔约国和非洲民航委员会（AFCAC）成员提交。该文件述及了非洲通过实施亚姆苏克罗决定（YD）在航空运输自由化方面正在开展的工作，该决定旨在 2017 年之前建立单一非洲航空运输市场。它还呼吁各国遵照国际民航组织不让任何国家掉队的精神，对亚姆苏克罗决定的全面实施提供支持和协作，并呼吁国际民航组织组织地区性航空运输自由化讲习班和研讨会。

39.5 在 WP/130 号文件中，巴林报告了存在多项旅客权利制度所带来的某些问题，并呼吁国际民航组织拟定指导材料以统一旅客保护制度。

39.6 由巴西、智利、新西兰和新加坡提交的 WP/204 号文件强调了制定一项雄心勃勃的市场准入自由化多边协定的益处和必要性。他们认为拟议的国际民航组织市场准入自由化多边协定不仅应包括第三航权和第四航权的交换，而且至少还应包括第五航权的交换。

39.7 WP/313 号文件由哥伦比亚在拉丁美洲民用航空委员会（LACAC）成员国的支持下提交。该文件报告了哥伦比亚在将“反悔”概念纳入其消费者保护条例方面所取得的经验，并请国际民航组织在更新其消费者保护核心原则时对此经验予以考虑。

39.8 在 WP/173 号文件中，卡塔尔就航空运输监管专家组（ATRP）目前正在拟定的市场准入自由化及航空运营人所有权和控制权自由化国际协定中与市场准入、保障措施和航空运营人所有权和控制权相关的拟议规定，陈述了其观点和建议。它还讨论了一些涉及到国际民航组织航空运输领域政策方面的问题，包括消费者保护。

39.9 在 WP/242 号文件中，大韩民国忆及了航空运输市场自由化的益处，提出了关于制定旨在加强公平竞争的战略的建议，并呼吁国际民航组织寻找解决方案以协助各国为国际航空运输营造一个更开放竞争的环境。

39.10 在 WP/246 号文件中，大韩民国提供了该国低成本运营人（LCCs）的运营和发展壮大方面的信息；低成本运营人有助于促使市场中的需求上升，推动行业的发展和增加消费者所受益处。它呼吁国际民航组织推动各成员国就低成本运营人相关政策和经验进行信息共享。

39.11 在 WP/252 号文件中，大韩民国就航空运输业的自由化和放松管制给该国带来的益处进行了信息共享，益处包括航空运输和旅游业的增长及消费者所受益处的增加。它呼吁成员国就航空运输自由化进行信息共享，并表示支持国际民航组织目前正在就此开展的相关工作。

39.12 在 WP/259 号文件中，大韩民国强调了国际民航组织理事会于 2015 年 6 月通过了消费者保护核心原则，并强调了该国在本国消费者保护制度与国际民航组织核心原则之间取得一致方面所取得的进展。建议制定一些积极应对消费者保护的策略，包括对消费者进行教育及技术的使用。

39.13 在 WP/231 号文件中，国际机场理事会（ACI）提出了该理事会对当前关于时刻分配的行业指导所持的看法，认为关于有效使用稀缺机场容量的重要标准，例如目的地，飞机尺寸或机场所能提供给社会的最好的航空服务，往往被忽视了，或充其量被视为可选的次要标准。国际机场理事会提议将该问题提交给专家组，以探索和评估机场时刻容量分配替代方法的潜在益处。

39.14 在 WP/127 号文件中，国际航空运输协会（IATA）述及了扩大税收范围所产生的负面经济影响。它敦促各国遵守《国际民航组织关于国际航空运输领域税收的政策》（Doc 8632 号文件），并呼吁国际民航组织与行业加强合作及就税收和其他课税所具有的影响加强本组织的指导。

39.15 在 WP/134 号文件中，国际航协强调了一些国家的航空公司在本国货币的兑换和将收入划转至本国方面所面临的问题。该文件敦促成员国与航空公司通力协作，针对外汇稀缺所引发的“资金被冻结”问题寻找创新性解决方案。

39.16 在 WP/140 号文件中，国际航协主张各国在拟定和实施航空运输监管措施时，有必要基于均衡的、明确的和透明的规则通过更聪明的监管做法。它呼吁国际民航组织将更聪明的监管原则纳入本组织不让任何国家掉队举措中，以防止与国际民航组织标准和建议措施（SARPs）和政策指导不符的规章和政策的扩散。

39.17 在 WP/340 号文件中，国际航协述及了《世界航班时刻准则》（WSG）在管理和分配机场时刻方面所起的作用，以及让所有利害攸关方参与《世界航班时刻准则》的审查和修订过程。它认为，由《世界航班时刻准则》提供的现有的行业工作组和论坛可充分解决时刻分配问题。

39.18 智利提交的 WP/440 号文件提供了关于其在通过单方面，包括在一些双边和多边航空运输协定里，向其他国家授予国内航空运输权来实现市场准入自由化方面取得的正面经验。该文件提议，应促进自由化中的更大灵活性，包括在制定多边开放天空航空运输协定时拟定关于授予国内航空运输权的条款。

39.19 通过信息文件 WP/189 号文件，航空运输研究协会（ATRS）强调了自由化对更广泛经济的积极影响。该文件强调了推动实施统一的自由化监管系统的必要性，这将适应一个可持续的、安全的航空运输部门的需要，并且将为所有国家和地区带来经济增长、就业和社会经济的繁荣。

39.20 航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）在信息文件 WP/352 号文件中表达了对拟定一项劳工条款并将其纳入航空运输监管专家组正在拟定的关于市场准入及航空承运人所有权和控制权自由化的多边协定所持的观点。

39.21 信息文件 WP/438 号文件由国际运输工人联盟（ITF）提交。该文件介绍了国际运输工人联盟对航空运输监管专家组在拟定关于市场准入、航空货运及航空承运人所有权和控制权自由化的国际协定方面所做工作的某些方面持有的观点。A39-WP/5 号文件报告了该项工作的进展情况。

39.22 在对理事会在 WP/4、5 和 66 号文件中提交的报告进行审议时，委员会对国际民航组织在根据上届大会核可的行动计划实施第六次世界范围航空运输会议的建议方面所完成的工作表示感谢。委员会特别注意到国际民航组织关于国际航空运输自由化的长期愿景的制定和通过，该愿景将作为各国寻求实现其自由化目标的富有感召力的指南，以及各国和行业利害攸关方在其监管和运行实践中使用的消费者保护核心指导原则。

39.23 关于本组织在拟定市场准入、航空货运和航空承运人所有权和控制权自由化的国际协定方面的工作，委员会注意到在 WP/5 号工作文件中报告的进展情况以及仍存在的挑战。委员会认识到，多边协定的制定需要得到各国的广泛支持，还承认在业务权交换的范围和保障条款等关键问题方面仍然存在不同意见。委员会注意到该任务正在由航空运输监管专家组执行，并同意该专家组应继续其工作，同时要考虑到委员会提出的观点和建议，包括在 WP/204、173、242、440 号文件以及信息文件 352 和 438 号文件中提出的观点和建议。

39.24 关于针对国际协定草案定稿的计划时间表所表达的关切，已经明确，根据航空运输监管专家组工作的进展情况，存在一定的灵活性。委员会同意认为，国际民航组织应根据自由化长期愿景继续开展这一工作，同时铭记上届大会给出赋予的任务和提供的指导，并考虑到讨论中提出表达的观点和建议。

39.25 委员会还注意到各国在航空运输自由化方面的进展情况和取得的经验，包括 WP/149、246、252 号文件以及信息文件 189 号文件中介绍的情况。自由化的益处已得到广泛认可，同时是否是否需要采取措施来保证有效参与和公平竞争上存在着各种不同观点。一个国家指出应考虑涉及社会问题的保障措施。考虑到各国发展阶段的不一致以及各国面临的具体困难，各国可在自由化过程中采取灵活的方法，这一点也得到了普遍支持。委员会对地区性的自由化努力表示欢迎，例如非洲国家采取的方法。在这一方面，委员会同意认为，应鼓励各国继续按照国际民航组织长期愿景寻求自由化，且国际民航组织应在可利用的资源范围内，特别是在自愿航空运输基金以及现有平台的范围内（包括各国之间的能力建设和经验共享），考虑提供援助。

39.26 人们对国际航协在 WP/140 号文件中提倡的“更聪明的监管”方法表示了普遍支持，该文件鼓励各国在其监管实践中采纳该方法。文件指出，国际民航组织应在其“不让任何国家掉队”举措的背景下考虑该方法的原则。

39.27 关于消费者保护问题，委员会注意到若干国家在 WP/130、313 和 259 号文件中提供的关于其取得的经验和遇到的问题的信息。委员会认可了消费者保护需要得到监管当局和行业两者的关注。注意到国际民航组织已经在一份将不断更新的文件中通过了关于消费者保护的核心原则，委员会认为，在任何未来的审查中，核心原则应如上一届大会所核可的那样，始终保持高水平、非约束性和非规定性。委员会同意认为，应鼓励各国和航空业运用国际民航组织核心原则，并且国际民航组织应推广这些原则，监控进展情况，并在需要时对其进行审查。

39.28 针对 WP/127 号文件中强调的关于国际航空运输税收激增的关切，大家普遍认为这种征税可给国民经济带来负面影响，这不利于航空运输的可持续发展。各国需要遵守 Doc 8632 号文件中所载的国际民航组织关于航空运输领域税收的政策，这一点获得了广泛支持。该文件中表达了各国在税收政策上拥有主权的观点。委员会同意认为，应鼓励各国遵守国际民航组织关于税收的政策。

39.29 针对 WP/134 号文件提出的当地货币的兑换及航空公司收入划回本国的问题，大家承认此类问题也能对国际航空运输的运营产生负面影响。委员会同意认为，各国应根据国际民航组织相关指南来采取 WP/134 号文件提出的措施，以应对航空承运人的关切。

39.30 关于国际机场理事会提交的 WP/231 号文件以及国际航协提交的 WP/340 号文件中提出的时刻分配问题，委员会听取了这两个组织所做的联合声明并对此表示了欢迎。该声明认识到必须优化利用稀缺的容量，尤其是在容量受限的各个机场。为此，这两个组织商定，协作开展持续的进程以制定一个更加高效和有效的时刻分配过程。它们还一致认为，这种过程必须确保透明度、确定性、一致性、公平性和非歧视性，并保持全球协调一致。委员会注意到，国际机场理事会与国际航协将作为伙伴，与各国、业界利害关系方进行合作，并将向大会下届会议报告进展情况。

39.31 委员会在结束讨论时核准了本组织涉及航空运输政策和监管领域的未来工作计划，委员会同意认为，理事会应适当考虑在针对本组织该领域下一个三年期工作方案的实施进行审议期间所提出的观点和建议。